

Innsbruck, 30.11.2004

## PRESSEINFORMATION

### AIN schlägt "große Schienenlösung" vor

Die neugegründete "Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr" hat am 25. November 2004 eine Studie präsentiert, die, aufbauend auf den bereits beschlossenen Ausbauprojekten und dem darüber hinausgehenden tatsächlichen Bedarf, eine bis ca. 2020 umsetzbare "**große Schienenlösung**" für den gesamten Großraum Innsbruck vorschlägt.

Das in der Studie vorgestellte Konzept sieht eine weitestgehende Konzentration des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auf **acht Straßenbahn- und Stadtregionalbahnlagen, zwei S-Bahn-Lagen** (die allerdings in der Studie nicht behandelt werden), sowie nur noch **11 Stadtbahn-, fünf Citybus- und sieben Regionalbuslagen** vor, die an die Stelle des derzeit bestehenden ÖPNV-Netzes treten würden.

**Schienegebundene Verkehrsmittel** übernehmen dabei die meisten **fahrgastintensiven und überregionalen Relationen**, während **Buslagen** vorwiegend der **lokalen Erschließung** innerhalb von Stadtteilen und Umlandgemeinden sowie als **Zubringer** zu den Straßenbahn-, Stadtregionalbahn- und künftigen S-Bahn-Lagen dienen.

Die Anwendung neuester verkehrspsychologischer Erkenntnisse und moderner Methoden im Streckenbau sowie die betriebliche Koordination aller Verkehrsmittel, auch der regionalen und jener verschiedener Betreiber, ermöglichen bei entsprechenden Begleitmaßnahmen in Verkehrssteuerung und Marketing eine **größtmögliche Effizienz** im Einsatz der Betriebsmittel und **höchste Wirtschaftlichkeit** bei **bestmöglichem Service** für den Fahrgast.

Im Vorfeld wurden **Streckenführungen, Fahrgastzahlen, Effizienz** und **Wirtschaftlichkeit** des bestehenden Netzes, aber auch des Regionalbahnkonzeptes, analysiert und mögliche künftige Linien- und Trassenführungen auf ihre **grundsätzliche Machbarkeit** hin überprüft. Dabei flossen zahlreiche Erkenntnisse und Erfahrungen aus **vergleichbaren Städten** im In- und Ausland ein, die die jeweilige regionale Verkehrsproblematik durch konsequenten Ausbau ihrer Schiennetze und Bevorrangung ihrer öffentlichen Verkehrsmittel erfolgreich mildern konnten.

Der Studie zufolge ergäbe sich im Bereich des Tiroler Zentralraumes bei Umsetzung aller Maßnahmen eine **Abnahme des motorisierten Individualverkehrs um 7%**, mit all den damit verbundenen volkswirtschaftlichen, ökologischen und städtebaulichen Vorteilen. Durch weitere Attraktivierungsmaßnahmen unter zunehmend günstigeren Rahmenbedingungen erachtet die Studie es als realistisch, den **Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel** am Modal Split mit Zeithorizont 2030 **auf 25% zu steigern** (derzeit bei 16%) und gleichzeitig den **motorisierten Individualverkehr auf 34% zu reduzieren** (derzeit 43%, Tendenz nach wie vor steigend).

Zur Finanzierung müsste verstärkt der Bund herangezogen werden, wozu in der Studie die Schaffung einer **neuen gesetzlichen Grundlage**, angelehnt an das bundesdeutsche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, vorgeschlagen wird. Der jährlich erforderliche Finanzaufwand wäre jedenfalls im Vergleich zu jenem Finanzaufwand, der Jahr für Jahr für den Straßenbau erforderlich ist, verschwindend gering, der volkswirtschaftliche Nutzen aber ungleich höher.

Die Studie kann unter <http://www.ain-online.tk> im Adobe Acrobat – Format bezogen werden.