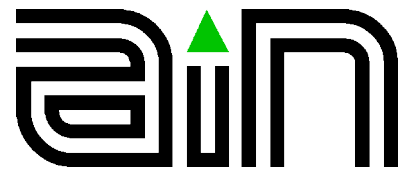


Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr



Internet: <http://www.strassenbahn.tk/ain.html>

Vorschläge zur Regionalbahnplanung

Optimierungspotenzial
auf Trassenabschnitten in

Hötting
Innere Stadt
Pradl
Reichenau
Olympisches Dorf
Rum

Hannes Reinstaller, Manni Schneiderbauer

Zu diesem Papier und den Übersichtsplänen

Eine Vorgabe bei der Erstellung der Grobplanungen für die Trassenführung der Regionalbahn im Innsbrucker Stadtgebiet war, eine soweit möglich vom motorisierten Individualverkehr (mIV) getrennte Streckenführung zu ermöglichen.

Aus verschiedenen Gründen wurde aber leider nicht überall die für den Schienenverkehr optimale Trassierung gewählt.

Wir haben daher unter Beachtung der notwendigen und möglichen Querschnittsbreiten wichtige Abschnitte einer genaueren Betrachtung unterzogen und sind zu der Auffassung gelangt, **dass Eigentrasse für beide Richtungsgleise häufig auch dort möglich sind**, wo die derzeitige Planung sie nicht vorsieht – **mit nur wenigen Grundeinlösen und im Vergleich zur bestehenden Planung kaum höheren Kosten**.

Wir sind der Meinung, **dass Optimierungen dieser Abschnitte unbedingt notwendig sind**, um grobe Fahrplanabweichungen und damit einen geringeren Wirkungsgrad des neuen Schienenregionalverkehrsmittels und auch der Straßenbahn, und somit auch große Fehlinvestitionen, von vornherein zu vermeiden.

Dies umso mehr in Anbetracht der Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren weiter steigen wird, womit die Verzögerungen noch zunehmen werden – und **nachträgliche Umbauten sehr hohe Kosten verursachen**.

Die wichtigsten Punkte sind:

- **Rum:** hier sollte **unbedingt** die **ursprüngliche Trassenvariante über die Serlesstraße** gewählt werden. Außerdem müssen die **Umsteigewege zur S-Bahn möglichst kurz und attraktiv** gestaltet werden.
- **Schützenstraße:** hier schlagen wir **auf die ganze Länge in beiden Richtungen einen vom mIV getrennten Gleiskörper** vor.
- **Reichenauer Straße:** statt der Busbuchten ist unser Vorschlag, dort **Fahrbahnhaltestellen** zu errichten.
- **Pembaurstraße:** auch dort schlagen wir einen **getrennten Gleiskörper für beide Fahrtrichtungen**, nicht nur für eine, vor. Außerdem sollten die Radfahrstreifen unbedingt erhalten bleiben.
- **Defreggerstraße:** hier ist der **Abstand zu den parkenden Autos** zu vergrößern.
- **Sillparkkreuzung / Brunecker Straße:** die derzeit vorgesehene **Bypass-Variante lehnen wir aus verkehrsplanerischen Gründen ab**. Wir befürworten eine der beiden möglichen **Kreisverkehrslösungen** (diese sind der Stadtplanung bekannt).
- **Salurner Straße:** auch und vor allem hier sollte unbedingt **getrennt vom mIV trassiert** werden, in diesem Bereich sind **Verzögerungen ansonsten unvermeidbar**. Eine Mischverkehrslösung in diesem Bereich hätte unserer Meinung nach **fatale Auswirkungen auf Pünktlichkeit und Reisezeit** der Regionalbahn!
- **Anichstraße:** von der Bürgerstraße bis zur Klinikkreuzung schlagen wir auch hier einen **separaten Gleiskörper in beide Richtungen** vor.
- **Klinik, Blasius-Hueber-Straße:** Eigentrasse auch hier, die **Haltestelle Klinik sollte für beide Richtungen und alle Straßenbahn-/Regionalbahnlinien vor der Universitätsbibliothek** situiert werden. Außerdem sollten auch hier die Radfahrstreifen weitgehend erhalten bleiben.

Unser derzeitiger Eindruck ist, dass in der Vorplanung häufig Kompromisse zugunsten des mIV gemacht wurden, was im Endeffekt **fatale Auswirkungen auf die Funktion der Regionalbahn** haben kann. Wir glauben, dass viele Planungsdetails von den PlanerInnen der ILF ursprünglich so nicht gedacht waren und auf politische Einflussnahme zurückzuführen sind.

Unsere Vorschläge wollen nicht "die bessere Planung" sein, sondern aufzeigen, **was ohne nennenswerte Kostensteigerungen optimierbar wäre** und wo Gefahr besteht, dass Interessen der Regionalbahn zu Gunsten des mIV hintangestellt werden.

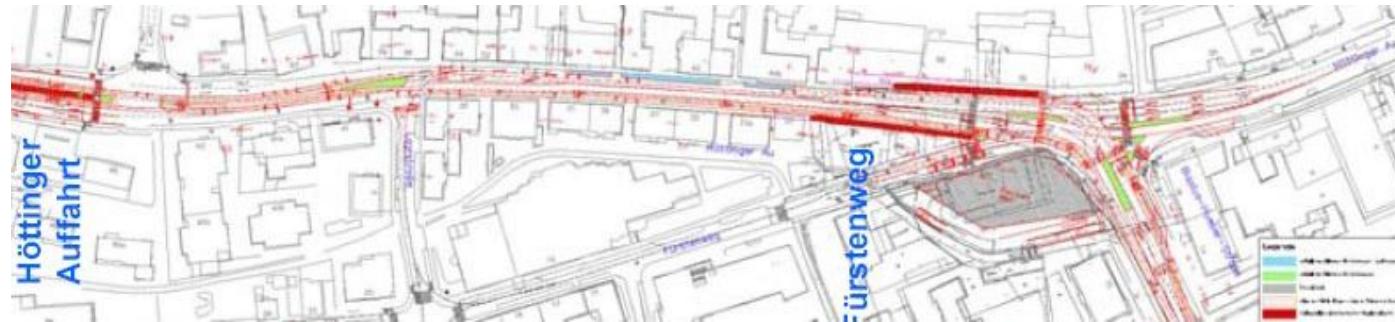
Auf den folgenden Seiten wollen wir, von West nach Ost, auf die einzelnen Abschnitte, die unserer Meinung nach einer Optimierung bedürfen, im Detail eingehen.

Für weitere Informationen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

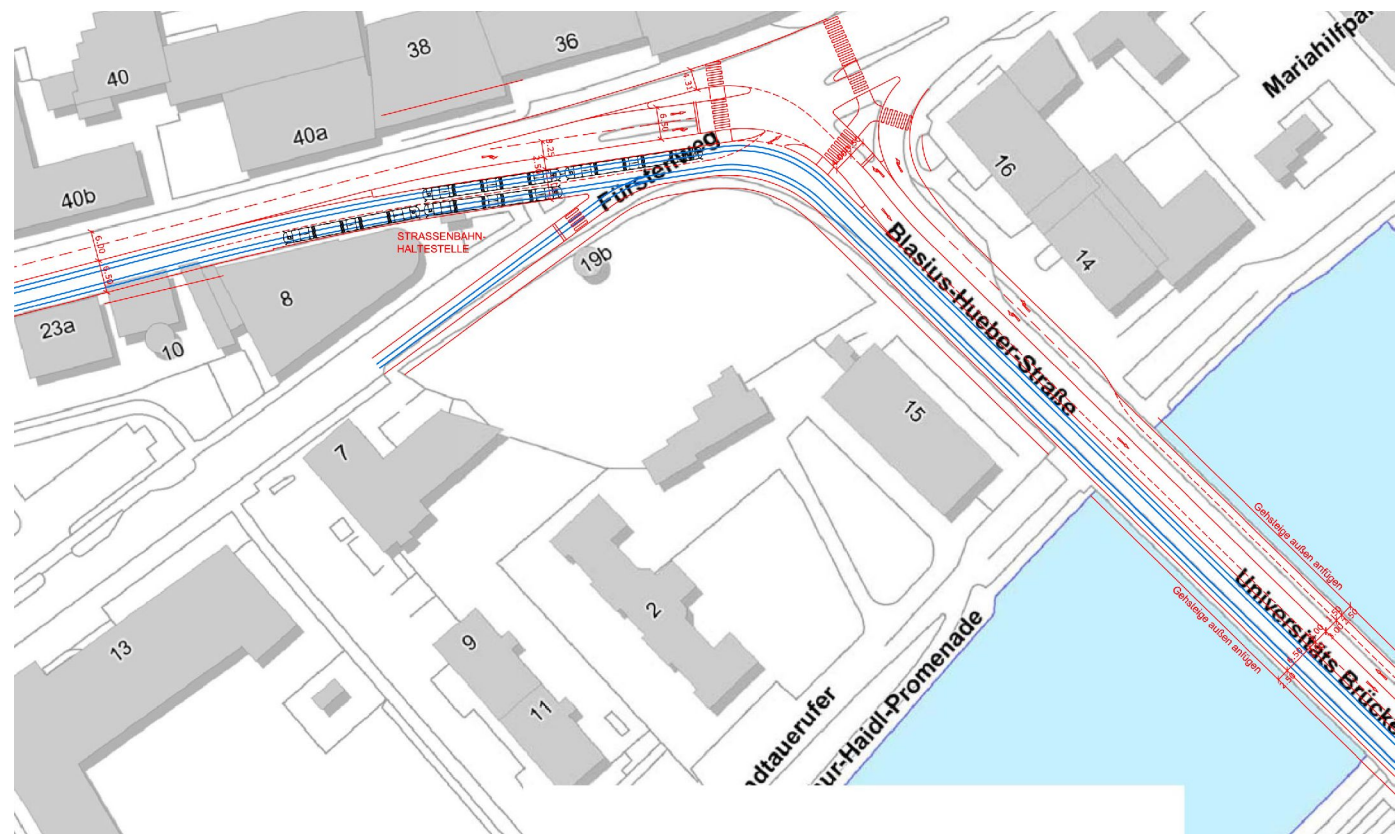
Hannes Reinstaller, Manni Schneiderbauer
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr
Februar 2008

