Horst Klein, VDV

Rainer Bohnet, RSE

Heimo Echensperger, VDMT

Hans-Jürgen Kühlwetter, F/E/R

Roman J. Brauner, BSU legal

Pressekonferenz

von Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
und Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.

am 14. Dezember 2007 in Wiehl

# Dokumentation

Pressemitteilung
Basisinformationen
Statements der Referenten
Pressespiegel
Impressum

# Inhalt

# Pressemitteilung

Pressemitteilung

zur Pressekonferenz am 14. Dezember 2007

„Es ist für mich und den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen eine Selbstverständlichkeit, der Rhein-Sieg-Eisenbahn zur Seite zu stehen."
Horst Klein, Vizepräsident des größten Verkehrsverbandes in der Europäischen Union, machte auf einer Pressekonferenz in Wiehl unmissverständlich klar, dass sein Verband voll hinter der Wiehltalbahn steht. 4000 Kilometer Eisenbahnstrecken würden allein in Deutschland nicht von der DB, sondern von privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. „Wenn die Wiehltalbahn entwidmet würde, hätte das für ganz Deutschland fatale Folgen", so Klein.
Die gleiche Sorge treibt auch Heimo Echensperger, Vorsitzender des Verbandes Deutsches Museums- und Touristikbahnen, um. Für seine Mitgliedsbahnen bedrohlich ist die Entscheidung der Bezirksregierung Köln, dass touristischer Schienenverkehr nicht als Verkehrsaufkommen gewertet wird und daher einer Entwidmung nicht entgegensteht. „Mit der gleichen Begründung könnte man auch die Straßenverbindung nach Maria Laach in der Eifel in Frage stellen, denn dorthin fahren die Leute auch nur aus touristischem Interesse", so Echensperger. Er richtet den Blick aber auch in die Zukunft: „Es liegt auf der Hand, dass – sollte die Entscheidung der Bezirksregierung Bestand haben – sich kaum mehr privates Engagement und privates Kapital für den Betrieb von Eisenbahnen finden lassen wird." Denn hier handele es sich um langfristige Investitionen, die sichere Rahmenbedingungen bräuchten. „Mit der Entscheidung der Bezirkregierung werden diese jedoch den Zufälligkeiten von Bürgermeisterwahlen unterworfen."
Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn, die gemeinsam mit dem Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn zu dieser Pressekonferenz eingeladen hatte, spricht von einem „Wirtschaftskrieg im Wiehltal". „Die Konstellation lautet: Straße gegen Schiene", so Bohnet, dessen Unternehmen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Wiehltalbahn ist. Er fragt, warum seinem Unternehmen die wirtschaftliche Betätigung im Oberbergischen von der Politik verwehrt wird. „Es ist nicht Aufgabe eines Unternehmens,

sich dauernd vor Gericht zu treffen“, so Bohnet. Er weist auch darauf hin, dass rechtlich Güter- und Tourismusverkehr dem Öffentlichen Nahverkehr ebenbürtig sind, die Entwidmungsbegründung der Bezirksregierung also unhaltbar ist. „Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung der Landesregierung ist politisch motiviert, hat aber nur für den Nahverkehr Aussagekraft“, so Bohnet. Entsprechend kämpferisch gibt er sich: „Wir sind entschlossen, bis zur letzten Instanz den Erhalt der Wiehltalbahn juristisch durchzufechten. Der Kleine ist aufrecht!“

Von „aussichtlosen Versuchen“ spricht Professor Hans-Jürgen Kühlwetter, Leiter der Forschungsstelle deutsches und internationales Eisenbahnrecht, mit Blick auf das Bestreben der Kommunen, den Bahnbetrieb im Wiehltal zu unterbinden. Ein merkantiles Interesse der Kommunen an einer anderen Verwertung reiche nicht aus, um eine Entwidmung durchzusetzen.

So kritisierte auch Fachanwalt Roman J. Brauner, die „Klagewut der Kommunen“. Auch wenn die Politik den Tod der Wiehltalbahn beschlossen habe, könne sie ihn aufgrund des rechtlichen Schutzes von Bahnstrecken nicht durchsetzen. 13 Klagen gegen die Wiehltalbahn zählt Brauner, dazu einige Verwaltungsverfahren.

Von „Vertreibungsklagen“ spricht auch Gerhard Mansel, Vorsitzender des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. Aber: „Wir lassen uns nicht vertreiben.“ Die Kommunen stellten sich als Opfer dar. Mit der Betriebsgenehmigung habe der Betreiber auch die Pflicht zum Betreiben der Eisenbahnstrecke übernommen.

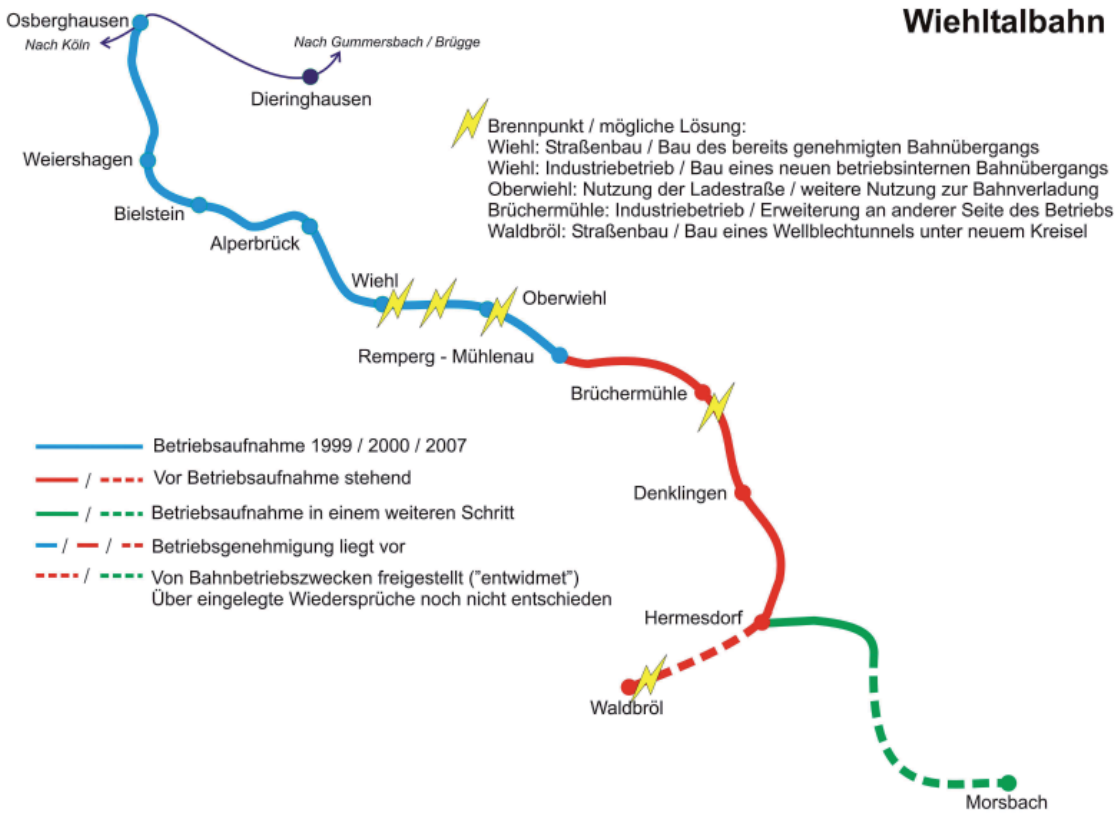
(Wiehltalbahn)

# Basisinformationen

# Basisinformationen Wiehltalbahn

- Siehe auch www.wiehltalbahn.de -

Holz für Süddeutschland im April 2007 bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Wiehl (Foto Axel Johanßen)



## Kurzchronik

1897 Eröffnung Osberghausen – Wiehl
1906 Eröffnung Wiehl – Waldbröl
1908 Eröffnung Waldbröl – Morsbach

1993 Letzter DB-Güterzug Hermesdorf – Morsbach
1994 Letzter DB-Güterzug Osberghausen – Waldbröl
1996 Letzter Sonderzug unter DB-Regie

1997 Erteilung der Stilllegungsgenehmigung nach §11 AEG

1998 Anpachtung der Strecke Osberghausen – Waldbröl durch Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.

1999 RSE erhält Betriebsgenehmigung
Wiedereröffnung im Tourismusverkehr bis Wiehl

2000 Wiedereröffnung im Tourismusverkehr bis Oberwiehl

2001 Wiederaufnahme des sporadischen Güterverkehrs

2003 Strecke Osberghausen – Waldbröl / - Morsbach wird samt allen Bauwerken und Gleisen unter Denkmalschutz gestellt

2007 Januar: Kommunen übernehmen die Eisenbahn-Infrastruktur

Januar: Kommunen kündigen Pachtvertrag mit dem Förderkreis; RSE betreibt Strecke aufgrund Betriebsgenehmigung weiter

März: Aufnahme des planmäßigen Güterverkehrs

Dezember: Wiedereröffnung bis Remperg

## Neue Mobilität: Die Wiehltalbahn!

Einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen, Güterverkehr auf die Schiene zurück zu verlagern und den Süden des Oberbergischen Kreises durch touristische Aktivitäten zu fördern: Dazu gründete sich 1994 der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. Im Januar 2001 wurde die WB WiehltalBahn GmbH ins Leben gerufen, die den bahnspezifischen Geschäftsbetrieb übernimmt.

Der Verein pachtete 1998 den Streckenabschnitt Osberghausen - Wiehl - Waldbröl und treibt die Wiederinbetriebnahme bis Waldbröl und Morsbach voran. Streckeninfrastruktur-Unternehmen ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn (Bonn-Beuel).

Seit 1999 fahren regelmäßige touristische Züge im Wiehltal, in Kooperation mit dem Eisenbahnmuseum Dieringhausen auch mit Dampfloks. Darüber hinaus ist die Wiehltalbahn ein gefragtes Transportmittel bei Stadtfesten und Open-Air-Konzerten.

Im März 2007 hat die die Salzburger Eisenbahn Transport Logistik GmbH als Betreiberin des privaten Güterzugnetzwerkes ECCO-CARGO einen neuen ECCO-CARGO-Feederzug „Bergisches Land“ zur Bedienung der Holzverladestellen im Wiehltal eingerichtet. Genutzt wird er von unterschiedlichen Verladern.

