

Pressemitteilung vom 27. August 2008

## Die Tram: Schön und neu, aber zu langsam!

Für rund 55 Mio. Euro wird derzeit der Fuhrpark der bestehenden Straßenbahnlinien erneuert - zusammen mit den ersten zehn ebenfalls bereits bestellten Bahnen für die Linie O sind es gar rund 81 Mio. Euro.

**Eine gute und zukunftsweisende Investition:** die neue Tram ist behindertengerecht, leise, innen wie außen ästhetisch und zeitgemäß.

Aber eines schafft die neue Tram leider noch nicht: **sie bringt die Fahrgäste nicht schneller an ihr Ziel.**

Die neue Tram ist nicht nur wegen der nicht optimierten Ampelschaltungen langsamer als sie eigentlich sein müsste - wir dürfen dazu auf das thematisch ergänzende heutige Pressegespräch der Innsbrucker Grünen unter dem Titel "*Was das alles kostet*" verweisen -, sondern auch, **weil Innsbrucks Verkehrspolitik in Sachen Straßenbahn-Trassengestaltung leider den Sprung in die Jetzt-Zeit, der in anderen Städten bereits vor 30 Jahren erfolgt ist, verschlafen hat.**

Geschätzte 85% der Gleis-Trassen der Linien 1 und 3 sowie der Stadtstrecke der Stubaitalbahn befinden sich im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (mIV), und sind damit nicht vor Staus und sonstigen verkehrsbedingten Verzögerungen geschützt.

Während in anderen österreichischen Städten, wie Wien, Linz und teilweise auch in Graz ein großer Anteil an Eigengleiskörpern vorhanden ist, ist dieser Anteil in Innsbruck noch verschwindend gering:

- **In Wien<sup>\*2</sup> liegen 46% aller Tram-Strecken auf eigenem Gleiskörper**, weitere 24% auf eigenen Tram-Spuren im Straßenplanum und schließlich sind 3% durch sogenannte "Stuttgarter Schwellen", das sind niedrige Barrieren, vor Befahren durch andere Verkehrsteilnehmer geschützt.
- **In Innsbruck hingegen liegt der Anteil an Eigengleiskörper bei unter 5%**, Tram-Spuren dümpeln bei unter 10%. Stuttgarter Schwellen gibt es in Innsbruck überhaupt keine.

**Ohne baulichen Schutz vor dem Autoverkehr kann die Straßenbahn alleine schon aus Sicherheitsgründen nicht so schnell fahren, wie technisch möglich wäre.**

Das Planungsbüro ILF setzt in seiner Machbarkeitsstudie zur Regionalbahn<sup>\*1</sup> im städtischen Bereich **vom mIV getrennte Gleiskörper mit Fahren auf Sicht und Vorrang an den Ampeln zwingend voraus** - sie sind unabdingbar für eine funktionierende Straßenbahnlinie O und eine funktionierende Regionalbahn. Abschnitte mit Betrieb gemeinsam mit dem MIV sind laut ILF auf ein Minimum zu beschränken.

Auch der **Gesetzgeber** teilt die Auffassung, dass eigene Gleiskörper vorzuziehen seien. In der *Straßenbahnverordnung 1999<sup>\*3</sup>* werden unter anderem folgende Voraussetzungen für die behördliche Genehmigung neuer Straßenbahn-Trassen genannt:

- Die Streckenführung muss unter Bedachtnahme auf die jeweilige Straßenraumnutzung und städtebaulichen Rahmenbedingungen **fahrdynamisch günstig gewählt werden und hohe Geschwindigkeiten zulassen.**
- Die Streckenführung muss außerdem **auf eigenen Bahnkörpern oder selbständigen Gleiskörpern** erfolgen, wenn die jeweilige Straßenraumnutzung und städtebaulichen Rahmenbedingungen dies zulassen.

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen sind in Innsbruck fast überall vorhanden - es wird nur der vorhandene Straßenraum zu oft für Parkplätze verbraucht, von denen es ohnehin nie genug geben kann - **der ruhende (Auto-)Verkehr genießt offenbar auch in Zeiten des fortschreitenden Klimawandels immer noch höhere Priorität als die umweltfreundliche Straßenbahn.**

Die AIN fordert daher ein rasches Umdenken in der städtischen Verkehrspolitik!

- In Innsbruck fährt die **Linie 1** mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur **14,4 km/h**.
- In **Paris** hingegen ist die Tram mit durchschnittlich **19,5 km/h** unterwegs, in **Bordeaux** sind es gar **21 km/h**.

In beiden französischen Städten liegen die Gleise weitgehend auf eigenen Trassen. Dieser Geschwindigkeitsunterschied hat **große Auswirkungen auf die Reisezeit** und damit auf die **Attraktivität** des Verkehrsmittels.

**Innsbrucks Tram braucht mehr eigene Gleiskörper**, um schneller und damit für die Fahrgäste attraktiver zu werden.

Gleiches gilt, nebenbei bemerkt, ebenso für die Buslinien: **Innsbruck braucht auch mehr Busspuren.**



Die Linie 1 in der Ing.-Etzel-Strasse wird auf diesem Bild von einem **Gleisparker** blockiert.

