



PRESSE EINLADUNG

DIE ALTERNATIVE ZUR NORDKETTENBAHN

Vom Stadtzentrum auf die Nordkette MP 2003

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund vieler Aufforderungen seitens der Architektenkollegen, Freiberufler, Geschäftspartner, Unternehmer, Touristiker, Tourismusberater, vieler Freunde, Seegruben-Anbeter, Bürger von Innsbruck, die Hungerburgler und Politiker aus „allen“ Fraktionen, die mich laufend ansprechen, bin ich ersucht worden am Projekt Seegrubenbahn weiterzumachen. Ich hatte das Gefühl, dass das jetzige Projekt, die Wünsche der gesamten Bevölkerung nicht erfüllt. Ich selbst habe an einigen Lösungen intensiv mitgewirkt, an denen ich gescheitert bin. (Knollexpress mit meinem Vater, die Innligne und der Coaster.at) Der Wunsch in unserer einmaligen Situation in Innsbruck, vom Stadtzentrum auf die Seegrube zu kommen, war bis jetzt technisch nicht lösbar. Es ist eine große Chance für die Stadt Innsbruck, für die Bürger der Stadt, für die Touristiker, für die Betroffenen und den Entscheidungsträgern, sich dieser Lösung nochmals anzunehmen. Es ist noch nicht zu spät, sich mit einer ausgereiften Alternative zu Beschäftigen – auch wenn es zeitlich eng wird – das ist für mich keine politische Frage - betonierte sehr schnell, es bleibt aber ewig bestehen – ein ungeliebtes Fragment einer nicht erfüllten Gesamtlösung. Die bisherigen Lösungen waren jedoch die positiven Wegbereiter.

Auf Grund der intensiven Beschäftigung mit Linearmotoren seitens TALPINO ÖKO TRANS® in Zusammenarbeit mit internationalen Spezialisten und namhaften Herstellern von Personentransportanlagen ähnlicher Bauweisen, ist in den letzten Wochen der Durchbruch gelungen. Mit TALPINOlight® wurden die vielen Einzelprobleme, mit der auch das bestehende Projekt der Haselsteiner-Gruppe zu kämpfen hat, erstmals gelöst.

Zur Präsentation des Projektes darf ich Sie am Dienstag den 27. September 2005 um 11 Uhr in das Löwenhaus am Rennweg in Innsbruck einladen.

Es würde mich freuen, wenn Sie Ihr Interesse bekunden.

Meiner Stadt Innsbruck zu Liebe
Architekt DI Michael Prachensky

Für Rückfragen:
handy 0664 30 84 512

michael@prachensky.com

www.prachensky.com

**Presstext zur Pressekonferenz –
QUO VADIS Nordkettenbahn Innsbruck
Architekt DI Michael Prachensky
Dienstag, den 27. September 2005
um 11 UHR im Löwenhaus in Innsbruck**

Es geht einfach darum, für die Erschließung der Nordkette und des Alpenpark Karwendel die beste Lösung primär für den Innsbrucker Bürger und für unsere Gäste zu finden.

Es gibt keine Stadt der Welt, die die einmalige Chance besitzt, direkt vom Stadtzentrum auf die Bergspitzen zu kommen. Ich verweise auf ähnliche Konzepte, wie den Aussichtspunkt des Jungfraujochs, auf den täglich bis zu 7000 Personen mit der Zahnradbahn hinauffahren, um diese Aussicht zu genießen. Es gibt weltweit viele Beispiele dafür, die man sich ansehen sollte, damit man den Mut bekommt, für die Stadt Innsbruck etwas Besonderes und Nachhaltiges einzubringen.

Seit Jahren habe ich an dieser Vision und an der Umsetzung der Antriebstechnik für Transportsysteme mit den notwendigen Spezialisten europaweit zusammengearbeitet und kann es der Öffentlichkeit erst jetzt realistisch für eine Umsetzung präsentieren. Die größte Technologiesprung war die Umsetzung der Magnetmotortechnik (LIM Technik) in diesen Wochen, woraus sich als Ergebnis der TALPINO ÖKO TRANS® Studien seit dem Jahre 2003 sich zum System entwickelte. Das heißt, die Einzelkabinen des People Moversystems TALPINO *light*® können jetzt erstmalig ohne schwere Hochleistungsbatterien und Elektromotoren wirtschaftlich gebaut werden. Die Stromübertragung erfolgt induktiv.

Firmenkonsortium:

Um dieses Projekt zu Realisieren, arbeite ich mit namhaften europäischen Herstellern von Personentransportanlagen zusammen. Wir sehen eine große Zukunft in dieser Entwicklung für den Personentransport im urbanen Bereich, im Naherholungsbereich, im Bergbereich bzw. im international großen Ausstellungs- bzw. Veranstaltungsbereich in den People Mover Systemen sieht. (Bundesgartenschau, EXPO, WM, OLYMPISCHE SPIELE)

Das Nordkettenbahnprojekt NEU – NKB 2005

Seit vielen Jahren habe ich mich mit der Erschließung der Nordkette befasst und diese planlich entworfen:

- Der Knollexpress von der Innstrasse direkt auf die Seegrube 1985 (Hubert und Michael Prachensky)
- Gesamtkonzept Alpenpark Karwendel mit dem Südtor zu Innsbruck (Michael Prachensky 1998)

- Die Ininline – dem Herzog Otto Ufer entlang (Michael Prachensky 2000)
- Das People Mover System mit www.coaster.at – und die Trassenplanung von Michael Prachensky 2004 für die Verbindung Kongresshaus – Hungerburg. Wegen dem hohen Gewicht der Hochleistungsbatterien (500 kg) und der zwei Elektromotoren im Fahrzeug wurde von diesem System Abstand genommen. Außerdem wird bei Zukauf von notwendigen Einzelfahrzeugen für die Erweiterungen bzw. für die notwendigen Kapazitätssteigerungen das Gesamtsystem zu teuer. Zudem sind die vorgeschlagenen Traggerüste für die schweren Einzelkabinen mit dem relativ lauten Zahnstangengeräusch sehr schwierig in ein sensibles Landschaftsbild unterzuordnen.

Keine dieser Lösungen entsprach bis jetzt den Anforderungen und den Wünschen der Bevölkerung bzw. deren Vertretung. Es war keine Alternative in Sicht.

Die heute vorgestellten Entwicklungen weisen erstmals den richtigen Weg – das präsentierte Projekt kann sofort im Detail geplant und umgesetzt werden. Der Technologiesprung ist mit den Projektentwicklern TALPINO *light*® gelungen. „Lautlos und optisch leicht durch die Landschaft gleiten und allen Problembereichen auszuweichen – die Fahrt wird zu einem Erlebnis – ein neuer philosophischer Ansatz“

Projektvorgaben und Lösungen:

Die Anforderungen aus der Politik und die Wünsche der Bevölkerung werden erfüllt,

- Bitte steigen Sie in das Innsbrucker Schientaxi, im so genannten „Inntax“, ein und lassen Sie sich zu Ihrer gewählten Station hinführen.

Innsbruck erhält damit erstmals eine

- „Touristische Bahn“ - für unsere Gäste, die schnell einen Besuch auf eine besondere Station z.B. die Aussichtsplattform der Seegrube gelangen wollen.
- „Ausflugsbahn“ - z.B. für eine Fotorundfahrt bis auf die Seegrube und zurück,
- „Stadtbesichtigungsbahn“ - z.B. eine Erklärung der verschiedenen Highlights über die Lautsprecher in den Kabinen entlang dieser einmaligen Panoramastrecke bis auf die Seegrube. Einzelne bzw. mehrere Stationen können als Führungen vor Ort weiter ausgebaut werden.
- „Congresshausbahn“ - die Kongresshausbesucher haben z.B. die Möglichkeit ohne umzusteigen, schnell und angenehm auf die Seegrube hinaufzukommen, um an einem gemeinsamen Empfang mit einem Festessen teilzunehmen.
- „Sportlerbahn“ - z.B. für alle Schifahrer, Snowboarder, Drachenflieger, Paragleiter, Kletterer, Wanderer, Trecking Teilnehmer etc. schnell auf die Seegrube hinaufzukommen. - Trendsportarten sind herzlich willkommen.
- „Bildungsbahn“ - z.B. für alle Schüler und Studenten, Interessierte und Gäste. Die universitären und kulturellen Bildungseinrichtungen entlang dieser Strecke sind attraktiv und sprechen für sich.

