

InnsbruckLokal

NACHRICHTEN AUS INNSBRUCK STADT UND LAND

Samstag, 29. Juni 2013 69. Jahrgang | Nummer 178-IA



Zeh
Vor z
bruck
aufge

Kofel droht die Teilschließung

Die Schweizer Skigebietsexpertise soll in einer Variante vorschlagen, den öffentlichen Skibetrieb am Patscherkofel einzuschränken, damit Muttereralm/Lizum überlebensfähig bleibt.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Das Papier wird strikt unter Verschluss gehalten. Mit gutem Grund: Soll doch das Gutachten des auf Bergbahnen spezialisierten Schweizer Beratungsunternehmens „grischconsulta“ Sprengstoff bergen. Wie berichtet, wurden die Schweizer vom Tourismusverband und der Stadt Innsbruck beauftragt, die Bergbahnen in und um Innsbruck eingehend un-

Hintergrund

Thema: Zukunft der Bergbahnen in Innsbruck und Umgebung

ter die Lupe zu nehmen. Und um Strategien zu entwickeln, wie man diese Anlagen gesamthaft auf lange Sicht überlebensfähig machen könnte.

Die Arbeit wurde in Module gegliedert: Ist-Analyse, Entwicklung verschiedener Szenarien und Umsetzung. Phase eins und zwei sind abgeschlossen und wurden kürzlich einem kleinen Kreis präsentiert. Und just jene Variante, der, wie aus gut informierten Kreisen zu hören ist, offenbar am meisten Gewicht beigemessen sein soll, hat es in sich. Erste Details sickerten jetzt durch:

Grundsätzlich befassten sich die Schweizer mit den Skigebieten Glungezer, Patscherkofel, Muttereralm, Axamer Lizum, Nordkettenbahnen und Rangger Köpfl (Oberperfuss). Auch anhand der Ist-Situation wurden Sel-



Patscherkofel, Muttereralm und Glungezer (v.l.): Um ihre Zukunft ranken sich viele Planspiele. Fotos: Böhm (2), Archiv

bige gemäß ihres Potenzials gereiht (Alpha, Beta, Gamma). Dass die Muttereralmbahn, die erst vor wenigen Jahren nach einem finanziellen Kraftakt gerettet werden konnte und deren Gesellschaft nun mehrheitlich vom Tourismusverband geführt wird, um jeden Preis zu erhalten ist – das soll eine dem Gutachten als Basis zugrunde liegende Prämisse sein. Zumal auch in Bälde der Zusammenschluss mit der Axamer Lizum via Skischaukel geplant ist. Ein Projekt, das noch im Jahr 2012 mit 17 Mio. € beziffert wurde, wovon

fünf Mio. € allein der TVB zu tragen bereit ist. Aus diesem Grund wäre auch erklärbar, wieso die Muttereralmbahn als „Alpha“-Kandidat gereiht wurde. Wohingegen der Glungezer in Tulfes und das Rangger Köpfl nur eine „Gamma“-Bewertung erhalten haben sollen. Für die Patscherkofelbahnen laufen derzeit – wie berichtet – Verkaufsgespräche zwischen Hausherr Peter Schröcksnadel und der Stadt. Die nun intern für Aufsehen sorgende Variante soll folgendes Szenario skizzieren: Um die Wirtschaftlichkeit der Muttereralmbahn

zu steigern, wird der Zusammenschluss mit der Lizum umgesetzt. Den Großteil dieser Investition würde die öffentliche Hand tragen. Um aber parallel auch die Gästezahlen dort zu steigern, soll der öffentliche Skibetrieb am Patscherkofel – nach einem Verkauf zum Buchwert der Anlagen an die Stadt (derzeit rund 6,4 Mio. €) – reduziert werden. Lediglich die Übungswiese samt Schlepplift soll hierfür erhalten bleiben. Alle Anlagen oberhalb von Heiligwasser sollen in diesem Fall zugesperrt werden. Die Pendelbahn selbst würde

lediglich noch im Sommer in Betrieb genommen werden.

Dieses „Downsizing“ würde in der Theorie ein Skigästepotenzial von rund 140.000 freisetzen, die – so die mutmaßliche Annahme dieser Variante – zur Muttereralmbahn wandern sollten. Die Skiwiese am Patscherkofel selbst würde nur noch von rund 20.000 Gästen pro Saison frequentiert. Damit soll ein auch nach der Fusion mit der Lizum zu erwartendes Minus bei der Muttereralm zumindest in Grenzen gehalten werden. Denn nach wie vor sucht der TVB einen privaten Betreiber. Und uferter das Minus bei der Muttereralm aus, hätte die TVB-Spitze in der Vollversammlung wohl einigen Erklärungsbedarf.

Daneben soll es aber in dem Schweizer Gutachten auch Varianten geben, die mit einem Ausbau am Patscherkofel spekulieren. Insider schenken aber dem „Downsizing“-Plan offenkundig mehr Glauben.

Fakt scheint weiters zu sein, dass in ziemlich allen Varianten von einem engeren Verbund von Patscherkofel, Lizum und Muttereralm ausgegangen wird. Glungezer und Rangger Köpfl hingegen sollen auch weiter alleine ihr Glück suchen. Zumindest solange der Betrieb auch finanziert werden kann. Ein ursprünglich angedachter Zusammenschluss zwischen Glungezer und Patscherkofel dürfte vom Tisch sein. Außen vor sollen auch die Innsbrucker Nordkettenbahnen bleiben. Ihnen bliebe eine Sonderstellung vorbehalten.

27.6.2013 | TIROLER TAGESZEITUNG

Pendelbahn und Sessellift in einem Paket zum Verkauf

Die Verhandlungen über eine Rückführung der Patscherkofelbahnen zur Stadt laufen. Anlagen könnten zum Buchwert Besitzer wechseln.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Ruhig ist es um die Zukunft der Patscherkofelbahnen geworden. Fast zu ruhig. Doch die Stille trägt. Hinter den Kulissen haben bereits mehrere Verhandlungsrunden und informelle Gespräche rund um einen Verkauf der Patscherkofelbahnen stattgefunden.

Hintergrund

Thema: Die Zukunft der Patscherkofelbahnen

Wie berichtet, lieferten sich vor einem Jahr Patscherkofel-Hausherr Peter Schröcksnadel und Innsbrucks Stadtchefin Christine Oppitz-Plörer einen Schlagabtausch, wie es insbesondere mit der Pendelbahn weitergehen soll. Schröcksnadel, so die damalige Argumentation, wolle die marode Bahn nicht länger als vertraglich notwendig laufen lassen. Die Betriebspflicht endet mit 2016. Oppitz-Plörer wiederum zeigte Interesse an einer Rückführung der Anlage. Doch nicht um jeden Preis. Schließlich stellte Schröcksnadel der Stadt im Oktober 2012 ein Ultimatum: Bis Herbst 2013 müsse ein Verhandlungsergebnis erzielt werden, ansonsten werde er „mit der Demontage meiner Anlagen beginnen“.

Innsbrucker Verkehrsbe-



In welche Zukunft gondelt die Patscherkofelbahn?

