

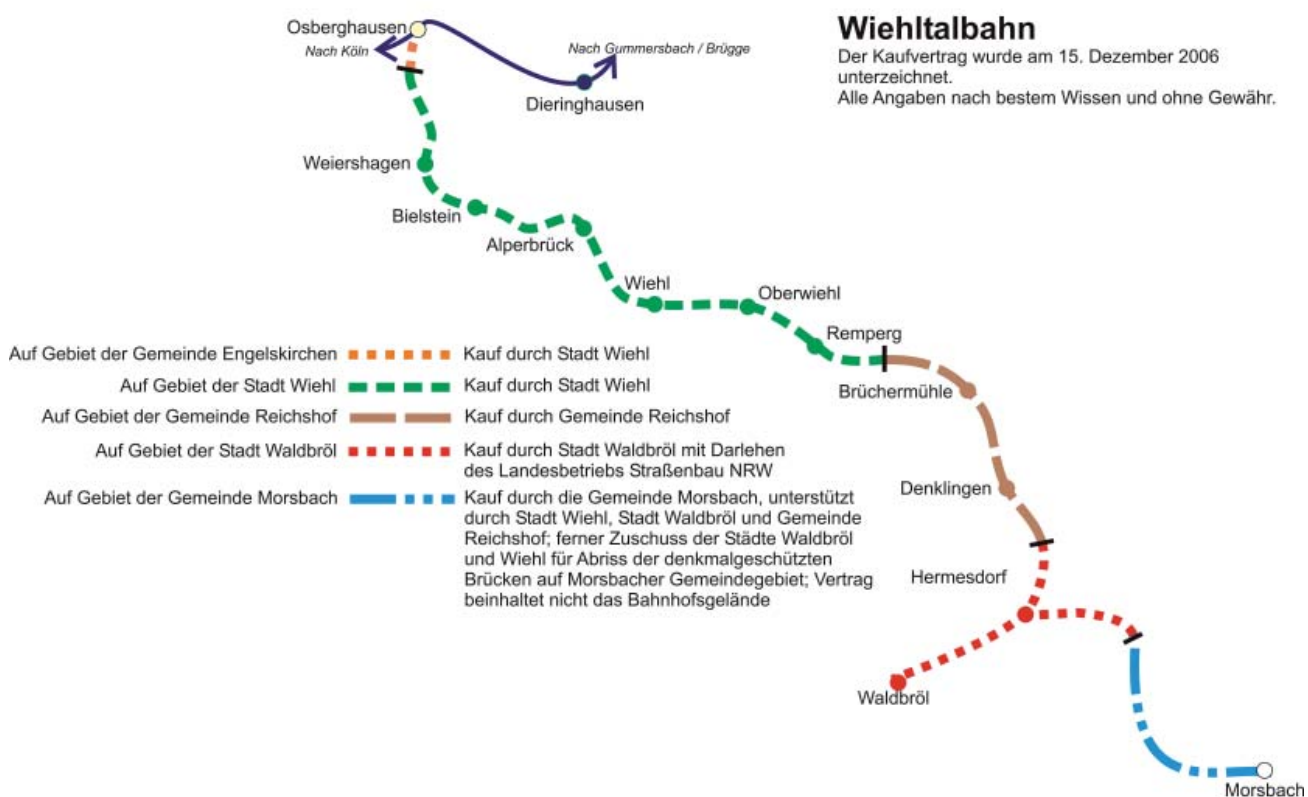


Dokumentation Sanierung der oberen Wiehltalbahn

Zur Orientierung

Als obere Wiehltalbahn wird hier der Abschnitt Oberwiehl - Waldbröl verstanden.

Diese Dokumentation schildert zunächst knapp die Arbeiten, die auf dem unteren, bereits wieder mit öffentlichen Zügen betriebenen Abschnitt durchgeführt wurden. Danach widmet sie sich ausführlicher der oberen Strecke.



Der Beginn der Wiehltalbahn-Sanierung

Welche Energie die Natur hat, zeigte sich nach der Einstellung des Betriebs auf der Wiehltalbahn. Schnell eroberte sich die Natur die Strecke zurück, besonders auf dem Abschnitt Wiehl - Waldbröl / - Morsbach. Die letzte Vegetationskontrolle zu DB-Zeiten war nur auf dem Abschnitt bis Wiehl erfolgt, wo sich mit der Firma BPW der größte Kunde befand.

Womit beginnen?

