

## Eisenbahnarchiv Tirol



Eisenbahnarchiv Tirol  
Nahverkehr  
c/o Günter Denoth  
Seestrasse 48  
A-6091 Neugötzens

Innsbruck, 17.02.2005

### PRESSEINFORMATION

## **Endstation Hungerburg ? Zukunft für die alte Hungerburgbahn!**

- Weiterbestand als Museumsbahn statt Einstellung und teurem Abriss
- Keine Konkurrenz, sondern Ergänzung der geplanten neuen Bahn
- Erhaltung der technikgeschichtlich wichtigen alten Standseilbahn
- Bergbahnmuseum als neue Attraktion
- Geringer Zuschussbedarf durch ehrenamtlichen Betrieb

**Das Eisenbahnarchiv Tirol möchte die alte Standseilbahn auf die Hungerburg, die den InnsbruckerInnen ans Herz gewachsen ist, als Museumsbahn erhalten und ein Bergbahnmuseum als neue Attraktion und Bereicherung der Innsbrucker Museumsszene etablieren.**

Die Hungerburgbahn, die seit 1906 vom Rennweg hinauf auf das Plateau der Hungerburg führt, gilt sicher als eine der Pionierleistungen des Tourismus des angehenden 20. Jahrhunderts. Bestaunte man damals das für Tirol noch neuartige Verkehrsmittel Seilbahn, so gilt die Hungerburgbahn heute auch aus industriegeschichtlicher Sicht als unbedingt schützenswertes Ensemble. Neue Fertigungstechniken, wie sie beim Stampfbetonviadukt zur Anwendung kamen oder kühne Brückenkonstruktionen, wie jene der Innbrücke, versetzen heute noch viele Touristen in Staunen. Nun soll diese Pionierleistung leise einer Tunnelseilbahn für Massentransport weichen.

Muss das sein oder gibt es auch alternative Lösungen, die diesem Wahrzeichen Innsbrucks eine zweite Chance geben?

### ➤ **Warum eine neue Seilbahn?**

Sinkende Fahrgastzahlen binnen der letzten zwanzig Jahre bedingt durch starke Betriebszeitenkürzungen veranlassten die Stadt Innsbruck als Betreiber, Lösungen zu suchen, um das Gebiet der Nordkette zu attraktiveren. Neben revolutionären Lösungen direkt vom Stadtzentrum wurde schlußendlich die Idee einer zum Großteil im Tunnel geführten Standseilbahn geboren.

Obwohl diese Lösung bei weitem teurer ist als eine komplette Sanierung der bestehenden Anlagen (23 – 55 Mio. Euro je nach Angabe für den Neubau im Vergleich zu 2,5 – 4 Mio. Euro (Studie Waagner Biro 1995) für die Sanierung), wird diese zur Zeit als einzige Lösung verfolgt.

Gerade der Neubau als Tunnelstandseilbahn wird aber von vielen Seiten im Vergleich zur bestehenden Bahn nicht als optimale Lösung angesehen, soll aber dennoch binnen zwei Jahren realisiert werden.

Doch dies führt zwangsläufig zum **Abriss der bestehenden Anlagen**, da die neue Bahn oberhalb des denkmalgeschützten Viaduktes in die alte Trasse einschwenkt. Dies deshalb, da man sich alternativ mit schwierigen Grundstücksverhandlungen konfrontiert sah.

Neben der zum Grossteil im Tunnel geführten Trasse wird von vielen auch der nach wie vor bestehende Fußweg von ca. 50 m zwischen der Bergstation der Hungerburgbahn und der Talstation der Nordkettenbahn als Nachteil gesehen.

Gerade hier aber könnte man durch Überdenken des Bauplatzes der Bergstation sowohl für die bestehende Bahn als auch für eine eventuell neu zu bauende Bahn Lösungen anbieten.

Wenn man den Mut besäße, die neue Bahn im Bereich der Bergstation parallel zur bestehenden zu führen und sodann nach Westen wegschwenken zu lassen, um in einem gemeinsamen Bahnhof im Bereich der Nordkettenbahn Talstation eine einfachen und kundenfreundlichen Anschluss an die bestehenden Bahnen zu bieten, würden sich auch **weitere interessante Möglichkeiten für die bestehende Bahn** öffnen.

### ➤ **Steil bergan - Tirol als Wiege des Seilbahntourismus: Das Innsbrucker Bergbahnmuseum**

Warum etwas statisch erleben, wenn man die Möglichkeit hat, **ein Museum zu erfahren?**

Man ist geneigt zu meinen, dass die Schweiz aufgrund ihrer hohen Erschliessungsdichte das Ur-Land der Seilbahnen sei. Dem ist jedoch nicht so: die erste Personenseilschwebbahn der Welt wurde im Jahre 1908 mit der Kohlererbahn in Tirol eröffnet.

