

«... dann müsste man ihn bauen»

150 Personen verfolgten die drei Vorträge zum Thema «Faszination Willerzeller Viadukt gestern – heute – morgen»

Der Willerzeller Viadukt ist mehr als eine Brücke. Die Summe seiner Funktionen und seiner Bedeutung spricht klar für einen Belbehalt. Das ist technisch möglich und finanziell tragbar.

Vi. «Wir entwickeln Angebote zur Aufwertung der Wohn-, Arbeits- und Freizeitregion Einsiedeln.» Diese Zielvorgabe hat sich der Verein Dorfmarketing vor Jahren schon gegeben – ohne zu wissen, dass die Aussage auf den Willerzeller Viadukt zugeschnitten ist. Dieser ist tatsächlich zentrales Scharnier für eine Region, in der gelebt, gearbeitet und die Freizeit genossen wird.

Aus dieser Optik heraus konnte Brigitte Reding vom Verein Dorfmarketing zur Vortragsreihe «Faszination Willerzeller Viadukt» begrüßen. Stattliche 150 Personen folgten am Samstagnachmittag der Einladung in den Stiftstheatersaal; darunter mit Bezirksstatthalter Hanspeter Egli auch der Co-Präsident der Fachgruppe Willerzeller Viadukt sowie die Vertreter des Willerzeller Einwohnervereins und der Kommission Pro Viadukt Willerzell.

«Da könnten 40-Töner drüber»

Erstmals war am Samstag Professor Eugen Brühwiler (ETH Lausanne) als Referent zu hören, nachdem der Einsiedler Anzeiger dessen Studie zum Willerzeller Viadukt am 27. Juni dieses Jahres öffentlich gemacht hat. Der Professor für Erhaltung und Sicherheit von bestehenden Bauwerken wiederholte seine damalige Aussage, dass es dem Viadukt besser geht als alle-



Sie legten den Fokus auf die Brücken und die Sihlsee-Region (von links): Professor Eugen Brühwiler, Felicia Bettschart und Ingenieur Edgar Kälin.

mein angenommen. Aus technischer Sicht «können da 40-Töner darüber fahren». Er hält die Viaduktstruktur «annehmbar bis gut»; Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit würden «den heute gültigen Normen entsprechen»; eine Gewichtsbeschränkung sei demzufolge nicht nötig.

Brühwiler ist überzeugt, dass der Viadukt weitere 80 Jahre genutzt werden kann. Und dazu genüge eine Sanierung, welche gemäss eigener Hochrechnung 10,8 Millionen Franken kosten würde – eingerechnet einer Verbreiterung der Fahrbahnplatte von 4,5 auf 5,5 Meter.

Für Brühwiler ist der Viadukt mittlerweile eine Kulturobjekt: Als erste Stahl-Beton-Verbundbrücke Europas symbolisiert sie nicht nur eine hervorragende Ingenieurleistung, sondern auch ein «absolut wegwei-

sendes Projekt. Das Prinzip wird heute noch angewendet». Der Lausanner ETH-Professor plädierte für eine Sanierung des Viaduktes sowie eine Trennung des Strassen- und Langsamverkehrs.

Zweite Brücke fast parallel dazu

Dass es für diese Trennung der Verkehrsteilnehmer Lösungen gibt, zeigte das Referat von Edgar Kälin. Der Einsiedler Ingenieur beschäftigt sich seit drei Jahren intensiv mit der Realisation einer Fussgängerbrücke von der Stolleren (Gross) ins Mirli (Willerzell), einem Familien-Holzsteg über den See, der fast parallel zur Autobrücke verlaufen soll. Für ihn ist eine solche Verbindung mehr als nur eine Brücke: Sie ist Teil des Wanderwegnetzes, ein Solarkraftwerk, ein emotionales Produkt, letztlich «ein Leuchtturmprojekt einer Region».

Auf 10 Millionen Franken schätzt Kälin die Kosten für den Holzsteg und auf 0,75 Millionen jene der Photovoltaik-Anlage. Auf einer Fläche von rund 3000 Quadratmetern würden jährlich 540 Kilowattstunden produziert, was dem Bedarf von rund 120 Haushalten entspricht. Planerin der Photovoltaik-Anlage wären die EKZ, welche inzwischen Mitglied des Projektteams Fussgängerbrücke geworden sind.

Für ganze Region bedeutsam

Eine weitere ETH-Studie stellte Felicia Bettschart vor: «Die übergeordnete Bedeutung des Willerzeller Viaduktes», an welcher ihr Mann Professor Gerhard Schmitt beteiligt war, der sich am Samstag von Singapur aus aber entschuldigen musste. Die Studie fasst zusammen, was nach einem Abbruch des



Rund 150 Personen interessierten sich für die Vorträge «Faszination Willerzeller Viadukt» vom vergangenen Samstag.

Viaduktes geschieht. Sie zeigt auf, wie sich die Verkehrsströme verschieben, wo sich die Liegenschaftpreise verändern, wo aufgrund der Engpässe Sicherheitsprobleme zu erwarten sind. Und diese Auswirkungen betreffen die ganze Region.

Ohne Viadukt gibts täglich 13'000 Kilometer Mehrfahrten; mit dieser Energie, so Bettschart, könnte man 1000 Minergie-Wohnungen beheizen! Täglich würden zusätzlich 2500 Kilogramm CO₂ ausgestossen, was im «krassen Widerspruch zum Label Energiestadt Einsiedeln steht». Was dank Investitionen in die Photovoltaik-Technik bisher an Emissionen reduziert werden konnte, «würde im Bezirk auf einen Schlag zunichte gemacht». Auch diese Auswirkungen betreffen nicht nur die Willerzeller.

Felicia Bettschart forderte, dass

zukünftige Entscheide nur mit computergestützten Simulationen und nur unter Bürgerbeteiligung gefällt werden dürfen. Denn heute wüssten wir: «Wenn es den Viadukt nicht gäbe, müsste man ihn bauen.»

Heft selbst in die Hand nehmen

Moderatorin Mona Birchler hatte ein leichtes Spiel, war für die überwiegende Mehrheit der Anwesenden klar, dass der Viadukt zu erhalten ist. Birchler machte in der Diskussionsrunde klar, dass es sich um keine politische Verantwortung handelt, sondern um einen Informationsanlass. «Informationen sind wichtig, um nicht auf andere zu warten, sondern selbst aktiv zu werden.» Gemessen am Beispiel des Willerzeller Viaduktes ist das wohl die zentrale Erkenntnis der letzten zwölf Monate.