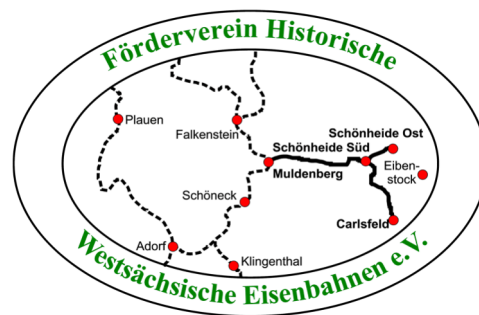


# Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V.



FHWE e.V. \* Wilzschhaus Nr. 3 \* 08304 Schönheide, OT Wilzschhaus

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Unsere Nachricht vom	Telefon	Datum
		MD		0152/28 63 98 92	07.07.2024

## ***LEADER-Vorhaben: RadBahnSTATION Schönheide – ein Zentrum für den Mulderadweg***

***BNR10: 1911201360***

***BNR 15: 276145215400060***

***Ident-Nr.: 512016015601LDR***

### **Hier: Ergebnisbericht zum Bauvorhaben**

#### Ausgangssituation und Aufgabenstellung:

Das ehem. Empfangsgebäude des Bahnhofs Schönheide Ost, welcher bis zum Jahr 1950 die Stationsbezeichnung „Schönheiderhammer“ (wie der gleichnamige Ortsteil) trug, wurde durch den Vorhabenträger im Jahr 2009 vom Bundeseisenbahnvermögen als Leerstandsobjekt mit zugehörigem Grundstück einschl. weiterer aufstehender Nebengebäude käuflich erworben.

Der Projektträger beauftragte als erste baubstanzsichernde Maßnahme eine Abdichtung des verschlissenen Hauptdaches, um das Gebäude zu sichern und damit für eine spätere Nutzung zu erhalten.

Mit Beginn der LEADER-Förderperiode 2014 initiierte der Eigentümer das Vorhaben „RadBahnSTATION Schönheide – ein Zentrum für den Mulderadweg.“

Grundlage bzw. Ansatzpunkt dieser Idee war, abgesehen von dem Wunsch einer Wiederbelebung des Gebäudes für geeignete Formen einer öffentlichen Nutzung, das Bestreben des Mulderadwegzweckverbandes, den Mulderadweg von Aue im Verlauf des Tales der Zwickauer Mulde an Schönheide heranführend, um eine stationäre, sozial-kulturell-touristische Anlaufstelle zu ergänzen.

Das Gebäude war bereits ein Kulturdenkmal im Sinne des SächsDSchG und sowohl von seiner Bausubstanz her wie ebenso seiner architektonischen Eigenschaften gut für

#### **Postanschrift :**

Wilzschhaus Nr. 3  
08304 Schönheide  
OT Wilzschhaus

VR 20667 Amtsgericht Chemnitz

#### **Vereinssitz :**

Wilzschhaus Nr. 3  
08304 Schönheide  
OT Wilzschhaus

#### **Bankverbindung :**

Erzgebirgssparkasse Annaberg  
IBAN: DE70 8705 4000 3667 0000 99  
SWIFT-BIC: WELADED1STB  
(BLZ: 870 540 00)  
(Konto: 366 7000 099)

#### **Vorstand :**

Marco Drosdeck, Vorsitzender  
Danny Jokisch, 2. Vorsitzender

**Steuernummer:** 218 / 142 / 06979  
**Ust-Ident-Nr:** DE 260863956

#### **Kommunikation :**

Fon: 037755 / 698981  
Funk: 0152 / 28639892  
Fax 037755 / 698982

eMail: [fhwe@fhwe.de](mailto:fhwe@fhwe.de)  
Internet: [www.fhwe.de](http://www.fhwe.de)

zeitgemäße öffentliche Nutzungsformen geeignet. Als vorteilhaft erwies sich zudem sein geografischer Standort.

Der Kern der Bausubstanz war mit vertretbarem Aufwand sanierungsfähig sowie –würdig. Als Staatsbau ist das Gebäude solide ausgeführt und weist die allgemein gültigen Merkmale von staatlichen Bauwerken in Bezug auf darauf beziehbare Standards auf. Das Gebäude verfügt über zwei Geschosse, einen Dachboden und ist teilunterkellert.

