



Dennis Mürmann im Führerstand der Muttenthalbahn.

FOTO BECKER

## Rollende Bergbaugeschichte

WITEN. Seit mehr als 30 Jahren sorgt die „Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn“ in Witten dafür, dass ein Stück Bergbaugeschichte lebendig bleibt. Die Zahl der Helfer könnte größer sein, dennoch hat der Vorsitzende große Pläne.

Von Uwe Becker

An Weiche Nummer zwei ist erst mal Schluss. Feldbahn Gertrud, 2002 aus einer bayerischen Ziegelei ins Ruhrgebiet gereist, muss eine unfreiwillige Pause einlegen. An ihr liegt es nicht. Bis hierhin hatte die 60 PS starke Diesellok ihre Last wie seit Jahren ohne Probleme gezogen. Familien mit Kindern überwiegend, die an diesem sonnigen Tag im Wittener Muttenthal einen Ausflug in die Geschichte unternehmen wollen und jetzt erwartungsvoll nach vorne schauen. Dort macht sich Dennis Mürmann an die Arbeit.

Vor ein paar Minuten hat der 32-Jährige den schweren Ganghebel im Führerhaus betätigt und mit viel Fingerspitzengefühl Gas gegeben. Die Schienen sind noch feucht, da braucht es exakt die richtige Diesel-Dosis, damit Gertrud nicht ausrutscht. Gefühl und vor allem eine Portion technisches Wissen sind auch jetzt an der Problemweiche wieder gefragt, denn irgendwie will sie nicht so, wie einer der Helfer, der an diesem Tag für die richtige Stellung zuständig ist, es gerne hätte. Dennis Mürmann, Kfz-Mechatroniker von Beruf, greift nun zu schwerem Gerät.

### Reparatur vor Ort

Mit einem Stahlkeil hebt er das widerspenstige Metallstück an die vorgesehene Stelle und hat auch gleich den Fehler gefunden, der zum unplanmäßigen Halt führte. Ein Splint hatte sich gelöst, „das müssen wir später Hannsjörg zeigen“, sagt Mürmann und repariert den kleinen Schaden direkt vor Ort. Dann geht es weiter Richtung Zielbahnhof.

Hansjörg heißt mit Nachnamen Frank und ist seit beinahe 30 Jahren Vorsitzender der Wittener Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn. Mit „h“ wie es geschichtlich überliefert ist. Der 56-Jährige bezeichnet sich selbst als eisenbahnverrückter: „Mit 14 Jahren habe ich an den Gleisen gestanden und auf die Dampflokomotiven gewartet, mir nachmittags an Zechentoren der Umgebung die Nase platt

gedrückt, um einen Blick auf die Grubenbahnen zu erhaschen.“ Dass die in der Wiege des Ruhrbergbaus museal so gar keine Rolle spielten, fiel einigen Eisenbahnfans bei einem Jubiläum des Museums in Bochum-Dahlhausen auf. 1986 war das, „und man war sich einig, dass das nicht so bleiben darf“, sagt Frank. Also wurde im selben Jahr noch die Arbeitsgemeinschaft, inzwischen längst eingetragener Verein, gegründet, wohlwollend beobachtet von der Politik: „Wir haben in den ersten Jahren mithilfe der damals Verantwortlichen Dinge auf die Beine stellen können, die heute so nicht mehr machbar wären“, sagt Frank, der in seinen vielen Jahren als ehrenamtlicher Vorsitzender die Bürokratie allerdings zunehmend auch als Hemmschuh für eine Weiterentwicklung erlebt hat.

### Die Gründungsphase

In der Gründungsphase aber war noch alles gut. Vor allem, seit der Verein sein eigenes Domizil hat. An den Tag, als es richtig losgehen konnte, erinnert sich Hannsjörg Frank noch immer: „Es war der 16. Mai 1992, als der Schrotthändler, der unser jetziges Gelände gepachtet hatte, uns endgültig das Feld überließ.“ Ein historisches. Der Verein hat seinen Sitz bis heute unterhalb des Schlosses Steinhäusen auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Theresia, in der schon 1790 Kohle aus dem Muttenthal geschürft wurde. 1892 kam dann die Stilllegung. Seit dieser Zeit war nicht allzu viel passiert auf Theresia. „Und so sahen die drei eigentlich denkmalgeschützten ehemaligen Betriebsgebäude auch aus. Die Zeiten des Schrotthandels haben sie natürlich nicht präsentabler gemacht“, erinnert sich Frank an die Zeiten, als man zum ersten Mal Hand an die Gebäude legen durfte. An der ein oder anderen kräftigen Finanzspritze mangelte es damals nicht. „Man sah ja in unserem Vorhaben einen kommenden Leuchtturm der Industriekultur in NRW.“

So schön es aber war, irgendwann die komplett renovierten Häuser beziehen zu

können, so anstrengend war es auch, das zu bekommen, was das Museum eigentlich ausmachen sollte: Gruben- und Feldbahnen. Hannsjörg Frank kann sich an viele Verhandlungen und kuriose Tauschgeschäfte nach dem Motto „Maschendraht gegen Lok“ erinnern, die er in dieser Zeit getätigt hat. Quer durch die Republik ist er gereist, um stillgelegten Zechen, Ziegeleien und Torfabbau-Gebieten ihre Schätzchen zu entlocken. „Die Ruhrkohle AG war in dieser Zeit immer ein wichtiger Ansprechpartner für uns und hat manchem Gespräch den richtigen Schwung verliehen“, schmunzelt er.

Aber die Besucher nur auf Metall schauen zu lassen, war dem Verein schnell nicht



mehr genug. Und so präsentierte man eine eher kühne Idee: Auf selbst verlegten Gleisen sollten Bahnen den Betrieb zur etwas mehr als einen Kilometer entfernten Zeche Nachtigall, heute Industriemuseum des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL), aufnehmen. Bis dahin hatte Hannsjörg Frank jede Menge Schulungen hinter sich gebracht und war inzwischen zum Experten für die Bahnen, ihren Betrieb und letztlich auch die Sicherheit geworden. Auch das Beschaffen der Schienen erforderte einiges an Verhandlungsge-

schick. 2002 war sie dann fertig, die Strecke bis zum Bahnhof Nachtigall. Exakt ein Jahr später wurde das Zechenrelik an der Ruhr dann zum Industriemuseum ausgebaut und ist auch heute noch ein Besuchermagnet.

### Durchs idyllische Ruhrtal

Inzwischen liegen insgesamt mehr als vier Kilometer Schienen, die Besucherstrecke aber führt weiterhin im Regelfall vom Parkplatz an der Nachtigallstraße nahe Theresia bis zum Museum. Auf 1,2 Kilometern Strecke rollen die Bahnen dann durchs idyllische Ruhrtal. Und aus der Handvoll Loks, die Frank zu Beginn beschaffen konnte, sind inzwischen mehr als 90 geworden, die älteste stammt aus dem Jahr 1914, die neueste wurde 2002 gar nicht weit entfernt bei der Firma Rensmann in Dortmund-Dorf auf die Schiene entlassen. Diesel-, Elektro- und Pressluftlokomotiven sind darunter, hinzu kommen mehr als 200 Personen- und Förderwagen aus dem Bergbau und zahlreiche Loren aus dem Feldbahnbereich.

Hansjörg Frank und seine Mitstreiter mussten in letzter Zeit allerdings auch Nackenschläge verkraften. Einen besonders herben im Sommer 2017: „Bis dahin konnten wir ein an die Zeche Nachtigall grenzendes Grundstück kostenlos nutzen, um einen großen Teil unseres Fundus zu lagern“, sagt er. Seiner Stimme ist jetzt anzumerken, dass da noch Wut im Bauch ist: „Die Stadt Witten hat diesen Bereich dann dem LWL überlassen, ohne uns rechtzeitig zu informieren. Plötzlich kam die Aufforderung, das Gebiet zu räumen.“ Ans Aufgeben habe er damals aber nur kurz

gedacht. Hannsjörg Frank und seine Vereinskollegen packten noch mal bis zur Erschöpfung an und wuchteten Bahnen, Waggons und mehrere Hundert Tonnen Zubehör wie Schienen und Steine auf das fast 8000 Quadratmeter große Gelände einer nahe gelegenen ehemaligen Eisengießerei, das man zu einem „vernünftigen Preis“ kurzfristig pachten konnte. Und vielleicht hat er – trotz totaler Erschöpfung – genau in diesen Tagen den Mut gefasst, noch mal alles in die Waagschale zu werfen und eine Zukunftsvision für das Museum zu entwickeln, das inzwischen gänzlich ohne Fördergelder auskommen muss und dennoch in den Jahren seines Bestehens mehr als 150.000 Besucher angelockt hat: „Wir haben einen Teil unseres Fundus schon in einer Halle dort eingelagert. Vieles steht aber noch draußen.“ Und das soll sich ändern.

### Große Pläne

Frank will das Gelände fürs Museum haben, eine neue Ausstellungshalle soll gebaut und – ganz wichtig – die Bahn noch einige Kilometer weiter als bislang fahren. Bis zum Bethaus der Bergleute am liebsten, einem weiteren Fixpunkt im Muttenthal, der längst Kultcharakter bei Wanderungen genießt. Die Pläne hat der Vereinschef schon ausgearbeitet, rund 800.000 Euro soll das Ganze am Ende kosten: „Die Signale meiner Ansprechpartner stimmen mich optimistisch“, lächelt er. So optimistisch, dass er sogar einen Eintrag in die Liste des Weltkulturerbes anstrebt.

Fahrpläne, Preise und weitere Informationen unter [www.muttenthalbahn.org](http://www.muttenthalbahn.org)



Für den Betrieb der Lok ist viel Fingerspitzengefühl notwendig.

