

# FWB-Info 2013-1

Mitgliederzeitung des Förderverein Welzheimer Bahn e.V.

**Bericht über die Mitgliederversammlung des Fördervereins Welzheimer Bahn e. V. am Freitag, 12. April 2013 um 20.00 Uhr im Gasthof Lamm in Welzheim**

## Ehrungen und Gedenken

Zur Mitgliederversammlung erschienen waren 34 stimmberechtigte Mitglieder. Bei der Ehrung der Jubilare des vergangenen Jahres mit einem 30., zwei 40., sieben 50., drei 60., fünf 65., vier 70., fünf 75. und drei 80. Geburtstagen wurde auch ein Schlaglicht auf die Alterstruktur des Vereins geworfen. Im Bereich des Nachwuchses gibt es zwar einzelne Eintritte, aber der demografische Wandel wird auch bei uns erlebbar.

Traurige Ereignisse überschatteten das letzte Vereinsjahr: Unser ältestes Mitglied Klaus Hoffmeister starb 2012 95-jährig.

Am 16.11.2012 hat der Tod den Eisenbahn-Ingenieur Rolf Stöhrle mitten aus dem Leben gerissen, unerwartet, plötzlich und unfassbar für alle Beteiligten. Im Nachruf bei der Bestattung am 21.11.2012 haben wir uns an Rolf Stöhrle erinnert:

*„Für unseren Verein war Rolf Stöhrle seit der ersten Begegnung bis zuletzt ein wichtiger Wegbegleiter bei der Wiederbelebung der Schwäbischen Waldbahn von Rudersberg nach Welzheim. Wir haben seinem unermüdlichen Engagement und Einsatz bei der Instandsetzungsarbeiten bis zur Inbetriebnahme und dann auch danach bei Beratungen und Schulungen unserer ehrenamtlichen Mitarbeiter sehr viel zu verdanken. Neben seinem großen Fachwissen werden wir auch seine freundliche und zugewandt menschliche Art sehr vermissen, die wir bei vielen Begegnungen immer wieder erleben durften.“*



## Impressum

Förderverein Welzheimer Bahn e.V.  
Wilhelmstrasse 20  
73642 Welzheim

Spendenkonto Nr. 19273002 bei der Volksbank Welzheim, BLZ 613 914 10

Zuschriften und Beiträge für die nächste Ausgabe bis spätestens 10. Oktober 2013 an:  
sven.hoennicke@welzheimer-bahn.de



## **Jahresbericht 2012**

Die Mitgliederentwicklung ist weiter erfreulich mit einem kleinen Zuwachs von sieben Mitgliedschaften zu jetzt aktuell 227 Mitgliedschaften.

Wie jedes Jahr waren wir auch 2012 und Anfang 2013 beim Stand des Schwäbischen Waldbahn auf der Tourismusmesse CMT vertreten. Auch auf dem Weihnachtsmarkt wurden am Stand des Vereins unserer Werbeprodukte (Buch, Tasse, Kalender, DVD und Briefmarken-Jubiläumsbrief) neben Dampkühle und Glühwein verkauft. Alle Werbeprodukte sind auch das Jahr über beim Verein zu beziehen.

Schwerpunkte der Vorstandsarbeit im vergangenen Jahr waren die Fertigstellung der Reisekostenordnung, die Umsetzung der Geschäftsordnung, der Erwerb eines SKL, Erarbeitung eines Dienstleistungsvertrag mit der DBK für den Betrieb unserer Fahrzeuge sowie die Planung und Durchführung von Weiterbildungs- und Schulungsmaßnahmen.

Außerdem haben wir die Werbung neuer Aktiver in Presse und mit Handzetteln angestoßen. Da die Gruppe der ehrenamtlichen weiter überschaubar ist, müssen wir in dieser Sache mehr Anstrengungen unternehmen.

