

Die Innsbrucker Grünen

Zukunftsperspektiven für die Linie 6

Konzeptpapier mit Projektvorschlägen und Grobkostenschätzungen

Rev 1.0

manni.schneiderbauer@gruene.at



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation.....	4
1.1. Technischer Streckenzustand.....	4
1.2. Streckencharakter.....	4
1.3. Verkehrsbedarf.....	4
1.4. Attraktivierungsstrategie.....	5
2. Stufenplan für die Attraktivierung.....	6
2.1. Erste Stufe: Bestandsoptimierung.....	6
2.1.1. Beschleunigung.....	6
2.1.2. Verlängerung City, Variante A: Verlängerung bis Anichstraße	6
2.1.3. Verlängerung City, Variante B: Verlängerung bis Hauptbahnhof, Umlaufkoppelung mit der Stubaitalbahn.....	7
2.1.4. Verlängerung City, Variante C: Wiedereinbindung in Linie 1	7
2.2. Zweite Stufe: Ausbau zur Stadtrationalbahn Igl.....	8
2.2.1. Maßnahme: Verlängerung vom Bahnhof zum Dorfplatz in Igl.....	8
2.2.2. Maßnahme: Ausbau der Haltestelle Schönruh.....	8
2.2.3. Maßnahme: Neue Haltestelle Romedihof.....	9
2.2.4. Maßnahme: Verlegung der Haltestelle Mühlsee.....	9
2.2.5. Optionale Maßnahme: Verlängerung "West" oder Leipziger Platz.....	9
2.3. Dritte Stufe: Langfristiger weiterer Ausbau.....	10
2.3.1. Maßnahme: Verlängerung Igl-Ortsmitte zur Patscherkofelbahn.....	10
2.3.2. Maßnahme: Neutrassierung nach Aldrans und Lans.....	10
2.3.3.1. Maßnahme: Neutrassierung Stichstrecke Sistrans.....	10
2.4. Mögliche weitere Maßnahmen.....	11
2.4.1. Maßnahme: Regelmäßige Nostalgiefahrten.....	11
2.4.2. Maßnahme: Sightseeing-Tram bis Schloss Ambras.....	11
2.4.3. Maßnahme: Marketingkonzept.....	11
2.4.4. Maßnahme: Ausstattung für Downhiller / Mountainbiker.....	11
2.4.5. Maßnahme: Neutrassierung Leopoldstraße - Innenstadt.....	12
3. Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung.....	13
Anhang A: Chronik fehlgeschlagener Attraktivierungsversuche ab 1976.....	14
ANHANG B: Trassierungsgrobstudie Aldrans, Lans, Sistrans.....	16
ANHANG C: Trassierungsgrobstudie Igl Ort – Patscherkofelbahn Neu.....	17
ANHANG D: Streckenplan Direktanbindung Hbf – Bergisel, 2003.....	19
ANHANG E: Trassierungsstudie Igl Bahnhof – Igl Ortsmitte.....	20
Ergänzungen zu Anhang E.....	28
ANHANG F: Umlaufkoppelung Linie 6 und Stubaitalbahn.....	29

Grobkostenschätzungen beziehen sich ausschließlich auf Investitionskosten.

Die Innsbrucker Grünen

1. Ausgangssituation

Die Linie 6 wurde 1900 als Ausflugsbahn konzipiert und absichtlich an den Orten Aldrans, Sistrans und Lans vorbei direkt durch den Wald nach Igls trassiert. Deshalb erreicht sie heute im Einzugsbereich der Stationen* zwischen Bretterkeller und Igls nur 800 EinwohnerInnen, was für eine Bahnlinie zu wenig ist. Für die meisten EinwohnerInnen von Igls ist die Station Igls-Bahnhof zu weit entfernt und die Fahrzeit in die Innenstadt mit Umsteigen am Bergisel zu lange.

Bis in die 1930er-Jahre, so lange es nach Igls keine sichere und schnelle Busverbindung gab (frühe Verbrennungsmotoren waren leistungsschwach und die steile Straße war im Winter nicht sicher), wurde die Linie trotzdem als öffentliches Verkehrsmittel genutzt. Es gab aber bereits ab 1927 einen Rückgang der Fahrgastzahlen aufgrund der Buskonkurrenz, dieser Trend setzte sich bis vor den 2. Weltkrieg fort, erst nach dem "Anschluss" schnellten sie stark in die Höhe und im 2. Weltkrieg noch mehr, weil sie aufgrund des Triebstoffmangels alternativlos war. Danach ging es bis 1989 kontinuierlich abwärts, danach liegen leider keine verlässlichen Zahlen mehr vor. 1989 nutzten 352.409 Fahrgäste pro Jahr die Linie, was für den kostendeckenden bzw. aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvollen Betrieb einer Bahnlinie bereits zu wenig war (dieser beginnt bei ca. 2500 Fg/Tag**).

* In der Verkehrsplanung ist der Einzugsbereich ein Radius von 300 m um eine Station.

** Abhängig von Investitions- und Betriebskosten

1.1. Streckencharakteristik

Die Linie 6 ist technisch eine, abgesehen von fehlenden Streckenbegradigungen, vollständig modernisierte Meterspur-Eisenbahnstrecke, die ohne bauliche Änderungen ein Halbstunden- oder (bei zweiter Zugkreuzung im Stadtnetz) auch ein 20-Minuten-Intervall ermöglicht, beschleunigt und ins Stadtnetz eingebunden werden kann, wofür alle technischen Voraussetzungen bereits gegeben sein dürften.

1.2. Technischer Streckenzustand

Die Strecke wurde in den vergangenen Jahren mit hohem Kostenaufwand saniert; die genauen Kosten sind dem Autor nicht bekannt, auf Nachfrage bei den IVB wurden sie nicht zur Verfügung gestellt. Jedenfalls ist die Strecke auf Stadtbahnstandard aufgerüstet, alle Bahnsteige sind barrierefrei, alle oder fast alle Fahrleitungsmasten wurden erneuert und auch die gesamte Fahrleitung, die Weichen (Kosten pro Weiche ca. 150.000 Euro) sowie die Tunnel unter der Iglser Straße und bei Schönruh wurden saniert, Entwässerungen erneuert, die Stromversorgung wurde erneuert, sowie Gleisschotter, Schwellen und Masten ersetzt. Die Streckenhöchstgeschwindigkeiten sind abschnittsweise festgelegt, seit 1936 unverändert und betragen aufwärts maximal 30 km/h und abwärts durchgehend 25 km/h.

1.3. Verkehrsbedarf

Der Bedarf für Weiterbestand und Ausbau der Linie 6 ergibt sich aus folgenden Faktoren:

- Klimaschutz
- Belastung durch immer noch zunehmendem motorisierten Individualverkehr zwischen den Mittelgebirgsgemeinden und Innsbruck

Die Innsbrucker Grünen

- Überlastete Buslinie J, deren Kapazität kaum mehr erhöht werden kann
- Notwendigkeit einer Alternative zur Straße
- Adäquate Nutzung der aufwändig sanierten, nahezu brachliegenden Schienen- und Haltestelleninfrastruktur
- Sinnhaftigkeit einer zeitgemäßen Neugestaltung des Iglar Ortszentrums
- Wunsch der Bevölkerung nach langfristigem Erhalt der Linie 6

1.4. Attraktivierungsstrategie

Wichtigstes Ziel ist eine Erhöhung der Fahrgastzahl zur besseren Kostendeckung. Die Vergangenheit zeigt, dass allein die Attraktivierungen der vorhandenen Strecke, der Fahrzeuge und alle Arten von Werbemaßnahmen, touristischen Initiativen etc. nicht dazu geführt haben, dieses Ziel zu erreichen (siehe Anhang A). Die Erkenntnis daraus ist, dass die Linie 6 auf Dauer nur erhalten werden kann, wenn sie keine Ausflugsbahn bleibt, sondern zum realen Verkehrsträger als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zu den Buslinien J und 4134 ertüchtigt wird. Alles andere würde die Frage nach ihrem Weiterbetrieb in Zukunft wieder aufwerfen und wertvolle Infrastruktur brach liegen lassen.

2. Stufenplan für die Attraktivierung

Zur besseren Budgetierbarkeit, Maßnahmen-Traceability und politischen Konsensfindung empfiehlt sich ein Stufenplan mit anfänglich sehr niedrigem Investitionsbedarf. Jene Stufen, über deren Umsetzung ein Konsens erzielt werden kann, werden realisiert und die Auswirkungen jeder Teilmaßnahme auf die Fahrgastzahl beobachtet, bevor die Umsetzung fortgeführt wird.

Die Finanzierung erfolgt durch die Stadt Innsbruck, eine Mitfinanzierung durch das Land und ab Stufe 3 durch den Bund ist anzustreben. Die Stadt Innsbruck kann z.B. einen Teil der beim Tram-/Regionalbahnprojekt eingesparten Mittel dafür aufwenden.

2.1. Erste Stufe: Bestandsoptimierung

Die Linie 6 ist zwar technisch saniert und auf dem neuesten Stand, weist aber betriebliche Schwächen auf, die zunächst beseitigt werden müssen, bevor weitere Maßnahmen gesetzt werden können. Der größte entsprechend wirksame Einschnitt war die Kürzung auf die Relation Igls – Bergisel im Jahr 2003, die nach Einschätzung des Autors für den Verlust von mindestens 100.000 Fahrgästen / Jahr verantwortlich ist. Wichtigste Maßnahme dieser Stufe ist daher die Wiederverlängerung in die Innenstadt.

Diese Ausbaustufe steigert mit geringen Investitionskosten den Kostendeckungsgrad durch Erhöhung der Fahrgastzahl. Das Fahrgastpotenzial von Wilten bis in die Innenstadt wird direkt erreicht und die direkte Anbindung an den restlichen Stadt- und Regional-öV wird hergestellt.

2.1.1. Beschleunigung

Grobe Kostenschätzung: geringe Kosten

Auf der Überlandstrecke wird die Fahrgeschwindigkeit auf der Rampenstrecke ohne bauliche Maßnahmen um 10 bis 15 km/h, auf der Plateaustrecke zwischen Lans-Sistrans und Igls auf bis zu 70 km/h angehoben.*

Auf der Stadtstrecke wird durch Optimierung der Lichtsignale für Nullwartezeit ebenfalls eine Fahrzeitverkürzung um mehrere Minuten (abhängig von der gewählten Variante) erreicht. Diese Optimierung ist aktuell bereits vorgesehen bzw. am möglichen Streckenteil Anichstraße – Maria-Theresien-Straße – Salurner Straße – Hauptbahnhof bereits in Kraft.

Die Beschleunigungsmaßnahmen sind Grundvoraussetzung für die im Folgenden vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten.

* Eine Nachfrage bei der Eisenbahnbehörde ergab, dass die IVB die Geschwindigkeitserhöhungen beantragen müssen. Anschließend wird von der Behörde geklärt, ob die abschnittsweise Änderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit als geringfügige interne Änderung zur Kenntnis genommen wird oder aber ein Baugenehmigungsverfahren notwendig ist.

Vorhanden: Idee

2.1.2. Verlängerung City, Variante A: Verlängerung bis Anichstraße

Grobe Kostenschätzung: 200.000 €

In Kombination mit der Beschleunigung kann durch Wenden in der Anichstraße bei Stundentakt mit nur einem Kurs, also ohne signifikante Zusatzkosten, bis in die Innenstadt gefahren werden. In der Anichstraße wird keine Stehzeit abgewartet, die Wendezeit beträgt max. 2 Minuten. Zugkreuzung in Tantegetert für 30-Minuten-Intervall möglich.

Bauliche Maßnahmen:

- Rückfallweiche oder Einbau eines elektrischen Weichenantriebs i.d. Anichstraße
- Signalanlage Anichstraße für den Wendevorgang
- wünschenswert: FußgängerInnenzone östliche Anichstraße

Vorhanden: Idee

2.1.3. Verlängerung City, Variante B: Verlängerung bis Hauptbahnhof, Umlaufkoppelung mit der Stubaitalbahn

Grobe Kostenschätzung: geringe Kosten

Durch Umlaufkoppelung (Kombination) mit der Stubaitalbahn kann bei Stundentakt mit nur einem Kurs, also ohne Zusatzkosten, bis zum Hauptbahnhof gefahren werden (siehe Anhang F). Der Auslauf beider Linien bleibt gleich (5 Wagen STB, 1 Wagen Linie 6).

Bei der Umlaufkoppelung wird die Stehzeit der Linie STB am Hauptbahnhof verkürzt und dort ankommende Züge fahren als Linie 6 weiter. Im Gegenzug fahren am Hauptbahnhof ankommende Züge der Linie 6 als Linie STB weiter. Eine geringe Kostensteigerung könnte sich durch etwas häufigeren Personalwechsel wegen verkürzter Stehzeiten ergeben, das konnte aber nicht untersucht werden.

Anmerkung: in der in Anhang F dargestellten Variante endet die Betriebszeit der Linie 6 bereits um 19 Uhr und sind SchülerInnenkurse enthalten.

Vorhanden: Grobes Betriebskonzept, Fahrplan, Bildfahrplan (Grüne, Jürgen Lutz)

2.1.4. Verlängerung City, Variante C: Wiedereinbindung in Linie 1

Grobe Kostenschätzung: 0 €

Ein Kurs der Linie 1 pro Stunde verkehrt als Linie 6 bis Igl.

Bauliche Maßnahmen:

- Wiedererrichtung der Haltestelle Bergisel der Linie 6 stadteinwärts, oder
- Ersatz der Schleife Klostersgasse durch eine Stumpfwendeanlage als gemeinsamen Bahnhof

Vorhanden: Betriebspraxis (IVB)

2.2. Zweite Stufe: Ausbau zur Stadtregionalbahn Igls

Allein durch den Freizeitverkehr kann die Linie nicht kostendeckend geführt werden (siehe Anhang A, Fehlgeschlagene Attraktivierungsversuche). Wichtigste Maßnahmen dieser Stufe sind daher eine Verlängerung der Strecke um ca. 400 Meter in die Ortsmitte von Igls, Optimierung bzw. Neuerrichtung von Haltestellen und die Halbierung des Intervalls auf 30 Minuten mit Zugkreuzung in Tantegetert.

Ein 20-Minuten-Intervall mit erster Zugkreuzung in Tantegetert und zweiter Zugkreuzung auf der Stadtstrecke ist ebenfalls möglich.

Ab dieser Ausbaustufe wird ein Teil der Fahrgäste von der überlasteten Buslinie J auf die Linie 6 verlagert. Von Igls-Ortsmitte bis Anichstraße braucht die Bahn 20 bis max. 25 Minuten (Linie J: 18 Minuten).

2.2.1. Maßnahme: Verlängerung vom Bahnhof zum Dorfplatz in Igls

Grobe Kostenschätzung: 2,75 Mio. €

Kurze Neubaustrecke von der bisherigen Endstation bis zum Ortszentrum (siehe Anhang E für Detailinformationen mit Trassenplan). Diese Trasse wurde raumordnerisch bereits in den 1980er-Jahren freigehalten und ist nach wie vor verfügbar. Die Strecke kann als Grünleis errichtet werden, wodurch der Parkcharakter der Obexerstraße erhalten bleibt. Am Bahnhof Igls sind keine baulichen Änderungen notwendig.

Dies kann kombiniert werden mit einer Neugestaltung des Ortskerns von Igls zur Begegnungszone mit Tram-Endstation. Hierdurch steigt das Fahrgastpotenzial um ca. 2.000 Personen.

Bauliche Maßnahmen:

- Neubaustrecke Igls Bahnhof – Igls Ortsmitte
- Endstation Igls Ortsmitte
- Optional: Begegnungszone Igls Ortsmitte

Vorhanden: Trassierungsstudie (Fleiss)

2.2.2. Maßnahme: Ausbau der Haltestelle Schönruh

Grobe Kostenschätzung: 500.000 €

Ein barrierefreier, beleuchteter Fußweg von der Haltestelle Schönruh kann als Haupt-Verkehrsanbindung für Schloss Ambras dienen.

Zusätzlich könnte beispielsweise jeder dritte Kurs der Linie 1 bis Schönruh geführt werden und Schloss Ambras im Halbstundenintervall erschließen.

Bauliche Maßnahmen:

- Barrierefreier Verbindungsweg

Vorhanden: Idee, Visualisierung eines Vorschlags (Schönherr)

Die Innsbrucker Grünen

2.2.3. Maßnahme: Neue Haltestelle Romedihof

Grobe Kostenschätzung: 400.000 €

Direkt an der Haltestelle Romedihof der Linie J im Osten von Igls wird eine neue Verknüpfungshaltestelle mit der Linie J errichtet. Bei entsprechender Fahrplangestaltung und technischer Anschlusssicherung kann hier zwischen den beiden Linien umgestiegen werden, was zusätzliches Fahrgastpotenzial erschließt. Beispiel: aus Lans kommend als schnellste Verbindung nach Wilten und zum Westbahnhof, was die Linie J nicht abdeckt.

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Haltestelle Romedihof und Weganschluss an den parallelen Bussteig

Vorhanden: Idee

2.2.4. Maßnahme: Verlegung der Haltestelle Muhlsee

Grobe Kostenschätzung: 350.000 €

Die Haltestelle Muhlsee wird ca. 200 Meter westlich des bisherigen Standortes, an der dortigen Eisenbahnkreuzung, neu errichtet. Damit wird die Wohnanlage "Living Lans" erschlossen und das Fahrgastpotenzial um ca. 150 Personen erhöht.

Gleichzeitig kann die Weganbindung der Vogelhütte durch eine Stiege im Bereich der neuen Haltestelle verkürzt werden.

Bauliche Maßnahmen:

- Neubau Haltestelle Muhlsee Living Lans
- Rückbau Haltestelle Muhlsee

Vorhanden: Idee

2.2.5. Optionale Maßnahme: Verlängerung "West" oder Leipziger Platz

Grobe Kostenschätzung: unbekannt; mind. zwei Kurse erforderlich

Zur noch besseren Erschließung wird die Linie 6 bis zu den vorhandenen Wendestellen bei Höttinger Au / West* oder am Leipziger Platz** geführt.

Eine abwechselnde Bedienung Hauptbahnhof und Höttinger Au / West ist ebenfalls denkbar.

* Diese Wendeanlage wird seit 10. Dezember 2018 im Planbetrieb nicht mehr verwendet. Die Rückfahrt nach Igls kann nur via Hauptbahnhof erfolgen, sofern keine neue Gleisverbindung Innrain – Bürgerstraße oder Anichstraße – Bürgerstraße Richtung Süden errichtet wird.

** Muss betrieblich mit den Linien 2, 3 und 5 abgestimmt werden.

Vorhanden: Idee

2.3. Dritte Stufe: Langfristiger weiterer Ausbau

Die Streckenführung durch die Wälder abseits der Ortskerne verhindert eine Nutzung durch PendlerInnen aus Aldrans, Sistrans und Lans. Beschleunigungsmaßnahmen und Neutrassierungen im Abschnitt zwischen Schönruh und Lans macht die Linie in einem dritten Schritt zur vollwertigen Stadtbahn. Das immer noch andauernde Ansteigen des mIV in den Mittelgebirgsgemeinden, der dortige EinwohnerInnenzuwachs und die bereits jetzt auftretenden Überlastungen der Landesstraße lassen dies sinnvoll erscheinen.

Diese Stufe enthält langfristig umsetzbare Ausbaumaßnahmen mit eher hohen Investitionskosten, die jedoch Einzugsgebiet und damit Verkehrswert und Fahrgastzahlen deutlich steigern.

2.3.1. Maßnahme: Verlängerung Iglis-Ortsmitte zur Patscherkofelbahn

Grobe Kostenschätzung: 10 Mio. €

Neubaustrecke von Iglis-Mitte durch den Ort zur Talstation der Patscherkofel-Seilbahn (mögliche Trassenvarianten durch Iglis zur Patscherkofelbahn: siehe Anhang C).

Anmerkung: die Grafik in Anhang C enthält keine Variante, die an die Verlängerung nach Iglis-Ortsmitte anschließt und ist daher nur beispielhaft, so eine Variante ist jedoch ebenfalls möglich.

Vorhanden: Trassierungsgrobstudie (Schönherr)

2.3.2. Maßnahme: Neutrassierung nach Aldrans und Lans

Grobe Kostenschätzung: 30 Mio. €

Neubaustrecke, die die Linie 6 an die Ortskerne heranführt (Grafik: siehe Anhang B) und die Buslinie 4134 ersetzt. Hierdurch steigt das Fahrgastpotenzial um ca. 3.000 Personen.

Die Trasse beginnt oberhalb der Station Schönruh und verläuft östlich der Bestandsstrasse bis zum Dorfkern von Aldrans, weiter zum Dorfkern von Lans und in Lans wieder in die Bestandsstrecke.

Vorhanden: Trassierungsgrobstudie (Grüne, Hannes Reinstaller), Grobkostenschätzung (Grüne)

2.3.3.1. Maßnahme: Neutrassierung Stichstrecke Sistrans

Grobe Kostenschätzung: 3 Mio. €

Neubaustrecke von Aldrans nach Sistrans (Grafik: siehe Anhang B). Hierdurch steigt das Fahrgastpotenzial um ca. 2.000 Personen, dies ist aber nur in Verbindung mit der Neubautrasse nach Aldrans und Lans realisierbar.

Vorhanden: Trassierungsgrobstudie (Grüne, Hannes Reinstaller), Grobkostenschätzung (Grüne)

2.4. Mögliche weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die nicht zwingend notwendig sind, aber zusätzliches Fahrgastpotenzial vor allem im Freizeitverkehr erschließen bzw. den Betriebsablauf verbessern.

2.4.1. Maßnahme: Regelmäßige Nostalgiefahrten

Grobe Kostenschätzung: unbekannt

Durch regelmäßige Nostalgiefahrten mit den Fuhrparks der 1. (Beiwagenzüge) und 2. (DÜWAG-Großraumwagen) Generation kann zusätzliches Publikum angezogen werden. Finanzierbar ggf. durch Sondertarif wie Linie TS.

Tw 83 ist bei den IVB noch betriebsfähig vorhanden und könnte nach einer Hauptuntersuchung um ca. 30.000 € eingesetzt werden.

Vorhanden: Idee, Praxiserfahrung mit Nostalgiekursen (IVB, TMB)

2.4.2. Maßnahme: Sightseeing-Tram bis Schloss Ambras

Grobe Kostenschätzung: unbekannt

Eine eigene Sightseeing-Zubringerlinie mit gebrandeten Fahrzeugen, evtl. barrierefrei ausgerüsteten Nostalgietriebwagen, bringt BesucherInnen nach Schloss Ambras. Die Fahrzeuge sind mit einem Audioguide-System ausgestattet. Die Sightseeing-Tramlinie befährt mit zwei Kursen alle 30 Minuten den Innenstadtring und wendet in Schönruh. Sie ersetzt auf der Relation nach Schloss Ambras die Linie TS und ist mit den selben Sondertariftickets benutzbar.

Voraussetzung:

- Vorherige Umsetzung von 2.2.2. **Maßnahme:** Ausbau der Haltestelle Schönruh

Vorhanden: Idee

2.4.3. Maßnahme: Marketingkonzept

Grobe Kostenschätzung: unbekannt

Ein Marketingkonzept kann die Linie 6 nach ihrer Verlängerung in die Innenstadt im Stadtzentrum und in touristischen Medien sichtbar machen.

Vorhanden: Idee

2.4.4. Maßnahme: Ausstattung für Downhiller / Mountainbiker

Grobe Kostenschätzung: 200.000 €

Eine technische Lösung für den Transport von Fahrrädern kann zusätzliche SportlerInnen anziehen. Voraussetzung dafür ist die Legalisierung des Downhillens.

Vorhanden: Konstruktionsplanung eines Fahrradbeiwagens und Kostenschätzung (IVB)

Die Innsbrucker Grünen

2.4.5. Maßnahme: Neutrassierung Leopoldstraße - Innenstadt

Grobe Kostenschätzung: 5 Mio. € (Variante Leopoldstr – Frauenanger - Südbahnstraße)

Das 2003 bereits geplant gewesene, aber zurückgestellte Projekt einer neuen Verbindungsstrecke zwischen Bergisel und Hauptbahnhof (siehe Anhang D) könnte reaktiviert, oder eine alternative Strecke durch Wilten z.B. via Leopoldstraße – Kaiserschützenplatz - Schidlachstraße trassiert, und von Linie 6 und ggf. der Stubaitalbahn genutzt werden. Als zweite Betriebshofzufahrt würde diese Strecke zusätzlich die Betriebssicherheit im Gesamtnetz erhöhen.

Vorhanden: Trassierungsstudie, Kostenschätzung (IVB)

3. Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen auf ihre Machbarkeit untersucht werden.

Diese Machbarkeitsuntersuchung soll nicht von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und auch nicht im Auftrag der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, sondern im Auftrag der Stadt Innsbruck von einem geeigneten externen Consultingunternehmen erstellt werden.

Der Grund hierfür ist die offensichtliche Befangenheit der IVB und bereits getätigte Aussagen des IVB-Geschäftsführers, die vermuten lassen, dass die IVB keinen Ausbau der Linie 6 wünschen.

Für Machbarkeitsprüfung und Kostenschätzung soll das Budget der "Arbeitsgruppe Linie 6" verwendet werden.

Jedenfalls sollen die kurzfristig und mit geringem Kostenaufwand umsetzbaren Maßnahmen der Stufen 1 und 2 (Beschleunigung, Innenstadtverlängerung, Verlängerung Igls-Ortsmitte, Haltestellenoptimierung) darin enthalten sein.

Die Innsbrucker Grünen

Anhang A: Chronik fehlgeschlagener Attraktivierungsversuche ab 1976

Trotz diverser Modernisierungsmaßnahmen wurde eine Vergrößerung des Einzugsbereichs wegen der notwendigen Investitionskosten nie in Angriff genommen, in früheren Zeiten hätte es dafür auch keine Mehrheit gegeben. Stattdessen versuchte man die Einnahmenlage durch Attraktivierung des Freizeit- und touristischen Angebotes zu verbessern. Diese Auflistung beschränkt sich auf die entsprechenden Versuche in den letzten 40 Jahren.

1976:

Nachdem das gesamte Straßenbahnnetz wegen des Autobahnbaus in Wilten eingestellt werden hätte sollen, wurde politisch beschlossen, stattdessen in "neue" Gebrauchtfahrzeuge zu investieren und auch die Linie 6 im Bereich Klostergasse bis Bretterkeller neu zu trassieren. 1981 wurde sie auf neue Triebwagen umgestellt. Ab 1982 gab es zusätzlich vom TVB finanzierte Sonderfahrten mit den alten Beiwagenzügen.

1985:

Die Linie 6 wird auf schaffnerlosen Betrieb umgestellt.

1987:

Die Linie 6 wird in den Umlauf der Linie 1 eingebunden und damit ins Zentrum und zur Mühlauer Brücke verlängert.

1990:

Versuch im Sommer, Badezüge zum Lanser See zu führen (Halbstundenintervall an Badetagen).

1992:

Kombiticket mit Eintritt Lanser See wird eingeführt.

1996:

Linie 6 soll mit 31. Oktober wegen Fahrgastmangel eingestellt werden, eine Bürgerinitiative sammelt 6.215 Unterschriften dagegen, Einstellung bis Ende 1997 aufgeschoben.

1997:

Fahrradmitnahme wird eingeführt und ein Triebwagen wird im "Linie 6-Design" als Werbeträger gestaltet. Drei Züge pro Tag werden mit Nostalgiegarnitur plus Fahrradanhänger geführt. "6er-Fest" im Juli mit diversen Veranstaltungen. Linie 6 wird aus der Linie 1 herausgenommen und zum Hauptbahnhof umgelegt, dadurch werden ab jetzt 2 Züge benötigt. Nur 25% mehr Fahrgäste durch alle Maßnahmen.

1998:

21. Dezember: Damen-Super-G am Patscherkofel, Linie 6 voll ausgelastet, weil die Zubringerbusse nach Igls im Stau stehen (punktueller echter Verkehrswert).

1999:

16. April: Wegen starker Schneefälle ist Igls nur mit der Linie 6 erreichbar (punktueller echter Verkehrswert).

2000:

Nostalgiezüge zwei mal täglich.

2002:

Linie 6 in der Innenstadt auf Bürgerstraße - Anichstraße - Maria-Theresien-Straße - Marktgraben gekürzt.

Die Innsbrucker Grünen

2004:

Linie 6 nur noch im Sommerhalbjahr in die Innenstadt.

2005:

Linie 6 bis Bergisel gekürzt, nur noch der erste Frühzug fährt bis Mühlauer Brücke.

2009:

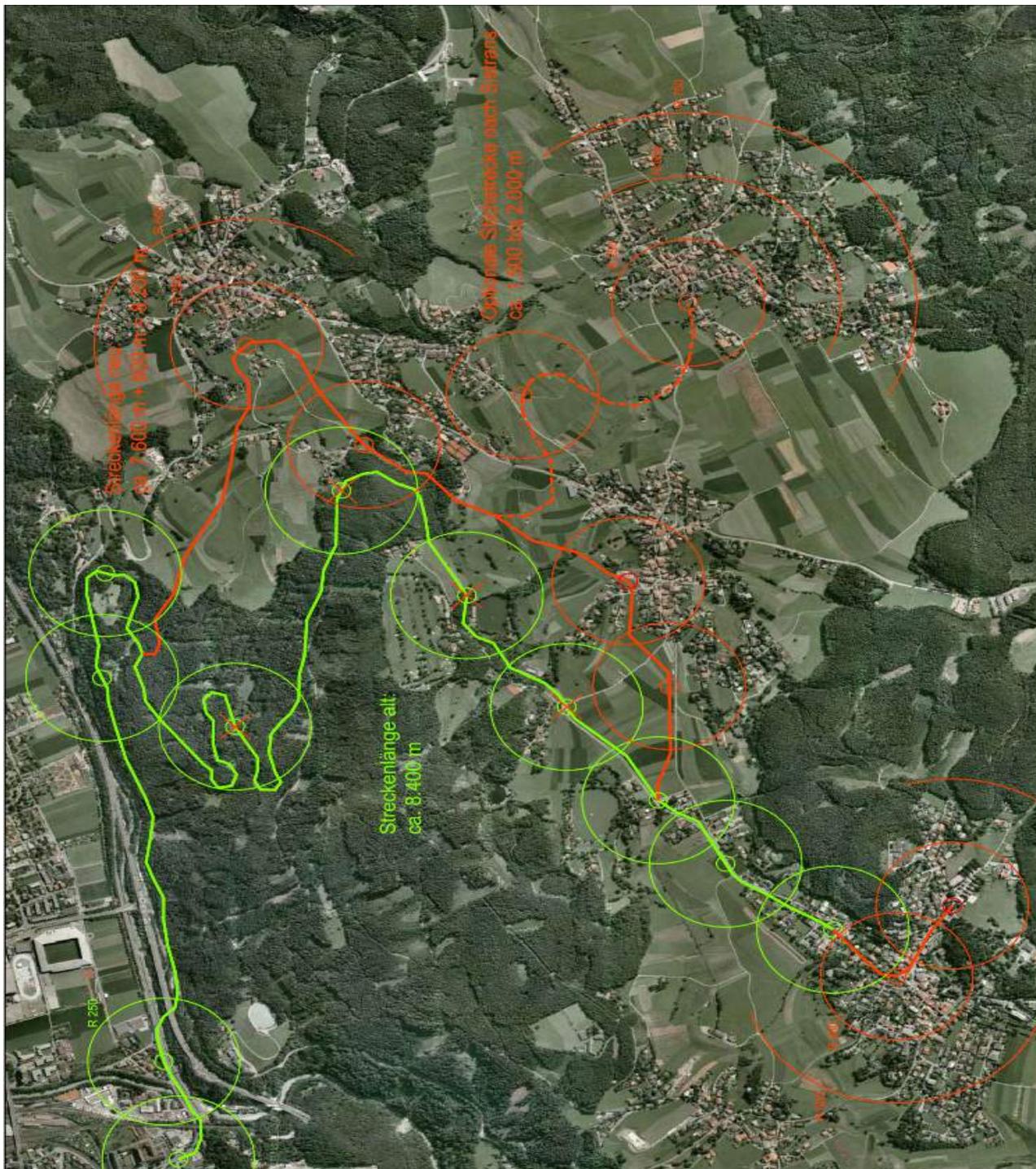
Umstellung auf neue Niederflurtriebwagen, ab dieser Umstellung Downhillfahrradtransport nur noch fünf Mal pro Tag an Wochenenden mit eigenem Fahrradtransporter.

2011: Einstellung des Transportes von Downhillfahrrädern.

Die Innsbrucker Grünen

ANHANG B: Trassierungsgrobstudie Aldrans, Lans, Sistrans

Mit Haltestelleneinzugsbereichen.

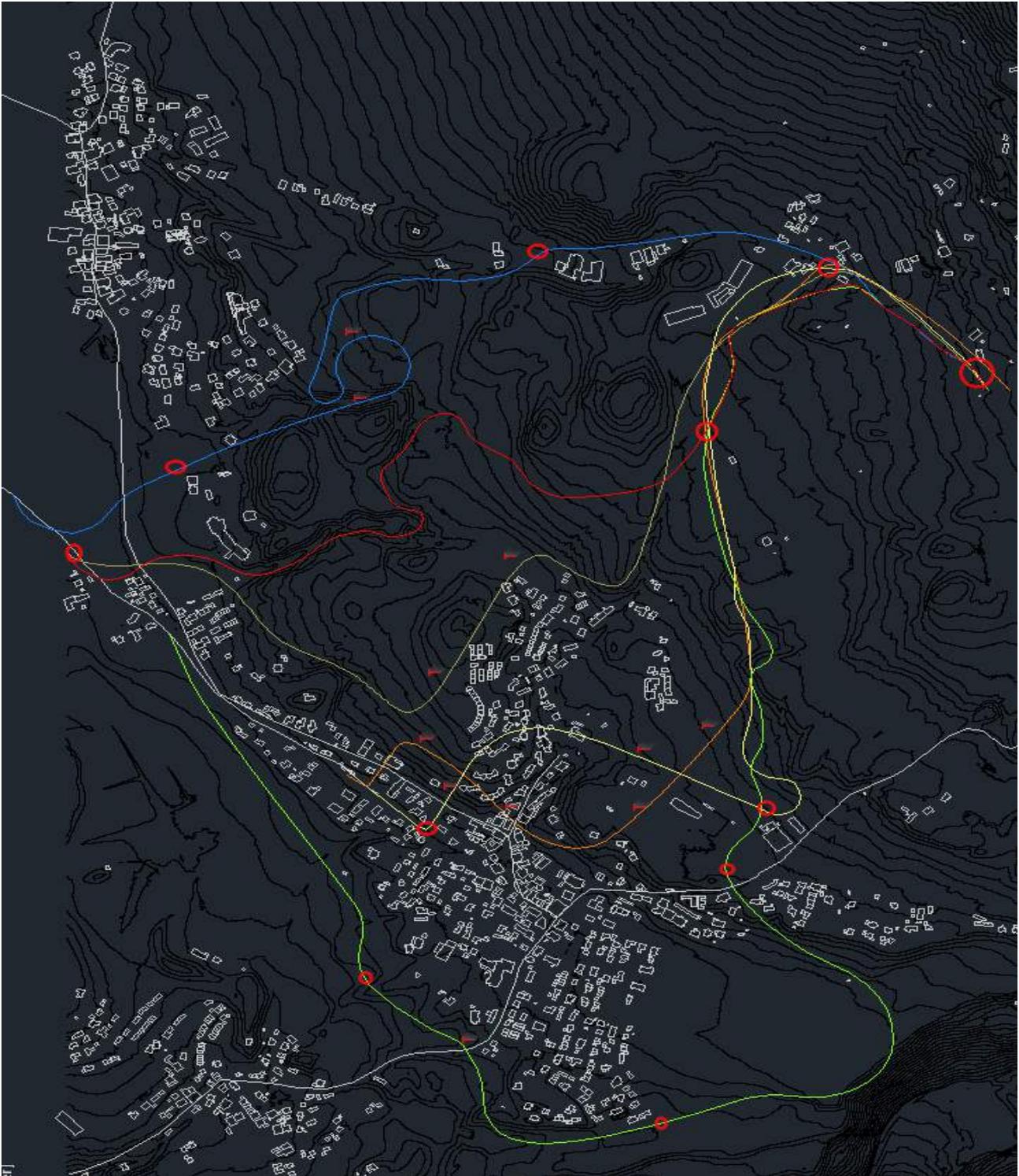


(Hannes Reinstaller)

Die Innsbrucker Grünen

ANHANG C: Trassierungsgrobstudie Igl's Ort – Patscherkofelbahn Neu

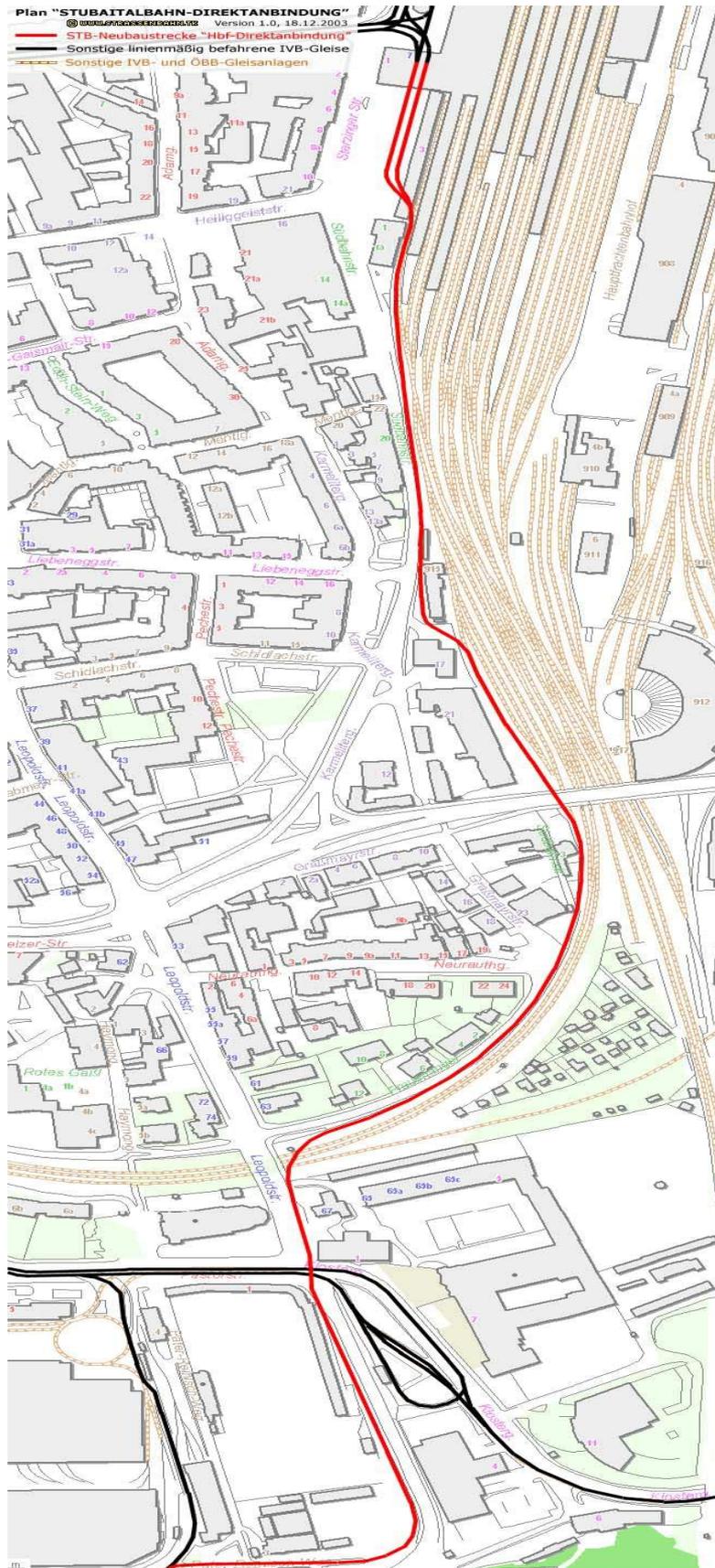
Zeigt mögliche Trassen, enthält aber keine Variante via Ortsmitte.



(Martin Schönherr)

Die Innsbrucker Grünen

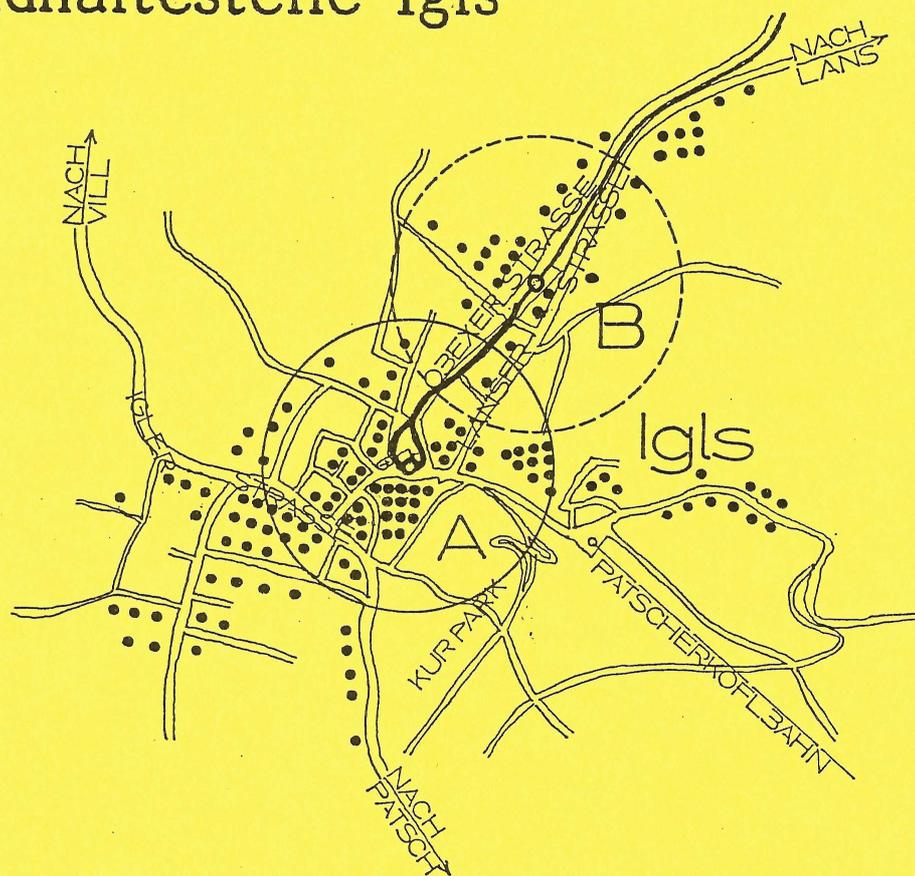
ANHANG D: Streckenplan Direktanbindung Hbf – Bergisel, 2003



ANHANG E: Trassierungsstudie Igl's Bahnhof – Igl's Ortsmitte

VERFASSER der Studie
Dipl.Ing. Manfred
F L E I S S

Straßenbahnlinie 6
Endhaltestelle Igl's



Die Innsbrucker Grünen

Eine Umgestaltung der Endhaltestelle der Innsbrucker Straßenbahnlinie 6 machen betriebstechnische Erfordernisse notwendig.

Diese Studie versucht denkbare, aus der städtischen Infrastruktur erwachsende Anforderungen und Erfüllungsmöglichkeiten der Linie 6 mit Blick auf ihre Endstelle in Igls aufzuzeigen und zu durchleuchten.

Die vorliegenden Blätter sind das auf den Minimalumfang von nicht einmal 4 Textseiten geraffte Ergebnis einer diesbezüglichen Untersuchung.

Ergänzt durch drei Planskizzen wird versucht, eine Antwort auf die aufgeworfenen Fragen zu geben.

Innsbruck, 1984

DIng. M. Fleiß

INHALT

- A) Ausgangslage
- B) Technische Beschreibung
- C) Realisierung

ÜBERSICHTSPLAN

LÄNGENPROFIL

LAGEPLAN

Die Innsbrucker Grünen

A) AUSGANGSLAGE

Der von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben beabsichtigte Einsatz von Einrichtungs-Straßenbahntriebwagen auf der Linie 6 nach Igls, macht dort den Bau einer Umkehrschleife notwendig.

Die Errichtung dieser Umkehrschleife im Bereich der bisherigen Endhaltestelle erscheint jedoch aus verschiedenen Gründen problematisch:

- 1.) Der **Ankauf von teurem Bauland** aus privater Hand ist aufgrund des Mindestwenderadius von 18 m (Gleisachse) erforderlich.
- 2.) **Geländeabtragungen** und aufwendige **Sicherungsmaßnahmen gegen das Abrutschen** des südlich anschließenden, verbauten Hanges sind unumgänglich.
- 3.) Am schwersten wiegt jedoch die Tatsache, daß die Situierung der Endstelle aus der Zeit des Dampfbetriebes immer **weniger den Anforderungen** an ein zeitgemäßes öffentliches Nahverkehrsmittel **entspricht**.

Soll die Unwirtschaftlichkeit einer Nahverkehrslinie ein vertretbares Maß nicht überschreiten und die Linie zudem auf die steigenden Verkehrs- und Folgebelastungen der Innenstadt entlastend wirken, setzt dies ein Mindestmaß an Attraktivität für die erwarteten Benutzer voraus. Eines der wichtigsten Attraktivitätsmerkmale ist die rasche fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle.

Die Linie 6 jedoch, berührt nicht nur entlang ihres Verlaufes kein ins Gewicht fallendes Siedlungsgebiet, sondern genügt selbst wegen der peripheren Lage ihrer Endstelle in Igls nicht der genannten Anforderung. Daran ändert auch die geplante und für sich richtige Führung der Linie in die Stadtmitte nichts.

Aufgrund dieser Fakten sollte der betriebstechnisch notwendige Umbau der Endstelle nicht ohne jede weitere Überlegung auf derselben ungünstigen Stelle erfolgen !!

Seit der Einstellung des Dampfbetriebes und der Elektrifizierung der Linie im Jahre 1936, wurde eine Anbindung des Ortszentrum von Igls über die Obexerstraße ins Auge gefaßt.

Aus diesem Grunde wurde dieser Straßenabschnitt stets vom allgemeinen Straßenverkehr sowie von beschränkender Verbauung freigehalten (und ist es bis zum heutigen Tage geblieben!).

Wegen der damals kaum vorhandenen Konkurrenz durch den Straßenverkehr und der fehlenden Notwendigkeit sonstiger baulicher Veränderungsmaßnahmen wurde die Realisierung dieses Vorhabens immer wieder aufgeschoben.

Da nun die zukünftig betriebstechnisch notwendige Umkehrschleife die Innsbrucker Verkehrsbetriebe in den "baulichen Zugzwang" versetzt, birgt dieser den augenblicklich günstigsten Zeitpunkt in sich, eine **optimalere Bedienung des Besiedlungsschwerpunktes** von Igls zu realisieren.

Diese Maßnahme ist für die Attraktivität der Linie mehr denn je erforderlich, sollte sie nicht wirtschaftlich ins Abseits geraten und die geplante Verlängerung vom Bergisel ins Stadtzentrum eine "halbe Sache" bleiben!

Die Innsbrucker Grünen

B) TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Die Planunterlagen über die dargestellte Anbindung des Iglers Ortszentrums an die Linie 6 sollen den Nachweis erbringen, daß diese Lösung

- ° technisch möglich -
- ° im Einklang mit den Anforderungen an das Ortsbild -
- ° wirtschaftlich durchführbar -
- ° im Vergleich zum Umkehrschleifenbau bei der bestehenden Endstelle rentabler - ist.

Sämtliche bauliche Maßnahmen entsprechen den Oberbauvorschriften für Straßenbahnen (OVST 57).

Die Linienenerweiterung nimmt bei der bisherigen Endstelle (= km 8,4) ihren Ausgang, läuft parallel zum Anrainerweg in der Obexerstraße in südwestliche Richtung, überquert diesen Weg nach km 8,6 sowie anschließend das Ramsbachl.

Unmittelbar vor km 8,7 beginnt mit einer Linkswende die im Uhrzeigersinn zu durchfahrende Endschleife.

Bei km 8,7 kreuzt die Linie die Eichlerstraße und begleitet sie auf 55 m in westlicher Randlage bis der Endhaltepunkt mit km 8,8 in der Hilberstraße am Platz vor dem Verkehrsverein (ehem. Iglers Gemeindeamt) erreicht wird.

Die Endhaltestelle liegt am nördlichen Rand der Hilberstraße. Eine Haltestelle am südlichen Straßenrand bei gleichzeitiger Endschleifendurchfahrt gegen den Uhrzeigersinn wurde untersucht. Die Gegenüberstellung beider Varianten zeigt folgende Vorteile für die nördliche Randlage:

- ° Eine Beeinträchtigung von Hoteleingängen und Schaufenstern (an der Straßensüdseite) durch die haltenden Straßenbahnwagen entfällt gänzlich.
- ° Die platzartige Erweiterung vor dem Verkehrsverein läßt genügend Stauraum für aussteigende und wartende Fahrgäste zu.
- ° Unmittelbar hinter der Endhalteposition ist ausreichend Halteraum auf eigenem Gleiskörper für einen zweiten Straßenbahnwagen vorhanden.
- ° Ein zweimaliges Kreuzen der Hilberstraße, die im Gegensatz zum nahezu verkehrsfreien Grätschenwinkelweg und zur Eichlerstraße nicht ganz ohne Verkehrsbedeutung ist, wird nicht erforderlich.

Einzigster Nachteil gegenüber einer Situierung an der südlichen Straßenseite ist eine etwas weitergehende Umgestaltung der Grünfläche vor dem Verkehrsverein.

Sodann biegt die Linie in den Grätschenwinkelweg und verläßt ihn schon nach 50 m in östlicher Richtung, durchquert im nördlichen Randbereich den Gemeindeanger, kreuzt wieder die Eichlerstraße um schließlich unmittelbar danach die Endschleife auf der bereits beschriebenen Strecke zu verlassen.

Der kleinste vorkommende Bogenradius beträgt 62 m außerhalb der Endschleife, 23,5 m innerhalb derselben, im Schrittempobereich unmittelbar vor und nach dem Haltepunkt 21 m.

Eine **Maximalneigung von 36,4 Promille**, beschränkt auf den Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsbereich vor der Endschleife reicht aus, um den Höhenunterschied von 9,35 m zwischen km 8,4 und km 8,8 (= neuer Endhaltepunkt) zu überwinden.

Die Linienenerweiterung findet mit einer Gleisneulage von 525 m Länge das Auskommen.

Außer einer kurzen Schüttung im Bereich der Querung des Ramsbachls sind keine Kunstbauten erforderlich.

Die Linienführung erfolgt fast ausschließlich auf eigenem Gleiskörper und öffentlichem Grund.

Die Innsbrucker Grünen

ANLAGE DER ENDSCHLEIFE

Nach dem vorliegenden Entwurf ist die im Uhrzeigersinn zu durchfahrende Endschleife in mehrere kürzere Einzelbögen aufzulösen. Durch diese Maßnahme entfällt ein zusammenhängender Wendebogen, der durch den langandauernden konstanten Spurkranzdruck bei durchfahrenden Triebwagen das Kurvenquietschen fördert. Im Bereich des längsten vorkommenden Einzelbogens erlaubt zudem die vorhandene Höhendifferenz innerhalb des Platzes bei der Einmündung der Eichlerstraße einen Einschnitt von ca. 80 cm, der eine allfällige Geräuschausbreitung zusätzlich hemmt.

PARALLELFÜHRUNG ZUM ANRAINERWEG IN DER OBEXERSTRASSE

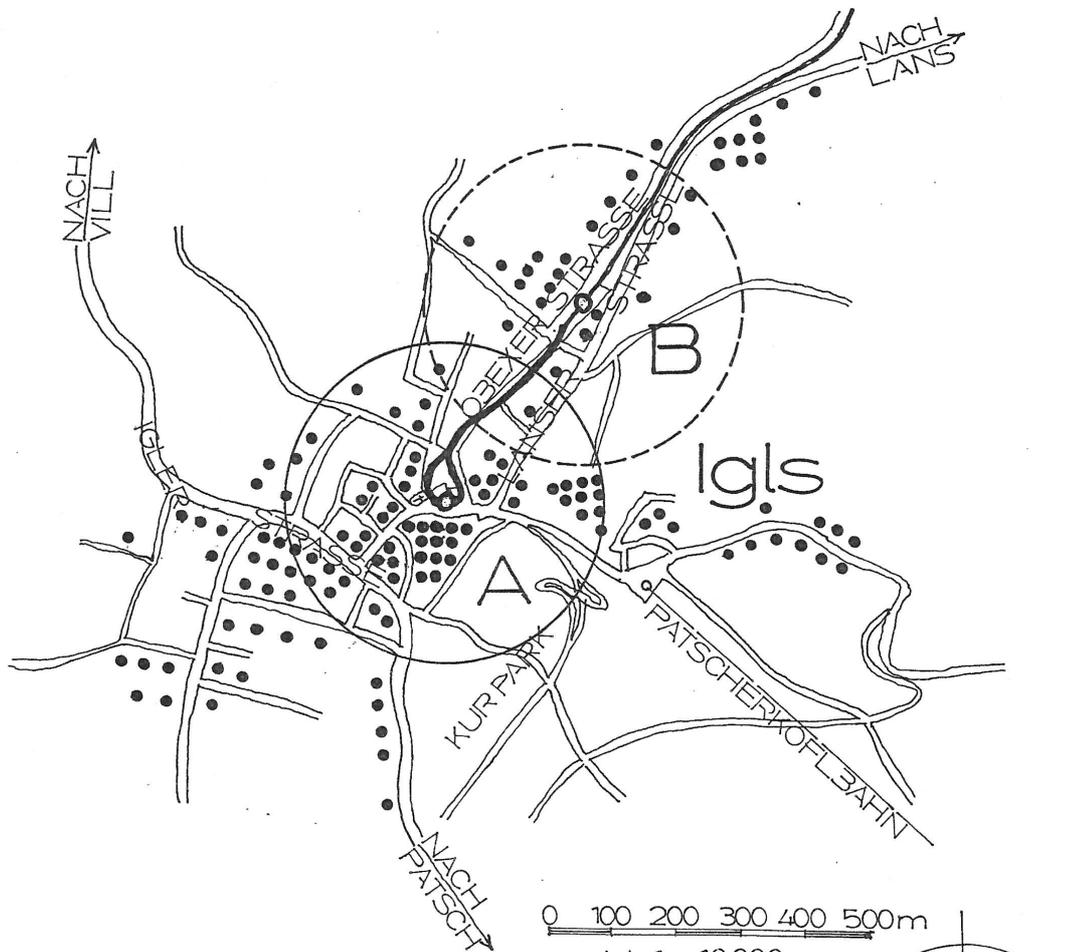
In diesem Bereich weist der öffentliche Grundstreifen eine so große Breite auf, daß ausreichend Raum für die Gleislage parallel zum Anrainerweg möglich ist. Wie aus dem → Lageplan hervorgeht, ist dies ohne gegenseitige Beeinträchtigung durchführbar. Darüber hinaus wäre es denkbar und wünschenswert den Anrainerweg promenadenartig mit entsprechender Bepflanzung auszugestalten.

Eine ernstzunehmende Beeinträchtigung von Anwohnern in diesem Bereich ist kaum gegeben, nachdem sich in einem Abstandsbereich von 20 m zu beiden Seiten der nahezu geradlinigen Gleisachse lediglich 1 Bungalow und in einem Bereich von 10 m kein einziges Wohnhaus befindet.

Die Innsbrucker Grünen

ÜBERSICHTSPLAN

ERWEITERUNG LINIE 6
BEARB. DING. M. FLEISS



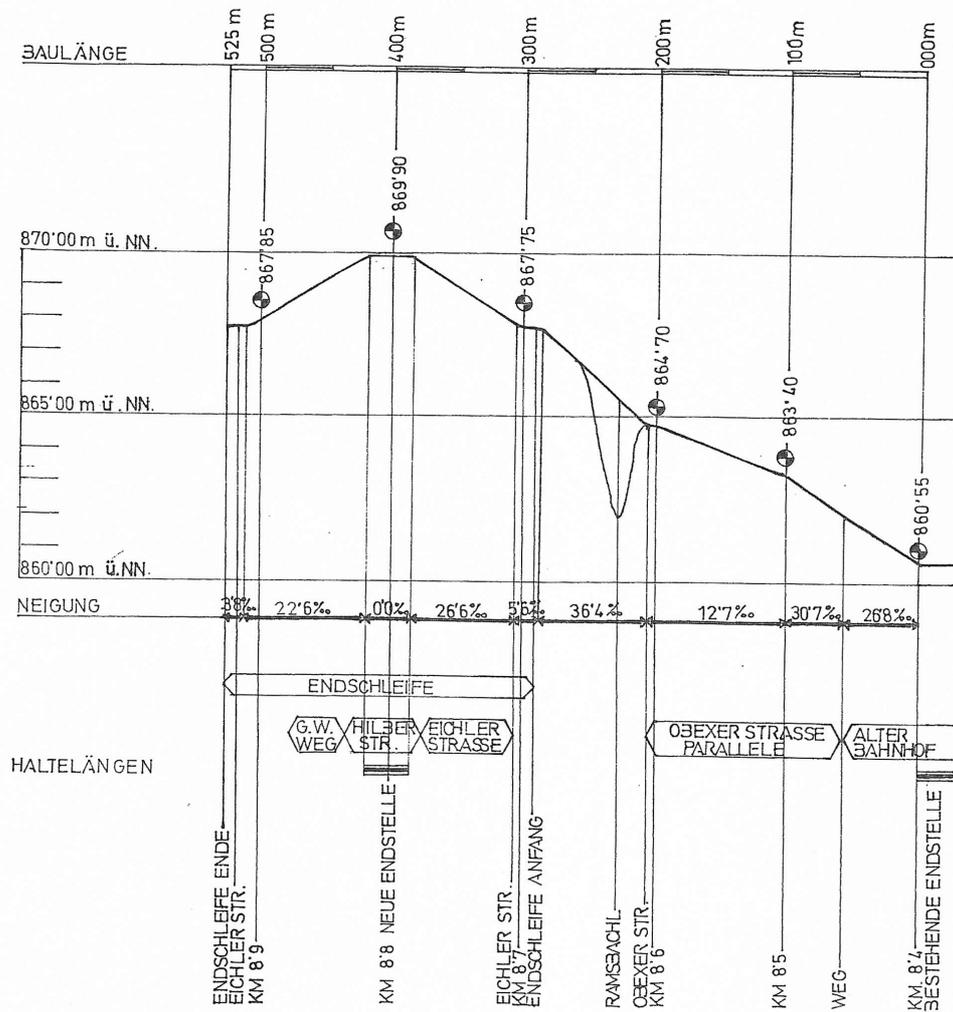
LEGENDE:

- 10 EINWOHNER
- BESTEHENDE STRASSENBAHNLINE
- LINIENERWEITERUNG

5-MIN.-EINZUGSBEREICH:

- A NEUE
- B BESTEHENDE
- } ENDHALTESTELLE

LÄNGENPROFIL
 ERWEITERUNG LINIE 6
 BEARB. DING. M. FLEISS



LÄNGENMASSSTAB 1 : 5000
 HÖHENMASSSTAB 1 : 200

Die Innsbrucker Grünen



Die Innsbrucker Grünen

Ergänzungen zu Anhang E

Der Trassierungsvorschlag in obiger Studie, die von DI Manfred Fleiss im Jahr 1984 erstellt wurde, enthält eine Blockschleife in Igls-Ortsmitte. Da diese mit der aktuellen Fahrzeuggeneration nicht mehr notwendig ist, reduziert sich die Länge der Neubaustrecke (bei Führung über Wetterherrenweg) auf ca. 400 Streckenmeter und ca. 450 Gleismeter.

Der Endbahnhof in Ortsmitte ist zugleich auch ein (jetzt fehlender) Verknüpfungspunkt mit der Buslinie J. Er soll so ausgeführt werden, dass auch historische Beiwagenzüge wenden können (zwei Weichen, Umfahrgleis).

Die dargestellte Trasse ist heute nach wie vor verfügbar, vermutlich zur Gänze im Besitz der Stadt Innsbruck und als Vö 12 im Entwurf des ÖROKO 2.0 enthalten. Es sind vermutlich keine oder nur geringe Grundablösen notwendig.

Die Trasse kann durchgehend als Grünleis ausgeführt werden, der Parkcharakter der Obexerstraße bleibt auf diese Weise erhalten. Befahrbarkeit durch Busse, Einsatzfahrzeuge etc. ist nicht notwendig.

Das Ortszentrum Igls und der Wetterherrenweg können im selben Zug autofrei oder als Begegnungszonen neu gestaltet werden. Am zentralen Platz des Ortszentrums kann der dort unterirdisch fließende Ramsbach an die Oberfläche geholt werden.

Grobkostenschätzung in € (ohne eventuell notwendige Leitungsumlegungen)

400 m eingleisige Trasse:	2.000.000
50 m zweigleisige Trasse:	350.000
1 Weiche m. elektr. Antrieb:	250.000
1 Rückfallweiche:	150.000

Summe:	2.750.000

Die Innsbrucker Grünen

Bildfahrplan

