

Pressemitteilung, 19. September 2008

Zehn unwiderlegbare Argumente für einen raschestmöglichen Baubeginn der Straßenbahn zum Linser-Areal

1. Wenn die Straßenbahn zur Gym-Eröffnung nicht rechtzeitig fährt, muss die Stadt Innsbruck ab 2010 **jährlich mehr als 100.000 € für Bus-Einschübe** ausgeben.*¹
2. Die Tram zum Linser-Areal wird als Verlängerung der Linie 3 konzessioniert. **Sie ist eine reine Stadt-Angelegenheit.** Die Ausrede "das Land hat das Projektmanagement noch nicht eingerichtet" ist damit ungültig.*²
3. Eine rasche Fertigstellung der Detailplanungen und ein Baubeginn im Frühjahr zeigen den BürgerInnen, **dass die Umsetzung von Straßenbahn- und Regionalbahnkonzept jetzt endlich beginnt** und nicht nur ein Dauerwahlkampfthema ist.
4. Weitere Verzögerungen würden bedeuten, dass die IVB zehn bereits bestellte Straßenbahnen für die Linie O im Wert von über 25 Mio. €, die Ende 2009 geliefert werden*³, **für längere Zeit ungenutzt aufbewahren müssen!** Dennoch entsteht Wartungsaufwand und sinkt der Zeitwert der Fahrzeuge.
5. **Graz hat allein im Jahr 2007 drei Straßenbahnlinien um insgesamt 3,5 km verlängert***⁴ und dies allein finanziert. Graz hat aber einen Schuldenstand von rund 1 Mrd. € (!), während Innsbruck einen Schuldenstand von lediglich 20 Mio. € (!) aufweist. Innsbruck kann es sich somit leicht leisten, in Vorleistung zu gehen. Auch wenn der Bundeszuschuss angeblich (wieder?) wackelt.
6. IVB und Stadt Innsbruck haben bereits bauliche Vorleistungen in Millionenhöhe erbracht. **Eine Abkehr vom Straßenbahnausbau wäre deshalb und auch aufgrund rechtsgültiger politischer Beschlüsse und Verträge ohnehin nicht mehr möglich,** Alternative gibt es keine. Deshalb kann es auch keine schlüssige Begründung für ein weiteres Zuwarten geben.
7. **Die Linie O ist mit mehr als 30.000 Fahrgästen pro Tag bereits seit Jahren an der Kapazitätsgrenze,** dennoch steigen die Fahrgastzahlen weiter. Busse schaffen das Fahrgastaufkommen bald nicht mehr, zu den Stoßzeiten ist bereits jetzt Komfort ein Fremdwort und teilweise auch **die Sicherheit nicht mehr gegeben,** da Fahrgäste im vorderen Auffangraum stehen oder sich an Türen anlehnen müssen. Die Straßenbahn kann in Doppeltraktion über 300 Personen befördern, der Bus weniger als die Hälfte.
8. Weitere Verzögerungen könnten die Einrichtung von Gleisbaustellen während des Sommers 2009 verunmöglichen. Da große Streckenabschnitte dieser Baustufe wegen des geringeren mIV-Aufkommens nur in den Sommerferien gebaut werden können*⁶, **müsste deren Errichtung um ein weiteres Jahr zurückgestellt werden.**
9. **Das umweltfreundliche O-Bus-System wurde mit dem Argument, dass es ab 2008 durch neue Straßenbahnlinien ersetzt würde, eingestellt.** Der Dieselsebusbetrieb sollte nur eine kurze Übergangslösung sein und kein Dauerzustand.
10. Last but not least **wurde der Ausbau der Straßenbahn bereits vor acht Jahren erstmals im Gemeinderat rechtsgültig beschlossen.** Seit 2001 warten die Menschen darauf, dass den Beschlüssen endlich Taten folgen!

Die Fotomontage auf der folgenden Seite darf gerne weiterverwendet werden.

Manni Schneiderbauer und Mitwirkende der Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr
in Zusammenarbeit mit den Innsbrucker Grünen,
September 2008

Referenzen:

*1: Berechnungen der AIN, ausgehend von 12 Einschubkursen mit 6 Gelenksbussen, fünf Mal pro Woche

*2: Laut ILF-Machbarkeitsstudie

*3: Laut IVB

*5: Schriftliche Auskunft der Grazer Verkehrsbetriebe

*6: Laut ILF-Machbarkeitsstudie