### Der Sanierungsauftrag

Inhalt des Sanierungsauftrages war, das Gebäude unter Beachtung der historischen Bausubstanz sowie des Denkmalschutzes stilgerecht mit Gespür und Bedacht zu einem dennoch modernen, den heutigen Ansprüchen und Anforderungen sowie gemäß dem neuesten Stand der Technik zeitgemäßen Bauwerk zu entwickeln und es für seine vorgesehenen neuen Nutzungsformen zu ertüchtigen.

Hierbei musste das Umfeld in die Planungen mit einbezogen werden; einerseits im Hinblick auf die Optimierung und Erschließung des Potentials an denkbaren und machbaren Nutzungsformen und andererseits bezüglich der Entwässerung der Dachflächen des Gebäudes, da speziell hierauf bezogen erkennbar war, dass die vorhandenen im Erdreich installierten Schächte und Schleusen erneuerungsbedürftig waren und nicht wie vorhanden weiter genutzt werden konnten.

Als Voraussetzung zur Aufnahme von Sanierungs- und Umbauarbeiten mussten neben der Beräumung von Mobiliar aus den bis 1996 leergezogenen Wohnungen im 1. OG mannigfaltige Abbruch- und Beräumungsarbeiten im EG sowie KG ausgeführt werden, um Baufreiheit für die vorgesehenen Arbeiten zu schaffen.

Im Rahmen dieser Arbeiten galt es gleichfalls, nicht mehr benötigte Feuerstellen bzw. die damit zusammenhängenden Abzugsschote und deren über die Dachflächen hinausragenden Essenköpfe auszuwählen und festzulegen, welche der kohlebeheizten Kachelöfen außer Betrieb gehen sollen und deren Essenköpfe abgebrochen werden sollten.

Die Beheizung des Gebäudes sollte zukünftig mittels einer gasbetriebenen Zentralheizungsanlage erfolgen.

Die gesamte installierte Stromversorgungsanlage, welche zur Versorgung des Gebäudes selbst sowie der Bahnsteig- und Gleisfeldbeleuchtung diente, musste durch eine vollkommen neu zu planende Anlage ersetzt werden.

Das Ziel im Bereich der sanitären Anlagen war, zu den beiden bestehenden WC- Räumen (getrennte D/H-Toiletten) zusätzlich eine barrierefreie WC-Anlage zu schaffen. Der zur Umsetzung dieses Ziels erforderliche zusätzliche Raum wurde durch die Verschiebung der beiden D/H-Toilettenräume in Richtung Südwestgiebel unter Einbezug eines ehem. Büroraumes gewonnen.

Bezüglich der Gebäudeaußenhülle, welche offenkundig zahlreiche über einen Zeitraum von Jahrzehnten in das Mauerwerk eingebrachte technische Installationen wie Kabel etc. aufwies galt es, all diese nicht mehr benötigten „Verunstaltungen“ zu entfernen und die ursprünglich gegebene ästhetische Gesamtheit wieder sichtbar werden zu lassen.

Die Dacheindeckung, bestehend aus Bitumenschindeln, sollte aus Gründen des zur Verfügung stehenden begrenzten Budgets lediglich repariert werden.

Das Gebäude verfügte über eine Blitzschutzanlage, welche jedoch nur noch fragmentarisch vorhanden war. Aus Gründen des Gebäudeschutzes wurde entschieden, eine neue Blitzschutzanlage einschl. eines zugehörigen im Boden verlegten Ringerders zu installieren.

Die Planung der Sanierung sowie der vorgesehenen Umbaumaßnahmen wurde dem Architekturbüro Barbara Müller (Auerbach i. V.) übertragen, wobei die Fachplanung Elektro sowie HLS extern vergeben wurde.

