

# Entwicklungskonzept für den Öffentlichen Verkehr im Zentralraum

## 5 Module für den ÖV im Zentralraum

- Regionalbahnkonzept
- Straßenbahnkonzept
- S-Bahnkonzept
- Durchmesserkonzept
- Stubaitalbahnkonzept



# Modul 1 - Regionalbahnkonzept

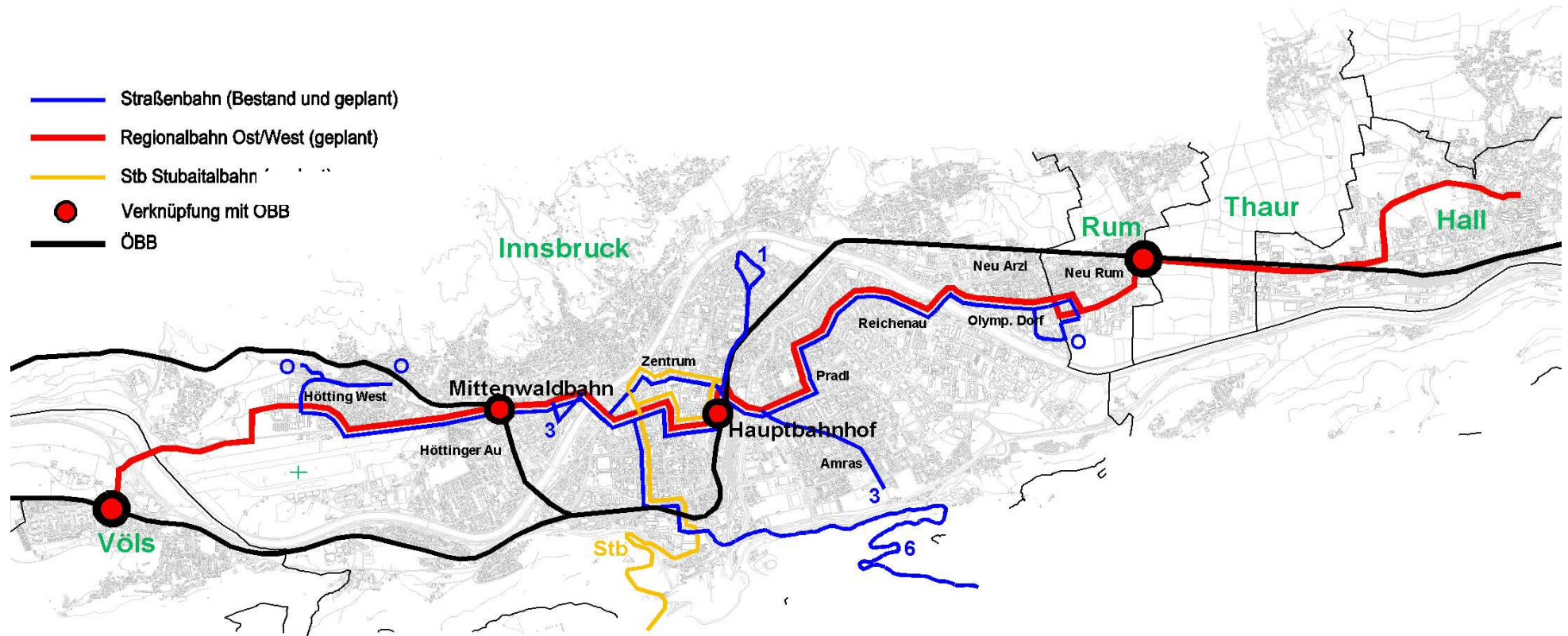
## Realisierung des Regionalbahnkonzepts in 5 Etappen:

- Etappe 1: Kernbereich Innsbruck – Westast (Hauptbahnhof – Technik)
- Etappe 2: Kernbereich Innsbruck – Ostast (Hauptbahnhof – Olympisches Dorf)
- Etappe 3: Olympisches Dorf – Rum
- Etappe 4: Technik – Völs
- Etappe 5: Rum – Hall; die Entscheidung über die Realisierung dieser Erweiterung erfolgt zwei Jahre vor Fertigstellung des Projekts Rum - Völs

Realisierungshorizont: bis 2015



# Regionalbahn-/ Straßenbahnkonzept 2007



# Projektbegründung – Regionalbahn

## Ausgangslage

- Teilbereiche von Innsbruck und der Umlandgemeinden werden durch die ÖBB – Bestandstrasse erschlossen.
- Die Landeshauptstadt verfügt über einen gut ausgebauten Stadtverkehr (Bus + Straßenbahn)
- Regionalbusse aus der Region verbinden das Umland mit Innsbruck.
- Die Stubaitalbahn verkehrt derzeit in einem unattraktiven 50 Minutentakt zwischen Fulpmes und Innsbruck
- 20.000 Pendler nutzen das Angebot auf der Schiene (ÖBB), um nach Innsbruck zu pendeln. Auf den drei wichtigsten Stadteinfahrten (Völser Straße, Haller Straße, Kranebitter Allee) pendeln täglich im Zeitraum 06.00 – 09.00 Uhr 5.400 Personen mit 88 Regionalbussen nach Innsbruck, 6.600 Personen benützen den Pkw (Summe 5.500 Pkw)
- Das stetig steigende Verkehrsbedürfnis kann mit dem vorhandenen ÖV-Strukturen nicht mehr zufriedenstellend gedeckt werden.



# Projektbegründung – Regionalbahn Zielsetzungen

- Um dem weiter steigenden Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen, soll in Ergänzung zur bestehenden ÖBB Trasse und dem übrigen ÖV Angebot eine zweite leistungsfähige Schieneninfrastruktur errichtet werden.
- Die Regionalbahn soll jene Stadtgebiete und Umlandgemeinden erschließen, die abseits der ÖBB Trasse liegen.
- Die Regionalbahn soll auf Grund einer hochwertigen Nebenbahninfrastruktur einen stabilen Fahrplan und attraktive Reisezeiten sicherstellen und auf diese Weise das Umland besser an die Landeshauptstadt anbinden sowie auch eine Durchbindung von Verkehren der Umlandgemeinden durch Innsbruck ermöglichen.
- Um Synergien zu nutzen, soll die Regionalbahntrasse in Teilbereichen auch von der geplanten neuen Straßenbahnlinie O mitbenutzt werden.
- Die Verknüpfung der geplanten Regionalbahn mit der ÖBB in Rum, Innsbruck Hauptbahnhof, Hötting und Völs in Verbindung mit dem in Umsetzung begriffenen S-Bahnkonzept soll den Öffentlichen Verkehr im Zentralraum deutlich verbessern