Weitere Themen waren die Planung der Bahnsteigbeleuchtungen, die Erarbeitung einer Zwischenlösung für die Zufahrt zum Bahngelände in Klaffenbach und die Aufarbeitung der Verkehrssicherungsmaßnahmen der Forstverwaltung. Die Streckenarbeiten sind im FWB-Info auf den nächsten Seiten in Wort und Bild dokumentiert.

## **Bericht vom Betrieb der Schwäbischen Waldbahn**

Herr Reinhold Kasian (Beigeordneter der Stadt Welzheim) überbrachte die Grüße der Stadt, des Gemeinderats und von Bürgermeister Bernlöhner und gab einen Überblick aus Sicht der Stadt Welzheim / Schwäbische Waldbahn GmbH.

Neben den Infrastrukturmaßnahmen (siehe Bericht auf Seite 6) waren weitere Themen die Biotop-Ausgleichsmaßnahmen mit insgesamt 1ha Pflanzmaßnahmen als Ausgleich für Eingriffe bei Verkehrssicherungsmaßnahmen, Arbeiterschwernis durch Vorschriften und interne Vorgaben, u.a. Versetzung von Pfeiftafeln und Andreas-kreuzen oder Verfahren für die Entschlüsselungen von Weichen und Nutzung von Abstellgleisen. Klare Aussage der SWB: das Ehrenamt darf durch solche internen Vorgabe nicht in Frage gestellt werden und muss möglich sein.

Die provisorische Betriebs-Zufahrt Klaffenbach wurde realisiert. Unklar ist, ob neben einer Stellungnahme evtl. ein Verfahren notwendig wird.

Finanziell ist die SWB durch große Maßnahmen belastet: Verlustausgleich 2012 durch Stadt Welzheim rund 50.000 €, 2013 sind dagegen rund 250.000 € notwendig v.a. wegen der Sanierungs-Maßnahmen an den Viadukten.

Weitere Maßnahmen in 2013 sind die Herstellung der Bahnsteigbeleuchtung im Tannwald, HP Breitenfürst, HP Laufenmühle; für die Wiederherstellung des Bahnsteigs Klaffenbach ist Genehmigungsverfahren notwendig, das zeitnah angegangen werden soll.

Im Bereich Marketing-Tourismusinfrastruktur ist besonders erwähnenswert die Umsetzung des Bahnerlebnispfades mit der Vergabe der Arbeiten bis April, bis Sommer soll er fertig gestellt sein. Außerdem gab es einen Hinweis auf eine Wertschöpfungsanalyse durch die Fachhochschule Heilbronn: rund 170.000 € direkte Wertschöpfung durch die Fahrgäste der SWB entspricht ca. 6,5 Arbeitskräften. Genauso wichtig sind die nicht monetäre Wirkungen wie z.B.: Imageeffekt, Ausstrahlung, Alleinstellungsmerkmal.

Herr Kasian sprach ausdrücklich den Dank der Stadt aus an das Ehrenamt des Fördervereins, ohne dessen Arbeit die Schwäbische Waldbahn auch weiterhin nicht überlebensfähig sei.

## **Vor 20 Jahre Bürgerantrag in Welzheim zur Wieslaufftalbahn**

In einem kleinen „historischen“ und persönlichen Rückblick stellte Johannes Friz die Ereignisse des Jahres 1993 dar, ein Schicksalsjahr für die Bahn nach Welzheim, wenn auch mit Spätzündung.

Ab 1990/91 hatte man sich überlegt, wie es mit der Wieslaufftalbahn weitergehen kann. Die Bahn wollte aussteigen und stilllegen. Der Verein zur Erhaltung der Wieslaufftalbahn und Welzheims Bürgermeister Holzner wollten das verhindern. Die Gutachten sahen gute Chancen gut für die Strecke Schorndorf – Rudersberg und schlechte für die nach Welzheim. Der Gemeinderat Welzheim hatte am 25. Mai 1993 den Beschluss zum Beitritt zum ZVVW auf der Tagesordnung. Die Bahnanbindung Welzheims an das Wiesel sollte angegangen werden. In dieser Sitzung wurde der Beitritt mit einer Stimme Mehrheit abgelehnt.

Diese Entscheidung rief eine zunächst kleine Gruppe von Bürgern auf den Plan. Nicht ahnend, welche Folgen das haben kann, begann man, Gleichgesinnte im Freundeskreis anzusprechen und Leserbriefe zu schreiben. Und man stieß auf zwei auch damals schon mögliche kommunalpolitische Instrumente der Bürgerbeteiligung – Bürgerantrag und Bürgerentscheid.

Die neu gegründete Bürgerinitiative „Wieslaufftalbahn bis Welzheim“ schaffte es innerhalb von zwei Wochen 750 Unterschriften von Welzheimer Bürgern für den Bahnanschluss Welzheims zu sammeln. Die Bahn war plötzlich wieder ein Thema in Welzheim. Erstmals wurde ein Bürgerantrag im Gemeinderat eingebracht.

Kontrovers wurde das Thema in der Bevölkerung diskutiert. Wie würde es in der zweiten Abstimmung ausgehen? Auch beim zweiten Mal wurde der Beitritt abgelehnt. Aber immerhin zog man die Durchführung eines Bürgerentscheids in Betracht.

Neue Gutachten mit höheren Kosten ließen die Stadt Welzheim jedoch Abstand nehmen. BM Holzner zusammen mit einem Vertreter der BI erreichten beim damaligen Landesverkehrsminister Schaufler ein sogenanntes Moratorium, das besagte, dass die Strecke zunächst fünf Jahre unter Beobachtung gestellt und erst danach neu entschieden werden sollte – eine Zeit, die mit der Entwicklung der Idee einer Tourismusbahn genutzt wurde.

Der Abbau, die Stilllegung waren verhindert. Die Bahn war wieder ein Thema in Welzheim und 20 Jahre später ist die Tourismusbahn nicht mehr wegzudenken.

## Welzheimer Bürger für die "Wieslaufalbahn bis Welzheim"



*Wir, eine Initiative Welzheimer Bürger, setzen uns ein für den Erhalt einer der schönsten Nebenbahnstrecken des Landes Baden-Württemberg, die "Wieslaufalbahn" zwischen Rudersberg und Welzheim.  
Nähere Informationen über unsere Arbeit und unsere Pläne erfahren Sie über die*

### Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer, Entlastung des Vorstands und des Kassiers

Die Vorstellung des Kassenberichts erfolgte durch den Kassier Holger Aab. Die Kassenprüfer Albrecht Ebinger und Paul Knödler hatten in ihrem Bericht keine Beanstandungen. Der Antrag zur Entlastung des Kassiers. Einstimmig angenommen.

Mit fünf Enthaltungen und ohne Gegenstimmen wurde der Vorstand gesamt entlastet.

### Vereinsausflug

Am 25. August 2013 wollen wir wieder mal einen Vereinsausflug anbieten. Mit dem Dampfzug der DBK geht es ab Backnang (7:31 Uhr) über Winnenden-Waiblingen-Esslingen-Plochingen-Göppingen-Geislingen(Steige) und Ulm nach Friedrichshafen und Lindau (13:14 Uhr) an den Bodensee. (Schiffahrt von Lindau nach Friedrichshafen). Abfahrt dort um 17:19 Uhr, Ankunft in Backnang 22:14 Uhr. Kosten ab Backnang 59 Euro (Erw), 30 Euro (Kind), 148 Euro (Fam.). Die Schiffahrt kostet zusätzlich 12, bzw. 6 Euro.

**Vor-Anmeldungen von Vereinsmitgliedern bitte an [info@welzheimer-bahn.de](mailto:info@welzheimer-bahn.de) oder per Post bis zum 10. Juli.** Bei entsprechender Teilnehmerzahl können wir auch noch einen Mengenrabatt bekommen.

### Freifahrt zum Saisonabschluss für Vereinsmitglieder:

Letzte Fahrt der Saison wird es Ende Oktober eine Freifahrt für alle Vereinsmitglieder geben. Dazu wird noch gesondert eingeladen.



