

Generalplanung und die Projektsteuerung zuständig. Derzeit wird in Abstimmung mit Stadt und Stadtwerken, die das Projekt gemeinsam realisieren, an der Optimierung der Seilbahn-Trasse gearbeitet. In Gesprächen mit Grundstückseigentümern bzw. Unternehmen, die unmittelbar vom Projekt betroffen sind, wie etwa DHL, Haribo oder das Universitätsklinikum Bonn hatte sich nämlich gezeigt, dass DHL der Platzierung von zwei Stützen am Firmengelände kritisch gegenübersteht. Deshalb wird geprüft, ob Alternativen möglich sind. Bis Ende 2025 soll es dazu eine gesicherte Aussage geben, wobei sich die Möglichkeit einer Änderung von Anzahl und Position der Stützen im Sinne von DHL abzeichnet.

In den nächsten Wochen werden weitere Gespräche mit Unternehmen und Grundstückseigentümern folgen, da man in der Planung auf die Bedürfnisse der Anrainer größtmögliche Rücksicht nehmen will. Deshalb hatte man bereits auf Einwände des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) im Bereich des zukünftigen Endhaltepunktes in Beuel-Ramersdorf reagiert. Ziel dieser Gespräche ist es, mit den betroffenen Unternehmen eine Absichtserklärung, einen Letter of Intent zu vereinbaren, in dem die Beteiligten die Rahmenbedingungen für die Planung am konkreten Standort festhalten und die Unterstützung für das Projekt bekunden.

Parallel zu diesen Arbeiten wird eine Vielzahl an Faktoren wie Denkmalschutz und Naturschutz, Umwelteinflüsse wie Wind oder auch der Baugrund einer Begutachtung unterzogen, Vorgutachten und Planungsleistungen werden in Auftrag gegeben und durchgeführt. Im nächsten Schritt kann dann die Vorplanung des Projektes erfolgen, das die Basis für die Ausschreibung darstellt, mit der man dann einen Seilbahnhersteller ins Boot holen kann.

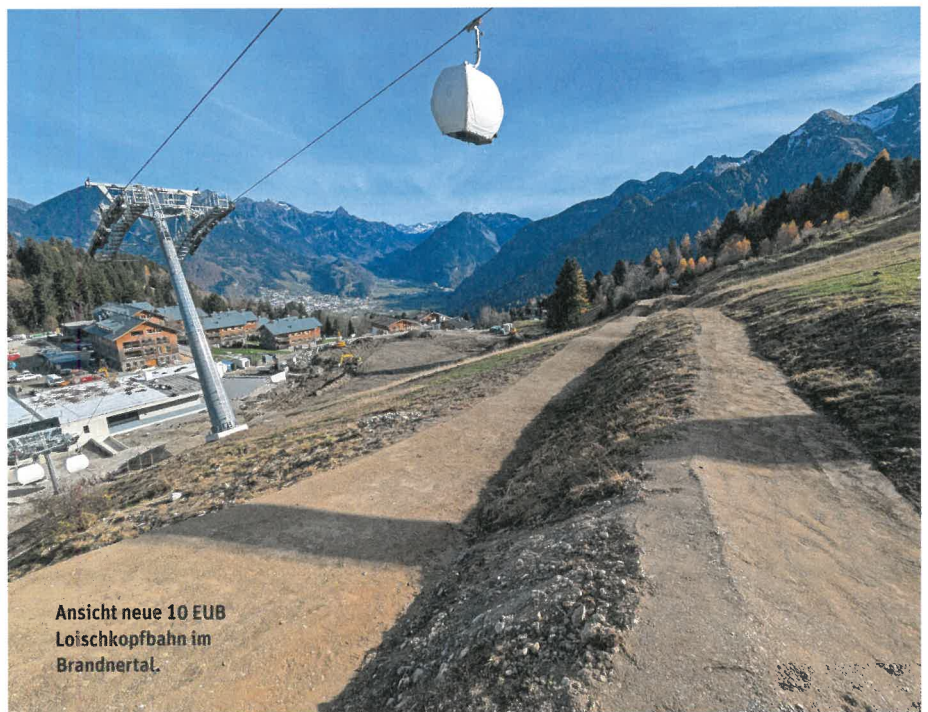
Ziel ist es, den Antrag auf Planfeststellung für die Seilbahn 2026 bei der Bezirksregierung Köln zu stellen, mit dem Baurecht geschaffen wird. Nach einem positiven Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wäre dann der Start der Bauarbeiten für die Seilbahn möglich.

lw

Klenkhart & Partner informieren

Bergbahnen Brandnertal investierten für die Zukunft

Nach einer Planungs- und Vorbereitungsphase konnte dieses Jahr endlich die neue Loischkopfbahn realisiert werden. Die fast 30 Jahre alten Sessellifte Einhornbahn II und Loischkopfbahn konnten die Bedürfnisse des modernen Gastes nur mehr teilweise befriedigen und wurden durch eine 10 EUB ersetzt. Für die Planung waren Melzer & Hopfner sowie Klenkhart & Partner zuständig.



Ansicht neue 10 EUB
Loischkopfbahn im
Brandnertal.

© Klenkhart & Partner

Durch die neue Bahn erfolgt eine wesentliche Infrastrukturverbesserung für den Ganzjahresbetrieb. Die neue Talstation wurde im Bereich der ehemaligen Einhornbahn II situiert was besondere Herausforderungen mit sich brachte. Einerseits waren dies die beengten Platzverhältnisse und eine Unmenge an Bestandsleitungen. Nachdem hier sämtliche Einrichtungen für Technik und Gäste-Support in einem Mehrzweckgebäude konzipiert wurden, mussten alle Leitungsanschlüsse neu und in zukunftstauglicher

Dimension hergestellt werden. Das alte Gebäude der Hauptpumpstation musste dabei ebenso weichen wie alte Lagereinrichtungen.

Die neue Loischkopfbahn wurde als Einseilbahn-Umlaufbahn mit 10er Kabinen umgesetzt und kann künftig 3.200 Personen pro Stunde zur Bergstation befördern. Dazu kommt, dass künftig auch Fahrräder und Kinderwagen wesentlich komfortabler transportiert werden können. Die barrierefreie Erschließung sowie ein optimales Leitsystem sorgen für einen wesentlich vereinfachten Zutritt.



Leitungsbau im Talstationsbereich.

Auch eine neue Pumpstation wurde am Bürserberg errichtet.



Die ausgeholzte Trasse der neuen Blaue Piste.

Aufwertung des Bikeparks am Bürserberg

Die Fahrzeit beträgt jetzt nur noch 8 Minuten von der Tschengla auf den Loischkopf. Das bedeutet eine Aufwertung des Bikeparks am Bürserberg, der sich auch bei Gästen aus Italien, der Schweiz und Süddeutschland größter Beliebtheit erfreut. Doch bis es soweit war, galt es viele forst- und naturschutzrechtliche Genehmigungen zu erlangen.

Größte Aufmerksamkeit galt dabei dem vom Aussterben bedrohten Auerhuhn, dessen Lebensraum im Einzugsgebiet der Bahn liegt. Als Ausgleich wurde daher ein ganzjähriges Wegegebot installiert, zusätzlich werden während der Brutzeit bestimmte Wege und Biketrails gesperrt. Der Bergstationsstandort befindet sich im Bereich der ehemaligen Bergstation der Loischkopfbahn, am alten Standort der Bergstation der Einhornbahn II entsteht eine einseitige Zwi-

schenstation. Parallel zu Errichtung der Seilbahn wird auch der Bikepark am Bürserberg erweitert. Des Weiteren wurde eine Blaue Piste vom Zwischenstationsbereich zur Talstation durch Ergänzung und Zusammenlegung einzelner Abschnitte hergestellt.

Zusammenarbeit Klenkhart mit Melzer & Hopfner

Bei dem Gesamtprojekt gab es eine intensive Zusammenarbeit zwischen Klenkhart & Partner und Melzer und Hopfner. Die Planung der Seilbahnanlage inklusive der Hochbauten stammt von Melzer und Hopfner. Klenkhart & Partner zeichneten für die naturschutz- und forstrechtlichen Einreichunterlagen verantwortlich. Dazu kamen die Planung der Beschneiungsanlage, die Wasserversorgung- sowie die Oberflächenwasser- und Abwasserentsorgung sowie die Pistenanschlüsse. Darüber hinaus managte

Klenkhart & Partner die Behördenverfahren zum Ausbau des Biketrails.

Klenkhart & Partner koordinierten während der Bauführung auch – in enger Zusammenarbeit mit Bergbahn sowie Melzer und Hopfner – sämtliche Maßnahmen im Außenbereich, angefangen bei der konkreten Form der Spritzbetonsicherung über den Einbau von Überschussmaterial aus den Stationsaushüben bis hin zur Verlegung von Glasfaserleitungen für die A1 und Wasserleitungen für die Gemeinde.

Die technische Bauaufsicht & die Projektkoordination von Klenkhart & Partner in der Tiefbauphase sorgten für einen möglichst reibungslosen Ablauf. Für die Inbetriebnahme rechtzeitig zum Saisonstart 2025/26 ist damit gesorgt.



www.klenkhart.at