



ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK



Foto: Rudolf Fleckinger



INNS'
BRUCK

■ Machbarkeitsstudie

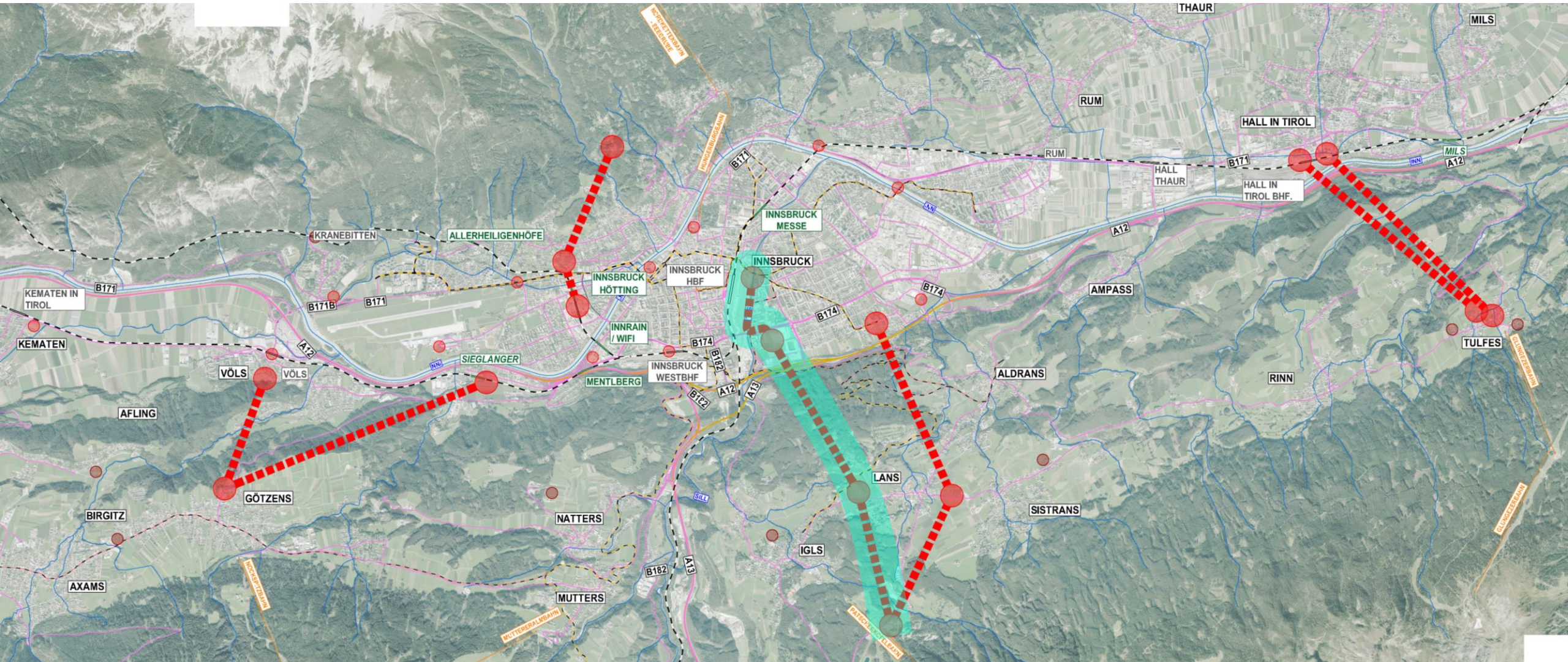
L. Praxmarer / M. Strele | 09.07.2021

■ Projektablauf Machbarkeitsstudie

- Planungsgrundlagen erheben / mögliche Stationspunkte im Tal
- Workshops
 - östliches Mittelgebirge (Aldrans, Sistrans, Lans, Tulfes, Rinn)
 - westliches Mittelgebirge (Götzens, Birgitz, Axams, Grinzens)
 - Stadt Innsbruck
- Technisch mögliche Korridore (2* WEST / 3 * OST / 1 * NORD)
- Potentialanalyse, Prüfung verkehrliche Wirksamkeit
- Technische Konzepte
- Vorzugsvarianten / Empfehlungen



ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK



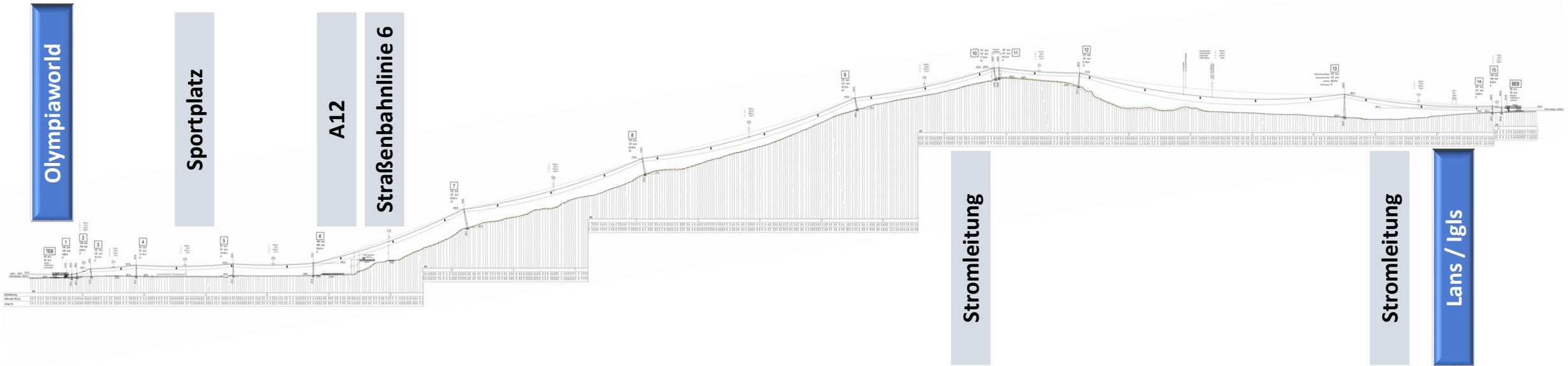


■ Sektion 1 → Sillpark – Hauptbahnhof - Olympiaworld: City Cable Car



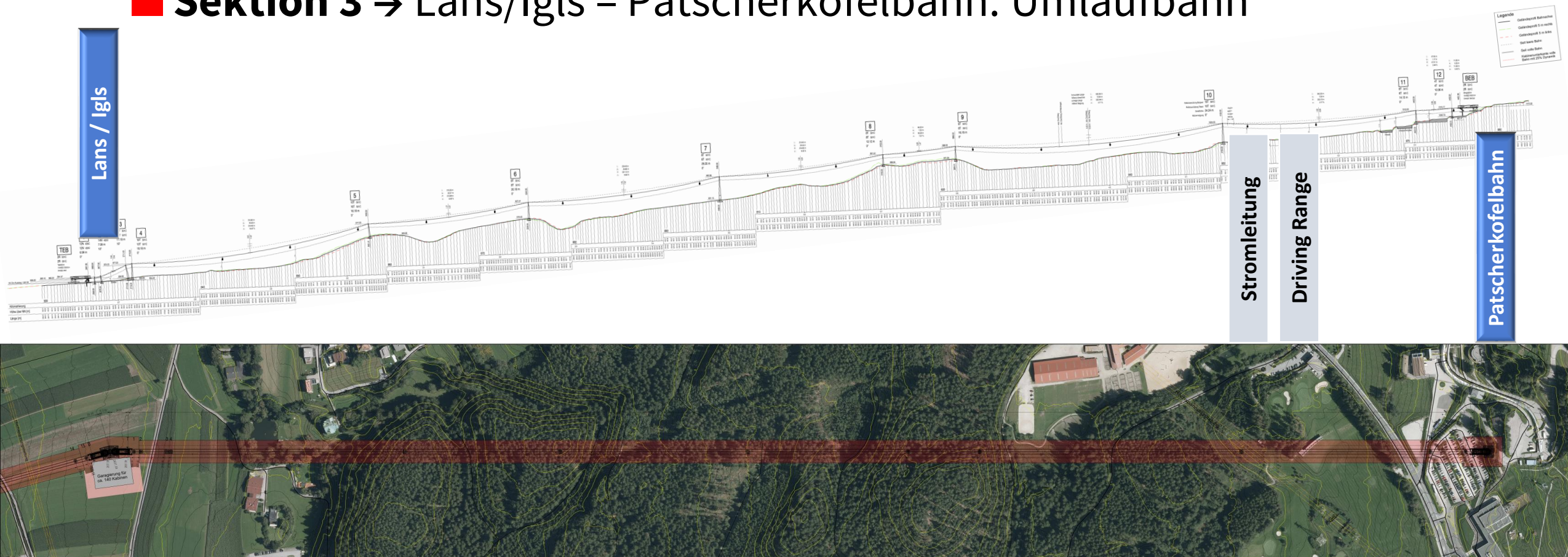


■ Sektion 2 → Olympiaworld – Lans/Igls: Umlaufbahn





■ Sektion 3 → Lans/Igls – Patscherkofelbahn: Umlaufbahn



■ Potentialanalyse – verkehrliche Wirksamkeit

- Prüfung und Bewertung von direkten Fahrbeziehungen
- Vergleichende Betrachtung von Reisezeiten (bestehendes Angebot und Seilbahn)
- Abschätzung möglicher Fahrgastpotentiale
- Auswahl der aussichtsreichsten Variante(n)
- Vertiefende Potentialabschätzung der Vorzugslösung(en)
 - Ergänzung touristischer Potentiale (v.a. am Wochenende und in Ferienzeiten)
 - Ergänzung von Zubringersystemen (ÖV, Fahrrad)
 - Einbeziehung „weicher“ Verkehrsmittelwahlkriterien („Seilbahnbonus“, Umweltaspekte)
- Aufgliederung der Potentiale auf die unterschiedlichen Seilbahn-Abschnitte