#### Die Ausführung der Arbeiten in chronologischem Ablauf:

Die Sanierungsarbeiten begannen mit dem Aufstellen eines umlaufenden Fassadengerüsts und den Arbeiten an der (verputzten) Fassade sowie dem Aus- und Einbau der Außenfenster im EG, OG sowie KG. Alle (vollkommen verschlissenen) Holzfenster sowie in den 1990er Jahren eingebaute Kunststofffenster wurden durch denkmalgerecht angefertigte Holzfenster mit Isolierverglasung ersetzt. Die im KG eingebauten (lukenartigen) Holzfenster wurden aus Gründen der klimatischen Bedingungen (permanent hohe Luftfeuchte und damit Fäulnisanfälligkeit für Holzbauteile) durch Kunststofffenster ersetzt.

In die Fassade eingebaute historisch zum Gebäude und seines Charakters passende technische Installationen, konkret die Freileitungsträger mit ihren Porzellanisolatoren, wurden belassen und restauriert. Alle anderen, nicht mehr benötigten und die Ästhetik des Gebäude negativ beeinflussende An- und Einbauten wurden ausgebaut, die Löcher verschlossen und verputzt.

Schadhafte Stellen des Außenputzes wurden gemäß der vorhandenen Putzstruktur und Oberfläche neu verputzt. Die Putzoberfläche wurde komplett mit einem deckenden Silikatfarbenanstrich in Abstimmung mit der unt. Denkmalschutzbehörde sowie dem Landesamt für Denkmalspflege Sachsen versehen.

Die Dacheindeckung, bestehend aus Bitumenschindeln sowie Bitumenschweißbahnen, wurden bedarfsweise repariert, eine Neueindeckung unterblieb (vorerst) aus Kostengründen.

Die fragmentarisch noch vorhandene Blitzschutzanlage wurde demontiert und durch eine neu installierte Blitzschutzanlage ersetzt.

Im Innenbereich wurde mit der Beräumung des Gebäudes von Möbeln und Einbauten sowie mit dem Ausbau der bestehenden D/H-Toilettenanlagen, welche offenkundig aus den 1930er oder 1950er Jahren stammten, begonnen. Alle Sanitäreinrichtungen sowie die Wand- und Bodenfliesen wurden entfernt.

Später eingezogene Trockenbauwände wurden ausgebaut, zwei Kachelöfen abgebrochen. Die Zwischenwände im Bereich des Seitenflurs sowie der Büro- und Verwaltungsräume und der D/H-Sanitäreinrichtungen wurden in dem Umfang entfernt, wie es zur Gewinnung eines dritten Sanitärzimmers erforderlich war.

Die vorhandenen, vollkommen verschlissenen und in den Jahren des Leerstandes durch Nässeeinwirkung aufgequollenen Parkett- und Dielenböden wurden ausgebaut.

Im Bereich der Gebäudeaußenhülle wurden die zahllosen An- und Einbauten entfernt sowie auf die aus Granit bestehenden Fensterstöcke aufgebraachte Zinkbleche entfernt.

Im Kellergeschoss wurden alle Einbauten, welche aus Holzwerkstoffen bestehen, zur Vorsorge vor Pilzbefall entfernt.

Die eigentlichen Ausbau- und Sanierungsarbeiten begannen mit den Sanitäreinrichtungen sowie der Verlegung der Heizleitungen (Vor- und Rücklaufleitungen) im Erd- sowie Kellergeschoss.

Die Decken- und Wandflächen des Kellergeschosses (KG) wurden mittels Sandstrahlverfahren von Anhaftungen gereinigt, in den einzelnen Räumen vorhandene Unterzüge aus Doppel-T-Trägern wurden gestrahlt und antikorrosiv behandelt.

Der Zugang zum zukünftigen Heizungsraum wurde geändert und die Elektroleitungen für die Deckenbeleuchtung sowie die Stromversorgung wurde mittels Aufputzinstallation verlegt.

Im KG erfolgte der Einbau der Gas-Therme für die zentrale Beheizung des Erdgeschosses sowie die Installation des Hauptzählerschranks mit Unterverteilung.

Der Hausanschlusskasten für die Stromversorgung des Gebäudes wurde im Außenbereich an der südwestlichen Giebelseite durch den zuständigen Energieversorger errichtet.

Nach der vollständigen Entkernung der beiden D/H-Sanitarräume wurden die Wasser- und Abwasserführungen gemäß vorliegender HLS-Planung verlegt sowie der Fußbodenbereich zum Kellergeschoss hin so umgebaut, dass die zukünftig drei Sanitarräume ihrer Funktion entsprechen können.