## Konfliktpunkte

Nachdem bereits der im Schulterschluss mit der Landesregierung mit dem Ziel des Abrisses getätigte Kauf der betriebenen und samt Gleisen unter Denkmalschutz stehenden Wiehltalbahn durch die Kommunen nicht zuletzt aufgrund der Aussagen von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke[1] Aufmerksamkeit erregte, hat die Entwidmungsentscheidung der Bezirksregierung Köln nun rechtliche Konsequenzen für alle anderen deutschen Tourismus- und viele Güterzugstrecken. Dabei wird die Begründung des Entwidmungsbescheids ebenso wie der anderen von den Kommunen angestrengte Rechtsverfahren von Juristen als „hanebüchen“ bezeichnet.

Schon im Januar war die Landesregierung vor dem Verwaltungsgericht Köln mit ihrem Versuch gescheitert, der Rhein-Sieg-Eisenbahn als Streckenbetreiberin (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) die Betriebsgenehmigung zu verwehren. In Oberwiehl will die Eigentümerin der dortigen Ladestraße die Verladung von Holz von der Straße auf die Schiene[2] unterbinden und hat, obwohl sie vor dem Landgericht Köln bereits unterlegen ist, ein neues Gerichtsverfahren angestrengt.

Beim Streit um die Entwidmung geht es im Kern um die Frage, ob die Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die Freistellung von Grundstücken von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) gegen kommunale Interessen abgewogen werden können. Die Stadt Waldbröl und der Landesbetrieb Straßen NRW argumentieren, dass im Falle der Stilllegung der Bahn beim Bau eines Kreisverkehrsplatzes in Waldbröl Kosten für ein neues Kreuzungsbauwerk mit der Eisenbahnstrecke eingespart werden könnten.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz fordert als Voraussetzung einer Entwidmung, dass „kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“ (AEG §23 (1)[3]). Die Bezirksregierung bestimmt als Zweckbestimmung einer Eisenbahn den „Transport von Personen und Gütern zum Zwecke des Ortswechsels“, wodurch in ihren Augen Tourismusverkehr, der nur „Fahrten um ihrer selbst Willen“ umfasse, nicht im Rahmen der Zweckbestimmung liegt und folglich einer Entwidmung nicht entgegensteht.

Zwar erkennt die Bezirksregierung an, dass auf der Wiehltalbahn Güterverkehr stattfindet. Dieser sei aber zu gering, um von einem Verkehrsbedürfnis zu sprechen. „Sowohl die Definition der Zweckbestimmung als auch die Nicht-Anerkennung des Güterverkehrs im Wiehltal ist eine willkürliche Festlegung der Bezirksregierung Köln“, so Gerhard Mansel, Vorsitzender des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. „Die Bezirksregierung versucht, das bestehende Verkehrsaufkommen der Wiehltalbahn wegzudefinieren. Warum nimmt die Bezirksregierung nicht einmal die Brille ab, die die Politiker ihr aufgesetzt haben?“. Rainer Bohnet, Geschäftsführer der RSE: „Land NRW und Bezirksregierung legen sich die Verkehrspolitik nach Gutsherrensart zurecht. Das ist unverantwortlich.“

**Hat der Entwidmungsbescheid Bestand – die Rhein-Sieg-Eisenbahn hat Widerspruch eingelegt –, könnte jede Museumseisenbahn und viele Güterzugstrecken aufgrund kommunaler Interessenabwägungen entwidmet werden, ohne den vom Gesetzgeber ausgesprochenen Schutz des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beanspruchen zu können.**

---

1 Siehe Film auf http://www.wiehl.de/impressionen2006/0906kreisel.html

2 Siehe Film auf http://www.wdr.de/mediathek/html/regional/2007/07/25/lokk_01.xml

3 Vollständig: http://www.jusline.de/index.php?cpid=f92f99b766343e040d46fcd6b03d3ee8&lawid=204&paid=23

Horst Klein Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Heimo Echensperger Vorsitzender des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen

Roman J. Brauner Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Hans-Jürgen Kühlwetter Leiter der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht

Rainer Bohnet Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn

# Statements der Referenten

# Pressekonferenz Wiehltalbahn 14.12.2007

## Dipl.-Ing. Horst Klein

Horst Klein ist seit über 27 Jahren Eisenbahner.
Von 1980 – 1992 war er im technischen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn tätig. Seit 1992 ist Klein Geschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter der Westerwaldbahn GmbH. Hinzu kommen die Geschäftsführeraufgaben bei der HellertalBahn und der vectus Verkehrsgesellschaft.
Seit vielen Jahren ist Horst Klein in den Verbandsgremien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aktiv. Derzeit ist er Vizepräsident des Verbandes und Vorsitzender des Verwaltungsrates Personenverkehr mit Eisenbahnen.

## Zur Wiehltalbahn

Die Wiehltalbahn ist nicht nur eine reizvolle Strecke für touristische Verkehre, sondern auch ein Hoffnungsposten für die Zukunft. Es ist kurzsichtig und verkehrspolitisch fatal, dass die Anliegerkommunen dieser Strecke den endgültigen Garaus machen wollen. Mit der RSE hat die Strecke einen engagierten Betreiber. Hier ist einiges ausbaufähig. Umso unverständlicher ist nun die Entwidmung eines Streckenteiles durch die Bezirksregierung in Köln.
Dies auch noch gegen den Willen der Betreiber.

Es geht auch anders. Im Jahr 2006 hat die Westerwaldbahn mit Unterstützung des Landes und der Kommunen vor Ort, die seit 20 Jahren stillgelegte Bahnstrecke Raubach – Dierdorf – Selters reaktiviert und betreibt dort heute sehr erfolgreich Schienengüterverkehr und touristische Verkehre. Solche Beispiele sollten auch für die Wiehltalbahn Mut machen.

**P R E S S E I N F O R M A T I O N**

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

## Thema: Liegt Schilda heute im Wiehltal?

**Autor:** Heimo Echensperger, VDMT-Vorsitzender,
Lerchenweg 1b, D-82538 Geretsried,
Telefon: (0 81 71) 34 05 84
Telefax: (09 41) 59 92 11 936
eMail: echensperger@vdmt.de

13. Dezember 2007, 4323 Zeichen

Derzeit kann im Wiehltal beobachtet werden, wie Regional- und Landespolitiker in einer anscheinend von Ideologie getriebenen Aktion ihre Region einer Zukunftsoption berauben wollen.

Während andernorts im Zeichen einer verschärft geführten Klimadebatte die Eisenbahn als energiesparendes Verkehrsmittel gestärkt und ausgebaut wird, versuchen die Gemeinden des Wiehltals diese mit allen Mitteln los zu werden. Wobei wichtig ist festzustellen, dass die Eisenbahnstrecke derzeit privat betrieben wird und die öffentlichen Kassen nicht belastet – die knappen Kassen des Staates hier also nicht das wesentliche Argument für die gewünschte Stilllegung sind.

Worum also geht es dann? Es geht um ein paar Bahnübergänge, einen Kreisverkehr und die Erweiterung eines Industriebetriebes. Dem steht entgegen die Option, den Bewohnern und den Industriebetrieben des Wiehltals auch in Zukunft wieder die Möglichkeit zu geben, mit dem Schienenpersonennahverkehr zur Arbeit zu kommen bzw. über die Schienen den Transport ihrer Produkte in die Welt abzuwickeln. Auch wenn dies für die Wiehltalbahn heute noch nicht konkret ist, so erscheint es doch unter einer längerfristigen Perspektive geboten, die vorhandene Eisenbahninfrastruktur zu erhalten, um unter den Unwägbarkeiten von Klimawandel, steigendem Ölpreis und den wirtschaftlichen Verschiebungen durch die Globalisierung eine energieeffizientere Alternative zum Straßenverkehr zur Hand zu haben.

Dagegen erscheint die Beseitigung der Eisenbahninfrastruktur für eine Region, die nicht gerade an einem Hauptverkehrsstrom Europas liegt, im Jahr 2007 gewagt. Denn ist die Wiehltalbahn erst einmal abgebaut, so wird sie unter den planungsrechtlichen Anforderungen unserer Zeit für eine Region wie das Wiehltal allein schon aus finanziellen Gründen nicht wieder zu errichten sein. In Anbetracht des Einsatzes, mit welchem dennoch von der Politik die Stilllegung der Strecke betrieben wird, kann dies eigentlich nur als ideologischer Kampf gegen die Eisenbahn verstanden werden. Dessen Erfolg könnte sich als Schildbürgerstreich erweisen.

Die jüngste Wende im Kampf um die Wiehltalbahn ist nun die Entscheidung der Bezirksregierung Köln zur Entwidmung der Grundstücke der

**PRESSEINFORMATION**

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

Wiehltalbahn, die auch den VDMT sehr besorgt. Sollte die Entscheidung der Bezirksregierung Bestand haben, so wäre die Rechtssicherheit für die Betreiber von Eisenbahnen mit geringerem Verkehrsaufkommen nicht mehr gegeben; denn den Gebietskörperschaften würde die Möglichkeit eröffnet, über das Instrument der Entwidmung – trotz Vorliegen aller weiteren erforderlichen Genehmigungen zum Eisenbahnverkehr – die Stilllegung einer Eisenbahn quasi unter dem rollenden Rad zu erzwingen.

Um dies zu verdeutlichen: Im Falle der Wiehltalbahn reicht der Bezirksregierung der vorhandene Güterverkehr – immerhin drei Güterzüge pro Woche – und der derzeit nur touristische Personenverkehr nicht aus, um ein Verkehrsbedürfnis als gegeben anzusehen. Die Tatsache, dass es sich hier um einen eigenwirtschaftlichen Verkehr handelt, der im Rahmen des freien Unternehmertums abgewickelt wird, spielt dabei keine Rolle. Mit der gleichen Begründung könnte man auch die Straßenverbindung nach Maria Laach in der Eifel in Frage stellen, denn dorthin fahren die Leute auch nur aus touristischem Interesse und Güterverkehr findet keiner statt.

Es liegt auf der Hand, dass – sollte die Entscheidung der Bezirksregierung Bestand haben – sich kaum mehr privates Engagement und privates Kapital für den Betrieb von Eisenbahnen finden lassen wird. Denn hier handelt es sich um langfristige Investitionen, die sichere Rahmenbedingungen brauchen. Mit der Entscheidung der Bezirkregierung werden diese jedoch den Zufälligkeiten von Bürgermeisterwahlen unterworfen.

