

Rettung für das Rundhaus

Sanierung des Lokschuppens im Bahnpark Augsburg



Ab Mai 2016 ist das denkmalgeschützte „Rundhaus Europa“ im Bahnpark Augsburg wieder für Besucher zugänglich. Markus Hehl berichtet als Architekt und Geschäftsführer der Bahnpark Augsburg gGmbH von den umfangreichen Arbeiten an der Drehscheibe und am Ringlokschuppen.

Im Oktober 2008 übernahm der Bahnpark Augsburg von der Deutschen Bahn AG einen Teil des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Augsburg, um dort in Abstimmung mit der Stadt und dem Bezirk Schwaben eine Kultur- und Museumseinrichtung zu entwickeln.

Die damit verbundenen Sanierungsaufgaben sind gewaltig: Auf einer Fläche knapp 34.000 m² – vergleichbar mit fünf Fußballfeldern – stehen inmitten der Großstadt drei gewaltige denkmalgeschützte Gebäude. Dazu gehören die rund 100 m lange dreigleisige „Dampflokhalle“ aus den zwanzig-



Markus Hehl (9)

Neben der Drehscheibe wurde das ebenfalls denkmalgeschützte „Rundhaus Europa“ im Jahr 2013 zur zweiten Großbaustelle im Bahnpark. Einige wenige Stände des Gebäudes waren so stark einsturzgefährdet, dass sie nur noch abgebrochen werden konnten.

Links:
Die rund 22 m lange „Botschaf-ter-Lokomotive“ Sloweniens 06-013 aus dem Jahr 1930 findet im neu gebauten Teil des Rundhauses problemlos Platz.

Schon im Jahr 2008 wurden die ersten Arbeiten an der denkmalgeschützten Drehscheibe im Bahnpark Augsburg durchgeführt. Bis zur endgültigen Wiederinbetriebnahme sollte es ein langer Weg werden.



ger Jahren, das sogenannte Übernachtungsgebäude für Lokführer und Heizer aus dem Jahr 1906 sowie der nördliche von ehemals zwei Ringlokschuppen mit insgesamt 29 Fahrzeugständen, Drehscheibe, Oberleitungsspinne und Sterngleisen. Hinzu kommen mehrere kleine Gebäude, Weichen und Gleise, vier Bunkerbauten und ein Portalkran.

Die Baumasse der denkmalgeschützten Gebäude im Bahnpark entspricht mit rund 56.500 m³ ungefähr dem Volumen von 62 Einfamilienhäusern. Kurz gesagt: Eines der größten Industriedenkmäler Bayerns wartete mit dem Eigentumsübergang im Jahr 2008 auf sein Erwachen aus dem Dornröschenschlaf.

Dabei war die Ausgangslage denkbar ungünstig: In den letzten Jahren des regulären Betriebes hatte die Deutsche Bahn AG kaum noch Geld in den Bauunterhalt investiert, da Ende der neunziger Jahre ursprünglich alles stillgelegt, abgebrochen und in Bauland umgewandelt werden sollte. Die Dächer waren löchrig. Aus den Mauern wuchs der Efeu. An manchen Stellen war das Dachgebälk bereits eingestürzt. Regenwasser drang ein und sorgte dafür, dass in den Hallen der historische Holzboden aufquoll und teilweise hüfthohe „Beulen“ aufwarf. Konnte diese „Herkulesaufgabe“ überhaupt gelingen? Das fragt sich damals so mancher Zweifler.

Als „Herzstück“ der Anlage musste zunächst die Sanierung der Dreh-

Das Fundament des Königsstuhles erwies sich als nicht mehr tragfähig und musste erneuert werden. Im Juli 2013 besichtigen Vertreter des EBA und der Eisenbahnaufsicht die Baustelle.

Ein Schwerlastkran der Bahnbaugruppe musste die Brückenträger der Drehscheibe aus- und nach der Instandsetzung wieder einheben.





Die verantwortlichen Architekten Otmar und Max Sailer blicken am 29. Juni 2015 auf die Baustelle Rundhaus. Aufgrund der Bauarbeiten mussten vorübergehend alle Lokomotiven im Freien abgestellt werden.

scheibe aus dem Jahr 1922 in Angriff genommen werden. Doch allein dort türmten sich die technischen und rechtlichen Probleme. Da keinerlei Pläne und Dokumentationen mehr aufzufinden waren, musste die Drehscheibe von einem Ingenieurbüro vermessen, gezeichnet und statisch neu berechnet werden. Nach einer Ausschreibung wurden die Stahlbauarbeiten im Jahr 2011 an die Firma Matza + Weidner aus Augsburg-Haunstetten vergeben, die die Brückenträger mit Hilfe eines Schwerlastkranes ausbaute und in der heimischen Werkshalle nach Vorgaben des Tragwerksplaners komplett instandsetzte.

Marode Stahlträger wurden durch neue Profile ersetzt, Risse verschweißt, und den aktuellen Unfallschutzrichtlinien entsprechend wurde ein neuer rutschsicherer Belag aufgebracht. Eine neue elektrische Steuerung sorgt für einen sicheren Betrieb. Der Schwellenkranz unter der Ringschiene ist ebenfalls erneuert worden. Schließlich stellte sich heraus, dass das Betonfundament unter dem sogenannten Königsstuhl nicht mehr tragfähig war und deshalb abgebrochen und neu betoniert werden musste. Aufgrund der begrenzten Finanzmittel zogen sich die Arbeiten unverhältnismäßig lange hin. Endlich konnte im Dezember

2014 unter den wachsamen Augen der Aufsichtsbehörde mit der Dampflok 41 018 die abschließende Belastungsprobe der Drehscheibe absolviert werden, die somit wieder für ihre ursprüngliche Tragfähigkeit von 176 t Gewicht zugelassen wurde. Im Mai 2015 erfolgte dann die feierliche Wiederinbetriebnahme der Drehscheibe durch den schwäbischen Bezirkstagspräsidenten Jürgen Reichert.