Die beiden historischen Holztüren der WC-Räume wurden gleichfalls ausgebaut und aufgearbeitet bzw. restauriert.

Gemäß Bauablaufplanung erfolgte die Herstellung der Betonfußböden sowie der Einbau der Trockenbauwände. Für die beiden neu räumlich aufgeteilten D/H-WC-Sanitarräume wurden zwei neue Holztüren einschl. zugehöriger Zargen hergestellt und innerhalb der bereits erstellten Trockenbauwände eingebaut.

Das ehem. Damen-WC wurde zum Haustechnikraum umgestaltet und zu Gunsten des barrierefreien WC räumlich verkleinert. Hier wurde zudem ein E.-Verteilerschrank für den Erdgeschossbereich eingebaut.

Nach Abschluss der Mauer- Trockenbau- und betonseitigen Arbeiten wurden die Wand- und Bodenfliesen verlegt, im Anschluss installierte die beauftragte HLS-Firma die Sanitäreinrichtungen sowie die Wandheizkörper. Im Anschluss kamen die Tapezier- und Malerarbeiten zur Ausführung.

Alle Elektroleitungen, welche im Zusammenhang mit der Innenraumbeleuchtung stehen, wurden unter den abgehängten Decken in Trockenbauweise verzogen, alle übrigen Leitungen in den Wandbereichen unter Putz verlegt.

Die zentral im Gebäude angeordnete Empfangshalle (Raum 0.04), welche mit einer Grundfläche von 51,73 qm den größten Raum des Bahnhofsgebäudes darstellt und von welcher der Niedergang zum KG sowie der Aufgang (Hauptzugang) zum OG abgeht, dient gleichzeitig als Zugangsraum zum Verwaltungstrakt des Bahnhofs (Räume 0.01 u. 0.02), zum Stellwerk (Raum 0.03) sowie zu den öffentlichen Sanitarräumen und dem ehemals gastronomisch genutzten Gebäudeteil (Raum 0.05 bzw. 0.12 u.0.13, wobei letztere nicht Bestandteil des Projekts sind).

Die Empfangshalle verfügt sowohl über je einen Zu- wie Abgang von der Dorf- wie Bahnsteigseite her. Hier sind Fahrkarten- und Gepäckschalter im Wandbereich zum Dienstraum (Raum 0.02) angeordnet.

Der Fußboden jener zentralen Empfangshalle, welcher aus einem großen Haupt- sowie einem Seitenflur besteht, ist mit historischen zweifarbig gehaltenen, achteckig mit Einlegern versehenen Bodenfliesen ausgelegt.

Ein in der Raumausrichtung längs eingezogener Unterzug wird mit einer verzierten aus Gusseisen gefertigten Säule unterstützt.

Die Wandflächen sind umlaufend glatt verputzt.

Die Arbeiten innerhalb dieser Empfangshalle begannen mit dem Verputzen der Wandflächen, der Verlegung der elektrischen Leitungen sowie dem anschließenden Abhängen der Decke in Trockenbauweise, wobei jene in Bezug auf die Forderungen des Brandschutzes sowie der Wärmedämmung entsprechend ausgeführt wurde.

Alle Elektroleitungen, welche im Zusammenhang mit der Innenraumbeleuchtung stehen, wurden auch hier unter der abgehängten Decke in Trockenbauweise verzogen, alle übrigen Leitungen für Schalter + Steckdosen in den Wandbereichen unter Putz verlegt.

Die etwa mittig im Raum stehende gusseiserne Stützsäule wurde mittels Sandstrahlverfahren von ihren aus Ölfarbenanstrichen bestehenden Altanstrichen befreit und anschließend deckend lackiert.

Der vorhandene Fliesenboden wurde unter Verwendung historisch korrekter, neu in Manufakturarbeit hergestellter achteckiger Bodenfliesen mit quadratischen Einlegern um seine Schad- und Fehlstellen ergänzt und damit ganzheitlich flächig wiederhergestellt.

