

Stellwerke der Ahrstrecke – kleine Industriedenkmäler

Wolfgang Groß und Matthias Röcke

Die Flutkatastrophe im Jahre 2021 hat im Bereich der Ortslage Heimersheim und von Walporzheim bis Ahrbrück die gesamte Eisenbahninfrastruktur zerstört. Auch die Stellwerke im Bahnhof Kreuzberg und Dernau fielen den Fluten zum Opfer. Die verbliebenen vier Stellwerke an der Ahrstrecke waren noch funktionsfähig, sie werden aber im Rahmen des Wiederaufbaus Ende 2023 durch ein modernes digitales Zentralstellwerk ersetzt. Damit endet auch an der Strecke im Ahrtal das Zeitalter der mechanischen Stellwerke, deren Technik noch aus dem Ende des vorletzten Jahrhunderts stammt und die mit Fug und Recht als Industriedenkmäler bezeichnet werden können. Die Zahl dieser Einheiten nimmt kontinuierlich ab. Im Jahr 2020 waren im Netz der Deutschen Bahn 3.846 Stellwerke in Betrieb, davon waren 651 mechanische Stellwerke¹⁾.

Ein mechanisches Stellwerk ist eine Bahnanlage zur zentralisierten Betätigung von Weichen, Signalen im Schienenfahrweg durch

mechanisch übertragene Muskelkraft des Bedieners, meist mit Signal- oder Weichenhebeln und mit Seilzügen. Bei diesen Stellwerken erfolgte die Prüfung, ob der Fahrweg in den Bahnhöfen frei war, durch Augenschein. Die Zugfolge wurde durch Felderblock gesichert, die Fahrstraßensicherung im Bahnhof erfolgte durch Fahrstraßenhebel und elektrischen Bahnhofsblock. Die Vorausmeldung der Züge wurde mündlich gegeben. Bei mechanischen Stellwerken kann man das Grundprinzip der Sicherungstechnik bei der Bahn sehen und erleben, die Basis für alle weitere Entwicklungen von modernen Stellwerksformen ist.

Da diese aus bahntechnischer Sicht sehr interessanten Einrichtungen an der Ahrstrecke bald der Vergangenheit angehören, beschreiben wir nachfolgend die Gebäude, Einrichtungen und Aufgaben der im Jahre 2023 noch vier bestehenden und der zwei durch die Flut zerstörten Stellwerke. Die mechanischen Stell- und Blockeinrichtungen stammen noch aus den Jahren



*Der Haltepunkt
Bad Bodendorf im
Frühjahr 2022 – nur
ein Gleis in Betrieb.*

um 1910. In den letzten Jahrzehnten wurden dann sukzessive weitere moderne Sicherungsanlagen, wie z. B. Signalabhängigkeit von Bahnübergängen und teilweise Gleisfreimeldeanlagen eingebaut. Die Stellwerksbesetzungen verrichteten Früh- und Spätdienst.

Auf allen Betriebsstellen (außer Bad Neuenahr) wurden bis Mitte 1990 von den Bahnmitarbeitern/-innen auch Fahrausweise verkauft und Reiseauskünfte erteilt.

Blockstelle Bad Bodendorf

Obwohl ein eher unscheinbarer Anbau am Empfangsgebäude des Bahnhof Bad Bodendorf, dürften die Blockstelle Bodendorf viele Reisende kennen. Denn hier mussten sie im Bahnbetrieb vor der Flutkatastrophe vorbei, ehe sie den Mittelbahnsteig betreten oder ihn verlassen konnten, hier mussten sie nämlich bei herannahendem Zug vor dem Gleis warten. Der eingleisige Verkehr nach der Flut hat die Sperrung zunächst überflüssig gemacht, die Flut selbst hat den Bahnhof Bodendorf nicht erreicht. Da aber das zweite Gleis bei Heimersheim zerstört wurde, bleibt der eingleisige Betrieb noch bis zum Bahnsteigneubau 2025 erhalten. Beim Warten auf dem Bahnsteig lässt sich genau beobachten, wie der Blockwärter per Handkurbel die Bahnschranke an der Bahnhofstraße bedient, auch die Hebel zur Signalbedienung in dem kleinen Stellwerksraum lassen sich von außen einsehen. Das Stellwerk gehört zum Bad Bodendorfer Empfangsgebäude, einem zweigeschossigen Bau aus Bruchstein mit neugotischen Elementen in den Fassaden.

Das Stellwerk Bad Bodendorf wurde betrieblich als Blockstelle bezeichnet. Da der Streckenabschnitt zwischen Remagen und Bad Neuenahr mit rund 10 km relativ lang ist, wurde der Abschnitt mittels Blocksignale im Streckenkilometer 4,7 fast halbiert. Daher wird eine höhere Zugfolge ermöglicht. Aus Remagen bzw. Bad Neuenahr kann jeweils ein Zug folgen, wenn der vorausgefahrte Zug die Blockstelle Bad Bodendorf passiert hatte und die dortigen Hauptsignale A oder B auf Halt standen. Den Blockwärttern/-innen oblag neben der Signalbedienung auch noch die Aufgabe, die Schrankenanlage an der Bahnhofstraße vor



Hebelbank für Weichen und Signale im Stellwerk Nf Bad Neuenahr.



Blockeinrichtung im Stellwerk Nf Bad Neuenahr.

Zugfahrten mittels einer Kurbel und Seilzug per Hand zu schließen und zu sichern. Auch die automatische Bahnübergangsanlage an der Hauptstraße wurde bei Zugfahrten in Richtung Remagen angeschaltet. Bei Zugfahrten aus Richtung Remagen oblag den Bahnbediensteten auch die Sicherung des Bohlenübergangs zum Mittelbahnsteig.

Bahnhof Bad Neuenahr

So stattlich sich das 1880 begonnene und um 1920 erweiterte Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Neuenahr auch zeigt, so einfach ist das kleine Stellwerk ausgeführt. Als

ein Bahnhof, der seinerzeit gut betuchte Kurgäste gebührend zu empfangen hatte, war das Gebäude im damals modernen neugotischen Stil ausgeführt worden. Das gilt auch für die hölzerne Bahnsteighalle. Nicht zuletzt wegen der Gesamterscheinung des Baus hat sich die Spielbank Bad Neuenahr dazu entschlossen, hier ein längerfristiges Ausweichquartier nach der Flut 2021 einzurichten.

Eher unscheinbar wirkt dagegen der Flachbau für das Stellwerk. Große Fenster über Eck, um den Bahnverkehr und Vorgänge auf den Bahnsteigen beobachten zu können, prägen den Anbau, der vermutlich in den frühen 1960-ern errichtet wurde.

Der Bahnhof Bad Neuenahr war und ist der betriebliche Mittelpunkt der Ahrtalbahn mit dem größten Stellwerk. Neben den durchgehenden Hauptgleisen umfasst die Bahnstreckenanlage heute noch zwei Nebengleise und den leider stillgelegten Gleisanschluss zur Fa. Apollinaris. Bis vor wenigen Jahren bediente der Fahrdienstleiter auch noch die elektrisch betriebene Schrankenanlage am Bahnübergang der Hauptstraße Richtung Heppingen. Zu den Aufgaben gehörte ebenso die Überwachung des störungsfreien Betriebs der automatischen Schrankenanlagen Lohrsdorf, Heppingen und der fünf Anlagen zwischen Ahrweiler und Bad Neuenahr. Der Zugang zum Mittelbahnsteig wird über eine von der Fahrdienstleitung bediente Schrankenanlage gesichert.

Bahnhof Ahrweiler

Ein Meisterwerk der Neugotik stellt das Empfangsgebäude des Bahnhofs Ahrweiler dar. Gotisches Maßwerk und viele Verzierungen bis zu Sinnsprüchen für die Reisenden machten von Anfang an klar, dass hier ein wichtiges Gebäude steht, eine „Kathedrale der Eisenbahn“, wie man sie in großen Städten noch ausgeprägter antrifft. Dass das Empfangsgebäude heute etwas abseits der Bahnstrecke steht, hängt mit der Änderung der Streckenführung 1912 zusammen.

Dicht an der Strecke steht dafür das Stellwerk. Es ist wie in Bad Neuenahr in der Gestaltung schlicht gehalten, man hat aber das Baumaterial an das Empfangsgebäude ange-

passt und Bruchstein verbaut. Große Fenster, nach Osten auch über Eck, ermöglichen den Blick auf Weichen, Signale, Züge und Fahrgäste.

In den letzten Jahrzehnten wurden alle Nebengleise im Bahnhof Ahrweiler nach und nach zurückgebaut. Am östlichen Bahnhofskopf befand sich noch bis in die siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts ein Wärterstellwerk, welches für die auf diesem Bahnhofskopf befindlichen Weichen, Signale und u.a. die Zufahrt zur Güterabfertigung zuständig war. Verblieben ist noch eine Weichenverbindung zwischen den zwei Hauptgleisen, damit in Ahrweiler auch Züge enden und wieder in anderer Fahrtrichtung beginnen können. Der Übergang zwischen den Bahnsteigen wird mittels einer von der Fahrdienstleitung bedienten Schrankenanlage gesichert. Bis Mitte 1990 oblag den Fahrdienstleiter/-innen auch noch die Aufgabe der Aufsicht bei abfahrenden Zügen, da der Bahnsteig in Richtung Remagen stark gekrümmt ist und die Züge noch nicht über automatisch gesicherte Türen verfügten.