Die Entscheidung der Bezirksregierung Köln zur Entwidmung der Wiehltalbahn ist aus Sicht des VDMT auch nicht von der Rechtslage gedeckt. Das Gesetz sieht für die Widmung lediglich das Vorhandensein eines langfristigen Verkehrsbedürfnisses vor, das zum gegenwärtigen Zeitpunkt sich noch nicht einmal in konkreten Zugfahrten äußern muss, um die Widmung einer Eisenbahnstrecke zu erhalten. Im Wiehltal findet hingegen offensichtlich Verkehr auf der Schiene statt. Dass ein Verkehrsbedürfnis vorliegt, ergibt sich allein daraus, dass Menschen in die Züge einsteigen und Güter auf die Wagen verladen werden. Ob viel oder wenig, ist dem Gesetz egal.

Für den VDMT ist es daher notwendig, die Entscheidung der Bezirksregierung Köln einer gerichtlichen Überprüfung zu unterziehen, um für die Eisenbahnen den Rechtsrahmen zu klären und möglichst wieder Rechtssicherheit für eine langfristige Unternehmensplanung zu schaffen. Der VDMT unterstützt sein Mitglied Wiehltalbahn e.V. darin, den Eisenbahnbetrieb im Wiehltal auch in Zukunft fortführen zu können.

Verband
Deutscher Museums- und Touristikbahnen

# Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT)

Der VDMT wurde **1993** von 47 Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen als eigenständiger Dachverband **gegründet**, nachdem es bereits zuvor einen Arbeitskreis der Museumsbahnen im Rahmen des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. (BDEF) gegeben hat. Derzeit hat der VDMT **91 Mitglieder**.

Aufgabe des Verbandes ist es, die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und anderen, für die Museumsbahnen relevanten Institutionen zu vertreten, sowie die Öffentlichkeit über die Arbeit der Museumsbahnen zu informieren. Des weiteren sieht es der VDMT als seine Aufgabe, die Rahmenbedingungen für den Betrieb der Museums- und Touristikeisenbahnen zu erhalten und zu verbessern. Der VDMT ist zu diesem Zweck außerordentliches Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, und Gründungsmitglied in der Föderation der Europäischen Museums- und Touristikbahnen **FEDECRAIL**. Wie die meisten seiner Mitglieder ist auch der VDMT als gemeinnützige Organisation anerkannt.

**Museumsbahnen** gibt es in Deutschland **seit 1966**. Es sind in der Regel private Initiativen zur Erhaltung von historischen Eisenbahnfahrzeugen, Eisenbahnstrecken und sonstigen Bahnanlagen, teilweise werden auch eigene Museen unterhalten. In dieser Zeit haben die Mitglieder des VDMT einen wesentlichen Beitrag zur Bewahrung der Eisenbahngeschichte in Deutschland – u. a. werden einige tausend Fahrzeuge erhalten - und zur touristischen Erschließung dieses Potentials geleistet. Rund **3 Mio. Fahrgäste und Besucher** nutzen jedes Jahr das Angebot der Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen. Die Arbeitsleistungen für Restaurierung, Erhaltung und Betrieb der Einrichtungen werden dabei überwiegend ehrenamtlich erbracht. Einige Bahnen beschäftigen auch ABM-Kräfte.

Der Betrieb und die Instandhaltung der Bahnen erfolgen nach den gleichen technischen und rechtlichen Grundsätzen wie für alle Eisenbahnen, einschließlich der DB AG, in Deutschland.

## Der VDMT-Vorstand setzt sich derzeit wie folgt zusammen:

| | |
|---|---|
| Heimo Echensperger | Vorsitzender |
| Günther Steinhauer | stellv. Vorsitzender |
| Ingrid Schütte | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit |
| Jens Töppel-Wolf | Schatzmeister |

## Anschrift des Verbandes:

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen
Lerchenweg 1b
82538 Geretsried

Tel. (07 00) 8368 1111
Fax (09 41) 5992 11936
info@vdmt.de
www.vdmt.de

**Sitz des Verbandes:** Berlin

**Info:** Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT)
c/o Ingrid Schütte (Presse und Öffentlichkeitsarbeit)
Wilhelm-Tell-Str. 25
32427 Minden
Tel.: (0571) 580337
Mobil: (0163) 142 5666
E-Mail: schuette@vdmt.de

BSU LEGAL
BRAUNER SCHURGERS UHLENHUT
RECHTSANWÄLTE

## - Prozessgeschichte der Wiehltalbahn -

### Pressekonferenz am 14.12.2007

Die Landes- und die Kommunalpolitik haben den Tod der Wiehltalbahn beschlossen. Die Voraussetzungen des Eisenbahnrechts für das Ende einer Eisenbahn sind allerdings offensichtlich nicht erfüllt. Gleichwohl werden die Akteure der Wiehltalbahn, die „RSE“ und der „Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn“, in zahlreiche Rechtsstreitigkeiten hineingezwungen. Bislang waren sie im Sinne des Fortbestandes der Wiehltalbahn und der Ziele des Gesetzgebers, Eisenbahnstrukturen möglichst zu erhalten, stets erfolgreich.

- Das **Verwaltungsgericht Köln** (Az. 18 K 1195/06) verurteilte das Land Nordrhein-Westfalen am 26.01.2007 dazu, der RSE auch gegen den Willen der Anliegergemeinden, die Grundstücke und Anlagen von der DB erworben hatten, eine längerfristige Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn zu erteilen. Das Land hat sich gegen das Urteil an das Oberverwaltungsgericht in Münster gewandt, das aber erst 2008 entscheiden wird.

- Das **Verwaltungsgericht Köln** (Az. 18 L 257/07) verpflichtete das Land am 28.02.2007 im Wege der einstweiligen Anordnung dazu, der RSE eine Betriebsgenehmigung zunächst bis zum Abschluss des Verfahrens beim Oberverwaltungsgericht zu erteilen. Trotz des Urteils vom 26.01.2007 weigerte sich das Land nämlich, die Betriebsgenehmigung zu erteilen.

- Das **Landgericht Köln** (Az. 14 O 257/07) verpflichtete am 06.06.2007 eine Immobiliengesellschaft, an der die Stadt Wiehl beteiligt und deren Geschäftsführer der Bürgermeister ist, im Wege der einstweiligen Verfügung dazu, Blockadefelsbrocken zu entfernen und den Betrieb einer Ladestraße auf den Grundstücken der Gesellschaft in Oberwiehl zu dulden. Die Entscheidung wurde mit rechtskräftigem Urteil vom 27.06.2007 bestätigt.

Die Gemeinden Wiehl, Waldbröl, Reichshof und die Immobiliengesellschaft versuchen derzeit bei den **Landgerichten Bonn** und **Köln** in insgesamt vier Klagen der RSE und dem Förderkreis die Grundlage für den Weiterbetrieb der Wiehltalbahn zu entziehen. Sie verlangen „Herausgabe“ der für den Eisenbahnbetrieb benötigten Grundstücke und Unterlassen der weiteren Nutzung. Mit Entscheidungen der Gerichte ist im kommenden Jahr zu rechnen.

- Dr. Brauner -
Rechtsanwalt

---

Dr. Roman J. Brauner ist als Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Partner der auf das Eisenbahnrecht spezialisierten Sozietät Brauner Schurgers Uhlenhut in Dortmund. Nach Studium und Referendariat in Bochum, St. Louis und Windhoek ist er seit 1994 als Rechtsanwalt tätig. Seine Hauptarbeitsgebiete sind u. a. das Eisenbahnrecht und das Fachplanungsrecht.

***F**orschungsstelle*
*für deutsches und internationales*
***E**isenbahn**R**echt*

*F/E/R*

F/E/R Hölderlinstr. 3 50968 Köln

Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht
Hölderlinstr. 3

50968 Köln

Telefon +49 172 37 35 98 070
Telefax +49 221 93 78 117
E-Mail info@f-e-r.org
www.f-e-r.org

12.12.2007

# Eisenbahnrechtlicher Status der „Wiehltalbahn“

**Pressekonferenz am 14. 12. 2007**

1. Die Ende des 19. Jahrhunderts gebaute Eisenbahnstrecke Osberghausen – Waldbröl ist eine seitdem unverändert planfestgestellte und dem öffentlichen Eisenbahnverkehr gewidmete Eisenbahnstrecke.

2. Daran hat die unter dem 7. 11. 1997 erteilte „Stillegungsgenehmigung“ des EBA nichts geändert.
   Diese Genehmigung bewirkt für den Eisenbahninfrastrukturunternehmer lediglich die Entbindung von der Unterhaltungspflicht, hat aber keinesfalls ein „Betriebsverbot“, eine „Sperrung“ oder gar den Fortfall von „Planfeststellung“ oder „Widmung“ zur Folge.

3. Im konkreten Fall ist diese Genehmigung wegen wesentlicher Änderung der Verkehrsverhältnisse „obsolet“, d. h. juristisch unbeachtlich geworden. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass die Strecke durchaus wirtschaftlich zu betreiben ist.
   Zudem ist sie auch durch eine Anzahl zwischenzeitlich durch das Landesministerium ausdrücklich erteilter Betriebsgenehmigungen für diese Strecke unbeachtlich und gegenstandslos geworden.

4. Auch die anschließende privatrechtliche „Verpachtung“ dieser Strecke an den Förderkreis und dessen Kooperation mit der „RSE“ zu Zwecken des Betriebes einer Eisenbahnstrecke hat an dem öffentlich – rechtlichen Status nichts geändert.

***F/E/R***



5. Gleiches gilt für die Veräußerung dieser Strecke durch die DB AG an die an der Strecke belegenen Gemeinden. Diese sind damit privatrechtlich Eigentümer einer planfestgestellten und gewidmeten Eisenbahnstrecke geworden mit mehreren wesentlichen erwähnenswerten Verpflichtungen:

    a. Ihnen obliegt nach neuester rechtskräftiger Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts („Hunsrückbahn“, Urteil v. 25. Oktober 2007) die Unterhaltungslast als Eisenbahnanlage.
    b. Die Gemeinden haben eisenbahnrechtlich „Zugang zu gewähren“ für „Eisenbahnverkehrsunternehmen“.
    c. Die Gemeinden haben damit Grundstücke erworben, welche öffentlich – rechtlich mit einem „Fachplanungsvorbehalt“ (§ 38 Baugesetzbuch) belastet sind, d. h. diese Grundstücke unterliegen nicht der Planungshoheit der Gemeinden.

6. Das Bestehen dieser Planfeststellung wurde durch den Unterzeichner und Herrn Dipl. – Ing. Mansel durch Einsichtnahme in die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen im Hauptstaatsarchiv NRW in Düsseldorf festgestellt.

