

Innsbruck, 13.12.2004

PRESSEINFORMATION

Neue Hungerburgbahn - koste es was es wolle?

Die AIN hat den Eindruck, dass der Neubau einer Standseilbahn auf die Hungerburg **um jeden Preis** durchgedrückt werden soll. Da es hierbei um **viele Millionen** Euro an Steuergeldern geht, die an anderen Stellen fehlen werden, wollen wir die folgenden, nicht von der Hand zu weisenden Kritikpunkte aufzeigen.

• **Kosten:**

Drei Experten kamen unabhängig voneinander zu der Einschätzung, dass eine **Renovierung** der bestehenden Hungerburgbahn lediglich **zwischen drei und vier Mio. Euro** kosten würde (**von seiten der Stadtführung wurde von der doppelten Summe gesprochen**), wobei es über den Zeitraum von 30 Jahren durch Einsparung einer Personalstelle zu einer weiteren Einsparung von 1 Mio. Euro käme. Auch der von StR. Gschnitzer für notwendig erachtete **Shuttle-Bus**, dessen Kosten von ca. 100.000 Euro pro Jahr ebenfalls der alten Variante zugerechnet werden, wäre **nicht nötig**, da derzeit allein **aus der Innenstadt** etwa **alle drei Minuten (19 Fahrzeuge pro Stunde)** eine Tram oder ein Bus die bestehende Talstation bedient. Weitere **sechs Linien** bedienen die Station aus anderen Stadtteilen und Umlandgemeinden – die Hungerburgbahn-Talstation liegt direkt an einem **Nahverkehrsknoten** und ist somit exzellent an das ÖPNV-Netz angebunden! Das bereits bestehende Angebot müsste lediglich besser bekannt gemacht werden.

• **Nutzen für Einheimische (WintersportlerInnen):**

Welche/r WintersportlerIn geht mit Ausrüstung zu Fuß den **halben Kilometer** vom ÖPNV-Knoten Maria-Theresien-Straße/Burggraben bis zum Congress? Die Anbindung der geplanten Einstiegsstelle an das öffentliche Verkehrsnetz besteht lediglich aus der nur alle 15 Minuten verkehrenden Buslinie "F". **PKW-BesitzerInnen werden künftig also den PKW benutzen**, und dann aber damit gleich direkt auf die Hungerburg fahren.

• **Nutzen für den öffentlichen Personennahverkehr:**

Um sie von den Betriebszeiten her als öffentliches Nahverkehrsmittel nutzbar zu machen, muss die Stadt bei der geplanten neuen Bahn **jährlich 400.000 Euro** dreinzahlen. Wir sind der Ansicht, dass dies beim bestehenden Betrieb zu einem Bruchteil der Kosten möglich ist.

• **Geplantes Projekt zieht mehr Autoverkehr in die Innenstadt:**

Der Abfahrtspunkt beim Congress wird auch **zusätzlichen PKW-Verkehr in die City-Garage und damit in die Innenstadt** ziehen. Und das ist in Zeiten eines überlasteten Straßennetzes, besonders in der Innenstadt, und eines Luftsanierungsgebietes Inntal **verkehrspolitisch nicht zu verantworten** und **widerspricht auch einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates**, demzufolge der Umweltverbund zu fördern und der motorisierte Individualverkehr auf ein stadtverträgliches Maß zurückzudrängen sei!

• **Erschliessung Alpenzoo nicht wesentlich verbessert:**

Nach Umsetzung dieses Projektes wird weiterhin ein **Fußweg von ca. 400 Meter** von der Station zum Zoo nötig sein, dazu noch **ca. 100 Stufen** von der Station auf Strassenniveau (oder Lift, der jedoch lt. Planung hauptsächlich mobilitätseingeschränkten BesucherInnen dienen soll). Verglichen mit den 600 Meter Fußweg bei der jetzigen Hungerburgbahn ist dies unserer Auffassung nach keine Rechtfertigung für den viel höheren finanziellen Aufwand.

- **Architektonische Qualität:**

Diese zu beurteilen liegt immer noch im Auge des Betrachters und der Betrachterin. Und da so eine Beurteilung immer subjektiv erfolgt, kann dies kein Entscheidungskriterium sein. Auch die bestehende Hungerburgbahn gefällt vielen Menschen.

- **Unterirdische Streckenführung:**

Die Kritik von Herrn Klien hinsichtlich der teilweisen unterirdischen Führung und der daraus resultierenden fehlenden Aussicht während der Fahrt durch das Hanggelände (bei einer hauptsächlich dem Tourismus dienenden Bahn!) wird uneingeschränkt geteilt.

- **Fakten werden den BürgerInnen vorenthalten:**

Teilweise **werden von der Stadtführung Fakten** (siehe Kosten) **und Planungsdetails verschwiegen oder unvollständig wiedergegeben**, so hörte man z. B. noch nie etwas von den Plänen, bei den jetzigen Parkplätzen auf der Hungerburg eine Bewirtschaftung einzuführen, um die City-Garage zu füllen.

Alles in allem werden wir den Eindruck nicht los, dass die derzeitige Stadtführung sich auf Kosten aller SteuerzahlerInnen und der technikgeschichtlich wertvollen bestehenden Hungerburgbahn nur selbst ein zig Millionen Euro teures Denkmal setzen will.

Als erfolgreiche Gegenbeispiele seien die Waldfriedhof-Standseilbahn in Stuttgart oder die Schlossbergbahn in Graz genannt, wo jeweils historische Standseil- oder Zahnradbahnen "hinter den Kulissen" mit High-Tech-Mitteln modernisiert wurden und von Einheimischen wie TouristInnen bestens angenommen werden.

Wir bitten um entsprechende Verwendung des Textes und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung!