



Vorbemerkungen

Dieser Bericht stellt eine Fachbeurteilung des Projekts „Regionalbahn für den Innsbrucker Zentralraum“ aus Sicht der Raumplanung dar. Der Bericht ist Teil der „Maßnahmenstudie Regionalbahn Völs-Hall“.

Dieser Bericht befasst sich nicht mit Kosten und Finanzierungsaspekten des Projekts.

Die Entscheidung zugunsten eines bestimmten Betriebssystems für den ÖPNV im Zentralraum ist ebenfalls nicht Gegenstand des Berichts.

Auf den folgenden Seiten wird die Vorgangsweise bei der Ermittlung der Daten und den daraus folgenden Schlüssen dargestellt. Bewusst wurden Probleme der gestalterischen Trasseneinbindung hier nur tangiert – da es in diesem Bericht v.a. um die Bewertung der Trassenwahl geht.

Der Schwerpunkt der Bewertung liegt dabei in der Analyse der im Zuge der Trassierung geplanten Haltestellenstandorte.



1.	Die Ergebnisse des Berichts auf einen Blick.....	3
2.	Auftrag.....	4
2.1.	Chronologie.....	4
2.1.1.	Einsetzung der Steuerungsgruppe ab 14.2.2005.....	4
2.1.2.	Erster grundlegender Beitrag für die Steuerungsgruppe am 28.2.2005.....	4
2.1.3.	Beitrag zur 1.Sitzung der Steuerungsgruppe (22.7.2005).....	6
2.1.4.	Beitrag zur Trassenbegehung der Arbeitsgruppe am 5.9.2005.....	6
2.1.5.	Beitrag zur Sitzung der Steuerungsgruppe am 7.11.2005.....	6
2.1.6.	Beitrag zu den Gemeindegesprächen Hall, Thaur und Rum im Februar 2006.....	6
2.1.7.	Beitrag zur Sitzung von Steuerungsgruppe und Arbeitsgruppe am 12.9.2006.....	6
2.1.8.	Beitrag zum Gemeindegespräch mit Völs im Oktober 2006.....	7
2.1.9.	Beitrag zum zweiten Gemeindegespräch mit Rum im November 2006.....	9
2.1.10.	Erhebung für den Planungsverband 18 (Westliches Mittelgebirge)vom 24.1.2007.....	9
2.1.11.	Erstellung des Schlussberichts - Raumplanung zur „Maßnahmenstudie Regionalbahn“.....	9
3.	Trassenverlauf und Trassensicherung.....	10
3.1.	Trassenverlauf.....	10
3.2.	Trassensicherung.....	11
4.	Haltestellen.....	12
4.1.	Einzugsbereiche der Haltestellen.....	12
4.2.	Grundlagen zur Anordnung der Haltestellen.....	13
4.3.	Ergebnisse der Datenauswertung für die Haltestellenanordnung.....	14
4.4.	Vorgangsweise.....	14
4.5.	Völs.....	17
4.6.	Innsbruck.....	19
4.6.1.	Technik.....	19
4.6.2.	Höttingerau.....	21
4.6.3.	Innenstadt (Haltestellen Klinik – Triumphpforte – Hauptbahnhof - Sillpark).....	23
4.6.4.	Pauluskirche.....	29
4.6.5.	Schützenstraße.....	31
4.7.	Rum.....	33
4.8.	Thaur.....	35
4.9.	Hall i.T.....	37
4.9.1.	Röhrenwerke.....	38
4.9.2.	Straubkaserne (Errichtung der Haltestelle ist erst im Falle der Umnutzung des Kasernen-Areals).....	38
4.9.3.	Freibad Hall.....	39
4.9.4.	Kurhaus Hall.....	39
4.10.	Weiterführungen / Anknüpfungspunkte.....	40
4.10.1.	Völs-Kematen-Zirl-Telfs?.....	40
4.10.2.	Hall-Mils-Wattens-Jenbach?.....	40
5.	Betriebshöfe.....	41
5.1.	Grundlagen für die Standortbewertung.....	41
5.2.	Ergebnisse der Standortbewertung.....	41
5.3.	Standorte.....	42
5.4.	Standortbewertung.....	46
6.	Anhang.....	50
6.1.	Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	50
6.2.	Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001 im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	51
6.3.	Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001 im 600 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	52
6.4.	Übersichtsplan Arbeitsstättenzahl 1991, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	53
6.5.	Übersichtsplan Arbeitsstättenzahl 1991 im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	54
6.6.	Übersichtsplan Verkaufsflächenzahl im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster.....	55
6.7.	Übersichtsplan Bevölkerungszahl 1991 im 300 m - Umfeld dargestellt im 50/50 m - Raster.....	56
6.8.	Übersichtsplan Bevölkerungszahl Prognose 2050 im 300 m - Umfeld im 50/50 m - Raster.....	56
6.9.	Übersichtsplan 600 m - Einzugsbereiche, nach Zugangswegen.....	57
6.10.	Stichwortverzeichnis.....	58



1. Die Ergebnisse des Berichts auf einen Blick

Was spricht für die Regionalbahn im Zentralraum um Innsbruck?

- **Verlauf der Regionalbahn entlang wesentlicher Bevölkerungsschwerpunkte im Zentralraum;** Der ÖPNV wird so direkt zum Wohnort der potentiellen Nutzer gebracht.
- **Erreichen aller wesentlichen (höheren) Ausbildungszentren** im Zentralraum (im 600 m - Umfeld der Regionalbahntrasse):
- **Erreichen einiger wesentliche Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr**
- **Verknüpfung mit der ÖBB-Strecke an 4 bestehenden Stationen**
- **Schnellere Erreichbarkeit der ÖBB Stationen aus dem weiteren Umfeld des Ballungsraums;** Damit wird die potentielle Einwohnerzahl des direkten Einzugsbereichs der ÖBB vervierfacht.
- **Erweiterungsmöglichkeit der gewählten Trasse von Völs in Richtung Zirl und von Hall in Richtung Volders;** Diese ist durch zweckmäßige Anknüpfungspunkte gegeben und ausgehend von der gegenwärtigen räumlichen Entwicklung mittelfristig noch umsetzbar.