7. Aufzuheben ist der Fachplanungsvorbehalt – und damit Planfeststellung und Widmung – allein durch ein rechtskräftiges Verfahren nach § 23 AEG. Voraussetzung dafür sind nach herrschender Lehre zwei Tatbestände, welche beide gleichzeitig vorliegen müssen:

    a. Es besteht kein – existierendes – Verkehrsbedürfnis und
    b. langfristig – mithin prognostisch – ist eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten.

8. Beide Voraussetzungen liegen nicht vor.
   Nach herrschender Lehre und einheitlicher Kommentierung reicht für eine solche Entscheidung ein bestehendes merkantiles Interesse des Eigentümers an einer „anderen Verwertung“ nicht aus.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Kühlwetter
- Geschäftsführender Direktor -

---

Prof. Dr. iur. Hans-Jürgen Kühlwetter ist Jurist, war in verschiedenen Verwendungen im Rechtsbereich der ehemaligen DB tätig, sodann langjährig als Professor Lehrender an der Fachhochschule des Bundes, Fachbereich Eisenbahnwesen und vor seiner Pensionierung Leiter des Referates „Recht“ in der Zentrale des Eisenbahnbundesamtes.
Ferner ist der Verfasser geschäftsführender Direktor der FER, der „Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht“, welche regelmäßig deutsche und internationale Vortragsveranstaltungen zum Eisenbahnrecht veranstaltet.

# Wirtschaftskrieg im Wiehltal?

**von Rainer Bohnet**

Bonn, 10.02.07: Die Konstellation lautet: Straße gegen Schiene. Aber wie kommt dabei der Begriff „Wirtschaftskrieg“ zustande? Wer kämpft gegen wen? Und warum sind die Fronten total verhärtet?

In früheren Jahrzehnten wurden Eisenbahnstrecken zur Erschließung ganzer Regionen erbaut. Menschen und Industrie profitierten davon und manche Stadt wäre niemals entstanden, wenn die Schiene sie nicht mit der großen weiten Welt verbunden hätte. So auch im Wiehltal, wo viele mittelständische Industriebetriebe über Gleisanschlüsse an das Schienennetz angebunden waren.

Nach dem Rückzug der Bahn wurden die Gleisanschlüsse gekappt oder einfach stillgelegt. Die Logistik wurde auf den Lkw umgestellt, so auch bei der BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft in Wiehl, einem namhaften Hersteller von Achsen und Fahrwerksystemen. Deren geschäftsführender Gesellschafter, gleichzeitig Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Köln, gehört zu den größten Gegnern der Wiehltalbahn. Gespielt wird mit verdeckten Karten. Es werden hintergründige Netzwerke in der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik sowie auf der Ebene der IHK Köln gesponnen.

Die BPW Bergische Achsen KG beliefert mit ihren Produkten die großen Hersteller von Lastkraftwagen und Bussen. Diese Herstellerwerke haben fast alle einen Gleisanschluss. Nichts spricht dagegen, die Schiene für solche Transporte zu nutzen, zumal seit wenigen Jahren ein reger Wettbewerb auf der Schiene herrscht und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen durch ein gezieltes Förderprogramm des Bundes finanziell gefördert wird (→ www.gleisanschluss.info).

Nein, stattdessen wird die Schiene mit allen Mitteln bekämpft. Sie wird als Hemmschuh für die wirtschaftliche Entwicklung tituliert und trotz Klimakatastrophe und Verkehrskollaps in den Spielzeugkeller verbannt. Die Kommunen entlang der Wiehltalbahn betreiben gleichzeitig das Spiel eines Totengräbers, obwohl sie als neue Eigentümer der Strecke zusammen mit dem Infrastrukturbetreiber nach Lösungen für etwaige Konflikte suchen müssten. Neben der Politik und der IHK beschäftigen sich auch die Gerichte mit der Zukunft der Wiehltalbahn.

Deutschland als bedeutende Wirtschaftsnation kann sich einen Kalten Krieg zwischen Wirtschaftsunternehmen nicht leisten. Denn die Konkurrenz in Fernost ist bereits auf der Überholspur, hat andererseits aber gravierende Defizite im Umweltschutz und im sozialen Bereich. Mit wenig Phantasie ist es vorstellbar, dass ein integriertes Verkehrsystem unter der aktiven Einbeziehung der Schiene im globalisierten Wettbewerb die Attraktivität des Standortes Deutschland nachhaltig verbessert. Diese Chance wird im Wiehltal vorsätzlich vertan. Der dortige Wirtschaftskrieg schadet insofern der gesamten Region und dem Standort Deutschland!

# PRO BAHN

Landesverband NRW
Gemeinnütziger Fahrgastverband

PRO BAHN e.V.
Wolfgang Wewer, Landesvorsitzender
Halstenbachstr. 3
51645 Gummersbach
Tel. 02261-72361
6.12.07

## Presserklärung

PRO BAHN unterstützt die Wiehltalbahn.

Das Konzept sieht vor, dass auf der Bahnstrecke vorerst Touristikverkehr und Güterverkehr statt findet. Es wird aber davon aus gegangen, dass dort zu einem späteren Zeitpunkt wieder regelmäßiger Personenverkehr statt finden kann.

Es ist an zu nehmen, dass dafür mittelfristig die Bedingungen besser werden. Der Umweltgedanke erhält immer größere Bedeutung, Grenzwerte für Feinstaub oder Co2 sind auf die Dauer ohne erhebliche Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene kaum ein zu halten. Die Energie wird immer teurer. Der Platz auf den Straßen wird knapper, auch im ländlichen Raum. Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ist auf der Schiene extrem gering.

Wird der Verkehr eingestellt und einzelne Grundstücke des Schienenweges für andere Zwecke verwendet, ist es so gut wie ausgeschlossen, dass dort jemals wieder Schienenverkehr statt finden kann.

Ein ähnliches Konzept wird auf mehreren Strecken in NRW und im übrigen Deutschland verfolgt. Auch anderswo gibt es Interesse an den Bahngrundstücken in zentraler Lage. Müsste die Wiehltalbahn den Verkehr einstellen, hätte das eine verheerende Signalwirkung für ähnliche Projekte anderswo.

Auch die Absicht, auf der Strecke Gummersbach-Wiehl-Waldbröl attraktiven Busverkehr anzubieten, ist nicht umgesetzt worden. Der Schnellbus SB 32 ist bis auf wenige Fahrten an Mo-Fr wieder eingestellt worden. Die Politik der Bürgermeister gegen die Wiehltalbahn ist deshalb eine Politik im Interesse weniger Einflussreicher und gegen die kleinen Leute. Wer nicht Auto fahren kann, soll bis auf einen Restverkehr gar kein Angebot mehr haben. Ein derart rücksichtsloses Vorgehen kann auf die Dauer nicht gut gehen.

PRO BAHN wünscht deshalb der Wiehltalbahn einen langen Atem und eine erfolgreiche Arbeit für einen umweltgerechten, attraktiven und sicheren Nahverkehr.

Wolfgang Wewer

Bitte beachten Sie den stets aktuellen Pressespiegel
auf www.wiehltalbahn.de.
Dort finden Sie auch Links zu Radio- und Fernsehbeiträgen.

# Pressespiegel

DIE ZEIT, 19. Dezember 2007

# Posse auf dem Nebengleis

Fünf Kommunen in NORDRHEIN-WESTFALEN ist nichts zu teuer, um eine kleine Eisenbahnlinie stillzulegen VON EVA-MARIA THOMS

WALDBRÖL

Ein Vierteljahr lang schon rollten die Holzzüge durchs Wiehltal, um dreimal in der Woche wegzuschaffen, was der Orkan Kyrill Anfang dieses Jahres hinterlassen hatte: tonnenweise Bruchholz. Doch eines Morgens standen die Arbeiter ratlos da. Felsbrocken blockierten die Ladestraße zum Gleis. Der Wiehler Bürgermeister Werner Becker-Blonigen, hauptberuflich Geschäftsführer eines anliegenden Wohn- und Gewerbeparks, hatte sie dort platzieren lassen. Er fühlte sich gestört, »weil hier plötzlich Holz verladen wird«.

Sechs Tage und eine einstweilige Verfügung des Landgerichts Köln später mussten die Steine wieder weg. Doch der Kampf der Bürgermeister von Wiehl, Reichshof und Waldbröl gegen die Wiehltalbahn geht weiter.

Gestritten wird um 23,6 Kilometer Gleis mit dem amtlichen Namen »Strecke 2680« von Reichshof nach Waldbröl. Seit 1965 verkehren hier keine Personenzüge mehr, 1994 hatte die Deutsche Bahn den Güterverkehr eingestellt. Eine Bürgerinitiative kümmert sich seitdem um die Erhaltung der Strecke. Zusammen mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn organisiert sie an den Wochenenden mit historischen Loks Fahrten für Touristen. Seit dem vergangenen Jahr rollen wieder Gütertransporte privater Bahnfirmen über die Gleise.

Jahrelang nahmen die Städte kaum Notiz vom Treiben auf der alten Bahnstrecke. Bis die Bahn AG im vergangenen Jahr das Grundstück zum Verkauf anbot. Damit wurde die Sache zum Politikum. Der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn ging daran, ein Unternehmen zu gründen, um die Strecke in Zukunft rentabel zu bewirtschaften. Die Städte aber wollten plötzlich erkannt haben, dass das längst vergessene Gleis allerorten privaten und öffentlichen Investitionen im Weg steht – vor allem Straßenbauprojekten. Zusammen kauften sie der Bahn AG die Strecke für eine Million Euro ab. Der völlig verschuldeten Stadt Waldbröl war die Angelegenheit so wichtig, dass sie sich über die Sparauflagen der Bezirksregierung hinwegsetzte. Sie nahm ohne Genehmigung einen Kredit über 430 000 Euro beim Landesbetrieb Straßenbau auf, um den Kaufpreis zahlen zu können. Die Sache ist inzwischen im nordrhein-westfälischen Landtag behandelt worden. Doch Innenminister Ingo Wolf will von »kommunalaufsichtlichen Maßnahmen« gegen die Stadt Waldbröl zunächst absehen.

