



Renaissance der Innsbrucker Straßenbahn

Von Manni Peter Schneiderbauer

Nachdem die Zukunft der Innsbrucker Straßenbahn mit ihrem veralteten Wagenpark bis vor kurzem nicht als gesichert angesehen werden konnte, wurde nun am 18. Oktober im Innsbrucker Gemeinderat ein richtungsweisender Beschluss gefasst: Die Straßenbahn wird neue Fahrzeuge erhalten und ihr Netz großzügig ausgebaut.

Ein von einem internationalen Experten-Team erstelltes, auf einen Umsetzungszeitraum von zehn Jahren ausgelegtes, detailliertes Konzept sieht den Ersatz der mit ca. 20.000 Fahrgästen pro Tag am stärksten ausgelasteten O-Bus-Linie O durch eine Straßenbahnlinie vor. Weiters wird der westliche Ast der O-Bus-Linie R in eine Straßenbahn umgewandelt und mit der bestehenden Straßenbahnlinie 3 zusammengeschlossen. Der Betriebszweig O-Bus wird damit aus Kostengründen aufgegeben.

Das über 100 Jahre alte meterspurige Innsbrucker Straßenbahnnetz besteht derzeit aus den vier Linien 1, 3, 6 und STB. Die Linien 6 und die Stubaitalbahn (STB) sind Überlandlinien, wobei die STB eine wichtige Zubringerfunktion für die im südlichen Innsbrucker Mittelgebirge gelegenen Vororte erfüllt. Diese Linie ist eine Nebenbahn und verkehrt mit DÜWAG-Zwei-richtungs-Achtachsern auf Straßenbahngleisen bis in die Innenstadt. Die restlichen Linien werden mit Einrichtungs-Sechs- und Achtachsern von DÜWAG und Lohner betrieben. Noch im Jahr 2001 wird mit der Planung der Streckenneubauten begonnen. Der Bau des Westastes der Linie O wird 2004 durchgeführt, in diesem Jahr dürften auch bereits die ersten neuen Triebwagen für die bestehenden Linien geliefert werden. Im Jahr 2005 werden die ersten fünf Triebwagen für die Linie O geliefert und der Westast der neuen Straßenbahnlinie in Betrieb genommen. Bis zur Fertigstellung des Westastes der Linie 3 wird der O-Westast mit der Linie 3 zusammengeschlossen. 2006 erfolgt der Neubau des Ostastes der Linie O, 2007 werden vier weitere neue Triebwagen für die Linie O geliefert und die Gesamtstrecke in Betrieb genommen. Im selben Jahr

wird der Betriebszweig O-Bus gänzlich eingestellt. 2008 wird die Neubaustrecke der Linie 3 bis zur Universitätsklinik errichtet, 2009 bis zur neuen Endstation in Hötting-West. 2010 werden drei zusätzliche Triebwagen für die erweiterte Linie 3 geliefert und die Neubaustrecke eröffnet.

Die Niederflur-Neufahrzeuge werden

und der Verkehrsknoten Grenobler Brücke mittels einer eigenen Straßenbahnbrücke umfahren wird.

Die Linie 3 wird zur Durchmesserlinie und als Ersatz für den Westast der O-Bus-Linie R den Stadtteil Hötting-West bis zum Steinbockweg erschließen. Im Zentrum wird sie künftig in beiden Richtungen über Brunecker Straße - Hauptbahnhof - Salurner Straße - M.-Theresien-Straße - Anichstraße geführt. Östlich des Zentrums wird sie statt über Defregger Straße - Pradlerstraße direkt über die Amraser Straße geführt und, unabhängig von den Planungen des Straßenbahnkonzepts, am südlichen Ende um eine Station bis Amras-Ort verlängert. Eine mögliche Tunnelstrecke zwischen Amraser Straße und Südtiroler Platz als Unterquerung des Hauptbahnhofs wird in späterer Folge nicht ausgeschlossen.

Die Linien 6 und STB bleiben nahezu unverändert, die neuen Triebwagen für die Linie STB werden allerdings Einrichtungsfahrzeuge sein, was den Bau einer Umkehrschleife in Fulpmes und die Errichtung beidseitiger Haltestellen auf der Überlandstrecke erfordert.

In weiterer Folge soll auch eine Ost-West-Regional- Tram errichtet werden, die im Stadtgebiet die Gleise der Straßenbahnlinie O mitbenützt. Die Errichtung ist zwar noch nicht beschlossen, der Bau der Straßenbahnlinie O ist jedoch eine wichtige Voraussetzung für deren Verwirklichung.

Über die endgültige Vorgehensweise bei der Finanzierung wird im Februar 2002 entschieden werden. Unmittelbar danach wird die Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge stattfinden. Insgesamt dürfte der konkrete Gesamtbedarf an Neufahrzeugen nach Schätzung des Autors bei 42 bis 44 Stück liegen, wobei die in den letzten Jahren generalüberholten STB-Fahrzeuge wohl noch am längsten in Betrieb bleiben und die Einrichtungsfahrzeuge erst zu ihren Hauptuntersuchungsterminen ersetzt werden dürften. Die ersten Abstellungen bisher verwendeter Fahrzeuge sind ungefähr im Jahre 2003 zu erwarten. ■



Der neue „City-Runner“
in Innsbruck (Fotomontage).

2,40 bis 2,65 m Breite und 26 bis 28 m Länge besitzen, das Fassungsvermögen wird maximal 165 Personen betragen. In Frage kommende Fahrzeuge sind u.a. Siemens Combino, Bombardier Cityrunner, Adtranz Incentro oder Siemens/SGP ULF. Auf der Linie STB wie auch auf der weiter unten erwähnten Regional- Tram könnten bis zu 36 m lange Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Linie 1 bleibt in ihrer Streckenführung weitgehend unverändert, sie wird aber unabhängig von den Planungen des Straßenbahnkonzepts um zwei Haltestellen bis zum Tivoli-Stadion verlängert, um bei Veranstaltungen künftig Verstärkungslinien aus den einwohnerreichen Satellitenstädten im Westen und Osten direkt bis zum Stadion führen zu können.

Die Linie O, jetzt als O-Bus im 5 Minuten-Intervall betrieben, wird, wie auch die Linien 1 und 3, ein Intervall von 7,5 Minuten bekommen. Die Streckenführung wird weitgehend gleich bleiben, mit der Ausnahme, dass der Stadtteil Pradl über Defreggerstraße - Langstraße - Pembaurstraße zentral durchquert