Was ist vordringlich umzusetzen?

- **Erreichen wesentlicher Bevölkerungsschwerpunkte;** Dabei sind langfristige Veränderungen des Siedlungsraum zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass die Trasse in Hall jedenfalls von der Hallerstraße abzweigend über die Straubkaserne zum Kurhaus zu führen ist.
- **Trassensicherung im Bereich kurzfristiger baulicher Entwicklungen;** Das bedeutet, dass in einigen neuralgischen Bereichen verhindert werden muss, dass der Straßenraum zu stark eingeengt wird. *Dieser Anspruch gilt unabhängig von der Entscheidung für das Verkehrssystem.*
- **Verknüpfung der Regionalbahntrasse mit der ÖBB-Strecke und Regionalbussen in Völs und Rum;** Diese ist noch wichtiger als die Umsteigemöglichkeit am Innsbrucker Hauptbahnhof. Ansonsten fallen bequeme Umsteigbeziehungen für Pendlerströmen vom Außen- in den Zentralraum weg.

Was ist beim der Anlage der Haltestellen zu beachten?

- **Anordnung der Haltestellen in den Bevölkerungsschwerpunkten;** Bei der Detailplanung ist insbesondere die Lage dieses Bevölkerungsschwerpunkte zu beachten um ggf. die Haltestellenlage optimieren zu können.
- **Direkte Erreichbarkeit der Haltestellen sichern;** Fußgängern und Radfahrern ist der Zugang zur Regionalbahn ohne Umwege zu ermöglichen;
- **Park & Ride nur in Ausnahmefällen neu errichten;** Für die Regionalbahn sollte Anlagen im Zentralraum nach Möglichkeit nicht neu errichtet werden, da ansonsten zusätzlicher mIV in die Siedlungsgebiet geführt wird..
- **Bike & Ride Anlagen an möglichst jeder Regionalbahnhaltestelle vorsehen,** Der Einzugsbereich kann so noch ausgedehnt werden bzw. den Nachteil von tlw. unattraktiven Fußwegen aufwiegen.



2. Auftrag

Die Regionalbahn ist eine ÖPNV-Linie die auf Straßenbahntrassen mit überwiegend separatem Gleiskörper verkehrt. Diese Trassen werden über die Stadtgrenzen von Innsbruck hinaus ins Umland verlängert. Die Regionalbahn hält nicht an allen Straßenbahnstation im Stadtgebiet und passiert somit das Stadtgebiet in einer kürzeren Zeit als die städtischen und bestehenden regionalen ÖPNV - Linien.

Sie sollte – um Verwechslungen mit dem Regionalverkehr auf der ÖBB-Strecke auszuschließen – besser Regiotram genannt werden. Im Bericht wird jedoch die gegenwärtige Terminologie verwendet.

Die Aufgabe des raumordnungsfachlichen Sachverständigen ist es, anhand von Volkszählungsdaten, Adressverortung und anderen räumlichen Informationen Planungsvarianten hinsichtlich ihrer potentiellen Raumwirksamkeit zu bewerten

2.1. Chronologie

Die einzelnen Sitzungen der Steuerungsgruppe und Arbeitsgruppe wird im Rahmen des Berichts der Abteilung Verkehrsplanung dokumentiert. An dieser Stelle wird nur auf einzelne aus raumordnungsfachlicher Sicht besonders erwähnenswerte Punkte eingegangen die für den Weg zu diesem Schlussbericht relevant sind.

2.1.1. Einsetzung der Steuerungsgruppe ab 14.2.2005

Die konstituierende Sitzung der Steuerungsgruppe fand am 5.7.2005 statt. Dabei ist die Abteilung Raumordnung-Statistik durch DI Martin Schönherr (nominiert am 14.2.2005) vertreten.

Verkehrsplanerische Entscheidungen der Steuerungsgruppe wurden in einer Arbeitsgruppe bestehend aus beauftragtem Planer und Mitarbeitern der Abteilung Verkehrsplanung auf fachlicher Ebene vorbereitet. An diesen Gesprächen nahm auch der Vertreter der Abteilung Raumordnung – Statistik teil, um im Vorfeld sicherzustellen, dass raumordnungsfachliche Anliegen bereits bei dieser verkehrstechnischen Aufbereitung berücksichtigt werden.

2.1.2. Erster grundlegender Beitrag für die Steuerungsgruppe am 28.2.2005

In der raumordnungsfachlichen Stellungnahme zum Syndikatsvertrag wurden wesentliche Anliegen seitens der Raumplanung formuliert:

- **„Fahrzeit und Attraktivität“ sollte besser „Reisezeit und Attraktivität“ genannt werden;** Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass nur ein abgestimmtes Verkehrssystem attraktiver werden kann. Fahrzeitverkürzungen allein sind nicht zielführend, wenn nicht auch die Umsteigezeiten und Zugangszeiten verkürzt werden bzw. die Verlässlichkeit der Anschlüsse verbessert wird. Das übrige ÖPNV-Netz (Bus, Straßenbahn etc.) muss in das Gesamtsystem so eingepasst sein, dass Fahrzeitverkürzungen nicht durch Reisezeitverlängerungen erkauft werden.