Vergangenen November charterte ein privater Veranstalter einen Güterzug der DBK und organisierte einen „Fotogüterzug“. Zahlende Teilnehmer aus nah und fern durften an der Strecke den Zug fotografieren, der an fotogenen Stellen der Strecke einen Stopp eingelegt hat. Auch so etwas gibt es mittlerweile bei der Welzheimer Bahn.

## Die Arbeiten der Aktiven vergangenen Winter:



Spurrillen reinigen und den vom Straßen Schneepflug ins Gleisprofil gedrückten Schnee entfernen. Zwischen den Fahrsonntagen fiel in der Adventszeit ordentlich was an.



Schneebruch im Edenbachtal. Hier müssen erst die Gleise geräumt werden bevor am 16.12.2012 wieder gefahren werden kann.

Die Arbeitssamstage in der Adventszeit dienten wieder hauptsächlich zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs für die Adventsfahrten sonntags. Die Aktiven sind in der Zeit voll damit beschäftigt dass sonntags auf unserer Strecke zuverlässig gefahren werden kann. Es müssen die Spurrillen an allen Bahnübergängen eisfrei und sauber gehalten werden und das sind 22 Stück an der Zahl. Die Strecke muss jedes Mal speziell in den Waldabschnitten abgegangen werden um eventuell umgestürzte Bäume durch Schneebruch zu beseitigen. Im Bahnhof Welzheim müssen die Weichen gangbar gemacht und der Wasserkran frostfrei gehalten werden.



Am 09.12.2012 konnten die Fahrgäste die Winterlandschaft im Welzheimer Wald genießen.

Zusätzlich musste diesen Winter noch einmal eine provisorische Bahnsteigbeleuchtung auf den Bahnsteigen in Laufenmühle und Tannwald aufgestellt und organisiert werden. Also mussten auch hier einige Aktive am Sonntag während des Fahrbetriebs helfen und für eine ausreichende Beleuchtung und somit für die Sicherheit der Fahrgäste auf den Bahnsteigen sorgen. Die Beleuchtung erfolgte jeweils mit einer ausreichenden Anzahl von Baustrahlern. In Laufenmühle wurde versuchsweise schon einmal eine unserer Lampen der zukünftigen historischen Beleuchtung aufgestellt, um die erforderliche ausreichende Ausleuchtung zu ermitteln. Endlich haben wir nun auch den Segen der zuständigen Verantwortlichen bekommen und wir können diesen Sommer die dauerhafte Beleuchtung an den Bahnsteigen bauen, damit wir uns in Zukunft die zusätzliche Arbeit mit der provisorischen Beleuchtung ersparen können.



In Km 18,3 konnte der Durchlass fertiggestellt werden.



Ein ehem. Bauzugwagen der DB dient nun dem FWB als weiteres Lager im Abstellgleis in Klaffenbach



Foto: K. Rößle



Foto: M. Thaiss



Foto: E. Niethammer

Anfang Januar wurden vom Forstamt im Edenbachtal sogenannte Verkehrsicherungsarbeiten durchgeführt. Bäume die den Bahnbetrieb gefährden können und nicht mehr standfest waren, mussten von Profis gefällt werden. Aufgabe der Aktiven ist es, das Holz von der Strecke zu räumen und mit unseren Fahrzeugen aus dem Edenbachtal abzutransportieren. Die Aufräumarbeiten dauern momentan noch an und werden uns noch eine Weile beschäftigen. Bei allen aktiven Helfern die hier dabei sind bedankt sich der gesamte Vorstand herzlich für ihren Einsatz!

Nicht unerwähnt bleiben soll auch diese Arbeit, die uns zusätzlich beschäftigt hat: 24 Pfeiftafeln und Andreaskreuze mussten versetzt oder sogar neu gesetzt werden. Der angezeichnete Pfeil auf der Stahlschwelle kennzeichnet den neuen Standort der Pfeiftafel die gerade versetzt wird. Die Rubrik Kurioses darf im Zusammenhang mit der Schilderversetzung gelesen und verstanden werden. Foto: E. Niethammer



Stümpfelbach Viadukt.