Kreuzungsbereich Fürstenweg / Höttinger Au

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

- Regionalbahntrasse auf die **Südseite** legen

Zweck

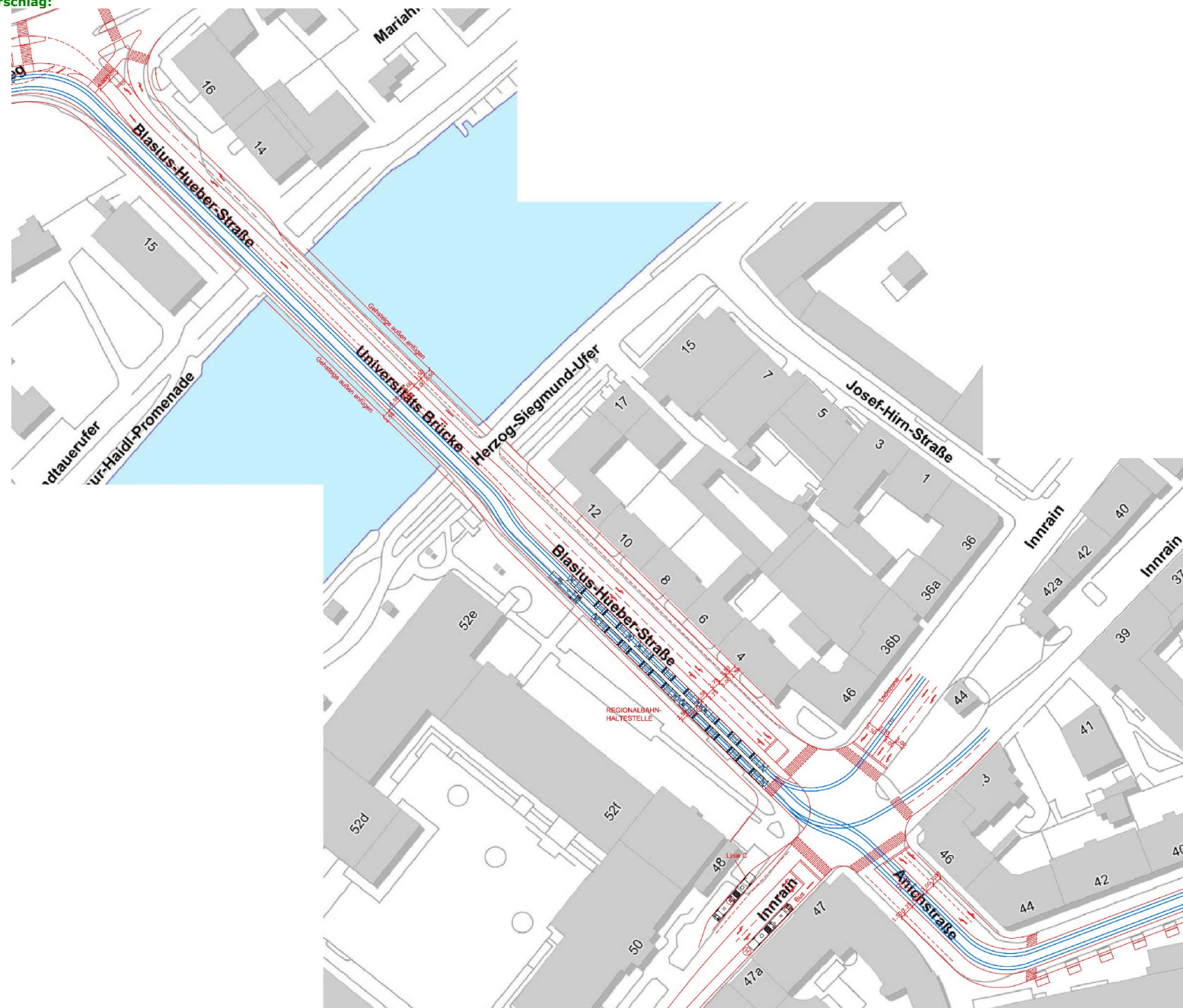
- **Vollständige Trennung** der Regionalbahntrasse vom mIV

Universitätsbrücke bis Klinik

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

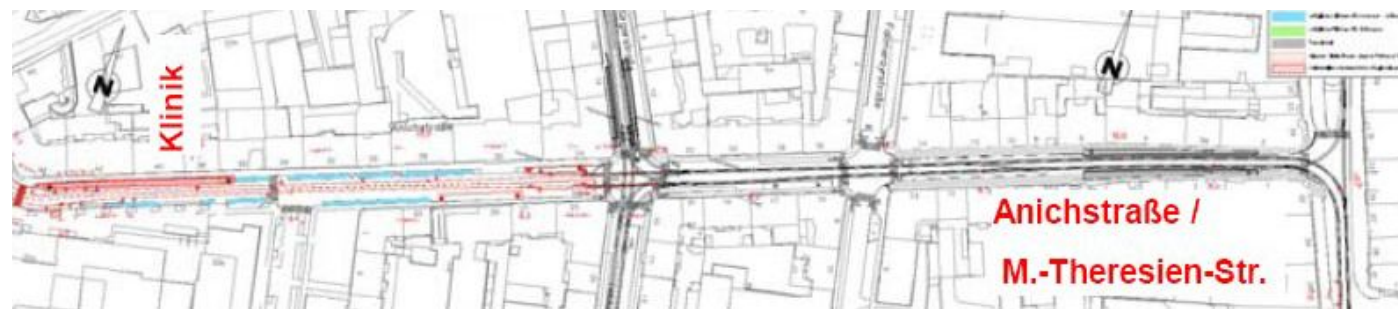
- Regionalbahntrasse **süd-/westseitig** verlegen
- **Gehwege an den Außenseiten** der Brücke anhängen
- **Gemeinsame Haltestelle für alle Linien** (mit Ausnahme der Linie C) vor der Universitätsbibliothek

