

Abs.

Felix Staratschek, Freiligrathstr. 2, 42477 Radevormwald, 02195(8592)
Bergisches Büro für ökologische und demokratische Politik

Bürgeranregung an den Oberbergischen Kreis sowie an die an der Wiehltalbahn liegenden Städte und Gemeinden Gummersbach, Engelskirchen, Wiehl, Reichshof, Waldbröl und Morsbach

Betrifft: Sinnvolle Nutzung der Schieneninfrastruktur der Wiehltalbahn

Stadt Gummersbach

16. Jan. 2017

B.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Obwohl das Gutachten zur Reaktivierung viele Fragen offen lässt, haben sich die politischen Mehrheiten entschieden, das Ziel einer Reaktivierung als getaktete Nahverkehrsstrecke nicht anzustreben. Zu den Schwächen der Studie gehört u.a.,

----das man nicht geprüft hat, wie sich eine Durchbindung der Wiehltalbahn bis Lüdenscheid auswirken würde. Aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Kölner Züge, wäre es für den Anschluss nach Hagen und Dortmund sinnvoll, von Waldbröl nach Lüdenscheid zu fahren. Das würde auch die Betriebskosten zwischen Gummersbach und Lüdenscheid senken. Und für die Wiehltalbahn müsste keine Abstellanlage in Gummersbach gebaut werden. Das alles würde den Nutzen mehren.

----dass der von Wiehl geforderte Schnellbus nach Gummersbach nicht für umsonst zu haben ist. Wenn Wiehl eine schnellere Verbindung nach Gummersbach will, wäre die mit der Wiehltalbahn gegeben. Der Schnellbus wäre nicht nötig und die so gesparten Kosten gehören zum Nutzen der Wiehltalbahn.

----dass es keinen Faktencheck gab, ob die standartisierten Zahlen auch auf die Wiehltalbahn zutreffen oder ob da bereits die Wiehltalbahner vieles in Eigenleistung erbracht haben?

----dass nicht unter der Prämisse gesucht wurde, wie und ob eine Reaktivierung mit dem erforderlichen Nutzen-Kosten Index erreicht werden kann.

Aber akut ist die Beschlusslage, dass es keine aufwendige Reaktivierung geben soll.

Es gibt aber Nutzungsarten unterhalb so einer hochwertigen Reaktivierung. Angesichts der Tatsache, dass Politiker aller Parteien immer wieder das hohe Lied auf das Ehrenamt singen, wäre es an der Zeit, dem jahrelangen, opferreichen Engagement der Freunde der Wiehltalbahn die gebührende Unterstützung zukommen zu lassen.

Vorschlag Nr. 1:

Der Kreis und die betroffenen Gemeinden schaffen ein ÖPNV- Konzept für den Tourismus, bei dem vor allem an Wochenenden Züge auf der Wiehltalbahn durch den NVR (Nahverkehr Rheinland) zum VRS Tarif bestellt werden. Dazu wird ein auf diese Züge abgestimmtes Busangebot erstellt.

An einigen Tagen kann der Dampfzug Bergischer Löwe diese Fahrten durchführen, ebenfalls als bestellte Leistung des NVR, wobei wegen der höheren Kosten eines Dampfzuges ein Dampfzuschlag zusätzlich zum VRS- Ticket gefordert werden darf. Schloss Homburg, der Baumwipfelpfad, die Tropfsteinhöhle, das Achsenmuseum, Gastronomie, Bäder, das buddhistische Zentrum, müssen in das Konzept einbezogen werden. Ebenso können auf die Bahn abgestimmte Radwander- und Wanderwege viele Besucher in die Region locken.

Vor allem am Wochenende sind Triebwagen in Dieringhausen abgestellt, die auch Leistungen auf der Wiehltalbahn fahren könnten. Denkbar sind aber auch historische Fahrzeuge in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum Dieringhausen. Dort könnten auch dritte ihren Zug abstellen, um den auf der

Wiehltalbahn einzusetzen.

Vorschlag Nr. 2:

Während der Museums- und Freizeitverkehr vor allem an Wochenenden stattfindet, könnte in der Woche die Wiehltalbahn für den Schülerverkehr genutzt werden. Deshalb schlage ich vor, dass die Gemeinden und der Kreis prüfen, ob es beim Schülerverkehr ein Potential gibt, dass sinnvoll auf die Schiene verlagert werden kann. <https://www.youtube.com/watch?v=RFzwAPomnAg>

Und man kann damit ins Fernsehen kommen: <https://www.youtube.com/watch?v=WXcqv3RMJaU>

Vorbild ist die Strecke Kleinengstingen – Schelklingen auf der Schwäbischen Alb. Diese ist in meinem Kursbuch von 1971 bereits nicht mehr enthalten, hat aber seit einigen Jahren wieder ÖPNV im Schüler- und Tourismusverkehr. Auch der Güterverkehr wurde reaktiviert.

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Reutlingen%E2%80%93Schelklingen#Gegenwart

Diese Strecke zeigt anschaulich, was man auch aus der Wiehltalbahn machen kann. Der Fortbestand der Wiehltalbahn hat, wenn man es richtig macht, für den Oberbergischen Kreis mehr Vor- als Nachteile! Und die DB müsste eigentlich Fahrzeuge wie den 628 über haben.

So finden Sie den Fahrplan der Strecke:

www.bahn.de öffnen

Dort auf „Reise und Service“ gehen und dann „Fahrpläne“ öffnen.

[https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/index.shtml?](https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/index.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_service-fahrplaene_LZ01)

[dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_service-fahrplaene_LZ01](https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/index.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_service-fahrplaene_LZ01)

Dann auf „Elektronisches Kursbuch“ gehen.

https://www.bahn.de/p/view/service/fahrplaene/kubu_updates_index.shtml

Das Kursbuch öffnen.

<http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe>

Links oben die interaktive Streckenkarte öffnen

http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=IK_strecken

Jetzt zwei mal auf den Bereich der „Schwäbischen Alb“ klicken, westlich der Strecke Stuttgart – Ulm

[http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=IK_kachel&toinfo=IK_strecken&datei=sk-s&x0=0&y0=1712&imgX=2&imgY=9#map)

[rt=1&mainframe=IK_kachel&toinfo=IK_strecken&datei=sk-s&x0=0&y0=1712&imgX=2&imgY=9#map](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=IK_kachel&toinfo=IK_strecken&datei=sk-s&x0=0&y0=1712&imgX=2&imgY=9#map)

Und jetzt die Nummer der Kursbuchstrecke 759 Kleinengstingen – Schelklingen – Ulm anklicken um deren Fahrplan zu bekommen.

[http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=759&orig=k)

[rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=759&orig=k](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=759&orig=k)

Ein weiteres Beispiel ist der Bundenthaler, im Grenzgebiet von der Pfalz zum Elsas. Mit durchgehenden Zügen bis Karlsruhe hat diese Strecke für den Tourismus der Region große Bedeutung. Historische Fahrzeuge fahren zum ÖPNV- Tarif.

[http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=675.1&orig=k)

[rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=675.1&orig=k](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=result&dosearch=1&searchmode=tableplus&controlpattern=F.&table_nr=675.1&orig=k)



Vorschlag Nr. 3

Jedes Unternehmen, das Zukunft hat, verhöckert nicht seine Reserveflächen. Das muss auch für die Eisenbahn gelten. Viele Bahnflächen, die heute nicht genutzt werden, könnten aus unterschiedlichsten Gründen ganz plötzlich wieder gebraucht werden. Es ist viel preiswerter, solche vorhandenen Flächen frei zu halten, als diese neu anzulegen. Die Kosten einer Neuanlage können so hoch sein, dass daran die Nutzung der Bahn als Transportmittel scheitert. Deswegen sollen alle Flächen im Bahnbereich, die als Bahn- Logistikfläche nutzbar sind, im öffentlichen Besitz bleiben und nicht mit festen Bauwerken verbaut werden. Ein Vermieten als Lagerfläche und Gebäude in Modulbauweise, die man verlegen kann, sind immer möglich, aber immer unter der Prämisse, dass sobald es einen Bedarf gibt, diese Fläche wieder für Bahnzwecke zu nutzen, diese Flächen frei gemacht werden müssen. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass eine NE- Bahn wieder Güterverkehr in das Oberbergische Land bringt und von der Wiehltalbahn aus die Unternehmen mit dem Mobiler-LKW versorgt, der Container vom Güterzug zu jedem Betrieb bringen kann.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler>



13.01.17 Felice Mumbach