Der 1994 gegründeten Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. musste entscheiden, mit welchen Arbeiten er beginnen wollte. Ziel war einerseits die zügige Wiederinbetriebnahme zumindest einer Teilstrecke, andererseits aber die Erhaltung und Nutzung der Gesamtstrecke.

Die Entscheidung fiel zugunsten einer baldigen Inbetriebnahme der Teilstrecke Osberghausen - Wiehl und der gleichzeitigen Bestandssicherung der gesamten gepachteten Strecke Osberghausen - Waldbröl.



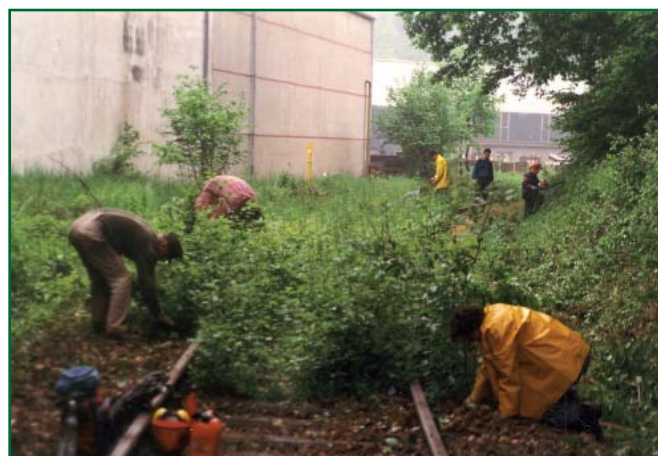
Der DB-Güterzug Waldbröl - Dieringhausen. Wie gut, dass ihn die Schienen durch's Grün führen (bei Sengebusch, 8.7.1993, Foto Ulrich Clees).



Nach der Betriebseinstellung: Nichts hindert mehr die Vegetation (Brüchermühle, Foto Slg. Natalie Hergert).

Vegetationsrückschnitt

Gleis und Bahndamm von Bewuchs freizuhalten, ist für den dauerhaften Erhalt elementar, weil der Bahndamm nur so stabil bleibt und nur trockene Schwellen nicht verrotten.



Mit Strunk und Stiel wurde der Bewuchs per Hand aus dem Gleis entfernt - auf 23 Kilometern! (bei Bielstein, Sommer 1999, Foto Slg. Natalie Hergert.)

Außerdem wurde auf der Gesamtstrecke Bewuchs aus dem Mauerwerk von Brücken und Stützmauern entfernt - auch dies Arbeit, die bei einer sorgfältigen Pflege durch die Deutsche Bundesbahn gar nicht erst nötig geworden wäre.



Zersetzend: Bewuchs an einer Stützmauer. Nach der Entfernung wurde die Mauer neu verfugt (Bielstein, 1999, Fotos Slg. Natalie Hergert).

Technische Arbeiten

Neben dem Vegetationsrückschnitt waren weitere Arbeiten nötig: Schwellentausch, Reparatur von Bahnübergängen, Aufstellen von Signal- und Kilometer tafeln, Herrichten der Bahnübergänge und Bahnsteige, Neuaufbau von Schrankenanlagen, Einholen der nötigen Genehmigungen und vieles andere mehr.

Erster Zug

Nach der Instandsetzung fuhr am 4. Dezember 1999 der erste Personenzug nach Wiehl, im Sommer 2000 war auch der Abschnitt Wiehl - Oberwiehl wieder betriebsbereit und für den öffentlichen Verkehr zugelassen.



1.300 Fahrgäste fahren an den ersten beiden Betriebstagen auf der sanierten Wiehltalbahn nach Wiehl (Weiershagen, 5. Dezember 1999, Foto Ulrich Clees).



Winterdampf im Wiehltal (Alperbrück, 29. Januar 2006, Foto Ulrich Clees).



Der DB-Güterzug bedient gleich den Anschluss BPW (Wiehl, 8. Juli 1993, Foto Ulrich Clees).



Die gleiche Stelle am 17. Februar 2007 (Foto Ulrich Kissmann).



Weichensanierung für die Wiederinbetriebnahme (Wiehl, 20. November 1999, Foto Ulrich Clees).



Personenzug am 11. März 2008 (Foto Ulrich Clees).



Bestandsaufnahme für die Arbeitsplanung (Bahnsteig Oberwiehl, 23. Oktober 1999, Foto Ulrich Clees).



Personenzug dortselbst am 8. April 2007 (Foto Ulrich Clees).