Währenddessen eskaliert im Oberbergischen der Streit zwischen der Bürgerinitiative und den Kommunalpolitikern. Erstere will die Wiehltalbahn wieder ins öffentliche Nahverkehrssystem eingliedern. Letztere halten die Bahnfreunde für einen Haufen von Dampflok-Nostalgikern – und kündigten unmittelbar nach dem Kauf der Wiehltalbahn den Mietvertrag. Worauf die Eisenbahner vor dem Verwaltungsgericht Köln eine längerfristige Betriebsgenehmigung erstritten. Was die Städte wiederum veranlasste, bei der Bezirksregierung Köln die endgültige Entwidmung der Bahnstrecke zu beantragen, die ihnen für ein Teilstück inzwischen gewährt wurde. Rechtskräftig ist bisher kein Urteil und kein Bescheid.

Die Stadtväter haben nun ihrerseits härtere Bandagen angelegt und wollen die Geschäftsführer des Wiehltalbahn-Vereins und der Rhein-Sieg-Eisenbahn persönlich in Haftung nehmen. Ende Oktober sind drei Zivilklagen gegen den Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn und gegen die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH eingegangen: Wahlweise 250 000 Euro Geldstrafe oder sechs Monate Haft fordern die Kläger, wenn die Beklagten den Bahnverkehr nicht einstellen und die Grundstücke nicht herausgeben. Den Einwand, dass dieses juristische Geschütz nun wirklich überzogen ist, können die Bürgermeister nicht verstehen. »Unsere Rechtsanwälte haben uns dazu geraten«, sagt Gregor Rolland, Bürgermeister von Reichshof.

Der Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn, Rainer Bohnet, gibt sich kämpferisch. »Wir sind fest entschlossen, uns bis zur letzten Instanz durchzufechten«, betont er. Inzwischen weiß er auch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an seiner Seite. »Der Versuch, eine Bahnstrecke bei laufendem Betrieb zu entwidmen, ist bundesweit einmalig«, sagt VDV-Vizepräsident Horst Klein. »Dann könnten demnächst auch andere Bahntrassen nach politischem Gutdünken stillgelegt werden.«

Kölner Stadtanzeiger (überregionaler Teil), 15./16. Dezember 2007

# 13 Prozesse um die Wiehltalbahn

## Streit um Gleistrasse im Oberbergischen beschäftigt die Juristen im Land

**Die ehrenamtlichen Bahnbetreiber rechnen sich gute Chancen gegen Politik und Behörden aus.**

VON STEPHAN PROPACH

*Für die Wiehltalbahn engagieren sich besonders der Vorsitzende des Förderkreises Wiehltalbahn, Gerhard Mansel, und Rainer Bohnet, Geschäftsführer RSE (links und rechts am Andreaskreuz).* BILD: NEUMANN

**Wiehl** - „Wer das hier initiiert, hat meiner Meinung nach die Zeit verpennt." Horst Klein, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), geht mit den Kommunen im Oberbergischen Kreis hart ins Gericht. Während weltweit angesichts steigender Ölpreise und sichtbaren Klimawandels die Bahn gefördert werde, hätten sich die Politiker dort dem „bahnfeindlichen Geschäft" verschrieben. Derzeit liefen gegen die Betreiber der über 30 Kilometer langen Wiehltal-Strecke neun Gerichts- und vier Behördenverfahren, zählte der Dortmunder Fachanwalt Roman J. Brauner am Freitag auf einer Pressekonferenz der Wiehltalbahn auf. Dabei sei die Strecke im Grundbuch noch nicht einmal von der Deutschen Bahn auf die Kommunen überschrieben worden.

Der Streit kostet die ehrenamtlichen Wiehltalbahner und ihren Partner Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH Geld, das sie lieber in die Trasse investieren würden. So werde sich die Aufnahme des Betriebs bis nach Waldbröl noch verzögern, obwohl der Bahnhof dort weitgehend betriebsbereit sei, erklärte der Vorsitzende des Förderkreises, Gerhard Mansel. Sogar eine Brücke, die die Gemeinde Reichshof Anfang 2007 wegen angeblich drohender Gefahr sperren ließ, sei als tragfähig abgenommen. Dass dort in naher Zukunft regelmäßig touristische Züge und Sonderfahrten angeboten werden, steht für Mansel außer Frage. Seit 2000 verkehren an Wochenenden Züge zwischen der Aggerbahn in Gummersbach-Dieringhausen und Wiehl-Oberwiehl. Derzeit gibt es als Folge der Waldschäden, die Sturm Kyrill im Januar hinterließ, regelmäßigen Güterverkehr mit drei Zügen pro Woche, die ein Salzburger Unternehmen fahren lässt.

„Die Strecke ist wirtschaftlich zu betreiben", weiß Rainer Bohnet von der Rhein-Sieg-Eisenbahn. Für ihn ist unfassbar, dass die Politik ihm sein privatwirtschaftliches Engagement und die Möglichkeit, Geld zu verdienen, zerstören will. Sein Unternehmen werde notfalls bis zur letzten Instanz gehen.

Die Aussichten dafür stünden gar nicht so schlecht, bestätigte Eisenbahnrechtler Hans-Jürgen Kühlwetter. Solange es auch nur eine Zukunftsprognose für die Strecke von Gummersbach über Wiehl und Waldbröl bis nach Morsbach gebe, seien auch die Entwidmungen von Teilstücken durch den Kölner Regierungspräsidenten lediglich aussichtslose „Versuche". Das habe die Deutsche Bahn, für die Kühlwetter unter anderem als Jurist gearbeitet hat, zuletzt im Oktober erfahren. Sie sei vom Bundesverwaltungsgericht als Eigentümer verpflichtet worden, die Hunsrückbahn vom Rhein zum Flughafen Hahn betriebsbereit zu erhalten. Das könne auch den oberbergischen Kommunen drohen.

Oberbergischer Anzeiger (regionaler Teil), 15./16. Dezember 2007

# Zum Kampf entschlossen

## Förderkreis der Wiehltalbahn lud zur Pressekonferenz ein

**Bei dem Treffen wurde klar, dass die Auseinandersetzung um die Wiehltalbahn noch lange nicht zu Ende ist.**

VON PETER KREMPIN

**Wiehl** - „Die Einnahmen aus den Holztransporten nach dem Orkan Kyrill fließen zu einem Großteil in den Prozess gegen die Kommunen Wiehl, Waldbröl und Reichshof“, ärgerte sich Gerhard Mansel, Vorsitzender des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. Gestern lud er zu einer prominent besetzten Pressekonferenz nach Wiehl.

„Wir sind entschlossen, bis zur letzten Instanz den Erhalt der Wiehltalbahn juristisch durchzufechten“, gab sich Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) kämpferisch.

Die RSE verfügt über die Betriebserlaubnis der Bahnstrecke zwischen dem Abzweig in Osberghausen über Wiehl nach Morsbach und Waldbröl. Die praktische Nutzung und Erhaltung der Strecke hat die RSE an den Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn abgegeben.

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln, das Land NRW habe der Wiehltalbahn eine längerfristige Betriebsgenehmigung zu erteilen, legte das Land Widerspruch ein. Über den wird möglicherweise im Frühjahr 2008 vor dem OVG in Münster entschieden. „Wenn auch dieses Gericht eine längerfristige Betriebserlaubnis anordnet“, so Rechtsanwalt Roman J. Brauner, „haben die Kommunen ein Problem, die die Strecken gekauft haben, um sie platt zu machen.“

*Erläuterten ihren Standpunkt der Presse: Gerhard Mansel (re.) und die anderen Teilnehmer der Pressekonferenz des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn.* BILD: KREMPIN

Jura-Professor Hans-Jürgen Kühlwetter, der Leiter des Referats „Recht“ in der Zentrale des Eisenbahnbundesamtes ist, widersprach der Rechtsauffassung von Land und Kommunen. Letztere argumentierten bei der Wiehltalbahn „bestehe kein existierendes Verkehrsbedürfnis“. Für die Aufhebung des Fachplanungsvorbehalts reicht allerdings nach Auffassung Kühlwetters ein „merkantiles Interesse des Eigentümers“, also der Kommunen, nicht aus.

*Land/Region* **Seite 9**

Oberbergische Volkszeitung, 15./16. Dezember 2007

# Kampf um Wiehltalbahn geht weiter

## Förderkreis und Eisenbahn-Experten luden zur Pressekonferenz

**von PETER KREMPIN**

**WIEHL.** „Die Einnahmen aus den Holztransporten nach dem Orkan Kyrill fließen zu einem Großteil in den Prozess gegen die Kommunen Wiehl, Waldbröl und Reichshof", ärgerte sich Gerhard Mansel, Vorsitzender des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. Gestern lud er zu einer prominent besetzten Pressekonferenz nach Wiehl.

„Wir sind entschlossen, bis zur letzten Instanz den Erhalt der Wiehltalbahn juristisch durchzufechten", gab sich Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) kämpferisch.

Die RSE verfügt über die Betriebserlaubnis der Bahnstrecke zwischen dem Abzweig in Osberghausen über Wiehl nach Morsbach und Waldbröl. Die praktische Nutzung und Erhaltung der Strecke hat die RSE an den Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn abgegeben.

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln, das Land NRW habe der Wiehltalbahn eine längerfristige Betriebsgenehmigung zu erteilen, legte das Land Widerspruch ein. Über den wird möglicherweise im Frühjahr 2008 vor dem OVG in Münster entschieden. „Wenn auch dieses Gericht eine längerfristige Betriebserlaubnis anordnet", so Rechtsanwalt Roman J. Brauner, „haben die Kommunen ein Problem, die die Strecken gekauft haben, um sie platt zu machen."

**Erläuterten ihren Standpunkt der Presse:** Gerhard Mansel (re.) und die anderen Teilnehmer der Pressekonferenz des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. (Foto: Krempin)

» Unsere Einnahmen fließen größtenteils in die Prozesse. «

GERHARD MANSEL
Förderkreis Wiehltalbahn

Jura-Professor Hans-Jürgen Kühlwetter, der Leiter des Referats „Recht" in der Zentrale des Eisenbahnbundesamtes ist, widersprach der Rechtsauffassung von Land und Kommunen. Letztere argumentierten bei der Wiehltalbahn „bestehe kein existierendes Verkehrsbedürfnis". Für die Aufhebung des Fachplanungsvorbehalts reicht allerdings nach Auffassung Kühlwetters ein „merkantiles Interesse des Eigentümers", also der Kommunen, nicht aus.

Oberberg aktuell, 14. Dezember 2007

# Wiehltalbahner: „Wir fechten bis zur letzten Instanz“

(nh/14.12.2007-17:45) Von Nils Hühn

Wiehl - Die „Wiehltalbahner“ wollen trotz der „Welle von Vertreibungsklagen“ ihre Ziele nicht aus den Augen verlieren und weiter für ihre Rechte eintreten, damit die Kommunen „der Wiehltalbahn nicht den Garaus machen.“

[Bild: Nils Hühn --- Auf der heutigen Pressekonferenz schilderten die „Pro-Wiehltalbahner“ ihre Sicht der Dinge: (von links) Rainer Bohnet, Heimo Echensperger, Horst Klein, Doktor Roman J. Brauner, Doktor Hans-Jürgen Kühlwetter und Gerhard Mansel.]

Ein Ende des seit Jahren andauernden Streits zwischen den Wiehltalbahn-Befürwortern und den anliegenden Kommunen ist nicht in Sicht. Viel mehr verstärkt der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn seine Aktivitäten. Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE), verkündete auf der heutigen Pressekonferenz: „Wir sind fest entschlossen uns bis zur letzten Instanz durchzufechten.“ Er warnte die Politiker davor, dem Irrglauben aufzusitzen, dass die RSE in naher Zukunft ihre Bemühungen einstelle und die Segel einhole: „Der vermeintlich Kleine gibt nicht auf“, gab sich Bohnet kampfbereit.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter, Leiter der Forschungsstelle für Deutsches und Internationales Eisenbahnrecht, erklärte in seinem Fachvortrag den eisenbahnrechtlichen Status der Wiehltalbahn. Er stellte klar, dass die Eisenbahnstrecke Osberghausen – Waldbröl seit dem Bau Ende des 19. Jahrhunderts unverändert planfestgestellt und dem öffentlichen Eisenbahnverkehr gewidmet sei. Daran habe sich auch nichts durch die erteilte „Stilllegungsgenehmigung“ vom 7. November 1997 geändert. „Das ist eine sehr missverständliche Überschrift und hat nichts mit einem Betriebsverbot oder dergleichen zu tun“, betonte Kühlwetter.

Auch der Grundstückskauf der Wiehltalbahntrasse seitens der Kommunen hätte keinen Einfluss auf die Planfeststellung. Aufzuheben sei der Fachplanungsvorbehalt – und damit Planfeststellung und Widmung – allein durch ein rechtskräftiges Verfahren nach Paragraph 23 AEG. Voraussetzung dafür seien nach herrschender juristischer Lehre zwei Tatbestände, welche beide gleichzeitig vorliegen müssten: Erstens dürfe kein Verkehrsbedürfnis bestehen

und zweitens auf langfristige Sicht eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten sein. Beide Voraussetzungen liegen laut Kühlwetter nicht vor und so „kann der Regierungspräsident Paragraph 23 nicht anwenden“ ist sich der ausgewiesene Eisenbahnrechtler sicher.

Der gleichen Ansicht ist auch Doktor Roman J. Brauner, spezialisierter Fachanwalt im Eisenbahnrecht, der über den Stand der derzeit zwölf laufenden Verfahren berichtete. Für ihn haben Landes- und Kommunalpolitik mit ihren zahlreichen Klagen den Tod der Wiehltalbahn beschlossen. Jedoch sieht Brauner das Recht auf Seiten der Wiehltalbahner und sagte deshalb: „Paragraph 23 kann nicht durchgesetzt werden.“

Horst Klein, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), erklärte die deutschlandweite Bedeutung des Kampfes um die Rechte der Wiehltalbahner: „Wenn die Entwidmung durchkommt, dann hätte das für ganz Deutschland fatale Folgen.“ Dann könnten möglicherweise viele andere kleinere Bahntrassen nach politischem Gutdünken stillgelegt werden. Der VDV, seines Zeichen größter Verkehrsverband in der Europäischen Union, stehe jedenfalls voll hinter dem Förderkreis und auch Klein stellte klar: „Juristisch und politisch kann man der Wiehltalbahn nicht den Garaus machen.“

Von einem „Schildbürgerstreich“ der kommunalen Politiker sprach Heimo Echensperger, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen. „Die Bürger im Oberbergischen werden durch die fehlende Weitsicht ihrer Politiker einer möglichen Verkehrsalternative beraubt.“ Die erstellten Prognosen seien völlig willkürlich und das Verkehrsbedürfnis im Wiehltal definitiv vorhanden.

Der letzte Referent der Pressekonferenz war Rainer Bohnet, der von einem Wirtschaftskrieg im Wiehltal sprach. Für ihn als Unternehmer, der die vorhandene Bahntrasse an das regionale Bahnnetz anschließen will, sei der momentane Stillstand mehr als unbefriedigend. Die „Welle an Vertreibungsklagen“, wie sie Gerhard Mansel, Geschäftsführer des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn, nannte, belastet ihn und sein Unternehmen unnötig.

Mansel machte in seinem Schlusswort deutlich, dass die mehrfach angesprochenen Gerichtsverfahren sehr zermürbend seien. Das durch die Trasseneinnahmen gewonnene Geld fließe fast ausnahmslos in die Rechtstreitigkeiten. Deshalb sei der Verein auf Spenden aus der Bevölkerung angewiesen.

Lok-Report 2/2008

# Verkehrspolitik

## Wiehltalbahn und RSE GmbH: Kühlschränke in der Antarktis verkaufen

Tiefgefrorener Spaßverkehr mit preußischer P8 »Posen 2455« am 29.1.2006 in Bielstein.

**Im Herbst erhielten Mitarbeiter der Stadt Wiehl im Oberbergischen Kreis einen kuriosen Observierungsauftrag. Im Wiehltal hätten die »Spielbahner« einen gefährlichen Zug auf die Gleise gestellt. Die kleine Lokomotive (eine ex-DB-Köf) wäre mit fünf Wagen völlig überlastet. Zum Beweis müssen vorsichtshalber Fotos angefertigt werden. So warteten die kommunalen Trainspotter mit der Digiknipse auf einen Holztransport im Wiehltal. An einem anderem Tag war das Gleis an der Ladestraße mit tonnenschweren Felsbrocken blockiert.**

Der Wiehler Bürgermeister Werner Becker-Bloningen ist Geschäftsführer des anliegenden Wohn- und Gewerbeparks. Ihn störte der Holztransport – doch damit befand er sich auf dem sprichwörtlichem Holzweg; denn die Strecke ist nicht entwidmet. Er muss den Zugang gewährleisten – für den Abtransport der Klamotten sorgen.

Nur einhundert Kilometer weiter westlich liegt im selben Bundesland die Strecke Düren - Heimbach. Zwischen beiden Nebenstrecken liegt Köln. Beide Linien sind von ihrer Struktur und Lage sehr gut vergleichbar. Sie zwängen sich durch enge Täler, die teilweise mit dem Auto nicht befahrbar sind. Beide Täler sind im unteren Teil stark zersiedelt, der obere Teil wird touristisch genutzt. Die Dürener Kreisbahn erwarb die Strecke vor Jahren von der alten Bundesbahn. Seitdem verkehren ihre Regio-Sprinter erfolgreich zwischen Arbeitsplatz und Campingklo.

Lerneffekte sind nicht zu erwarten. Denn in Wiehl haben die Bergischen Achsenwerke ihren Stammsitz. Deren Inhaber Christian-Peter Kotz ist mit seinen Seilschaften Hauptsponsor der Bahnvernichtung. Wirtschaftspolitik ist hier, was der Name verspricht: Politik für die Wirtschaft. Straßenbau und Autoverkehr sollen hier weiter und ohne Alternative wachsen können. Mit von der Partie ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Bleibt die Bahn erhalten, so entstünden hohe Kosten für eine zusätzliche Brücke in Waldbröl.

Mittlerweile artet die Schienenschlacht des Oberbergischen Kreises in eine Welle von Vernichtungsklagen aus. Insgesamt 13 Prozesse laufen gegen die Wiehltalbahn. Die Ausgaben belasten den Förderverein erheblich, den Mitgliedern hilft keine private Rechtsschutzversicherung weiter. So müssen die Einnahmen der Holztransporte zum Großteil für Prozesse gegen die Kommunen Wiehl, Waldbröl und Reichshof verwendet werden.

Einer Klage kommt dabei bundesweite Bedeutung zu. Die Kommunen Wiehl, Reichshof und Waldbröl haben für 1,1 Millionen Euro die einstmals stillgelegte Trasse, zum Kaufzeitpunkt aber wieder betriebene Strecke, von der DB-Tochter Services und Immobilien gekauft. Doch nur bei einer entwidmeten Strecke kann der Abrissbagger anrücken. Der Gesetzgeber hat Eisenbahnstrecken als öffentliches Gut unter einen besonderen Schutz gestellt. So fordert der Paragraph 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die Entwidmung, »dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist«.

Wie wird man den lästigen § 23 nebst Bahn trotzdem los? Die Bezirksregierung in Köln pickt sich den Museumsverkehr heraus und spricht von »Spaßverkehr«

und »Fahrten um ihrer selbst willen«. Dabei gibt es in Nordrhein-Westfalen viele Straßen, z. B. zum Kloster Maria Laach, die nur aus touristischen Gründen befahren werden. Die Bezirksregierung sieht in der Zweckbestimmung der Eisenbahn »den Transport von Personen und Gütern zum Zwecke des Ortswechsels«. Den Güterverkehr sieht Köln als zu gering an. Mit dieser willkürlichen Festlegung soll das Allgemeine Eisenbahngesetz umgangen werden.

Hat dieser vorläufige Entwidmungsbescheid Bestand, so können die Folgen fatal sein. Jede Museumseisenbahn und viele Güterzugstrecken können dann aufgrund kommunaler Interessensentscheidungen entwidmet werden. Vereine oder private Investoren können unter diesen Bedingungen nicht mehr langfristig planen. Der Steinschlag würde sich schnell zur Lawine auswachsen. Deshalb lud der Förderverein Wiehltalbahn am 14. Dezember angesehene Fachleute und Journalisten zu einer Pressekonferenz.

Der ebenfalls geladene Geschäftsführer der Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH (RSE GmbH), Rainer Bohnet, ist »... bereit, den Erhalt der Bahn bis zur letzten Instanz juristisch durchzufechten«. Die Strecke ist für die RSE wirtschaftlich zu betreiben. Seit Jahren kämpft Rainer Bohnet als Überzeugungstäter für den Schienenverkehr. So bemängelt er die Unkenntnis vieler Kommunen, welche den Schienenverkehr aus ihrem Gedächtnis gelöscht haben. So führte er an, »dass es für Gleissanschlüsse eine Anschubfinanzierung von bis zu 50% gibt«. Doch als Eisenbahnunternehmer fühlt er sich oft wie jemand, der »in der Antarktis Kühlschränke verkauft«.