FOTO BECKER

## Die Polizei in NRW ist schneller am Tatort

Die Einsatzkräfte brauchen zwischen 8,5 und neun Minuten im Durchschnitt.

Von Christian Schwerdtfeger

Düsseldorf. Eine Alarmierung geht in der Einsatzleitstelle der Polizei ein. Unfall auf einer Kreuzung, eine junge Frau ist schwer verletzt. Der Streifenwagen, der am nächsten ist, wird zur Unfallstelle geschickt.

Zwischen 8,5 und neun Minuten hat die Polizei in NRW 2018 im Durchschnitt benötigt, um an einem Unfallort mit Personenschaden zu sein. Damit ist die Polizei nach Angaben des Innenministeriums bei diesen Einsätzen zehn Sekunden schneller als 2017. Wird die Polizei zu einem Einbruch gerufen, bei dem der Täter noch vor Ort ist, treffen die Beamten sogar noch zügiger ein. „In fünf Minuten ist die Polizei da – und damit noch einmal 20 Sekunden schneller als 2017“, sagt der Sprecher. 2016 benötigten Streifenwagen noch 5,34 Minuten und 2015 5,5 Minuten bei Einsätzen „Täter am Tatort“.

Womit die verbesserten Zeiten zusammenhängen, weiß die Polizei nicht genau. „Möglicherweise hat sich das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer geändert, und sie bilden jetzt schneller und häufiger Rettungsgassen“, mutmaßt der Sprecher. „Dadurch würde die Polizei zum Beispiel innerstädtisch nicht mehr so häufig vor Ampelanlagen feststecken.“

47 Kreispolizeibehörden und Polizeipräsidien gibt es in NRW. „Wir führen Statistiken über die Zeiten, die wir zu den Einsätzen benötigen“, sagt eine Sprecherin der Kreispolizeibehörde Wessel. Das Innenministerium

gibt die Zahlen der einzelnen Polizeibehörden nicht mehr heraus. Der Grund: Die Einsatzzeiten der Behörden seien nicht miteinander vergleichbar, weil die Gegebenheiten in einer Stadt anders seien als auf dem Land. Die Daten werden monatlich erhoben. „Sie dienen internen Zwecken. Daran können die Behörden sehen, ob sie eventuell etwas verbessern müssen“, sagt der Ministeriumssprecher. Eine Richtlinie, wie lange man maximal benötigen darf, soll es aber nicht geben.

### Entscheidende Sekunden

Für Erich Rettinghaus, Landesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPOIG), sind schnellere Einsatzreaktionszeiten gute Nachrichten. „Jede Sekunde, die wir schneller am Einsatzort sind, kann entscheidend sein“, sagt Rettinghaus. Er gibt aber auch zu bedenken, dass man noch schneller sein könnte. „Wenn wir mehr Personal und bessere Einsatzmittel zur Verfügung hätten, wären wir natürlich auch rascher an den Tatorten.“

Mehr als 151 Millionen Kilometer hat die Polizei 2017 mit ihren Streifenwagen zurückgelegt. Bei Alarmfahrten zum Einsatzgeschehen gab es laut Innenministerium 296 Unfälle, davon wurden 196 von der Polizei selbst verschuldet. Dabei kamen zwei Menschen ums Leben, 44 wurden verletzt. „Damit hat die Polizei 16 Prozent weniger Unfälle bei Alarmfahrten gemacht als 2016“, sagt der Sprecher.

### Ein sehr kurioser Unfall



Eine Szene wie aus einem Actionfilm hat sich der Feuerwehr in Gelsenkirchen nach einem Unfall geboten. Beim Eintreffen der Einsatzkräfte am Dienstag stand ein Wagen auf einem geparkten Auto und drohte umzukippen, wie die Feuerwehr mitteilte. In dem aufgefahrenen Wagen saß demnach noch eine Frau am Steuer, die sich nicht selbst befreien konnte. Die Einsatzkräfte stabilisierten das Auto mit Stützen und befreiten die Fahrerin. Zum Unfallhergang konnte die Polizei zunächst keine Angaben machen.

FOTO FEUERWEHR GELSENKIRCHEN/DPA

## Abschied von getötetem Jona

Große Anteilnahme in Wenden

Wenden. Eine Woche nach dem gewaltsamen Tod eines 16-Jährigen in Wenden haben Angehörige, Freunde und viele Bürger Abschied von dem Schüler genommen. Die Trauerfeier in der Gemeinde im Sauerland wurde am Dienstag aus der Kirche nach außen übertragen, wo weitere mehrere Hundert Menschen Anteil nahmen. Auch viele Mit-

schüler Jonas kamen. Für sie hatte mit Unterstützung von Psychologen und abgeschirmt von der Öffentlichkeit am Montag der Unterricht wieder begonnen. Ein 14-jähriger Mitschüler hatte gestanden, den 16-Jährigen in einem Streit erwürgt zu haben. Die Leiche war in einem Wald entdeckt worden. Der Fall hatte bundesweit Entsetzen ausgelöst. dpa