

7 Antworten zum Thema:

O-Bus Dieselbus Tram



➤ **Der Öffentliche Verkehr in Innsbruck ist so umweltfreundlich wie noch nie.
Binnen zehn Jahren wurde der Abgasausstoß fast halbiert – trotz Rekord-Passagierzahlen.**

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe haben den Abgasausstoß ihrer Fahrzeugflotte seit 1997 um 47,41% reduziert. Und das, obwohl die Passagierzahlen in diesem Zeitraum um 5,31% auf 47,54 Millionen Personen jährlich angestiegen sind, das Liniennetz von 24 auf 32 Linien ausgebaut wurde und die Kilometerleistung pro Jahr heute bei 8,04 Millionen Kilometern (plus 16,35%) liegt.

➤ **Die O-Busse waren am Ende ihrer Lebensdauer angelangt.
Allein die Reparaturen für die Betriebsgenehmigung hätten sich auf 600.000,- Euro belaufen.**

Bei der routinemäßigen Überprüfung hat die IVB-Werkstätte vergangenes Jahr schwere Rostschäden im sogenannten Drehkranzbereich der zehn verbliebenen O-Busse festgestellt. Aufwändige Reparaturarbeiten mit Kosten in der Höhe von 60.000,- Euro pro Fahrzeug wären erforderlich gewesen, um die Betriebsgenehmigung (vergleichbar mit dem „Pickerl“) wie ursprünglich vorgesehen für ein weiteres Jahr zu erhalten. Eine Expertise des hinzugezogenen TÜV Bayern ist zu dem selben Schluss gekommen. Die um ein Jahr vorgezogene Einstellung des O-Busbetriebs ist damit sowohl in wirtschaftlicher, als auch technischer Hinsicht gerechtfertigt.

➤ **Die zehn neuen Dieselgelenksbusse entsprechen der derzeit strengsten Abgasnorm „Euro 4“.
Ein PKW verbraucht, pro Passagier auf 100 Kilometer gerechnet, vier Mal so viel Treibstoff.**

Als Fahrzeuge der neuesten Generation zeichnen sich die mit modernsten Abgassystemen bestückten Dieselgelenksbusse (schwefelfreier Treibstoff) durch niedrige Emissionswerte aus. Generell kann der zusätzliche Schadstoffausstoß als minimal bewertet werden. Die Zahlen belegen das: So werden die zehn Busse beispielsweise maximal 3,3 Tonnen Kohlenmonoxid pro Jahr verursachen. Zum Vergleich: Der auf den Verkehr in Innsbruck insgesamt zurückzuführende Kohlenmonoxidausstoß beläuft sich jährlich auf 1.509 Tonnen. Die 3,3 Tonnen machen damit 0,2 Prozent der Gesamtbelastung aus. Aufschlussreich erscheint auch ein Vergleich hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs: Ein vollbesetzter Dieselgelenksbus verbraucht circa 0,5 Liter Sprit pro Passagier auf 100 gefahrene Kilometer – ein PKW (mit vier Personen) hingegen 2,0 Liter pro Person auf 100 gefahrene Kilometer.

➤ **Ein System mit Dieselbus, Tram und O-Bus rechnet sich in Städten in der Größenordnung Innsbrucks nicht.
Die Zwei-Sparten-Lösung Bus/Tram reduziert die Kosten.**

Drei Faktoren sind für das Einsparungspotential maßgeblich, wie eine Studie aus dem Jahr 1999 ergeben hat: Erstens sind bei einem Zwei-Sparten-System die Kosten für die zu bereitstellende Infrastruktur deutlich geringer. Zweitens kann die notwendige Fahrzeug- und Ersatzteilreserve kleiner gehalten werden. Und drittens fällt auf Grund der höheren Kapazität der Tram ein niedrigerer Personaleinsatz an. Derzeit wird das Einsparungspotential von einem Gutachter erneut berechnet.

➤ **Die Linie O zählt zu den am stärksten frequentierten Buslinien Österreichs. Mit rund 30.000 Fahrgästen am Tag sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Abhilfe kann nur die Tram schaffen.**

Die Tram ist nicht nur das umweltfreundlichste aller öffentlichen Verkehrsmittel. Sie verfügt auch über die höchste Fahrgastkapazität. Während in einem O-Bus 110 Personen Platz finden, können in den künftigen Tram-Garnituren bei 2 zusammengeschlossenen Garnituren (die neuen Haltestellen entlang der Linie O sind auf die Fahrzeuglänge ausgerichtet) 330 Fahrgäste befördert werden. Der optimierte, kundenfreundliche Fahrplan auf der Ost-West-Achse mit insgesamt 15,6 Millionen Fahrgästen pro Jahr kann angesichts steigender Nachfrage längerfristig nur mit der Tram aufrecht erhalten beziehungsweise weiter verbessert werden.

➤ **Die zehn neuen Dieselgelenksbusse sind die sinnvollste Zwischenlösung bis zur Realisierung des Tramkonzepts.**

Berechnungen haben ergeben, dass die Anschaffung der zehn Dieselfahrzeuge über vier Jahre gerechnet um 4 Millionen Euro billiger kommt, als die Anschaffung zehn neuer O-Busse. Darüber hinaus können die Dieselgelenksbusse im Gegensatz zu den O-Bussen während der Bauarbeiten an der Tram-Trasse auf der Linie O eingesetzt werden. Danach finden sie auf anderen Linien Verwendung. Der Beschaffungsplan für diese Linien wird entsprechend angepasst. Die Entscheidung nimmt demnach Rücksicht auf das Budget der öffentlichen Hand und die Interessen des Steuerzahlers, der sich effizientes und vorausschauendes Wirtschaften erwartet. Und sie ist gemäß bestehender Gemeinderatsbeschlüsse erfolgt, die das Auflösen des O-Bus-Systems vorsehen haben.

➤ **Die Produktion von Innsbrucks neuer Tram läuft. Im Herbst wird die Bietergemeinschaft Bombardier/Elin die erste der insgesamt 22 hochmodernen Tram-Garnituren liefern.**

Der hohe Fahrgastkomfort, die Niederfler-Ausführung, die älteren oder behinderten Menschen sowie Eltern mit Kinderwägen das Ein- und Aussteigen erleichtert, die höhere Fahrgastkapazität – das sind nur einige der Vorteile der neuen Tram. Die Experten der IVB werden die erste Garnitur ab Herbst vor Ort einer genauen Überprüfung unterziehen, ehestmöglich soll auch der Testbetrieb mit Publikum erfolgen. Die neuen Straßenbahnen werden dann sukzessive auf den bestehenden Linien 1, 3, 6 und STB sowie in weiterer Folge auf der Streckenführung der Tram- und Regionalbahn eingesetzt.

wir bewegen die stadt.



 STADT INNSBRUCK