AUSGABE 3

Das Sommerbergbahn Blättle

AKTUELLE INFOS ZUR SANIERUNG DER SOMMERBERGBAHN IN BAD WILDBAD

Nur noch wenige Wochen...

und die neue Sommerbergbahn in Bad Wildbad wird ihren Betrieb aufnehmen. Damit gehen 44 Wochen der Bauzeit zu Ende. Die Gäste und Einwohner der Stadt atmen auf. Die Vorfreude ist groß. Endlich werden der Sommerberg und dessen Freizeitangebote wieder über eine umweltfreundliche und attraktive Verbindung verfügen. »

Pünktliche Inbetriebnahme

Drees & Sommer über erfolgreiches Teamwork und die Durchführung des ambitionierten Terminplanes.

» Mehr dazu im Innenteil

Die modernste Standseilbahn Deutschlands

Die Anpassrampe in der Bergstation ist eine Weltneuheit.

» Mehr dazu auf der Rückseite

SommerBergbahn

BAD WILDBAD | 428 - 726 ü.M.

Der Weg zum Ziel in Bildern:

Von der Zeichnung zur Realität: Die neue Wagenfront

Michael Stähli von der Firma Gangloff vor dem neuen Wagen

Begutachtung der Fahrwerke bei der Werksabnahme

Bürgermeister Mack beim Empfang der neuen Wagen

Fast am Ziel: Das Absetzen auf den Schienen

Die neue Sommerbergbahn

» Dabei war die Aufregung im letzten Jahr wirklich groß. Die Sommerbergbahn stand kurz vor der Schließung. Die Behörden hatten so hohe Auflagen verfügt, dass eine Sanierung unmöglich schien. Die prognostizierten Sanierungskosten mit nahezu 7 Millionen Euro wären für die Stadt untragbar gewesen. Erst das Konjunkturprogramm von Bund und Land rettete die Stadt und damit die Sommerbergbahn. Mit 4 Millionen Euro Zuschüssen und einem ehrgeizigen Zeitplan ging es im November 2010 los.

Schweizer Ingenieurskunst sorgt für Zuverlässigkeit

Es wurden Spezialisten aus der Schweiz beauftragt, die Planung für die Sanierungsmaßnahme umzusetzen und die Baumaßnahme zu begleiten. Die Planungsgruppe Schönholzer/Manz/Bardetscher arbeitet weltweit und verfügt daher über einen entsprechenden Erfahrungsschatz. Ob in Malaysia, in Shanghai oder in den Schweizer Alpen – der Seilbahnbau gehört zum Kerngeschäft der Planer. Die Projektsteuerung wurde an das Büro Drees & Sommer vergeben, das bereits Erfahrung beim Bau der Heidelberger und der Künzelsauer Bergbahn gesammelt hatte. Nach der Ausschreibungsphase ging der Auftrag an die Firma GARAVENTA aus der Schweiz. Nur wenige Firmen verfügen weltweit über das nötige Know-How , eine Bergbahn zu sanieren. Die Mitarbeiter von GARAVENTA sind absolute Profis auf ihrem Gebiet. Die neuen Wagen wurden bei Gangloff in Bern gefertigt. Ein Kraftakt sondersgleichen, denn die reguläre Bauzeit von 50 Wochen musste auf 30 Wochen verkürzt werden. Bedingung für den Erhalt der Konjunkturmittel war, dass die eigentlichen Bauarbeiten bis Ende August fertiggestellt sein müssen.

Höhere Beförderungsqualität

Die Besonderheiten der neuen Bergbahn liegen auf der Hand. Die Trennung von Fußgängern und Bikern in verschiedene Abteile wird für eine höhere Beförderungsqualität sorgen. Ein separater Bikerzugang wurde an der Talstation geschaffen. Die Bergbahn wird künftig komplett barrierefrei sein. Neben flexiblen Rampen wurde in der Bergstation ein Aufzug eingebaut. Die neuen Wagen sind mit einem Panoramadach versehen, das eine herrliche Aussicht auf die Stadt erlaubt. Die neue Trasse und die neue Technik sorgen für ein bequemes und im Bedarfsfall schnelleres Befördern auf den Berg. Die Bergbahn wird eine der modernsten in Deutschland sein. Sie ist die höchste Standseilbahn Europas.