Bahnhof Walporzheim

Im Zuge des Streckenneubaus 1912 wurde der Bahnhof Walporzheim aus der Ortslage – das alte Empfangsgebäude ist erhalten – zum Berg hin verlegt. Der eingeschossige Neubau im Fachwerkstil und Walmdach beherbergt auch das kleine Stellwerk an der Ostseite, das leicht aus der Fassade hervorspringt, um gute Sicht auf Bahnsteig und Signale zu gewährleisten.

Mit dem Neubau der Eisenbahnbrücke über die Walporzheimer Straße am Winzerverein vor rund 40 Jahren wurde auch das zweite Bahnsteiggleis zurückgebaut. Seit dieser Zeit bedienen die Fahrdienstleiter/-innen nur noch eine Weiche am östlichen Ende, dort beginnt der zweigleisige Streckenabschnitt bis Remagen. Zur Sicherung der Zugfahrten dienen drei Hauptsignale. Weitere Anlagen gab es hier nicht.

Bahnhof Dernau

Die Bahnarchitekten des späten 19. Jahrhunderts hatten sich Gedanken gemacht über die zur Landschaft passende Architektur. Für



Ehemalige Überwachungseinrichtung Bahnübergang am Winzerverein im Stellwerk Df Dernau

die Weindörfer an der Mittelahr wählten sie deshalb einen an der Romantik orientierten Stil. Bruchstein, Fachwerk, spitze Dächer und Dachgauben belegen das. Baugleich steht das Dernauer Empfangsgebäude auch in Mayschoß. In Dernau aber gab es bis zur Flut auch ein kleines Stellwerk, geschickt untergebracht in einem Vorbau. Fachwerk bildet auch hier eine Einheit mit dem Hauptgebäude.

Der Bahnhof Dernau wird auch als Kreuzungsbahnhof bezeichnet, da hier Züge von Kreuzberg oder Remagen ausweichen und Züge der Gegenrichtung vorbeifahren konnten. Die Fahrdienstleiter/-innen bedienten dafür zwei Weichen und mehrere Hauptsignale. Der Bahnübergang am Winzerverein wurde mittels elektrisch betriebener und vom Stellwerk aus durch Monitor einsehbarer Schranken bedient. Bis Mitte 1990 oblag der Fahrdienstleitung auch noch die Tätigkeit der Aufsicht bei abfahrenden Zügen.

Bahnhof Kreuzberg

Von Romantik ist am Empfangsgebäude des Bahnhofs Kreuzberg nichts mehr zu sehen. Mehrfache Umbauten nach der Errichtung im Jahr 1880 haben ein sachlich geprägtes Gebäude hinterlassen. Das gilt auch für das Stellwerk, dessen Einrichtung wie in Dernau durch

die Flut zerstört wurde. Auffällig ist die Größe, schließlich galt es hier eine Vielzahl von Weichen des einstigen Betriebswerks Kreuzberg zu steuern.

Der Bahnhof Kreuzberg diente schon im vergangenen Jahrhundert immer als betrieblicher Endpunkt der Strecke mit der Möglichkeit, Züge dort abstellen zu können. Hier begannen auch die Zugpersonale ihre Dienste, bis Mitte 1990 fanden sogar Übernachtungen im Bahnhofsgebäude statt. Aber auch hier wurden in den letzten Jahren fast alle Nebengleise abgebaut und es verblieben nur noch drei Gleise. Neben der Bedienung der Weichen und Signalanlagen wurde von hier auch die Funktionsfähigkeit der automatischen Bahnübergangssicherungen in Kreuzberg und Altenahr überwacht, die mittels Kontakten an den Gleisen vom Zug angesteuert werden. Im Abschnitt bis nach Ahrbrück durfte sich nur jeweils ein Zug befinden, dies wurde mittels einer mit Schlüsseltaste bedienten Blockanlage sichergestellt. Bis zur Rückkehr des Zuges waren die Ausfahrtsignale nach Ahrbrück gesperrt und konnten nicht bedient werden.

Idee eines Eisenbahnmuseums

Die Situation um die Stellwerke nach der teilweisen Zerstörung und der Ablösung durch ein digitales Stellwerk hat die Interessengemeinschaft Freunde der Ahrtalbahn e.V. veranlasst, sich mit der Idee eines Eisenbahnmuseums mit dem Schwerpunkt Stellwerkstechnik zu befassen und dabei eines der erhaltenen Stellwerke als Standort zu nutzen. Derartige Einrichtungen gibt es an verschiedenen Orten in Deutschland. In Rotenhain im östlichen Westerwald hat eine Gruppe der Ahrtalbahnfreunde ein sehr gut umgesetztes Stellwerkmuseum besucht. In einer nächsten Phase sollen die Chancen einer Realisierung auf verschiedenen Gesprächsebenen geprüft werden.

Bilder und Kurzbeschreibungen der Stellwerke an der Ahr finden sich auch auf www.ahrthalbahnfreunde.de

Anmerkungen:

1) Infrastrukturkataster DB Netz, Bundesdrucksache 19/31816 vom 29.07.2021