Rückendeckung gab es vom Geschäftsführenden Direktor der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht, Prof. Dr. jur. Hans-Jürgen Kühlwetter. Zusammengefasst ergeben sich aus seinem Statement folgende Punkte: Die Strecke ist unverändert planfestgestellt und gewidmet. Die Stilllegung vom 7.11.1997 des EBA hat daran nichts geändert. Sie bewirkt lediglich die Entbindung von der Unterhaltungspflicht für die Deutsche Bahn AG als damaliges Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Als die Rhein-Sieg-Eisenbahn 1999 eine neue Betriebsgenehmigung für die Strecke erhielt, wurde ihr auch wieder die Unterhaltungspflicht auferlegt – und das ist bis heute der Stand der Dinge. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass die Strecke wirtschaftlich zu betreiben ist.

Der Erwerb der Trasse könnte sich für die drei Kommunen im Kreis Oberberg als Bumerang erweisen. Denn sie haben, vermutlich ohne es zu wissen, eine planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnstrecke erworben. Mit diesem Kauf sind einige Verpflichtungen verbunden. Sie haben eisenbahnrechtlich »Zugang zu gewähren«. Sie haben Grundstücke erworben, die öffentlich-rechtlich mit einem »Fachplanungsvorbehalt« belastet sind. Das bedeutet, die Grundstücke unterliegen nicht der Planungshoheit der Gemeinden.

So beschrieb der anwesende Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Dr. Roman J. Brauner, die Klageflut der Gemeinden als überzogen – »... Die Landes- und Kommunalpolitik haben den Tod der Wiehltalbahn beschlossen«. Zum Schluss gab er den Rat, dass die Bevölkerung lernen muss, die Wiehltalbahn zu lieben. Mit der Bevölkerung im Rücken lässt sich punkten, denn nichts interessiert Politiker so wenig wie ihr Geschwätz von gestern.

Wolfgang Clössner

▲ **Die Betriebseisenbahner der Rhein-Sieg-Eisenbahn sind im Oktober 2005 mit ihrem Kleinwagen auf der Wiehltalbahn unterwegs, um ihre Aufgaben zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen.** **Fotos: Wolfgang Clössner**

Eisenbahn-Magazin 2/2008

*Zweifelhafter Bescheid der Bezirksregierung*

## Breite Front gegen Entwidmung der Wiehltalbahn

Der Kampf um den Erhalt der Wiehltalbahn Osberghausen–Wiehl–Waldbröl im Bergischen Land spitzt sich zu. Wie mehrfach berichtet, wollen die Gemeinden im Wiehltal die von Güter- und Touristikzügen befahrene Trasse zugunsten eines Straßenbauprojektes stilllegen. Dagegen wehren sich der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn und die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Kürzlich erhielten die Kommunen Unterstützung durch die Entscheidung der Bezirksregierung Köln, die Bahngrundstücke trotz regelmäßigen Verkehrs zu entwidmen. Sollte dieser Bescheid Bestand haben, hätte dies überreginale Bedeutung. So betont der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT), dass damit die Rechtssicherheit für die Betreiber von Eisenbahnen mit geringerem Verkehrsaufkommen nicht mehr gegeben wäre; denn den Gebietskörperschaften würde die Möglichkeit eröffnet, über das Instrument der Entwidmung die Stilllegung quasi unter dem rollenden Rad zu erzwingen.

Im Falle der Wiehltalbahn reicht der Bezirksregierung der vorhandene Verkehr – drei Güterzüge pro Woche und touristischer Personenverkehr – nicht aus, um ein Verkehrsbedürfnis als gegeben anzusehen, obwohl der Verkehr sogar eigenwirtschaftlich abgewickelt wird. Mit der gleichen Begründung könne man auch die Straße nach Maria Laach in der Eifel in Frage stellen, denn dorthin fahren die Leute auch nur aus touristischem Interesse, argumentiert der VDMT-Vorsitzende Heimo Echensperger. Künftig werde sich kaum mehr privates Engagement und privates Kapital für den Betrieb von Eisenbahnen finden lassen, befürchtet der VDMT, denn dabei handele es sich um langfristige Investitionen, die sichere Rahmenbedingungen bräuchten. Mit der Entscheidung der Bezirkregierung würden diese jedoch den Zufälligkeiten von Bürgermeisterwahlen unterworfen. Die Entscheidung entspricht aus Sicht des VDMT aber auch nicht der Rechtslage. Das Allgemeine Eisenbahngesetz sieht lediglich das Vorhandensein eines langfristigen Verkehrsbedürfnisses vor (das sich aktuell nicht einmal in Zugfahrten äußern muss), um die Widmung einer Strecke zu erhalten. Im Wiehltal findet dagegen regelmäßig Verkehr statt. Für den VDMT sei es daher notwendig, die Entscheidung der Bezirksregierung Köln gerichtlich überprüfen zu lassen.

Auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) befürchtet fatale Folgen für die Bahnen in Deutschland, sollte die Wiehltalbahn tatsächlich entwidmet werden. Daher unterstützt der VDV die Bemühungen der RSE, die Widerspruch gegen den Entwidmungsbescheid eingelegt hat. *pr, as*

Oberbergisches Anzeigenecho, 16. Januar 2008

# Wiehltalbahn: Sein oder nicht sein ist die Frage

## Verhärtete Fronten bei der Podiumsdiskussion

■ Die Experten diskutierten. Foto: Sommer

**us. Wiehl.** Eine unmissverständliche, schnörkellose Kampfansage an die Adresse der Anliegerkommunen war die Podiumsdiskussion, zu der der "Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e. V." eingeladen hatte.

Dessen Vorsitzender, Gerhard Mansel, gab die "Welle von Vertreibungsklagen" als Grund für die Veranstaltung an und hatte sachverständige Referenten und Gesprächspartner aufgeboten, um seine Entschlossenheit zum Widerstand zu demonstrieren.

Ein zentraler Streitpunkt ist die Entwidmungsentscheidung der Bezirksregierung Köln, der die Freistellung von Grundstücken von Bahnbetriebszwecken vorsieht.

Professor Dr. Hans- Jürgen Kühlwetter, Leiter der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht, erläuterte, dass die Bahnstrecke Osberghausen-Waldbröl seit 1906 unverändert planfestgestellt und dem öffentlichen Eisenbahnverkehr gewidmet ist.

Auch zwischenzeitliche Veräußerungen oder Stilllegungen änderten nichts an dieser Rechtslage, da Eisenbahngrundstücke immer "planungsrechtliche Hypotheken" hätten. Dieser Sicht der Dinge schloss sich Dr. Roman J. Brauner, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, an, der die "Wiehltalbahner" vor Gericht vertritt und sich sicher ist, die Rechtslage auf seiner Seite zu haben. Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg Eisenbahn, die seit 1999 die Betriebsgenehmigung für die Trasse besitzt und deren Nutzung und Instandhaltung an den "Förderkreis Wiehltalbahn" übergeben hat, hielt ein flammendes Plädoyer zum Erhalt der Strecke und ließ keinen Zweifel daran, den "Wirtschaftskrieg Straße gegen Schiene" bis zum Ende aus zu fechten. "Der Kleine gibt nicht auf."

SCHIENE 1/2008

Dieringhausen - Bielstein - Oberwiehl (Wiehltalbahn)

„Es ist für mich und den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen eine Selbstverständlichkeit, der Rhein-Sieg-Eisenbahn zur Seite zu stehen." Horst Klein, Vizepräsident des größten Verkehrsverbandes in der Europäischen Union, machte auf einer Pressekonferenz in Wiehl unmissverständlich klar, dass sein Verband voll hinter der Wiehltalbahn steht. 4000 Kilometer Eisenbahnstrecken würden allein in Deutschland nicht von der DB, sondern von privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. „Wenn die Wiehltalbahn entwidmet würde, hätte das für ganz Deutschland fatale Folgen", so Klein.

Die gleiche Sorge treibt auch Heimo Echensperger, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen, um. Für seine Mitgliedsbahnen bedrohlich ist die Entscheidung der Bezirksregierung Köln, dass touristischer Schienenverkehr nicht als Verkehrsaufkommen gewertet wird und daher einer Entwidmung nicht entgegensteht. „Mit der gleichen Begründung könnte man auch die Straßenverbindung nach Maria Laach in der Eifel in Frage stellen, denn dorthin fahren die Leute auch nur aus touristischem Interesse", so Echensperger. Er richtet den Blick aber auch in die Zukunft: „Es liegt auf der Hand, dass – sollte die Entscheidung der Bezirksregierung Bestand haben – sich kaum mehr privates Engagement und privates Kapital für den Betrieb von Eisenbahnen finden lassen wird." Denn hier handele es sich um langfristige Investitionen, die sichere Rahmenbedingungen bräuchten. „Mit der Entscheidung der Bezirksregierung werden diese jedoch den Zufälligkeiten von Bürgermeisterwahlen unterworfen."

Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn, die gemeinsam mit dem Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn zu der Pressekonferenz eingeladen hatte, spricht von einem „Wirtschaftskrieg im Wiehltal". „Die Konstellation lautet: Straße gegen Schiene", so Bohnet, dessen Unternehmen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Wiehltalbahn ist. Er fragt, warum seinem Unternehmen die wirtschaftliche Betätigung im Oberbergischen von der Politik verwehrt wird. „Es ist nicht Aufgabe eines Unternehmens, sich dauernd vor Gericht zu treffen", so Bohnet. Er weist auch darauf hin, dass rechtlich Güter- und Tourismusverkehr dem Öffentlichen Nahverkehr ebenbürtig sind, die Entwidmungsbegründung der Bezirksregierung also unhaltbar ist. „Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung der Landesregierung ist politisch motiviert, hat aber nur für den Nahverkehr Aussagekraft", so Bohnet. Entsprechend kämpferisch gibt er sich: „Wir sind entschlossen, bis zur letzten Instanz den Erhalt der Wiehltalbahn juristisch durchzufechten. Der Kleine ist aufrecht!"

Von „aussichtslosen Versuchen" spricht Professor Hans-Jürgen Kühlwetter, Leiter der Forschungsstelle deutsches und internationales Eisenbahnrecht, mit Blick auf das Bestreben der Kommunen, den Bahnbetrieb im Wiehltal zu unterbinden. Ein merkantiles Interesse der Kommunen an einer anderen Verwertung reiche nicht aus, um eine Entwidmung durchzusetzen. So kritisierte auch Fachanwalt Roman J. Brauner die „Klagewut der Kommunen". Auch wenn die Politik den Tod der Wiehltalbahn beschlossen habe, könne sie ihn aufgrund des rechtlichen Schutzes von Bahnstrecken nicht durchsetzen. 13 Klagen gegen die Wiehltalbahn zählt Brauner, dazu einige Verwaltungsverfahren.

