

Pressemitteilung vom 27. August 2009

**Erneute Straßensperre für freie Fahrt der "Öffis" durch die Museumstraße:
"SOMMERSCHLUSS! Staufrei-Aktion" am 4. September**

Für uns hat die Beseitigung von Störfaktoren an den wichtigsten Achsen des öffentlichen Verkehrs, wie zum Beispiel in der Museumstraße im Abschnitt zwischen Landesmuseum und Sillgasse, höchste Priorität.

Die einzige dort geplante "Verbesserungs-"Maßnahme ist jedoch die Verkürzung der Grünphasen für einfahrende Autos. Effekt solch einer Verkürzung: keiner. Autos fahren dann einfach bei Rot ein (siehe Fotos). Wir fordern die Sperre!

Daher werden wir die Wilhelm-Greil-Straße wieder für Autos abriegeln, um PendlerInnen und EinkäuferInnen, die mit Bus und Tram unterwegs sind, aber auch den FahrerInnen der IVB wenigstens für einige Stunden den Stau zu ersparen.

SOMMERSCHLUSS! Staufrei-Aktion

Datum: **Freitag, 4. September 2009**

Ort: Eck Wilhelm-Greil-Straße / Museumstraße

Beginn: **13:00 Uhr**

Ende: **17:00 Uhr**

JedeR ist herzlich eingeladen, vorbeizuschauen!



Am 6. April unternahmen Verkehrsstadtrat Walter Peer und hochrangige Beamte der städtischen Verkehrsplanung eine Fahrt mit der Straßenbahn*¹, um herauszufinden, welche Faktoren für die zu niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit und die ständigen Verspätungen verantwortlich sind. Medienwirksam wurde versprochen, diese Problemstellen zu entschärfen. Nun liegt uns das IVB-interne Protokoll dieser Fahrt vor - und es ist leider entmutigend.

- Von den **22 festgestellten Problemstellen** wurden für **vier** von vornherein Verbesserungsmaßnahmen abgelehnt - einmal etwa, weil es angeblich keine Lösungsmöglichkeit gibt, ein anderes Mal aus politischen Gründen - weil dafür Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erforderlich wären.
- **Ein** weiterer Punkt konnte wegen eines angeblichen Personalengpasses (!) in der städtischen Verkehrsplanung nicht umgesetzt werden.
- Für **sechs** Punkte ist die Umsetzung unsicher, es wurden keinerlei Umsetzungszeiträume genannt, Schubladisierung droht.
- Ungeeignete Lösungen, die erfahrungsgemäß von vornherein zum Scheitern verurteilt sind, wurden für **zwei** Punkte vorgeschlagen.
- **Vier** weitere Punkte wurden teils auf die Realisierung der Straßenbahnlinie O und der Regionalbahn geschoben, teils erweckten die Kommentare auch den Eindruck, als wüsste man gar nicht, dass diese gebaut wird, wodurch die betreffenden Situationen dann ohnehin entschärft werden ("die linke Hand weiss nicht, was die rechte tut").
- Nur für **fünf** Punkte - das sind rund 23 % - gab es ein "OK - Problem wird in Kürze gelöst".

Aus den Anmerkungen der städtischen Verkehrsplanung geht vor allem eines hervor: **man ist offenbar immer noch nicht willens, die Straßenbahn, obwohl höchstwertiges Verkehrsmittel der Stadt, kompromisslos zu beschleunigen.** Zufahrtsmöglichkeiten zu Supermärkten, Parkplätze und Schleichwege für den Autoverkehr sind - entgegen dem gültigen gemeinderätlichen Grundsatzbeschluss zur Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs - immer noch wichtiger als eine schnelle, attraktive Tram.

Empfohlene Durchschnittsgeschwindigkeit* ² Straßenbahn:	20 km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit Stadtbahn:	27-30 km/h
Tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit IVB-Linie 1* ³ :	16,76 km/h
Tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit IVB-Linie 3* ³ :	14,48 km/h

Wir wollen eine Verbesserung des bestehenden Straßenbahnnetzes in zwei Stufen:

1. Kurz- bis mittelfristig **Anhebung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf beiden Linien auf 20 km/h** durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen (Bevorrangung, eigene Gleiskörper durch Bodenmarkierungen)
2. Langfristig **weitere Anhebung auf 30 km/h, Stadtbahnstandard*⁴**, durch geeignete bauliche Maßnahmen (baulich getrennte eigene Gleiskörper außerhalb der Inneren Stadt)

Die von uns geforderten Maßnahmen wurden und werden in anderen Städten im deutschsprachigen Raum teilweise bereits seit 30 Jahren umgesetzt*⁵. **Es ist höchste Zeit, dass Innsbruck nachzieht!**

Im Zuge der "SOMMERSCHLUSS! Staufrei-Aktion" werden wir auch das - in unseren Augen durchaus skandalöse - Befahrungs-Protokoll und unsere Lösungsvorschläge dazu präsentieren.

In dem Protokoll sind auch Aussagen enthalten, die die Beantwortung von Gemeinderatsanfragen durch die Abteilung Verkehrsplanung als ungenau entlarven, und die außerdem auch aufzeigen, dass die teuren Vorrangschaltungen für den öffentlichen Verkehr kaum funktionieren. Es geht deutlich daraus hervor, dass unsere seit langem geübte Kritik berechtigt ist, weil **die Stadt Innsbruck den Gemeinderats-Grundsatzbeschluss zur Bevorrangung des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, FußgängerInnenverkehr, Radverkehr) nicht gründlich umsetzt.**

Für Rückfragen stehen wir wie immer gerne zur Verfügung!

Manni Schneiderbauer u.a.
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

*1: http://forum.strassenbahn.tk/download/newspress/20090406_innsbruck-informiert.jpg

*2: Empfehlung der UITP, International Association of Public Transport, <http://www.uitp.org/>

*3: Laut gültigem Fahrplan

*4: siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn>

*5: siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn#Die_Stra.C3.9Fenbahn_als_Stadtbahn

Fotos zur freien Verwendung:



Abbildung 1: Autos verhindern in der Museumstraße, dass die Tram zur Haltestelle vorfahren kann - mindestens eine Ampelphase ist verloren.



Abbildung 2: Linksabbiegen, Rechtsabbiegen, alles verboten - das kümmert viele AutofahrerInnen nicht, und das wird passieren, solange Autos die Museumstraße befahren dürfen. Die "Öffis" müssen dahinter warten.



Abbildung 3: Wenn zu lange "Rot" ist, wird eben zweispurig aus der Wilhelm-Greil-Straße in die Museumstraße eingebogen. Dagegen wird die Verkürzung der Grünphase nicht helfen - im Gegenteil.



Abbildung 4: Der Fahrradstreifen wird häufig als Linksabbiegespur missbraucht.



Abbildung 5: Ein Positivbeispiel - so sollte es überall sein: die "Öffis" überholen den Auto-Stau zügig auf eigener Spur.

Sie finden diese Bilder in printtauglicher Auflösung unter diesem Link:
http://ftp.strassenbahn.tk:81/ain-temp/staus_20090602/