Längsschnitt

Ansicht.

# Neues von der SWB:

No. 100.

## Die Sanierung der Viadukte eine aktuelle Herausforderung

Viaduktbau Steinbach-Klaffenbach-Weizheim, Bahnlinie Schorndorf-Rudersberg-Weizheim.



Sammlung: S. Hönnicke



Fotos: K. Röble



Die Schwäbische Waldbahn ist auch im dritten Betriebsjahr auf der Erfolgsspur gefahren. Fast 30.000 Fahrgäste zeigen, dass die Reaktivierung der Strecke und die dafür notwendigen Investitionen von knapp 4 Mio. Euro sich sowohl touristisch, als auch eisenbahnhistorisch positiv auswirken. Aber, eine Eisenbahn bedarf der stetigen Unterhaltung von Strecke und Anlagen um den hohen Bestands- und Sicherheitserfordernissen Rechnung zu tragen. Besondere Bauwerke sind zum einen positiv für die Attraktivität einer Strecke andererseits aber in der Regel auch besonders aufwendig in der Unterhaltung. Unsere drei Viadukte der Schwäbischen Waldbahn Igelsbach-Viadukt, Strümpfelbach-Viadukt und Laufenmühle-Viadukt sind Teil dieser markanten Strecke und eine der Wahrzeichen. Beliebte Fotomotive sind gerade die Dampfzüge auf diesen Viadukten. Beim Bau der Strecke ab 1908 galten diese Brücken als Meisterwerke der Ingenieurkunst aber die mehr als hundert Jahre sind natürlich nicht spurlos an ihnen vorüber gegangen. Die regelmäßig und pflichtgemäß vorgeschriebenen Brückenprüfungen durch unseren Brückensachverständigen Dipl.-Ing. Wolfgang Eder, haben schon früh die Notwendigkeit umfassender Sanierungsmaßnahmen für die kommenden Jahre ergeben. Zur Betriebsaufnahme 2010 wurde der Oberbau erneuert, die Abdichtung des Bauwerks von oben vorgenommen und auch die Simse und Geländer saniert. Bei der kleinsten Brücke über den Igelsbach konnte auch die Betonsanierung mit erledigt werden. Die grundlegende Betonsanierung von Strümpfelbach- und Laufenmühle-Viadukt war nach der Regelbegutachtung 2009 für die Jahre 2015/2016 vorgesehen. Doch jetzt ist es anders gekommen. Im März 2012 zeigte die neuerliche Regelbegutachtung durch Dipl.-Ing. Eder, dass sich der bauliche Zustand der beiden Viadukte verschlechtert hat. Durch das Aus- und Abtrocknen der Gewölbe und durch die Erschütterungen des Bahnverkehrs haben sich die Betonabplatzungen an den Gewölbeoberflächen und im Bereich der Stirnringe vermehrt. Der Gutachter stellt dazu weiter fest: „Die eigentlich bis 2015/2016 vorgesehenen Betonsanierungsarbeiten sind so vorzuziehen, dass die Arbeiten bis spätestens 2014 abgeschlossen sind. Kostenschätzung für Strümpfelbach-Viadukt rund 405.000 Euro, für Laufenmühle-Viadukt rund 350.000 Euro!“