Zweck

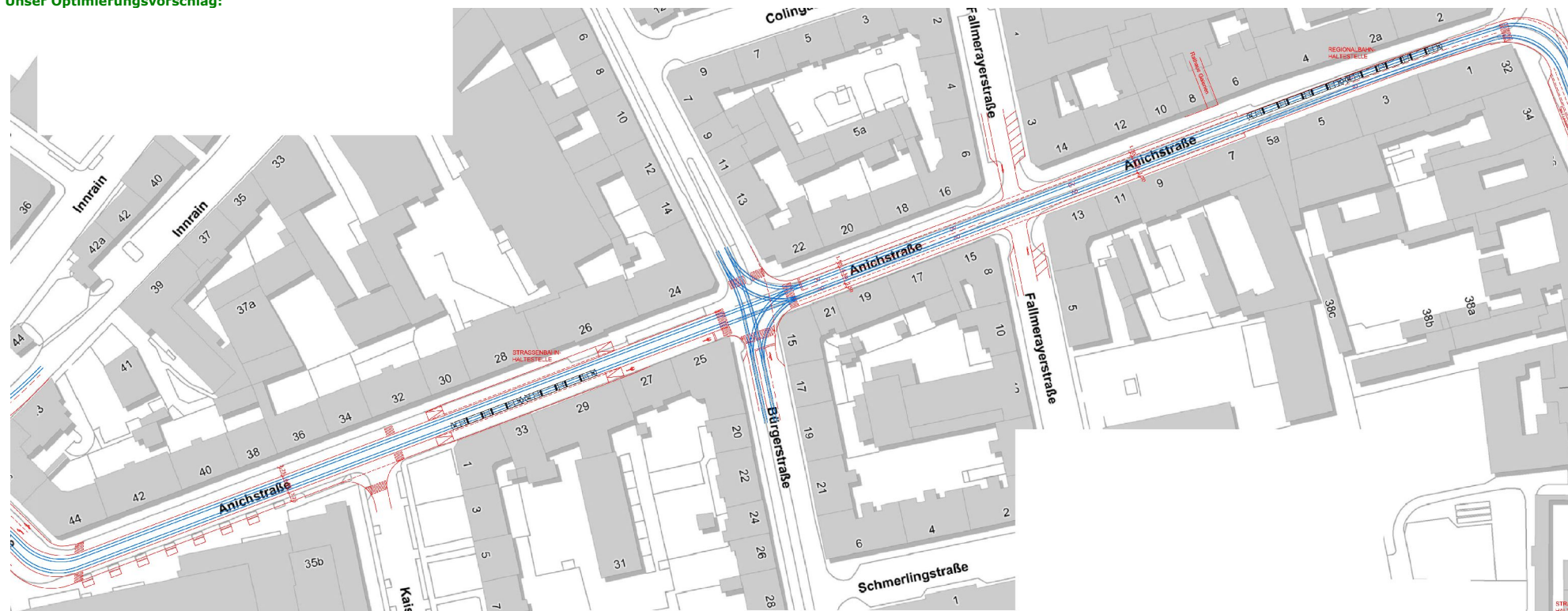
- **Vollständige Trennung** der Regionalbahntrasse vom mIV
- Notwendige Breite gewährleistet, **Radfahrstreifen** können erhalten bleiben
- **Kurze Umsteigewege und Übersichtlichkeit**, steigert Akzeptanz und Komfort für die Fahrgäste

Anichstraße

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Äußere Anichstraße

Maßnahme

- Regionalbahntrasse in **Mittellage** verlegen
- MIV und Radverkehr auf **äußeren Fahrstreifen** verlegen

Zweck

- **Trennung** der Regionalbahntrasse vom mIV
- **Trennung** der Regionalbahntrasse vom Radverkehr

Mittlere und innere Anichstraße

Maßnahme

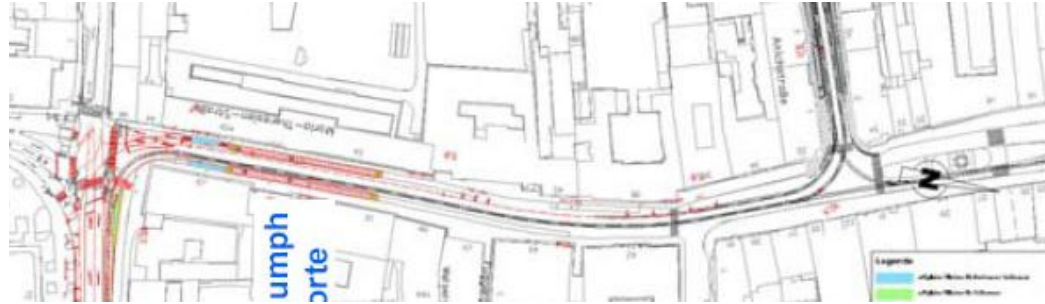
- Zwei Fahrstreifen **und zwei Mehrzweckstreifen**
- **Keinen mIV erlauben**, bei Fallmerayerstraße nur Querung