Foto: Mitterwachauer

triebe (als einstiger Vertragspartner), der Tourismusverband, die Stadtpolitik und die Patscherkofelbahnen GmbH – sie alle sind in diese Verkaufsverhandlungen miteingebunden. Verhandlungen, die noch zu keiner Einigung geführt hätten, heißt es aus gut informierten Kreisen. Offiziell will sich derzeit keiner dazu äußern. Es soll jedoch bereits ein erstes Angebot zur Übernahme geben. Zum aktuellen Buchwert, so wird kolportiert, könnten die gesam-

ten Anlagen am Patscherkofel in den Besitz der Stadt gelangen. Gemeint ist damit nicht nur die Pendelbahn, sondern auch der OLEX-Sessellift. Das ist neu. Bis dato war stets nur von der alten Pendelbahn die Rede. Gemäß der von Seiten der Patscherkofelbahnen GmbH im Oktober 2012 veröffentlichten Bilanz wären das rund 6,4 Mio. Euro. Ein Angebot, von dem sich allerdings auch so mancher Verhandlungspartner noch nicht ganz sicher ist, ob dieses tat-

sächlich ernst gemeint ist.

Fakt ist, dass die Anlage vom Schweizer Beratungsunternehmen „grischconsulta“ nicht nur auf Herz und Nieren abgeklopft, sondern auch hinsichtlich der touristischen Zukunft am Patscherkofel analysiert wurde. Die Schweizer sind unter anderem spezialisiert auf die finanzielle Restrukturierung, Sanierung und Konzeptionierung von Bergbahnen. Jedoch soll vor Kurzem auch ein in Innsbruck ansässiger und bekannter Wirtschaftsberater hinzugezogen worden sein.

Erwartet wird, dass die Stadt lediglich die baulichen Anlagen übernehmen dürfte. Von einem Kauf der gesamten Gesellschaft sollen Experten der Stadt abgeraten haben.

Sollte ein gemeinsamer Nenner in den Verkaufsverhandlungen gefunden werden, bleibt jedoch immer noch die Frage zu klären, wer künftig die Bahnen führen soll, da die Stadt bekanntlich eine Weiterführung forciert. Aus touristischer Sicht eine nicht unerhebliche Frage – schließlich hat Schröcksnadel auch im nahen Skigebiet des Glungezer das Sagen. Im Sommer verbindet der Zirbenweg beide Regionen. Und diesen will der TVB erhalten wissen. Angeblich soll Schröcksnadel bereit sein, zumindest die Betreiberrolle weiter innezuhaben. Die Stadt selbst dürfte als Betreiberin am Patscherkofel wohl ausscheiden.

„Gebiete sind nicht wettbewerbsfähig“

Ein düsteres Bild zeichnet die Bergbahnenstudie für den Großraum Innsbruck. Egal, ob Zusammenschluss oder Teilabbau: Hohe Abgänge bleiben. Kritik am Erfolg des Freizeittickets. „Brückenschlag“ als einzige Zukunftsoption?

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Strikt aus betriebswirtschaftlicher Sicht räumte Roland Zegg, Geschäftsführer der Schweizer Beratungsfirma grischconsulta, gestern mit allen Bergbahnen im Großraum Innsbruck auf: Patscherkofel, Muttereralp, Axamer Lizum, Glungezer und Rangger Köpfl. „Auch zusammengeslossen sind diese Skigebiete nicht wettbewerbsfähig.“ Ein Satz, der bei der Präsentation der im Auftrag von TVB und Stadt erstellten Studie „Investitionsstrategie und Masterplan Bergbahnen Innsbruck“ unter allen Anwesenden in dieser Klarheit für großes Staunen sorgte. Zegg stützt sich in seiner Analyse auf nichts Geringeres als jenes Zahlenmaterial, welches ihm die betreffenden Bahnen selbst zur Verfügung gestellt hatten. Ziel war und ist es, der Politik und den Eigentümern schonungslos den Ist-Stand und auch mögliche Zukunftsoptionen aufzuzeigen, die TT berichtete. Als Basis für weitere politische Entscheidungen.

Die Voraussetzungen seien schlecht, so Zegg: ein weltweiter Skimarkt, der stagniere, und ein Freizeitverhalten, das sich wandle. „Innsbruck und die Feriendörfer sind keine Skidestination mehr.“ Daher sei der liftechnische Anlagenpark rund um Innsbruck „stark überdimensioniert“. Im Gegensatz dazu sei das Sommerpotenzial bei Weitem nicht ausgereizt. Hinzu komme der Erfolg der Ganzjahreskarte „Freizeitticket“, der „auf Kosten der Bahnen“ gehe, da die zu erzielenden Umsätze

bei Weitem nicht ausreichen würden, die Infrastruktur zu erhalten. Immerhin 40 Prozent der so genannten „Ersteintritte“, also die jeweiligen Kunden pro Tag, an den Anlagen im Winter erfolgen demnach mit einem Freizeitticket. Der Ertrag pro Ersteintritt liege im Winter bei nur 14 Euro – der österreichweite Schnitt liege bei 23 Euro. Erst ab da, so grischconsulta, fange ein wirtschaftlicher Erfolg an.



Die Bergbahnsituation im Großraum Innsbruck gleicht der einer ständig wandernden Baustelle.

Montage: Tiroler Tageszeitung

In Summe wurden sieben Zukunftsvarianten ausgearbeitet, zwei „offensive“ und fünf „defensive“. Ausgeklammert wurden dabei die Nordkettenbahnen, der Glungezer und das Rangger Köpfl. Erste, weil sie laut Zegg als Ausflugsdestination bereits „klar positioniert“ und keinen größeren Investitionsbedarf aufweisen würde. Glungezer und Rangger Köpfl, weil sie die schlechteste Ist-Bewertung bekamen und daher „besser in ihrer heutigen Nische weiterarbeiten sollen – ohne

Fusion und größere Investitionen“. Am besten der Glungezer im Sommerbetrieb (Zirbenweg) und das Rangger Köpfl für den Rodelbetrieb.

1 Für die restlichen Anlagen und die Option der Bewahrung des Status quo die teuerste sei. Sowohl für Betreiber als auch für die öffentliche Hand. 110 Mio. € würden hier in Summe an nötigen Investitionen in den kommenden zehn Jahren anstehen. Mit allen bekanntesten Nachteilen: schwache Positionierung, zunehmender

Preiskampf, öffentliche Zuschüsse nach dem Gießkannenprinzip.

2 Der **offensive Ansatz** baut im Kern auf den bereits geplanten Zusammenschluss der Verbindung der Muttereralmbahnen mit der Axamer Lizum, der Erhalt der Patscherkofel-Pendelbahn ist inkludiert und gliedert sich in folgende zwei Varianten:

2a Hier soll zusätzlich der Patscherkofel im Vollbetrieb erhalten bleiben. Der Investitionsbedarf (auf zehn Jahre gerechnet) läge bei 69 Mio. €, der prognostizierte jährliche Abgang bei 3,59 Mio. €.

Investitionsbedarf: 47,78 Mio. €; Abgang: 2 Mio. €.

2f Die wohl dramatischste, aber kostengünstigste Variante würde die komplette Demontage der Axamer Lizum bedeuten. Investitionsbedarf: 16 Mio. €; Abgang: 352.900 Euro pro Jahr.

2g Hier sollte die Muttereralmbahn stillgelegt und der Patscherkofelbetrieb im Winter nur in der unteren Sektion erfolgen. Investitionsbedarf: 45 Mio. €; Abgangsprognose: 1,26 Mio. €.

Bei allen vorgelegten Varianten, so Studienautor Zegg, lägen die Refinanzierungsmöglichkeiten „weit unter dem Sollwert“. Das finanzielle Risiko sei bei 2a und 2b „sehr hoch“, zudem sei es „nicht nachhaltig realisierbar“. Auch die Schaffung von bis zu 10.000 Gästebetten im Mittelgebirge sei hierfür nötig. Modell 2c sei im Vergleich „betrieblich nachhaltiger“.

Als Alternative, so Zegg, sei der „Brückenschlag“, also die Verbindung von der Lizum in die Schlick über das Ruhegebiet der Kalkkögel im Auge zu behalten: „Das wäre ein Schwergewicht auf dem Markt.“ Und würde auch private Investoren anlocken. Ein Vorhaben, dem derzeit rechtlich eine Verordnung des Landes im Wege steht.

Noch gebe es keine Präferenzen, welche Variante anzustreben sei, sagt Innsbrucks BM Christine Oppitz-Plörer. Es gelte nun die Studie zu vertiefen und bis Mitte des nächsten Jahres bei allen Entscheidungsträgern zu einem einhelligen Kompromiss zu kommen.

Kurz zitiert

„Die Zahlen sind ernüchternd. Dass wir massiv Kapital aufnehmen müssen, ist noch nicht in allen Köpfen angekommen.“

Christine Oppitz-Plörer
(Bürgermeisterin Innsbruck, FI)

„Sieben Skigebiete sind zu viel. Drei bis vier reichen. Eine Verbindung Innsbruck-Stubai wäre ein Schwergewicht auf dem Markt.“

Roland Zegg
(GF grischconsulta)

„Bei uns wird es schwierig sein, für Varianten Geld aufzubringen, die eine Einschränkung des touristischen Angebots bedeuten.“

Karl Gostner
(Obmann TVB Innsbruck)

„Die Verbindung Lizum-Schlick wird in dieser Legislaturperiode kein Thema sein.“

Gerhard Fritz
(Planungsstadtrat, Grüne)

„Die Studie hat gezeigt, dass der ‚Brückenschlag‘ eine wirkliche Zukunftsoption ist.“

Franz Gruber
(Oppositionsstadtrat, ÖVP)



Studienautor Roland Zegg sprach gestern im Plenarsaal des Innsbrucker Gemeinderates Klartext.

Foto: Böhmi

2b Der Patscherkofel soll in diesem Modell im Winter nur im unteren Bereich betrieben werden. In logischer Konsequenz würde der Olympiaexpress-Sessellift stillgelegt und verkauft (möglich für 5 Mio. €). Investitionsbedarf: 64,8 Mio. €; Abgang/Jahr: 2,64 Mio. €.

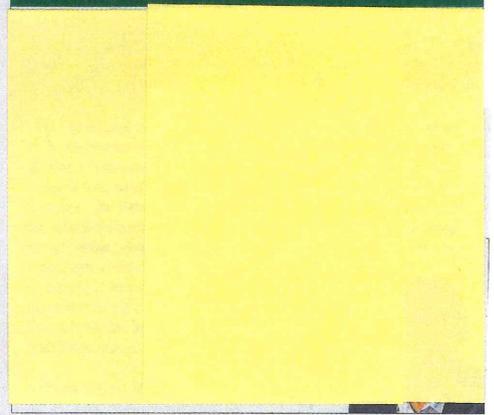
In den fünf **defensiven Varianten** wird der Zusammenschluss Mutters/Lizum NICHT vollzogen. Auch hier bleibt die Patscherkofel-Pendelbahn erhalten. Daraus resultieren folgende Modelle:

2c Der Winterbetrieb am Patscherkofel würde nur in der unteren Sektion erfolgen und eine „Desinvestition“ der im Verbund Muttereralmbahnen befindlichen Götzner Bahn empfohlen. Im Klartext: die Götzner Bahn würde demontiert und verkauft. Investitionsbedarf (auf zehn Jahre): 55,8 Mio. €; Abgang/Jahr: 1,47 Mio. €.

2d Lediglich die Götzner Bahn müsste stillgelegt werden. Investitionsbedarf: 53,97 Mio. €; Abgang: 3,1 Mio. €.

2e In diesem Modell würde die Muttereralmbahn zur Gänze abgebaut. In-

Kommentar



10.10.2013

Nicht alle fahren auf die Bergbahnen-Studie ab

Schröcksnadel übt scharfe Kritik an fehlenden Zukunftsplänen. Schroll weist Freizeitticket-Vorwurf zurück. Für Hörl ist Schlick einzige Option.

Innsbruck – Heftig reagiert Patscherkofel-Betreiber Peter Schröcksnadel auf die am Dienstag in Innsbruck präsentierte Bergbahnen-Studie der Schweizer Beratungsfirma „grischconsulta“: „Das ist sehr viel Unsinn für sehr viel Geld“, nimmt er sich insbesondere den Studienautor Roland Zegg vor. Er habe sich aus der laufenden Diskussion herausgenommen, wenn jetzt aber „ausgerechnet ein Schweizer – wo sich der Wintertourismus in der Schweiz seit Jahren auf Tal-fahrt befindet – uns eine Studie vorlegt, die keine Lösungen mit zukunftsweisenden Ansätzen vorsieht, nur Zusperrern“, wolle und könne er nicht mehr schweigen. Auch inhaltlich übt er Kritik an der Studie, weil auf lokale Bedürfnisse und Verhältnisse nicht eingegangen worden sei und zu allem Überdross mit Nordkettenbahn, Glungezer und Rangger Köpfl drei Anlagen überhaupt ausgeklammert blieben. Schröcksnadel: „Ich frage mich, warum ich seit 17 Jahren den Skibetrieb am Patscherkofel für die Innsbrucker aufrechterhalten habe, wenn das alles nichts wert ist?“ Der mächtige ÖSV-Chef nimmt Innsbrucks Bürgermeisterin Christine Oppitz-Plörer ausdrücklich von seiner Kritik aus, Roland Zeggs Ansichten über die Zukunft der Bergbahnen rund um Innsbruck hingegen seien „unglaublich. Ich brauche diese Studie nicht, weil das einzig zählbare Ergebnis – dass die Preise nicht in Ordnung sind und



Raus aus der Bergbahn-Sackgasse im Großraum Innsbruck – das wollen alle, nur der Weg ist noch offen. Foto: Böhm

wir eine Überkapazität haben – allen lange bekannt ist.“

Zumindest in Teilen kann der Chef der Nordkettenbahnen und Sprecher des Freizeittickets Thomas Schroll die Schröcksnadel-Kritik nachvollziehen. Auch er warnt davor, „das Rangger Köpfl und den Glungezer jetzt herauszunehmen und außen vor zu lassen“. Denn auch bei diesen beiden Bahnen stünden einmal Investitionen an. Und was dann? Generell begrüßt Schroll aber, dass mithilfe der Studie nun erstmals klare Fakten am Tisch liegen, „damit alle wissen, was wirklich die Ausgangslage ist“. Und diese ist, wie berichtet, nicht positiv. So kommt die Studie zum Schluss, dass, egal ob