- „Zubringerbahn“ - vom Stadtzentrum auf das Südtor des Alpenpark Karwendel (1000 km²) am Hafelekar sehr rasch zu gelangen.
- „Ergänzende Verkehrsverbundbahn“ für alle Bewohner, Pendler und Gäste von Innsbruck, sei es die Innenstadt, das Olympische Dorf, Kranbitten oder die Hungerburg mit ihrem autofreien Pilotprojekt Wohnen, oder die Knoten und Terminals der Verkehrsverbund-Anbindungen etc.
- „Tiefgaragenkonzepte“ der gesamten Innenstadt, des Marktplatzes, des Kongresshauses, Landestheater und der SOWI sind in unmittelbarer Nähe dieser Stationen. Die P&R Parkplätze an den Autobahnknoten können errichtet und als Verkehrsverbund angebunden werden – die Stadt wird endlich vom Autoverkehr beruhigt. Das ist doch etwas wert –oder?
- Es ist die Innsbrucker Bahn, der INNTAX, eine Bahn für alle Innsbrucker, die mitmachen wollen, deren Interessen erstmals vertreten werden und für die wir uns auch nicht schämen müssen – eine Pionierleistung innovativer Beförderungssysteme der heutigen und zukünftigen Generationen!

Nehmen wir einmal an:

- Sie steigen im „Stadtzentrum“ im Herz der Innenstadt, in den gotischen Hallen der ehemaligen Hauptwache, des heutigen TVB ein, wo sich die Maria Theresienstraße mit der Herzogsfriedrichsstraße bzw. der Burggraben mit dem Marktgraben kreuzt und fahren mit Ihren Freunden und Kindern direkt in den vielgeliebten Alpenzoo und besichtigen den launischen Bär und fahren anschließend hinauf auf die Seegrube gemütlich essen.
- Sie treffen sich nach dem Kongress mit Ihrer Frau im Foyer und lassen sich, ohne umzusteigen, auf die Seegrube in den bequemen, geheizten sechs Personenkabine in der Abendrobe zu einem Sektempfang hinauffahren. Es ist ein Erlebnis, diese Fahrt mit einem derartigen Panorama und nicht in einer vollgepferchten kalten Gondel zu genießen.
- Sie kaufen in der Markthalle ein, steigen in den „Inntax“ ein und lassen sich auf die Hungerburg oder in das olympische Dorf in den bequemen Schalensitzen fahren. Es ist ausreichen Platz für Gepäck und Koffer vorhanden – wie in einem Taxi.
- Sie steigen in der UNI Innrain mit Ihrem Snow Board ein und lassen sich ohne Zwischenhalt bis auf die Seegrube fahren. Während der Mittagspause ist Boarden manchmal angesagt!
- Sie steigen mit Ihrer Schulklasse nach der Besichtigung der Altstadt in der Station „Hauptwache“ ein, fahren bis zur Haltestelle des Hans Psenner Innsteges, besichtigen die Mineraliensammlung des Kaiser Maximilian Stollens und lassen sich über die Verschiebung der afrikanischen Erdbebenplatte im Bereich des Inn- und Wipptales bzw. über die geologischen Probleme des eventuell geplanten Brenner Eisenbahn Basis Tunnels, den längsten Eisenbahntunnel der Welt, informieren.
- Oder, bei weiterem Ausbau können Sie am Flugplatz Innsbruck einsteigen und direkt zum Kongresshaus gelangen und umgekehrt.

