



Seit Dezember 2012 erschließt die Tramlinie 3, aufgenommen an der Universitätsbrücke, weitere Stadtteile nördlich des Inns. © Foto: Robert Schrempf

## Innsbruck: Das Regionalbahnkonzept wird greifbar

Harald A. Jahn

**Seit zehn Jahren ist der Straßenbahnausbau Stadtgespräch, nun folgen den vielen Worten sichtbare Taten: Die ersten Streckenverlängerungen wurden eröffnet, die Regionalbahn ist in Bau.**

Um die Jahrtausendwende erfolgte das grundsätzliche Bekenntnis zur Straßenbahn; 2004 und 2007 wurde die Finanzierung eines 400 Millionen Euro umfassenden Ausbauprogramms fixiert: Zwei Schienenachsen sollen Innsbruck künftig in West-Ost-Richtung durchqueren – neben der S-Bahn auf bestehenden ÖBB-Gleisen eine Regionalbahn, die an den Stationen Völs im Westen und Rum im Osten mit der S-Bahn verknüpft ist und die Stadtbereiche erschließen wird, die abseits der Bahntrasse liegen. Überlagert soll diese Regionalbahn von einer neuen Straßenbahnlinie werden, die die Strecke teilweise mitbenützt, aber andere Endstationen anfährt. Sie soll die stark belastete ehemalige Obus-Linie zur Gänze ersetzen und zwischen der Peerhofsiedlung (Westen) und dem Olympischem Dorf (Osten) verkehren. Im Zentrum Innsbrucks spalten sich die beiden Linien wieder auf – die Regionalbahn (bezeichnet als Linie 5) wird über den Hauptbahnhof und den südlichen Innenstadtring geführt, der auf einer Länge von etwa 1,3 km bereits mit einem zweiten Gleis ergänzt wurde; die neue Linie 2 befährt den nördlichen Ring durch die Museumstraße. Verknüpfungspunkte mit der S-Bahn sollen nicht nur in Völs und Rum, sondern auch in der Höttinger

Au (Linie 2 und 5) entstehen. Die Linie 2 soll mit Straßenbahnwagen – bei Bedarf teilweise in Doppeltraktion – geführt werden, die Linie 5 soll 2,65 Meter breite Züge erhalten und ebenfalls mit Langzügen geführt werden. Seitens der ÖBB soll eine Reihe von S-Bahn-Stationen neu errichtet und der Fahrplankakt verdichtet werden.

In den ersten Jahren nach dem Grundsatzbeschluss wurde das Bestandsnetz saniert, die Bahnsteigkanten für die von Bombardier gelieferten Niederflurfahrzeuge wurden angepasst sowie Lichtsignalanlagen, Weichensteuerungen und Stromversorgung erneuert. Die erste größere Bauleistung, der Neubau der Gleisanlagen am Hauptbahnhof, wurde dabei etwas zu optimistisch geplant: Die Vorleistungen für eine vom Land gewünschte direkte Führung der Stubaitalbahn (derzeit befährt sie eine große „Ehrenrunde“ durch die Innenstadt) bleiben ungenutzt; sie wäre auch für Züge der zum Stadion verlängerten Linie 1 vorgesehen gewesen, dieses Projekt wurde aber fallen gelassen.

### Erste Streckenverlängerungen

Am 26. 10. 2012 wuchs Innsbrucks Straßenbahnnetz mit der Verlängerung nach Amras erstmals seit dem neuen Bekenntnis zur Tram, auch wenn es sich nur um eine etwa 300 Meter lange Strecke handelt. Die neue Endstation der Linie 3 erhielt neben zwei

Stumpfgleisen ein Abstellgleis und wurde teilweise als Rasengleis ausgeführt. Kurz darauf, am 15. Dezember, wurde das erste Teilstück des Westkorridors in Betrieb genommen und die Linie 3 im Westen zur Höttinger Au verlängert – ein erster Schritt zur Verbindung Richtung Völs.

Im September 2013 ging der Neubauabschnitt Sillpark – Leipziger Platz in Betrieb: Etwas mehr als 500 Meter wurden neu trassiert, die Gleisanlagen für die Ausbindung der künftigen Linien 2 und 5 vorbereitet. Über die dreigleisige Anlage kann aus Richtung Stadt gewendet werden, auf dem Mittelgleis können auch Schadzüge abgestellt werden. Zusätzlich kann beim Sillpark über neue Gleisverbindungen aus beiden Richtungen gewendet werden. Im Zuge der Maßnahmen wurde auch die Friedensbrücke über die Sill für die schwereren Niederflurwagen neu gebaut.

### ■ **Der Weiterbau ist gesichert**

Auch wenn die Ausbauten inzwischen einige Jahre hinter dem Zeitplan liegen und einige Umplanungen notwendig waren – der Weiterbau der Linie 2 (Peerhöfe – Olympisches Dorf) ist gesichert. Danach werden die Strecken nach Völs und Rum errichtet; mit diesem Lückenschluss wird das Regionalbahnkonzept seine volle Wirkung entfalten. Aber schon der bisherige Erfolg spricht für das Gesamtprojekt: Die Fahrgastzahlen erreichen in einigen Bereichen bereits die für 2020 prognostizierte Marke. Höchst unsicher sind die nächsten Schritte: Im Osten könnte die Linie 5 weiter in Richtung Hall geführt werden, die Entscheidung steht aber noch aus und soll etwa zwei Jahre vor der Betriebsaufnahme nach Rum getroffen werden. Die südwestliche Verlängerung der Linie 3 von der Layrstraße zu den Universitätsportanlagen wurde wegen fehlender Geldmittel vorerst auf Eis gelegt; 2005 wurde aber bereits eine detaillierte Variantenuntersuchung durchgeführt, und es gibt Trassensicherungen.

### ■ **Mit moderner Technik auf Innsbrucks Hausberge**

Die Tallage Innsbrucks erforderte auch die Erschließung der Berge um die Stadt. Im Süden lohnt sich ein Abstecher zur traditionsreichen Stubaitalbahn: Es ist die wohl schönste Straßenbahnstrecke Europas, ein „Semmering en miniature“, der bis Kreith im Halbstunden-, bis Fulpmes im Stundentakt bedient wird. Die geplanten Beschleunigungsmaßnahmen wurden allerdings vorläufig zurückgestellt. Die „kleine Schwester“ der Stubaitalbahn ist die Linie 6, die im Stundentakt Bergisel mit Igls verbindet – analog zur Stubaitalbahn wäre eine Weiterführung durch das Stadtgebiet allerdings wünschenswert. Wesentlich spektakulärer wird die Nordkette bezwungen: Die neue Hungerburgbahn ersetzt seit 2007 die frühere Standseilbahn. Sie wurde unterirdisch ins Stadtzentrum verlängert und mit ihrer organischen, von der Architektin Zaha Hadid geschaffenen Architektur sofort neues Wahrzeichen der Stadt. Auch technisch ist die von Leitner Technologies konzipierte Bahn wegweisend: Wegen den starken Neigungsänderungen sind die Fahrgastkabinen in den Fahrzeugen hydraulisch beweglich, so bleiben die Abteillböden immer in der Waagrechten.

### ■ **Zum Autor:**



**Harald A. Jahn**

ist Fotograf und Autor, beschäftigt sich mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Er betreibt die Bildagentur „Vienna-slide“ mit Schwerpunkt auf Reise- und Architektur-fotografie.

Außerdem ist er Betreiber der Internetseite [www.tramway.at](http://www.tramway.at) und Autor des Buches „Die Zukunft der Städte – Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes“.



Seit dem Neubau führt die Hungerburgbahn unterirdisch ins Stadtzentrum, aufgenommen kurz vor Erreichen der Bergstation.

© Foto: Harald A. Jahn