



Wenn die Bahn geht:

Zu Fuß nach Meinerzhagen

Kein Bedarf für den Lückenschluss?

Von Rainer Engel

> *Wie kommt man von Köln nach Meinerzhagen, vom Rheinischen ins Märkische? Seit dem Bau der Eisenbahn war das kein Problem mehr – bis die Deutsche Bundesbahn wieder eines daraus machte. Seither klafft eine Lücke von zehn Kilometern zwischen dem Oberbergischen und dem Märkischen Land, die für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs nahezu unüberwindbar ist. Wer ist verantwortlich für den Stillstand?*

Wie kommt man nach Meinerzhagen?

„**Viermal täglich, mit dem Eilzug, direkt**“, bekam man noch vor 30 Jahren am Fahrkartenschalter zur Antwort. „In eineinhalb Stunden sind Sie da.“ Heute antwortet die elektronische Auskunft: „Mit dem ICE nach Hagen, mit der Regionalbahn nach Brügge, weiter mit dem Bus. Fahrzeit zwei Stunden und vier Minuten.“

Wer sich in der Gegend auskennt, sieht sofort, dass das ein Umweg ist. Die direkte Bahnlinie misst ganze 75 Kilometer, der Weg über Hagen ist um genau die Hälfte länger – und erheblich teurer. Noch spannender wird es, wenn man die Frage nach einer Verbindung nach Meinerzhagen in Gummersbach stellt. Von dort brauchte der Eilzug 20 Minuten. Heute wird eine stundenlange Busfahrt auf abenteuerlichen Routen mit mehrfachem Umsteigen angeboten. Es gibt auch noch eine direkte Verbindung, aber nur zweimal täglich und nur montags bis freitags: Wenn man vor fünf Uhr in Köln abfährt, erreicht man mit dem Schülerbus das Ziel gegen acht Uhr.

Ist Meinerzhagen so unbedeutend? Immerhin zählt die Stadt in der Südwestecke des Märkischen Kreises 20 000 Einwohner. Und Gummersbach, die Kreisstadt des Nachbarkreises, zählt 50.000 Einwohner.

Foto oben: Zu Fuß nach Meinerzhagen: Weil kein Zug mehr fährt, nehmen Wanderer die Bahnlinie als Abkürzung.



Endstation Marienheide: Durch ein Loch im Zaun und über einen handtuchschmalen Bahnsteig kommt man hier zum Zug.



Der Bahnhof Marienheide heute: Der Busbahnhof liegt rechts hinter dem Supermarkt.



Hier verlief einmal die Bahnlinie nach Remscheid. Ihre Spuren verlieren sich nach wenigen Metern. Das Gleis nach Meinerzhagen (rechts) hatte strategische Bedeutung.

Bahn ohne Lobby

Eigentlich sollte im Bergischen und Märkischen alles, was „Schiene“ heißt, stillgelegt werden. Die Bundesbahn hat ganze Arbeit geleistet. Zahlreiche Bahnlinien sind in den 80er-Jahren aus den Fahrplänen verschwunden: von Remscheid nach Gummersbach, von Dieringhausen nach Olpe. Die vor allem für die lokale Industrie gebauten Kleinbahnen hatten schon einige Jahrzehnte vorher aufgeben müssen. Meistens geschah das ziemlich sang- und klanglos. Nachdem schon vorher die Eilzugverbindungen zerstückelt wurden, fuhr im Jahr 1986 der letzte Reisezug zwischen Brüggel und Gummersbach über die Volme-Agger-Bahn. Die Eisenbahn hat in dieser Region kaum eine Lobby. Nur um die Wiehltalbahn führt eine Initiative einen durchaus erfolgreichen Kampf. Hier fahren wieder Güter- und Sonderzüge, auch wenn die Anliegergemeinden die Bahn am liebsten beseitigt hätten und ihr Steine in den Weg legen – bis hin zu illegalen Abrissaktionen. Den bisherigen Höhepunkt in dieser unsäglichen Geschichte stellt die vor Kurzem erfolgte Entwidmung eines Streckenabschnitts von Hermesdorf nach Waldbröl dar – trotz vorhandener Betriebsgenehmigung für die Strecke.

Dass es noch Schienen der Volme-Agger-Bahn gibt, war zunächst dem Militär zu verdanken, das die Strecke aus strategischen Gründen erhielt, und außerdem der rot-grünen Landesregierung, die für Trassensicherung sorgte.

Während die Vertreibung der Fahrgäste auf dem Zwischenstück gelungen war, wollten sie sich im Zulauf nach Hagen und Köln nicht so einfach davon abhalten lassen, mit dem Zug zu fahren. Die Verantwortlichen der Bundesbahndirektion Köln ließen sich daher etwas einfallen. Die Citybahn Gummersbach – Köln mit modernisierten Waggons, Taktfahrplan und Bistro-Service war eines der frühen Projekte als Alternative zum Abriss aller regionalen Bahnlinien.

In Gummersbach sollte jedoch Schluss sein und nie wieder ein Reisezug weiterfahren. So riss schon die Bundesbahn alles bis auf ein für das Militär bestimmte Gleis ab.

Doch der Erfolg des Citybahnkonzepts machte in Marienheide begehrt, und das Fahrplankonzept wollte es, dass die Züge immer eine Dreiviertelstunde in Gummersbach herumstanden. Zu ändern war das Fahrplankonzept auch nicht mehr – auf zu vielen Zwischenstationen waren die Gleise herausgerissen worden. Warum sollten die Züge also auf Dauer nutzlos herumstehen?

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bestellte also wieder Fahrten bis Marienheide. Zeitweise konnten sie nicht durchgeführt werden, weil der Streckenzustand es nicht zuließ, aber dieses Problem ist inzwischen beseitigt.

„Perfektes“ Immobilienmanagement

„Marienheide – dieser Zug endet hier“, tönt der Lautsprecher im Triebwagen aus Köln. Und: „Willkommen zur Besichtigung der Börsenbahn“, müsste die Ansage auf dem Bahnsteig verkünden – wenn es sie gäbe.

Denn der Fahrgast findet sich auf einem handtuchschmalen Bahnsteig – kaum einen Meter breit – wieder. Hinter dem Zaun steht das nicht mehr genutzte, aber renovierte Bahnhofsgebäude, die Güterhalle und ehemalige Ladastraße. Hier haben sich zwei Supermärkte, ein billiger und ein teurer, niedergelassen. Der Ortskern liegt in nördlicher Richtung, aber das Schild zum Ausgang weist nach Süden. Ganz am Ende des Bahnsteigs findet sich der „Ausgang“, und dort steht auch ein Fahrkartenautomat. Von hier aus

darf man den ganzen Weg an der anderen Seite des alten Bahnhofsgeländes entlang über unwirtliches Gelände wieder zurücklaufen. Aber niemand benutzt diesen Ausgang, denn durch eine Lücke in Zaun und Gebüsch am anderen Ende des Bahnsteigs kommt man viel schneller zum Ziel: Über den Parkplatz des Supermarkts gelangt man in wenigen Schritten zum Busbahnhof, der durchaus modern gestaltet ist, und weiter in die Stadt. Eine Beschilderung dieses illegalen Weges, den alle nehmen, gibt es natürlich nicht, und auch die Busfahrpläne lassen nicht auf eine funktionierende Bahn-Bus-Verknüpfung schließen.