Erste Arbeiten in Oberwiehl (23. Oktober 1999, Foto Ulrich Clees).



Bahnhof Oberwiehl, mittlerweile wichtigste Holzverladestelle im Wiehltal (28. April 2007, Foto Ulrich Clees).



Jahrzentelang vernachlässigte Stützmauer am Wiehler Freizeitpark ... (Wiehl, 24. November 2003, Foto Gerhard Mansel).



... saniert mit Unterstützung des Denkmalschutzes (1. Juni 2005, Foto Gerhard Mansel).

Die Sanierung von Oberwiehl bis Waldbröl

Alles auf einmal oder Stück für Stück?

Nach der Betriebsaufnahme auf dem unteren Abschnitt stellte sich die Frage nach einer Strategie für die obere Strecke. Sollte nun jeweils bis zum nächsten Bahnhof gearbeitet werden und nach Inbetriebnahme dieses Abschnitts derjenige bis zum nächsten angegangen werden? Oder sollten wie bisher alle Arbeiten auf der jeweils ganzen Strecke durchgeführt werden?

Die Entscheidung fiel zugunsten der zweiten Variante, aus folgenden Gründen:

- **Erhaltungsmaßnahmen haben Priorität.**

Um den Oberbau und die Bauwerke dauerhaft zu sichern, mussten sie wie bereits im unteren Streckenabschnitt in einen besseren Zustand als den der letzten Jahre unter DB-Regie gebracht werden. Konkret: Durch das Entfernen von Bäumen wurde der Gleiskörper trocken gelegt, so dass er nicht weiter verschlammt und die (200x unter Denkmalschutz gestellten) Stahlschwellen nun trocken liegen. In einem zweiten Schritt musste der Oberbau auch von allem Wurzelwerk befreit werden. Gleiches galt für die Bauwerke, von denen besonders die Bruchsteinbauwerke betroffen waren.

- **Der Betriebsmittelpunkt Waldbröl musste zumindest für Bauzüge möglichst bald wieder erreichbar sein.** Nur der Bahnhof Waldbröl bietet ausreichende Möglichkeiten als Betriebsmittelpunkt. Solange er nicht auf der Schiene erreichbar war, musste alles Material über die Straße zu einem anderen Bahnhof transportiert und dort auf den Arbeitszug verladen werden.

Die DB hatte die Streckenerhalt auf den Abschnitt bis zur Bergischen Achsenfabrik in Wiehl konzentriert. Entsprechend größer war und ist der Sanierungsaufwand auf dem oberen Stück.



Baustofflager am Bahnhof Waldbröl in einer Lagerhalle und im Freien (Halle: 18. November 2006, Foto Ulrich Clees, Freigelände: Herbst 2007, Fotos Jürgen Seinsche).



Der Arbeitszug erreicht erstmals wieder den Bahnhof Waldbröl (22. April 2005, Foto Gerhard Mansel).

Zum Beispiel: Haltepunkt Rempert



Vorher (2.4.2000, Foto Gerhard Mansel).



1. Freilegen des Gleises (1.4.2006, Foto Ulrich Clees).



2. Schwellentausch und Schwellenköpfe freilegen (22.10.2006, Foto Ulrich Clees).



3. Bahnsteigsanierung (4.12.2006, Foto Ulrich Clees).



4. Der Bahnsteig ist fertiggestellt (14.12.2006, Foto Klaus Strack).

Ausgeführte Arbeiten

- **Ausübung der Verkehrssicherungspflicht.** Z.B. durch Reparatur beschädigter Brückengeländer.
- **Bauwerksprüfungen.** Fachunternehmen prüfen im gesetzlich vorgeschriebenen Rhythmus den Zustand sämtlicher Erd- und Kunstbauwerke.
- **Freilegen des Gleises.** Das meint zuallererst die Entfernung sämtlichen Bewuchses inklusive Wurzelwerk auf der gesamten Strecke.
- **Regelmäßige Vegetationskontrolle.** Fachunternehmen halten die Strecke mechanisch und chemisch frei von Bewuchs.
- **Gleisvermessung.** Dokumentation der Gleislage durch ein Fachunternehmen zur Planung der notwendigen Arbeiten.
- **Bauwerkssanierungen.** Insbesondere die stark bewachsenen Bruchsteinbauwerke wurden von Bewuchs befreit. Das Mauerwerk z.B. der Denklinger Brücke wurde in Teilen neu aufgemauert und neu verfugt, die Krone dieser Brücke neu vergossen und isoliert. Die Brücke bei Schneppenberg erhielt ein neues Geländer. Eine lange Stützmauer im Bahnhof Waldbröl wurde denkmalgerecht grundsaniert.
- **Wiederaufbau der Bahnübergangs-Sicherungsanlagen:** Aufstellen von Andreaskreuzen. Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der technisch gesicherten Bahnübergänge (Oberwiehl, Sengelbusch, Brüchermühle): Kauf, ggf. Aufarbeitung und Montage von Batterien, Schalttechnik, Schrankenantrieben und Schrankenbäumen.