Fusionen oder Schließungen angegangen würden, es am Ende doch immer einen Zuschussbedarf geben werde. Und das trotz nötiger Millioneninvestitionen. Dass aber, wie in der Studie behauptet, der Erfolg des Freizeittickets die Erlöse der einzelnen Bahnen schmälern würde, streitet Schroll ab: „Das liegt eher daran, dass wir keine konkurrenzfähigen Skigebiete haben, deren Preisstruktur schon seit Langem unter dem notwendigen Durchschnittserlös liegt.“

Für NR Franz Hörl, Obmann der Fachgruppen Seilbahnen in der Wirtschaftskammer, liege die logische Schlussfol-

gerung aus der Studie auf der Hand: „Der Brückenschlag (Verbindung Axamer Lizum über das Ruhegebiet Kalkkögel in die Schlick; Anm. d. Red.) ist der schonendste Eingriff mit dem höchsten Erfolgspotenzial für alle drei betroffenen Skigebiete, den Großraum Innsbruck und das Stubaital.“ Die kleine Verbindung der Lizum mit der Muttereralmbahn könne das Auslastungsproblem nicht lösen.

FPÖ-Landesobmann und Gemeinderat Markus Abwerzger fordert zwar eine stärkere Kooperation der Skigebiete, hält aber fest, dass „die Kalkkögel erhalten bleiben müssen“. (mz, mami)

Kommentar



Die Patscherkofelbahn soll auch die nächsten Jahre offen halten. Foto: Böhm

Nicht alle Lifte werden überleben

Planungsverband arbeitet mit Liftbetreibern im Großraum Innsbruck an zukunftsfähigem Konzept. Kofelbahn braucht Geld.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Vom Glungezer über den Patscherkofel, die Muttereralp, Lizum bis zum Rangger Köpfl. Ohne Tabus analysiert derzeit eine im Planungsverband Innsbruck und Umgebung eigens hierfür eingerichtete Arbeitsgruppe (inklusive der Touristiker) die Ist-Situation sowie die Zukunftsszenarien für die Bergbahnen im Großraum. Das verdeutlichte Innsbrucks BM Christine Oppitz-Plörer (FI) Mittwochabend den Iglern im Rahmen einer Sitzung des Stadtteilausschusses.

„Schröcksnadel hat mit dem Überleben des Glungezer gar nichts zu tun.“

Werner Nuding
(TVB-Obmann Hall-Wattens)

Unterschiedliche Betreiber, unterschiedliche Preise, unterschiedliche Öffnungszeiten – all das trage zur Kannibalisierung bei, so Oppitz-Plörer. Ziel der Arbeitsgruppe sei es daher, in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma „grischconsulta“ ein Zukunftsszenario für alle Bergbahnen in der Region zu entwickeln. Hierzu hätten die Liftbetreiber auch alle ihre Betriebszahlen offengelegt. Ein mögliches Ziel könne sein, eine Holding zu bilden. Die darin zu vereinigenden Bahnen könnten gemeinsam vermarktet und betriebswirt-

schaftlich optimiert werden.

Der dort ebenso vertretene Planungsstadtrat Gerhard Fritz gab unumwunden zu: „Es gibt unter diesen 42 Gemeinden eine ehrliche Diskussion, wie viele solcher Naherholungsgebiete es brauchen wird. Der eine oder andere ‚Bürgermeisterlift‘ wird aber dran glauben müssen.“ Nur eines stellten Oppitz-Plörer und Fritz vor den Iglern klar: „Der Patscherkofel ist nicht in Gefahr.“

Wie berichtet, verhandelt Innsbruck derzeit mit den Patscherkofelbahnen über eine Rückführung der Anlagen zur Stadt. „Ich bin guter Dinge, dass es zu einer guten Lösung kommen wird“, sagte Oppitz-Plörer. Laut Expertengutachten sei aber auch klar, dass die Patscherkofelbahn „zehn bis 15 Millionen Euro benötigt“, wolle man sie für die nächsten 50 Jahre fit machen. Offen sei auch, ob der Kofel eine reine (Ski-)Sportstätte werden solle oder ob die Bahn nur „als Nostalgiebahn“ weiterlaufen solle.

Indes verwehrt sich der Obmann des TVB Hall-Wattens Werner Nuding, dass Patscherkofel-Hausherr Peter Schröcksnadel auch am Glungezer das Sagen habe: „Er hat mit dem Überleben des Glungezer gar nichts zu tun.“ Man befinde sich lediglich in einer Kooperation bezüglich Logistik, Personal und Technik. Diese laufe aber demnächst aus. Und eine Fortführung sei aus heutiger Sicht nicht fix.

TIROLER TAGESZEITUNG
12.10.2013

„Für Unsinn nicht Kögel zerstören“

Heinrich Klier geht mit dem Zusammenschluss Lizum-Schlick, der Bergbahnenstudie und NR Franz Hörl hart ins Gericht.

Von Manfred Mitterwachauer

Stubai – Er gilt als Doyen der Tiroler Seilbahnszene. Heinrich Klier legte einst den Grundstein für den Wintertourismus am Stubai Gletscher. Über die aktuell wieder aufgeflamnte Diskussion um einen Zusammenschluss zwischen der Axamer Lizum und der Schlick 2000, also den viel zitierten „Brückenschlag“ ins Stubai, kann Klier aber nur den Kopf schütteln: „Das bringt keinen einzigen Quadratmeter neuer Skifläche.“



„Ich weiß nicht, wer diesen Zusammenschluss wirklich will – außer natürlich die Seilbahnfirmen.“

Heinrich Klier
(Seilbahnpionier)

Foto: Böhm

Immerhin müsste für die neue Verbindung das Ruhegebiet der Kalkkögel seilbahntechnisch erschlossen werden. „Nur das Seilbahnfahren interessiert aber keinen einzigen Gast“, vergleicht Klier im Gespräch mit der *TT* eine Seilbahn- mit einer Taxifahrt: „Da ist es doch auch egal, ob ich in einem BMW oder Mercedes sitze.“ Und weiters sei die Fahrt von Innsbruck via Lizum in die Schlick dreimal länger als direkt über die Autobahn nach Fulpmes.

Dem Gast komme es, wie Klier regelmäßige Kundenbefragungen am Stubai Glet-

scher zitiert, in erster Linie auf die Größe des Skigebietes an. Und genau hier stelle sich für ihn die Sinnfrage hinter dem Brückenschlag: „Wer will das?“ Klier'scher Nachsatz: „Außer vielleicht die Seilbahnfirmen, die die Anlage bauen sollen.“

Die Stubai Gletscherbahnen würden daher in das derzeitige „Wehgeheul“ nicht einstimmen – seit über 20 Jahren, so Klier, verzeichne man jährlich rund eine Million Fahrgäste.

Kliers Fazit, das er auch gestern NR Franz Hörl (ÖVP) – einem vehementen Verfechter des Verbindungsprojektes – in einer E-Mail nahelegte: „Der Brückenschlag ist ein großer Unsinn.“ Es sei daher „nicht einzusehen, wieso man dafür das Ruhegebiet Kalkkögel zerstören soll“. Hier gehe er, Klier, konform mit LHStv. Ingrid Felipe (Grüne) und FPÖ-Landesobmann Markus Abwerzger.

Bei der Bergbahnenstudie für den Großraum Innsbruck an sich hält es Klier mit Patscherkofel-Hausherr Peter Schröcksnadel. So solle sich der Schweizer Studienautor „zuerst einmal den Seilbahnsektor in der Schweiz anschauen, ehe er uns gute Ratschläge erteilt“. Noch am Donnerstag hatten sich TVB Innsbruck und BM Christine Oppitz-Plörer gegen Kritik an der Aussagekraft der Studie von „grischconsulta“ ausdrücklich verwehrt.

Auch Fritz Gurgiser erneuerte gestern via Blog auf *TT.com* seine Ablehnung des Projekts Brückenschlag. Derzeit sei dies nichts anderes als ein „glatter Rechtsbruch“, so Gurgiser.

Gerücht um Patscherkofelbahn: Talstation

„Todesstoß für

In wenigen Tagen soll präsentiert werden, wie es mit den Skigebieten rund um Innsbruck weitergeht. Zu vor macht eine wildes Gerücht bereits die Runde: Die Patscherkofelbahn-Talstation kommt weg, eine neue „Talstation“ soll oberhalb von Igls entstehen. Für die Tourismuswirtschaft in Igls käme das einem Todesstoß gleich.

Wie berichtet, will die Stadt Innsbruck Klarheit und vor allem Aufgabenteilung bei den Skigebieten rund um die Landeshauptstadt (Glungezer, Patscherkofel, Nordkette, Mutterer Alm, Rangger Köpfl) haben. Es könne nicht sein, dass alle Ähnliches oder gar das Gleiche anbieten, betonte Innsbrucks Bürgermeisterin Christine Oppitz-Pflörer

Sonntag, 15. September 2013

soll aufgelassen werden, kürzere, durchgehende Bahn ab Römerstraße

den Tourismus!“

sinnwörtlich kürzlich im „Krone“-Gespräch. Das heißt de facto, dass einige Skigebiete abspecken müssen. Gerüchten zu Folge trifft es auch die Talstation der Patscherkofelbahn. Das

ren Bereich einverstanden. Auch die anderen Skigebiete müssen ihren Tribut zollen, Details dazu sickerten aber noch keine durch.

unter Denkmalschutz stehende Gebäude soll zugesperrt werden, eine neue „Talstation“ oberhalb von Igls an der Römerstraße entstehen. Von dort soll dann

Fix hingegen ist, dass das Auflassen der Patscherkofel-Talstation dem Tourismus in Igls den Todesstoß versetzen würde. Denn derzeit genießt der Ort den Charme, dass Skisportler von ihrer Unterkunft zu Fuß mit der Ausrüstung durch den Ort zur Bahn marschieren können. Dieses idyllische Bild würde dann wohl verschwinden. „Wenn das so kommt, dann gute Nacht Tourismus in unserem Ort. Das würde der Tourismuswirtschaft in unserem Ort den Todesstoß versetzen“, schittelt ein alleingessener Iglener den Kopf.

VON CLAUDIA MEINERT

eine durchgehende Bahn auf den Kofel fahren (derzeit muss man umständlich umsteigen). Angeblich wären Anrainer, ein Golfplatzbetreiber, ja sogar Betreiber Peter Schrocksnadel mit dieser Variante, sprich dem Wegfall der Bahn im unter-



Die Talstation der Patscherkofelbahn könnte zuge

2 | Meinung

Leitartikel

Die Frage nach der Henne und dem Ei

Die Bergbahnen um Innsbruck sollen zukunftsfit werden. Politik und TVB suchen die Lösung in einer Studie, die derzeit kaum über altbekannte Vorschläge hinauskommt. Ob ein Masterplan vor der Klärung zentraler Details Sinn macht, bleibt fraglich.

Von Manfred Mitterwachauer

Die Bergbahnen rund um Innsbruck sind dem wirtschaftlichen Untergang geweiht. Zumindest dann, wenn sich am Status quo nichts ändert. Zu diesem wenig überraschenden Schluss kommt die Schweizer Studie im Auftrag von Stadt Innsbruck und dem Tourismusverband. Nicht nur einmal wurde in der jüngeren Vergangenheit mit öffentlichen Mitteln Feuerwehr gespielt. So bei der Rettung der Muttereralmbahn, des Glungezer oder aber auch der Pendelbahn am Patscherkofel. Fördersystem steckte hierbei keines dahinter, und wenn doch, dann nach dem Gießkannenprinzip. Denn nach bestem wirtschaftlichen Wissen vorzugehen

und den einen oder anderen Lift fallen zu lassen und zuzusperrern – dazu fehlte bis dato sowohl der Politik als auch den Touristern schlicht der Mumm.

Egal ob die seit Jahren in der planerischen Warteschleife befindliche Verbindung zwischen Muttereralm und Axamer Lizum realisiert wird, egal ob Götzner Bahn oder Glungezer geschlossen werden und egal ob der Skibetrieb am Patscherkofel, just zu den 50-Jahr-Feierlichkeiten der Olympischen Spiele 1964, regelrecht kassiert wird – in Summe können die Abgänge nicht wegfusioniert werden. Bestenfalls minimiert. Vorausgesetzt, es wird kräftig investiert und spezialisiert. Ausbau des Sommerprogramms und Ähnliches mehr schlägt die Studie vor – Notwendigkeiten,

die ob ihres Nachrichtenwertes keinen Aha-Effekt auszulösen wissen. Die Rede ist von bis zu 69 Millionen Euro für die nächsten zehn Jahre. Woher das Geld kommen soll – diese Frage bleibt, den vielfältigen Eigentümerstrukturen geschuldet, unbeantwortet.

Das Perfide an dem derzeitigen Dilemma ist, dass Stadt und TVB einerseits an einer großen Lösung pasteln wollen, ohne aber zugleich im Detail zu wissen, ob alle nötigen Puzzleteile auch zur Verfügung stehen werden. Als da wären die laufenden Rückkaufgespräche zu den Patscherkofelbahnen zwischen Stadt und Hausberg-Boss Peter Schrücksnadel. Letzterer hat der Stadt vergangenes Jahr die Rute ins Fenster gestellt. Kauf oder Abbau 2016. Die Zeit drängt. BM Christine Oppitz-Plöcher wird

kaum eine Mehrheit im Gemeinderat für eine Millonenninvestition erwärmen können, wenn unklar ist, ob der Patscherkofel als Ganzes überhaupt überleben soll. Oder die Muttereralm. Für die Finanzierung der Verbindung fehlt es immer noch an Willigen. Für die vorgelegten Zukunftsoptionen ist der Zusammenschluss aber zentral. Was also zuerst: Masterplan oder Lösung im Detail? Eine Frage wie nach Henne und Ei.