- **Attraktiv gelegene Stationen** wie z.B. kurze Fußwege!, keine Angsträume, Park&Ride-Plätze –Ja - aber nicht auf Kosten der Attraktivität für Fußgänger, überdachte und sperrbare Fahrradabstellmöglichkeiten(Bike&Ride);
- **Leicht erlernbare Gestaltung von Fahrplänen** (z.B.,Vertaktung, Abfahrtszeiten nicht von Tag zu Tag verschieden, regelmäßiger erster und letzter Kurs);
- **Kurze Fußwege** bei Umsteigestationen;
- **Zügige Trassierung** – aber unter Beachtung der Lage der wirklichen Bevölkerungsschwerpunkte;
- **Berücksichtigung der künftigen Siedlungsentwicklung**;
- **Abstimmung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne** auf die künftigen Regionalbahntrassen;
- **Die Weglängen des neuen ÖPNV-Netzes sind möglichst kurz zu gestalten**; um mit einem Minimum an Fahrzeugen und Umläufen und in der Folge mit einem Minimum an Personal auszukommen. Möglichst kurze Verkehrswege können aber gerade beim ÖPNV kontraproduktiv sein, da dadurch die neue Verkehrsachse nicht optimal an den Ort des Bedarfs herangeführt wird (sprich, die Fußwege länger werden). Längere Verkehrswege sind aber andererseits störanfälliger, da sie auch häufiger Konflikten mit anderen Verkehrswegen ausgesetzt sind.
- **Verschiebung von Siedlungsschwerpunkten beachten**; wir haben zwar in Innsbruck ein vorwiegend linear angeordnetes Siedlungsgebiet, das außerdem noch relativ hohe Besiedlungsdichten aufweist. Die Gemeinden der Inntalfurche haben aber auch größere Entwicklungsgebiete, die noch brach liegen und künftig bei der Besiedlung dazu führen, dass sich in einigen Bereichen, durch die die neue Regionalbahn führen soll, die Schwerpunkte dieser Besiedlung verschieben.
- **Langfristige Entwicklung beachten**; Da ein solches Verkehrsprojekt schon aufgrund seiner erwarteten Lebensdauer auf einen Planungszeitraum jenseits von 50 Jahren ausgelegt sein sollte, ist es notwendig, auch diese Entwicklungen mit einzubeziehen.
- **Rechtzeitige Trassensicherungen vornehmen**; So ist es möglich für die Regionalbahn auf Entwicklungsflächen zu trassieren und dabei die konfliktfreie Koexistenz der Regionalbahn zusammen mit den andern Verkehrsteilnehmern ermöglichen.

Es geht also im wesentlichen darum, den neuen Verkehrsträger dorthin zu führen, wo heute und künftig Menschen wohnen, arbeiten oder ihre Freizeit verbringen. Dabei sind gegebenenfalls auch Umwege der Regionalbahntrasse in Kauf zu nehmen. Die Reisezeit wird dadurch nicht verlängert, da die Wege zu den Stationen verkürzt werden.



2.1.3. Beitrag zur 1.Sitzung der Steuerungsgruppe (22.7.2005)

Anhand der Trassierung in der Salurnerstraße wurde das Problem der Überlagerung von Tiefgaragenzu- und Abfahrtsverkehr untersucht. Eine der Schlüsselstellen der Regionalbahnstrecke in der Stadt ist nämlich dieser Abschnitt. Es wird vorgeschlagen, Tiefgaragen zusammenzulegen (im Beispielsfall Landhausplatz und Casino) um die Zahl der Ein- und Ausfahrten reduzieren zu können. Das Beispiel soll zeigen, dass es mit derartigen Maßnahmen möglich wird, auch städtebauliche Akzente zu setzen, wie z.B. einem Vorplatz südlich der Triumphpforte.

2.1.4. Beitrag zur Trassenbegehung der Arbeitsgruppe am 5.9.2005

Bei den Begehungen der Streckenvarianten im Sommer 2005 wurde festgestellt, dass auf mehreren Trassenabschnitten aufgrund der Umorganisation der Fahrbahn Fremdgrundinanspruchnahme notwendig ist. Um hier einen Überblick zu bieten, wurde im September 2005 eine entsprechende Planserie (DKM - Ausschnitte mit Beschriftung) an die Abteilung Verkehrsplanung übermittelt.

2.1.5. Beitrag zur Sitzung der Steuerungsgruppe am 7.11.2005

Es wurde dazu die Bewertung mehrerer Trassenvarianten vorgelegt. In den folgenden Monaten wurden ergänzende Bewertungen anhand noch folgender Diskussionsbeiträge durchgeführt. Wesentliche Ergebnisse daraus sind:

- Die Regionalbahntrasse muss so verlaufen, dass kein Parallelverkehr zur ÖBB entsteht
- Zwischen den Stationen Klinik (Innsbruck) und Haller Röhrenwerken (Hall) ist der Trassenverlauf raumordnungsfachlich nachvollziehbar.
- Zwischen Völs und Klinik gibt es zwei bezüglich Raumwirksamkeit vergleichbare Varianten (über Technik oder über Flughafen).
- Zwischen Röhrenwerken und Hall ist die Regionalbahn über den Bereich Straubkaserne und Freibad zum Kurhaus zu führen, da dorthin künftig die Verlagerung des Bevölkerungsschwerpunktes erfolgt.

2.1.6. Beitrag zu den Gemeindeggesprächen Hall, Thaur und Rum im Februar 2006

Im Rahmen dieses Beitrags wurde folgende wesentliche Standpunkte vertreten:

- Führung der Regionalbahn über Trientlstraße und Scheidensteinstraße zum Kurhaus Hall (Nordvariante)
- Trassierung parallel zur Hallerstraße im Bereich Thaur Zollfreizone
- Trassierung über die Siemensstraße in Rum nur mit flankierenden Maßnahmen

2.1.7. Beitrag zur Sitzung von Steuerungsgruppe und Arbeitsgruppe am 12.9.2006



Im Zuge der Trassenkonkretisierung im Stadtzentrum kristallisierte sich als wesentlicher Problembereich die Führung der Regionalbahn zwischen Sillpark und Bahnhof heraus. Dabei wurde im Zuge des Arbeitsgruppengesprächs am 12.9.2006 angeregt, ÖPNV-Achsen und mIV-Achsen durch einen großen Kreisverkehr („Ringlösung“) zu entflechten und so eine zügigere Führung des ÖPNV zu erreichen. Es existieren mittlerweile vier Lösungsansätze:

2.1.7.1. Innenstadtring

Diese Planung optimiert in verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht den raumplanerischen Vorschlag eines großen mIV Kreisverkehrs, in dessen nordwestlichem Teil die Regionalbahn tangential eingeführt wird. Die Anlage dieses Knotens ist sicher aufwändig, wird jedoch für ÖPNV - Umweltverbund und mIV eine Win/Win Situation schaffen, da einerseits konflikträchtige Kreuzungen minimiert werden und andererseits die Qualität der bestehenden Gehwege nicht verschlechtert wird (das ist im Bereich Bruneckerstraße sehr wichtig, da aufgrund der starken Fußgängerströme ausreichende Gehsteigbreiten notwendig sind).

