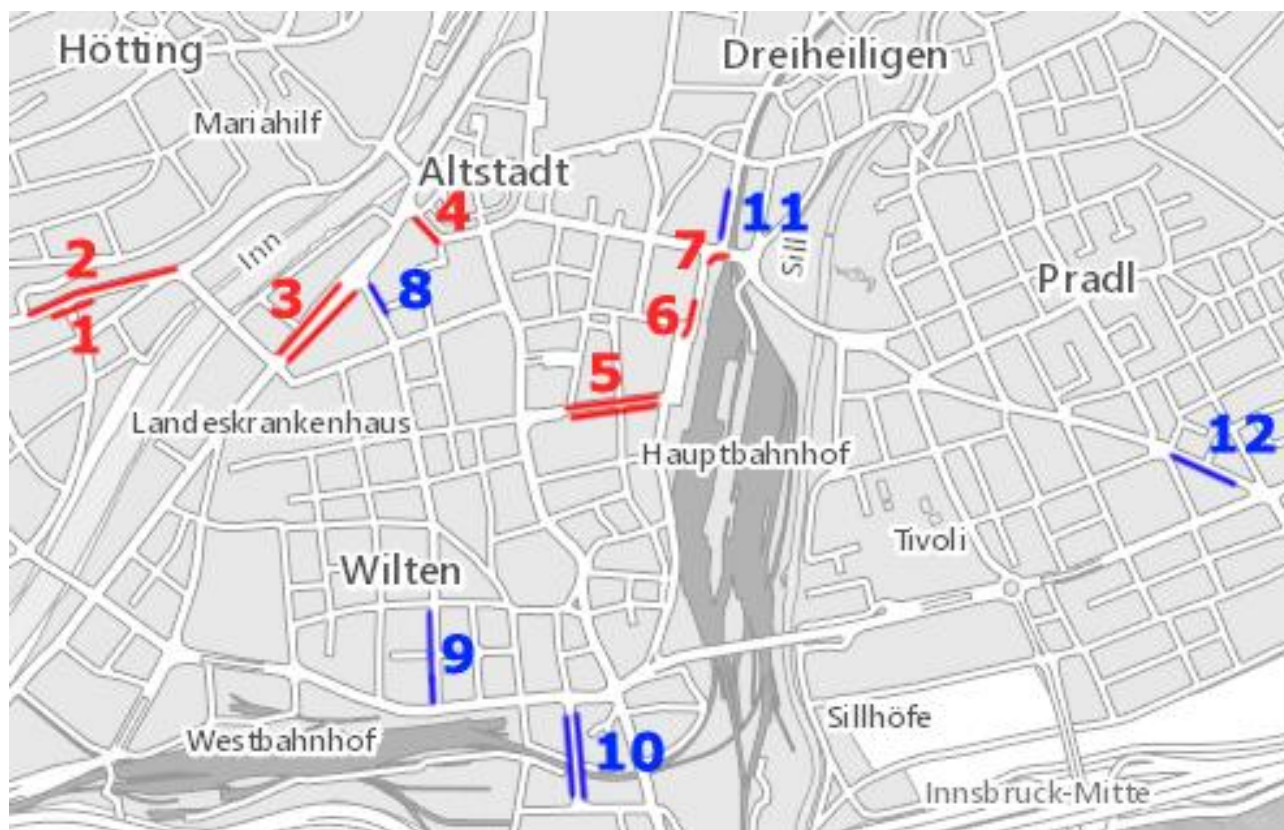


Aussendung vom 4. Oktober 2016

Ohne Nachbesserungen steckt die "Regionalbahn" im Stau



Wir verzichten diesmal auf ein Foto von im Stau steckenden Straßenbahnen – Sie alle haben das wahrscheinlich gestern Montag zuletzt mit eigenen Augen gesehen. Stattdessen sehen Sie eine Grafik, die das Problem zeigt: jene Streckenabschnitte der Tram, auf denen sich bei starkem Verkehrsaufkommen Stauungen auf den Gleisen bilden. Sie alle sind innenstadtnah.

Wenn die rot markierten Streckenabschnitte nicht bis Ende 2018 vom Autoverkehr freigeräumt werden, wird die 400 Millionen Euro teure "Regionalbahn" nicht funktionieren.