Im Bereich des Seitenflurs, welcher auf Grund der erweiterten öffentlichen Sanitäreinrichtungen um den Bereich eines ehem. Büroraumes verlängert wurde, musste ein neuer Fußboden analog des bestehenden historischen Fliesenbodens hergestellt werden. Dieser Bereich wurde unter Verwendung der in Manufakturarbeit hergestellten und neu beschafften Achteckfliesen mit Einlegern in Form und Farbe gleichartig neu verlegt, so das Haupt- und Seitenflur der Empfangshalle einen einheitlichen Bodenbelag aufweisen.

Die beiden Holztüren, welche die Zugänge zum OG sowie KG abschließen, wurden einschl. ihrer Türzargen ausgebaut und durch Brandschutztüren ersetzt.

Die beiden Türflügel der zweiflügligen Tür mit Glasteil, welche den Zugang zum ehem. Gastronomiebereich abtrennte, wurden ausgebaut und in einer Fachwerkstatt restauriert und anschließend wieder eingesetzt. Analog wurde mit der Holztür mit separatem Oberlicht verfahren, welche den Zugang zu den Dienst- und Verwaltungsräumen sowie zum Stellwerk (Räume 0.01, 0.02 u. 0.03) gewährleistet.

Alle verputzten Wandflächen wurden malerseitig gemäß dem historischen Vorbild restauriert.

Das im Wandbereich eingebaute Fahrkarten- sowie das Gepäckschalterfenster wurden maler- sowie tischlerseitig komplett restauriert, wobei schadhafte Holzbauteile ersetzt sowie die deckenden Altanstriche komplett entfernt und durch Neuanstriche ersetzt wurden.

Die optische Gestaltung der Schalterhalle erfolgte in Zusammenarbeit mit den Denkmalbehörden sowie gemäß der historisch erkenn- bzw. rekonstruierbaren Ausgestaltung.

Die beiden ehem. Diensträume (Verwaltungsbereich des Bahnhofs) 0.01 sowie 0.02 wurden zeitlich gemeinsam restauriert. Raum 0.01 war Büroraum, der mit 37,04 qm Grundfläche zweitgrößte Raum des Gebäudes fungierte als Dienstraum des Fahrdienstleiters und diente gleichzeitig als Fahrkartenausgabe und Abfertigungsraum für Reisegepäck.

Beide Räume wurden mit je einem Kachelofen beheizt, welche einschl. der beiden zugehörigen Abzugsessen erhalten bleiben.

Zur Beheizung der beiden Räume wurden jene gleichfalls an die zentrale Gasheizungsanlage angeschlossen, zugehörige Vor- und Rücklaufleitungen verlegt sowie die Wandheizkörper im Bereich der Außenfenster angebracht.

Die Decken wurden gedämmt und abgehängt, alle elektrischen Leitungen für die Deckenbeleuchtung sind innerhalb der Zwischenräume der abgehängten Decken verlegt worden. Sämtliche Zuleitungen zu den Lichtschaltern und Steckdosen der Räume in den Wandbereichen wurden unter Putz verlegt.

Alle Decken- und Wandflächen wurden tapeziert, ein im Wandbereich des Raumes 0.01 (Bürraum) eingebauter hölzerner Aktenschrank ist erhalten und restauriert worden.

Das an der bahnsteigseitigen Längsseite angebaute Stellwerk, welches aus einer Holzkonstruktion besteht, wies primär an der stirnseitigen Wetterseite Verwitterungserscheinungen sowie Fäulnisschäden auf.

Das Dach des Anbaugebäudes, welches aus Bitumenschweißbahnen einschl. einer Dachentwässerung aus Aluminiumrinnen und zugehörigen Fallrohren besteht, wurde bereits 2012 ausschließlich mit Eigenmitteln grundhaft erneuert, da es stark verschlissen war und zahlreiche Undichtigkeiten aufwies.

Die Arbeiten im Rahmen der vorgenommenen Sanierung des Bahnhofsgebäudes konzentrierten sich daher auf die tragende Konstruktion des Anbaus sowie der Fassade sowie der Fenster. Die hölzerne, tragende Rahmenkonstruktion wurde durch Austausch der schadhaften Holzbohlen nachhaltig ertüchtigt. Die quer auf diesen Rahmenhölzern befestigten Fassadenbretter, welche ausnahmslos verbrannt und verzogen waren, wurden entfernt und durch neue Bretter ersetzt.

Die umlaufend im Anbaugebäude eingesetzten, 2012 neu hergestellten und eingesetzten Fenster wurden restauriert.

Der Stellwerksanbau wurde äußerlich einschl. seines Dachüberstandes farbtechnisch komplett renoviert, was in Eigenleistung des Projektträgers ausgeführt wurde.

Im Innenraum wurde die vorhandene Elektroinstallation erneuert, eine Decke in Trockenbauweise eingezogen sowie die aus Hartholzplatten bestehende Wandverkleidung durch nässeunempfindliche Feuchtraumplatten ersetzt.

Der Stellwerksraum ist nicht an die zentrale Heizungsanlage angeschlossen und eine Beheizung ist auch in anderer Weise weder angedacht noch erforderlich.

Zeitlich parallel im Ablauf der Bauarbeiten sind die Anlagen der Dachentwässerung des Bahnhofsgebäudes in Angriff genommen worden.

Die Entwässerungsanlage zur Aufnahme des Niederschlagswassers, welches von den Dachflächen stammt, bestand aus gemauerten Schächten mit quadratischen Grundrissen, welche aus gebrannten Backsteinen aufgemauert und unterschiedlicher Höhe waren. Die Schächte sind durch unterirdisch verlegte Rohre miteinander verbunden gewesen. In einen Teil der vorhandenen Schächte waren die Fallrohre der Dachentwässerung eingebunden.

Eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Sanierung und Instandsetzung der Entwässerungseinrichtung war, dass zum Zeitpunkt der Arbeiten (noch) kein historischer Plan der Anlage vorlag. Das Architekturbüro ging als logische Schlussfolgerung der örtlichen Situation davon aus, dass die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers zur Bahnsteigseite und damit zum Fließgewässer „Zwickauer Mulde“ hin erfolgen würde. Im Rahmen der Bauausführung wurde jedoch erkannt, dass dies nicht der Fall war. Vielmehr erfolgt die Wegführung des Regenwassers zum Ortsbereich hin.

Die Erklärung hierfür liegt in der im Rahmen des Talsperrenbaus ca. 1979 verlegten „Zwickauer Mulde“ aus ihrem natürlichen Verlauf aus dem Ortsbereich „Schönheiderhammer“ heraus und damit auf die gegenüberliegende Seite des Bahnhofsgebäudes.

Bedingt durch diese zuvor nicht erkannte Situation gestaltete sich die Sanierung der Entwässerungsanlage komplex.

Es entstand ein gegenüber der Planung deutlicher Mehraufwand an erforderlichen Aushub- sowie Tiefbauarbeiten, in deren Folge die kalkulierten Budgetmittel für diese Position deutlich überschritten wurden. Eine Unterbrechung der aufgenommenen Arbeiten war jedoch keine Option, da sich die offenen Baugruben im Bereich einer Grundstückszufahrt befanden, für welche es ein im Grundbuch eingetragenes Wegerecht gibt und welche zudem als Rettungszugfahrt fungiert. Die einmal begonnenen Arbeiten mussten daher zum Abschluss gebracht werden.

Ein im Bahnsteigbereich verlegter Pflasterstreifen musste aufgenommen werden, um an dieser Stelle Baufreiheit zu schaffen.

Die gesamte vorhandene Entwässerungsanlage musste vollständig ersetzt werden, eine Nachnutzung bestehender einzelner Leitungen oder Schächte war auf Grund des baulichen Zustandes weder zweckmäßig noch möglich.

Im Rahmen dieser Arbeiten wurde ein Plan der Anlage neu erstellt und baulich realisiert. Alle Leitungen und Schächte wurden aus industriell hergestellten spezifischen Schachtbauteilen und Rohrleitungen errichtet. Die Anlage ist komplett fertiggestellt und voll funktionsfähig.

Vor der Wiederverfüllung der offenen Baugruben wurde der Ringender der Blitzschutzanlage umlaufend um das Gebäude herum im Boden verlegt.