Lesen Sie dazu mehr im Lokalteil

manfred.mitterwachauer@t.com



Sonntag, 21. Juli 2013

Die Bürgermeisterin antwortet auf Leserbrief

Sehr geehrter Herr Schmidt-Corten, es freut mich, dass Sie sich Gedanken über die Zukunft unserer Stadt machen und diese äußern, gerade deshalb möchte ich mich zu Ihrem Leserbrief vom 8. Juli in der „Tiroler Krone“, „Verwirrspiel um die Patscherkofelbahn“ äußern: Vorweg kann ich Ihnen versichern, dass die von mir bei der Sitzung des Stadtteilausschusses Iglis am 26. Juni getätigten Aussagen zur Patscherkofelbahn in keiner Weise dazu gedient haben, die Iglis bei Laune zu halten. Vielmehr ist für mich der Erhalt ein zentrales Anliegen. Es stimmt, dass derzeit für die Aufstiegs Hilfen im Großraum Innsbruck Zukunftskonzepte erarbeitet werden. Ziel ist, diese wichtigen Naherholungsgebiete auch in Zukunft sinnvoll zu betreiben und zu erhalten. Wie in der Ausschusssitzung mitgeteilt, ist es unser übergeordnetes Ziel, mit den unterschiedlichen Betreibern Abstimmungen zu erreichen. Es fanden schon Gespräche im Rahmen des Planungsverbandes statt, die nun über dem Sommer in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband intensiviert werden.

Die kolportierte Schließung der Patscherkofelbahn steht in keinem Zusammenhang mit dem derzeitigen Gesprächsstand zwischen Betreibern, Tourismusverband, Planungsverband und Politik. Solche Aussagen wurden in dieser Form nie getätigt und entsprechen nicht meiner Meinung. Als Innsbruckerin und selbst begeisterte (Winter-)Alpensportlerin weiß ich um den Wert des Patscherkofels für die Bevölkerung, für die Wirtschaft und insbesondere natürlich für den Tourismus. Es ist mir als Bürgermeisterin ein Herzensanliegen, unseren „Hausberg“ als Naherholungsgebiet für unserer Familien auch in Zukunft zu erhalten. Ich kann Ihnen versichern, dass ich alles in meiner Möglichkeit stehende unterneh-

BRIEFE

an die Tiroler Krone

Schusterbergweg 86, 6020 Innsbruck; tiroler@kronenzeitung.at

men werde, diese auch für nachfolgende Generationen sicherzustellen.

Christine Oppitz-Plörer



Der Erhalt der Patscherkofelbahn ist für die Innsbrucker Bürgermeisterin ein zentrales Anliegen.

„ÖSTERREICH“
18.9.2013

Schröcksnadel betont:

„Bahn muss in Iglis bleiben!“

„Mit mir hat nie jemand gesprochen“, betont ÖSV-Präsident Peter Schröcksnadel zur Debatte rund um angebliche geheime Pläne zur Verlegung der Talstation der Patscherkofel-Pendelbahn. „Dass ich die Gondelbahn an die Römerstraße verlegen will, ist eine böartige Unterstellung. Das habe ich nie gesagt. Im Gegenteil: Ich war es, der sich bei der Übernahme der Bahn vor 17 Jahren für die Erhaltung der Gondelbahn für den Standorte Iglis stark gemacht hat. Ich bin der Meinung, Iglis muss auch weiterhin an die Gondelbahn angebunden sein“, sagt Schröcksnadel.

In VP regt sich Widerstand gegen grünes Kalkkögel-Nein

Ruhegebiet Kalkkögel sorgt für Koalitionskrach. Axams-BM und LA Rudolf Nagl übt harsche Kritik an Grünen und verweist auf koalitionsfreien Raum.

Von Peter Nindler

Innsbruck – Die Reaktion auf das Nein von Umweltreferentin LHStv. Ingrid Felipe (Grüne) zur geforderten Änderung des Ruhegebiets Kalkkögel für den Zusammenschluss der Skigebiete Axamer Lizum und Schlick war zu erwarten. Und sie fiel heftig aus. Der Axamer Bürgermeister und VP-Abgeordnete Rudolf Nagl ist Befürworter und treibende Kraft für den Brückenschlag mit einer Seilbahn über die Kalkkögel. Er wirft den Grünen Ignoranz vor. „Sie negieren sogar die Ergebnisse der jüngst präsentierten Bergbahnstudie.“ Diese würde klar die Errichtung eines Großraumski-gebiets befürworten. „Unsere jahrelangen Bemühungen für den Zusammenschluss der beiden Skigebiete werden mit der Studie fundiert untermauert“, fühlt sich Nagl bestätigt.

Offen geht der ÖVP-Mandatar auf Distanz zum Juniorpartner in der Regierung. „Es kann nicht sein, dass eine politische Gruppierung wie die Grünen, die mit uns mitregiert, was im Land passieren soll und was nicht.“ Man habe vereinbart, dass die Frage Schlick-Lizum im koalitionsfreien Raum beantwortet werden soll. „Wenn sich im Landtag eine Mehrheit findet, was ich hoffe, darf dies nicht einfach von der zuständigen Landeshauptmannstellvertreterin ignoriert werden. Das wird wohl nicht gehen.“ Für Nagl stellt sich deshalb die Frage, „wofür wir dann über-



In Tirol sind derzeit acht Ruhegebiete ausgewiesen. 1983 wurden die Kalkkögel zum Schutzgebiet erklärt. Foto: Böhm

haupt ein Koalitionseinverständnis benötigen?“

Ob der Konfliktzone mit den Grünen hält sich die Freude über die wieder aufgeflamte Debatte über den Zusammenschluss der beiden Skigebiete über die Kalkkögel in der ÖVP aber insgesamt in Grenzen. LH Günther Platter fordert von den Projektbetreibern ein Finanzierungskonzept, bevor weitere Schritte gesetzt werden sollen. Von einem Zuspitzen der Auseinandersetzung über die Kalkkögel hält er nichts, schließlich gibt es auch prominente Kritiker des Vorhabens wie den Seilbahnpionier und Gründer der Stubai Gletscherbahnen, Heinrich Klier.

VP-Wirtschaftsbundob-

mann Jürgen Bodenseer spricht sich hingegen für einen offenen Dialog aus. „Ein Ruhegebiet sollte wegen zweier Liftstützen nicht unverrückbar sein, vielmehr könnten alternativ zusätzliche Ruhegebietszonen ausgewiesen werden.“ Letztlich benötige es ein umfassendes Konzept für die Skigebiete im Großraum Innsbruck, meint Bodenseer.

Für FP-Klubchef LA Gerald Hauser ist ein Großraumski-gebiet in Innsbruck für die Bevölkerung und den Tourismus unbedingt notwendig. „Bei einem Zusammenschluss sind die Kalkkögel unberührt zu lassen. Das ist möglich, wenn man sich anstrengt.“

Ruhegebiet Kalkkögel



Für Schlick-Lizum müsste das Ruhegebiet geändert werden. Foto: Böhm

Ruhegebiet Kalkkögel. Das Ruhegebiet Kalkkögel mit 77,7 Quadratkilometern wurde 1983 von der Landesregierung verordnet, um eine noch wilde und ursprüngliche Bergwelt im Nahbereich von Innsbruck zu erhalten.

Keine Seilbahnen. In Ruhegebieten ist die Errichtung von Seilbahnen verboten.

