



DIE WAHRHEIT ÜBER DEN BRÜCKENSCHLAG

+ NEUE ARBEITSPLÄTZE

Eine aktuelle Studie der Gesellschaft für angewandte Wirtschaftsforschung (GAW) über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts Brückenschlag kommt zum Schluss: „Das Regionalprodukt Tirols steigt mit diesem Projekt um 188 Millionen Euro, das verfügbare Einkommen für die Tirolerinnen und Tiroler um 118 Millionen Euro. Der ausgelöste Beschäftigungseffekt entspricht dem eines für Tiroler Verhältnisse großen Betriebes mit rund 210 Vollzeit-Arbeitsplätzen – und das auf 10 Jahre.“

+ FÜR DIE MENSCHEN IN DER REGION

Für die Bevölkerung im westlichen Mittelgebirge und im Stubaital bringt das Projekt Brückenschlag eine bedeutende Verbesserung. Der Tourismus ist ein wesentlicher Bestandteil der regionalen Wirtschaft und damit zugleich für den Erhalt eines funktionierenden Lebensraumes. Mit dem Brückenschlag erhöht sich die Attraktivität der Destinationen Stubai und westliches Mittelgebirge – dies ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Bevölkerung auch in Zukunft wirtschaftliche Perspektiven und einen attraktiven Lebensraum vorfindet. Nur der Brückenschlag schafft ein Skigebiet, das auf Dauer ohne öffentliche Subventionen existieren kann. Im Gegensatz zu den öffentlich subventionierten Klein- und Kleinstskigebieten rund um die Olympiastadt Innsbruck.

+ MEHR ATTRAKTIVITÄT IM WETTBEWERB DER SKIREGIONEN!

5 Zustiege in das Skigebiet zwischen Mutters und Neustift → keine Verkehrslawine!

84 Pistenkilometer entstehen bei Ski-Innsbruck-Stubai

28 Seilbahnen und Lifte umfasst Ski-Innsbruck-Stubai

21 Restaurants und Skihütten gibt es zwischen Mutters und Neustift

6,5 km von der Hauptstadt der Alpen Innsbruck entfernt – ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen

20 km vom internationalen Flughafen Innsbruck entfernt

+ TRANSPARENTE FINANZIERUNG AUS GROSSTEILS PRIVATEN MITTELN!

Die Finanzierungskonzepte sehen vor, dass die Investitionen von den betroffenen Seilbahnunternehmen, den privaten Seilbahnbetreibern, den Tourismusverbänden und den Regionen getragen werden. Der Beitrag der öffentlichen Institutionen beträgt maximal 20 Prozent der Investitionssumme von 64 Millionen Euro (17 Mio. Mutters-Lizum, 28 Mio. Lizum-Schlick2000, 19 Mio. Zubringerbahn Neustift) und setzt sich aus Beteiligungen, Zinsen für zinslose Darlehen und Einmalzuschüssen zusammen.

+ STUDIE BELEGT: BRÜCKENSCHLAG MACHT SINN!

Der „Masterplan Bergbahnen Innsbruck“, der vom unabhängigen Schweizer Beratungsinstitut grischconsulta im Auftrag des Tourismusverbands Innsbruck unter Beteiligung des Landes Tirol, der Stadt Innsbruck und des Planungsverbandes Innsbruck und Umgebung erarbeitet wurde, hat den Status Quo erhoben und Lösungen definiert. Das Ergebnis der Studie ist, dass einzig eine Verbindung von Mutters über die Axamer Lizum ins Stubai touristisch, betriebswirtschaftlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll und nachhaltig ist.



MYTHEN & FAKTEN

MYTHOS 1:
Es handelt sich um einen großen Eingriff, der die Natur massiv belastet!

NEIN! Die beiden Stützen am östlichen Rand der Kalkkögel für die 3-S-Bahn vom Hoadl auf das Kreuzjoch beanspruchen gesamt lediglich 150 Quadratmeter. Kein Baum muss gefällt werden, keine Piste oder andere Erschließung würde die Kalkkögel berühren. Es benötigt auch keine neue Baustraße.

MYTHOS 2:
Das Projekt geht nicht konform mit den Verträgen der Alpenkonvention!

NEIN! Änderungen von Schutzgebieten und Projektrealisierungen sind weiterhin zulässig, wenn der konkrete Eingriff in die betroffenen Schutzgüter mit ausreichend gewichteter Abwägung der Interessen des Naturschutzes berücksichtigt wird.

MYTHOS 3:
Für das Projekt müssen enorme Summen an öffentlichen Mitteln beigesteuert werden, zudem ist die Gefahr der Geldverschwendung groß!

NEIN! Die Studie von grischconsulta zeigt und belegt, dass die Verbindung von Mutters bis nach Neustift wirtschaftlich ist und für die betroffenen Unternehmen die Möglichkeit schafft, künftig ohne weitere Zuschüsse und Subventionen alle notwendigen Erneuerungsinvestitionen zu tätigen. Die Beteiligungen der öffentlichen Institutionen am Brückenschlag bewegen sich im Rahmen des EU-Rechtes, die Förderungen sind jedenfalls weniger als 20 Prozent.

MYTHOS 4:
Die geplante Verbindung über die Kalkkögel zerstört den Anblick dieser einzigartigen Formation!



NEIN! Der auf obiger Visualisierung dargestellte Anblick wird durch die Verbindungsbahn kaum beeinflusst.

MYTHOS 5:
Durch den Zusammenschluss entsteht mehr Verkehr!

NEIN! Mehr Menschen werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und die Verkehrsströme werden sich durch die 5 Eintrittsmöglichkeiten in das neue Skigebiet gut verteilen. Die Aufenthaltsgäste aus dem Stubai kommen und gehen per Seilbahn. Innsbruck bekommt ein an den öffentlichen Verkehr angeschlossenes Skigebiet.