Über die Grenze

Von Marienheide bis Meinerzhagen sind es noch zehn Kilometer. Seit zwei Jahrhunderten verlaufen hier Verwaltungsgrenzen. Sie gehen auf preußische Zeit zurück und bestehen bis heute: Der Oberbergische und der Märkische Kreis stoßen hier aneinander, die Regierungsbezirke Köln und Arnsberg, dazu die Bundesbahndirektionen Köln und Essen sowie die Verkehrsverbünde Rhein-Sieg, Ruhr-Lippe und Rhein-Ruhr. Wer die 50 Kilometer von Marienheide bis Hagen zurücklegen will, fährt durch drei Verkehrsverbünde, und ebenso viele Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs wären für durchgehende Züge zuständig. Das ändert sich auch nicht mit der Anfang Januar 2008 wirksam werdenden Reduzierung der Anzahl der Aufgabenträger von neun auf drei – hier stoßen die Zuständigkeitsgrenzen aller drei verbleibenden Aufgabenträger aneinander und müssen mitwirken.

Seitdem die Bundesbahn den Reisezugverkehr einstellte, gibt es erst jetzt mit Einführung des NRW-Tarifs wieder einen durchgehenden Fahrschein. Doch das hilft nichts, wenn kein Bus fährt.

Über Täler und Höhen

Heute ist Sonntag – ein schöner Tag mit wolkenlosem Himmel. Ich will von Köln nach Meinerzhagen – auf dem direkten Weg, um selbst zu sehen, was aus der Verbindung geworden ist. Sonntags geht es ab Marienheide nur zu Fuß.

Der Weg, ob zu Fuß oder auf der Schiene, führt über Berg und Tal. Nach allen vier Himmelsrichtungen öffnen sich tiefe Täler, die Bahn nimmt in weiten Kurven den Weg über Hänge, Höhen und Dämme.



Börlinghausen: letzte Ansiedlung vor der Kreisgrenze. Hier enden nicht nur die meisten Busse, sondern auch die markierten Wanderwege.

Wo der Zug aus Köln nicht mehr weiterfährt, stehen weder Prellbock noch ein Sperrschild, das dem Zug die Weiterfahrt verwehren würde. Aber die Menschen nehmen die Schienen nicht mehr ernst. In Marienheide hockt ein Pärchen auf der Absperrung eines Bahnübergangs und streitet heftig über seine Beziehung. Später treffe ich im Wald eine Familie mit Kind und Hund, die den Weg übers Tal einfach auf den Schienen nimmt.

Um einen Berg herum geht es an der Sperrmauer einer Talsperre vorbei und hinauf nach Holzzipper. Der Bahnhof liegt abgewandt und hoch über den wenigen Häusern des gleichnamigen Weilers und lohnt eine Wiederherstellung nicht. Wenig weiter durchquert die Strecke ebenerdig den Weiler Börlinghausen, wo rund 300 Bürger ihr Häuschen haben. Die meisten Busse von Marienheide wenden hier, denn nun kommt die Kreis- und Zuständigkeitsgrenze. Selbst die markierten Wanderwege enden hier. Weiter geht





Foto links und rechts oben: Unbeschränkte unübersichtliche Bahnübergänge bremsen die Fahrt.



Bahnhof Meinerzhagen: Seit 20 Jahren hält hier kein Reisezug mehr. Nächste Abfahrt 2013?



Verknüpfungspunkt Brügge: Der Bus leistet die Erschließung nur für den Nahbereich. Köln liegt in weiter Ferne.

es über Dämme mit malerischer Aussicht. Den letzten schmalen, aber hohen Bergrücken durchquert die Bahn in einem Tunnel – nach drei Stunden, teils über Stock und Stein, erreiche ich Meinerzhagen.

Das Bahnhofsgebäude ist abgerissen, der Mittelbahnsteig völlig zugewachsen. Auf dem Bahnhofplatz stehen Busse, die auf ihren nächsten Einsatz warten. Doch mit wenigen Mitteln könnte hier ein neuer Seitenbahnsteig und eine ideale Bahn-Bus-Verknüpfung errichtet werden. Bis zur Innenstadt sind es nicht einmal 300 Meter.

