

EXTRA: Schwäbische Waldbahn

Stellungnahme des Tages

Buhl: Waldbahn ist gescheitert

„Auch bei der schönsten Schönmalerei der Vorteile für Tourismus und Fremdenverkehr in Welzheim sehe ich das Objekt Welzheimer Waldbahn als gescheitert an“, stellte Sebastian Buhl, Stadtrat der Freien Wähler, in einer „persönlichen Stellungnahme“ fest. Jeder Tagesordnungspunkt zur Waldbahn in den vergangenen Jahren sei mit Preissteigerungen verbunden gewesen. Nach Auffassung von Buhl wurden „schwerwiegende Fehlentscheidungen getroffen“, diese basierten auf Nichtwissen, Ignorieren von Tatsachen, Fehleinschätzungen, mangelhaften Gutachten und einem Vorgehen des Gremiums nach der Methode „da müssen wir durch, wir haben so viel investiert“.

Mahnende Worte habe es von seiner Seite aus genug gegeben. „Meine Beiträge zur Ablehnung von immer weiteren Geldinvestitionen für die Waldbahn gründeten sich auf mein berufliches Fachwissen als selbstständiger Maurermeister.“ Die Stadt stehe heute bei einem Investitionsvolumen von fünf Millionen Euro mit einem Eigenanteil von rund 2,5 Millionen Euro. Dies seien die Kosten ohne die Sanierung des Laufmühle-Viadukts.

Kostenmäßig laufe nun alles aus dem Ruder. Die Investitionskosten einschließlich der Renovierung des Laufmühle-Viadukts betrügen nun rund neun Millionen Euro, ohne Garantie. Es könnten aber auch insgesamt zehn Millionen Euro werden. Die sanierte Rutschung am Grauhaldenhof sei weiterhin äußerst rutschgefährdet. Die dortige Situation stelle für die Zukunft eine unkalkulierbare Kostensituation dar.

Eine am Anfang des Projekts gemachte Fehleinschätzung von Kosten und Nutzen dürfe nicht dazu führen, ein nicht zu greifendes finanzielles Risiko für die Stadt Welzheim immer weiter zu treiben, ohne Rücksicht auf die Summe von möglichen zusätzlichen Risiken. „Darum kann ich dem Gremium und der Verwaltung aufgrund meines Fachwissens als selbstständiger Bauunternehmer die Empfehlung geben, den Pfad der Vernunft einzuschlagen, um eine finanzielle Zerrüttung der städtischen Finanzen unserer schönen und liebenswerten Stadt Welzheim abzuwenden.“

Der Schwabenpark in Gmeinweiler (rund 200 000 Gäste im Jahr) und das Erfahrungsfeld der Sinne in der Laufmühle (mit rund 80 000 Besuchern im Jahr) seien bereits jetzt Frequenzbringer. Diese Einrichtungen würden ohne nennenswerte Mittel der Stadt Welzheim erfolgreich betrieben. Die nach Welzheim fahrenden rund 20 000 Fahrgäste der Waldbahn (bereinigte Fahrgastzahlen) fielen hier kaum ins Gewicht.

Bahnviadukte als Wahrzeichen

Sie galten als Pionierleistung

Welzheim.

Die beiden großen Bahnviadukte (Strümpfelbach-Viadukt und Laufmühle-Viadukt) der Strecke Rudersberg-Welzheim gelten als markante Brückenbauwerke der zwischenzeitlich denkmalgeschützten Bahnlinie und sind zu einem Wahrzeichen geworden. Darüber hinaus gelten sie auch als Pionierleistungen des modernen Betonbrückenbaus.

Die Brückenbauwerke unterliegen in eisenbahnrechtlicher Hinsicht einer regelmäßigen Begutachtung durch einen Brückensachverständigen.

Vor der Streckenreaktivierung stellte der Gutachter 2006/2007 zwar punktuelle Betonsanierungserfordernisse fest, jedoch kostenmäßig in einem überschaubaren Umfang (150 000 Euro). Die Aussagen basierten zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht auf systematischen Kostenermittlungen.

Mit der Reaktivierung wurden 2009 zur Vorbereitung der späteren Betonsanierung und als technisch notwendige Vorleistung die Brücken von oben abgedichtet, dies gewährleistete die Austrocknung des Bauwerks. Die folgenden Begutachtungen des Brückensachverständigen haben dann eine Zunahme der reinen Betonschäden verbunden mit höheren Kosten ergeben, im Rahmen des gutachterlichen Berichts des Brückensachverständigen aus 2012 wurde von einer Summe von etwa 300 000 Euro ausgegangen.

Bei den Regelbegutachtungen der Bauwerke wurde laut Stadtverwaltung bis heute die Gebrauchs- und Tragfähigkeit nicht infrage gestellt.

Äußerlich erkennbare Anhaltspunkte für Überlastungserscheinungen oder statische Mängel bestehen nicht, die letzte Inaugenscheinnahme und Begutachtung erfolgte Ende März 2015.



Nur noch dieses Jahr darf das Viadukt Laufmühle von der Schwäbischen Waldbahn befahren werden. Dann steht eine teure Grundsanierung an.

Bild: Sebastian Mogck

Schlag ins Kontor für Eisenbahnfreunde

Kostenexplosion bei der geplanten Sanierung des Viadukts Laufmühle von 1,2 auf 3,5 Millionen Euro

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
RAINER STÜTZ

Welzheim.

„Krisenstimmung“ im Welzheimer Rathaus. Die Kosten für die geplante Sanierung des Viadukts Laufmühle sind von 1,2 auf 3,5 Millionen Euro hochgeschwungen. Gleichwohl hält der Gemeinderat an der Schwäbischen Waldbahn weiterhin fest.

Die Sache eilt: Die Brücke darf noch bis Ende des Jahres befahren werden, dann erlischt die Betriebslaubnis. Bisher hatte es bei den regelmäßigen Überprüfungen keine Beanstandungen gegeben. Rein äußerlich ist die Bahnbrücke standsicher und sie ist es seit mehr als 100 Jahren auch faktisch gewesen. Bürgermeister Thomas Bernlöhr, der den Schrecken genauso wie der Beigeordnete und Geschäftsführer der Schwäbischen Waldbahn, Reinhold Kasian, erst verdauen musste, betonte, dass die Brücke keinerlei Anzeichen aufweise, dass sie durch die Belastungen ermüdet sei.

Bekannt wurde das Finanzdrama durch insgesamt 90 Kernbohrungen an der Brücke, die zur Vorbereitung der geplanten Sanierung gemacht worden waren. Die meisten Bohrkerne förderten kein solides und ausreichend festes Material zutage. „Zwei Drittel waren zu wenig tragfähig, das war niederschmetternd“, sagte Reinhold Kasian. Bei dem bereits sanierten Strümpfelbach-Viadukt bei Steinbach war das nicht

der Fall gewesen. Da waren die Bohrkerne in Ordnung. Die Verwaltung will nun bis Herbst ein tragfähiges Finanzierungskonzept vorlegen, in dem insbesondere der Finanzierungsanteil der Stadt durch Zuschüsse und Spenden verringert werden soll. Aus der ursprünglich vorgesehenen Außensanierung wird somit eine grundlegende Sanierung zur Herstellung der Standsicherheit. Das heißt, es ist eine Verstärkung der Brücke in allen Teilen, also Fundamente, Pfeiler, Flügel, Gesimse, Bögen notwendig. Dazu ist voraussichtlich eine 35 bis 40 Zentimeter starke und bewehrte Betonummantelung vorgesehen. Während der einjährigen Bauzeit kann die Brücke nicht befahren werden und endet der Zug am Bahnhof Klingmühle. Ziel der Verwaltung ist es, die Sanierung bereits im nächsten Jahr durchzuziehen. Das Viadukt wäre dann wieder ab 2017 befahrbar.