Der Verbindungsfunke zündet wieder

Die Befürworter des „Brückenschlags“, der Verbindung von der Lizum in die Schlick, wittern nach der ernüchternden Bergbahnenstudie Morgenluft. BM Peer wirft Schröcksnadel nach Kritik „Kantönligeist“ vor.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Das Feuer brennt wieder. Jenes in den Augen derer, die endlich den lufttechnischen Brückenschlag zwischen der Axamer Lizum und der Schlick 2000 über die Kalkkögel vollziehen wollen. Der neue Zweckoptimismus resultiert aus dem Zwischenergebnis der am Dienstag präsentierten Bergbahnenstudie für den Großraum Innsbruck.

Wie berichtet, konstatierte das Schweizer Beratungsunternehmen grischconsulta auf Basis betriebsinterner Kennzahlen von Glungezer, Patscherkofel, Muttereralmbahnen, Axamer Lizum, Rangger Köpfl und Nordkettenbahnen, dass den Aufstiegshilfen auch in naher Zukunft keine rosigen Zeiten ins Haus stehen werden. Sehr wohl aber böte sich mit dem Brückenschlag die Chance, so Studienautor Roland Zegg, das für den wirtschaftlichen Erfolg so nötige neue „Schwergewicht auf dem Markt“ zu schaffen. Dem

steht aber noch die Ruhegebietsverordnung des Landes zu den Kalkkögeln und auch das Nein des grünen Koalitionspartners auf Landesebene im Wege. Zegg weiß das und führt vergleichend das Projekt Arosa-Lenzerheide über das Schutzgebiet Urtdental in der Schweiz an. „Es hat zwanzig Jahre gebraucht, aber diese Verbindung wird in Betrieb gehen.“

„Wenn die Schröcksnadel'sche Blockade aufgeht, dann verbrennen wir privates und öffentliches Geld.“

Hansjörg Peer
(Bürgermeister Mutters)

Es verwunderte gestern also wenig, dass sich die zentralen Proponenten des Brückenschlags auf Patscherkofel-Hausherr Peter Schröcksnadel einzuschließen versuchten. Hatte selbiger doch via TT die Studie als „Unsinn“ bezeichnet, die noch dazu keine neuen Ergebnisse liefere.

„Wir und der gesamte Zentralraum können es uns nicht leisten, auf Grund von Egoismen einzelner – zugegeben sehr mächtiger – Personen wichtige Zukunftsprojekte nicht anzugehen“, sagte der Mutterer BM Hansjörg Peer. Immerhin sei Schröcksnadel selbst in den vergangenen Jahren „großzügig mit öffentlicher Unterstützung bedacht“ worden. Es läge klar auf der Hand, dass zuerst die Verbindung Mutters-Lizum und hernach ins Stubaital erst jene Potenziale auszuschöpfen in der Lage sei, die „am Ende die wirtschaftliche Zukunft der touristischen Infrastruktur auch im Großraum Innsbruck“ sicherstelle. Peer empfiehlt daher Schröcksnadel, seinen „Kantönligeist“ abzulegen. Und auch der Planungsverbandsobmann des Westlichen Mittelgebirges, Rudolf Nagl, betont, dass der Brückenschlag die einzig „sinnvolle Chance“ sei.

Verwundert ob der Schröcksnadel'schen Attacke zeigt sich auch der Vorstand der Axamer Lizum, Reinhard Wieser, zumal „die Vertreter des Patscherkofels in keiner der Sitzungen die grischconsulta als inkompetent noch ungeeignet bezeichnet“ hätten. Obwohl Wieser festhält, dass die Studienautoren den Bergbahnen noch eine Einschätzung zu den aufgezeigten Zukunftsoptionen „schuldig“ seien, sei das Ergebnis zwar „ernüchternd, aber sachlich fundiert“. Für die Axamer Lizum stellt Wieser aber eines klar: Auch wenn die Anlagen veraltet seien, so hätten sie



Wolkenschwaden um die Kalkkögel: Die Befürworter der Verbindung in die Schlick sehen Licht am Horizont. Foto: Böhm

„bei Weitem das größte Potenzial“. Die Verbindung mit der Muttereralmbahnen sei „wirtschaftlich darstellbar“, könne aber „nicht alle Probleme lösen“. Umso mehr sei sie als Initialzündung für weitere Investitionen zu sehen. Die da heißen: rüber ins Stubaital!

Als Werbetrömmel für den heiß diskutierten Brückenschlag will Innsbrucks BM Christine Oppitz-Plörer die Studie aber nicht verstanden wissen: „Das wäre viel zu kurz gegriffen.“ Das Einzigartige an der Studie sei vielmehr, dass „erstmal seit Jahrzehnte alle Bahnbetreiber dazu bereit waren, ihre Zahlen offenzulegen“. Das sei auch als

Wertschätzung gegenüber der in Branchenkreisen anerkannten Firma grischconsulta zu verstehen.

TVB-Obmann Karl Gostner legt hierzu nach. Die Studie habe gerade zur Verbindung Lizum-Schlick „noch keine fundierte Aussage“ getroffen. Vielmehr hätte die ARGE Brückenschlag grischconsulta diesbezüglich mit einer eigenen Prüfung beauftragt. Des Weiteren gibt Gostner ein klares Bekenntnis zum Patscherkofel ab. Die in Varianten angedachte Teilschließung „streben wir nicht an“. Vielmehr sei das definierte Ziel, dass Patscherkofel, Muttereralmbahnen und die

Lizum enger zusammenarbeiten sollen – möglicherweise auch in einer Holding. Noch vor einer großen Lösung sei aber rasch „in kleinen Schritten zu denken“. So wolle man sich zwischen Muttereralmbahn und Lizum „preislich nicht mehr unterbieten“.

Nicht aus der Ruhe lassen bringen will sich indes BM Josef Gatt aus Tulfes. Hat doch die Studie die hauseigene Glungezerbahn aufgrund schlechter Ist-Werte von allen gemeinsamen Zukunftsvarianten ausgeschlossen: „Das Problem liegt nicht beim Glungezer. Wieso soll man einen Lift zusperrern, nur damit andere mehr Gäste haben?“

Kommentar

Logische Muster

Von Manfred Mitterwachauer

Wieso wurde die Bergbahnenstudie für den Großraum Innsbruck just zum jetzigen Zeitpunkt öffentlich vorgestellt? Zumindest es sich nur um einen Zwischenbericht handelt. Aufgrund des Fehlens klar gewichteter Lösungsvorschläge samt dazugehöriger, ebenso klarer Zielvorgaben kann jede Seite das jeweils für sich passende (Zwischen-)Ergebnis herauslesen. Diese Reaktionsmuster waren vorhersehbar. Das aus betriebswirtschaftlicher Sicht erstellte Papier droht nun im großen Aktenvernichter der Politik in kleine Fetzen gerissen zu werden. Lange bevor der Endbericht freigegeben ist. Allen voran wurde mit der Veröffentlichung der Streit um die Verbindung Lizum-Schlick erneut vom Zaun gebrochen. Ob bewusst oder unbewusst, sei dahingestellt. Das Projekt ist derzeit rechtlich kaum genehmigungsfähig. Egal. Die Debatte ist von Neuem eröffnet.