Zweck

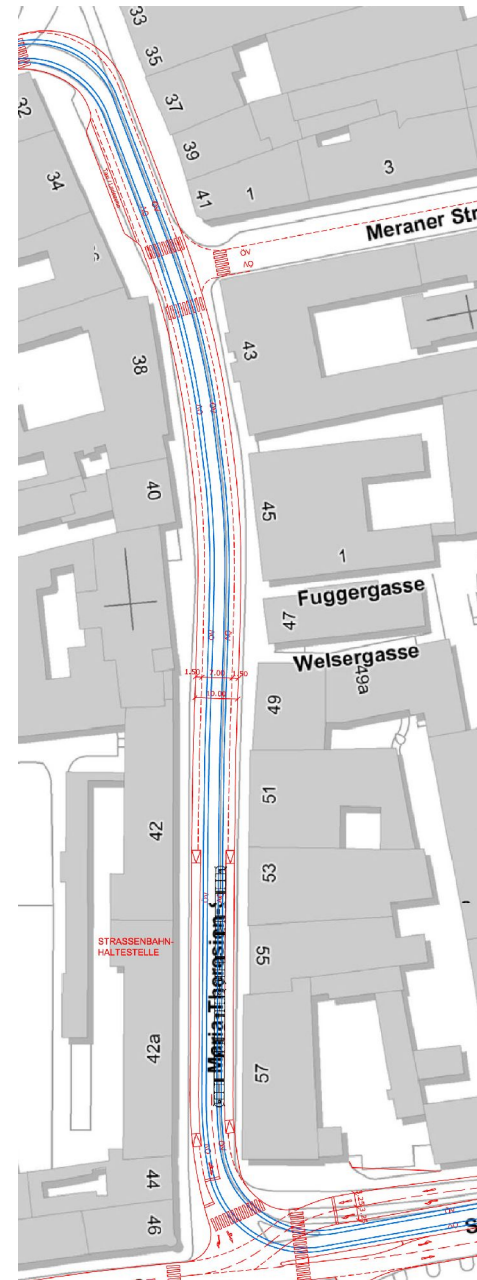
- **Keine Behinderung** durch mIV, Liefer- und Radverkehr
- **Lichtsignalanlage kann entfallen**, Regionalbahn wird beschleunigt

Südliche Maria-Theresien-Straße bis Triumphforte

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

· Zwei Fahrstreifen und **Mehrzweckstreifen**, oder alternativ Gestaltung als **Begegnungszone ("Shared Space")**, für mIV **sperren**

Zweck

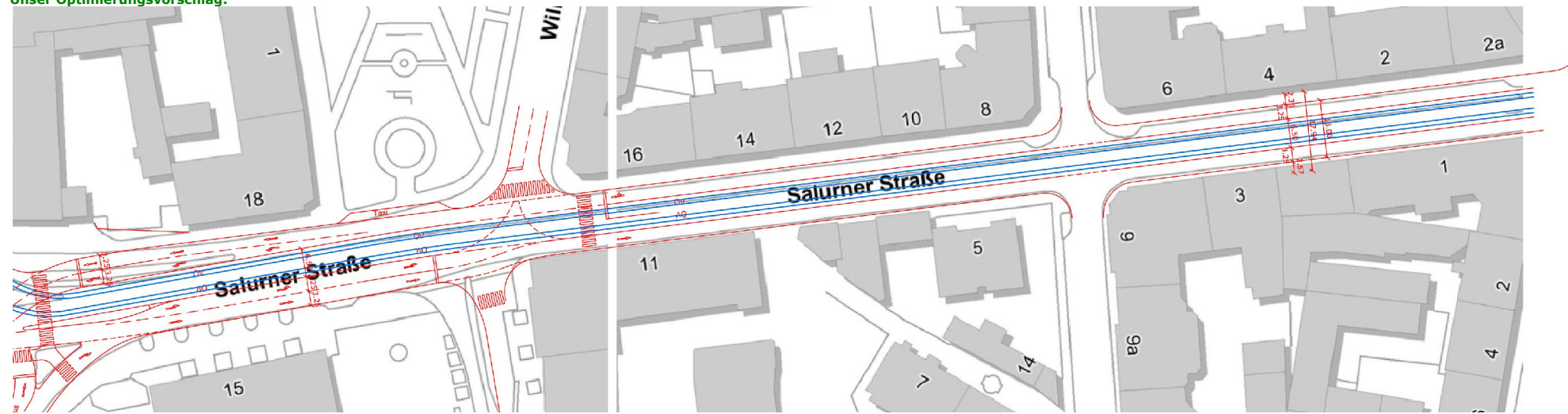
· **Keine Behinderung** der Regionalbahn durch mIV, Liefer- und Radverkehr

Salurner Straße

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

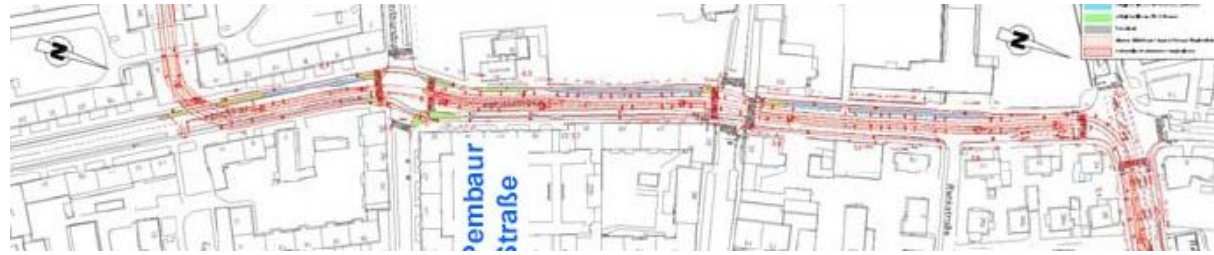
- Regionalbahn auf **eigenen Gleiskörper in Mittellage** legen

Zweck

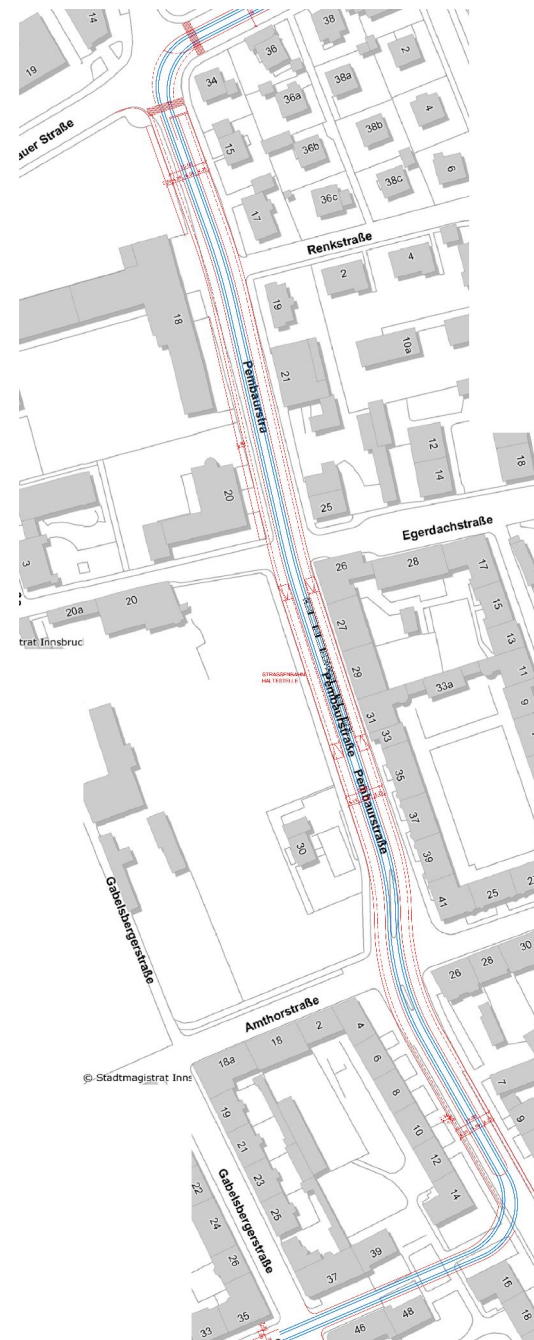
- **Trennung** vom MIV, Vermeidung ansonsten **unvermeidlicher, erheblicher Fahrzeitverluste und Störungen**

Pembaurstraße

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

- Regionalbahn auf **eigenen Gleiskörper in Mittellage** legen
- Durchgehend vier Fahrstreifen **plus Radfahrstreifen** anlegen