Seitdem ist viel passiert. Österreich und im Besonderen Tirol galt und gilt immer noch als Vorreiter, was Entwicklungen im Seilbahnwesen betrifft. Doch bis jetzt gibt es nur sporadische Betriebsmuseen, wie jene in Bregenz, Ischgl oder Kitzbühel, die die jeweilige Betriebsgeschichte behandeln.

Mit der Möglichkeit die bestehende Hungerburgbahn als „**Tiroler Bergbahnmuseum**“ zu etablieren, bestünde die einmalige Chance, an einem würdigen Ort an die Leistungen der Tiroler Seilbahnpioniere zu erinnern und wichtige technische wie kulturhistorische Errungenschaften der Nachwelt zu erhalten.

Unser Betriebskonzept würde einen **saisonalen Betrieb neben der bestehenden neuen Bahn** vorsehen, der aber integriert in ein **Museumsgesamtkonzept** ist.

Die alte Bahn soll daher **keine Konkurrenz zur neuen Bahn** darstellen, sondern für die interessierte Besucherin und den interessierten Besucher eine sinnvolle Bereicherung des kulturellen Angebotes auf der Hungerburg darstellen.

Die Bahn würde wie das Museum **ehrenamtlich** vorerst im Zeitraum Juni bis September an Sonn- und Feiertagen betrieben werden. Zu gleicher Zeit sollte auch das Museum, das sich auf Tal und Bergstation der alten Bahn erstreckt, geöffnet haben.

### ➤ **Konzept – Kosten und Betrieb**

Die bestehenden Anlagen würden sich hervorragend für einen Museumsbetrieb eignen, **da die gesamten Anlagen der alten Hungerburgbahn in relativ gutem Zustand sind** und zum Teil erst vor Jahren saniert wurden. Daher bestehen in der Anfangsphase kaum Kosten für einen Museumsbetrieb. Da alle Leistungen ehrenamtlich erbracht werden, entstünden auch keine Personalkosten.

Folgende laufende Kosten würden pro Museumssaison anfallen:

- Stromkosten für den Betrieb der Seilbahn und des Museums (derzeit belaufen sich die Stromkosten der Hungerburgbahn bei 31 tägigem Betrieb auf ca. 500 – 600 Euro im Monat)
- Kosten für seilbahntechnischen Bedarf (Schmiermittel, Seilrollen, seiltechnisches Gutachten)
- Kosten für Ausstellungsbedarf:  
Diese Kosten belaufen sich für den Museumsbetrieb überschlagsmässig auf maximal € 2.000 – 2.500 pro Saison und könnten sicher aus dem laufenden Betrieb finanziert werden.  
Für die Ausstellungen stehen bereits **eine große Anzahl an bislang nicht öffentlich zugänglichen Bildern und anderen Exponaten** des Vereins Eisenbahnarchiv Tirol bereit.

Weiters würden binnen der ersten Jahre folgende Ersatzinvestitionen anfallen:

- Zugseil (900 m langes Rundlitzenseil in Warrington Machart)
- Teilweise Schwellenneulage im Bereich der Ausweiche

Die Kosten für das Seil belaufen sich neu auf ca. € 15.000, derartige Seile können aber immer wieder gebraucht und in sehr gutem Zustand zum Versandkostenpreis erworben werden, was für einen sporadischen Betrieb ausreichend erscheint. Ebenfalls die Schwellenneulage ist in finanzierbarem Rahmen.

Ein weiterer Vorteil ergibt sich für die neuen Betreiber, **da sie nicht für die Rekultivierungsmassnahmen und Abbruchkosten der alten Strecke aufkommen müssen**, sondern die Strecke sinnvoll und imagefördernd weiter betrieben wird.

Nachdem sich das Museum etabliert haben wird, müsste in ca. 4 – 9 Jahren der denkmalgeschützte Viadukt saniert werden, wofür ca. € 70.000 – 100.000 veranschlagt werden müssen. Diese könnten aber durch Drittmittel (Denkmalschutz, öffentliches Interesse) aufgebracht werden.

**Durch die Möglichkeit eines „erlebbareren“ Seilbahnmuseum wird sicher im „nordpark“ ein neuer Erlebnispfad geschaffen, der eine sinnvolle Ergänzung zum Erlebnis Berg darstellen kann.**

Für Rückfragen stehen wir wie immer gerne zur Verfügung!

Für das Eisenbahnarchiv Tirol  
Günter Denoth

Für die Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr  
Manni Schneiderbauer