

29.08.2007

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1780
des Abgeordneten Horst Becker Grüne
Drucksache 14/4729

Warum lässt die Landesregierung und der Landesbetrieb Straßenbau die Grundsätze sparsamer Haushaltsführung außer Acht und hintertreibt in ihrer Eigenschaft als Kommunalaufsicht den Betrieb der Wiehltalbahn?

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1780 vom 14. Juli 2007:

Im Oberbergischen Kreis haben sich ehrenamtliche engagierte Freunde der Wiehltalbahn vor zehn Jahren daran gemacht, die inzwischen über 100 Jahre alte Wiehltalbahn zu reaktivieren. Die Eisenbahner betreiben auf einem Teilstück Tourismusfahrten.

Im Jahr 1994 gründete sich der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn, um die Strecke vor dem Abbau zu bewahren und so eine Möglichkeit für Güter- und Personennahverkehr zu erhalten. Seit 1998 ist der Förderkreis Pächter der Anlagen, seit 1999 fahren wieder Züge. Zusammen mit dem Kooperationspartner, dem Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH mit Sitz in Bonn, wird an Wochenenden ein regelmäßiger Tourismusbetrieb gewährleistet. Außerdem fährt die Wiehltalbahn auf Bestellung.

Seit dem Orkan „Kyrill“ hat auch der Güterverkehr rasant zugenommen. So fahren dreimal pro Woche acht Waggons ca. 1200 Festmeter Sturmholz aus dem Oberbergischen über Köln-Eifeltor nachts nach Süddeutschland. Experten schätzen, dass 50 Lastwagenladungen pro Woche auf diese Weise eingespart werden. Der Förderkreis möchte fahrplanmäßigen Güterverkehr für Firmen an der Strecke anbieten.

Dieses Vorgehen blockieren die CDU-Mehrheiten in den Stadt- und Gemeinderäten an der Strecke sowie im Regionalrat Köln. Sie begründen dies u.a. mit der Ansicht, durch die Bahn sei die Industrie in ihrer Entwicklung gestört. Die Stadt Wiehl will außerdem eine Straße über die Gleise bauen, um einen erst im Jahr 2006 eröffneten Verbrauchermarkt mit der Innen-

Datum des Originals: 28.08.2007/Ausgegeben: 31.08.2007

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

stadt zu verbinden. Nachdem in Verhandlungen mit der Wiehltalbahn immer wieder Kompromisse ausgehandelt worden sind, setzt die Stadt Wiehl jetzt auf den Abriss der Gleise.

In Waldbröl soll unmittelbar auf der Bahnstrecke ein Kreisverkehr einen Verkehrsknoten entschärfen. Der Stadtrat und der Bürgermeister wollen die Gleise abreißen und die Strecke zuschütten. Das, so Bürgermeister Christoph Waffenschmidt, spare angeblich 1,5 Millionen Euro. Früher war von einem Drittel der Summe geredet worden. Bürgermeister Waffenschmidt und seine Kollegen wollen der Wiehltalbahn keine Zukunft geben. Unterstützt werden die Bürgermeister von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (ebenfalls CDU). Er gibt der Bahn im Wiehltal keine Chance und stellt für die Straßenförderung die Bedingung, dass die Gleise verschwinden.

Um ihre Forderung nach Stilllegung, Entwidmung und Abriss der Bahnanlagen zu unterstreichen, haben die Kommunen Wiehl, Reichshof, Waldbröl und Morsbach die Bahngleise zum 1. März 2007 für 1,07 Millionen Euro von der Deutschen Bahn gekauft. Das sei immerhin ein Drittel mehr als sein Verein bereits mit der Bahn ausgehandelt hatte, kommentiert Gerhard Mansel. Um ihren Anteil zu finanzieren, hat die hoch verschuldete Stadt Waldbröl sogar 450.000 Euro vom Landesbetrieb Straßen NRW geliehen, der auch den Kreisverkehr bauen soll.

Dass der Kauf nicht ohne Risiko ist, belegt eine Vereinbarung der Kommunen. Sollte die Strecke nicht wunschgemäß entwidmet werden, stehen 600 000 Euro für die Instandsetzung und 60 000 Euro für die jährliche Unterhaltung an.

Laut Presseberichten sei der Kölner Professor Hans-Jürgen Kühlwetter sicher, dass diese Kosten auf die Kommunen zukommen werden. Der Jurist sei auf Eisenbahnrecht spezialisiert, habe seit 1969 für die Deutsche Bahn gearbeitet und zuletzt die Rechtsabteilung des Eisenbahnbundesamtes geleitet. Laut Professor Hans-Jürgen Kühlwetter gelte für Bahnstrecken öffentliches Recht und das lasse eine Entwidmung der Bahnstrecke nur zu, wenn dort kein „öffentliches Bedürfnis“ mehr für einen Verkehr bestehe. Der Fahrplan der Wiehltalbahn, der Güterverkehr und Prognosen für einen erfolgreichen öffentlichen Personennahverkehr belegten aber das genaue Gegenteil. Die Betreiber der Wiehltalbahn könnten jetzt sogar die neuen Eigentümer verpflichten, die Strecke verkehrssicher herzustellen. Dazu sei die Deutsche Bahn als Eigentümer andernorts von Gerichten verpflichtet worden.

Förderkreis und Betreiber der Wiehltalbahn haben bereits einmal mit Erfolg den Rechtsweg beschritten. Im Februar gingen sie aus einem Streit gegen das Land um eine dauerhafte Betriebsgenehmigung als Sieger hervor. Statt Genehmigungen auf jeweils einen Monat zu befristen, müsse NRW diese für 30 bis 50 Jahre aussprechen, meinte das Kölner Verwaltungsgericht. Während das Land Revision einlegte, sperrte die Gemeinde Reichshof am Tag der Besitzumschreibung eine Brücke. Der Landesbetrieb Straßen NRW habe festgestellt, dass sie nicht mehr sicher sei, hieß es. Die Betreiber der Wiehltalbahn haben angeblich angekündigt, den Beschluss zu ignorieren und bei Bedarf trotzdem zu fahren. Denn der Betreiber sei zuständig, nicht der Eigentümer.

Für das Gerangel um die Wiehltalbahn habe Kühlwetter kein Verständnis. Er wird mit den Worten zitiert. „Die Gegner der Bahn in Politik und Industrie „handeln angesichts der Energie- und CO₂-Debatte kurzfristig und wären in einigen Jahren wahrscheinlich froh, einen alternativen Transportweg zu haben, welchen sie jetzt aus kurzfristigen Überlegungen mit hohen Kosten für die Bürger aus Steuergeldern beseitigen möchten.“

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wann hat die Gemeinde Waldbröl als Haushaltssicherungskommune vor dem Abschluss des Vertrages mit dem Landesbetrieb Straßenbau der Kommunalaufsicht angezeigt, dass ihr vom Landesbetrieb Straßen NRW 430.000 € zum Ankauf einer Teilstrecke der Wiehltalbahn geliehen werden sollten, die später zu einer Rückzahlungspflicht führen würden?
2. Wenn die Kommunalaufsicht diesen Vorgang nicht genehmigt haben sollte: Was hat die Bezirksregierung als Kommunalaufsicht unternommen, damit ein solches Vorgehen verhindert wurde?
3. Für den Fall, dass die Bezirksregierung als Kommunalaufsicht dies genehmigt hatte: Mit welcher Begründung hat die Kommunalaufsicht dies gegebenenfalls gestattet?
4. Wie beurteilt die Kommunalaufsicht vor dem Hintergrund des im Februar vom Verwaltungsgericht Köln ergangenen Urteils, nach dem NRW eine 30-50-jährige Betriebsgenehmigung für den Betrieb auf der Bahnstrecke geben muss, jetzt nachträglich die Genehmigung für den Kredit des Landesbetriebes Straßenbau an die Gemeinde Waldbröl und die späteren Rückzahlungsverpflichtungen?
5. Wie begründet der Landesbetrieb Straßenbau, dass er den Kredit an die Gemeinde Waldbröl ohne die Vereinbarung für eine Zinszahlung gegeben hat vor den Grundsätzen der sparsamen Haushaltsführung und im Zusammenhang mit dem angesprochenen Urteil des Verwaltungsgerichtes Köln?

Antwort des Innenministers vom 28. August 2007 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bauen und Verkehr:

Zur Frage 1

Die Behauptung, die Kommunalaufsicht hintertreibe den Betrieb der Wiehltalbahn, trifft nicht zu.

Mit Bericht vom 28. Dezember 2006 informierte der Bürgermeister der Stadt Waldbröl den Landrat des Oberbergischen Kreises als zuständige Aufsichtsbehörde über den Abschluss des Kaufvertrages zwischen der Deutschen Bahn AG und den Gemeinden Morsbach und Reichshof sowie den Städten Wiehl und Waldbröl sowie über weitere vertragliche Regelungen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Bahnflächen. Dazu gehört auch der angesprochene Vertrag des Landesbetriebes Straßenbau NRW mit der Stadt Waldbröl.

Die Gemeinden Morsbach und Reichshof sowie die Stadt Wiehl benötigen auf der Grundlage ihrer haushaltsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Lage keine Genehmigung bzw. Zustimmung der Aufsichtsbehörde. Der Kauf erfolgte für diese Kommunen im Rahmen ihrer Selbstverwaltungsentscheidung und ist nicht rechtswidrig.

Die Stadt Waldbröl hat kein kreditähnliches Rechtsgeschäft nach § 85 Abs. 4 GO NRW (kammerales Haushaltsrecht) angezeigt bzw. keine Kreditgenehmigung beantragt. Eine Genehmigung oder Zustimmung der Aufsichtsbehörde ist - auch nachträglich - nicht erfolgt. Auch

zum Abschluss eines Vertrages über Kostenübernahme zwischen den Städten Wiehl und Waldbröl und der Gemeinde Morsbach erfolgte keine Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

Von kommunalaufsichtlichen Maßnahmen wurde zunächst vor dem Hintergrund mehrerer schwebender Gerichtsverfahren zur verkehrsrechtlichen Situation abgesehen. Die zuständige Aufsichtsbehörde wartet das Ergebnis der Verfahren ab.

Zur Frage 2

Zuständige Aufsichtsbehörde ist der Landrat des Oberbergischen Kreises. Der Bezirksregierung als obere Kommunalaufsicht wurde der Abschluss der Verträge vorher nicht bekannt. Der Abschluss konnte von ihr daher nicht verhindert werden.

Zur Frage 3

Es hat keine Genehmigung oder Zustimmung einer Kommunalaufsichtsbehörde gegeben.

Zur Frage 4

vgl. Antwort zur Frage 3.

Das Verfahren für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung an die Rhein-Sieg-Eisenbahngesellschaft ist in der Hauptsache noch anhängig.

Zur Frage 5

Die Frage 5 ist gleichen Inhalts wie die Fragen in der Kleine Anfrage 1779 des Abgeordneten Horst Becker Grüne - Auf welcher Rechtsgrundlage gehört die Vergabe zinsloser Kredite an Kommunen zu den Aufgaben des Landesbetriebs Straßenbau NRW? - (Drucksache 14/4728). Auf die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage durch die Landesregierung wird verwiesen.