

DIE FINANZIERUNG

Bereits die Planung der Sanierungsarbeiten wurde vom Landschaftsverband Rheinland - Amt für Denkmalpflege im Rheinland - und der Bezirksregierung Köln als Unterer Denkmalbehörde begleitet. Gleiches wird auch während der Arbeiten geschehen.

Die Gesamtmaßnahme wird etwa 274.000€ kosten. Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert einen großen Teil der Arbeiten aus dem Denkmalförderprogramm NRW. Der Förderbescheid für den ersten Bauabschnitt liegt vor.

Den übrigen Anteil werden wir als Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. aufbringen. Den größeren Teil davon werden wir in Form von Arbeitsleistungen erbringen. Ferner haben wir einen Spendenanteil von 55.000€ eingeplant. Bei Drucklegung dieses Prospekts im Sommer 2010 hatten Bürger bereits mehr als 11.000€ gespendet.

Auch Sie können durch eine Spende zur Sanierung der Denklinger Eisenbahnbrücke beitragen!

Ab einer Spende von 50€ erhalten Sie eine Jahres-Freifahrkarte für die Wiehltalbahn, ab 100€ sind Sie außerdem Fahrgast des Eröffnungszugs über die sanierte Brücke. Einzelpersonen und Firmen, die mehr als 1.500€ spenden, werden auf einer Tafel an der Brücke genannt. Auf Wunsch stellen wir gerne eine Spendenquittung aus.

Spendenkonto Denklinger Eisenbahnbrücke:
Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.
Konto Nummer 350 550 349
Kreissparkasse Köln, BLZ 370 502 99



Die Wiehltalbahn

Von 1906 bis 1994 vom Staat betrieben, wurde die 50 Kilometer östlich von Köln gelegene Eisenbahnstrecke Osberghausen - Waldbröl / - Morsbach seit 1999 vom Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V. in Kooperation mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH schrittweise im Tourismus- und Güterverkehr wieder in Betrieb genommen. Ziel ist auch die Aufnahme eines modernen Schienen-Personennahverkehrs.

Die Denklinger Eisenbahnbrücke

Eines der größten Bauwerke der Strecke ist die Eisenbahnbrücke in Denklingen. Sowohl der 1905 gebaute Betonbogen als auch die nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzte Stahlbrücke müssen von Grund auf saniert werden.

Kontakt:

Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.
Landwehrstraße 10
51709 Marienheide
bruecke@wiehltalbahn.de

Infotelefon 02262 - 99 99 234
www.wiehltalbahn.de



SANIERUNG DER DENKLINGER EISENBAHNBRÜCKE



Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ein Projekt des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.
mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen,
Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

DIE GESCHICHTE

Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1906 wechselt die Wiehltalbahn in Kilometer 18,2 auf der Denklinger Eisenbahnbrücke die Talseite. Wesentlicher Baustoff der Brücke war Stampfbeton - beim Bau 1905 hochmodern, wurde diese Bauweise schnell durch Spannbeton abgelöst.



Die Brücke bestand ursprünglich aus zwei Bögen, der längere 24,15 Meter, der kürzere 15,6 Meter lang. Deutsche Soldaten sprengten 1945 den kleineren Bogen. Anstatt des ursprünglichen Bogens wurde nach Kriegsende eine Behelfsbrücke aus Stahl eingebaut. So kennen wir die Brücke bis heute.

DIE ZUKUNFT

Seit der Wiedereröffnung der oberen Wiehltalbahn am 18. April 2010 fahren wieder Züge über die Denklinger Brücke. Starzug ist der „Bergische Löwe“ mit der Dampflok „Waldbröl“ des Eisenbahnmuseums Dieringhausen und dem Triebwagen der Wiehltalbahn.

Mit der Sanierung wird die Brücke fit gemacht, um den „Bergischen Löwen“ ebenso wie Güterzüge und in der Zukunft auch Züge des öffentlichen Personennahverkehrs dauerhaft tragen zu können.

DAS DENKMAL

„Wird bei der Sanierung der zweite Bogen wieder hergestellt?": Diese Frage wird häufig gestellt. Nein, das Gesicht der Brücke wird sich nicht ändern. Und das nicht nur, weil ein Bogen statt der Stahlbrücke dem Straßenverkehr zu wenig Platz ließe.

Für eine denkmalgerechte Sanierung spricht vielmehr auch die doppelte historische Bedeutung der Brücke selbst: Der in ursprünglicher Form erhaltene Bogen ist Zeuge des Bahnbaus und der seltenen Stampfbetonbauweise, die Behelfsbrücke steht für die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und den Wiederaufbau.



Die Behelfsbrücke aus Stahl wird aus diesem Grund saniert; der einst vorhandene Bogen wird nicht wieder hergestellt.

Die Denklinger Eisenbahnbrücke ist nicht als solitäres Denkmal zu betrachten, sondern als zentrales Bauwerk der samt aller Bauwerke und Gleise denkmalgeschützten Wiehltalbahn.

Fotos:

Wolfgang Clössner („Das Denkmal“) - Heimatbildarchiv des Oberbergischen Kreises, Gummersbach („Geschichte“) - Ulrich Kissmann (Titel) - Roland U. Neumann (Rücktitel).

DIE SANIERUNG

Autofahrer nehmen zunächst die nach dem Krieg eingesetzte Stahl-Behelfsbrücke wahr. Dass dieser Teil der Brücke saniert werden muss, liegt vor allem an der mangelnden Unterhaltung durch die Deutsche Bundesbahn.

Zur Sanierung wird der Stahlteil im Herbst 2011 herausgehoben und in einem Fachbetrieb denkmalgerecht saniert. Die Stahlteile werden gesandstrahlt, grundiert und gestrichen. Ziel ist der Erhalt von möglichst viel Originalsubstanz; nur wo nötig, werden alte Stahlteile durch neue ersetzt.

Der mit Schotter gefüllte anschließende Betonbogen wird bereits im Herbst 2010 komplett ausgekoffert und neu abgedichtet. Anschließend werden die Putzoberflächen des Bogens gereinigt und repariert. Die Arbeiten werden von Fachbetrieben ausgeführt. Wo möglich, unterstützt der Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn die Arbeiten durch Eigenleistungen (z.B. Baustellen-Vorbereitung, Baggararbeiten, Fahrzeugstellung). Alle Arbeiten werden fachlich vom Landschaftsverband Rheinland begleitet.

DER ZEITPLAN

SOMMER 2010

Touristische Fahrten Dieringhausen - Waldbröl

HERBST 2010

1. Bauabschnitt: Sanierung des Betonteils der Brücke

SOMMER 2011

Touristische Fahrten Dieringhausen - Waldbröl

HERBST 2011

2. Bauabschnitt: Sanierung des Stahlteils der Brücke

FRÜHJAHR 2012

Brücke wieder voll belastbar
Bestand dauerhaft gesichert