# Regionalbahnprojekt

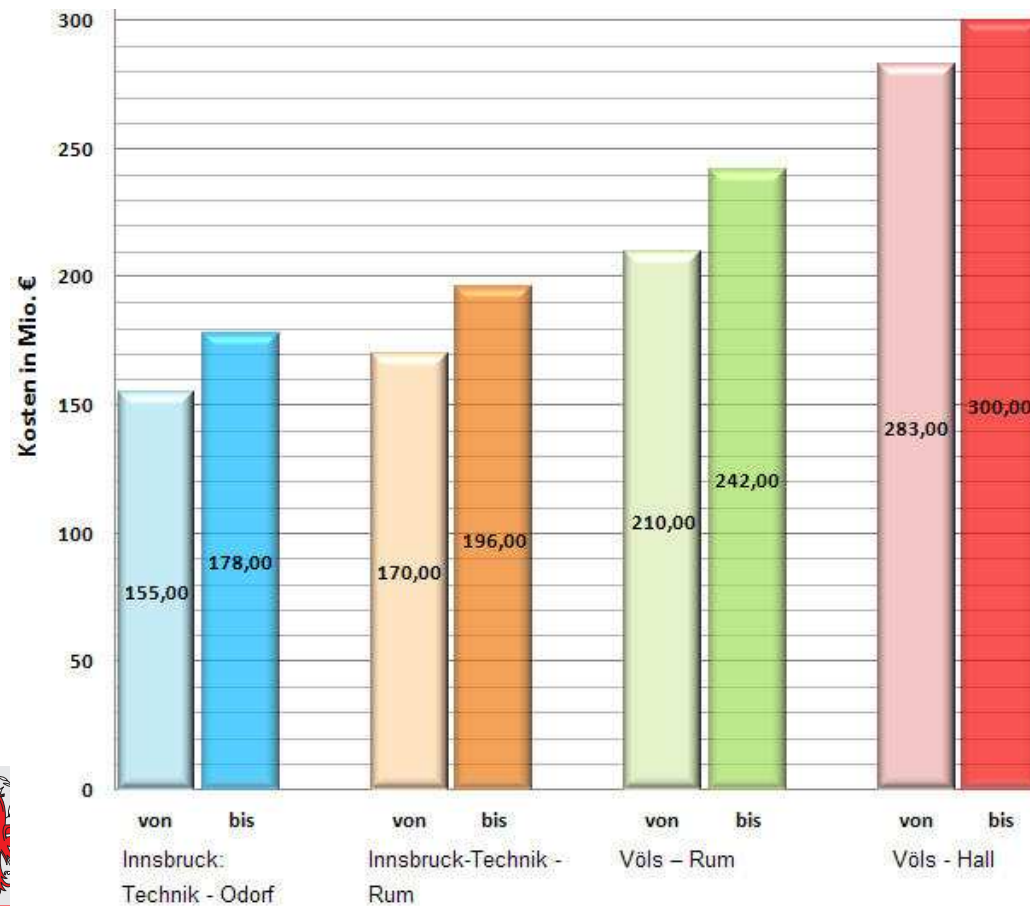
## Projektierungsgrundsätze

- **Trassierung auf großteils neu zu errichtenden Trassen**
- **möglichst weitgehend vom motorisierten Individualverkehr unabhängige Verkehrsführung**
- **Gewährleistung eines stabilen Fahrplans**
- **Trassierung für gleichmäßig hohe Geschwindigkeiten**
- **konsequente Bevorrangung der Regionalbahn im Stadtgebiet**
- **wenige Halte im Stadtgebiet**
- **Einsatz modernster elektrischer Fahrbetriebsmittel**



# Regionalbahnprojekt - Kosten

zu budgetierende Kosten (Mio €, inkl. Valorisierung, exkl. Risiko)



Bereits erbrachte Investitionen (Mio €)

Infrastruktur Innsbruck	10,21
Fzg Stubaitalbahn	15
Fzg Straßenbahn Innsbruck	40

## Risikozuschläge (Mio EUR):

Kernbereich Innsbruck:	39
Innsbruck- Rum:	41
Völs - Rum:	47
Völs - Hall:	52

# Modul 2 - Erweiterung des Straßenbahnnetzes

- Schleife Layrstraße - Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zur Layrstraße
- Ersatz der Buslinie O durch die Straßenbahnlinie O auf Teilbereichen der geplanten Nebenbahninfrastruktur der Regionalbahn
- Amraser Straße
- Kugelfangweg, Schleife Neurum
- Innrain, Karl-Innerebner-Straße, Peerhof

Realisierung: Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bereits vor dem Start des Regionalbahnprojekts; die übrigen Maßnahmen abgestimmt mit dem Regionalbahnprojekt





# Modul 3 – S-Bahnkonzept

## Attraktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf der Bestandsstrecke der ÖBB

- Phase 1: Halbstundentakt Hall – Telfs ab Dezember 2007
- Phase 2: Taktverdichtungen auf den Relationen Landeck – Saalfelden; (Garmisch) – Seefeld – Rosenheim; Ötztal - Jenbach; Telfs – Hall und Telfs - Kufstein; Innsbruck – Brenner und Innsbruck – Steinach

Realisierung der Phase 2 in zwei Etappen: 2010 (in Umsetzung des Railjet-Konzepts) und nach Fertigstellung der Unterinntaltrasse (2013)



# Modul 4 - Durchmesserkonzept

Verbesserung des bestehenden Regionalbusangebots nach und durch Innsbruck

- Taktverdichtung und
- Durchbindung der wichtigsten Regionalbuslinien durch Innsbruck auf folgenden Relationen:
  - Telfs - Schwaz
  - Kematen – Wattens
  - Westliches Mittelgebirge – Östliches Mittelgebirge

Realisierung: Start im Frühjahr 2008 vor der EM 2008



# Modul 5 - Stubaitalkonzept

Das Stubaitalbahnkonzept sieht wesentliche Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr nach Innsbruck und im Stubaital sowie auf der Stubaitalbahn vor:

- Ab Frühjahr 2008 Halbstundentakt auf der Stubaitalbahn Innsbruck – Kreith/ Stundentakt bis Fulpmes mit Verdichtung auf Halbstundenbedienung in der Hauptverkehrszeit
- Verdichtung auf Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit nach Errichtung von drei Kreuzungspunkten auf der Stubaitalbahn auf dem Abschnitt Innsbruck - Felderer
- massive Angebotsausweitung im Busverkehr ins Stubaital beginnend im Frühjahr 2008



# ÜBERSICHT MODULE