2.1.7.2. Bruneckerstraße – Südlage

Diese Variante stellt eine reduzierte Form des Innenstadtrings dar, bei der lediglich mit einer Tunneltrasse der Eckbereich der Bruneckerstraße abgekürzt wird. Während der Abbiegebereich in den Tunnel ähnlich dem der Variante Innenstadtring ist, stellt die Einmündung bei der Eisenbahnunterführung eine erhebliche Qualitätsverschlechterung für die Fußgängerwege von der Innenstadt zum Sillpark dar. In weiterer Folge wird durch diese Wegführung der Bereich der Haltestelle Sillpark beiderseits vom mIV umströmt, sodass die Qualität der Haltestelle leidet.

2.1.7.3. Bruneckerstraße - Mittellage

Bei dieser Variante verbleibt im wesentlichen die gegenwärtige Verkehrsführung mit allen ungünstigen Kreuzungssituationen. Nur südlich der Kreuzung ist der separate Gleiskörper gewährleistet. Für die Gehwege ergibt sich im Bereich des Europahauses durch größere Flächenreserven eine leichte Qualitätsverbesserung.

2.1.7.4. Externer Vorschlag (Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr)

Diese Variante sieht die Führung der Regionalbahntrasse in Nord- bzw. Westrandlage vor und entspricht in dieser Hinsicht dem ersten Vorschlag zum Innenstadtring. Aus verkehrsplanerischer Sicht scheinen hier aber zu viele problematische Kreuzungen zu entstehen, was auch bei der ersten Variante des Innenstadtrings kritisiert wurde. Die Schaffung einer direkten Unterführungsverbindung über die Museumsstraße ist einerseits begrüßenswert, andererseits angesichts des geringen Platzangebots für Aufgänge im Gehsteigsbereich kaum als attraktiver Weg umsetzbar. Die Innenraumqualität der Unterführung und müsste noch verbessert werden. Die Schaffung einer Unterführung die parallel zum ÖBB-Bahnhof verläuft, drückt aus, dass die Verlängerung der Hauptunterführung zu den Bahnsteigen des Bahnhofs nach Osten zur Amraserstraße besonders notwendig ist.

2.1.8. Beitrag zum Gemeindeggespräch mit Völs im Oktober 2006

Seitens des beauftragten Planers wurden im Bereich Technik – Völs verschiedene Trassenalternativen ausgearbeitet. Da die Trassenvarianten erhebliche Unterschiede bezüglich Streckenlänge aufweisen, wurde



neben dem reinen Einzugsgebiet untersucht, wie die potentiellen Fahrgastzahlen in Relation zur Trassenlänge stehen:

Betrachtet man als erstes Ziel der Regionalbahn die Verbindung der Bereiche Völserseesiedlung und Technik, so ist der erste Variantenvergleich heranzuziehen. Bezogen auf die Streckenlänge schneidet hier die nördlichste Variante über die Technikerstraße am günstigsten ab.

Betrachtet man die Regionalbahntrasse jedoch vom Gesichtspunkt, möglichst viel Zusatznutzen zu erzielen, schneidet die Variante über den Flughafen deutlich besser ab. Selbst wenn man den Einzugsbereich des Völser Bahnhofs noch berücksichtigt und damit von den 1100 Einwohnern 320 abzählt, bleibt der Vorsprung erhalten.



2.1.9. Beitrag zum zweiten Gemeindegespräch mit Rum im November 2006

Im Zuge der Gemeindegespräche wurde von der Gemeinde Rum der Wunsch geäußert, die Regionalbahn nicht über die Serles-, sondern über die Siemensstraße zu führen. Dieser Wunsch wurde im Hinblick auf die Umsetzung des Projekts erfüllt. Es ist aber an dieser Stelle deutlich darauf hinzuweisen, dass durch die geänderte Führung und die damit entfallende Haltestelle für Neurum (Bereich Schule) keine verbesserte ÖPNV-Anbindung entsteht. Zum damaligen Zeitpunkt wurde auch empfohlen, den Bereich zwischen Serlesstraße und Siemensstraße für Fußgänger durchlässiger zu gestalten, falls in Zukunft eine Haltestelle im Bereich des KIKA gewünscht sein sollte.

2.1.10. Erhebung für den Planungsverband 18 (Westliches Mittelgebirge) vom 24.1.2007

Auf Wunsch des Planungsverbandes Westliches Mittelgebirge wurde die zurückgestellte Direkthereinführung der Stubaitalbahn aus raumordnungsfachlicher Sicht erörtert. Diese Maßnahme ist insofern für die Regionalbahn Völs - Hall relevant, als bei deren Inbetriebnahme der Hauptverknüpfungspunkt mit der Stubaitalbahn am Hauptbahnhof liegt und durch die Kombination dieser beiden Regionalbahntrassen die bis jetzt immer argumentierte fehlende Erschließung der Innenstadt im Falle der Direkthereinführung hinfällig wird.

Es wurde mittlerweile ein Bebauungsplan für den Bereich des Busbahnhofes erlassen, der im Falle der gewünschten Umsetzung einer Direktverbindung zwischen Wilten und Hauptbahnhof eine völlig neue Trassenplanung notwendig macht.

2.1.11. Erstellung des Schlussberichts - Raumplanung zur „Maßnahmenstudie Regionalbahn“

Im März 2007 wurde anhand der Daten zum aktuellen Trassenverlauf sowie der Unterlagen im vorhandenen Akt der vorliegende Schlussbericht erstellt.



3. Trassenverlauf und Trassensicherung

3.1. Trassenverlauf

Der folgende Trassenverlauf wurde einer näheren Untersuchung unterzogen;

- Völs ÖBB-Bahnhof -
- Innsbruck/West Technik – Höttingerau -
- Innsbruck/Innenstadt Klinik – Anichstraße – Triumphpforte – ÖBB-Hauptbahnhof – Sillpark -
- Innsbruck/Ost Pauluskirche – Schützenstraße –
- Rum ÖBB-Bahnhof –
- Thaur Zollfreizone –
- Hall Röhrenwerke – Freibad – Kurhaus

Die Streckenführung basiert auf dem Bericht der Abteilung Raumordnung Statistik vom 7.11.2005 und nachfolgender Untersuchungen (s. Chronologie) in Abstimmung mit der Abteilung Verkehrsplanung.