Warten auf die Betriebserlaubnis

Am 16. August 2011 traf der erste neue Wagen der Sommerbergbahn in Bad Wildbad ein. Mit einem Tieflader wurde das Fahrzeug von Bern in den Schwarzwald transportiert. Am nächsten Tag wurde das erste Fahrzeug auf die Schienen gehoben. Ein spannender Moment, vor allem für all diejenigen, die am Projekt beteiligt waren. Was folgt, ist der Probebetrieb, zunächst ohne Passagiere. Am Schluss steht die Abnahme durch das Landesbergamt. Von dort wird die Betriebserlaubnis erteilt, sobald die Bahn eine Art TÜV-Abnahme erhalten hat. Der Betriebsablauf wird bis Ende September geprobt. Voraussetzung für eine neue Betriebserlaubnis der Bahn war auch die Schulung der Mitarbeiter. Die Monate der Bauzeit wurden deshalb von den Schaffnern und Maschinisten genutzt, entsprechende Fortbildungen in einer Spezialschule in Österreich zu besuchen. Der Betriebsablauf der neuen Sommerbergbahn wird ein anderer sein: künftig wird ein Mitarbeiter in der Bergstation beide Wagen steuern können. Somit ist im Bedarfsfall mehr Transportkapazität möglich.

Alle Arbeiten befinden sich nun auf der Zielgeraden. Ein ehrgeiziges, aber spannendes Projekt in Bad Wildbad wird Ende September zu Ende gehen. Die Sanierung der Sommerbergbahn bedeutet fast einen Komplettneubau, wenn man die Größenordnung des Projektes betrachtet. Unter einem enormen Zeitdruck haben alle Beteiligten hervorragende Arbeit geleistet. Die über 100jährige Tradition der Sommerbergbahn Bad Wildbad kann damit erfolgreich fortgeführt werden!

Nutzen Sie die neue Sommerbergbahn. Bringen Sie Ihre Freunde und Bekannte mit. Wir freuen uns auf Sie!

Ihr

Klaus Mack
Bürgermeister

Drees & Sommer, Dr. Jürgen Laukemper

Erfolgreiches Teamwork ermöglicht pünktliche Inbetriebnahme

Im Herbst 2010 fiel die Entscheidung der Stadt Bad Wildbad – nach dem Bescheid der Zuschussgeber – für die Erneuerung der Sommerbergbahn. Der dafür vorgesehene Zeitraum von ca. 1 Jahr war nur halb so lang wie bei vergleichbaren Projekten üblich. Innerhalb eines Jahres waren Planung, Genehmigung und Realisierung durchzuführen – und das teilweise parallel. Besondere Vorgehensweisen und Leistungen schafften die Voraussetzung, um einen derart ambitioniert gestalteten Terminplan einhalten zu können.

Auftragsvergaben und Planfeststellung

Angesichts des engen Zeitrahmens starteten Planung und Vorbereitung umgehend. Dabei wurde die Planung für terminkritische Leistungen, vor allem für die elektromechanischen Anlagen (Steuerung und Seilbahn), vorgezogen und als erstes ausgeschrieben. Parallel hierzu begannen alle weiteren Planungen. Leistungen für Umbau und Ausbau weiterer Gewerke wurden nachgezogen. Bereits im Dezember 2010 konnten die ersten Aufträge vergeben werden, noch bevor die Planfeststellung vorlag. Dies war erforderlich, da Angaben der Seilbahnhersteller in die Planfeststellungsunterlagen einfließen mussten. Am 10. Februar 2011 lag dann der Planfeststellungsbeschluss vor.

Während des Planfeststellungsverfahrens wurden bereits weitere Leistungen losweise ausgeschrieben und vergeben. Diese Herangehensweise birgt zwar das Risiko, Änderungen der Genehmigung aufnehmen zu müssen, war jedoch erforderlich, um einen schnellen Baubeginn zu ermöglichen. Mit dem Bau aller planfeststellungsrelevanten Leistungen konnte jedoch erst nach dem Planfeststellungsbeschluss begonnen werden.

Reibungslose Umsetzung

Die einzelnen Lose für die Realisierung wurden nacheinander vergeben. Dies erforderte auch teilweise vom Bau- und Umweltausschuss sowie vom Gemeinderat Sondersitzungen. Diese Flexibilität war erforderlich, da die Angebote zum Teil erst ein oder zwei Tage vor den Sitzungsterminen eingingen. Auch die Baumaßnahmen der einzelnen Gewerke müssen größtenteils gleichzeitig durchgeführt werden. Auf der Baustelle ist daher eine sehr schnelle und flexible Abstimmung über die einzelnen Tätigkeiten notwendig, nur so lassen sich gegenseitige Behinderungen reduzieren. Mindestens so wichtig wie die Flexibilität ist auch die gegenseitige Rücksichtnahme auf die anderen am Bau beteiligten Kollegen. In einzelnen Räumen sind innerhalb kurzer Zeit mehrere unterschiedliche Unternehmer tätig, ohne dass die bereits erbrachten Leistungen der Vorunternehmer beschädigt werden dürfen. Alle Beteiligten haben bis jetzt sehr großen Teamgeist bewiesen, sodass der Ablauf nur von sehr geringen Störungen beeinträchtigt wurde. Die begrenzte Zeit erfordert zudem sehr schnelle Entscheidungen, teilweise vor Ort, um den gesamten Bauablauf nicht zu gefährden. Hier haben sich die große Flexibilität und das Engagement aller Mitwirkenden, vor allem der Entscheidungsträger, bewährt. Die baulichen Maßnahmen wurden im August fertiggestellt. Der Inbetriebnahme Ende September steht also nichts im Wege.

