

Erhaltung ja – Neubau nein

Innsbrucker Bürgerinitiative „Für ein humanes Innsbruck“ fordert Volksbefragung

Die geplante Gondelbahn auf die Hungerburg gehört zu jenen Projekten, die bereits vor ihrer offiziellen Einreichung einem starken Pro und Kontra unterliegen. Eindeutig gegen die neue Bahn sprach sich kürzlich die Bürgerinitiative „Für ein humanes Innsbruck“ aus.

(ch). Dabei gehen Paul Flora, Wilfried Kirschl sowie Josef Menardi sogar noch einen Schritt weiter und fordern den Innsbrucker Gemeinderat auf, in seiner nächsten Sitzung die Durchführung einer Volksbefragung zu beschließen. Die dazu benötigten 200 Unterschriften habe man schon beisammen, erklärten die drei. Dann müssten 5.000 Unterschriften im Wähleramt eingehen, und die Volksbefragung wäre durchführbar. Dort soll eine klare Fragestellung, die sich auf das Problem der Verbesserung der Bahnverbindung auf die Hungerburg bezieht, von den InnsbruckerInnen beantwortet werden. Das heißt, der Bürger soll entscheiden,



Josef Menardi, Paul Flora und Wilfried Kirschl (v. l. n. r.) setzen sich für die Erhaltung der alten Hungerburgbahn ein.

Foto: Christine Hofer

ob er eine Belassung und Modernisierung der bestehenden Hungerburgbahn oder einen Neubau der Gondelbahn möchte.

Gründe, die neue Bahn nicht zu bauen, kennt die Bürgerinitiative viele. Erstens seien weder der Standort Ottoburg noch Waltherpark sinnvoll, und zweitens müsste für die Trassenführung eine ganze Reihe von Bäumen, je nach Variante, am linken oder rechten Innufer gefällt

werden. „Und was uns der Bauherr der Bahn, die Innsbrucker Nordkettenbahn, als Weltneuheit verkaufen möchte, ist bereits in Heiligenblut in derselben Ausführung vorhanden“, versichert Josef Menardi.

Als einen Slalom um die Wahrheit bezeichnet Wilfried Kirschl die bisherige Vorgangsweise. Der Eingriff in das Stadtbild sowie in die Natur wäre drastischer, als man es bisher darlegte. Dass die ganze Innver-

baumung bis hinunter zum Löwenhaus neu gemacht werden müsse, davon ist auch Prof. Paul Flora überzeugt.

Die Alternative zum Bau einer neuen Gondelbahn sieht die Bürgerinitiative in der Modernisierung der alten Hungerburgbahn. Der Ausbau der bestehenden Bahn würde zwar auch 75 Mio. Schilling kosten, aber das wäre für die Stadt immer noch billiger als die neue Variante. Mit einem angemesseneren Preis, idealeren Betriebszeiten sowie schnelleren Fahrten könnten neue Fahrgäste mit Sicherheit gewonnen werden. Die Stadt habe auch verabsäumt, die alte Hungerburgbahn bei Touristen und Einheimischen entsprechend zu bewerben.

Die Forderung, dass alle Fakten auf den Tisch gehören, kommt auch von den Innsbrucker Grünen. Sie unterstützen die Forderung nach einer Volksbefragung. „Die InnsbruckerInnen können und müssen diese Frage selbst entscheiden“, so die Meinung der Grünen.

Variante Waltherpark steht vor Einreichung

100 Mio. Schilling öffentlicher Zuschüsse notwendig!

(td). „Es ist Sache des Betreibers, eine zeitgemäße Zubringerbahn zuwege zu bringen“, erklärt Tourismusverbandsobmann Dr. Hubert Klingan zum Thema Nordkettenbahn, „der Tourismusverband ist nur Mahner aus Erfahrung.“ Der Betreiber - die Zeller Bergbahnen GmbH. - habe signalisiert, die Nordkettenbahn ohne

leistungsfähigen, neuen Zubringer nicht weiter zu betreiben. In den nächsten Wochen werde der Betreiber eine Variante mit Talstation beim Waltherpark einreichen. „Ich höre, dass es eine akzeptable Lösung ist, bei der schonend mit der Landschaft umgegangen wird, das heißt, dass fast keine Bäume wegmüssen“, versichert Klingan, „die Variante Ottoburg ist meiner Meinung nach – ohne dem Betreiber in den Rücken fallen zu wollen – gestorben. Diesseits des Inns ist so gut wie nichts möglich.“

Sollte eine neue Zubringerbahn keine Mehrheit im Gemeinderat finden, steige der Betreiber aus dem Vertrag aus. „Ohne leistungsfähige Zubringerbahn“, ist Klingan überzeugt, „findet man keinen privatwirtschaftlichen Betreiber, weil die Bahn sonst nicht wirtschaftlich zu führen ist.“

Für eine wirtschaftliche Führung sei aber nicht nur die Ge-



TVB-Obmann Hubert Klingan spricht von „akzeptabler Lösung“.

Unterstützung der Errichtung der Zubringerbahn notwendig: „Wir wissen, was es gekostet hat, den Patscherkofel wieder in Schwung zu bringen“, spricht Klingan aus Erfahrung, „dort, wo nichts zu verdienen ist, kann auch die Stadt nicht tatenlos zuschauen. Der Tourismusverband stellt für die Errichtung der Zubringerbahn 15 Millionen Schilling zur Verfügung. Insgesamt müssen 100 Millionen Schilling von der öffentlichen Hand kommen.“

TRS

Team Risk Support

FINANZAUFKLÄRUNG

FINANZINFORMATION

FINANZANALYSE

KLAUS MAIR

TRS – Team Risk Support
6020 Innsbruck • Museumstr. 33
Telefon 0 512/56 78 90
Fax 0 512/56 78 90-11
E-Mail: k2.mair@tiro.com
Mobil 0699/11108430

... Törggelen im
Café Desirée

Jeden Samstag im
Oktober ab 20 Uhr!

Innsbruck • Gumpstraße 3
Telefon 0 512/34 22 18

Auf ever
Kommen freut
sich das

