

Pressemitteilung vom 25. Jänner 2009

Bitte keine "halbherzige" Umsetzung des Regional- und Straßenbahnkonzepts!

Die Arbeitsgemeinschaft Innsbruck Nahverkehr begrüßt die Fortsetzung der Planungsarbeiten der Straßenbahn zum Linsereal als ersten Schritt für die Straßenbahnlinie O und die Regionalbahn.

Gar nicht einverstanden zeigen wir uns jedoch mit der über die TT geäußerten Absicht*¹ von Verkehrsstadtrat Walter Peer, die trassierungstechnischen Vorgaben von Land und Bund nicht einzuhalten und gegebenenfalls auch auf die Mitfinanzierung durch den Bund zu verzichten.

Rechtsgültig im Innsbrucker Gemeinderat und im Landtag beschlossen wurde aber nicht die Umsetzung des "Straßenbahnkonzepts light", worauf das hinauslief, sondern des "**Regionalbahnkonzepts**" *²!

Das bedeutet, dass die Ost-West-Strecke zwingend Nebenbahncharakter haben muss. Das macht großen Sinn, denn nur so können die Bahnen der Linie O und der Regionalbahn **ohne Störung durch den motorisierten Individualverkehr (mIV)** verkehren - **nur so sind die Menschen mit der Bahn schneller unterwegs als mit dem Auto und es kann ein Verlagerungseffekt vom PKW- hin zum Öffentlichen Verkehr erzielt werden!**

Nirgendwo werden Stadtbahnen heutzutage noch im Mischverkehr trassiert - allenfalls in Fußgängerzonen im innerstädtischen Kernbereich.

Dass Eigentrasse planungstechnisch möglich sind, haben wir bereits nachgewiesen*³, Beispiele dafür gibt es auch in vielen anderen europäischen Städten.

Entfallende Parkplätze können durch Quartiersgaragen kompensiert werden - oder auch gar nicht, denn es sollte bedacht werden, dass Parkplatzbedarf durch ein funktionierendes und attraktives Stadtbahnssystem gesenkt wird.

Was sollte unserer Stadtregierung wichtiger sein: Ruhender Individualverkehr, also einige Parkplätze, oder schneller öffentlicher Schienennahverkehr, also die Straßenbahnlinie O und die Regionalbahn?
Wir meinen: **eindeutig der schnelle Schienennahverkehr!**

Das Belassen von Parkstreifen mit Trassierung der Bahn auf der Straße entlang dieser Parkstreifen birgt weiteres großes Problempotenzial: **bereits heute werden die Linien 1 und 3 häufig durch Gleisparker gestört oder müssen an zu knapp am Gleis geparkten Autos "vorbeischleichen"**.

Allein im November und Dezember 2008 haben wir von sieben solchen Vorfällen erfahren*⁴, die teils **stundenlangen, personal- und kostenintensiven Schienenersatzverkehr** notwendig machten und dazu führten, dass **Fahrgäste bei bitterer Kälte bis zu 30 Minuten an den Haltestellen warten** mussten. Dies sind aber nur die Vorfälle, von denen wir wissen.

Bei den Neubaustrecken kann und muss das vermieden werden, alles andere wäre verkehrspolitischer Unsinn.

Nicht zuletzt wäre es ein Schlag in die Gesichter der Innsbrucker SteuerzahlerInnen, auf die **32 Millionen Euro vom Bund** zu verzichten. Der volkswirtschaftliche Nutzen eines **funktionierenden** Schienennahverkehrs-Systems wiegt die von Peer durch das Auflösen von Parkplätzen für Eigen-Trassen befürchteten finanziellen Verluste wieder auf!

Die AIN fordert erneut eine rasche und konsequente Umsetzung des Regionalbahnkonzepts als Nebenbahn und für dieses Jahr endlich den Baubeginn des ersten Teilabschnitts, der Verlängerung der Linie 3 zum Linsereal - und zwar, wie vorgeschrieben und für Stadtbahnen sinnvoll, auf eigener Trasse und vom mIV getrennt!

Das O-Bus-System wurde längst aufgelassen, es gibt kein Zurück mehr. Politisch versprochen wurde ein Baubeginn 2008, sollte dieser 2009 wieder nicht erfolgen und die mehr als 30.000 täglichen Fahrgäste der Linie O sich noch jahrelang in zu kleine Dieselsebusse quetschen müssen, wäre das unserer Ansicht nach **absolut untragbar**.

Manni Schneiderbauer u.a.
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

*1: *Tiroler Tageszeitung* vom 24. Jänner 2009, Seite 6

*2: *Regionalbahn Tiroler Zentralraum, Endbericht*, http://forum.strassenbahn.tk/download/machbarkeitsstudie2007_kurzfassung.pdf

*3: AIN: *Vorschläge zur Regionalbahnplanung - Optimierungspotenzial auf Trassenabschnitten in Hötting, Innere Stadt, Pradl, Reichenau, Olympisches Dorf, Rum*, http://forum.strassenbahn.tk/download/optimierungspotenzial_regiobahn-stadt_ain_a3_v3_hq.pdf

*4: siehe "Stau-Blog", <http://www.a-i-n.org>