

Freitag, 18. September 2020, Murnauer Tagblatt / Lokalteil

Drei Varianten, ein Ziel

VON JOSEF HORNSTEINER



In Luxus-Variante C enthalten: eine neue Talstation am Hörnle könnte in etwa so aussehen. Doch darüber muss der Liftausschuss und der Gemeinderat diskutieren. Foto: enrope

Nun liegen alle Karten offen auf dem Tisch. Der Bad Kohlgruber Gemeinderat ist am Mittwochabend über die Sanierung seiner nostalgischen Hörnle-Schwebbahn informiert worden. Drei Möglichkeiten stehen zur Auswahl. Das Besondere: Bei allen ist möglich, den Retro-Charme der weltweit einmaligen Sessel zu erhalten.

Bad Kohlgrub – Sie gibt es nur in Bad Kohlgrub. Ist weltweit einmalig. Nur drei Mal wurden Bahnen mit einem sogenannten Schwenksessel gebaut. Auf dem

Hörnle in Bad Kohlgrub fährt die letzte von ihnen. „Eine absolute Rarität“, sagt Peter Glasl. Selbst der Experte staunt, und dass obwohl er seit über 30 Jahren Berufserfahrung hat im Neubau und Restaurieren von kleinen Seilbahnen. „Doch die Hörnle-Schwebebahn ist etwas ganz besonderes.“ Am Mittwochabend präsentierte Glasl dem Bad Kohlgruber Gemeinderat und zahlreichen Zuhörern die Möglichkeiten einer Sanierung im Kursaal.

Somit liegen nun alle Karten ausnahmslos offen auf dem Tisch. Der Gemeinderat kennt jetzt nicht nur die Ausmaße eines Neubaus (Kosten rund 21,5 Millionen Euro), sondern eben auch die Alternative.

Hierfür hat sich Glasl, Diplom-Ingenieur und Inhaber des Familienbetriebs „enrope“ aus Wackersberg, fünf Tage lang Zeit genommen. Er hat die Bahn inspiziert, analysiert und Gutachten studiert. Aus seinen Ergebnissen hat er drei Varianten ausgearbeitet. Eine kleine günstige, eine mittlere und eine große Version.

„Allerdings ist eine gewissen Unschärfe dabei“, schränkt Glasl ein. Fünf Tage würden nicht reichen, um die Bahn komplett auf Herz und Nieren zu prüfen. „Da müsste noch viel mehr ins Detail gegangen werden.“ Doch beruft er sich auf drei Jahrzehnte Erfahrung, auf die zahlreichen Behördenbescheide der vergangenen Jahre und Jahrzehnte sowie auf Gespräche mit Technikern und Elektrikern der über 65 Jahre alten Nostalgie-Schaukel. „Die Versionen zeigen grob die Richtung, in die es gehen kann.“

Die Gemeinde kann die Varianten A, B und C beliebig – ähnlich dem Baukasten-Prinzip – miteinander kombinieren. „Nur die behördlichen Auflagen muss sie erfül-

len.“ Beispielsweise Absturzsicherungen an den Stützen, ein Witterungsschutz an der Tal- und Bergstation.

Variante A (kleine Lösung)

Mit gerade einmal 816 000 Euro ist Variante A die kleinste. Die behördlichen Auflagen in Sachen Sicherheit und Arbeitnehmerschutz werden erfüllt, die Qualität für Fahrgäste zumindest weitestgehend verbessert. Nicht mehr und nicht weniger.

80 neue Sessel sieht Glasl vor. Sie können im Retro-Stil gehalten werden. „Ein verbesserter Nachbau der originalen Sessel.“ Das bedeutet: Der ungewöhnliche Schwenk-Ausstieg wird beibehalten. Für Glasl könnte der nostalgische Charme ein erfolgreiches Geschäftsmodell werden. Sogar der Wackersberger hat schnell gemerkt, dass viele Fahrgäste die Kohlgruber Bahn lieben, so wie sie ist.

Bürgermeister Franz Degele schwärmt von dieser Lösung. Die Möglichkeit, die historischen Sessel in ihrer Besonderheit beibehalten zu können, begeistert ihn schwer. „Wir können den Retro-Charme beibehalten, aber mit der Sicherheit und dem Komfort der Moderne verbinden“, bringt er es auf den Punkt. Beispielsweise gefällt ihm persönlich sehr gut, dass die Sessel mit Fußrastern ausgestattet werden. „Ich bin bislang ungern gefahren, weil mir die Füße immer eingeschlafen sind.“

Das soll der Vergangenheit angehören. Von 80 neuen Sesseln könnten 20 mit sogenannten Hauben ausgerüstet werden – eine Überdachung. „Dann fahren Gäste auch bei schlechtem Wetter“, sagt Glasl. Allerdings würde nur jede vierte Gondel überdacht werden – „die Hauben lassen sich nicht auf die Retro-Version platzie-

ren.“ Zudem sollen vier kuppelbare Lastgondeln für den Transport von Mountainbikes oder Verpflegung für die Gasthäuser entstehen. Um die Mitarbeiter nicht wörtlich im Regen stehen zu lassen, sehen die Pläne eine Überdachung der Tal- und Bergstation vor.

Variante B (mittlere Lösung)

In Variante B ist das gesamte Paket A enthalten. Allerdings mit einem entscheidenden Vorteil: Alle Instandhaltungsmaßnahmen, die in den nächsten Jahren anfallen – beispielsweise die elektronische Steuerung –, werden sofort erledigt. „Damit gewinnt die Gemeinde an Planungssicherheit“, sagt Glasl. Deshalb priorisiert Degele diese Version. „Dann gibt es keine bösen Überraschungen“, meint er. Eine dringende Reparatur könnte den Fahrbetrieb mitten in der starken Sommersaison für unbestimmte Zeit unterbrechen. Zwar kostet die Variante B rund 1,86 Millionen Euro. Da jedoch die Instandhaltungskosten von geschätzt 450 000 Euro bereits mit inbegriffen sind, beträgt die Differenz der beiden Varianten nur 328 000 Euro. „Im Verhältnis ist das in Ordnung“, sagt Degele.

Variante C (große Lösung)

Mit fast 2,5 Millionen Euro ist Variante C mit Abstand die teuerste. Sie vereint nicht nur A und B, sondern beinhaltet als Krönung eine neue Talstation. „Ich bin mir nicht sicher, ob wir wirklich eine brauchen“, rätselt Bürgermeister Degele. Doch darüber soll bei den Verantwortlichen in den nächsten Wochen und Monaten ausgiebig gesprochen werden.

Über alle Varianten, auch über das 21,5 Millionen-Euro-Konzept, berät nun zeitnah der Liftausschuss. Der wird letztlich eine Variante vorschlagen, eventuell Baustei-

ne einfügen oder weglassen, und sein Konzept dann dem Gemeinderat vorlegen.