Zwischenzeitlich war im Bahnpark bereits die nächste, weitaus umfangreichere Baustelle angelaufen: die Sanierung des Ringlokschuppens aus dem Jahr 1906 mit einem Finanzvolumen von 1,244 Mio. € allein im ersten Bauabschnitt. Schon im Jahr 2012 war in Abstimmung mit den Denkmalbehörden ein Team von Planern und Fachleuten zusammengestellt worden, die zunächst ein Sanierungskonzept für das rund 3.600 m² große Baudenkmal erarbeiteten. Eine Fachfirma erstellte ein Kontaminationsgutachten und untersuchte das Rundhaus auf mögliche Schadstoffe aus der Zeit der industriellen Nutzung. Fündig wurden die Spezialisten „nur“ im Bereich des Daches, wo zahlreiche Asbestplatten verbaut worden waren, die nun ausgebaut und fachgerecht entsorgt wurden.

Prof. Dr. Martin Illner vom der Fakultät für Holztechnik der Hochschule Rosenheim untersuchte die tragen-



Nach Abschluss des ersten Bauabschnittes kann sich das Ergebnis durchaus sehen lassen: Blick in das sanierte Rundhaus mit den „Botschafter-Lokomotiven“ CC 6503 aus Frankreich und 1211 aus den Niederlanden. Im Hintergrund steht die deutsche 120 003.

Geschafft:
Im Mai 2015 wurde die Drehscheibe im Bahnpark offiziell wieder in Betrieb genommen. 38 1301 der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, die auch die Züge der Ammersee-Dampfbahn regelmäßig zieht, war eine der ersten Lokomotiven, die zu „drehen“ waren.



de Holzkonstruktion Balken für Balken auf ihren Zustand. Dann schlug die Stunde der Tragwerksplaner vom Büro Dr. Schütz in Kempten im Allgäu, die das Ständerwerk berechneten und zahllose Pläne als Grundlage für die späteren Zimmererarbeiten zeichneten. Dabei stellte sich heraus, dass über die Jahrzehnte hinweg ohne jegliche Fachkenntnis immer wieder Teile aus dem Holzbau herausgeschnitten worden waren und damit die gesamte Statik in Schiefelage geraten war.

Koordiniert wurden die Arbeiten durch das Architekturbüro PARS in Augsburg, das neben vielen anderen Dingen auch den Brandschutz und den Denkmalschutz im Auge behalten musste. Nach langen und umfangreichen Vorbereitungsarbeiten wurden schließlich die Arbeiten für Zimmerer und Dachdecker ausgeschrieben und vergeben. Viel Glück hatte der Bahnpark schließlich auch mit den beiden Firmen, welche die Aufträge für die Holzbauarbeiten erhielten. Die Zimmerer aus dem Allgäu brachten viel Erfahrung mit denkmalgeschützter Bausubstanz mit, hatten schon so manchen Kirchturm saniert und widmeten sich nun mit viel Liebe zum Detail dem Rundhaus.

Zwischendurch war immer auch das Engagement der ehrenamtlichen Mitglieder aus den fördernden Vereinen notwendig. Im Rahmen von sogenannten „Mitmachtagen“ packten viele Männer und Frauen tatkräftig mit an und schafften beispielsweise meh-



re Container mit Bauschutt und Altmaterial aus der Baustelle.

Mehr als zwei Jahre lang belagerten die Zimmerer und Dachdecker, Ingenieure und Denkmalschützer das Rundhaus. Dann war es soweit: Im Oktober 2015 konnte im Beisein zahlreicher Politiker und Förderer das Richtfest gefeiert werden. Zwischenzeitlich wurden die letzten Restarbeiten des ersten Bauabschnittes abgeschlossen. Dach und Tragwerk sind fertiggestellt. In einem weiteren Bauabschnitt sollen nun möglicherweise ab 2017 die Fassaden mit den Fenstern, Türen und Toren saniert werden.

Nach wenigen Jahren der Sanierung präsentiert sich das einzigartige

Ensemble aus Rundhaus, Drehscheibe, Sterngleisen und Oberleitungsspinne wieder weitgehend intakt. Vor diesem Hintergrund wurde der Bahnpark Augsburg im Jahr 2015 in die Europäische Route der Industriekultur ERIH aufgenommen.

Von Mai bis Oktober 2016 ist das „Rundhaus Europa“ jeweils sonntags von 11 bis 17 Uhr wieder zugänglich. Dann sind auch diejenigen Exponate im Rundhaus zu besichtigen, die die Grundlage für die spätere Ausstellung bilden: historische Botschafter-Lokomotiven aus ganz Europa, die europäische Geschichte erzählen sollen.

MARKUS HEHL

Die spätere Ausstellung im Rundhaus soll mit vielen freien Flächen den Raumeindruck des Gebäudes wiedergeben. Im Vordergrund ein Güterwagen der Bauart Oppeln, dahinter die italienische E 636.147.