Von „Vertreibungsklagen" spricht auch Gerhard Mansel, Vorsitzender des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. Aber: „Wir lassen uns nicht vertreiben." Die Kommunen stellten sich als Opfer dar. Mit der Betriebsgenehmigung habe der Betreiber auch die Pflicht zum Betreiben der Eisenbahnstrecke übernommen.

# Rückenwind für die Wiehltalbahn

**Nach den zahlreichen Versuchen der Anliegerkommunen, den Eisenbahnverkehr auf der Wiehltalbahn zu behindern bzw. ganz zu unterbinden (s. z.B. nb 3 und 4/07) hatte der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn auf einer Pressekonferenz am 14.12.2007 zum Gegenangriff geblasen. Das Podium war mit Vetretern des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (Vizepräsident Horst Klein), des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen (Vorsitzender Heimo Echensperger) und der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht (Geschäftsführender Direktor Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter) sowie weiteren Eisenbahnern und Juristen hochkarätig besetzt.**

### Bezirksregierung genehmigt Entwidmung „unter rollendem Rad“

Die beiden Verbandsvertreter, Klein und Echensperger, gaben ihrer Sorge Ausdruck, dass künftig auch anderenorts Bahnstrecken „unter dem rollenden Rad“ stillgelegt und entwidmet werden könnten. Hintergrund ist der Antrag auf Entwidmung des Streckenabschnitts Hermesdorf – Waldbröl der Wiehltalbahn, dem die Bezirksregierung am 11.10.2007 stattgegeben hat – und dies, obwohl der Förderkreis und die Rhein-Sieg-Eisenbahn deutlich gemacht haben, dass sie Touristik- und Güterverkehr auf der Strecke betreiben wollen. Drei Güterzüge pro Woche hatten der Kölner Behörde nicht ausgereicht, um einen Verkehrsbedarf zu unterstellen; der Touristikverkehr wurde als „Fahrten um ihrer selbst willen“ lächerlich gemacht. Diese inzwischen als „Lex Colonia“ bekannt gewordene Entscheidung hätte, wenn sie Bestand behalten würde, bundesweit weitreichende Folgen für vergleichsweise schwach genutzte Bahnstrecken – oder auch für Straßen? Heimo Echensperger warf die Frage nach dem Verkehrsbedarf der Straße(n) nach Maria Laach in die Diskussion: kein Güterverkehr und (nur) touristischer Verkehr an Wochenenden. Diese willkürliche Neuinterpretation des Begriffs „Verkehrsbedarf“ wiesen beide Verbandsvertreter als inakzeptabel zurück – und erhielten Unterstützung von Prof. Kühlwetter.

### Verkehrsjurist Kühlwetter: Wiehltalbahn ist gewidmete Eisenbahnstrecke

Kühlwetter führte aus, dass bei Verkehrswegen ein Fachplanungsvorbehalt bestehe, und damit Planfeststellung und Widmung allein durch ein rechtmäßiges Verfahren gemäß § 23 AEG aufgehoben werden können. Nach herrschender Lehre seien dafür zwei Tatbestände *gleichzeitig* erforderlich, nämlich

- es besteht kein existierendes Verkehrsbedürfnis und
- langfristig (prognostisch) ist eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten.

Kühlwetter machte deutlich, dass beide Voraussetzungen bei der Wiehltalbahn nicht vorliegen. Nach einheitlicher Kommentierung reichten merkantile Interessen des Eigentümers (hier: Kommunen) an einer „anderen Verwertung“ der Infrastruktur (hier: Straßenbauprojekte und Erweiterungen eines Industriebetriebs) für eine Entscheidung zur Entwidmung nicht aus.

**MAN-Schienenbus der Wiehltalbahn und Diesellok (ex DB-V 60) der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) im Bahnhof Wiehl**

**Foto: Klaus Groß**

Die Tatsache, dass die Wiehltalbahn nach früherer Rechtslage einmal als stillgelegt galt, habe – so Kühlwetter – keinen Einfluss auf die aktuelle Situation als gewidmete und genutzte Bahnstrecke. Damals, im Jahr 1997, war der Eigentümer DB durch die Stilllegungsgenehmigung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) lediglich von der Unterhaltspflicht für die Infrastruktur entbunden worden. Aufgrund der zwischenzeitlich vom Landesverkehrsministerium (nicht der jetzigen, sondern der Vorgängerregierung) erteilten Betriebsgenehmigungen sei die damalige Entscheidung gegenstandslos geworden.

### Neun Gerichtsverfahren gegen die Wiehltalbahn

In neun gerichtliche Verfahren sind die Betreiber der Wiehltalbahn seit der Wiederinbetriebnahme 1999 gezwungen worden. Bislang konnten die Versuche, der Wiehltalbahn vor Gericht den Garaus zu machen, erfolgreich abgewehrt werden, wie Rechtsanwalt Dr. Brauner, als Verkehrsjurist für die Wiehltalbahn tätig, mit Verweis auf folgende Urteile ausführte:

- Das Verwaltungsgericht Köln verurteilte das Land NRW am 26.01.2007 dazu, der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) auch gegen den Willen der Anliegergemeinden als Eigentümer eine längerfristige Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn zu erteilen (Land hat Revision beim Oberverwaltungsgericht Münster eingelegt).
- Das Verwaltungsgericht Köln verpflichtete das Land am 28.02.2007 per einstweiliger Anordnung dazu, der RSE eine Betriebsgenehmigung zunächst bis zum Abschluss des Verfahrens beim Oberverwaltungsgericht zu erteilen (Land hatte sich trotz des o.g. Urteils geweigert).
- Das Landgericht Köln verpflichtete am 06.06.2007 eine Immobiliengesellschaft, an der die Stadt Wiehl beteiligt und deren Geschäftsführer Bürgermeister Werner Becker-Blonigen ist, per einstweiliger Verfügung dazu, Blockadefelsbrocken zu entfernen und den Betrieb einer Ladestraße der Gesellschaft in Oberwiehl zu dulden (mit rechtskräftigem Urteil am 27.06.07 bestätigt).

Zur Zeit sind vier Klagen der Gemeinden Wiehl, Waldbröl und Reichshof sowie der

**Sieht so „kein Verkehrsbedarf“ aus? „Rheingold“-Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK) mit der Vossloh-GG2000-Lok V201 der Rurtalbahn steht außerhalb der Wiehltalbahn-Fahrsaison am 22.12.2007 in Osberghausen zur Fahrt ins Wiehltal bereit.**

**Foto: Ulrich Clees**

genannten Immobiliengesellschaft gegen die RSE und den Förderkreis bei den Landgerichten Köln und Bonn anhängig mit dem Ziel, die Grundlage für den weiteren Betrieb der Bahn zu entziehen und für die „Herausgabe“ der z.Z. für den Eisenbahnbetrieb genutzten Grundstücke zu erzwingen.

Wie Gerhard Mansel, Vorsitzender des Fördervereins zur Rettung der Wiehltalbahn, und Rainer Bohnet, Geschäftsführer der RSE, erklärten, würden die Einnahmen, die die RSE aus Trassenentgelten bezieht, weitgehend von den Gerichtskosten aufgezehrt. Die Arbeiten für den Unterhalt der Strecke, die mit den Entgelten eigentlich finanziert werden sollen, würden soweit wie möglich in ehrenamtlicher Arbeit der Förderkreismitglieder verrichtet.

Bohnet sprach von einem Wirtschaftskrieg im Wiehltal, Straße gegen Schiene. Einem der Initiatoren dieses Wirtschaftskrieges, dem Geschäftsführer der als Zulieferer für die Nutzfahrzeugbranche tätigen Firma BPW Bergische Achsen KG empfahl er, sich ein gar nicht mehr so unwahrscheinliches Szenario vorzustellen, bei dem ein Fahrzeughersteller die Zulieferung per Bahn verlangt. Ein Achsenhersteller, der aktiv den Abriss der Bahnstrecke vor der eigenen Haustür betreibt, wäre aus dem Rennen um einen solchen Auftrag. kg

***Kommentar***

## *Aufhören, Herr Becker-Blonigen!*

*Hören Sie endlich auf: mehrere verlorene Verfahren sollten Ihnen zu denken geben! Ihnen als Bürgermeister der Stadt Wiehl dürfen die Steuergelder nicht egal sein, die Ihre Stadt für die verlorenen Verfahren berappen muss! Wenn Sie Verantwortung für die Stadt insgesamt wahrnehmen wollen, dann nehmen Sie Abstand von der Prozesshanselei und arrangieren sich mit den Wiehltalbahnern! Auch, wenn Sie bei der Bezirksregierung Köln Büttel gefunden haben, die sich für eine Rechtsbeugung in Ihrem Sinne hergeben – namhafte Verkehrsjuristen geben der Kölner Entscheidung keine Chance, vor Gericht Bestand zu haben. Die Eisenbahn war nun ´mal vor Ihnen da und hat die älteren Rechte!*

*Intelligente Menschen erkennen, wann sie an Grenzen stoßen – selbst für Betonköpfe ist es ungesund, mit dem Kopf durch die Wand zu wollen! Und wer weiß, vielleicht findet sich jemand, der es versteht, Sie zur Verantwortung zu ziehen, Sie persönlich, der Sie leichtfertig und gegen den Rat von Juristen Steuermittel aufs Spiel setzen, zuletzt sogar gegen den Rat aus dem Düsseldorfer Verkehrsministerium, das Sie sonst an Ihrer Seite wussten.*

*Also: ziehen Sie Ihre Klage zurück und bewegen Sie Ihre Kollegen, das Gleiche zu tun. Machen Sie, was verantwortungsvolle Eigentümer von Bahnstrecken tun: kümmern Sie sich um die Instandhaltung der Strecke – Sie könnten sonst gerichtlich dazu verurteilt werden (der DB ist das schon passiert)! Vielleicht gehen Sie ja dann als der wahre Retter der Wiehltalbahn in die Annalen ein; aber: hören Sie auf mit dem Kleinkrieg!*

*Klaus Groß*

Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.
Landwehrstraße 10
51709 Marienheide
Telefon 02264 / 1418
redaktion@wiehltalbahn.de

Zusammenstellung dieser Dokumentation: Ulrich Clees
Fotos: Christof Weschenbach

# Impressum