- Oder Sie werden von der Klinik Innsbruck bis zum Krankenhaus Natters direkt hinaufbefördert. (Ein Ausbau der Landeslinik in ruhiger Umgebung für unsere Patienten wird immer interessanter)

Die Fahrzeit vom Stadtzentrum „Hauptwache“ auf die Seegrube beträgt zehn Minuten – mit einer moderaten Geschwindigkeit von 15 m/sec, ohne an den Zwischenstationen stehen bleiben zu müssen. Das ist eine angenehme, attraktive Panoramafahrt in einer wunderschönen, einmaligen Landschaft. Das ist eine weltweite Attraktion, die von Einheimischen und Gästen angenommen wird.

- Es muss nicht sofort alles gebaut werden – fangen wir mit der Station Stadtzentrum „Hauptwache“ als wesentliche Marketingkomponente an - das halte ich deshalb so wichtig, da hier alle Marketingmaßnahmen für den Einheimischen und für unsere Gäste zum Großteil erfüllt und abgedeckt sind. Im Gegensatz zu einer Standseilbahn ist dieses System jederzeit erweiterbar z. B. Richtung Marktplatz.
- Auf Erhaltung des sensiblen Stadtbildes wurde größter Wert gelegt.
- Keine Inanspruchnahme von privatem Grund (Die Stadt ist nicht erpressbar) – Grundstücke, Bäume, Blickpunkte, die Probleme bereiten, können im Gegensatz zu Seilsystemen umfahren werden.
- Die mindest Kurvenradien liegen bei 6,00m, die Fahrspur ist auf 1,00 m wie bei fast allen Schmalspurbahnen genormt, die Steigungen sind bis 50 % in beiden Fahrrichtungen eingeplant. Die bequemen, bei Bedarf geheizten sechs Schalensitze gleichen sich der Neigung automatisch an. Die Grundgeschwindigkeiten werden vom System heraus geregelt. Die Auffahr-Regelungen sind erwünscht und werden dementsprechend eingestellt.
- Der Hofgarten und die Englischen Anlagen bleiben mit dem People Mover System unbeschadet erhalten. Es werden mit einem unterirdischen Rohrvortriebsverfahren (System Prof. Stein UNI Bochum) die Microtunnel für das Bahnsystem unter dem Rennweg, Burggraben und Marktgraben erstellt, die das Kanalsystem und den Rennweg während der Bauzeit auch unberührt belassen. Das heißt, dass der Autoverkehr im Nadelöhr Rennweg und Herzog Otto Ufer nicht eingeschränkt wird, da es keine offenen Baugruben gibt. Bei diesem System ist auch keine Grundwasserabsenkung notwendig, was dem sensiblen Baumbestand des Hofgartens zugute kommt. Dieses Verfahren ist in der Summe kostengünstiger und schneller als die derzeitige offene Bauweise mit der aufwändigen Kanalverlegung. Es genügt, die bestehenden Kanäle zu sanieren.
- Es gibt keine Hochwasserprobleme für das Bahnsystem People Mover entlang der Trasse der Innpromenade.
- Die Innpromenade für die Spaziergänger und Radfahrer bleibt durchgehend mit ihrem Baumbestand erhalten. Der Fußgänger kann immer bis zum Geländer der Innpromenade vorgehen und wird nicht - wie bei der Standseilbahn - ausgegrenzt.
- Das People Mover System benötigt keine schräge Monsterbrücke über den Inn, sondern eine zarte, wirtschaftlich „richtige“ Querführung über den Inn.
- Durch die Steigfähigkeit des Systems können Problembereiche bis 50 % auf kürzester Strecke überwunden werden – es kann der Hohe Weg beim Hans Psenner Steg über oder unterfahren werden. Der westlich liegende Mayr Grund wird nicht benötigt.

- Der „Kaiser Maximilian Stollen“ kann mit einfachster, kurzer Fußgänger-Anbindung jetzt sinnvoll genutzt werden. Die Mineraliensammlung, die Geologiesammlung bzw. die Erläuterung der Geologie Tirols und des Karwendels, die wertvollen Trinkwasserquellen im und um das Karwendel (Isarquellen, Mühlauer Quellen, etc), die Rohstoffe des Karwendels, die ehemaligen Salzvorkommen im Halltal, die Ichtyolvorkommen in Seefeld und im Achental, die Goldvorkommen im Karwendel (Der Thaurerstollen war dafür gedacht – das Projekt des Stollenbaus wurde 1942 abgebrochen) werden eingebunden.
- Die Villa Blanca wird erstmals angebunden. (Schule und Restaurant mit Panoramaterrasse mit herrlichem Blick auf Innsbruck – es wird dadurch eine höhere Frequenz erreicht.
- Die direkte Anbindung des Alpenzoos ist gelöst - entsprechend dem Wunsch vieler Innsbrucker Gäste, Bürger und Kinder – der PKW Verkehr auf den Alpenzoo wird von selbst stark eingeschränkt – „sight seeing“ Busse des TVB sind entlang dieser Strecke nicht mehr notwendig, die romantischen engen Gassen können erhalten bleiben.
- Die bestehenden Parkplätze am Alpenzoo bleiben ebenso erhalten – kein wertvoller Baumbestand wird dafür geopfert. Der Blick auf die Weiherburg nicht gestört.
- Es wurde eine offene Trassenlösung als Panoramabahn erarbeitet und keine Grotten- bzw. Kaprunbahn im schönsten Bereich der Villa Blanca mit Blick auf das herrliche Stadtbild von Innsbruck.
- Die bestehende Hungerburgbahn und die Seegrubenbahn mit den denkmalgeschützten Bauten werden nicht angetastet – sie sollen als Nostalgiebahn, als Museumsbahn, als Denkmal der Bergbahnenentwicklung in den Alpen zurückgebaut und von Eisenbahnfreunden geführt werden.
- Die denkmalgeschützten Seegrubenbauten von meinem Großonkel Architekt Franz Baumann sollen nicht angetastet, sondern auf den Ursprungzustand rückgebaut werden. Hier könnte ein Zentrum für alpines Bauen, alpiner Architektur entstehen. Die Sanierung dieser Bahnen wird mit einem geringen Kostenaufwand geschätzt. – Nebenbei lassen sich Nostalgiebahnen auch gut vermarkten. Es müssen hier keine Beförderungsleistungen erzwungen werden.
- Erstmals ist die durchgehende individuelle Fahrmöglichkeit (ohne umzusteigen) vom Stadtzentrum über die Hungerburg bzw. auf die Seegrube gelungen. Die Fahrzeit beträgt ohne Zwischenstopp und ohne Wartezeit ca. acht Minuten vom Kongresshaus auf die Seegrube. Erst durch diese Lösung lassen sich innovative Besuchermagneten und touristische Einrichtungen auf der Nordkette finanzieren und ermöglichen. Innovative Lenkungsmodelle regeln den Ablauf der Besucherströme.
- Das vorgestellte „Haus der Alpen“ ist kein Gigantismusbau, sondern die Summe von vielen kleinen bestehenden und neuen Attraktionen, die sich wie eine Perlenkette entlang dieser Strecke zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen.
 - Maria Theresienstraße, Altstadt, Kaiser Maximilian Museum mit dem Goldenen Dachl, Tiroler Landesmuseum, Tiroler Volkskunstmuseum, die Hofkirche, die Hofburg, die Stadtsäle
 - Das Kongresshaus
 - Die Englische Anlagen, der Hofgarten und der botanische Garten

- Der Maximilianstollen mit seiner neuen Nutzung als Mineraliensammlung und Geologiedarstellung
 - Der Alpenzoo
 - Die Baumannstationen auf der Hungerburg, Seegrube und Hafelekar mit den rückgebauten historischen Seilbahnkabinen
 - Die Aussichtsplattform auf der Seegrube
 - Das Congresshotel auf der Seegrube
 - Die Seegrubenarena für Kultur – und Eventveranstaltungen
 - die Highlights auf dem Nordketten-Grat der Universität, des Alpenvereins und sonstiger Institutionen
 - Das „Südtor“ des Alpenpark Karwendel öffnet ein 1000 km² großes, grenzüberschreitendes Naturschutzgebiet.
- Mit dem Vorschlag „Congresshotel Innsbruck“ auf der Seegrube mit dem attraktiven Verkehrsverbundsystem macht Innsbruck wieder eine völlig neue Denkweise und Philosophie auf. International bekannte Tourismusexperten bestätigen dies, aber nur deswegen, weil eine schnelle, flexible bedarfsorientierte, personalfreie Bahn dies möglich macht. Schnell und attraktiv rund um die Uhr zu einem der schönsten Punkte von Tirol, auf die Seegrube mit Blick nach Süden, zu kommen ist das Thema. Der lawinensichere Platz auf dem westlichen Hügel neben der Seegrubenbergstation wurde schon von meinem Großonkel Architekt Franz Baumann ausgesucht – siehe fertige Pläne und Modelle. Die Größe des Hotels mit mindestens 130 Zimmern und der erforderlichen Infrastruktur, wie Empfangs-, Kongress- und Tagungsräume als Ergänzung zum Congress am Rennweg. Dieses Hotel müsste als Ganzjahresbetrieb geführt werden. Nur in einmaligen, hervorragenden Lagen mit schneller Verkehrsanbindung rund um die Uhr lässt sich dies umsetzen. Die ganze Stadt Innsbruck mit ihren Einheimischen und Gästen profitiert davon.
 - Restaurants, Stuben, Wellness mit auskragendem, geheiztem Freibecken etc. muss den heutigen internationalen Anforderungen gerecht werden
 - Warum auch nicht? Welches Hotel in Innsbruck kann dies in einem 10 Minuten Anbindungskreis in der Innenstadt anbieten? Wenn ich jünger wäre, würde ich heute noch die Führung dieses Hotels übernehmen (Otto Plattner)
 - Das denkmalgeschützte Amtsgebäude Herrengasse – ursprünglich als Congresshotel angedacht – ist mit heutiger Erkenntnis an diesem Standort nicht mehr sinnvoll umzusetzen. Es spricht für das Projekt weltweite Kongresshaus- und Messehausausbildungsstätte in Zusammenarbeit mit der Villa Blanka – Es sollte funktionell dem Congress zugeordnet werden. Dadurch wird die Position der Kongress- und Messestadt Innsbruck international gestärkt. Die dort befindlichen Abteilungen werden sich in der neuen Landesregierung sinnvoller Weise konzentrieren.
 - Der grenzüberschreitende Alpenpark Karwendel mit über 1000 km² kann erstmals vernünftig beworben werden. (Wer kennt den Yellowstone National Park in Amerika, den Nationalpark Hohe Tauern - wer kennt im Gegensatz dazu den Alpenpark Karwendel vor unserer Haustüre? – Was wird mehr beworben?)
 - Das Bahnsystem lässt sich als Verkehrsverbundsystem für die Innsbrucker Bevölkerung jederzeit erweitern. Auch die Bürger des olympischen Dorfes, bis zum Flugplatz, Technik, Kranebitten, die Universität und letztlich auch das einmalige, sonnige Naherholungsgebiet Hungerburgplateau profitieren davon.

- Das Hungerburgplateau ist eine der zukünftigen, schönsten Wohngegenden von Innsbruck. Ein Pilotprojekt „Autofreies Wohnen“ auf der Hungerburg lässt diesen Ansatz erstmals verwirklichen. Die Stadtplanung ist gefordert – in diesem Bereich, dessen Gründe zum Großteil im Besitz der Stadt Innsbruck sind – Wohnungen für den sozialen Wohnungsbau im Naherholungsbereich zu errichten und an den Verkehrsverbund der Innsbrucker Bürger anzuschließen! Die Größe und die notwendigen Rahmenbedingungen müssten im Detail abgeklärt werden.
- Dieses vollautomatische Beförderungssystem ist nicht nach Fahrplan, sondern auf Bedarf programmiert. Auf Knopfdruck an der Station wird eine Kabine des „Inntax“ geordert und wie bei einer Hochhauslift Regelung kann der Fahrgast seinen Zielpunkt definieren. Er drückt am Tableau z.B. das Stockwerk fünf in der Kabine für sechs Personen und fährt sofort ab.
- Durch diese Philosophie kann dieses vollautomatische Transportsystem rund um die Uhr betrieben werden. Die Vorstellungen der Betreiber, nach Fahrplan zu fahren (6 Uhr 30 bis 20 Uhr), sind wegen der hohen Personalkosten nur schwer einzuhalten.
- Die Kabinen sind Behinderten gerecht ausgeführt. Für den Rollstuhlfahrer können eigene Kabinen geordert werden.
- Im urbanen Bereich werden die Kabinen über Kopf oberhalb der Greifhöhe entlang der Innpromenaden geführt – dadurch entsteht nicht das Angstgefühl, wie bei den Einseilumlaufbahnen, die sich im steigenden Gelände nicht so exakt der Topographie, wie der People Mover anpassen können – es wird möglichst bodennah gefahren. Schneehöhen – Autodurchfahrten etc. werden entlang der Strecke untersucht und dementsprechend sicher über- oder unterfahren.
- Ältere Leute benützen nicht gerne Seilbahnen, sie haben lieber Rad-Schienensysteme unter sich, am liebsten den Fahrkomfort eines Taxis.
- Die Kabinen bleiben nicht an jeder Station stehen, sondern nur dort, wo sie programmiert wurden. Die nicht programmierten Stationen werden ohne stehen zu bleiben durchfahren – damit wird die Fahrzeit vom Stadtzentrum auf die Seegrube auf ein Minimum reduziert. (10 Minuten) – Dies kann auch so bestellt werden.
- Es gibt „Remisen“ für die Kabinen – diese können in sinnvollen Bereichen aufgestellt werden. Für dieses Bahnkonzept gibt es keine Revisionszeit (Stillzeit), in der die Bahn nicht fährt. Die einzelnen Kabinen fahren nach km Stand einzeln in den Service.
- Behördenrechtlich unterliegen diese Verkehrsbauten nicht den Seilbahngesetzen des Verkehrsministeriums bzw. den Seilbahnrichtlinien des Landes Tirols – die People Mover unterliegen den „Fliegenden Bauten“ – diese werden vom jeweiligem TÜV bzw. sonstigen Berechtigten geprüft und abgenommen und von der jeweiligen Baubehörden der Stadt oder des Ortes (Bürgermeister) bzw. von der BH genehmigt. Dies ist ein interessanter europäischer Sonderfall, die Entwickler streben jedoch eine zusätzliche Genehmigung durch die verschiedenen Verkehrsministerien der EU und internationaler Länder an, da es für den europäischen bzw. den internationalen Markt besser ist, in allen Richtungen, auch gegenüber dem Benutzer absolute Sicherheit zu garantieren. Die Vergnügungsparks, mit den technisch komplizierten Hoch- und Schau- und Schleuderbahnen unterliegen dem Gesetz der „fliegenden Bauten“ (siehe Oktoberfest München – diese werden vom TÜV Bayern äußerst genau überprüft und abgenommen – so soll

es auch sein) – das heißt, dass mit diesem System relativ schnell ein Genehmigungsverfahren erreicht werden kann – wenn ein Umsetzungswille seitens der Stadt bzw. des Errichter – Betreiberkonsortiums vorhanden ist, da die einzelnen Bausteine bereits bekannt sind und zum Teil bereits angewendet werden.

- Die finanziellen Vorgaben des Haselsteiner Projektes und der zusätzlich notwendigen Maßnahmen der Stadt (Kanal-, Wasser-, Stromverlegung, notwendige zwingende Grundstückserwerbungen) liegen angeblich vor. Das System TALPINO *light*@ liegt preislich im Vergleich darunter und schafft darüber hinaus wesentlich mehr Kapazitäten, so dass sich die Entwicklung mit den Besuchermagneten auf die Nordkette auch lohnt.

