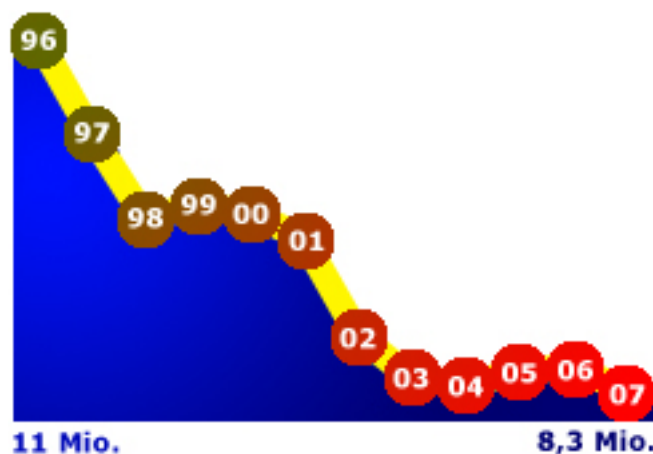


Pressemitteilung vom 17. Oktober 2008

Steigende Fahrgastzahlen bei der Tram? Nicht in Innsbruck!



Von 1996 bis 2007 sind auf den **Straßenbahnlinien 1, 3 und 6** die Fahrgastzahlen von **10.955.176** auf **8.254.947** gesunken. Das sind **2.700.229** oder **24,65% weniger Fahrgäste**, oder, anders ausgedrückt, eine Reduktion der Fahrgastzahlen um ein Viertel.

Eine leichte Steigerung gab es nur zwischen 2004 und 2006, im Jahr 2007 sanken die Beförderungszahlen erneut.

Im **gesamten Stadtverkehr** sanken im selben Zeitraum die Beförderungszahlen von **38.139.258** auf **37.728.513**, das sind **410.745** oder **1,08% weniger Fahrgäste**.

Trotz zwischenzeitlichen Anstiegs der Fahrgastzahlen nach 1996 gab es im Jahr 2007 also immer noch **nahezu eine halbe Million Fahrgäste weniger** als elf Jahre zuvor.

Geringfügige Steigerungen waren nur im in dieser Aufstellung nicht enthaltenen Regionalverkehr der Linien ST und STB zu beobachten, sowie auf chronisch überlasteten der Linie O - für die es immer noch keinen Termin für den Straßenbahn-Baubeginn gibt.

Dieses Gesamtbild ist nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr ein trauriges. **Während in vergleichbaren Städten der öffentliche Verkehr in diesem Zeitraum deutlich zugelegt hat, stagniert er in Innsbruck.** Kein Wunder in einer Stadt, in der nach wie vor selbst in die Kernbereiche der Innenstadt mit dem Auto gefahren werden darf, in der es keine weiträumigen innerstädtischen Fußgängerzonen gibt und in der **der öffentliche Verkehr von den zuständigen städtischen Ämtern mit Absicht am raschen Vorankommen gehindert wird** - unter dem Vorwand der Notwendigkeit eines "flüssigen" Funktionierens des motorisierten Individualverkehrs (mIV) werden etwa Ampel-Beeinflussungsschaltungen bewusst nicht so optimiert, dass Bus und Straßenbahn nicht warten müssen. Dies hat die AIN in eigenen Messungen zweifelsfrei festgestellt, weitere Messungen laufen derzeit.

Dass der mIV auf diese Weise immer weiter ansteigt und es nur eine Frage der Zeit ist, bis permanenter Stau und höchste Lärm- und Luftbelastung eintreten, wird von den Verantwortlichen nicht erkannt.

Das jährliche Zweieinhalb-Millionen-Minus bei den Beförderungszahlen ist nichts anderes als das in Zahlen gegossene Versagen von Innsbrucks Verkehrspolitik!

Das Hauptproblem: die langen Fahrzeiten

Die Fahrgäste brauchen nicht nur eine schöne "Verpackung" in Form von gutem Service, den die IVB zweifellos bieten, sondern sie wollen vor allem eins: möglichst schnell ans Ziel kommen.

Trotz zahlreicher Verbesserungen im Service, wie Haltestellen-Displays, Fahrgastunterständen und einer allgemeinen Steigerung der Kundenfreundlichkeit konnten die Fahrzeiten seit 1996 kaum verkürzt werden.

Von 1996 bis 2007 wurden keinerlei Eigengleiskörper baulich errichtet und keine nennenswerten Tram-Spuren markiert. Es wurden im Gegenteil sogar bereits bestehende Tram-Spuren aufgelassen, zum Beispiel jene in der Bürgerstraße zwischen Anichstraße und Maximilianstraße.

Von Null-Wartezeit an Lichtsignalen kann keine Rede sein, trotz großer Investitionen in Anforderungsschaltungen werden diese mit Absicht zu Gunsten des Individualverkehrs so programmiert, dass die Straßenbahnen Extra-Phasen abwarten müssen. An manchen wichtigen Ampeln fehlt die Beeinflussungsmöglichkeit immer noch.

Die Lösung: Verkürzung der Fahrzeiten

Kompromisslose Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs, vor allem aber des höchstwertigen Verkehrsmittels im Stadtverkehr, der Straßenbahn.

Allein durch Erneuerung des Straßenbahnfuhrparks ist keine Trendumkehr zu erwarten.

Solange etwa die Linie 1 von Wilten in den Saggen deutlich länger braucht als ein PKW, kann sie nicht die bessere Alternative zu diesem sein. Gleiches gilt für Fahrten von Amras in die Innenstadt mit der Linie 3.

Ohne Steigerung der Fahrgastzahlen durch Verkürzung der Fahrzeiten müsste man die mehr als 55 Mio. Euro, die für die 22 neuen Straßenbahnen für die bestehenden Stadtlinien aufgewendet wurden, als verlorene Investition betrachten.

Eine derartig hohe Investition muss auch im Sinne der SteuerzahlerInnen so getätigt werden, dass sie den maximalen Nutzen für die Bevölkerung bringt, in diesem Fall also zu einer deutlichen Reduktion des mIV auf den bedienten Relationen führt.

Ohne konsequente Beschleunigungsmaßnahmen wird es diesen Nutzen nicht geben!

Die Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr fordert rasche Gegenmaßnahmen in Form der Errichtung eigener Gleiskörper, mit Hilfe kostengünstiger baulicher Abtrennungen ("Stuttgarter Schwellen" oder "Wiener Schwellen") für die Straßenbahn vor allem in den Außenästen nach Amras und in den Saggen.

Aus der klassischen Straßenbahn, die in dieser Form eigentlich seit 30 Jahren ausgedient hat, muss endlich eine moderne Stadtbahn*² werden! Separate Gleiskörper brauchen Platz, das ist richtig, aber ohne sie wird die Straßenbahn langsam bleiben.

Weiters fordert die AIN die sofortige Überprüfung und Optimierung aller Signalbeeinflussungen. Ziel muss weitgehend "Null-Wartezeit" für Straßenbahn und Bus sein – wenn nötig, auch ohne Rücksicht auf längere Wartezeiten für den mIV.

Manni Schneiderbauer
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

Quellen und Referenzen:

*1: Stadt Innsbruck
<http://www.innsbruck.at/io30/download/Dokumente/Content/Statistik/Verkehr/IVBStubaitalbahnhofBefoerderte.pdf?disposition=inline>

*2: Begriffserklärung in der Wikipedia
http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn#Die_Stra.C3.9Fenbahn_als_Stadtbahn