Parallel hierzu erfolgte der Einbau des Flüssiggastanks in unterirdischer Bauweise im Erdreich sowie die Verlegung und Einführung der zugehörigen Gasanschlussleitung in den Heizraum im Keller des Bahnhofsgebäudes.

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Entwässerungsanlage wurden die auf der Bahnsteigseite befindlichen Luken im Außenwandbereich des Kellergeschosses, welche als Kohlenrutschen dienten, baulich verschlossen.

Zeitlich hieran anschließend wurden im Bauablauf die Sanierungsarbeiten im Raum 0.05 („Veranstaltungsraum“) mit einer Grundfläche von 24,34 qm begonnen.

In diesem Raum war eine nachträglich in der Gebäudeausrichtung quer eingezogene Zwischenwand zu entfernen sowie ein Kachelofen abzubauen.

Ein Fußbodenbelag war nicht mehr vorhanden, der Unterboden bestand aus einer Schicht lose aufliegender sandhaltiger Schlacke, vermengt mit kleinteiligem Abbruchmaterial.

Nach Beräumung dieses nicht zum Aufbau eines Fußbodens geeigneten Untergrundes erfolgte der schichtweise Neuaufbau des Bodens.

Nach dem Einbau eines Betonbodens (Unterbeton) und einer darauf verlegten Abdichtung (Bitumenschweißbahn) wurde eine Dämmschicht aufgezogen, eine Gleitfolie verlegt und darauf der Estrichboden aufgebaut. Als begehbare Bodenbelag wurden in Raumausrichtung quer verlegte nässeunempfindliche Kunststoffpaneele eingebaut, welche mit Randleisten zu den Wandbereichen hin abgeschlossen wurden.

Die Wandflächen wurden glatt verputzt, die Decke in Trockenbauweise gedämmt sowie abgehängt und die elektrischen Versorgungsleitungen im so entstandenen Deckenzwischenraum verlegt.

Die Decken- und Wandflächen des Raumes wurden tapeziert.

In allen Räumen des Gebäudes wurden im Erdgeschossbereich neue Fensterstöcke eingebaut.

### Resümee:

Das angestrebte Ziel des LEADER-Projekts „RadBahnSTATION Schönheide – ein Zentrum für den Mulderadweg“ konnte trotz einiger widriger Umstände sowie erheblicher Mehrkosten und dem teils damit verbundenen verhältnismäßig langem Realisierungszeitraum vollumfänglich erreicht werden.

Aus einer ruinösen, vollkommen abgewirtschafteten Bahnbrache ohne offenkundig erkennbarer Perspektive wurde unter Beachtung und Einbezug der grundsätzlichen Hochwertigkeit des physischen Baukörpers ein vorzeigbares Gebäude mit hohem Nutzungspotential, welches mustergültig dafür stehen kann, was mit Ideenreichtum, Engagement, Sach- und Fachverstand sowie dem notwendigen Durchhaltevermögen aller Beteiligten und nicht zuletzt den fördertechisch seitens der Politik angebotenen Rahmenbedingungen möglich sein kann und machbar ist.

Bedenkenswert dabei ist, dass derartige Projekte speziell im ländlichen Raum zumeist in Eigeninitiative und Regie ehrenamtlich tätiger Träger realisiert werden müssen, während die urbanen Zentren einen wesentlich besseren Zugang zu professionellen Trägerstrukturen wie es bspw. das SIB oder Landesbetriebe verkörpern, zurückgreifen können. Dies soll als Kritikpunkt an dieser Stelle verdeutlicht werden.

Das Hauptaugenmerk der Planung und Bauausführung galt, abgesehen von den Kernzielen des Projekts, stets der Beachtung ästhetischer Aspekte sowie der Herausarbeitung prägender epochentypischer Stilelemente aus der „großen Zeit der Eisenbahn“, ohne diese Merkmale zu überzeichnen oder überzubetonen.

Entstanden ist in der Quintessenz ein qualitativ hochwertiges Gebäude mit vielfältigen kulturellen wie sozialen und touristischen Nutzungsoptionen, welches in der Region seinesgleichen sucht. Es kann daher als beispielgebend angesehen und zur Nachahmung empfohlen werden.

Erstellt:

Marco Drosdeck  
Vorsitzender