Für die Schwäbische Waldbahn bedeutete dies sofort alle weiteren Planungen darauf auszurichten, nämlich zum einen, die Suche nach einem geeigneten Tragwerkplaner mit Erfahrungen bei Betonsanierungen sowie Klärung der Kosten- und Finanzierungsfragen. Zur Finanzierung der Maßnahme wurden noch 2012 erste Rückstellungen im Wirtschaftsplan der Schwäbischen Waldbahn vorgenommen. Parallel dazu haben wir Zuschussanträge in Tourismus-Infrastruktur-Programm des Landes sowie bei der Denkmalförderung gestellt. Ziel ist es, möglichst 50% der über 400.000 Euro Kosten zunächst für das Strümpfelbach-Viadukt durch Fördermittel generieren zu können. Ein erster Förderbescheid des Tourismus Infrastruktur Programm mit 170.550 Euro ist Mitte März eingegangen. Bleibt zu hoffen, dass auch von der Denkmalförderung noch eine entsprechende Zusage kommt. Mit der weiteren Planung der Gesamtmaßnahmen wurde mit Unterstützung von Dipl.-Ing. Eder das Ingenieurbüro BWN Bauingenieure in Albstadt beauftragt. Anfang Februar wurden zur exakten Klärung des Sanierungsbedarfs sowie zur Festlegung von Art und Umfang der notwendigen Sanierungsarbeiten insgesamt 21 Bohrkern am Strümpfelbach-Viadukt genommen, die beprobt, berieselt und ausgewertet werden. Hieraus leiten sich dann die Vorgaben für die Ausschreibung der Maßnahmen ab sowie die Zusammensetzung von Sanierungsmörtel zur Sicherstellung dessen Verträglichkeit mit dem Altbeton. Die Ergebnisse sollen bis Mitte April vorliegen. Die Ausschreibung der Gesamtmaßnahme Strümpfelbach-Viadukt ist für Mai vorgesehen, die Umsetzung dann ab Juni 2013. Es muss von einer mehrmonatigen Zeitdauer hierfür ausgegangen werden. Der Schienenverkehr an Sonn- u. Feiertagen ist dabei zu gewährleisten. Eine besondere Herausforderung wird auch die Umsetzung der Maßnahmen werden, insbesondere in welcher Weise die praktische Abwicklung der Arbeiten erfolgt, ob durch entsprechende hohe und aufwendige Gerüste oder durch Zweiwege Untersicht Fahrzeuge, hier wird das Know-How der Ingenieure und Fachfirmen gefragt sein. Parallel zu den laufenden Arbeiten beim Strümpfelbach-Viadukt stehen dann auch die Vorplanungen und Finanzierungsfragen für das Laufenmühle-Viadukt heran, dessen Sanierung in Gleicherweise ab 2014 in Angriff genommen werden muss. Bleibt zu hoffen, dass die Gesamtmaßnahmen in jeder Hinsicht, wie geplant klappen und unliebsame Überraschungen aller Art ausbleiben. Fest steht, die Arbeit zur Erhaltung unserer Strecke geht nicht aus sondern bleibt auf Dauer kostenintensiv, aufwändig und spannend.

## Zum Schluss was Kurioses:

Johannes Friz

In meinem Urlaub bin ich einem ursprünglichen Andreaskreuz begegnet.

In einer kleinen bretonischen Kapelle stand ein Lettner, eine Art Hochaltar mit kunstvollen Holzschnitzereien von ca. 1485.

Dort sind neben den Herren Aposteln die Heilige Barbara und Magdalena abgebildet.

Den Jünger Andreas mit seinem berühmten Kreuz habe ich einfach schick gefunden, wie er seinem Herrn ... , äh oder wie hieß der gleich, ein neues Andreaskreuz bringt, das natürlich genau da steht, wo es hingehört (zumindest solange, bis der sich es anders überlegt ..).

Das mit dem Kreuz hatte natürlich einen weniger lustigen Hintergrund, den man bei Bahnübergängen ganz vergessen hat:

Aus Wikipedia: "Übereinstimmend wird berichtet, dass Andreas zur Zeit Neros vom Statthalter Aegeas bzw. Aegeates in Patras, dem Sitz des Statthalters in der griechischen Präfektur Achaia, gekreuzigt wurde. Dies geschah der Legende nach an einem Kreuz mit schrägen Balken, dem sog. Andreaskreuz, dessen Reliquien in der Kirche des heiligen Andreas in Patras aufbewahrt werden. "



Foto: J. Friz

Zum Bild: Andreas ist, unverkennbar, der nette Herr ganz rechts gleich neben Petrus mit seinem Schlüssel und der Bergbauheiligen Barbara ...



Die freigeschnittene Eiche am Bahnübergang Forsthaus, ein wiederentdecktes Kleinod.