Für diese Trasse spricht:

- Absetzen der Regionalbahnachse von der ÖBB-Achse, dadurch Ergänzung und gegenseitige Stärkung der beiden Verkehrsträger, keine Konkurrenz;
- Verknüpfungspunkte mit der ÖBB in Völs, Höttingerau, Hauptbahnhof und Rum;
- damit **Vervierfachung des direkten Einzugsbereichs der ÖBB** (Einwohnerzahl im 600 m - Umfeld);
- Trassierung entlang der heutigen Bevölkerungsschwerpunkte im Rahmen der o.a. Verknüpfungen;
- Trassierung entlang von Siedlungsbereichen mit hohem Wachstumspotential.

Die erwähnte **Vervierfachung des direkten Einzugsbereichs der ÖBB** begründet sich aus raumordnungsfachlicher Sicht wie folgt:

- Der unmittelbare (fußläufige) Einzugsbereich der ÖBB-Bahnhöfe wird gleich wie der jeder anderen ÖPNV - Haltestelle angenommen.
- Die Regionalbahn mit ihren ca. 15 Haltestellen im Zentralraum wirkt als höherrangiger Zubringer zu den ÖBB-Bahnhöfen.
- Vorausgesetzt wird dafür natürlich eine bessere Bedienungsqualität (kürzere Fahrzeit und v.a. kürzere Reisezeit) als im vorhandenen Busverkehr und der seitens der Verkehrsplanung genannte „Schienenbonus“.



3.2. Trassensicherung

Die Trassensicherung ist aus raumordnungsfachlicher Sicht in folgenden Bereichen vordringlich:

- **Kranebitter Allee – Gießensiedlung (Innsbruck)**
Freihaltung eigener Gleiskörper bei gleichzeitigem Erhalt der Alleebepflanzung
- **Bruneckerstraße (Innsbruck)**
Flächenfreihaltung für eigenen Gleiskörper (die Stadt Innsbruck hat bereits ein Bausperre erlassen)
- **Innbrücke, Hochhaus Schützenstraße (Innsbruck)**
Flächenfreihaltung für Brückenrampen und Einschleifungen südlich der bestehenden Reichenauerbrücke
- **Siemensstraße (Rum)**
Zurückhalten der Verbauung nördlich der Siemensstraße um die Anlage eines Geleises in Seitenlage zu ermöglichen
- **Metro – Röhrenwerke (Rum, Thaur, Hall)**
Trasse in Seitenlage – Flächenfreihaltung im Bereich Metro Parkplatz sowie Zollfreizone
- **Trientlstraße und Scheidensteinstraße (Hall)**
Flächenfreihaltung südlich der Straßen für zweigleisigen Gleiskörper, Begleitweg sowie straßenraumgestalterischer Maßnahmen
- **Kathreinstraße (Hall)**
Freihalten des Grünraums südlich der Straße für Gleiskörper in Seitenlage.

Anzumerken ist, dass die meisten der hier erwähnten Trassenfreihaltungen für die Errichtung einer reinen Straßenbahn ebenso wie für die Trassensicherung von Busspuren der VVT - Durchmesserlinien notwendig sind!



4. Haltestellen

4.1. Einzugsbereiche der Haltestellen

Für die jeweiligen Einzugsbereiche der Haltestellen ergeben sich folgende Einwohnerzahlen (Werte auf ganze Zehner gerundet):

Bereich	EW 2001	WHG 1991	ARST 1991	Ausbildungsstätten reg.	Freizeit/Veranstaltung reg.	Einkaufen reg.	Mediz.. reg.
Verl... Völserseesiedlg. -	2440	930	30	x	x	x	x
Völs ÖBB	1160	810	70	x	(Völser Schwimmbad)	Cyta	x
Technik +	3400	1260	50	UNI, Hauswirtschaftssch.	x	x	x
Höttingerau ~	770	30	20	Fünftes Gymnasium	gepl. SZ Höttingerau	gepl. EKZ	x
IBK- Innenstadt ~	13600	8040	2300	UNI, HTL, 3 Gymn., 1HS		Tyrol, Sillpark u.a.	Klinik
Pauluskirche ~	6930	3380	90	1 Gymnasium, 1HS	SZ Reichenau	x	x
Schützenstraße -	8470	3800	190	1 HS,	SZ, Hallenbad O-Dorf	x	x
Rum ~	630	240	60	x	x	Metro, Interspar	x
ThaurZollfreizone +	30	20	30	x	x	div. Großhändler	x
Hall+	3770	1650	260	2 Gymnasien, 1HS, FS	Freibad Hall, Kurhaus	Altstadt	x
Summe	38760	19230	3070				
Verl... Krankenhaus +	1190	510	30	UMIT, HAK	x	x	KH
EW...	Einwohner						
WHG	Wohnungen						
ARST	Arbeitsstätten						
HS	Hauptschule						
FS	Fachschule						
HTL	Höhere Technische Lehranstalt						
SZ	Stadteilzentrum						
HAK	Handelsakademie						
KH	Krankenhaus						
EKZ	Einkaufszentrum						
x	nicht vorhanden						

Die Vorzeichen bei den Bereichsbezeichnungen bedeuten:

- + starkes Siedlungswachstum möglich
- ~ örtlich begrenztes Wachstum, sonst gleich bleibend
- kein Wachstumspotential

Zum Vergleich wurde noch der Beginn der Verlängerungsstrecken nach Westen und Osten dargestellt.

Bedingt durch deren geringere Haltestellenzahl ist der Einzugsbereich der ÖBB um die fünf bestehenden Stationen im Planungsgebiet der Regionalbahn ca. 10000 Einwohner groß.

Der direkte Einzugsbereich der ÖBB wächst durch die Regionalbahn/ÖBB-Strecken – Synergie auf ca. 40000 Einwohner an. Diese Vergrößerung findet statt, wenn man die ÖBB/Regionalbahn - Wegeketten als eine Einheit betrachtet (siehe dazu „Trassenverlauf“).