Weiter mit dem Bus

Am Bahnhof steigt niemand mehr ein oder aus. Der Bus von und nach Brügge, der nächstgelegenen Bahnstation, fährt an der Stadthalle ab. Mit der Streckenführung werden alle Vorteile des Busverkehrs, nämlich die flexible Erschließung der Gemeinde, vertan – die Nachteile bleiben. Der Busfahrer ist pünktlich abgefahren, heizt aber die Bundesstraße entlang – so schnell, dass er an einer Haltestelle eine Notbremsung einlegen muss, weil Fahrgäste einsteigen wollen. Als die Wegweiser schon „Lüdenscheid“ anzeigen, biegt der Bus ab und rast in atemberaubender Schlingerfahrt auf den Bahnhof Brügge zu, wo der größte Teil der Fahrgäste aussteigt – sie wollen mit dem Zug weiter nach Hagen.

Kostengünstig und sinnvoll

Der Gleiskörper der Bahnstrecke von Marienheide nach Meinerzhagen ist in gutem Zustand. Kostenträchtig sind aber die Sicherung einiger unbeschränkter Bahnübergänge und der Ersatz der überalterten Blinklichtanlagen. Der Abschnitt von Meinerzhagen bis Brügge weist eine deutlich höhere Anzahl von Bahnübergängen auf, und in diesem Abschnitt ist auch ein Ausweichgleis im Bahnhof Kierspe nötig, aber dieser Streckenabschnitt wird für die Abfuhr von Schotter aus Krummenerl ohnehin benötigt. Die DB wollte den Schotterverkehr bereits stilllegen, sodass die Landesregierung eingreifen musste.

Über Kosten und Nutzen liegt bereits ein positives Gutachten vor. Ohne eine Veränderung der Fahrpläne der Strecken nach Köln

und Hagen würden die Züge untereinander in Brügge Anschluss haben: ein Idealfall, von dem man bei anderen Projekten nur zu träumen wagt.

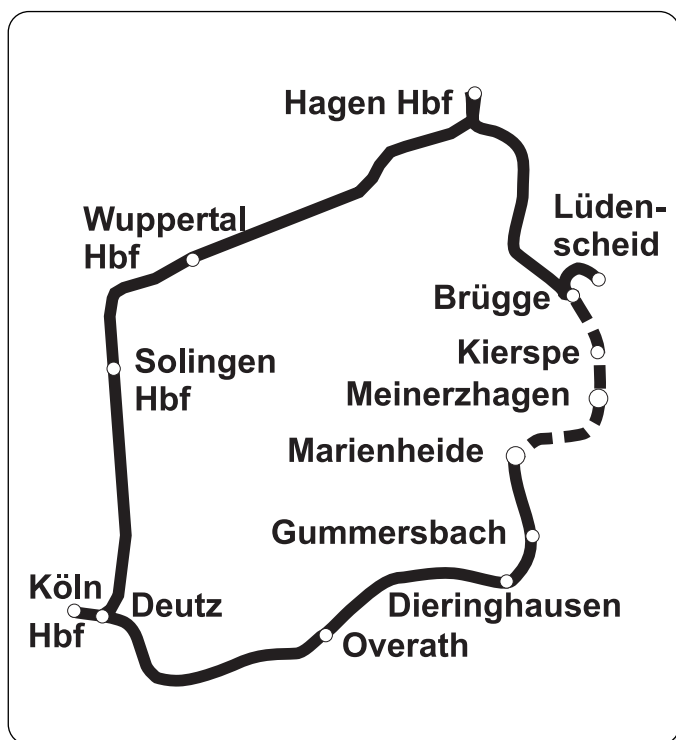
Aufgabenträger sind sich einig

Wie der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) der Redaktion auf Anfrage mitteilte, stehen die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nach wie vor hinter dem Projekt der Reaktivierung. Der ZRL beschloss am 6. September 2007, die Wiederinbetriebnahme des Teilstücks Marienheide – Meinerzhagen planerisch vorzubereiten und gemeinsam mit dem Land NRW und dem Nachbargaufgabenträger VRS umzusetzen. Die Finanzierung der Betriebskosten soll dabei im Rahmen der Ausschreibung des Dieselnetzes des VRS erfolgen. Damit ist allerdings vor 2013 nicht mit einer Wiederaufnahme des Betriebs zu rechnen. Der ZRL setzt dabei ausdrücklich voraus, dass die Züge durchgehend bis Köln fahren können.