Zum Beispiel: Bahnübergänge

Zwei Bahnübergänge der oberen Strecke sind mit Lichtzeichenanlagen und Schranken ausgestattet (Oberwiehl und Sengelbusch), einer allein mit einer Lichtzeichenanlage (Brüchermühle).

Der Zustand bei der Übernahme der Strecke von der DB war unterschiedlich. Bei allen mussten die Blinklichter und Andreaskreuze samt Masten saniert, die Schalttechnik wieder vervollständigt, die Schrankenantriebe wieder in Betrieb genommen und Schrankenbäume montiert werden. In Oberwiehl musste ein Überwachungssignal für den Lokführer wieder aufgestellt werden. Viele dieser Teile fehlten oder waren irreperabel und mussten daher neu angeschafft werden.

Wie auch bei den unbeschränkten Bahnübergängen muss ein Sichtdreieck zwischen Straße und Schiene frei von Bewuchs sein.



Wie hier in Sengelbusch wurden die Andreaskreuze, Blinklichter samt Blenden und die Antriebe erneuert. Zum Zeitpunkt der Aufnahme fehlten noch die Schrankenbäume (Der Turmtriebwagen ermöglicht durch seine Arbeitsbühne auf dem Dach z.B. Arbeiten an Brücken. 11. Juli 2007, Foto: Pattrick Brelöhr).



Der Bahnübergang in Brüchermühle: Andreaskreuze und Blinklicht-Blenden bedürfen der Aufarbeitung (17. Februar 2007, Foto: Ulrich Kissmann).



Sanierung der Anlagen (Frühjahr 2008, Foto: Wolf-Peter Rosenthal).



Die Anlage ist wieder funktionstüchtig (9. Mai 2008, Foto: Jennifer Ruhbaum).

Zum Beispiel: Streckengleis am Biebersteiner Stausee



Die Situation im Frühjahr 2001 (Foto Ulrich Clees).



Bis Juni 2001 war der Bewuchs von Waldbröl aus bis zum Bahnübergang am Biebersteiner Stausee samt Wurzelwerk händisch entfernt (Foto 30. Juni 2001: Ulrich Clees).



Die komplett freigelegte Strecke am 17. Februar 2007 (Foto Ulrich Kissmann).

Zum Beispiel: Bahnhofseinfahrt Brüchermühle



Vom DB-Güterzug aus (8. Juli 1993, Foto Ulrich Clees).



Vor dem Beginn der Arbeiten (Februar 2001, Foto Sammlung Natalie Hergert).



Die komplett freigelegte und wieder befahrbare Strecke am 17. Februar 2007 (Foto Ulrich Kissmann).

Zum Beispiel: Einschnitt Brüchermühle



Vom DB-Güterzug aus (8. Juli 1993, Foto Ulrich Clees).



Im Jahr 2001 liegt der Einschnitt wieder frei (Foto Ulrich Clees).



Vor dem Beginn der Arbeiten (Februar 2001, Foto Sammlung Natalie Hergert).



Kurz darauf ist das Größte erledigt (2001, Foto Sammlung Natalie Hergert).

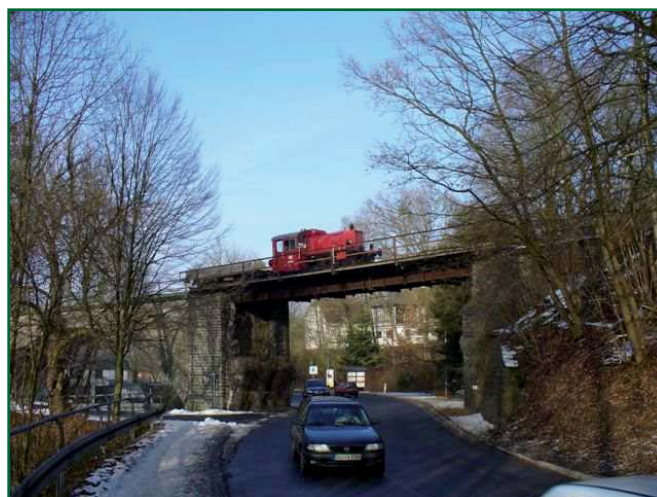
Zum Beispiel: Die Denklinger Brücke

An der Brücke über die B256 in Denklingen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Befreiung von Bewuchs
- Lose Steine wurden neu aufgemauert und verfugt
- Die Krone wurde neu vergossen und isoliert.



