

Mit dem Fahrrad über den Flachwaggon

In Heiligenhaus im Niederbergischen Land steht Deutschlands erste Waggon-Brücke. Ein ausrangierter Güterwagen der Deutschen Bahn dient als Brückenträger.

Von Georg Küffner

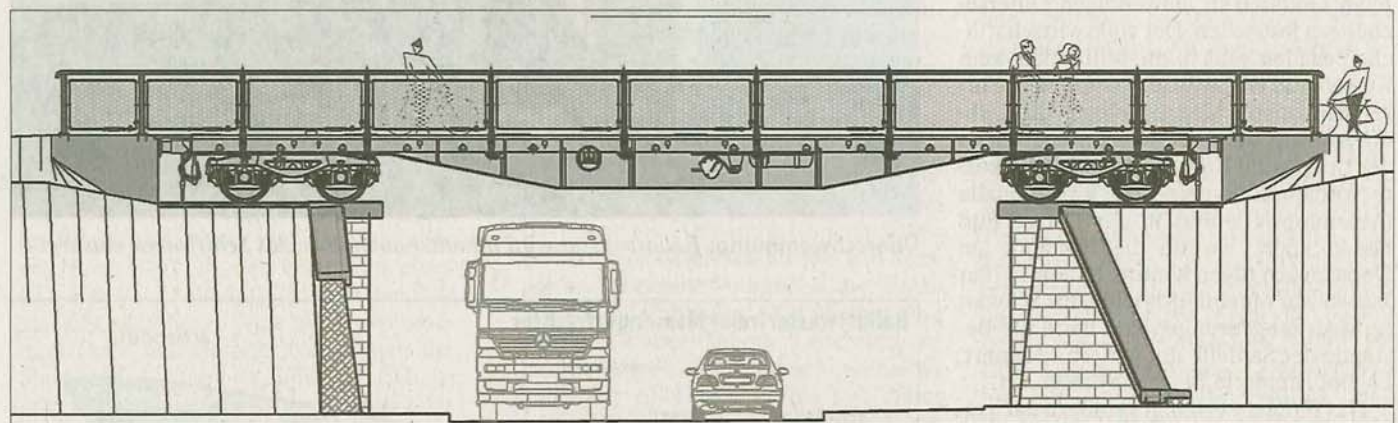
Die Deutsche Bahn ist vorsichtig. Altersschwache Lokomotiven und Waggon verkauft sie nur dann „am Stück“, wenn gesichert ist, dass das ausrangierte Gerät nicht bei Privatbahnen – und damit beim Wettbewerb – landet. Um das zu verhindern, bleibt das ausgemusterte Rollmaterial bis unmittelbar vor dem Schmelzofen in ihrem Eigentum. Schrottbetriebe fungieren lediglich als Dienstleister. Nur so weiß man sicher, dass mit dem Schneidbrenner zerlegte Waggon und altes Zuggerät nicht wieder zusammengesetzt werden.

Diese Gepflogenheiten haben dem Erfinder der ersten Waggon-Brücke das Leben nicht gerade leichter gemacht. Dutzende Telefonate waren notwendig, bevor Ulrich Diehl, Chef der Ahlenberg Ingenieure GmbH aus Herdecke, bei einem DB-Betrieb in Saarlouis fündig wurde und hier das Herzstück des von ihm erdachten ungewöhnlichen Baukonzepts gefunden hat: einen knapp 20 Meter langen und rund drei Meter breiten vierachsigen Flachwagen (Rgs-w 672) mit seitlich angebrachten Dreh-Rungen. Das sind senkrecht aufragende, drehbar gelagerte „Pfoften“, die verhindern, dass etwa längs auf dem Wagen liegende Rohre oder Baumstämme von der Ladefläche herabrollen.

Bevor der Flachwagen seine Rolle als Brückenträger übernehmen konnte, musste er gründlich aufgearbeitet werden. Denn hinter Diehls Idee steckt mehr, als nur günstig an einen belastbaren Stahlrahmen zu kommen. Die Waggon-Brücke soll vielmehr am Aufstellort Aufmerksamkeit erregen, was deutlich besser gelingt, wenn das Metallchassis nicht von Rost überzogen ist. Der Wagen kam daher in eine Sandstrahlanlage, wurde anschließend (flamm-)spritzverzinkt, dann mit den Originallacken überzogen und zum Strahlen gebracht.

Auch die Original-Schriftzüge hat man erhalten. Sie wurden vor der Renovierung fotografiert, später hat man auf der Basis dieser Daten Schablonen erstellt, diese aufgeklebt und übermalt. Und weil auch alle Leitungen, Schläuche und Druckluftkessel an Ort und Stelle blieben, wäre der runderneuerte Flachwagen ein Schmuckstück für jede Museumsbahn – jedoch nur bedingt, denn er sitzt starr auf Schienenstummeln. In seiner Rolle als Brückenträger darf er sich nicht (oder nur minimal) bewegen.

Die erste Waggon-Brücke Deutschlands schließt eine Lücke in der Trassenführung der stillgelegten Niederbergbahn (Oberdüssel nach Kettwig Stausee) im Niederbergischen Land, und zwar in der Ortschaft Heiligenhaus. Züge fahren hier seit 1960 oder 2006 nicht mehr. Zum Teil hat man die Schienen entfernt, eine „wassergebundene“ Decke aufgebracht und so die Trasse zu einem Radweg umgebaut. Der soll im Winter schneefrei gehalten werden, und zwar mit professionellem Räumgerät, so dass die Brückenstatik für



Zweitverwertung: Mit einem 200-Tonnen-Kran wurde der etwas andere Brückenträger eingehoben. Dabei handelt es sich um einen gut 30 Jahre alten Flachwagen, der aufwendig restauriert wurde. Über ihn fahren künftig Fahrräder und im Winter auch Schneeräumfahrzeuge. Entsprechend solide mussten die Unterkonstruktion (Widerlager) und das Gelände ausgeführt werden.

Fotos Ahlenberg Ingenieure

den härtesten Lastfall ausgelegt werden musste: wenn das sechs Tonnen schwere Räumgerät auf der Brücke eine Vollbremsung machen würde.

Die Waggon-Brücke ist also keine Spielerei. Sie braucht belastbare Widerlager, und die hat man aus zwölf Quadratmeter großen Stahlbetonplatten hergestellt, die in die teilweise abgetragenen Pfeiler der Altbrücke integriert wurden. Auf den Platten sitzen die Schienenstummeln, und darauf die Räder des Wagens. Sie hat man mit auf einer Seite untergeschweißten Keilen fixiert, während sie auf der anderen die (temperaturbedingten) Längenänderungen aufnehmen sollen. Ein am Waggon befestigter, nach unten zwischen die Gleise geführter Stahlträger verhindert, dass der Wagen aus den Schienen springen kann.



Und was kostet eine Waggon-Brücke? Nach den Angaben von Diehl ist sie trotz des Aufwands nicht teurer als eine „Standardbrücke“. Mehr Geld als geplant war wegen des Einbaus eines Holzbodens aus Bongossi-Bohlen erforderlich, er bietet aber den Vorteil, dass anders als etwa bei Eichenbrettern keine Gerbsäure entsteht und abtropft, was den Lack darunter durchfahrender Autos beschädigen würde. Auch das Stahlnetz als Seitenbegrenzung war etwas teurer als ein Zinkzaun.

Wenn es nach den Vorstellungen von Diehl ginge, bliebe die Waggon-Brücke von Heiligenhaus nicht die einzige. Er hat sich das Konzept patentrechtlich schützen lassen und würde gern bald mehr Eisenbahnbrücken der besonderen Art bauen. So schwärmt er davon, etwa mit beidseitig aufgeschnittenen Kesselwagen „Röhrenbrücken“ herzustellen. Auch mit dem Gedanken an eine Gastrobrücke mit Hilfe eines ausrangierten Speisewagens spielt er bereits.