Wie der tabellarische Überblick zeigt, wirkt die Regionalbahn im Abschnitt Technik-Hall als Schullinie, während Freizeitziele und Einkaufsziele auf der ganzen Strecke verteilt sind.



4.2. Grundlagen zur Anordnung der Haltestellen

Aus Sicht der Raumplanung ist es notwendig, die Regionalbahn klar zu positionieren. Die folgenden Analyse wurde an diesem Bild orientiert:

- Die Regionalbahn ist ein leistungsfähiges Verkehrsmittel, das zwischen dem Angebot der ÖBB und dem Angebot von städtischen und regionalen Buslinien angesiedelt ist.
Der Talraum um Innsbruck ist faktisch so breit, dass zwei bis drei Haupt – ÖPNV -Achsen in Ost-West-Richtung notwendig sind, um diesen Raum so zu erschließen, dass der bequeme Zugang zum ÖPNV ohne Auto möglich ist.
- Die Regionalbahn ist Zubringer zur ÖBB.
Mit der Regionalbahn vergrößert sich der unmittelbare Einzugsbereich der ÖBB-Strecke um ein Vielfaches. Insbesondere bei Pendlerbewegungen vom Zentralraum nach außen oder umgekehrt ist diese Vergrößerung des Einzugsbereichs wichtig, da die Regionalbahn damit auch für den Stadtverkehr Beziehung anbietet, die bis jetzt überwiegend regionalen Busverbindungen vorbehalten sind.
- Die Regionalbahn ist eine „Mittelstreckenverbindung“ im Ballungsraum.
Von Völs direkt nach Hall zu fahren ist nicht der Verwendungszweck dieses Verkehrsmittels. Die Regionalbahn soll vielmehr Teil von Wegeketten verschiedenster öffentlicher Verkehrsmittel sein, z.B. wie auf Wegen Telfs – Technik oder Hall/Kurhaus – Schützenstraße oder Hatting – Hall/Kurhaus.
- Die Regionalbahn soll verkehrswirksam und damit raumwirksam werden.
Man kann natürlich unterstellen, dass die potentiellen Fahrgäste im Einzugsbereich nur eine Möglichkeit der Entwicklung darstellen. Da jedoch der ÖPNV-Nutzer das nächstliegende Verkehrsmittel nutzen wird, ist gerade dieser Punkt ursächlich mit der raumplanerischen Dimension verwoben. Die raumplanerische Bewertung befasst sich daher mit der Frage, wie naheliegend im räumlichen Sinn die Regionalbahntrasse nun wirklich ist. Wenn der ÖPNV den Fahrgast nicht in seinem privaten Lebensumfeld abholt, dann wird er das Angebot selten, i.d.R. nie, nutzen.

Als Datengrundlagen dienten dabei:

- Volkszählungsdaten 2001 und 1991;
- Adressverortung;
- Luftbilder;
- Angaben zur Lage der Haltestellen gem. beauftragtem Planer;
- Wegenetze um Haltestellen (eigene Erhebungen, vereinfacht anhand von Luftbildern);



4.3. Ergebnisse der Datenauswertung für die Haltestellenanordnung

- Ermittlung des tatsächlichen Einzugsbereichs der Regionalbahn bezogen auf die Wegenetze zu den Haltestellen;
- Ermittlung potentieller Fahrgäste im tatsächlichen Einzugsbereich;
- Ermittlung der möglichen Reduktion des Einzugsbereichs durch ÖBB-Bahnhöfe;
- Erläuterung von Verbesserungsvorschlägen zur Lage der Haltestellen;
- Erläuterung von Verbesserungsvorschlägen für das Fußwegenetz;
- Aussagen zur Dimensionierung von Bike&Ride- sowie Park&Ride-Anlagen;
- Empfehlung sonstiger raumplanerische Maßnahmen, die die Wirkung der Regionalbahn verbessern.

4.4. Vorgangsweise

Für die Einzugsbereiche der Regionalbahn wurden die 600 m - Einzugsbereiche herangezogen. Da bei derartigen Distanzen der Wegverlauf ein maßgebender Faktor wird, wurde das Modell im Vergleich zur Vorstudie verfeinert. Zuerst wurden die Haltestellenstandorte anhand der Luftbilder verortet. Ausgehend von diesen wurden dann Wegenetze entlang von Gehsteigen und Fußwegen mit einer Wegelänge von 550 m gezeichnet. D.h., es wurde ausgehend von der Haltestelle der Wegverlauf bis zu 550 m Gehwegdistanz von der Haltestelle eingezeichnet. Naturgemäß können so bei schlecht erschlossenen Gebieten in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Lücken entstehen. Ein solcher Bereich ist für Fußgänger schlechter durchlässig (*manchmal wird als Maß für die Durchlässigkeit eines Gebiets die Blockgröße, also die Engmaschigkeit des Straßenrasters angegeben*).

Um diese Wege herum wurden anschließend Pufferflächen mit einer beidseitigen Tiefe von 50m (zwei durchschnittliche Parzellentiefen) angelegt.

Somit entsteht ein 550 m + 50 m Einzugsbereich der Haltestellen bezogen auf das tatsächlich gegebene Wegenetz.



Das obige Bild zeigt die Haltestelle Schützenstraße der Regionalbahn. Blaue Linien stellen die Wegverläufe dar, die vom Luftbild eindeutig als Verbindungswege identifiziert werden konnten.



