

12. April 2016

Im Gespräch mit der IG Bürgerinitiativen

Am 12. April fand auf Einladung von Bürgermeisterin Mag.^a Christine Oppitz-Plörer ein Treffen der Stadtregierung mit der Interessengemeinschaft (IG) Bürgerinitiativen statt. Die Antworten auf ihre im Vorfeld vorgelegten Fragekataloge werden hiermit auch schriftlich, für die breite Bevölkerung zum Nachlesen, veröffentlicht:

Teil 4/5 zu Patscherkofelbahn

- 1) Wurde eine detaillierte, fachmännische Überprüfung der alten Patscherkofelseilbahn von einem unabhängigen Sachverständigen in Bezug auf eine mögliche Weiterführung der alten Bahn und auf die bevorstehende Konzessions-Neuverleihung in Auftrag gegeben, um den genauen möglichen Kostenaufwand zu eruieren?

Die detaillierten, fachmännischen Überprüfungen der alten Patscherkofelseilbahn wurden von unabhängigen Sachverständigen geprüft: Bereits im August 2012 prüfte das Seilbahnbüro Schupfer den unmittelbaren Sanierungsaufwand eines Neubaus mit zwei Teilstrecken bzw. einer durchgehenden Bahn ohne Zwischenstation. Bei einer Förderleistung von lediglich rund 600 bis 650 Personen pro Stunde (vgl. Patscherkofelbahn neu 2400 Personen pro Stunde) hätte sich ein Sanierungs- und Neubaubedarf zwischen 14,7 Mio. und 22,5 Mio. Euro ergeben. Dies beinhaltet noch keine Planungskosten.

Ein weiterer Sachverständigenbericht wurde im Zuge der von Tourismusverband und Stadt Innsbruck beauftragten Grischconsulta-Studie erstellt. In dieser ist in allen Varianten – mit oder ohne große Verbindungen zwischen Axamer Lizum und Stubaital – der Investitions- und Reinvestitionsbedarf auf den Anlagen des Patscherkofels mit 25,5 Mio. Euro angegeben.

In einem weiteren Gutachten bzw. Bericht des Seilbahn- und Tourismusexperten DKfm. Werner Laimgruber wurde festgestellt, dass der Investitionsaufwand für eine neue Pendelbahn mindestens 16 Mio. Euro betragen würde.

Alternativ wurde von Herrn Laimgruber eine Minimalvariante geprüft, nämlich der Austausch der vier Kabinen. Dann könnte die alte Bahn, vorausgesetzt keine weiteren Mängel kommen dazu, noch vier Jahre betrieben werden. Das alleine würde 3,5 Mio. Euro kosten. Diese kurzfristige Variante wäre damit nicht nur unverhältnismäßig teuer, sondern brächte auch eine massive Kapazitätsreduktion auf lediglich 350 Personen pro Stunde. Im Vergleich dazu beträgt die derzeitige Kapazität im Winterbetrieb 2.400 Personen mit allen Anlagen. Ebenso nicht umfasst wären Investition für die vom Abrutschen

bedrohte Bergstation sowie die barrierefreie und behindertengerechte Ausgestaltung der Mittelstation und der Talstation.

Ziel aller Investitionen am Patscherkofel ist es jedenfalls, die von den InnsbruckerInnen gewünschte und vom Gemeinderat und beschlossene Sicherung des Winter- und Sommerbetriebs durch einen laufenden, wirtschaftlichen Bahn-Betrieb zu gewährleisten.

2) Wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für die geplanten Investitionen für die neue Patscherkofelbahn durchgeführt (Kauf 10,7 Mio. Euro + zusätzlich 41 Mio. Euro)?

Die Investitionskosten für die Patscherkofelbahn betragen rund 14 Mio. Euro für Seilbahntechnik und rund 13 Mio. Euro für Gebäude und Architektur. Oberster Prämisse ist, den laufenden, wirtschaftlichen Betrieb für den Patscherkofel, der eine sehr große Naherholungsfunktion für die Bevölkerung hat, sicherzustellen. Dies wurde auf Basis des Zahlenmaterials des bisherigen Betreibers geprüft. Vor diesem Hintergrund ist die Reduzierung des Anlagenparks mit derzeit sieben Anlagen am Patscherkofel dringend erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die Investition nicht mit großen touristischen Einrichtungen in anderen Tiroler Gebieten vergleichbar.

Die langfristige Wirtschaftlichkeit für die geplanten Investitionen ergibt sich darüber hinaus aus dem Mehrwert und dem Wunsch der InnsbruckerInnen, den Patscherkofel als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung im Sommer und Winter zu sichern.

3) Werden für die geplanten Millionen-Investitionskosten am Patscherkofel zusätzliche Schulden von der Stadt Innsbruck aufgenommen?

Die Stadt Innsbruck investiert alleine in den Jahren 2015 und 2016 nahezu 200 Mio. Euro in Infrastrukturprojekte für die InnsbruckerInnen, dazu kommen noch die Investitionsprojekte der Innsbrucker Immobiliengesellschaft, deren Volumen 2015 und 2016 rd. 150 Mio. Euro beträgt.

Zu den aktuellen Großprojekten zählen u.a. Straßen- und Regionalbahn, Kletterzentrum, Haus der Musik, Wohn- und Pflegeheime, Schulen, Kindergärten, Sportplätze, MCI-Neu, Straßenausbau und -sanierung, Grundstückssicherungen für die Umsetzung des Campagnereiterareals mit 1.000 Wohnungen, Vereinsheime, Umbrüggler-Alm, Feuerwehrreinrichtungen für die Berufsfeuerwehr und Freiwillige Feuerwehr, Kanalbauoffensive sowie auch für das Projekt Naherholungsraum Patscherkofel.

Für welches Projekt in diesen Mitteln eine Eigenfinanzierung bzw. anderenfalls eine Fremdfinanzierung vorgenommen wird, ist eine finanzielle Frage, die im Zusammenhang mit den Möglichkeiten des Stabilitätspaktes zu lösen ist.

Die städtische Investitionsoffensive wurde z.B. im Jahr 2015 mit 80 Prozent aus laufenden Mitteln und Eigenmitteln der Stadt Innsbruck finanziert und zu 20 Prozent mit Darlehen. Vor diesem Hintergrund ist die solide Finanzierung von langfristigen Investitionen belegt.

4) Hat die Innsbrucker Stadtregierung die geplanten Auswirkungen und Eingriffe auf Umwelt und Natur in diesem hochsensiblen Bereich des Patscherkofels im Vorfeld überlegt und überprüfen lassen?

Wie jede andere Tätigkeit und Infrastrukturmaßnahme im Naturgebiet unterliegen auch die Maßnahmen für den Patscherkofel-Neubau den strengen, detaillierten Überprüfungen und Nachprüfungen der entsprechenden Abteilungen im Amt der Tiroler Landesregierung, dazu gehören etwa Naturschutz, Seilbahnrecht und Wasserrecht.