Sillpark – Olympiaworld – Patscherkofelbahn

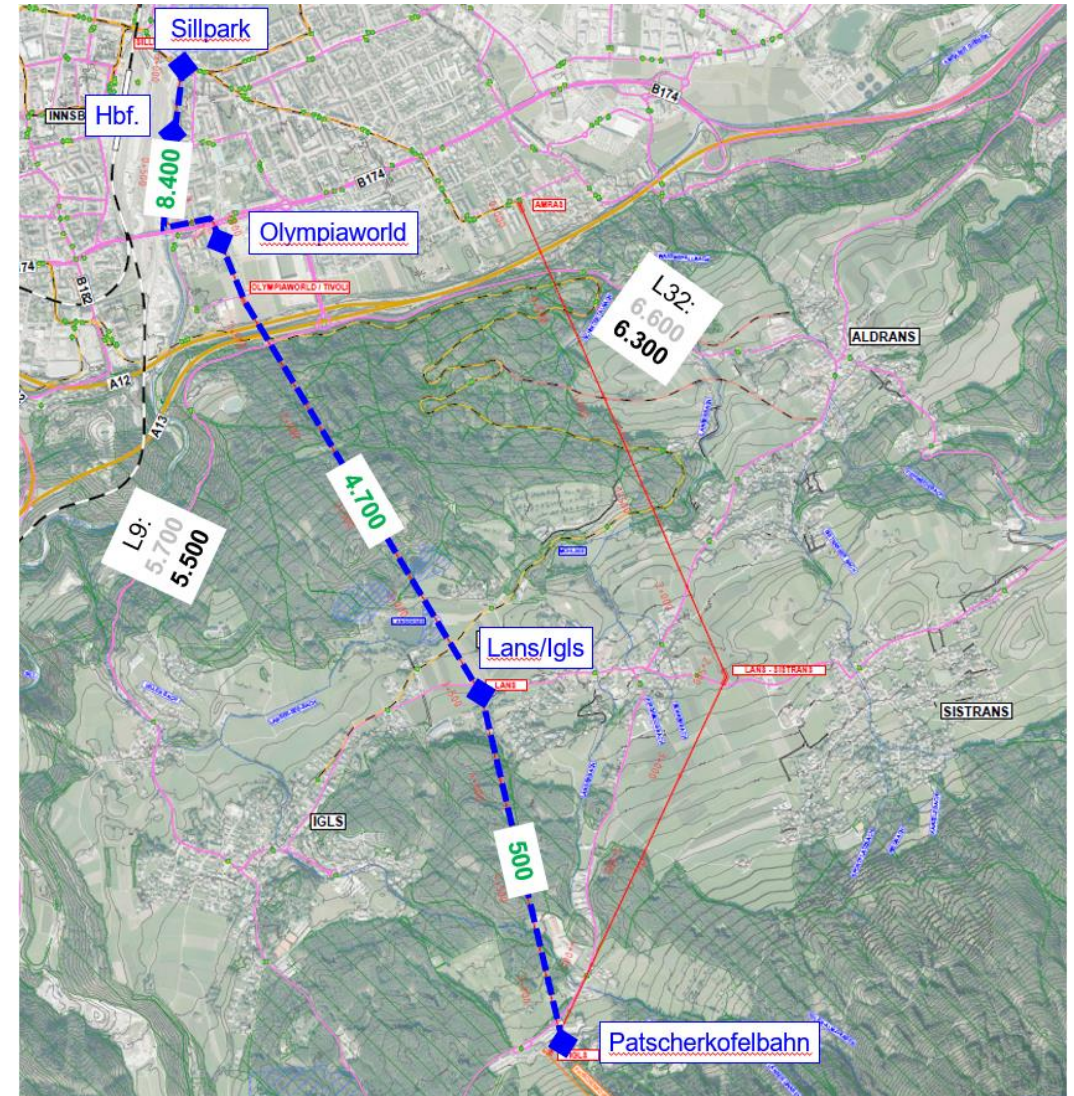
- **Normaler Werktag**
- **Seilbahn [Fahrgäste/24 h]**
- **Straßennetz [Kfz/24 h]: Bestand, mit Entlastung**

Einschließlich Fahrten Umfeld
Olympiaworld – Innsbruck Kernstadt

1.680 Fahrgäste/24 h im Bestand

Einschließlich Neuverkehr Sillhöhe

2.610 Fahrgäste/24 h Neuverkehr



■ Sillpark – Olympiaworld - Patscherkofelbahn

■ **Sonntag in der Ferienzeit**

■ **Seilbahn [Fahrgäste/24 h]**

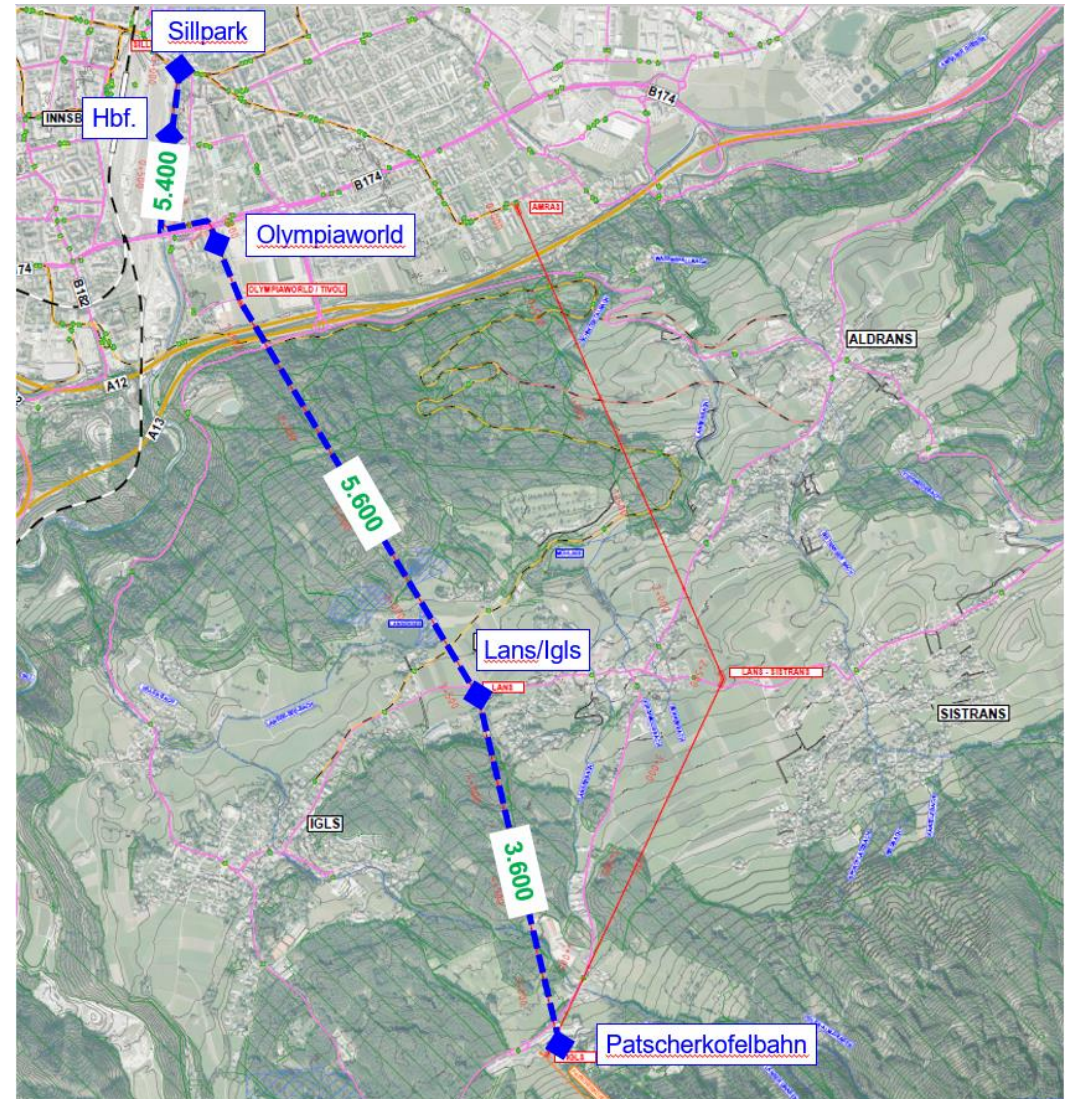
Annahme:

Regulärer Verkehr (25% des Quell–Ziel-Verkehrs eines normalen Werktages)

ca. 3.400 Fahrgäste auf der Seilbahn (60% der Fahrgäste Patscherkofelbahn)

ca. 1.000 Fahrgäste als Ausflugsverkehr im Umfeld Lans/Sistrans

ca. 100 Fahrgäste Neuverkehr





■ Erkenntnisse und Empfehlungen

■ Innsbruck NORD

■ Korridor S-BAHN STATION HÖTTING – GROSSER GOTT - GRAMARTBODEN:

- Kein Korridor ohne Überfahren von Gebäuden machbar (Ablösen, Rückbau, Brandschutzauflagen)
- Verkehrliche Wirksamkeit ohne konkrete Siedlungsentwicklung im Hangbereich nicht abschätzbar
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

■ Teilprojekt Mikro ÖV – System HÖTTINGER AU – GROSSER GOTT:

- Führung als Standseilbahn (oderirdisch) wegen vielen Zufahrten kaum umsetzbar
- Standseilbahn (unterirdisch) mit sehr hohem finanziellen Aufwand machbar
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

Erkenntnisse und Empfehlungen

Innsbruck Umland WEST

Korridor VÖLS - GÖTZENS:

- Marginales verkehrliches Potential
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

Korridor SIEGLANGER - GÖTZENS :

- Sehr geringes verkehrliches Potential
- S-Bahn Station Sieglanger fraglich
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

Alternative ÖV Anbindung Mittelgebirge langfristig über Stubaitalbahn

Erkenntnisse und Empfehlungen

Innsbruck Umland OST

Korridor HALL – TULFES:

- Sehr geringes verkehrliches Potential
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

Korridor AMRAS – SISTRANS – PATSCHERKOFEL TAL:

- marginales verkehrliches Potential
- Zielpunkt wenig attraktiv, Umstieg auf Straßenbahn 3 als Hürde
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

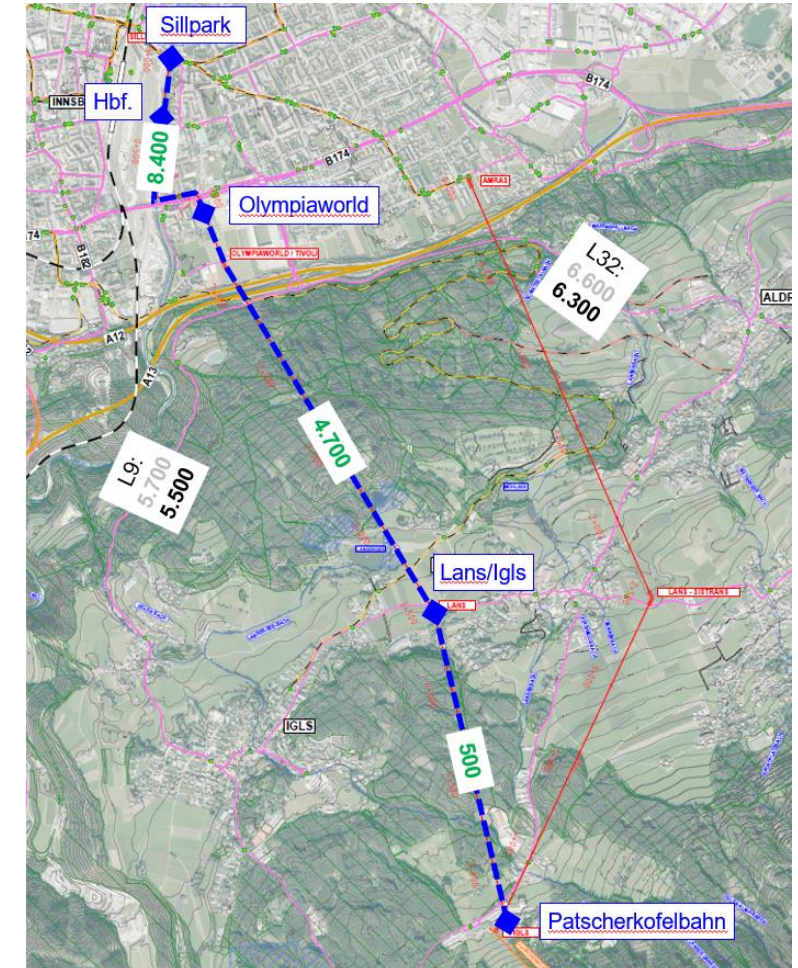
Korridor SILLPARK – HBF - OLYMPIAWORLD – LANS/IGLS – PATSCHERKOFEL TAL

- Großes verkehrliches Potential (bis zu ca. 8.400 Wege / 24h)
- Kombination Alltags- und Freizeitwege
- → Vorzugsvariante in Kombination mit Projekt Straßenbahnlinie 6

Urbane Kabinenbahn Innsbruck - Lans/Igls - Patscherkofel Tal

Vorteile

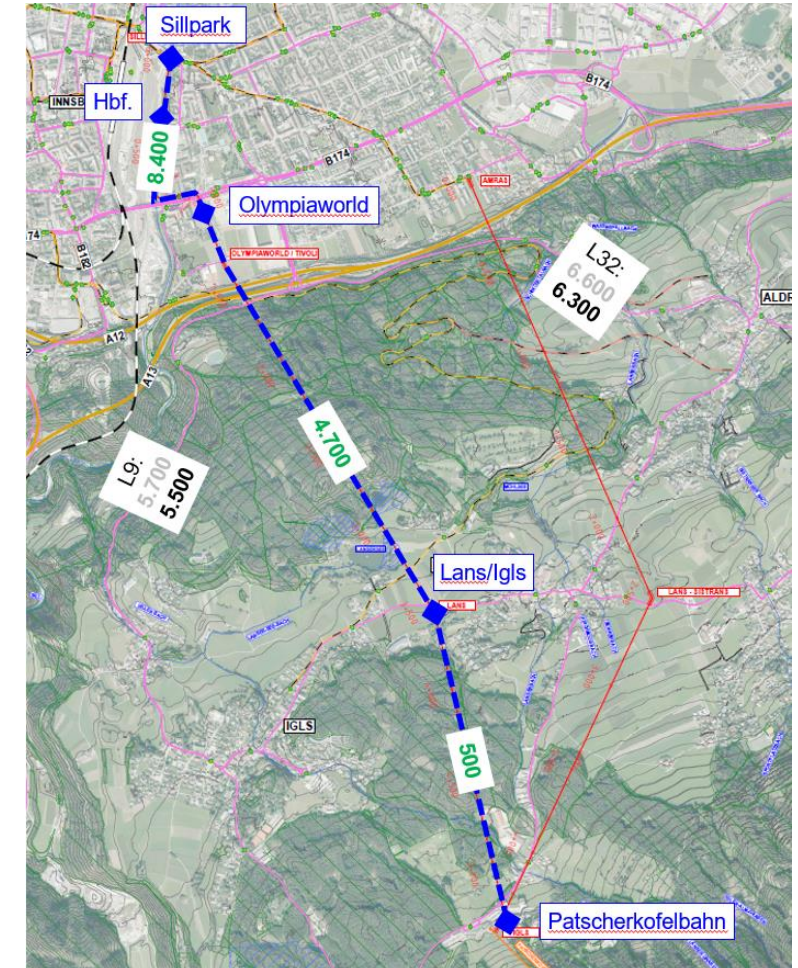
- Erschließung Erweiterungsgebiet Sillhöhe
- Erschließung Olympiaworld – Integration in Bebauung
Parkplatz möglich
- Leistungsfähige Anbindung Sillpark – Bahnhof –
Olympiaworld
- Direkte Anbindung Olympia Eiskanal
- Entlastung Busverkehr Zentrum Lans, Aldrans, Igls
- Einsparung Buslinien Mittelgebirge-Innsbruck
- Fahrrad-Verkehr für Zulauf stark aufgewertet
- Potential Freizeit-Verkehre (Rad, Wandern, etc)



Urbane Kabinenbahn Innsbruck - Lans/Igls - Patscherkofel Tal

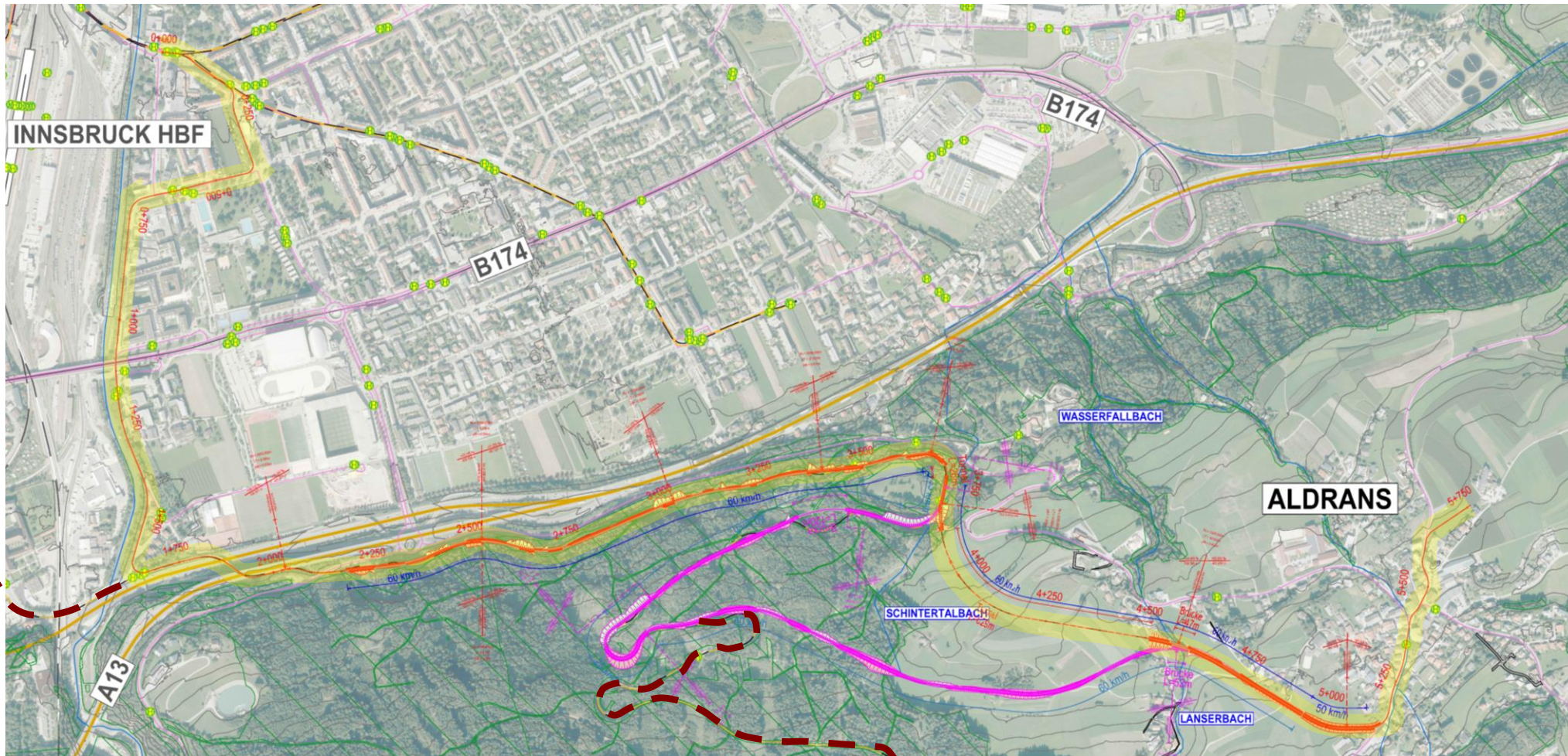
Herausforderungen

- Golfplatz-Situation
- Autobahn-Überspannung
- Hochspannungsleitungen
- Nur mit Lösung für Aldrans sinnvoll
(Verlängerung Straßenbahnlinie 6)





■ Straßenbahnlinie 6



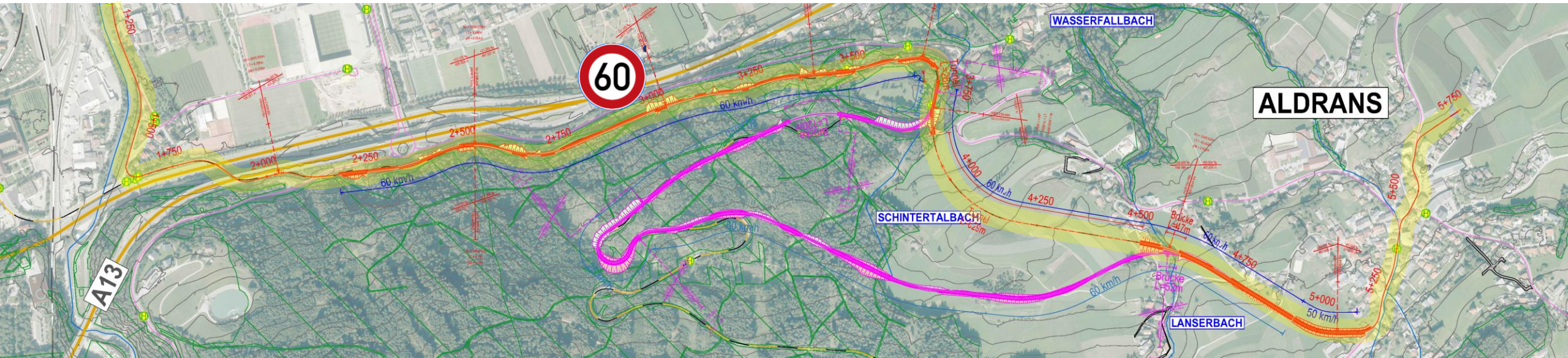
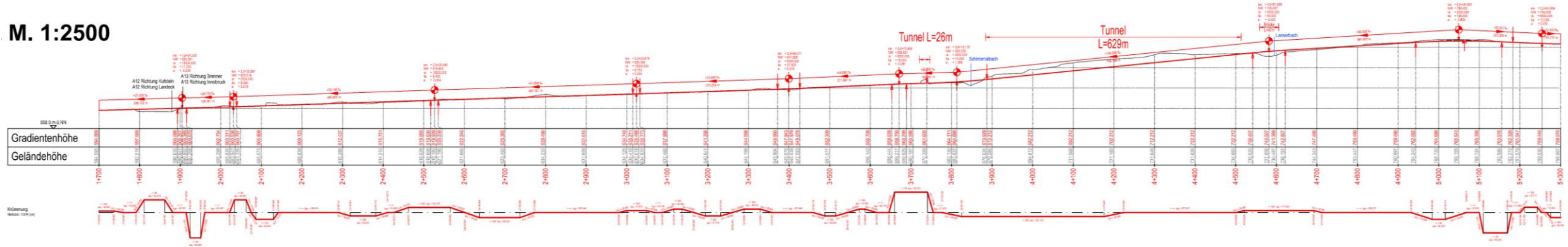
6

6



■ Straßenbahnlinie 6

M. 1:2500



■ Technische Umsetzung - Sektion 1

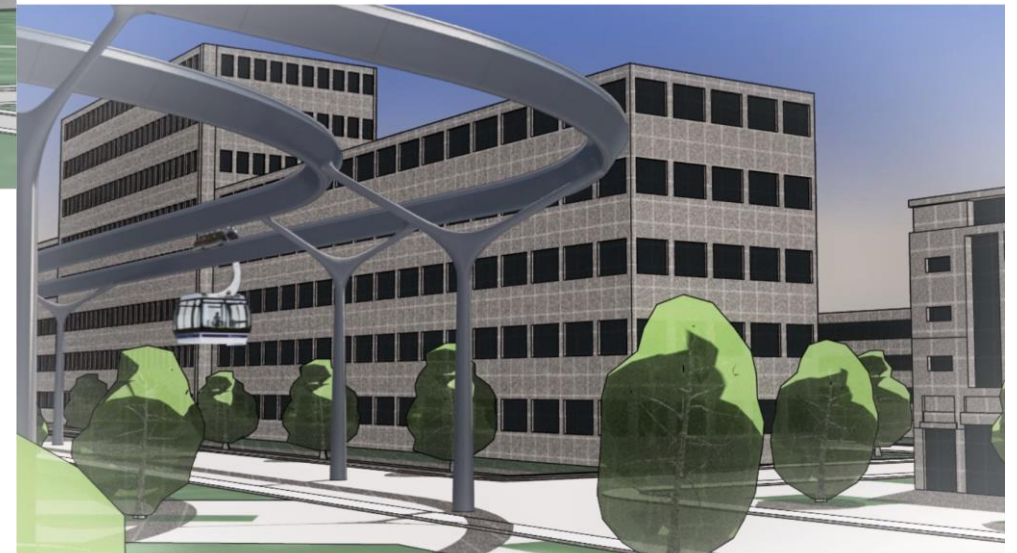
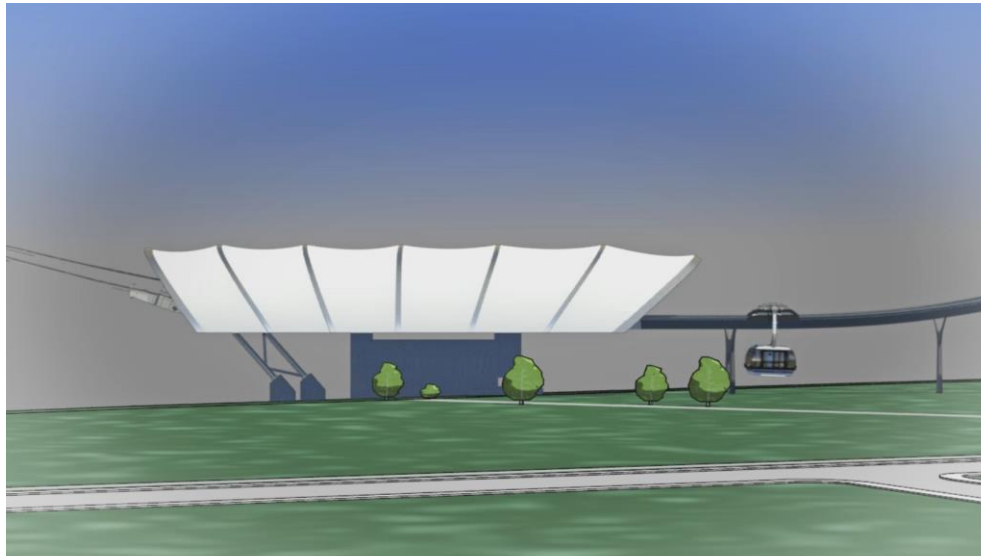
■ City-Cable-Car (CCC) Sillpark - Bahnhof - Olympiaworld

- fertig entwickelte, aber noch nie umgesetzte Technologie (Leuchtturm + Risiko)
- umstiegsfreie Weiterführung zwischen Seilbahn und Stadtbahn:
enge Kurvenradien, geräuschlos
- 10 Personen pro Kabine

Länge:	1.240m
Höhendifferenz:	0m
Förderleistung:	2.400 Personen/h
Kabinen:	28 Stk.
Geschwindigkeit:	6,5 m/s (23,5 km/h)
Fahrzeit:	4 min (zuzügl. Stopp beim Bahnhof)



■ Technische Umsetzung - Sektion 1



■ Technische Umsetzung - Sektion 2

■ Seilbahn Olympiaworld - Lans/Igls

- Übergabestation Olympiaworld CCC-Einseil Umlaufbahn
- umstiegsfreies Weiterfahren, Seilbahnsystem wie Patscherkofel-Bahn
- Herausforderung: Hochspannungsleitungen und Autobahn-Überspannen
- Parkierung Kabinen in Lans/Igls
- Fahrpreis im Verkehrsverbund, Mitnahme Fahrräder, Kinderwagen
- Kleingüterlogistik machbar

Länge:	2.390m
Höhendifferenz:	270m
Förderleistung:	2.400 Personen/h
Kabinen:	63 Stk.
Geschwindigkeit:	6 m/s (21,5 km/h)
Fahrzeit Lans/Igls:	8 min



■ Technische Umsetzung - Sektion 3

■ Seilbahn Lans/Igls – Patscherkofelbahn

■ umstiegsfreies Weiterfahren

■ Herausforderung: Hochspannungsleitungen und Golfplatz-Überspannen

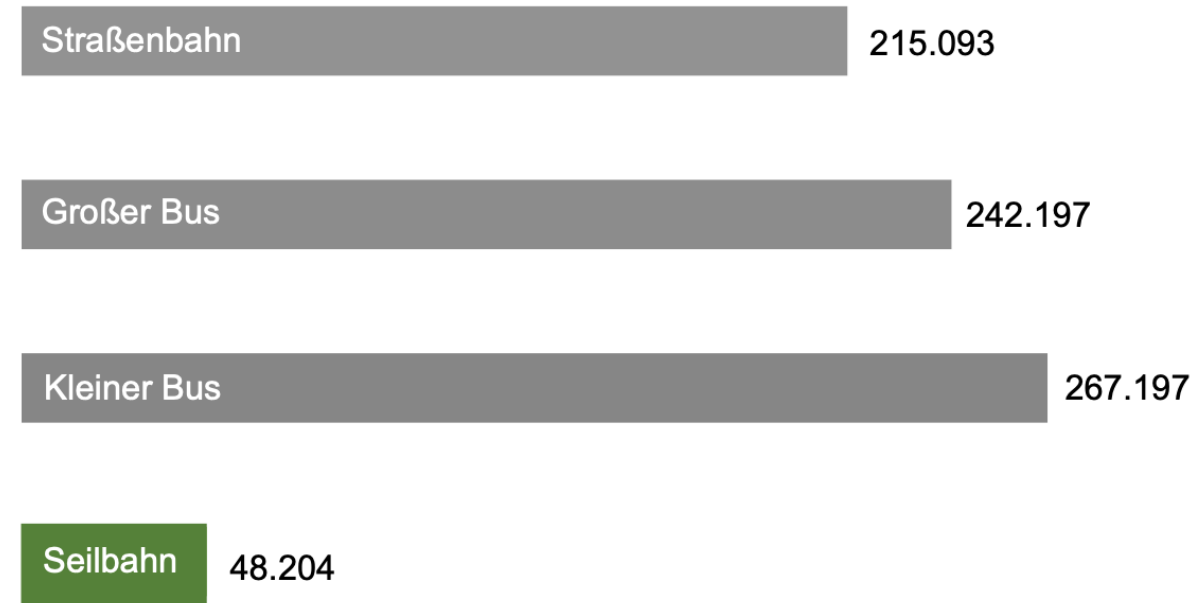
■ ggf. Fahrpreis-Aufschlag für Freizeitnutzung beim Ausstieg machbar

Länge:	1.909m
Höhendifferenz:	153m
Förderleistung:	2.400 Personen/h
Kabinen:	50 Stk.
Geschwindigkeit:	6 m/s (21,5 km/h)
Fahrzeit Lans/Igls:	7 min



■ Klimaschutz: Deutliche Einsparungen bei CO₂-equ Emissionen

Ökologische Gesamtbelastung
der unterschiedlichen Verkehrssysteme (in tCO₂eq)



El Alto - La Paz, Linea Roja
69% Auslastung
17 Stunden/Tag, 365 Tage
2,3 km (10 min)
Alternative Route: 12.4 km (18 min)
30 Jahre Betriebsdauer



ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK



Foto: Rudolf Fleckinger



INNS'
BRUCK

■ Diskussion

L. Praxmarer / M. Strele | 09.07.2021