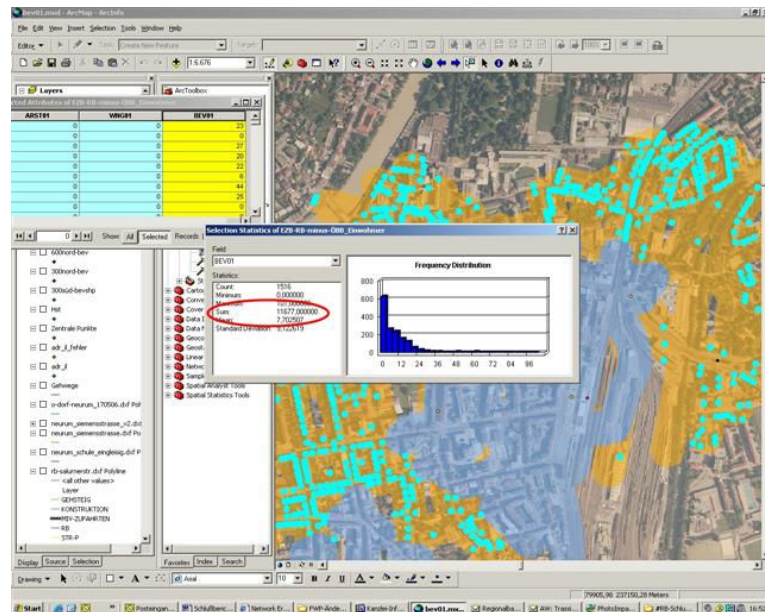
Die so ermittelten Einzugsbereiche wurden nach Regionalbahn- und ÖBB- Haltestellen unterschieden, um schließlich die reduzierten Einzugsbereiche der Regionalbahn zu erhalten.



Hier sieht man z.B. die Überlagerung des Einzugsbereichs des Innsbrucker Hauptbahnhofs (blau) mit den Einzugsbereichen der Regionalbahnhaltestellen Sillpark, Triumphpforte, Anichstraße und Klinik (orange). Die Abgrenzung dieser Einzugsbereiche wurde dann herangezogen, um die Adressen herauszufiltern, die sich innerhalb der Einzugsbereiche befinden.



Nun ist es möglich durch die Verknüpfung von Adressen und Bevölkerungszahl für jeden Einzugsbereich oder beliebigen Abschnitt davon die Zahl potentieller Fahrgäste zu ermitteln.



Verbesserungsvorschläge zur Lage der Haltestellen wurden überall dort gemacht, wo sich offensichtlich die Durchlässigkeit des Umfeldes für den Fußgängerverkehr durch eine bloße Lageveränderung verbessern lässt. Das zeigt sich in der Regel dort, wo Wegenetze nicht in rechtem Winkel an die ÖPNV-Achse anbinden können. Ideal wäre demnach natürlich die Anordnung einer Haltestelle möglichst nahe an Straßenkreuzungen, da somit vier Hauptrichtungen unmittelbar von der Haltestelle erreichbar sind. Solche Lösungen sind zwischen Straßenkreuzungen überall dort technisch möglich, wo unmittelbar von der Haltestelle Fußwege ins „Hinterland“ führen.

Die Dimensionierung von P&R-Anlagen ist eine Frage des großräumigen Einzugsbereichs. Daher wird hier davon ausgegangen, dass P&R-Anlagen für den mIV nur an einzelnen Schlüsselstellen der Strecke anzuordnen sind, während „P&R-Anlagen“ für den Radverkehr (Bike&Ride) auch an den anderen Stationen vorzusehen sind.

Zu den sonstigen raumplanerischen Maßnahmen zählen die Steuerung der künftigen Siedlungsentwicklung im Hinblick auf den Trassenverlauf und die Standortattraktivität für punktuelle Vorhaben (z.B. Schulzentren, Freizeitzentren u.ä.).



4.5. Völs

Wie dieser Lageplan zeigt, fallen die Einzugsbereiche der Stationen von Regionalbahn und ÖBB-Bahnhof in Völs zusammen. Es handelt sich bei dieser Station um einen vorwiegenden Umsteigestation Regionalbus-Regionalbahn- ÖBB und umgekehrt. Das ca. 1100 Einwohner große Einzugsgebiet allein begründet diese Station (bzw. den vorläufigen Endpunkt) nicht.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht müsste die Regionalbahntrasse bis zur Völserseesiedlung führen um weitere 2400 Einwohner zu erreichen.

Natürlich darf nicht vergessen werden, dass im 600 m - Einzugsbereich des ÖBB-Bahnhofes nahezu das gesamte Cyta-Areal liegt.



Als Folge der Diskussion trassierungstechnischer Probleme (Regionalbahnunterführung unter ÖBB -Bahnhof) ist zuzustimmen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Unklarheit darüber, wann eine Verlängerung der Regionalbahn bis Zirl oder zumindest Kematen möglich sein wird) die Anordnung der Endstation im Bereich des Kreisverkehrs südlich des M-Preis-Lagers naheliegend ist, um sowohl Umsteigbeziehungen zur ÖBB als auch die Erreichbarkeit des Cyta vom westlichen Innsbruck aus zu verbessern.



Anforderungen an die (nach gegenwärtigem Stand unterirdisch zu errichtenden) Station:

- Anbindung an die ÖBB-Unterführung ohne unnötige Niveauunterscheide (keine Gegensteigungen);
- ständige Begehrbarkeit der Unterführung auch für Wege von Völs zum Cyta;
- Bike&Ride-Plätze (in max. 150 m Entfernung zur Regionalbahnstation) deren Ausmaß in Relation zum Einzugsbereich von ÖBB - Bahnhof als auch Völserseesiedlung (also auf Basis von 3500 Einwohnern) sowie dem gesteigerten Bedarf durch die ÖPNV-Verbindung Völs –Technik steht (am besten durch Ausbau der bestehenden Anlage beim ÖBB-Bahnhof);
- kein Ausbau der Park&Ride-Anlagen für den mIV. Dies darf erst im Bereich Kematen oder Zirl an den ÖBB-Stationen geschehen. Vergrößerte Parkplatzflächen am Völser Bahnhof könnten nämlich den Weiterbau der Regionalbahn nach Westen in Frage stellen und würden zudem den innerörtlichen mIV zum Bahnhof verstärken.