Die Investitionen für die Wiederaufnahme des Betriebs nur in diesem Teilstück sind allerdings nicht unerheblich. Für einen stabilen Fahrplan ist es wünschenswert, das stillgelegte zweite Gleis zwischen Dieringhausen und Gummersbach wieder in Betrieb zu nehmen, und für einen wirtschaftlichen Betrieb ist es notwendig, in Gummersbach Triebwagen ab- und anzukuppeln, wofür Gleise und Signalanlagen erforderlich sind. Beide Maßnahmen erscheinen aber erst für eine Inbetriebnahme der Gesamtstrecke bis Brügge sinnvoll. Außerdem müssen Signaltechnik und Bahnübergangssicherungen erneuert und teilweise neu gebaut werden.

Stillstand: Düsseldorf ist verantwortlich ...

Die formellen Voraussetzungen für die Finanzierung der Investitionen für die Wiederinbetriebnahme sind nach wie vor gegeben. Das Bauvorhaben wurde im Rahmen der „integrierten Gesamtverkehrsplanung“ des Landes als indisponible Maßnahme eingestuft.



Es handelt sich damit um ein vom Land vordringlich umzusetzendes Projekt.

Allerdings hindert Vordringlichkeit die Landesregierung nicht am Nichtstun. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit der Regierungsübernahme durch die CDU und FDP eine Kehrtwende in der Investitionspolitik vollzogen. Der amtierende Landesverkehrsminister Wittke kommt aus Gelsenkirchen und meint offenbar, nur U-Bahnen seien eine sinnvolle Investition: Während mit dem Bau der umstrittenen U-Bahn „Wehrhahn-Linie“ in Düsseldorf begonnen wird, geschieht in der Region nichts. Die Absenkung der Regionalisierungsmittel für den Eisenbahnverkehr war für Wittke willkommener Anlass, für alle Eisenbahnprojekte einen Investitionsstopp zu verhängen und durch gesetzliche Neuregelung auch noch absegnen zu lassen.

... und Landkreise genauso wie die Bundesregierung

Stillstand in der Landeshauptstadt funktioniert nur bei bestimmten Rahmenbedingungen. Diese werden sowohl „von oben“ wie „von unten“ festgelegt.

„Von unten“: Wenn die lokalen Politiker ständig Druck ausüben und vor allem geltend machen würden, dass ihre Region durch die Landesregierung systematisch vernachlässigt wird, würde das irgendwann gehört werden. Ganz langsam nähern sich auch die nächsten Wahlen.

„Von oben“: Die Absenkung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesregierung war ein Angriff auf die Bedürfnisse der Regionen. Und die endlose Diskussion, ob das Schienennetz staatlich bleibt oder nicht und wie es finanziert wird, verschafft DB Netz einen Freiraum zur „wirtschaftlichen Betätigung“, bei der sich alle Beteiligten nur gegenseitig blockieren. Das Projekt Marienheide – Meinerzhagen zeigt aber, dass das gesamte Finanzierungs- und Verantwortungssystem nichts taugt und die DB keineswegs allein verantwortlich ist. Denn DB Netz ist in Vorleistung getreten und hat die Schienen bereits saniert. Dem stehen derzeit Einnahmen von genau null Euro gegenüber. Wie soll man das dem Vorstand eines Unternehmens erklären, das an die Börse gehen will?

Auch hier würde die Trennung von Verkehrsunternehmen und Schienennetz klare Verhältnisse schaffen. Man könnte dann wenigstens namentlich diejenigen benennen, die auf den Prellböcken sitzen und sie verteidigen.

info

www.bivs.de/download/agger-volme-bahn.pdf

www.oberbergische-eisenbahnen.de

www.wiehltalbahn.de