Kernfunktion der "Regionalbahn" (zukünftige Tramlinie 5) ist die Bereitstellung einer zweiten Schienenachse durch Innsbruck zwischen den S-Bahnhöfen Völs und Rum. **Die Bahnen der Linie 5 werden dort Anschluss an die S-Bahn haben. Verspätet sich die Tram allerdings, dann platzen diese Anschlüsse, denn die S-Bahnen können nicht warten.** Resultat: bis zu 30 Minuten Wartezeit für die Fahrgäste in Völs und bis zu 15 Minuten in Rum.

Ebenso betroffen ist die zukünftige Tramlinie 2, die die Buslinie O ersetzen wird. Auch sie muss, unabhängig vom Verkehrsaufkommen, schnell und pünktlich sein, um Menschen zum Umsteigen vom Auto auf die Tram zu bewegen.

Durch Entschärfung einiger weniger Problemstellen kann das Funktionieren des Systems jedoch auch an Tagen mit extrem starkem Verkehrsaufkommen gewährleistet werden.

Diese Streckenteile befinden sich in staugefährdeten Bereichen von Hauptstraßen. Es ist weltweit üblich, neu gebaute Stadtbahnstrecken in solchen staugefährdeten Abschnitten vom Individualverkehr zu trennen. In Innsbruck ist das leider an einigen Stellen unterblieben. **Wir fordern die Verantwortlichen auf, dieses Problem rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Linien 2 und 5 im Dezember 2018 zu**

beheben, um ein Funktionieren des Systems zu gewährleisten.

Eine Kette ist immer nur so stark wie ihre schwächsten Glieder. Selbst wenn ein Großteil der neu gebauten Gleise sich auf eigenen Spuren oder Trassen befindet, nützt das nichts, wenn die Tram in den Mischverkehrsabschnitten im Stau steht. Die hohe Investition wäre damit in den Sand gesetzt!

Bei rund 20 Tagen pro Jahr mit extremem Verkehrsaufkommen (Ferienbeginn, Ferienende, Ferragosto, Tag der Deutschen Einheit, Adventssamstage, Autobahnsperren, etc.) würde die Pünktlichkeit der Linien 2 und 5 um rund 5,5 Prozent reduziert werden. Zusätzlich wird sie durch kürzere Staus an einigen der Problemstellen an jedem Werktag während der Hauptverkehrszeiten reduziert. Mit diesem Qualitätsverlust gehen Fahrgäste verloren und steigt dadurch der Autoverkehr wieder weiter an.

Es ist von essentieller Bedeutung für die Tram als künftiges Rückgrat des Innsbrucker Stadtverkehrs, dass sie gerade an solchen "Stautagen" ebenfalls zuverlässig funktioniert.

Im Folgenden finden Sie im Detail unsere Vorschläge zu den einzelnen, in der Grafik mit Nummern bezeichneten Problemstellen.

Vorgeschlagene Maßnahmen Straßenbahn

Künftige Linien 2 und 5, bis Dezember 2018 einzurichten (rot):

1. Knoten Layrstraße / Höttinger Au, stadteinwärts
Trasse stadteinwärts mit Signal sichern und freiräumen
2. Höttinger Au Ost, stadtauswärts
Nordseitigen Parkstreifen zugunsten von öV-Spur entfernen
3. Innrain, beide Richtungen
Durchgehende öV-Spur einrichten, zumal durch die geplanten Begegnungszonen in Mariahilf und St. Nikolaus hier in Zukunft eine Steigerung des mIV-Aufkommens zu erwarten ist
4. Marktgraben, stadteinwärts
öV-Spur einrichten bzw. Einfahrverbot für mIV
5. Salurner Straße, beide Richtungen
Nordseitigen Parkstreifen entfernen, Tramspuren einrichten
6. Brunecker Straße, Richtung Hauptbahnhof
Durchgehende Tramspur einrichten
7. Knoten Museumstraße / Brunecker Straße / Ing.-Etsel-Straße
Linksabbiegeverbot für IV in die Ing.-Etsel-Straße

Bestehende Linien 1, 3 und STB bzw. geringere Priorität (blau):

8. Bürgerstraße, stadteinwärts
Durchgehende öV-Spur einrichten
9. Andreas-Hofer-Straße, stadtauswärts
Tramspur einrichten, IV über Parallelstraße umleiten
10. Fritz-Konzert-Straße, beide Richtungen
Parkstreifen entfernen, durchgehende Tramspuren einrichten (in Planung, pro forma angeführt)
11. Ing.-Etsel-Straße, stadteinwärts
Tramspur aufweiten, bestehende ist zu schmal
12. Amraser Straße, stadtauswärts
Durchgehende öV-Spur einrichten

Manni Schneiderbauer
für die Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr