Straßenbahn Innsbruck: Der Sprung ins 21. Jahrhundert ist gelungen

von Thomas Naumann, Würzburg

So altertümlich und behängt mit bis zu fünf winzigen, offenen ehemaligen Dampftramwayanhängern verkehrte die Linie 4 bis 1974 auf eigentlich zukunftsfähiger Trasse zwischen Innsbruck und Hall. Just als ein erheblicher Teil ihres Einzugsgebietes dicht bebaut wurde, gab man die Eigentrasse auf und stellte auf Busverkehr um. Über Jahrzehnte hing der Bestand der Straßenbahn in Innsbruck „am seidenen Faden". Aufnahme: Hilmar Werner, Slg. Schneiderbauer

Erst heute fahren nur 300 m südlich wieder Straßenbahnen in den Innsbrucker Osten – diesmal ins Olympische Dorf, bald nach Rum, vielleicht zukünftig auch wieder bis Hall. Soeben hat sich Linie 2 auf den Weg Richtung Innenstadt gemacht und biegt von der Josef-Kerschbaumer-Straße in die Schützenstraße. Im Hintergrund ein Wagen der Linie 5, der hier wendet und im Streckengleis aus Richtung Rum steht. Aufnahmen ohne anderen Vermerk: T. Naumann

Es dürfte wohl kaum einen Straßenbahnbetrieb in Europa geben, der über so lange Zeit immer wieder unter Bedingungen weitergeführt wurde, die eher jenen eines Entwicklungslandes entsprochen haben denn einer wohlhabenden mitteleuropäischen Stadt wie Innsbruck: Bis 1983 waren 80 Jahre alte Fahrzeuge – siehe Bild oben – im täglichen Betriebseinsatz, ein geschlagenes Jahrhundert lang gab es keine wesentlichen Netzerweiterungen und Anpassungen an die Stadtentwicklung, über Jahrzehnte immer wieder Diskussionen, aber keine Entscheidungen. Manches mag einem aus anderen Städten bekannt vorkommen, doch in so einem Ausmaß und über so eine lange Zeit hinweg? Da erscheint es wie ein veritables Wunder, dass es schließlich am 18. September 2001 doch noch zu dem alles entscheidenden politischen Beschluss gekommen ist, der die Blockade brechen und den gordischen Knoten zerschlagen konnte, und dass dieser dann vor allem in den Folgejahren auch zur Ausführung gekommen ist: Ausbau des bestehenden Straßenbahnnetzes für barrierefreien Betrieb mit Zweirichtungs-Niederflurfahrzeugen, Netzerweiterung und Erneuerung des Fahrzeugparks. Dieser Prozess ist auch heute noch nicht abgeschlossen, aber in vollem Gange. Die Straßenbahnen verkehren mittlerweile bis ins Olympische Dorf, in die Peerhofsiedlung und zur Technischen Fakultät der Universität, auch als „Technik" bezeichnet, die Verlängerung nach Neu-Rum ist im Bau und für jene nach Völs läuft die Detailplanung. Es ist also wahrlich nicht übertrieben, den 18. September 2001 als den zweiten Geburtstag der Innsbrucker Straßenbahn zu bezeichnen!

Innsbruck – Stadt und Bevölkerung

Als Hauptstadt des österreichischen Bundeslandes Tirol ist Innsbruck ein bedeutsamer Standort zentraler Einrichtungen des Verwaltungs- und Bildungssektors; aufgrund der Gebirgslage hat auch der Tourismus eine im Vergleich hohe Bedeutung. Wenngleich es mit aktuell ca. 132.000 Einwohnern (1. Januar 2019) eher dem Typus der „kleinen Großstadt" zuzurechnen ist, kommen zur Wohnbevölkerung doch noch weitere ca. 30.000 Studierende mit zweitem Wohnsitz hinzu und die Stadtregion zählt insgesamt ca. 300.000 Einwohner.

Lange blieb die Gesamtstadt baulich stark konzentriert auf einen engen Bereich um die kompakte, flächenmäßig kleine Altstadt herum beschränkt; im Jahr 1900 wurde, nach einem Jahrzehnt stürmischen Wachstums während der Gründerjahre, die 50.000-Einwohner-Marke erreicht, und 1960 war mit 100.000 Einwohnern der formale Status der Großstadt erreicht. Die wirklich städtische Überformung größerer Flächen kam mit gründerzeitlicher Bebauung der Gründe von Wilten und Pradl und vor allem mit dem Aufbau großer Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit in der Reichenau, in Hötting und in Gestalt des Olympischen Dorfs sowie des großen Campus der Technischen Fakultät im äußersten Westen der Stadt.

Besonders in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg kam es dann auch zu bedeutsamen Suburbanisierungseffekten im Umland; allein die beiden unmittelbar östlich an Innsbruck angrenzenden Umlandgemeinden Rum und Hall in Tirol zählen zusammen ca. 24.000 Einwohner (2018). Aktuell entleeren sich die Seitentäler und die Abseitszonen in größerer Höhenlage, wovon allein der Talboden des Inns profitiert; fortschreitende Zersiedelungstendenzen gehen mit Erscheinungsformen der Mobilität einher, die zunehmend für Unmut sorgen.

Entwicklung des ÖPNV in und um Innsbruck

Nicht innerstädtische Verbindungen standen in den Anfangsjahren im Vordergrund, denn es gab ja in der kompakt gebauten Stadt kaum Wege, die eine des Fahrens würdige Länge erreichten; vielmehr sorgten sich Umlandgemeinden, gegenüber Innsbruck mit seiner herausragend günstigen Verkehrslage ins Hintertreffen zu geraten, wenn es nicht gelänge, eine hochwertige Anbindung dorthin zu schaffen. Dörfer entlang der neu erbauten Bahnstrecke, die vordem vom Durchzugsverkehr auf der Frachtenstraße im Inntal gelebt hatten, machten Druck, und es kam daher zuerst zum Bau einer ca. 12 km langen, mit Dampf betriebenen Überland-Straßenbahn vom Bergisel nach Hall in Tirol, die am 1. Juni 1891 eingeweiht wurde. Auch die nächste Verbindung diente noch nicht dem Stadtverkehr, sondern der Erreichbarkeit der Sommerfrischen des Mittelgebirges; sie führte vom Bergisel über 8,4 km nach Igls und wurde seit ihrer Eröffnung 1900 ebenfalls in Form einer Überland-Straßenbahn mit Dampf betrieben.

Interview mit dem Bürgermeister der Landeshauptstadt Innsbruck

„stadtverkehr“: Herr Bürgermeister, über Jahrzehnte galten Tirol und Innsbruck im politischen Sinne als traditionell konservative Bastionen. Das hat sich erstmals gewandelt, als Sie vor gut einem Jahr von der Innsbrucker Bevölkerung zu ihrem ranghöchsten politischen Repräsentanten gewählt wurden. Was hat aus Ihrer Sicht dazu geführt?
Georg Willi: Als Universitätsstadt war Innsbruck schon immer eine weltoffene Stadt, in gesellschaftspolitischen Fragen liberal und für politische Konzepte der Grünen offen. Bei der letzten Gemeinderatswahl sind mehrere Faktoren zusammengetroffen: der Wunsch nach einer Veränderung an der Spitze, die Forderung nach einer anderen politischen Themensetzung und einem neuen politischen Stil. Ich war da offensichtlich die richtige Person zur richtigen Zeit am richtigen Platz.
„stadtverkehr“: Sie sind mit einem Wahlprogramm aufgefallen, das in der Zeit des „Wutbürgertums“ dezidiert auf eine ungebrochene Fortsetzung des Straßenbahnbaus gesetzt hat, den Ihre Amtsvorgängerin aussetzen wollte. Waren Sie sicher, dass die Bürgerinnen und Bürger Ihren forcierten Kurs „pro Straßenbahn“ mehrheitlich unterstützen würden?
Georg Willi: Die Entscheidung „pro Straßenbahn“ war in Zeiten des Klimawandels völlig richtig. Denn sie fährt klimaneutral mit Strom aus erneuerbaren Quellen. Mir ist es gelungen klar zu machen, dass wir mehr von diesen tollen Geräten brauchen. Denn langfristig überwiegen klar die Vorteile – auch wenn es vorübergehend Baustellen gibt.
„stadtverkehr“: Innsbruck hat es mit einem Schlag geschafft, den Großteil der Bevölkerung erstmals mit einem wirklich attraktiven ÖPNV zu erschließen, und das mit einer Durchmesserachse – idealere Voraussetzungen für Schienenverkehr sind kaum denkbar. Warum hat es dennoch so lange gedauert, bis endlich gebaut wurde?
Georg Willi: Das frage ich mich auch. Wenn wir den Kampf gegen die Klimakrise gewinnen wollen, brauchen wir ein viel höheres Umsetzungstempo. Ich hoffe sehr, dass die versprochene „neue Nahverkehrsmilliarde“ für die Ballungszentren Impulse setzen wird. Wir holen uns da jedenfalls frisches Geld für Innsbruck.
„stadtverkehr“: Noch ist die Betriebszeit der Straßenbahnlinien 2 und 5 zu kurz, um über konkrete Erfolge reden zu können. Dennoch: Sie selbst stehen dem Ressort „Stadtentwicklung“ vor; welche Effekte versprechen Sie sich vom Straßenbahnbetrieb für die Stadt Innsbruck und ihre Bevölkerung?
Georg Willi: Ich erwarte mir einen Schienenbonus von mindestens 25 %. Dazu kommt, dass wir durch neue S-Bahn-Halte in der Stadt – der erste wird bei der Messe kommen – die Verknüpfung zwischen den beiden Schienensystemen verbessern. Damit steigern wir aber auch den Nutzen der S-Bahn für die Stadt. Unterstützen wollen wir die Verlagerung auf die Öffis durch eine Verkehrsplanung, die in der Abwägung motorisierter Individualverkehr – Umweltverbund klare Prioritäten zugunsten des Umweltverbundes setzt.

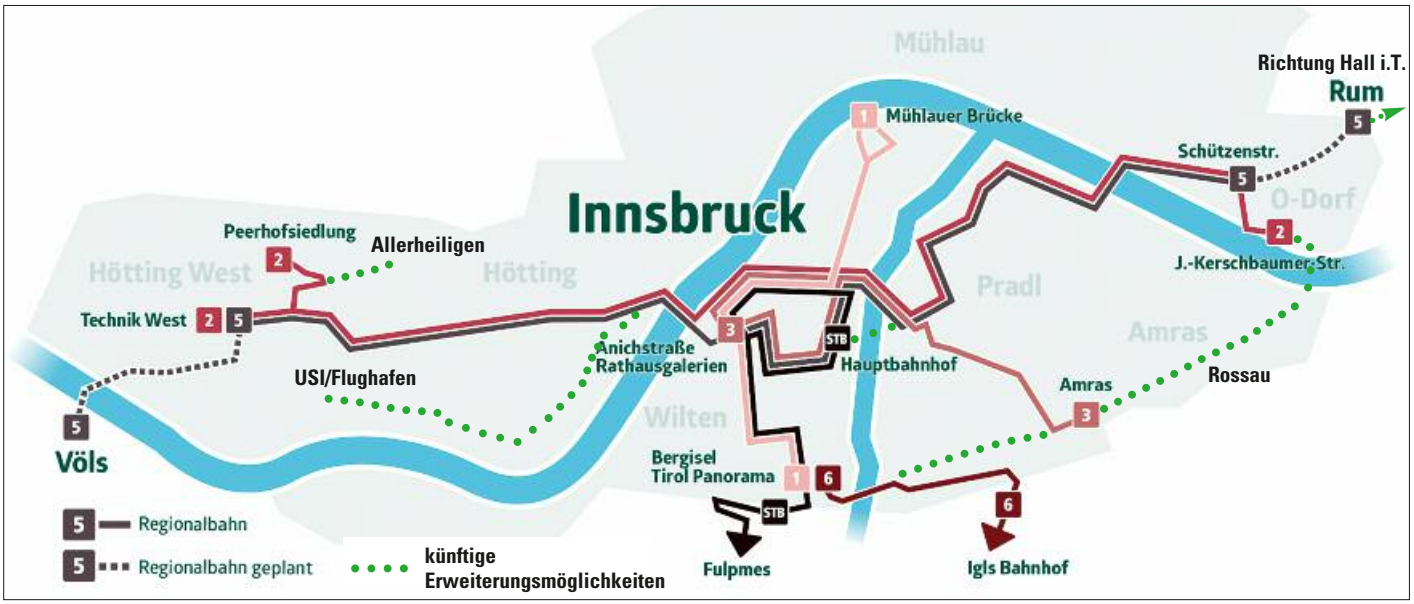
Georg Willi, Bürgermeister der Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck Aufnahme: Julius Weiskopf

„stadtverkehr“: Dem auswärtigen Besucher fällt auf, dass der öffentliche Raum in der Innenstadt mit Ausnahme der Altstadt und der Maria-Theresien-Straße noch stark vom Autoverkehr beherrscht scheint, darunter auch Achsen mit Durchgangsverkehr und wahrnehmbar zu wenig Raum für jene, die zu Fuß gehen oder ein Fahrrad nutzen. Gibt es Pläne für mehr Flächengerechtigkeit bei der Verteilung des knappen Raums?
Georg Willi: Ja, die gibt es. Und an deren Umsetzung arbeitet die grüne Verkehrsstadträtin Uschi Schwarzl – beispielsweise durch neue Radstreifen und ÖPNV-Spuren.
„stadtverkehr“: Ihre Partei hat ein ambitioniertes Programm für den weiteren Ausbau der Straßenbahn nach Fertigstellung der Linie 5 vorgelegt. Wann könnte die Linie 3 vom Fürstenweg bis zur Universitätssportanlage gebaut werden und gibt es diesbezüglich schon Gespräche über Finanzierungen?
Georg Willi: Die gibt es noch nicht, weil wir zuerst die Linie 5 zwischen Völs und Rum fertig stellen müssen. Aber ja, wir müssen bald mit den Planungen für die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Flughafen und die Verknüpfung von Linie 1 und 3 im Süden der Stadt beginnen. Denn diese Planungen müssen Teil der Dekarbonisierungsstrategie sein.
„stadtverkehr“: Abschließend noch eine Frage zur Gesamtschau auf Verkehr und Stadtentwicklung: folgt Innsbruck einem Leitbild, einer Strategie, die Prioritäten setzt? Werden die Planungen zur Weiterentwicklung der Stadt am Schienennetz orientiert?
„stadtverkehr“: Georg Willi: Am besten sieht man diese Gesamtschau an der Stadtentwicklung im Westen der Stadt zwischen Technischer Fakultät und dem Stadtteil Kranebitten. Das Rückgrat der städtebaulichen Entwicklung ist einerseits ein breit angelegter Grünzug und andererseits die Straßenbahnachse. Unterstützung erfährt die Weiterentwicklung der Stadt auch durch den Gemeinderatsbeschluss vom Juli, mit dem wir den Klimanotstand anerkannt und rasche Maßnahmen außer Streit gestellt haben.
„stadtverkehr“: Herr Bürgermeister, herzlichen Dank für Ihre Antworten!

Georg Willi, 60, ist Mitglied der Tiroler Grünen und seit Mai 2018 Bürgermeister der Landeshauptstadt Innsbruck. Er gilt als bürgerlicher Realist und einer der Architekten der schwarz-grünen Tiroler Landesregierung. Die Fragen stellte Thomas Naumann.

Ursprünglicher Gedanke war, mit dieser Bahn den Zugang zum Patscherkofel zu erreichen, doch es blieb bei der Endstation Igls. Von Dezember bis März herrschte saisonbedingt Betriebsruhe. Auch die dritte, im Jahr 1904 in Betrieb genommene Strecke, war noch keine Stadtstraßenbahn, sondern eine Überlandbahn, die vom Bergisel über 18,3 km zur Erschließung des Stubaitals bis nach Fulpmes geführt worden war. Hier stand wiederum der Güterverkehr im Vordergrund, der die Eisenkleinindustrie des Stubaitals mit dem Verkehrsknoten Innsbruck verknüpfen und damit für eine Vergrößerung des Absatzmarktes sorgen sollte. Somit waren um Innsbruck herum drei meterspurige Überlandbahnen mit Straßenbahncharakter entstanden, die den für eine so kleine Stadt doch beachtlichen Umfang von ca. 39 km Streckenlänge erreicht hatten.

Dann erst, am 15. Juli 1905, kam es zur Einrichtung des ersten innerstädtischen elektrischen Straßenbahnverkehrs auf 3,1 km Länge zwischen dem Hauptbahnhof und Bergisel, schon wenige Monate später gefolgt von der kaum mehr als 2 km kurzen Strecke zwischen Museumstraße und Claudiaplatz. In beiden Fällen wurden teils Gleise der Dampfbahn genutzt, teils neue verlegt. Im nächsten Schritt wurden 1910 die neu gebauten Wohnsiedlungen von Pradl erschlossen. Praktisch zeitgleich wurde die Vorortbahn nach Hall in Tirol in zwei Etappen (1909 und 1910) elektrifiziert; mit dem elektrischen Vollbetrieb bis Hall war am 6. Januar 1910 ein erster Schritt zur Integration der vordem als Einzelstrecken betriebenen Bahnen erreicht und ein ca. 19 km Streckenlänge umfassender, meterspuriger elektrischer Gleichstrombetrieb entstanden. Für den elektrischen Betrieb wurden acht vierachsige Drehgestell-Triebwagen beschafft, die damals zum Modernsten gehörten, was denkbar war; sie verkehrten im Zugverband mit den kleinen zweiachsigen Wägelchen der Dampftramway, die damals zwar schon 20 Einsatzjahre hinter sich hatten, aber eben auch noch nicht reif für den Gang zum Schrottplatz schienen. Je nach Bedarf wurden den Triebwagen von zwei bis zu fünf dieser Beiwagen angehängt; die Zuglänge wurde tagsüber mehrfach der Nachfrage angepasst, die Beiwagen am Hauptbahnhof dafür bereitgestellt. Als dann rund 25



Bestandsnetz (Stadt) mit der neuen Ost-West-Achse sowie gesicherten (Rum und Völs) und geplanten Erweiterungen mit dem Universitäts-Sportinstitut (USI) als erster Priorität. O-Dorf: Olympisches Dorf
Abbildung: IVB; SG

Jahre später die Elektrifizierung der Mittelgebirgsbahn nach Igls, wegen der Steigungen im Unterschied zum Stadtbetrieb mit 1200 V Gleichstrom gespeist, folgte – vier der Haller Triebwagen wurden für diese Einsatzzwecke viermotorig ausgerüstet – war ein Zustand erreicht, an dem sich über gut 60 Jahre kaum mehr Wesentliches ändern sollte.

Das ewige Provisorium der Nachkriegsjahrzehnte

Die Innsbrucker Straßenbahn gehörte über Jahrzehnte zu jenen Betrieben, die sich nur unter großen Mühen und Entsagungen am Leben halten konnten; war es zunächst die bittere Not der unmittelbaren Nachkriegszeit, so fehlte es in späteren Jahren sichtbar am politischen Willen, an Mut zur Zukunftsgestaltung im ÖPNV und in der Folge natürlich auch an Investitionsmitteln. Mit mehrfach getätigten Gebrauchtwagenbeschaffungen aus Basel, Winterthur, von der Rechtsufrigen Thunerseebahn und aus Zürich gelang es seit 1947, die sehr kleine Stadtstraßenbahn notdürftig am Laufen zu halten, jedoch um den Preis eines in vieler Hinsicht inadäquaten Angebotsniveaus in Form eines „rollenden Freilichtmuseums". Die Überlandbahnen wurden praktisch unverändert auf dem Stand der Eröffnungsjahre weiter betrieben. Die Haller Strecke hatte sich zu einer wichtigen Achse für Berufspendler und Schüler entwickelt, litt aber ebenso zunehmend unter den Folgen unterlassener Zukunftsinvestitionen und konnte so ihrer Aufgabe immer weniger gerecht werden. Die Mittelgebirgsbahn war zwar zum ganzjährigen Betrieb übergegangen, hatte gegenüber dem direkter geführten und schnelleren Busverkehr aber einen zunehmend schweren Stand. Und auch die Stubaitalbahn, deren Einzugsgebiet sich mit der Suburbanisierung und der Entwicklung von Freizeitverkehr und Tourismus völlig gewandelt hatte, konnte von diesen Entwicklungen kaum profitieren, weil sie in ganz und gar veralteten betrieblichen und technischen Zwängen isoliert gefangen blieb.

Obwohl die Stadt, besonders seit und mit den Anschüben durch Ausrichtung der Olympischen Winterspiele 1964 und 1976, sich prosperierend entwickelte und große neue Wohngebiete entstanden, schien sich kaum jemand wirklich für die Qualität des ÖPNV zu interessieren. Immer wieder einmal wurde über Zukunftspläne geredet, aber nie wurde gehandelt; im Gegenteil, die verkehrlich mit Abstand wichtigste der Vorortbahnen nach Hall wurde dem Straßenausbau geopfert und gegen den Willen der Stadtgemeinde Hall in Tirol am 8. Juni 1974 auf Busbetrieb umgestellt – vor dem Hintergrund des Betriebs mit teilweise über 80 Jahre alten Fahrzeugen ein leichtes Spiel, obwohl bis zum Ende ca. 1,5 Mio. Fahrgäste p.a. befördert wurden und die Strecke von Mühlau bis Hall fast vollständig auf eigenem Gleiskörper verlief. Die konkret angestrebte Chance, von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) gebrauchte, damals rund 16 Jahre alte Fahrzeuge zu erwerben, kam vor dem Hintergrund politisch herbeigeführter Fakten nicht mehr zum Tragen. Noch kurz vor Einstellung waren die Verbindungen des Schüler- und Berufspendelverkehrs so stark nachgefragt, dass für eine im Fahrplan verzeichnete Fahrt zwei Züge mit je fünf Beiwagen eingesetzt werden mussten. Und das bei einer Fahrzeit von 30 Minuten für 10 km Streckenlänge! Da kann man sich vorstellen, wie gut die Frequenz bei einem zeitgemäßen Fahrzeugpark mit spürbar verkürzter Fahrzeit gewesen wäre – gerade hier war ja sehr viel neu gebaut worden, aber es hat nicht sollen sein...

Die in der ersten Hälfte der 1960er Jahre getätigten Fahrzeugbeschaffungen – die ersten fabrikneuen Wagen seit 1911! – brachten zwar eine Erneuerung des Rollmaterials der Stadtlinien, die man ansonsten zeitnah hätte aufgeben müssen; Investitionen in die ähnlich veraltete Infrastruktur ließen aber weiter auf sich warten. Da die neuen Fahrzeuge (sechs vierachsige Großraumwagen Baujahr 1960 und sieben sechsachsige Gelenkwagen Baujahr 1966) reine Ersatzbeschaffungen waren, die weder Angebotsverbesserungen und daraus entstehend Mehreinnahmen aus Fahrscheinverkauf noch wesentliche Rationalisierungseffekte auslösen konnten, sondern nur zu sprunghaft höheren Abschreibungen führten, hatte sich am Grundübel der Innsbrucker Straßenbahn nichts geändert. Die Beerdigung war nur verschoben, das Siechtum ging in die nächste Runde...

Für die Innsbrucker Situation typisch schien die ausgeprägte Neigung, niemals wirklich „Nägel mit Köpfen" zu machen. Neben der „Museumsstraßenbahn" gab es seit 1944 auch noch einen kleinen Obusbetrieb; gleich der Straßenbahn wurden dessen Fahrzeuge und Infrastruktur einfach nur bis an die äußerste Grenze heruntergefahren. Und dann? Im Fall der Straßenbahn durch die nächste Generation von Second-hand-Übernahmen ersetzt, im Fall des Obusses nach über ein gutes Jahrzehnt hingezogenen Teileinschränkungen am 29. Februar 1976 aufgegeben und durch Dieselbusse ersetzt. Längst war die Stadtentwicklung dem Straßenbahnnetz „davongelaufen", da wurde die innerstädtische Gleisführung 1976 in umfangreicher Anstrengung an ein neues Einbahnstraßensystem angepasst, das der damals aktuelle Generalverkehrsplan vorgesehen hatte. Dabei stand aber nicht das Wohl der Fahrgäste im Vordergrund, sondern neue Bedingungen im Sinne des Autoverkehrs; wenn man schon das Schienennetz fit für zukünftige Anforderungen machen wollte, dann hätte es aber doch zuvor eines grundlegenden Beschlusses zur Zukunft der Straßenbahn bedurft... Den gab es weiterhin nicht, es wurde weiter „vor sich hingewurschtelt"; die damals anrollende Beschaffung von Gebrauchtwagen aus Hagen und Bielefeld – wie schon in den 1960ern grundsätzlich überlebensrettend – wurde kaum dazu genutzt, die Straßenbahn wirtschaftlicher zu machen. Insgesamt 14 sechsachsige Gelenkwagen (acht Zweirichtungswagen aus Hagen und sechs Einrichtungswagen aus Bielefeld) und zehn achtachsige Einrichtungswagen aus Bielefeld wurden zwischen 1980 und 1990 beschafft; nach Umsetzung der Mittelteile in die Zweirichtungswagen aus Hagen wurden diese ab 1983 auf der nun mit Gleichstrom betriebenen Stubaitalbahn eingesetzt, während die

nun bis auf zwei zu Sechsachsern zurückgebauten Einrichtungswagen im Stadtnetz zum Einsatz kamen.

Alle Gebrauchtankäufe waren Einmannwagen und hätten als solche den wenig effizienten Straßenbahnbetrieb ein ganzes Stück wirtschaftlicher machen können; sie erhielten aber nachträglich wieder Schaffnersitze eingebaut. Das hätte man mit gewisser Logik auch als finalen Angriff auf den Bestand des Betriebes ansehen können... Darauf lief es auch hin, denn die damals schüchtern aufkeimenden Pläne, endlich Schienen zum Olympischen Dorf zu legen und damit die Straßenbahn im 20. Jahrhundert ankommen zu lassen, wurden schließlich wieder zu den Akten gelegt. Man hatte eigentlich die Ankäufe aus Bielefeld so reichlich dimensioniert, dass damit eine Betriebserweiterung ins „O-Dorf" hätte bedient werden können. Nun standen zu viele Wagen auf dem Hof, und die – erst 25 Jahre alten! – vierachsigen Großraumwagen wurden ausgeschieden, auch deswegen, weil sie als Solofahrzeuge für eine Straßenbahn viel zu klein und durch den anachronistischen Schaffnerbetrieb auch hoffnungslos unwirtschaftlich waren. Hätte man aus den sechs Wagen aber drei in Traktion fahrende Verbünde gebildet und im Einmannbetrieb gefahren, so wären sie noch für ein gutes Jahrzehnt einsatzfähig gewesen.

Auch die Umstellung der in jeder Hinsicht verschlissenen Stubaitalbahn nach zehntägiger Betriebsruhe am 2. Juli 1983 auf Gleichstrombetrieb einschließlich ihrer Einbindung in das Straßenbahnnetz war zwar für die Nutzer dieser Strecke von Vorteil, änderte aber nichts daran, dass der gesamte Betrieb weiterhin in Gestalt einer Gratwanderung entlang der Abbruchkante geführt werden musste. Aber es war immerhin gelungen, die Rahmenbedingungen der noch vorhandenen Schienenstrecken so weitgehend zu harmonisieren, dass sie als Einheit betrieben werden konnten; das war doch ein wenig fahrgast- und unterhaltsfreundlicher als alle Vorzustände.

Vor dem entscheidenden Schritt drückte sich die Politik allerdings wieder: Es gab kein „grünes Licht" für eine Straßenbahn zum Olympischen Dorf. So blieb es dabei: Die mit Abstand nachfrageträchtigsten Verbindungen sollten auch weiterhin mit Bussen betrieben werden. Wer weiß, vielleicht von Anflügen schlechten Gewissens ob erneuter Entscheidungsunwilligkeit geplagt, kam es dann zu einer wahrhaft sibyllinischen Entscheidung des Gemeinderats: der Obus, den man kein Jahrzehnt vorher endlich eingestellt hatte – als dritte Technologie in einer so kleinen Stadt unbedingt sinnvoll und geboten – sollte just auf den Strecken eine Wiedergeburt erleben, die als einzige den Straßenbahnbetrieb auf ein langfristig wirtschaftlich solides Niveau hätten heben können. Und so geschah es – am 17. Dezember 1988 wurde der zweite Innsbrucker Obus-Betrieb auf den Linien O und R zwischen Stadtmitte und dem Olympischen Dorf bzw. Reichenau in Betrieb genommen. Der Öffentlichkeit verkaufte man diese Entscheidung gegen die Straßenbahn „wegen der unvergleichlich hohen Kosten", wegen angeblichen Platzmangels und aus Kostengründen, die für die Straßenbahn mit „bis zu 550 Mio. Schilling" und für den Obus mit 180 Mio. Schilling beziffert wurden (s.a. Innsbrucker Stadtnachrichten 6/1986, S. 1). Vier Jahre später wurden auch in den Innsbrucker Westen Obus-Fahrleitungen montiert; zunächst nach Allerheiligen und zur Peerhofsiedlung, später auch bis zur Technik-West und zur Rehgasse wurde nun auf einer Durchmesserstrecke Westen–Stadtmitte–Osten elektrisch gefahren. Mit der Wiederauferstehung des Obusbetriebs konnte sich die Politik ein „grünes Mäntelchen" anziehen, während sie zugleich die dringend notwendigen Grundentscheidungen für den ÖPNV ein weiteres Mal vertagte. Die Beförderungszahlen im Obusbetrieb zeigten dann mit im Schnitt knapp 16 Mio. p.a. über die Jahre seines Bestehens einerseits, wo in Innsbruck die Musik spielt, lagen diese Zahlen doch höher als jene von Straßenbahn und Dieselbus, zeigten aber andererseits gerade damit deutlich den Widersinn der Innsbrucker Verkehrspolitik auf: Die Leistungsfähigkeit, die der ÖPNV auf dieser Achse im Sinne von Kapazität hätte bringen müssen, um den Autoverkehr wirklich eine attraktive Alternative entgegenzusetzen, konnte das damit überforderte System Bus nicht bringen. Die Nachfrage stagnierte, der Bus, gleichgültig welcher Antriebsform, war hier schlicht die falsche Systemwahl.

Dennoch: Ein erstes Konzept zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt brachte nicht nur die Ausweisung der Maria-Theresien-Straße als Fußgängerzone (2007) und stufenweise Einschränkungen für den Autoverkehr bis 1995, sondern auch eine erste Ausdehnung des Schienennetzes über Marktgraben–Marktplatz und Bürgerstraße und damit eine flächigere direkte Erschließung der Innenstadt mit der Straßenbahn. Das wurde sehr gut angenommen und kann als „erste Keimzelle" für die weitere Aufwertung der Straßenbahn gelten.

Der eingleisige Rückbau des Innenstadtrings war durch die Anforderungen des Autoverkehrs bedingt und bedeutete für die Straßenbahn eine deutliche Verschlechterung, sowohl betrieblich als auch hinsichtlich der Angebotsqualität. Eingleisige Streckenführungen mit nur in einer Richtung bedienten Haltestellen sind in aller Regel für die Fahrgäste von Übel, zumal, wenn in ihrem Verlauf auch noch Endhaltestellen mit Standzeiten liegen. Das Bild eines Zugs der Stubaitalbahn in der Salurner Straße entstand 2009. Aufn.: Manni Schneiderbauer

Blick in die wieder zweigleisig ausgebaute Museumstraße Richtung Osten an der gleichnamigen Haltestelle. Nach vorliegenden Plänen dürfen sich Fußgänger hier bald auf mehr Bewegungsraum freuen; bis zur Umgestaltung herrscht aber trotz seit langem erlassener Durchfahrtsbeschränkungen oft das Bild einer normalen Verkehrsstraße vor.

Am Knoten Bürgerstraße/Anichstraße waren im Juni umfangreiche Arbeiten zur vollständigen Erneuerung der Kreuzungssituation im Gange. Die Zuführung Richtung Bergisel war befahrbar, aber nur für ein- und ausrückende Fahrzeuge, während die Linie 1 im Schienenersatzverkehr bedient wurde.

Haltestelle Maria-Theresien-Straße im Zuge des Burggrabens; bei der geplanten Umgestaltung des Straßenzugs soll es mehr Platz für Fuß- und Radverkehr geben. Heute erscheint die Fahrradführung im noch nicht barrierefreien Haltestellenbereich nicht optimal und wirkt teils konfliktträchtig.

ÖPNV-Trasse Kranebitter Allee: Durch den größtenteils erhaltenen Baumbestand der alten Straßenführung ist die Trasse gut in das Stadtbild integriert, wird aber mit einer etwas ungeschlacht und recht massiv wirkenden Betonmauer – Schallschutz vor dem MIV – zur bebauten Seite hin abgeschottet.

Endlich eine Grundsatzentscheidung

Schon ein gutes Jahrzehnt später kam es erwartungsgemäß zum nächsten „Showdown" in Sachen Systemwahl. Die Drohkulisse eines fundamentalen Erneuerungsbedarfs im ÖPNV, zugespitzt auf der Grundlage unterlassener Investitionen und vor der neuen, zusätzlichen Anforderung der Barrierefreiheit, begann sich endgültig mit Macht vor die Sonne der Problemverdrängung zu schieben und Lösungen einzufordern. Und diesmal gelang es den Straßenbahngegnern nicht mehr, eine Mehrheit für ihre Position des „bei Bedarf halt noch ein wenig mehr Obusfahrleitung spannen" zu organisieren; der Busbetrieb – gleich, welchen Antriebs – konnte keine zusätzliche Nachfrage mehr bewältigen. Speziell die Linie O stand mit ca. 36.000 Fahrgästen pro Tag am Ende der Möglichkeiten; eine weitere Verdichtung der Takte war hier nicht mehr möglich, schließlich musste sich die alle fünf Minuten verkehrende Linie O ihre Fahrwege speziell im Zentrum ja auch noch mit anderen Linien teilen.

Nachdem der Stadtpolitik mit großer Klarheit ins Gewissen geredet worden war, kam es zu denkwürdigen Beschlüssen: Der Obusbetrieb sollte aufgegeben und an seiner Stelle das Straßenbahnnetz erweitert werden, auch über die Stadtgrenzen hinaus in den Innsbrucker „Speckgürtel". Auch das Land ließ nun seine möglichen Anteile an einem erweiterten Schienennetz gutachterlich beurteilen, und im Jahr 2004 kam es dann zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung über die Teilung der Investitionskosten zwischen Stadt und Land. Als dann schon ein Jahr später in der Innsbrucker Innenstadt mit dem (erneut) zweigleisigen Ausbau des südlichen Innenstadtrings (Anichstraße–Brunecker Straße) begonnen wurde, konnte man allmählich wirklich Vertrauen in die Beschlüsse fassen und an eine Realisierung glauben. Zugleich wurden Ausschreibung und Bestellung von 22 neuen Zweirichtungs-Niederflur-Gelenkwagen auf den Weg gebracht.

Was sich da in einem halben Jahrhundert fortgesetzter Investitionsvermeidung an Handlungsbedarf angesammelt hatte war von einem Ausmaß, sowohl in Sachen Bauumfang als auch Finanzierung, dass man von einer echten Kehrtwende um 180 Grad sprechen konnte, deren Bewältigung auch dem schärfsten Kritiker des lähmenden Stillstands zuvor nun Respekt vor der Beschlussfassung abnötigte. Die halbe Innenstadt musste aufgegraben, eine komplett neue Durchmesserachse von einem Ende der Stadt zum anderen errichtet und der gesamte Wagenpark erneuert werden, das alles zuzüglich der teils umfangreichen Anpassung des Bestandsnetzes – fürwahr eine „Operation am offenen Herzen"... Doch das Werk gelang; zwischen 2010 und 2012 wurde im ersten Schritt die Erweiterung nach Westen ab Brunecker Straße bis Hötting-West vorangetrieben und am 14. Dezember 2012, zunächst durch Verlängerung der Linie 3, in Betrieb genommen. Von 2013 ab ging es dann weiter voran in Richtung Westen, bis am 10. Dezember 2017 der gesamte Westast bis Technik-West und in die Peerhofsiedlung dem Betrieb übergeben werden konnte. Zeitlich etwas überlappend hatten bereits 2016 die Bauarbeiten auf dem Ostast begonnen; mit der Inbetriebnahme bis zum Olympischen Dorf konnte am 26. Januar 2019 ein wichtiges Etappenziel erreicht werden. Mit diesem Stichtag können sich nun gut zwei Drittel der Innsbrucker Wohnbevölkerung eines Anschlusses an das Straßenbahnnetz erfreuen; zudem sind 86 % aller Ausbildungsplätze an die Schiene angebunden.

Eine neue Achse quer durch die Stadt

Im Stadtzentrum mussten die vorhandenen Gleisanlagen ergänzt und an die Anforderungen der neuen Strecke angepasst werden; aus dem früheren Innenstadtring wurden zwei durchgehende, miteinander vernetzte und vollständig zweigleisige Strecken zwischen Klinik und Sillpark entwickelt, die durch Erweiterung des Gleismittenabstands und Anpassung der sonstigen Gleisgeometrie für die Befahrung mit 2,65 m breiten Fahrzeugen (geplant für die nächste Fahrzeuggeneration) ertüchtigt und möglichst gleichzeitig barrierefrei ausgebaut werden sollten. Auch die Strecke vom Zentrum zum Bergisel wird für 2,65 m Wagenbreite ausgelegt.

Vom Stadtzentrum aus wenden wir uns zunächst in Richtung Osten. Jenseits der Bahnunterführung wurde der bestehende, vordem nur von der Linie 3 nach Amras genutzte Streckenabschnitt zwischen Sillpark und Leipziger Platz mit den beiden gleichnamigen Haltestellen de facto neu gebaut. Die Haltestelle Leipziger Platz ist mit einer ungewöhnlich großzügigen Gleisanlage ausgelegt, die flexiblen Zugang zu drei Bahnsteigkanten an einem Seiten- und einem Mittelbahnsteig erlaubt. Nun verzweigen sich die Strecke nach Amras über die neu gebauten Gleise in Richtung Amraser Straße und im Zuge der Defreggerstraße, früher von den Bahnen in Richtung Amras und heute von den neuen Linien 2 und 5 genutzt. Aufgrund des sehr engen Straßenprofils nehmen die Gleise die gesamte Fahrbahnbreite in Anspruch, und die beiden Haltestellen Defreg-

Haltestelle Sillpark: Hier können die Bahnsteige eine Straßenbahn-Doppelgarnitur und einen Gelenkbus gleichzeitig aufnehmen. Bis zum folgenden Halt Leipziger Platz dient die ÖPNV-Trasse auch als Busspur.

Haltestelle Leipziger Platz mit – von links – Gleisen in Richtung Innenstadt, Olympisches Dorf und Amras. Weichenverbindungen erlauben flexible Ausfahrten und das Wenden von Zügen.

Ein Richtung Zentrum fahrender Zug hat in der dicht besiedelten Reichenau mit ihrer charakteristischen Hochhausbebauung gerade die Haltestelle Radetzkystraße verlassen.

Blick in die Defreggerstraße an der gleichnamigen Haltestelle. Das Bebauungsbild wie auch das enge Straßenprofil sind typisch für den in den Gründerjahren entstandenen Stadtteil Pradl.

Haltestelle Radetzkystraße mit – ziemlich schmalem – Mittelbahnsteig. Man hat einige Anstrengungen unternommen, um auch kleinste Reduzierungen der Gesamtbreite bei der Bahntrasse zu erreichen. So wurden mit dieser Begründung bei den Fahrzeugen Rückspiegel gegen Kameras getauscht; das Ziel war der möglichst vollständige Erhalt der Parkplätze im Sinne von Konfliktvermeidung mit der betroffenen Wohnbevölkerung.

gerstraße und Gabelsbergerstraße liegen in Form von Kaps direkt an den seitlichen Gehwegen. Am Ende der Defreggerstraße biegen die Gleise im Zuge einer mit absenkbaren Pollern ausgestatteten Tram-Schleuse nördlich ab in Richtung Reichenauer Straße; auf halbem Weg liegt die Haltestelle Rennerschule, die beiderseits mit vorgezogenen Kaps ausgestattet ist. Auf der Reichenauer Straße verlaufen die Gleise quer durch den gleichnamigen Stadtteil, bis sie parallel zum Langen Weg den Inn überqueren. Von den fünf Haltestellen im Zuge der Reichenauer Straße sind zwei (Mitterhoferstraße und Pauluskirche) mit Seitenbahnsteigen und drei (Radetzkystraße, Roßbachstraße und Jugendherberge) mit Mittelbahnsteigen ausgeführt. Der Inn wird auf einer eigens für die Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger angelegten Brücke gequert, an die sich das Olympische Dorf anschließt. Unmittelbar nach der Brücke liegt die Haltestelle Hochhaus Schützenstraße, wieder mit Seitenbahnsteigen, danach führt die Strecke dann über den letzten Zwischenhalt Piuskirche bis zur vorläufigen Endhaltestelle Schützenstraße (beide mit Mittelbahnsteigen) der Linie 5. Die Linie 2 biegt anschließend in die Josef-Kerschbaumer-Straße ein und folgt dieser bis zur Endhaltestelle gleichen Namens, die mit Mittelbahnsteig und zwei Stumpfgleisen ausgeführt und von teils monumentalen, bis zu 21 Stockwerke hohen Wohnblocks umgeben ist.

Vom Terminal Marktplatz, einem schlichten, durch den beidseitigen Baumbestand sympathisch wirkenden Durchgangshalt, geht es in Richtung Westen zunächst auf Gleisen innerhalb der getrennt entlang eines Angers führenden Richtungsfahrbahnen des Innrains zur Haltestelle Klinik/Universität, deren Haltepositionen in beiden Fahrtrichtungen jeweils vor dem Knoten Innrain/Blasius-Hueber-Straße/Anichstraße seitlich am Gehweg angeordnet sind. Die namensgebenden Baulichkeiten mehrerer Kliniken und Universitätsstandorte liegen rund um die Haltestelle. Nach der Haltestelle wird der Inn überfahren, stadteinwärts auf eigener Spur, stadtauswärts straßenbündig, wobei die Straßenbahnen die folgende Hal-

Endhalt Josef-Kerschbauer-Straße; der Mittelbahnsteig erlaubt die Aufstellung von zwei Doppelzügen. Bis auf wenige Meter ist die gesamte Gleisanlage der neuen Strecke mit Asphalt oder hellerem Confalt (Asphalt + Zement) eingedeckt.

Lohbachsiedlung: ein gelungenes Beispiel dafür, wie durch straßenbündige Trassierung stadtbildprägendes Grün erhalten bleiben konnte.

Haltestelle Luis-Zuegg-Straße in der Peerhofsiedlung; die Haltestelle ist mit vorgezogenen Kaps ausgeführt und bietet so sichere Bedingungen für den Fahrgastwechsel. Die Gleise liegen auf dem gesamten Streckenast straßenbündig, was sich wegen des geringen Verkehrsaufkommens nicht negativ auswirkt.

testelle Fürstenweg aber zumindest theoretisch als Pulkführer und somit behinderungsfrei verlassen sollten. Ab Fürstenweg liegen die Gleise beiderseits in Seitenlage an den Gehwegen. Im Zuge der Höttinger Au führen die Gleise vom Fürstenweg über den Halt Höttinger Auffahrt zum Halt Höttinger Au/West, ab dem Einkaufszentrum (EKZ) „West" auf Eigentrasse in südlicher Seitenlage zur Straße. Hier soll zukünftig ein Verknüpfungshalt mit der S-Bahn durch Verlegung des Bahnhalts Innsbruck-Hötting zur Höttinger Au entstehen. Alle Haltestellen sind mit Seitenbahnsteigen ausgeführt, am EKZ mit einem zusätzlichen dritten Stumpfwendegleis, das sich in dieser Form deutlich von den zahlreichen über die Strecke verteilten Wendestellen in Form einfacher Gleiswechsel unterscheidet. Kurz vor der folgenden Haltestelle Vögelebichl wechselt die ÖPNV-Trasse dann in nördliche Seitenlage und verläuft in dieser Form im Zuge der Kranebitter Allee über die Haltestelle Lohbachsiedlung-Ost entlang der gleichnamigen Siedlung bis zur Technikerstraße mit der direkt am Knoten Kranebitter Allee gelegenen Haltestelle Lohbachsiedlung-West. Diese ÖPNV-Trasse wurde auf dem Planum der vordem hier geführten Landesstraße errichtet, die ihrerseits deswegen um einige Meter versetzt südlich parallel neu erstellt worden ist. Nun folgen die Gleise wieder in Seitenlage und weitgehend nur stadteinwärts auf eigener Spur der Technikerstraße bis zur nächsten Haltestelle Technik.

Blick in die Technikerstraße mit einem Richtung Technik-West fahrenden Zug; hier sind die Gleise straßenbündig jeweils in seitlicher Randlage verlegt, so dass der Fahrgastwechsel an den Haltestellen (Technik und Technik-West) bequem direkt am Gehweg erfolgen kann.

Hier verzweigt sich die Strecke einerseits in Richtung der ohne weiteren Zwischenhalt erreichten vorläufigen Endhaltestelle Technik-West, wo eine Stumpfwende den Endpunkt der Linie 2 markiert. Zurück zur Haltestelle Technik, führen andererseits nördlich abbiegende Gleise straßenbündig geführt über die Haltestellen Luis-Zuegg-Straße und Lahntalweg (beide mit Seitenbahnsteigen in Form von Kaps) zur Endhaltestelle Peerhofsiedlung, die als Stumpfhaltestelle mit Mittelbahnsteig ausgeführt ist. Die Peerhofsiedlung ist ein in den 1980er Jahren terassenförmig in Hanglage am Fuß des Karwendelgebirges entwickeltes Wohngebiet, das sehr anspruchsvolle Rahmenbedingungen für eine Straßenbahnerschließung setzt; die Gleise liegen in einer serpentinenförmig Höhe gewinnenden Erschließungsstraße mit einer vorgegebenen Längsneigung von ca. 8,5-9%. Für die Anlage der Endhaltestelle Peerhofsiedlung war nur eine äußerst schmale und kurze Fläche auf neigungsarmem Terrain verfügbar – und dennoch ist es gelungen, die Aufgabe erfolgreich auszuführen: Mit Einrichtungswagen und Schleife undenkbar, konnten die Anforderungen für Zweirichtungsbetrieb

Blick von der vorläufigen Edhaltestelle Technik-West in Richtung Völs über die Freiflächen der Steidl-Gründe, wo in den kommenden Jahren ein neues Stadtquartier entwickelt werden soll.

Zwischen Lahntalweg und der Endhaltestelle Peerhofsiedlung muss die Straßenbahn mit einer maximalen Längsneigung von 8,5 % bedeutend an Höhe gewinnen und folgt dazu der in Serpentinenform geführten Straße.

Haltestelle Luis-Zuegg-Straße mit Zügen in beiden Fahrtrichtungen und einem Bus der Linie LK in Richtung Allerheiligen; sollte es hier – wie geplant – zur Verlängerung der Straßenbahn kommen, kann diese Linie entfallen.

Stumpfwende an der Endhaltestelle Peerhofsiedlung; zunächst provisorisch nur für Einzelwagen ausgelegt, wird diese Haltestelle bald auf ihre volle Entwurfslänge ausgebaut; damit sind dann alle Haltestellen der neuen Achse für die Aufnahme von Doppelgarnituren geeignet.

mit Stumpfwende knapp, aber deutlich erfüllt werden – Chapeau den Planern für ihre lösungsorientierte Flexibilität! Dennoch konnte eine weitere Etappe vom Lahntalweg mit einem Zwischenhalt bis Allerheiligen aufgrund von Bevölkerungsprotesten nicht umgesetzt werden; offiziell ist diese Ausbaustufe, früher vom Obus bedient, nur zurückgestellt, ob sie zukünftig noch realisiert wird, bleibt abzuwarten.

Die Finanzierung des Projekts teilen sich die Stadt Innsbruck (Infrastruktur auf Stadtgebiet zu zwei Dritteln) und das Land Tirol (auf Stadtgebiet ein Drittel und auf Landesgebiet 100 %). Die Investitionen schlagen mit ca. 256,65 Mio. EUR für die Infrastruktur und mit 140,07 Mio. EUR für die Fahrzeuge zu Buche.

Verkehrsregelung und Signalisierung

Es existiert eine politische Zielvereinbarung im „ÖPNV-Vertrag", abgeschlossen zwischen Stadt Innsbruck, Land Tirol, IVB sowie Verkehrsverbund Tirol (VVT), die für die neue Strecke eine Betriebsführung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18-19 km/h vorgibt. Diese Vorgabe war mit Betriebsaufnahme im Januar 2019 nicht ansatzweise erreicht; dass der Betriebsablauf in Zeiten intelligenter Lichtsignalsteuerung, noch dazu auf einer so langen Strecke, nicht aus dem Stand klappt, ist normal. Bei der Ursachenforschung muss unterschieden werden zwischen normalen Anlaufstörungen, die sich nur im realen Betrieb ausmerzen lassen, und möglicherweise unrealistischen Annahmen. Im Innsbrucker Fall kamen noch nicht geringe Beeinträchtigungen durch winterliche Witterungsbedingungen mit respektablem Schneefall hinzu. Die unausweichlichen Folgen eines sehr unregelmäßigen Betriebsablaufs in der ersten Zeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur ca. 11 km/h wurden von den Medien natürlich dankbar thematisiert, so dass ein wenig „Krisenstimmung" durchgestanden werden musste. Aktuell hat die Linie 2 interimsmäßig im Tagesfahrplan eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15,1 km/h erreicht, die aber nur durch Einsatz zweier zusätzlicher Wagen eingehalten werden kann. Die dadurch entstehenden deutlich höheren Betriebskosten werden vorübergehend von der Stadt Innsbruck getragen.

Seither wird aber kontinuierlich an der Justierung der Knotenanlagen gearbeitet; so haben die Bahnen am Knoten Sillpark/Amraser Straße, wo noch im Juni teils minutenlange Verzögerungen bei der Fahrt in die Museumstraße auftraten, inzwischen weitgehend freie Fahrt. Auch die Möglichkeit des aktiven Eingreifens durch das Fahrpersonal wurde geschaffen, Weichen dürfen statt bislang pauschal mit nur 10 km/h nunmehr mit 25 km/h befahren und Bedarfshaltestellen ohne Nachfrage können ebenfalls schneller durchfahren werden. Man kann davon ausgehen, dass die signalisierten Knoten und Überfahrten in absehbarer Zeit alle zum Nutzen der Straßenbahn überarbeitet sein werden. Interne politische Zielvorgabe ist „90 % Sofortgrün"; um dieses Ziel zu erreichen, werden die Programme aktuell auf knotenübergreifende Vorausberechnung der Durchfahrtszeitpunkte umgestellt.

Dagegen besteht dringlicher Handlungsbedarf beim Thema „Rückstau auf Gleisen in Mischverkehrsabschnitten". Vor allem der Innrain steht hier in der Frühspitze in Fahrtrichtung Marktplatz im Vordergrund; hier wird es eine Trennung von ÖPNV und MIV geben, die die Behinderungen beseitigen wird. Auch auf einem kurzen Abschnitt in Fahrtrichtung Osten in der Höttinger Au und im Zuge der hoch frequentierten Doppelhaltestelle Museumstraße gibt es Probleme. Nur die historische Altstadt ist ein durchgehend nur noch zu Fuß gehenden Menschen vorbehaltener Bereich. Unmittelbar anschließend präsentiert sich Innsbruck – Ausnahme Maria-

Lohbachsiedlung-West: Am Knoten Kranebitter Allee kann die Straßenbahn in Richtung Zentrum (rechts im Bild) neben den Kfz-Spuren durch eine Schleuse unbehindert vorfahren und in die ÖPNV-Trasse einbiegen. Der Wagen links steht an der Haltestelle und fährt Richtung Technik-West.

Arg lange Standzeiten hatte die Straßenbahn im Juli dagegen am gleichen Knoten noch beim Rechtsabbiegen aus der ÖPNV-Trasse Kranebitter Allee in die Technikerstraße zu verkraften; Vorrang hatte der MIV.

Theresien-Straße – noch immer eher wie eine sehr stark vom Autoverkehr dominierte Innenstadt. Trotz eines schon seit 1993 bestehenden Fahrverbots für den MIV erscheinen Museumstraße, Burg- und Marktgraben realiter, auch nach ihrem äußeren Erscheinungsbild, noch immer wie eine frei befahrbare Durchgangsstraße und sind wegen des starken Autoverkehrs oft schwer zu Fuß zu überqueren. Wäre es nicht viel angenehmer für alle, hier eine längere Begegnungszone zu schaffen, die vom Marktplatz bis zum Landesmuseum reichen könnte und neben dem ÖPNV jenen vorbehalten wäre, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen?

Das hohe Lob des Pragmatismus

„Der Verkehr muss sich der Stadt anpassen und nicht die Stadt dem Verkehr" – Grundweisheit aller Verkehrsplanung, und doch in vielen Städten offenbar noch immer unbekannt und/oder nicht beachtet. Nicht so in Innsbruck – die neue Straßenbahnachse wurde durchgehend unter größter Rücksichtnahme auf die bestehenden Rahmenbedingungen in den öffentlichen Raum eingefügt. Man kann sicher auch wagemutiger bei der Realisierung einer neuen Infrastruktur vorgehen als in Innsbruck, doch stellt sich dabei nicht die Frage nach „gut" oder „schlecht", sondern zuallererst nach der Durchsetzbarkeit in der Stadtgesellschaft. Die Innsbrucker Bevölkerung war nicht gewohnt, mit so einem – an der Größe der Stadt gemessen – doch monumentalen Werk umzugehen wie es das Projekt einer neuen Durchmesserlinie ganz vom einen bis ganz ans andere Ende der Stadt, mit unvermeidbar größeren Auswirkungen auch auf das besonders empfindliche Stadtzentrum, darstellte. Da war doch große Vorsicht geboten, wollte man nicht das unkalkulierbare Risiko des Scheiterns eingehen, das in jedem noch so unscheinbaren Mosaikstein verborgen sein kann. Die „große Geste" verbot sich daher an dieser Stelle, und es hat dem Projekt unter dem Strich nicht geschadet – eine kurze Wertung anhand einzelner Punkte:

- Die Umstellung der Straßenbahn auf Zweirichtungsbetrieb ist unzweifelhaft in mehrfacher Hinsicht auch auf Dauer betrieblich von großem Nutzen, hat aber ihre Vorzüge schon in der Entwurfsplanung ausspielen können. Ein Beispiel: Wie und wo hätte man in der Peerhofsiedlung eine Wendeschleife realisieren sollen? Das wäre unmöglich gewesen, und in der Folge wäre der gesamte Linienast nicht gebaut worden. Zahlreiche Mittelbahnsteige ermöglichten sparsamen Flächenverbrauch gerade in jenen Abschnitten, auf die es ankam. Zahlreiche in Form einfacher Weichenverbindungen über den Streckenverlauf verteilte Gleiswechsel ermöglichen flexible Betriebsabwicklung ohne jeden zusätzlichen Flächenbedarf. Das macht den Straßenbahnbetrieb auch deutlich wirtschaftlicher, weil er auf alle denkbaren Abweichungen vom Regelbetrieb sehr effizient und rasch reagieren kann.
- Längere straßenbündige Gleisabschnitte haben ebenfalls ihren Teil zur Akzeptanz der Baumaßnahmen in der Stadtgesellschaft beigetragen und sind überall dort, wo der Autoverkehr nur geringen Umfang aufweist, sehr gut mit einem zuverlässig und pünktlich ablaufenden ÖPNV vereinbar. So wäre die Anlage eines eigenen Gleiskörpers zwischen Technik und Peerhofsiedlung vielleicht – dann aber unter ganz erheblichem bautechnischen Aufwand – möglich, aber mit im Vergleich zum Nutzen völlig unvertretbaren Eingriffen in das Eigentum Dritter oder Schutzgüter im öffentlichen Raum wie Grünflächen verbunden gewesen. Wo die Praxis zeigt, dass da und dort vielleicht ein wenig zu kraftlos vorgegangen wurde, wird man nachsteuern müssen und auch können. Bei erwiesenem Bedarf auch nachträglich Vorrang für eine gut genutzte Straßenbahn zu fordern ist eine andere Sache als bereits die Planungsphase mit Maximalforderungen zu belasten.
- „Die Seele der Demokratie ist der Kompromiss"; das hat man beherzigt, und Eingriffe jedweder Art in das Umfeld durch den Streckenbau sind durch Interessenausgleich geradezu minimalistisch ausgefallen – das ist sehr zu loben und stößt nur dort an seine Grenzen, wo der ÖPNV-Betrieb dadurch inakzeptablen Behinderungen ausgesetzt ist. Einer dieser Punkte ist der stadteinwärts führende Abschnitt der Linie 2 zwischen Klinik und Terminal Marktplatz, wo es zu solchen Behinderungen kommt und demzufolge auch mit Ausweisung einer ÖPNV-Spur nachgesteuert werden wird.
- Last but not least ist die sehr gute Kommunikation während der Umsetzungsphase zu nennen – unverzichtbar und doch immer wieder vernachlässigt, hat Innsbruck hier über die ganzen Jahre „bella figura" gemacht!

Kritische Anmerkungen

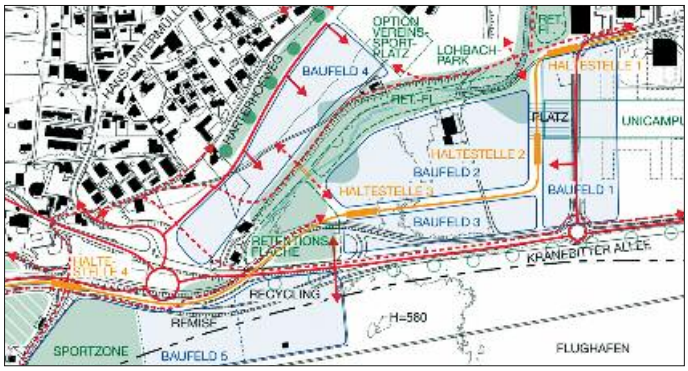
Nichts schmälert die verkehrliche Bedeutung dieser ersten, wirklich nachhaltigen Großinvestition in das Innsbrucker Verkehrswesen – sie ist ein wahrer Segen und stellt die Basis für die in aller Munde befindliche „Verkehrswende" dar, ohne sie wäre an eine zukunftsfähige Aufstellung der Stadt im Mobilitätssektor nicht ansatzweise zu denken. Und doch gibt es auch hier, wie immer und überall, die Wermutstropfen, die den Genuss des Weins trüben.

Es ist ein Jammer, im Jahr 2019 eine so bedeutsame neue Straßenbahnstrecke in Betrieb gehen zu sehen, deren Erscheinungsbild zu 100 % von Asphalt und Beton dominiert wird. Man wird den Verdacht nicht los, dass da irgendjemand aus dem Kreis der Belangträger sich mit aller Kraft gegen die Anlage von Rasengleisen gewehrt haben muss – selbst dort, wo eine praktische Nutzung der Trasse auch durch Busse wegen der Mittelbahnsteige an den Haltestellen gar nicht möglich ist, wurde der Fahrweg versiegelt und als Busspur markiert (Reichenau zwischen Radetzkystraße und Jugendherberge und weitere ähnlich gelagerte Situationen). Was man sich damit eingehandelt hat sind unkontrollierte und unfallträchtige Wendemanöver von Kraftfahrern über den Bahnkörper hinweg auf ganzer Länge. Das trifft auch für die gesamte Führung durch das Olympische Dorf zu (Hochhaus Schützenstraße bis zur Endhaltestelle der Linie 2), wo es ebenfalls keinen Busparallelverkehr gibt und Mittelbahnsteige gebaut wurden. Und sicher darf man die Frage stellen, ob zwischen Radetzkystraße und Mitterhoferstraße die Busse nicht auch weiterhin die öffentliche Straße hätten befahren und nur an den Haltestellen auf den Bahnkörper einschwenken können. So wirkt die Bahntrasse leider nicht nur optisch sehr abstoßend, sondern kann auch keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das wäre vermeidbar gewesen; andererseits könnte man hier auch nachträglich noch Rasengleise anlegen, ohne an der Gleislage etwas ändern zu müssen – der Aufwand dafür wäre begrenzt…

Linie 5: Die „Regionalbahn" nach Rum und Völs

Ganze 9 km umfasste das Innsbrucker Stadtstraßenbahnnetz bis zum Bau der Ost-West-Achse, die sich aus 11,92 km auf Innsbrucker Stadtgebiet zuzüglich kürzeren Abschnitten in Völs und Rum zusammensetzt. Ihre Bezeichnung als die Innsbrucker Stadtgrenzen überschreitende Regionalbahn stammte aus der Zeit der Finanzierungsverhandlungen; betrieben wird sie als Linie 5. Bereits im Bau ist die Verlängerung von der Schützenstraße durch Neu-Rum bis zum S-Bahnhof Rum mit vorbereitenden Leitungsverlegungen. Mit der Inbetriebnahme kann nach gegenwärtigen Planungen 2021 gerechnet werden; dann wird noch einmal eine erhebliche Steigerung des verkehrlichen Nutzens aus direkter Erschließung und aus der Umsteigemöglichkeit von und zum S-Bahnverkehr entstehen, denn wer irgendwo zwischen Rum und dem Innsbrucker Hauptbahnhof arbeitet und aus der Region einpendelt, wird sich mit dem Umsteigen schon in Rum im besten Fall über eine halbe Stunde Fahrzeit für den einfachen Weg im Vergleich zu einer Rückfahrt ab Hauptbahnhof ersparen. Dann soll die Linie 5

Reichenauer Straße von der Haltestelle Jugendherberge aus: statt Rasengleis eine von Bussen wegen der Mittelbahnsteige kaum sinnvoll nutzbare Busspur und Überfahrhindernisse in unschönen Schockfarben. Verkehrlich gelungen, aber leider kein Beitrag zur Aufwertung des Stadtbildes…



Übersichtsplan des Stadtentwicklungsgebiets Harterhofplateau; deutlich erkennbar die Straßenbahntrasse mit den drei dort geplanten Haltestellen. Nördlich des Bildausschnitts erstreckt sich das Überplanungsgebiet weiter bis zur dort bereits erheblich höher liegenden Mittenwaldbahn, an der eine neue Haltestelle entstehen soll; es ist vorgesehen, zwischen dieser und dem Straßenbahnhalt Technik-West einen Schrägaufzug zu realisieren, der das Siedlungsareal mit den beiden Bahnhalten verbinden soll. Abb.: Stadt Innsbruck

auch zumindest in Spitzenzeiten in Doppeltraktion verkehren, wofür alle Haltestellen mit einer Nutzlänge von 60 m ausgebaut sind.

Ähnlich wird es sich am anderen Ende der Strecke in Völs verhalten; auch dort soll die um ca. 1,9 km zu verlängernde Linie 5 zukünftig am S-Bahnhalt vorbeiführen. Auf dem Weg vom aktuellen Endhalt Technik-West nach Völs soll zudem direkt neben der Trasse das autofrei geplante Wohn- und Gewerbegebiet „Harterhofplateau" mit zunächst ca. 1000, später ca. 3500 Wohnungen und ca. 700 Arbeitsplätzen entwickelt werden. Hier ist nach gegenwärtigem Stand mit einer Betriebsaufnahme ca. 2023 zu rechnen.

Laut IVB-Geschäftsbericht 2017 umfasst das Regionalbahnprojekt zwischen Rum und Völs eine Streckenlänge von 13,40 km; gut 3 km davon liegen jenseits der Stadtgrenze (1,2 km in Rum und 1,9 km in Völs). Ist dieses Projekt umgesetzt, wird sich die Streckenlänge des zusammenhängenden Innsbrucker Meterspurnetzes auf ca. 48,3 km summieren, von denen 8,4 km auf die derzeit kaum genutzte Mittelgebirgsbahn (Linie 6), 18,2 km auf die als Nebenbahn klassifizierte Strecke der Stubaitalbahn und der Rest auf die Straßenbahn einschließlich der Linie 5 (Straßenbahn und Nebenbahn) entfallen.

Weitere Ausbauprojekte

Recht schnell könnte die aktuell auf einen Minimalbetrieb eingeschränkte Linie 6 nach dem Wunsch des Bürgermeisters bereits ab Herbst wieder täglich im Stundentakt verkehren; voraussichtlich wird sie dabei auch wieder bis in die Innenstadt verlängert und über den Hauptbahnhof geführt werden. Über eine seit Jahren diskutierte Verlängerung entlang der freigehaltenen Trasse bis Igls-Ortsmitte und langfristig möglichen weiteren Ausbau berät eine Arbeitsgruppe des Gemeinderats.

Erste Priorität nach Vollinbetriebnahme der Linie 5 wird die gut 3 km lange Strecke Fürstenweg–Universitäts-Sportinstitut USI(–Flughafen) der Linie 3 haben. Dann wird auch der Schaffung einer Südtangente zwischen Bergisel und Olympischem Dorf via Rossau hohe Bedeutung beigemessen; in Amras wurde die Bestandsstrecke bereits am 3. Mai 2012 um ca. 400 m bis Amras-Ort verlängert und endet seitdem dort in einer Stumpfwende. Die Fläche der abgebauten Schleife wurde neu für Wohnbebauung genutzt. Ging es bei der erwogenen Erweiterung der Linie 1 im Süden ursprünglich nur um eine Anbindung des Tivoli-Stadions vom Bergisel aus, so ist nun eine Durchbindung entlang der Wiesengasse bis zur Linie 3 im Gespräch, denn dort ist auf heute noch unbebauten Flächen die Entwicklung eines Wohnquartiers ins Auge gefasst.

Schließlich wird über eine erneute Verlängerung der Linie 5 bis zum Bezirkskrankenhaus Hall in Tirol nachgedacht, die planerisch auch voll berücksichtigt wird; zunächst muss dafür aber ein aktualisierter Bedarfsnachweis erarbeitet werden.

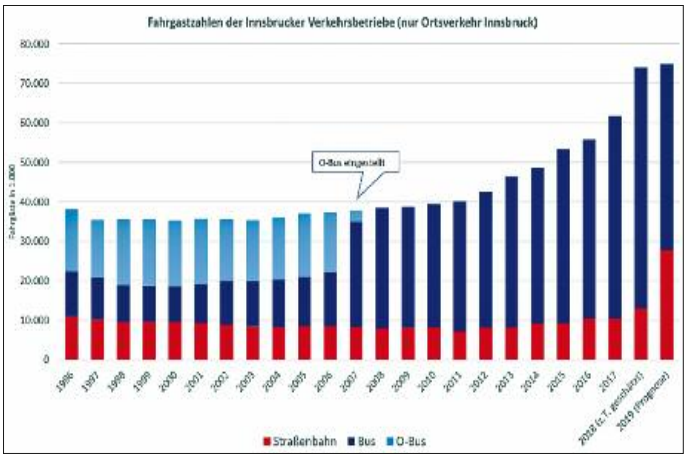
Die traditionelle Randlage des Hauptbahnhofs im ÖPNV-Netz könnte mit einem Tramtunnel nach Linzer oder Augsburger Vorbild ausgeräumt werden, der zudem die Umsteigesituation zum Eisenbahnverkehr erheblich verbessern würde.

Zu den Akten gelegt wurde dagegen die vor Jahren avisierte Direkteinführung der Stubaitalbahn in die Stadt in Parallellage zur Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Leopoldstraße. Die dort bereits vorsorglich eingebauten Weichen werden demnächst wieder ausgebaut.

Tarifreform und Nachfrageentwicklung

Innsbruck gehört zum landesweit aufgestellten Verkehrsverbund Tirol. Mit Wirkung vom 1. Februar 2015 trat eine umfassend angelegte Neuausrichtung der Angebotssortimente in Kraft, die auf den Gedanken „mit günstigeren und attraktiveren Fahrpreisen nachhaltig zu deutlich höherer Nachfrage" setzt. Es geht um eine nicht nur marginale Veränderung des Modal Split, und die Einnahmeabsicherung soll nicht durch hohe Fahrpreise für wenige, sondern durch niedrigere Fahrpreise für viele gelingen. Diesem Thema werden wir uns in einer der nächsten Ausgaben des „stadtverkehr" im Detail und auf Landesebene widmen, so dass die Aussagen hier auf die wesentlichen Bezüge und Wechselwirkungen zum Thema „Straßenbahnausbau" beschränkt bleiben sollen. Betrachtet man die Nachfrageentwicklung in Innsbruck, so fällt sofort der rasante Anstieg in den letzten Jahren ins Auge. Wenn auch gerade die jüngste Vergangenheit mit den Jahren des Baugeschehens immer wieder atypische Situationen im ÖPNV erzeugt hat – so waren und sind ganze Straßenbahnstrecken außer Betrieb und wurden/werden im Schienenersatzverkehr befahren – lassen sich doch einige Erkenntnisse gewinnen, die sich am einfachsten so zusammenfassen lassen: Ein attraktives Angebot muss zwingend gut strukturiert und transparent aufgebaut sein. Das erfordert zuallererst Taktung und klar fixierte Fahrtrouten; besonders letzteres ist in Busbetrieben oft nicht gegeben. Innsbruck hat 2012 eine grundlegende Reform der Busangebote in diesem Sinne durchgeführt, was unmittelbar starke Nachfragezuwächse zur Folge hatte. Der Übergang von Bus auf Straßenbahn erzeugt zusätzliche Nachfrage durch den „Schienenbonus" – Menschen lassen ihren Pkw in großem Umfang freiwillig zugunsten des ÖPNV stehen, wo Schienenverkehr existiert; sie tun dies in weit geringerem Ausmaß, wo Busverkehr angeboten wird. Diese Entwicklung ist im Bereich der Linien 2/5 in vollem Gange, jedoch erst seit so kurzer Zeit, dass es zu früh ist, dazu konkrete Aussagen zu machen. Das wird erst möglich sein, wenn mit der vollen Verfügbarkeit der notwendigen Züge gemäß dem Ziel „bei gleicher Fahrtenzahl 40 % mehr Kapazität" zusätzliche Nachfrage in nennenswertem Umfang überhaupt erst aufgenommen werden kann. Die stufenweise Inbetriebnahme lies aber bereits mit der ersten Ausdehnung des Schienennetzes bis Hötting (Ende 2012) nach gut einem Jahr Betrieb 2014 Nachfragezuwächse erkennen, die eigentlich erst für 2020 prognostiziert waren.

Der absoluten Höhe der Fahrpreise kommt eine deutlich höhere Bedeutung zu als viele ÖPNV-Anbieter dies wahrhaben möchten; zum Nachweis bedenke man nur die Nachfrageentwicklung auf der Basis von Flatrate-Tarifen wie sie seit Einführung des „Schönes-Wochenende-Tickets" Anfang der 1990er Jahre beobachtet werden kann. Diese Entwicklung erleben wir auch in Innsbruck, und – wie überall in ähnlichen Fällen – zeigt sich dort ein besonders kräftiger Selbstverstärkungseffekt, wo der Über-



Die Entwicklung der Nachfrage zeigt deutlich die bis nach 2010 anhaltende Phase der Stagnation, die deutlichen Zuwächse durch Tarifreform und Neustrukturierung des Angebots im Busnetz sowie ganz aktuell erste Auswirkungen des Straßenbahnausbaus. Abbildung: Tilman Schenk

gang von Bus auf Bahn mit der Einführung attraktiverer Tarifwerke zusammenfällt. Erste Zählungen seit der vollen Inbetriebnahme der Linien 2 und 5 zeigen Ergebnisse, die auch optimistische Erwartungshaltungen in den Schatten stellen. Die Grundwahrheit aus dem ÖPNV-Lehrbuch „nur gute Angebote können hohe Nachfrage erzeugen" bestätigt sich aufs Neue. Und der Straßenbahnausbau – ohne den eine erhöhte Nachfrage gar nicht zu bewältigen wäre – kam genau zur rechten Zeit, um gemeinsam mit dem neuen Tarifwerk bestmöglich Wirkung zu erzeugen.

Was der Blick auf die Nachfrageentwicklung auch unmissverständlich nachweist: Obusse werden nicht besser genutzt als Dieselbusse; es gibt einen „Schienenbonus", aber keinen „Elektrobusbonus". Auch deswegen war die Grundsatzentscheidung zugunsten der Straßenbahn in Innsbruck richtig. Gerade in Österreich gibt es Kräfte, die dies gerne anders darstellen, den Nachweis dafür aber bis heute immer schuldig geblieben sind. IVB-Geschäftsführer Martin Baltes gibt eine auf den Punkt gebrachte Zusammenfassung des erreichten Standes: „Rund 40 % der InnsbruckerInnen haben ein Zeit-Ticket in der Tasche. Wir kommen langsam in einen Bereich, wo wir gleich viel IVB-Tickets pro 1000 EinwohnerInnen haben wie Autos pro 1000 EinwohnerInnen" (IVB-Magazin „2 und 5", Ausgabe Winter 2019).

Schlussbewertung

Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt – im Innsbrucker Fall bedeutete dies, nach so vielen Jahren, ja Jahrzehnten der Verharrung, über eine längere Zeit die Mühen zahlreicher, immer wieder wechselnder und auch lang anhaltender Bauzustände ertragen zu müssen. Das haben die Menschen nicht nur mit großem Langmut getan, sondern offenbar auch in der von einer deutlichen Mehrheit getragenen Überzeugung, dass das Verkehrssystem der Stadt endlich in einen zukunftssicheren und attraktiven Stand versetzt werden müsse. Sie haben in der Kommunalwahl 2018 auch den Kandidaten mit dem Amt des Bürgermeisters betraut, der ihnen gesagt hat, dass er den laufenden Prozess nicht auf halbem Wege für ungewisse Zeit unterbrechen, sondern kontinuierlich zu einem guten Ende führen möchte.

Sehen wir uns den Modal Split im Vergleich (2002-2017) an: Der Anteil des ÖPNV ist von 16 auf 22 % angestiegen; wenn man bedenkt, dass Effekte aus dem Schienenbonus dabei erst in geringem Umfang enthalten sind, so impliziert diese Entwicklung angebotsbedingt (Tarifreform und Busangebotsüberplanung) einen ganz gewaltigen Schritt nach vorn. Insbesondere steht dies in direkter Beziehung zu einer massiven Abnahme des MIV von 42 % auf nur noch 28 %. Möglich war dies nur dadurch, dass Innsbruck zugleich ein enormer Sprung bei der Fahrradnutzung gelungen ist – mit ca. 23 % Anteil am Modal Split (2002: 13 %) belegt Innsbruck dabei vor Bregenz den ersten Platz unter den Landeshauptstädten, während Wien und Linz mit nur je 6 % ganz am Ende stehen – und der traditionell starke Anteil der Wege zu Fuß ebenfalls noch auf 31 % gesteigert werden konnte (2002: 29 %), dann ist es nicht übertrieben zu sagen: Hier ist die viel beschworene und selten wirklich erkennbare Verkehrswende tatsächlich in vollem Gange, weil sie politisch mit Augenmaß gefördert und dies von den Menschen auch so gewollt wird. Greenpeace hat in einer selbst angefertigten Analyse Innsbruck das – nach Wien – österreichweit zweitbeste Qualitätsniveau im ÖPNV zuerkannt.

Zum Berichtsschluss rückte der betriebliche Zielzustand mit Führung der Linie 2 (Stadtlinie) zwischen Olympischem Dorf und Peerhofsiedlung bzw. Technik-West über Museumstraße und Terminal Marktplatz und der Linie 5 zwischen – zunächst – Schützenstraße und Technik-West über Hauptbahnhof und Rathausgalerien, jeweils – zumindest zeitweise – in Doppeltraktion, in greifbare Nähe. Die Niederflurfahrzeuge der zweiten Bauserie haben nun ihre endgültige Zulassung durch die Aufsichtsbehörde erhalten und können damit ab sofort im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Dabei auch lobend zu erwähnen: Die Fahrzeuge sind, den Herausforderungen des Klimawandels entsprechend, klimatisiert und verfügen über kostenfreies WLAN. Sie sind für Totalwerbung gesperrt und tragen das in freundlichem, attraktiven Rot gehaltene Corporate Design der IVB, unterstützt durch das sympathische „Smiley-Design" der Frontseiten. Erster Planeinsatz war am Freitag, den 9. August mit Tw 328 auf Linie 6. Bis zum 28. Oktober sollen alle Fahrzeuge der zweiten Serie nach Innsbruck ausgeliefert sein, so dass dann auch für die Linien 1 und 3 mit einer Rückkehr zum Straßenbahnbetrieb zu rechnen ist. Die Unregelmäßigkeiten, die durch die verzögerte Ab- und Inbetriebnahme der Wagen 327-335 und

Zügig erfolgt aktuell die Inbetriebnahme der Wagen 327-335 für den Stadtverkehr und 371-381 für den Überlandverkehr der Linie 5; im Bild steht 328 am ersten planmäßigen Einsatztag, dem 9. August 2019, vor der Abfahrt nach Igls am Bergisel. Aufnahme: Manni Schneiderbauer

371-381 entstanden sind, waren ohne Zweifel unschön, werden aber in der Rückschau kaum größere Unannehmlichkeiten verursacht haben als sie – durch Anpassungen und Erneuerungen im Bestandsnetz bedingt – ohnehin unvermeidbar gewesen wären. Schon zur Jahreswende wird das kein Thema mehr sein... Absolut richtig war die Entscheidung, den begrenzten verfügbaren Wagenpark ganz auf den Einsatz im Zuge der Neubauachse zu konzentrieren; so konnte der Bevölkerung schnellstmöglich der Nutzen aus den jahrelangen Bauarbeiten sichtbar gemacht werden.

Sofort nach Betriebsaufnahme über die ganze Neubaustrecke sind die Fahrgastzahlen dem vorherigen Busbetrieb gegenüber deutlich angestiegen, obwohl der einsatzfähige Fahrzeugbestand noch nicht erlaubt, das geplante Angebot vollständig umzusetzen. Auch die Rahmenbedingungen (intelligente Lichtsignalanlagensteuerung mit Vorrang für den ÖPNV) sind noch ein ganzes Stück von der vollständigen Umsetzung entfernt. Wenn all diese Restarbeiten geleistet sind, wird Innsbruck über ein erstrangiges Vorzeigestück zeitgemäßen ÖPNV-Angebots verfügen, dem zur Krönung – leider – nur noch Rasengleise fehlen. Den verkehrlichen Erfolg wird das nicht trüben, so dass man sich sicher begründete Hoffnungen machen darf, dass in überschaubarer Zukunft auch in Richtung Flughafen Straßenbahngleise verlegt werden.

Der Schienenverkehrs-Fuhrpark der IVB

Nach Abschluss der gegenwärtigen Lieferungen wird die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) 52 Bombardier-Niederflurfahrzeuge im Bestand haben.

Serie „Flexity Outlook C", Bj. 2007-2009:
301-326 Stadtnetz; 325 und 326 bei Bedarf als Reserve für STB und ab Inbetriebnahme Ast Völs auch Reserve Linie 5
351-356 Stubaitalbahn und ab Inbetriebnahme Ast Völs auch Linie 5

Serie „Flexity Innsbruck", Bj. 2017-2019:
327-335 Stadtnetz
371-381 Linie 5 und Stubaitalbahn (STB)

Die beiden Fahrzeugserien Flexity Outlook C und Flexity Innsbruck unterscheiden sich in Details wie Wagenkastenmaterial und Fügetechnik, Länge der einzelnen Wagenmodule (die Gesamtlänge stieg beim Flexity Innsbruck von 27,6 auf 27,9 m, um geänderte Crashnormen und Tür-Mindestbreiten zu erfüllen, die Fahrzeugbreite beträgt jeweils 2,4 m), Sitzanordnung und Ausstattung im Fahrgastraum, sind aber im Design und der Fahrgastkapazität sehr ähnlich. Größere Multifunktionsflächen führten bei den neuen Wagen zu einer Abnahme der Sitzplatzzahl von 56 auf 44 (plus vier Klappsitze), die Gesamtkapazität pro Wagen blieb mit 158 bzw. 154 (4 Stehplätze/m²) nahezu gleich. Für den Nebenbahnbetrieb mit Zugleitsystem auf der Stubaitalbahn und den künftigen „Regionalbahn"-Abschnitten der Linie 5 haben einige Wagen eine Zusatzausrüstung. M. Schneiderbauer; SG