Linde: Schockiert und traurig

Die Nachricht hat am Dienstagabend im Welzheimer Gemeinderat als Hiobsbotschaft eingeschlagen. Dennoch stimmte nur ein Stadtrat, Sebastian Buhl von den Freien Wählern (siehe nebenstehenden Artikel „Stellungnahme des Tages“), gegen den Beschlussvorschlag der Verwaltung. „Schockiert und traurig“ war SPD-Stadtrat Walter Linde, als er von der Kostenexplosion erfuhr. Die Waldbahn sei ein Erfolgsmodell, das erheblich zur Belebung der Stadt beitrage durch mehr Besucher in den Cafés und im Museum. Auch der Biergarten profitiere davon. Der Stadtpark als Naherho-

lungs- und Freizeitgebiet wäre in dieser Form ohne Waldbahn nicht entstanden. Durch die Bahn kenne fast jeder im Ländle die Stadt Welzheim. Und auch ein Rückbau würde Geld kosten. Linde plädierte deshalb für einen Schulterchluss.

„Ist das ein Fass ohne Boden?“, hat sich Angelika Bötcher vom Welzheimer Bürger-Forum gefragt. Sie wünscht sich ein Stimmungsbild von den Bürgern, um weiter entscheiden zu können.

Paul Lindauer, Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler („Ich gehe nicht so weit wie Herr Buhl“), hält es für wichtig, bei der weiteren Entwicklung sich die Ausstiegsoption offenzuhalten. „Ein Zurück wäre sehr schmerzhaft.“ Wenn die Kosten künftig nicht noch weiter aus dem Ruder liefen, würden die Freien Wähler die Sanierung mittragen.

Linzmaier: Nicht wieder in Dornröschenschlaf verfallen

„Eine Sanierung des Viaduktes ist nicht um jeden Preis gegeben, jedoch bei der Abwägung aller Argumente muss der Nutzen des Projektes Schwäbische Waldbahn als eines der wichtigsten Gründe für die Sanierung angesehen werden“, meinte der Fraktionsvorsitzende der CDU, Thomas Linzmaier. Welzheim habe sich in den letzten fünf Jahren hervorragend entwickelt. Investitionen seien entstanden, Attraktionen für den Tourismus umgesetzt worden. „Die Schwäbische Waldbahn hat sich zu einem wirksamen und erfolgreichen Imageträger und Welzheim-Bekanntmacher gemauert“. Deshalb seien außerplanmäßige Mittel gerecht-

fertigt. „Wenn wir jetzt zu vorsichtig sind, dann fällt unsere Stadt wieder in den Dornröschenschlaf von 2010 zurück.“ Deshalb gebe es von der CDU ein klares Ja zum Vorschlag, ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten. Linzmaier, Betreiber des Biergartens, ist nach Auskunft der Stadt bei dem Thema nicht befangen. „Das haben wir geprüft.“

Bürgermeister Thomas Bernlöhr betonte, dass derzeit nur ein Grobkostenrahmen vorliege. Die Unsicherheiten seien deshalb erheblich. Allerdings erlösche die Betriebs-erlaubnis bereits dieses Jahr. „Wenn wir also nächstes Jahr bauen wollen und die Zeit, in der kein Zug über das Laufmühle-Viadukt fahren kann, möglichst kurz halten wollen, müssen wir spätestens im Herbst über ein Finanzierungskonzept einig sein.“ Zuvor müsse aber die Öffentlichkeit den „Schlag ins Kontor“ erst einmal verdauen.

Der Beschluss

■ Vom aktuellen Zwischenstand in technischer und finanzieller Hinsicht wird Kenntnis genommen.

■ Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Finanzierung der Sanierung des Laufmühle-Viadukts zu entwickeln und diesbezüglich auf Zuschussgeber, Stiftungen und Drittmittelgeber jeglicher Hinsicht zuzugehen.

■ Ein etwaiger Baubeschluss wird erst nach Vorliegen eines solchen Finanzierungskonzepts gefasst.



Eine Gruppe posiert 1910 vor dem fertiggestellten Viadukt in der Laufmühle.



Das Laufmühle-Viadukt auch von unten betrachtet ein Sanierungsfall.

Bild: Stütz