Es handelt sich um eine Weiterentwicklung eines People Mover Systems, das anstatt auf schwere Hochleistungsbatterien und Elektromotoren auf die Linearmotortechnik der TALPINO ÖKO TRANS@ Entwicklung zurückgreift, und damit wurden die vorherigen Probleme gelöst. Es war ein langwieriger, finanziell aufwendiger Entwicklungsprozess.

Kosten:

Das System wurde auf 2800 Personen / Stunde ausgelegt. Mit dieser Lösung können die Spitzen der „Rush Hour“ abgedeckt werden. (z.B. Arbeitsbeginn und Arbeitsende, Besuch von Gruppen im Alpenzoo, Schifahrerzeiten, Empfang auf der Seegrube, Kulturveranstaltung in der Seegrubenarena). Die Kapazität wird mit der Anzahl der Kabinen bzw. mit der Geschwindigkeit geregelt.

Für die Strecke Kongresshaus – Seegrube sind derzeit 173 Kabinen vorgesehen. Ebenso kann die automatische Erfassung jedes einzelnen Fahrgastes auf der Strecke erfolgen. Dadurch kann eine Kapazität von 2880 Personen in der Stunde gewährleistet werden, was primär für die Spitzenzeiten ausgenutzt wird.

Zuschüsse für dieses Verkehrsverbundnetz sind zu erwarten. Es können ebenso diverse Strecken durch die Abrechnungssysteme differenziert behandelt werden.

Die Kosten vom Kongresshaus auf die Seegrube sind mit €ca. 37 Mio. kalkuliert.

(incl. Microtunnel, Brücken, Stahlbau, Kabinen, Fahrweg)

Die Einnahmeseite für den Betreiber wird dadurch wesentlich interessanter.

Nicht enthalten sind die Grundablösen, die Verfahrenskosten, die Stationsanzahl ist kalkulatorisch mit vier vorgesehen. Die Stationskosten hängen von der jeweiligen Situation ab, baulich sind es einfache Konstruktionen.

Die derzeitigen Kosten der Firma STRABAG werden mit ca. € 57 Mio prolongiert.

Selbst bei einer aus meiner Sicht sinnvollen Erweiterung (Marketing, Kapazität etc.) vom Kongresshaus zum Stadtzentrum (TVB) würde ich unter den bis jetzt prolongierten Preis von ca. €57 Mio. liegen und dies bei einem enormen Mehrwert.

Es gibt bereits mehrere Anfragen zu dem People Mover System TALPINO *light*® aus dem In- und Ausland. In Tirol gibt es viele Problemgebiete, die sich mit Seilbahnen nicht lösen lassen. Außerdem ist die Zeit des Schneisen-Schlagens in den Alpen wohl endlich vorbei! Ein Technologiesprung ist angesagt.

Der Technologiesprung für vollautomatische Verkehrsverbundsysteme für den urbanen bzw. Naherholungsbereich ist gelungen.

Innsbruck könnte noch aufspringen – noch ist es nicht zu spät – eine sofortige Nachdenkphase wäre angebracht.

Morgen werden anlässlich des 9. internationalen Seilbahnkongresses im Congresshaus Innsbruck diverse Beiträge im Seilbahnbau vorgestellt

„Seilbahnsysteme - quo vadis? - die Seilbahn der Zukunft“

Dies ist mein Alternativbeitrag zur morgigen Veranstaltung.

Ich verweise auf das Schlusswort des Betriebsleiters „Innsbrucker Nordketten – Karwendelbahn“ Herrn Helmuth Thurner, der bereits 1933 eine attraktive Schmalspurbahn dem Nordkettengrat entlang, vom Hafelekar bis zum Hallangerhaus geplant hatte. Er war einer der bedeutendsten Seilbahnpioniere Tirols – sein Schlusswort zu seinem Projekt ist lesenswert – siehe Anhang.

Rückfragen an:

TALPINO LIGHT® und sonstige Erklärungen an
Architekt DI Michael Prachensky

Panoramaweg 560

A-6100 Seefeld

Tel 0043 664 30 84 512

Fax 0043 5212 5191 16

michael@prachensky.com

www.prachensky.com