Zweck

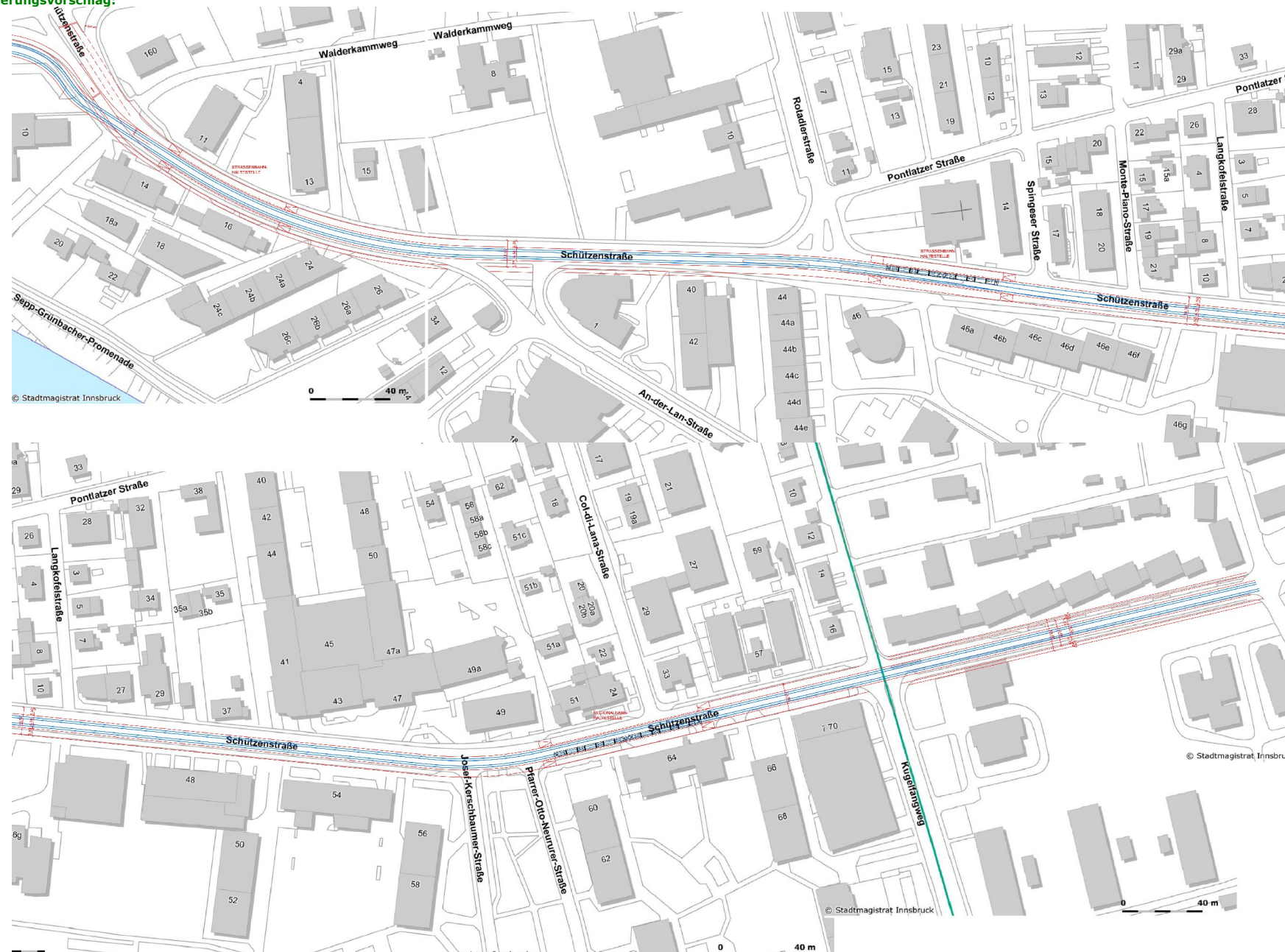
- **Trennung** vom mIV in **beiden** Richtungen
- **Erhalt der Radwegachse** Pradl – Saggen

Schützenstraße

Derzeitige Planung:



Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

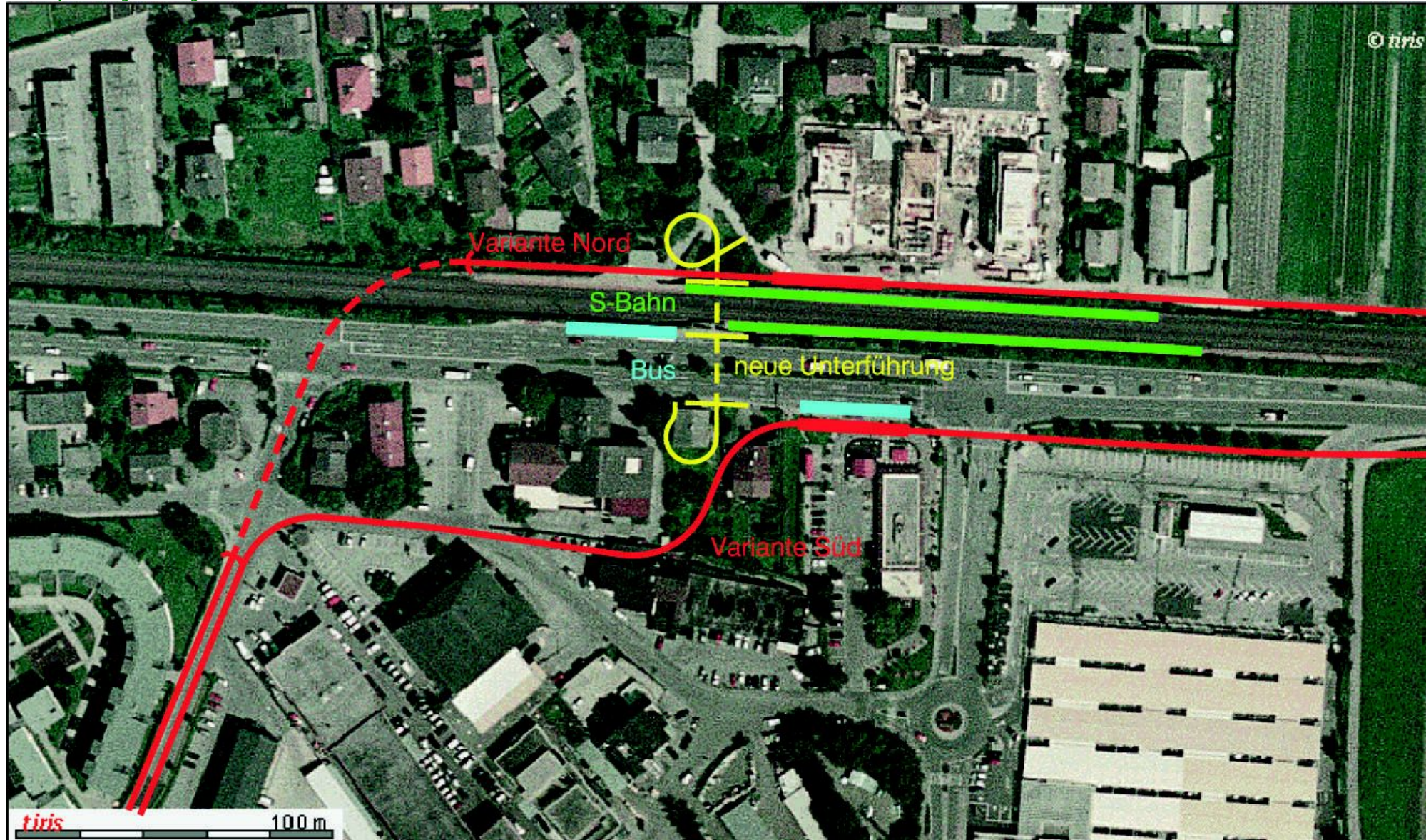
- Regionalbahn auf **eigenen Gleiskörper in Mittellage** legen
- Durchgehend vier Fahrstreifen