DIE BERGSTATION DER SOMMERBERGBAHN

Das erste Bergstationsgebäude auf dem Sommerberg wurde zur Eröffnung der Bergbahn 1908 errichtet: mit Maschinenanlage, einer kleiner Gaststätte sowie einer Warte- und Aussichtshalle. Wegen ihrer großen Fensterflächen erhielt die Wartehalle die Bezeichnung „Glashalle". 1947 brannte die Glashalle vollständig ab, 1953 wurde mit einem Um- und Neubau begonnen. Zur Eröffnung des neu erichteten nördlichen Anbaus wurde 1954 u.a. berichtet: „... baut sich der 3stöckige nach Nordosten gerundete Neubau auf: Zuerst der sehr geräumige Wartesaal mit Rundbänken, einem Zugang von außen durch das Treppenhaus und einem Ausgang zur Bahnsteig-Sperre; dann das Café-Restaurant und als drittes – in denselben Ausmaßen – die Aussichtsterrasse. Ein großangelegtes Treppenhaus, hell und luftig, mit bequemen breiten Stufen, verbindet das Ganze." Außen wurde der Bau mit Lärchenholzschindeln verkleidet, eine Reminiszenz an die traditionelle Schwarzwaldarchitektur. Das Cafe im neu erbauten Gebäude war eine Attraktion. Fast ins Schwärmen geriet der Verfasser des Heftes zum 50-jährigen Jubiläum der Bergbahn 1958 bei der Beschreibung der Räumlichkeiten: „Das Cafe mit der Aussichtsplatte ist wie in die Tannen hineingehoben. Die großflächigen Fenster geben dem Raum eine freundliche Note. Der Parkettboden mit den Mosaikeinlagen findet viele Bewunderer. Das Cafe erhält durch stilvolle Wandmalereien (ausgeführt von dem Wildbader Künstler Hans Schlegel) einen künstlerischen Schmuck. Die Wandmalereien, Motive aus dem Tierleben des Schwarzwaldes, wirken bei Licht noch plastischer. Der Warteraum, der ebenfalls schön gestaltet ist, enthält ähnliche Wandmalereien, die von Malermeister Karl Batt geschaffen wurden." Die Wandmalereien im ehem. Cafe haben die Zeit nicht überstanden, die Wandmalereien im Wartesaal gibt es dagegen heute noch, und auch der gerühmte Parkettboden erstrahlt wieder.

Und 2011? Der Einbau eines Küchen- und Thekenbereiches im ehemaligen Cafe macht diesen Raum, seit neuestem Panoramasaal genannt, attraktiv für Veranstaltungen diverser Art. Die Gäste dürfen sich auch zukünftig – wie schon in den 1950er Jahren – fühlen „wie in die Tannen hineingehoben" und können die Aussicht auf die Stadt, Berge und Wälder auf allen drei Ebenen der Bergstation genießen. Ganz oben auf der Aussichtsterrasse sogar entspannt in einem der Sonnenstühle liegend und die Seele baumeln lassend ... Probieren Sie es einfach mal aus!

Ingenieurgemeinschaft SMC, Hili Manz

DIE MODERNSTE STANDSEILBAHN DEUTSCHLANDS!

In der ersten Ausgabe haben wir über die Projektanforderungen und die Zielsetzungen berichtet. Die modernste Standseilbahn Deutschlands wird das Endprodukt sein. An dieser Stelle möchten wir den Weg zum Ziel auf eine etwas andere Art ausleuchten.

58 Tonnen Schienen, 5.7 Tonnen Zugseil, eine tonnenschwere Antriebsmaschine, 314 Kubikmeter Beton, eine temporäre Bauseilbahn, zigtausende von Arbeitsstunden am Schreibtisch, in der Werkstatt, auf der Baustelle, debattieren, abwägen, entscheiden, umsetzen und kontrollieren, ein paar Hektoliter Pausenkaffee, 2.7 Meter Bleistiftmine, zweidreiviertel Radiergummi, ein paar schlaflose Stunden, kumuliertes Schulterklopfen von 23 Minuten, ein paar Feierabendbiere (Anmerkung der Red.: Genaue Menge ist nicht exakt überliefert) und eine Stadt, die hinter dem Projekt steht! Dies nur ein kurzer Abriss von dem, was es bis anhin unter anderem brauchte, um auf dem richtigen Weg zu sein und zu bleiben.

Wohl am eindrücklichsten waren und sind die Arbeiten vor Ort. Ein Aufstellen einer Bauseilbahn mit 5 Tonnen Nutzlast, eine umfangreiche Trasseeerneuerung bei den oben aufgelisteten Bauausmassen, ein Platzieren und millimetergenaues Ausrichten der schweren Antriebsmaschine sind nur ein paar Beispiele, die das Prädikat „Hut ab" verdienen. Vor allem, weil es praktisch keine Zugangswege zu den einzelnen Bauplätzen gab und das Trassee mit einer Steigung von bis zu 53% sehr steil ist. Hinzu kam der sehr enge Terminplan, was die Bedingungen noch einmal erschwert hat. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle beteiligten Firmen und ihre Mitarbeiter!

Nun dauert es nicht mehr lange, bis die „Neue" eröffnet wird. Dies sollten Sie auf keinen Fall verpassen - denn für eine kurze Zeit wird die Sommerbergbahn sogar die modernste Standseilbahn der Welt sein! Auch wird sie eine Weltneuheit haben: Die von IGSMC konzipierte und von Garaventa AG entwickelte und gebaute Anpassrampe in der Bergstation.

Die Anpassrampe in der Bergstation

Einer der Vorteile einer Standseilbahn ist der, dass sich die Wagen in der Mitte, bei der sogenannten Ausweiche, kreuzen. Dadurch braucht es unter- und oberhalb der Ausweiche nur ein Geleise und die Stationen können „einspurig" gebaut werden. Bei der Sommerbergbahn ist es so, dass die Ausweiche in einer Kurve liegt und asymmetrisch ist. Dadurch ist die Fahrbahn des „linken" Wagens (Wagen 1) länger als diejenige des „rechten" Wagens (Nummer 2).

Bruno Badertscher und Danijel Dimic (IGSMC) bei der Anpassrampe in der Bergstation

In der Talstation werden beide Wagen am selben Punkt halten. Dadurch wird gewährleistet, dass beim untersten Abteil immer absatzfrei zu- und ausgestiegen werden kann. Es gibt also quasi keinen Höhenunterschied zwischen dem Bahnsteig und dem Wagenboden. Dies ist eine Bedingung, damit beispielsweise Menschen mit Rollstühlen oder mit Kinderwagen die Bahn möglichst uneingeschränkt nutzen können. Durch die unterschiedliche Fahrbahnlänge nun ist aber der Haltepunkt der beiden Wagen in der Bergstation nicht identisch. Dadurch würde ein unerwünschter Absatz zwischen Wagenboden und Bahnsteig entstehen. Dieser wird nun mit der Anpassrampe jeweils automatisch ausgeglichen. Die Rampe schwenkt während der Fahrt der Bahn jeweils in die richtige Endlage, damit der Ein- und Ausstieg zum untersten Abteil möglichst komfortabel und absatzfrei erfolgen kann.

Eröffnung der Neuen Sommerbergbahn

1. - 3. OKTOBER 2011

An allen drei Tagen: Fahrten zum Eröffnungspreis von 1,- € pro Fahrt! Genießen Sie die Aussicht in den neuen Panorama-Wagen! Fest-Bewirtung bei den Gastronomen auf dem Sommerberg (Grünhütte, Skihütte, Sommerberghotel, Auerhahn).

SAMSTAG, 1. OKTOBER

Rund um die neue Bergbahn

- Die erste Fahrt ab Talstation startet um 9.15 Uhr!
- Infos und Erläuterungen der Planer und Betreiber zur neuen Technik und Rundgänge durch und um die Bergstation unter dem Motto „Was ist neu und was ist anders"

SONNTAG, 2. OKTOBER

Attraktionen in der Innenstadt

- Naturpark-Markt auf dem Kurplatz, Flohmarkt in der König-Karl-Straße und verkaufsoffener Sonntag in der Innenstadt ab 12 Uhr

MONTAG, 3. OKTOBER (Feiertag)

Aktiv die Natur genießen

- Geführte Wanderungen auf dem Sommerberg mit Erläuterungen von Geologie, Fauna, Flora, Waldwirtschaft, etc.
- Statt Wandern mal E-Biken?! An der Bergstation Elektrofahrräder ausleihen und die Umgebung erfahren

*Nähere Infos unter **www.bad-wildbad.de** und **www.sommerbergbahn.de***

Bildnachweis:
web://contact, Straubenhardt
Gangloff Cabins, Bern
Garaventa AG

Herausgeber:
Stadtverwaltung Bad Wildbad · Postfach 100254 · 75313 Bad Wildbad
Fon: 07081 930-0 · Fax: 07081 930-114
mail@bad-wildbad.de · www.bad-wildbad.de
Auflage: 2.500 Exemplare · Stand: September 2011

SommerBergbahn
BAD WILDBAD | 428 - 726 ü.M.

BAD WILDBAD
Die Thermen im Schwarzwald