Wer hat an der Parkuhr gedreht? Pitscheider verteidigt die Reform. Foto: Böhm



TIROLER TAGESZEITUNG

Patscherkofelbahn: Neubau nicht rentabel

Wie wird die Pendelbahn in Igls zukunftsfit? Eine Expertise ortet in einer moderaten Modernisierung der bestehenden Anlage die größten Chancen.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck, Igls – Was passiert mit der Patscherkofelbahn ab 2016? Mit diesem Jahr läuft die Betriebspflicht der Pendelbahn aus. Patscherkofel-Hausherr Peter Schröcksnadel hat bereits angekündigt, die Anlage verkaufen zu wollen. Bürgermeisterin Christine Oppitz-Plörer wäre nicht abgeneigt. Seit geraumer Zeit laufen die Gespräche. Offiziell will zum Verhandlungsstand niemand eine Stellungnahme abgeben. Nur so viel: Man sei auf einem guten Weg.

Neben der Frage, wem die Pendelbahn künftig gehört, ist aber auch jene, in welcher Form die Anlage in die Zukunft gondeln soll, zentral.

Hierzu hat Schröcksnadel eine Expertise bei Werner Laimgruber, dem pensionierten, langjährigen Geschäftsführer der Patscherkofelbahnen und Kenner der Seilbahnszene, in Auftrag gegeben. Laimgruber analysiert die Ist-Situation und entwickelt anhand diverser Rahmenbedingungen verschiedene Zukunftsvarianten:

1 Neubau: Weder die komplette Neuerrichtung der Pendelbahn noch jene einer Einseilumlaufbahn seien für den Patscherkofel sinnvoll, führt Laimgruber aus. Gegen den Pendelbahn-Neubau spreche u. a., dass die bestehenden Stationen unter Denkmalschutz stehen und nicht abgetragen werden können. Weiters sei eine neue Trassierung nicht realisierbar. Zentral sei, dass sich hier „ein unvertretbares Missverhältnis zwischen Kosten und Nutzen ergeben“ würde. Der Investitionsaufwand läge bei mindestens 16 Mio. €. Die Schaffung noch größerer Wagenkapazitäten sei kontraproduktiv, nicht nur weil sie das derzeitige Vier-Wagen-System und somit auch die Mittelstation in Frage stellen würde, sondern auch laut Laimgruber nicht notwendig. Denn im Winter sei die 4er-Sesselbahn „Olympiaexpress“ der effizientere Zubringer und im Sommer reiche die bestehende Kapazität aus.

Studie zu Bergbahnen steht an

Innsbruck – Einen Blick auf die teils schwierige Situation der Bergbahnen im Großraum Innsbruck hat in den vergangenen Monaten das Schweizer Beratungsunternehmen „grisch-consulta“ geworfen, die TT berichtete. Ziel ist es, Strategien zu entwickeln, um die Anlagen auf Sicht überlebensfähig zu machen. Hierzu legten die Skigebiete Glungezer, Patscherkofel, Muttereralp, Axamer Lizum, Nordkettenbahnen und Rangger Köpfl ihre Zahlen offen. Eine Präsentation dieser in Fachkreisen heiß erwarteten Studie wurde noch für diesen Herbst angekündigt. (mami)

Eine Einseilumlaufbahn indes sei in der technischen Umsetzung (Golfplatzüberquerung, Windanfälligkeit, mehr Stützen, größere Stationen) mehr als problematisch.

2 Generalumbau: Ein Umbau der Pendelbahn mit größeren Kabinen und höherer Fahrgeschwindigkeit benötige größere Adaptierungen fast aller Teilsysteme der Anlage und käme den Neubaukosten mit bis zu 15 Mio. € nahe. Auch eine Teilung der Strecke in zwei selbstständige Abschnitte wäre mit Kosten von bis zu 26 Mio. € verbunden und somit „unwirtschaftlich“, wie es in der Expertise heißt.

3 Modernisierung: Laimgruber schlägt daher vor, die Pendelbahn durch den Einsatz neuer Panoramakabinen, ohne Änderung der Teilsysteme und ohne größere Umbauarbeiten in den Stationsgebäuden zukunftsfit zu machen. Der geschätzte Kostenrahmen für diese Variante wird mit rund 3,5 Mio. € angegeben. Als Referenz-



Wohin geht die Reise? Die Patscherkofelbahn in Igls hat schon bessere Zeiten erlebt. Hinter den Kulissen wird über den Verkauf an die Stadt verhandelt. Aber auch technisch benötigt es neue Wege. Foto: Mitterwachauer

anlage dient die 2009 revitalisierte Schmittenhöhebahn in Zell am See in Salzburg (siehe kleines Bild) mit von Porsche gestylten Kabinen. Die Nachteile der Modernisierungsvariante (keine imposante neue Anlage, leicht reduzierte Förderkapazität von 40 auf 35 Personen/Wagen; Fortbestehen des Umsteigens in der Mittelstation) würden durch die Vorteile (kurze Bauzeit, kostengünstig, keine Änderung der Teilsysteme) wettgemacht, heißt es. Diese Variante sichere einerseits eine „vernünftige Kostenstruktur und niedrige Betriebskosten“, andererseits werde aber auch der historische Charakter der Bahn bewahrt.



Werner Laimgruber fordert rasche Entscheidung. Foto: Böhmi

„Müssen Einheimische erreichen“

Innsbruck – Von 2002 bis 2010 war Werner Laimgruber Geschäftsführer der Patscherkofelbahnen und hatte zuvor auch als Vorstand der Dachsteinbahnen jede Menge mit Pendelseilbahnen zu tun. Im Gespräch mit der *Tiroler Tageszeitung* betont Laimgruber, dass es speziell für die Zukunft am Patscherkofel „nicht um eine schwerpunktmäßig touristische Entwicklung gehen sollte, sondern darum, das einheimische Publikum zu erreichen“. Der Hausberg solle als intakter Naherholungsraum und „tadelloses Skigebiet“ erhalten bleiben. Wichtig sei jetzt „eine rasche Entscheidung“. (mami)



Die Schmittenhöhebahn mit ihren Porsche-Kabinen. Foto: Schmittenhöhebahn AG

Kommentar

Spannende Antworten

Von Manfred Mitterwachauer

Die nächsten Monate werden spannend. Es ist zu erwarten, dass alle Zukunftsvarianten für die Patscherkofelbahn auf den Tisch kommen. Es wird zu klären sein, ob und unter welchen Voraussetzungen die Stadt das Angebot von Peter Schröcksnadel, die Bahn abzugeben, anzunehmen bereit ist. Eine Millionen-Investition, deren sich Innsbruck kaum entziehen wird können, zumal die Notwendigkeit deren Fortbestandes für Tourismus und Einheimische von Seiten der Politik und des TVB unbestritten ist. Doch wer kann und will die Bahn betreiben? Welche konzeptionelle Ausrichtung wird angestrebt? Das sind Fragen, die man sich insbesondere von der Schweizer Studie zur Situation der Bergbahnen im Großraum Innsbruck erhofft. Diese wird mit Sicherheit auf viele Fragen Antworten bieten. Ob sich daraus aber realisierbare Lösungen ableiten lassen, bleibt abzuwarten.