Selbst wenn der Gleisparker bereits nach 20 Minuten abgeschleppt ist, haben **bis zu 450 Fahrgäste in drei blockierten Straßenbahnen sehr viel Zeit verloren.**

Auch an dieser Stelle sollte die Tram einen **eigenen Gleiskörper** haben, der jetzige Parkstreifen könnte als mIV-Fahrspur dienen.



Um nichts besser ist die Situation auf diesem Foto, aufgenommen in der Brunecker Strasse.

Wegen eines **Auffahrunfalls zweier PKW am Gleiskörper** steht die Straßenbahn still – Wartezeit für die Fahrgäste unabschätzbar.



Auch hier, in der Amraser Strasse, wird die Tram am raschen Fortkommen gehindert: die **fehlende bauliche Abtrennung des Gleiskörpers** vom mIV lädt die AutofahrerInnen zum "unsauberen Fahren" ein - die Tram kann an diesen Autos nicht mit 50 km/h vorbeiziehen, weil jederzeit damit gerechnet werden muss, dass **ein Auto auf den Gleiskörper ausschert.**

Wir fordern einen **durchgehenden eigenen Gleiskörper entlang der gesamten Amraser Strasse.**



Selbst durch Sperrlinien getrennte Tram-Spuren halten AutofahrerInnen nicht von der Behinderung der Tram ab: in diesem Abschnitt sind die StraßenbahnfahrerInnen per Dienstanweisung angehalten, **parallel fahrende Autos nicht zu überholen, da diese ausscheren könnten** – trotz eigener Tram-Spur.  
**Die Tram wird dadurch künstlich gebremst!**

Sogenannte "**Stuttgarter Schwellen**" könnten das verhindern und der Bahn freie Fahrt gewährleisten.



Am Südring hat die Linie 1 einen **vorbildlichen eigenen Gleiskörper**.

Dort kann ihr nichts in die Quere kommen, **vom mIV ungehinderte Fortbewegung ist garantiert**.



Noch besser als der eigene Gleiskörper in Schotter, Asphalt oder Beton ist das **Rasengleis**, wie hier in Igls: **es erfreut das Auge, wirkt zusätzlich schalldämmend, verbessert das Mikroklima und filtert Schadstoffe aus der Luft**.

In so mancher grauen Straßenschlucht ist es zudem das einzige Grün.

**Vorzeige-Projekte moderner Stadtbahnen sind weitgehend als Rasengleis-Trassen ausgeführt.**

Wir fordern: die von ILF genannten Voraussetzungen für die zukünftigen, neuen Straßenbahn- und Regionalbahnstrecken **müssen auch für die bestehenden Straßenbahnlinien gelten**, die Linien 1 und 3 sollen dementsprechend umgebaut und beschleunigt werden – auch dann, wenn dabei der eine oder andere Parkstreifen verloren geht. Wir finden, dass ein rasches Fortkommen der Straßenbahn wichtiger ist als der ruhende Verkehr.

Einfach und mit relativ geringen Finanzmitteln baulich zu beschleunigen wäre **die Linie 3 entlang der Amraser Straße von der Rosegger Straße bis zur Endstation Amras**. Dort liegen die Gleise überall in Straßenmitte, die Errichtung eigener Gleiskörper mit Hilfe von Stuttgarter Schwellen bietet sich geradezu an.

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 3 in die westlichen Stadtteile, die schon nach den neuen Vorgaben laut Regionalbahnkonzept gebaut wird, **wäre damit die Linie 3 durchgehend baulich beschleunigt**.

Danach sollte der Nordast der Linie 1 entsprechend angepasst werden.

Diese Maßnahmen sollten parallel zum Bau der Straßenbahnlinie O und der Regionalbahn erfolgen, um nicht noch mehr Zeit zu verlieren.

**Nur durch mehr Eigengleiskörper und Ampelschaltungen mit Null-Wartezeit lohnt sich auch die bereits getätigte Investition von 55 Mio. Euro in die neuen Straßenbahnen auf den Linien 1, 3 und STB!**

Beachten Sie bitte auch unseren Film "Hindernislauf für die Straßenbahn", der Ihnen den Zeitverlust durch mIV-Behinderungen und schlechte Ampelschaltungen anhand einer Fahrt mit der Linie 1 anschaulich demonstriert. Sie finden den Film als Online-Video unter "Presseaussendungen" auf <http://www.strassenbahn.tk/ain> .

Mehr über das Thema Ampelschaltungen und Innsbrucks halbherzige "Öffi"-Beschleunigung erfahren Sie auch im Pressereader "*Was das alles kostet*" der Innsbrucker Grünen, zu finden unter <http://innsbruck.gruene.at/verkehr> .

Quellen:

\*1: Machbarkeitsstudie zur Regionalbahn im Tiroler Zentralraum, Kurzbericht, Seite 13, ILF Beratende Ingenieure

\*2: wien.gv.at

\*3: Bundesgesetzblatt "Straßenbahnverordnung 1999", Abschnitt IV, §15, Abs. 2 und 5