Zweck

- **Trennung** vom mIV in **beiden** Richtungen

Bereich S-Bahn-Umsteigeknoten Rum

Unser Optimierungsvorschlag:



Maßnahme

- Regionalbahn idealerweise **nordseitig** führen (**Tunnel-lösung**)
- Neubau einer **Fuß-gängerInnenunter-führung**

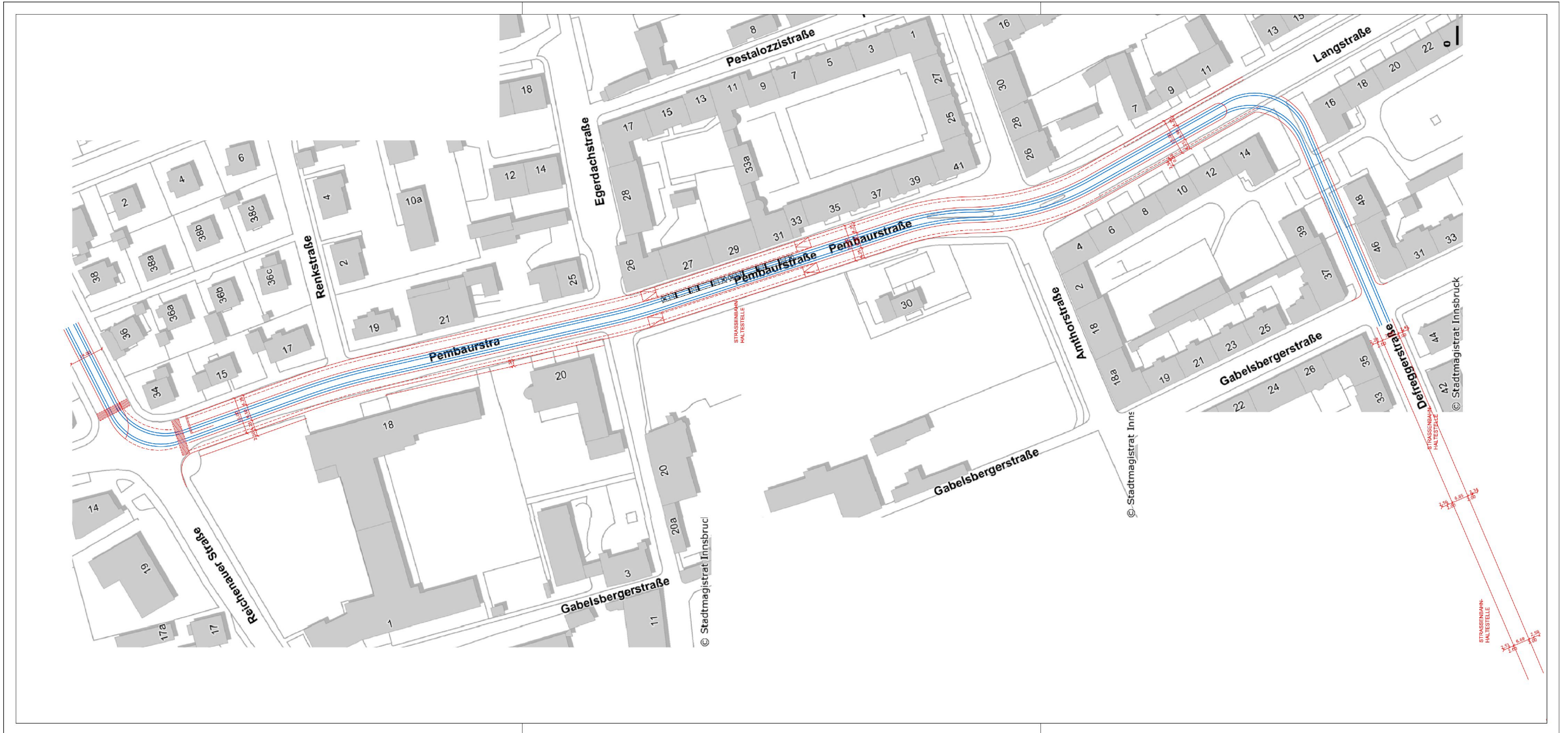
Zweck

- **Trennung** vom MIV, keine Verzögerung an der B171
- **kürzestmögliche Umsteigewege**, Anbindung der Bus-haltestelle

Übersichtsplan Innere Stadt (Höttinger Au bis Salurner Straße)



Übersichtsplan Pembaurstraße (um 90° gegen den Uhrzeigersinn gedreht)



Übersichtsplan Schützenstraße

