

Pressemitteilung vom 28. Oktober 2008

Konjunkturpaket: Bauoffensive bitte auch im Schienennahverkehr!

Die Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr begrüßt die angekündigten "Konjunkturpakete" der Republik Österreich und des Landes Tirol.

Wir meinen: jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um schon seit längerem anstehende Investitionen in den Schienennahverkehr im Tiroler Zentralraum zu tätigen.

S-Bahn und Regionalbahn warten auf eine Bauoffensive!

Benjamin Kiechl von der AIN schlägt vor, zunächst die schon lange angekündigten **S-Bahn-Stationen Mils, Hall-West, Messe, WIFI und Sieglanger** gemäß den längst getätigten politischen Ankündigungen zu realisieren, die bestehenden Bahnhöfe **Völs, Rum, Zirl und Telfs** zu modernisieren und zu **Knotenpunkten der S-Bahn mit den innerstädtischen Verkehrsmitteln** auszubauen.

Dringend erforderlich sind auch **Neugestaltung und Modernisierung des Westbahnhofs, des Bahnhofs Hall**, alternativ dazu die Errichtung einer politisch ebenfalls bereits angekündigten **neuen zentrumsnahen Station in Hall**, sowie der **Ausbau des Bahnhofs Hötting zum Umsteigeknoten** zu den laut Planungen zukünftig dort verkehrenden Straßenbahnlinien 3 und O und der Regionalbahn.

Die Haltestellen **Allerheiligenhöfe, Kranebitten, Leithen und Gießenbach** weisen immer noch sogenannte Schüttbahnsteige^{*2} auf – auch dort besteht dringend Modernisierungsbedarf. Neben diesen bedürfen auch die von Regionalzügen bedienten Bahnhöfe Seefeld, Imst-Pitztal, Schwaz, Brixlegg, Fieberbrunn, Kirchberg und Reutte einer Modernisierung.

Nach der Inntal-S-Bahn S1 und der im Dezember in Betrieb gehenden S2 ins Wipptal soll auch so schnell wie möglich eine **dritte S-Bahn-Linie in Richtung Seefeld** als S3 mit modernen Nahverkehrstriebwagen ausgestattet und in das S-Bahn-Netz integriert werden.

Bei der S-Bahn im Zentralraum gibt es also genügend Investitionsmöglichkeiten.

Manni Schneiderbauer ergänzt, dass nun auch **die Regionalbahn als zweite Schienenverbindung in der Ost-West-Achse** endlich in die Umsetzungsphase kommen muss. Hier ist das Land säumig, die Stadt Innsbruck wäre umsetzungsbereit, wartet aber seit rund einem Jahr auf die Installation der notwendigen Dachgesellschaft seitens des Landes.

Die Regionalbahn verstärkt mit ihrer um das Zwei- bis Vierfache höheren Haltestellendichte und ihrer direkten Anbindung des Stadtzentrums die S-Bahn auf der Ost-West-Achse im kernstädtischen Bereich und ist unverzichtbar für die kleinflächige Erschließung.

Wichtig, so Kiechl und Schneiderbauer unisono, wäre auch, **Tram, Regionalbahn und S-Bahn optisch ansprechend als zusammengehöriges System zu vermarkten** und die Haltestellen, wie etwa in Salzburg an den dortigen Stationen Sam, Gnigl, Parsch, Puch-Urstein, Europark und weiteren realisiert^{*1}, in einem **eigenen Corporate Design** zu gestalten.

Die BenutzerInnen sollen durch **Fahrzeugdesign, Beschilderungen, Leitsystemen und Stations-Infrastruktur mit hohem Wiedererkennungswert** sofort erkennen, dass sie im Begriff sind, das hochwertigste und schnellste Verkehrssystem im Großraum Innsbruck zu benutzen – das nichts mehr mit den altmodischen Regionalzügen und Bimmelbahnen von früher gemeinsam haben soll.

Benjamin Kiechl, Manni Schneiderbauer
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

Quellen und Referenzen:

*1: S-Bahn Salzburg: <http://www.s-bahn-salzburg.at>

*2: Einfachste Form eines Bahnsteigs; unbefestigt und nicht behindertengerecht