Die zweiteilige Denklinger Brücke (17. Februar 2007, Foto: Ulrich Kissmann).



Arbeitszug auf der Brücke (31. Januar 2006, Foto: Andreas Voll).

Zum Beispiel: Der Einschnitt bei Denklingen



Der Einschnitt bei Denklingen war mit Bäumen zugefallen und zugewachsen (Vorher-Fotos: 23. März 2005, Christoph Timper).



Wieder befahrbar (oben: 17. Februar 2007, Foto Ulrich Kissmann, unten: 10. Mai 2008, Fotos Ulrich Clees).





Am Ausgang des Einschnitts bei Denklingen Richtung Waldbröl (Vorher-Fotos: 23. März 2005, Christoph Timper; Nachher-Foto unten rechts: 10. Mai 2008, Ulrich Clees).

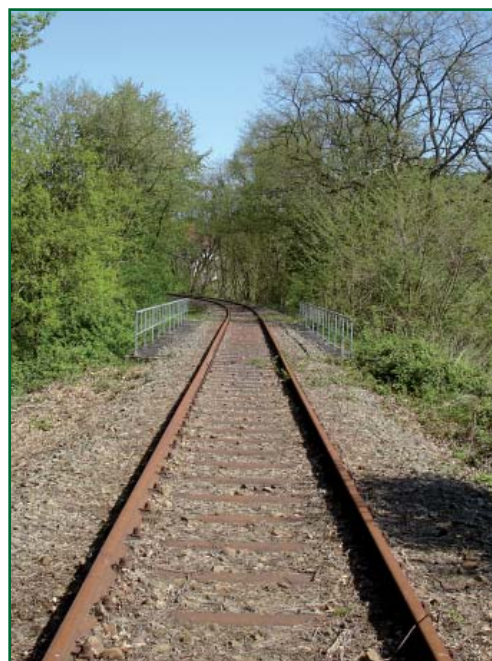
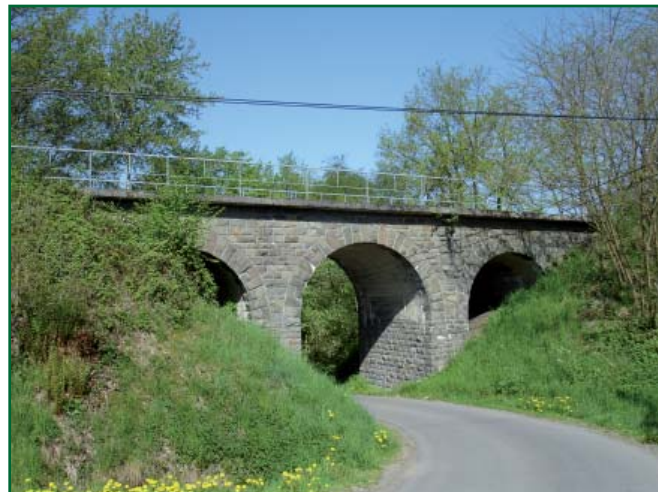


Die durchgehende Befahrbarkeit vereinfacht Sanierung und Instandhaltung ungemein, sei es mit den eigenen Arbeitsfahrzeugen (oben: 21. Juli 2006, Foto Ulrich Clees) oder mit Fahrzeugen von Fachfirmen, etwa Turmtriebwagen zur Brückenunterhaltung oder Zweibege-LKWs und -Unimogs zur Vegetationskontrolle.



Zum Beispiel: Die Brücke bei Schneppenberg

Die Brücke bei Schneppenberg erhielt beidseitig ein neues Geländer (unten: 19. März 2005, rechte Spalte 10. Mai 2008, Fotos: Ulrich Clees).



Zum Beispiel: Bahnhof Waldbröl - Stützmauer

Sanierung Stützmauer (Sommer 2007)

Eine lange Stützmauer, auf der einst das Gleis Viehwagenwaschanlage lag, wurde denkmalgerecht saniert.



Zustand vor der Sanierung (Fotos Christof Weschenbach, Klaus Schade)

Notwendige Arbeiten:

- Mauerbewuchs entfernen
- Lose Steine abtragen und Mauersteine neu aufeinander setzen
- Fugen leer kratzen, reinigen und neu verfüllen
- Kopfbandlage aus Ziegelsteinen erneuern bzw. reparieren



(8 Fotos Christof Weschenbach, Klaus Schade, Jürgen Seinsche, Ulrich Clees)

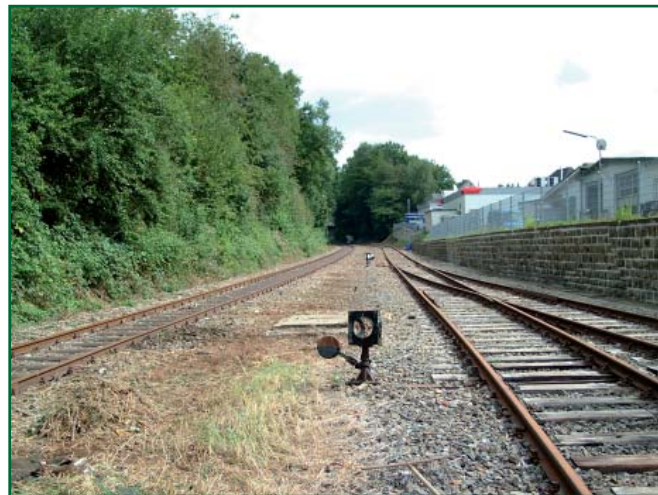
Aufräumen des Bahnhofsgeländes

- Bewuchs entfernen
- Wurzeln ziehen
- Bahnhofsfäche durch Schottern wieder nutzbar machen
- Regelmäßig mechanische Vegetationskontrolle durchführen
- Müll sammeln und entsorgen

Bahnhofseinfahrt



Bahnhofseinfahrt Waldbröl vorher ... (31. Juli 2005, Foto Ulrich Clees)



... und nachher (28. August 2007, Foto Klaus Schade).

Laderampe



Sanierung der Laderampe (Juni 2007, Fotos Klaus Schade)



Gleise und Freifläche



Der DB-Güterzug im Bahnhof Waldbröl. Wohlgermerkt: Auch das nach rechts abzweigende Gleis wird noch befahren (8. Juli 1993, Foto Ulrich Clees).



Zwischen dem oberen und diesem Foto fehlt ein Zwischenschritt, denn hier wurde bereits wieder eine Schneise ins Grün geschlagen. Deutlich wird auch: Alleine den Zustand zu DB-Zeiten wiederherzustellen, reicht bei Weitem nicht aus (31. Juli 2005, Foto Ulrich Clees).



Grundlegender Freischnitt (30. Dezember 2006, Foto Ulrich Clees).



Die Fläche im Bereich der Ladegleise ist wieder nutzbar (28. November 2007, Foto Ulrich Clees).

Freilegen des Bahnsteigs und teilweises Neupflastern



(Foto Christof Weschenbach)



Fazit

Der 12,8 Kilometer lange Wiehltalbahn-Abschnitt von Oberwiehl bis Waldbröl war von der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bahn AG stark vernachlässigt worden. Mit der Einstellung des Zugverkehrs und dem Ende auch der kleinsten Unterhaltungsarbeiten verschlechterte sich der Zustand weiter.

Der nun erreichte Stand der Arbeiten bietet nicht nur dem weiteren Verfall Einhalt, sondern hat weite Teile der Infrastruktur in einen besseren und vor allem weniger durch Pflanzen angreifbaren Zustand versetzt als er in den letzten Jahren des Betriebs war.

Die seit 2005 wieder gegebene durchgehende Befahrbarkeit mit Arbeitszügen erleichtert die Sanierungs- und Unterhaltungsarbeiten der gesamten Strecke wesentlich. Die umfangreichen Arbeiten am Waldbröler Bahnhofsgelände ermöglichen mit der Wiedereinbetriebnahme der oberen Wiehltalbahn die Aufnahme des Güterverkehrs; Waldbröl bietet dazu von allen Bahnhöfen im Wiehltal die umfangreichsten Möglichkeiten.



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

Zusammenstellung dieser Dokumentation: Ulrich Clees
Für den Bahnhof Waldbröl nach einer Vorlage von Christof Weschenbach
Stand: 6. Juni 2008

Impressum