

Die Spiele lösten in Innsbruck

9 Olympia 1964 half

bei Stadtentwicklung

Das 0-Dorf linderte

akute Wohnungsnot

9 Vjete Bauten prägen

heute noch Innsbruck

Olympia 1964 war im Vorfeld in der Bevölkerung nicht unumstritten, an Innsbrucks Stammtischen wurde oft geraunt: „Die Spiele wollen's haben, Größenwahnsinnig sind's geworden.“

Mit den vielen Verbesserungen der Infrastruktur schlug die Stimmung aber bald um. In den frühen 1960er Jahren war in der im 2. Weltkrieg nach Wiener Neustadt am meisten bombardierten Stadt Österreichs die Wohnungsnot noch stark spürbar.

Es war damals allen klar. Die Unterkünfte für die aus der ganzen Welt angereisten Sportler und Betreuer durften nicht nur Schlafstätten sein, das Olympische Dorf sollte anschließend den dringend benötigten Wohnraum zur Verfügung stellen.

Der Plan, ein klassisches Tiroler Dorf zu errichten, wurde aus finanziellen Gründen schnell verworfen.



Als Bauplatz wählte die Stadtführung die Felder im 1939 eingemeindeten Stadtteil Neu-Arzl aus, für 173,5 Millionen Schilling wurden 698 Wohnungen in acht zehn- bis elfstöckigen Hochhäusern gebaut.

Weitere Baumaßnahmen galten den 2000 aus der ganzen Welt angereisten Journalisten, das Pressezentrum wurde im neuen Chemie-Institut der Universität Innsbruck untergebracht, das ausgebaute Studentenheim in der Rechengasse fungierte ebenso wie das Technikerheim als Hotel für die Medienleute.

Das damalige Innsbruck war aber auch nicht für das erwartete Verkehrsaufkommen gerüstet. Jede Straße führte direkt durch das Zentrum, Engstellen sorgten für viele Staus. Die Stadt bekam mit dem Südring und der Olympiabücke eine Umfahrungsstraße.

Neue Straßen für das Verkehrsaulkommen

Der Modernisierungsschub machte vor Innsbrucks Straßen nicht halt, auch die Verkehrswege nach Zirl und Seefeld wurden ausgebaut. Zudem wurde die Europa-Brücke mit Blick auf die

kommenden Spiele schon 1963 fertiggestellt.

Olympia schrie natürlich auch nach neuen Sportstätten. Das im November 1963 eröffnete Eisstadion für 10.000 Besucher galt als Zentrum, nach mehreren Modernisierungen ist die Olympiaworld heute noch die größte Arena in Innsbruck. Am Fuße des Patscherkofels wurde eine Bob- und eine Rodelbahn errichtet, dort wurde für die Spiele 1976 eine kombinierte Kunstseilbahn hingestellt.

Auf dem Innsbrucker Bergisel gab es zwi schon seit 1947 eine Holzkonst-

Bauboom aus



Zwei Bauwerke, die aus dem Innsbrucker Stadtbild nicht mehr wegzudenken sind: Die Olympia-Eishalle (I) war das Zentrum der Spiele, mit Olympia-Brücke und Südring wurde die zunehmende Verkehrssituation in der Stadt entlastet.

ruktion zum Skispringen, für die Spiele wurde die Schanze aber modernisiert und Platz für 60.000 Zuschauer geschaffen.

Die Axamer Lizum neu erschlossen

Am Patscherkofel investierte man in eine zweispurige Seilbahnanlage und in die Herren-Abfahrt. Das Skigebiet in der Axamer Lizum wurde damals von der Republik Österreich sogar komplett neu errichtet.

Neben dem heute noch in Betrieb stehenden Olympia-Hotel wurden zwei Sessellifte (Hoagl und Birgitzer

Köpfl) installiert. Die Standseilbahn kam erst 1976.

Für das neue Skigebiet wurden 18,3 Hektar Wald gerodet und erhebliche Erdbewegungen durchgeführt. Weil es von Axams nur einen sehr steilen und schmalen Wirtschaftsweg entlang des Talbaches zur Talstation gab, wurde in zweijähriger Bauzeit eine 8,5 Kilometer lange Straße gebaut. Am dortigen Ende legte man zudem Parkflächen für rund 600 Fahrzeuge an.

Norbert Niederacher
e Lesen Sie morgen: Wie Seefeld
mm Langlaufzentrum wurde



Das Hotel Olympia in der Axamer Lizum wurde für die ersten Spiele in Österreich gebaut und ist heute noch in Betrieb.



Foto: www.picturedesk.at/!Votnri/brandstaetter/images/picturedesk.com



Schon früh wurde mit dem Bau der Europa-Brücke begonnen, die wichtige Verkehrsader wurde dann 1963 fertiggestellt. - Acht Hochhäuser im heutigen 0-Dorf wurden zunächst für die internationalen Athleten errichtet.



Im Vorfeld der Spiele 1964 wurde die Bahnstrecke Völs-Innsbruck zweigleisig

Mit Bahn und Bus zu den Spielen

Der Öffentliche Verkehr wurde stark ausgebaut und war ein Erfolg

Als „Wunder“ der Innsbrucker Spiele bezeichnet man oft den gigantischen Zuschauerandrang, mit insgesamt 1,073.000 Besuchern wurden 1964 alle bisher bei Winterspielen registrierten Zahlen weit übertroffen.

Ein voller Erfolg war dabei das Transportwesen. Entgegen mancher Befürchtungen lief der Verkehr während der Olympischen Spiele reibungslos ab.

Die meisten Gäste wählten die Bahn für An- und Abreise. An den zwölf Wettkampftagen wurden am Innsbrucker Hauptbahnhof 447.600 Personen gezählt. Der hervorstechendste Zug war der Olympia-Express der Deutschen Bundesbahn, der die 187 Kilometer von München nach Innsbruck in 1:53 Stunden zurücklegte. Viel schneller geht es auch heute noch nicht.

Flugreisen steckten in den 1960er Jahren hingegen noch in den Kinderschuhen. Für die Spiele wurde der Innsbrucker Flughafen um rund 50 Millionen Schilling ausgebaut. Begünstigt durch

gutes Flugwetter flog die AUA mit Vickers-Viscount- und DC-3-Maschinen Innsbruck täglich an, vom 27. Jänner bis 12. Februar wurden 4638 Personen abgefertigt. Heute zählt man dort im Winter an Spitzentagen rund 15.000 Passagiere.

Den Zuschauertransport übernahm die österreichische Post, 200 großräumige Omnibusse wurden dafür bereitgestellt. An Haupttagen kamen auch noch bis zu 30 Großomnibusse der Bundesbahn zum Einsatz.

Eine Meisterleistung war die reibungslose Beförderung der Zuschauermassen in die Axamer Lizum. Am Tag des Herren-Sloms (8. Feber) wurden 630 (!) Omnibusse gezählt, der Vater von Olympiasieger Pepi Stiegl er war dabei als Postauto-lenker im Dauereinsatz.

Ein Befüllen der rund 450 offiziellen Fahrzeuge an normalen Tankstellen kam während der Spiele nicht in Frage, beim offiziellen Tankdienst wurden 141.918 Liter Benzol und 24.798 Liter Dieselkraftstoff ausgegeben.

Norbert Niederacher