Verbesserungen am Wegenetz:

- evt. geringfügige Verbesserungen des innerörtlichen Wegenetzens in Völs - Dorf

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Keine Siedlungsausweitungen westlich der Völserseesiedlung (dzt. in den Örtlichen Raumordnungskonzepten (ÖRK's) von Kematen und Völs mit Ausnahme der Gärtnereien auch nicht vorgesehen);
- Zusätzlicher Nutzen für die Raumentwicklung könnte entstehen, wenn im Bereich des M - Preismarktes beim Cyta eine weitere Regionalbahnhaltestelle (Hst.-Abstand ca. 350 m) geschaffen wird. Dadurch werden innerörtliche Verkehrsbedürfnisse zwischen Völs und Cyta abgedeckt. Aus raumordnungsfachlicher Sicht dürfte diese aber erst bei der Verlängerung der Trasse zur Völserseesiedlung wirklich zum Tragen kommen.
- Trassensicherung entlang der Aflingerstraße durch Sicherstellen der Freihaltung der Flächen zwischen Bau- und Straßenfluchtlinien (diese liegt ohne Trassenverordnung ausschließlich im Ermessen der Gemeinde Völs).



4.6. Innsbruck

Im Raum Innsbruck erreicht die Regionalbahntrasse direkt im 600 m Einzugsbereich ca. 29600 Einwohner. Im Stadtzentrum gibt es dabei durch die engen Haltestellenabstände überlagerte Einzugsbereiche, die an dieser Zahl jedoch nichts ändern. Die Reduktion der Einzugsbereiche durch die ÖBB - Stationen Hötting, Westbahnhof, Hauptbahnhof wurde bereits berücksichtigt.

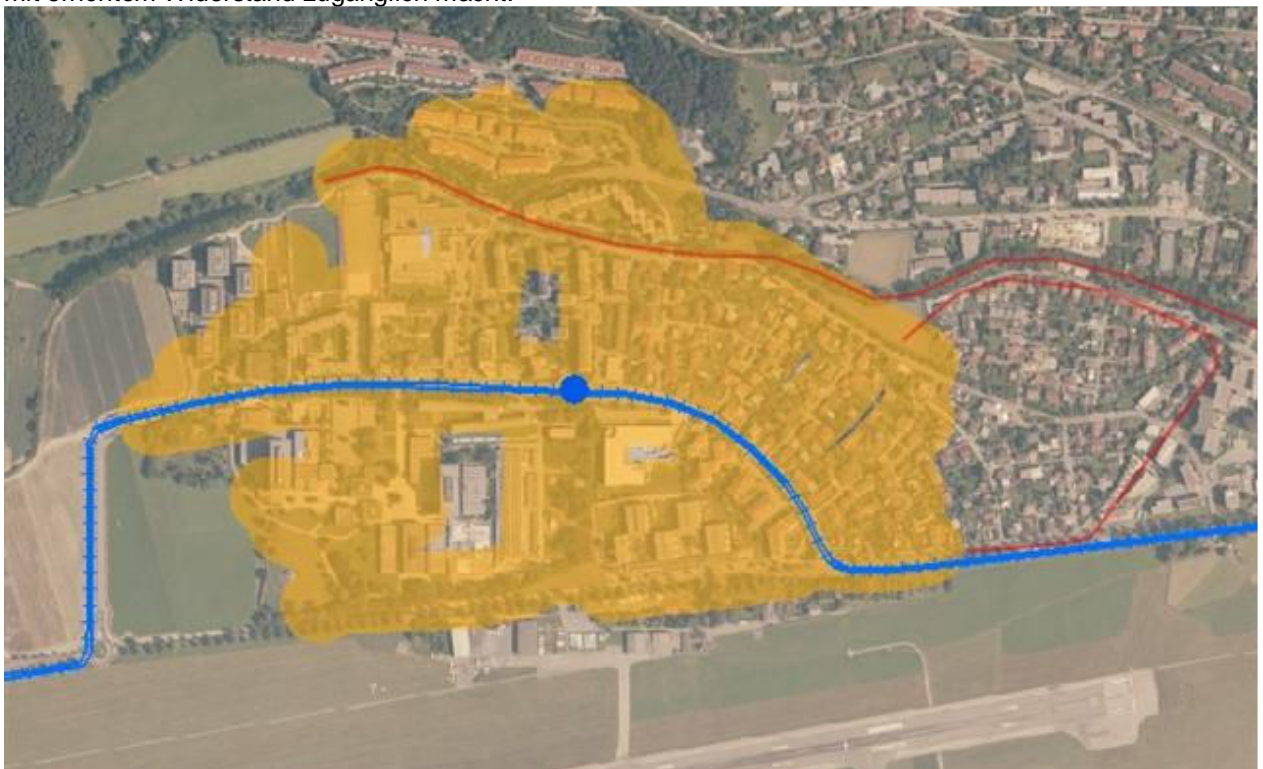
Eine reine Umsteigstation ist dabei der ca. 2700 Einwohner große direkte 600 m - Einzugsbereich des Hauptbahnhofes.

Im Bereich Hötting (ÖBB) bzw. Höttingerai (Regionalbahn) besteht eine Überlagerung der Einzugsbereiche. Durch den derzeitigen Abstand beider Stationen (ca. 400 m auf informellen Wegen) voneinander kann jedoch nicht von einer Umsteigstation gesprochen werden. Dazu müsste die ÖBB - Station nach Norden verschoben werden.

Im Folgenden von Westen beginnend die einzelnen Einzugsbereiche bzw. Einzugsbereich-Cluster untersucht:

4.6.1. Technik

Der ca. 3400 Einwohner große Einzugsbereich um die Haltestelle zeigt ein gut durchlässiges Erschließungssystem. Das markante „Loch“ ist durch das Technik-Areal bedingt, das jedoch eine innere Erschließung (die gegenwärtig allgemein zugänglich ist) aufweist. Bei diesem Einzugsbereich darf nicht vergessen werden, dass entlang der gestrichelten Linie ein Niveaubruch besteht, der Teile des Bereichs nur mit erhöhtem Widerstand zugänglich macht.





Die im Rahmen der Trassenfindung diskutierte Variante einer Station südlich der Technik hätte zur Folge, dass das Wegenetz der Technik jedenfalls als klar erkennbarer öffentlicher Raum durchgängig gemacht werden muss.

Anforderungen an die Station:

- Schaffung von Bike&Ride-Plätzen auf Basis des ca. 4000 Einwohner großen Einzugsbereiches im Talboden sowie anschließender Flächen der Lohbachsiedlung (siehe Markierung oben).

Verbesserungen am Wegenetz:

- klare Wegführung zur Berufsschule durch die Lohbachsiedlung.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

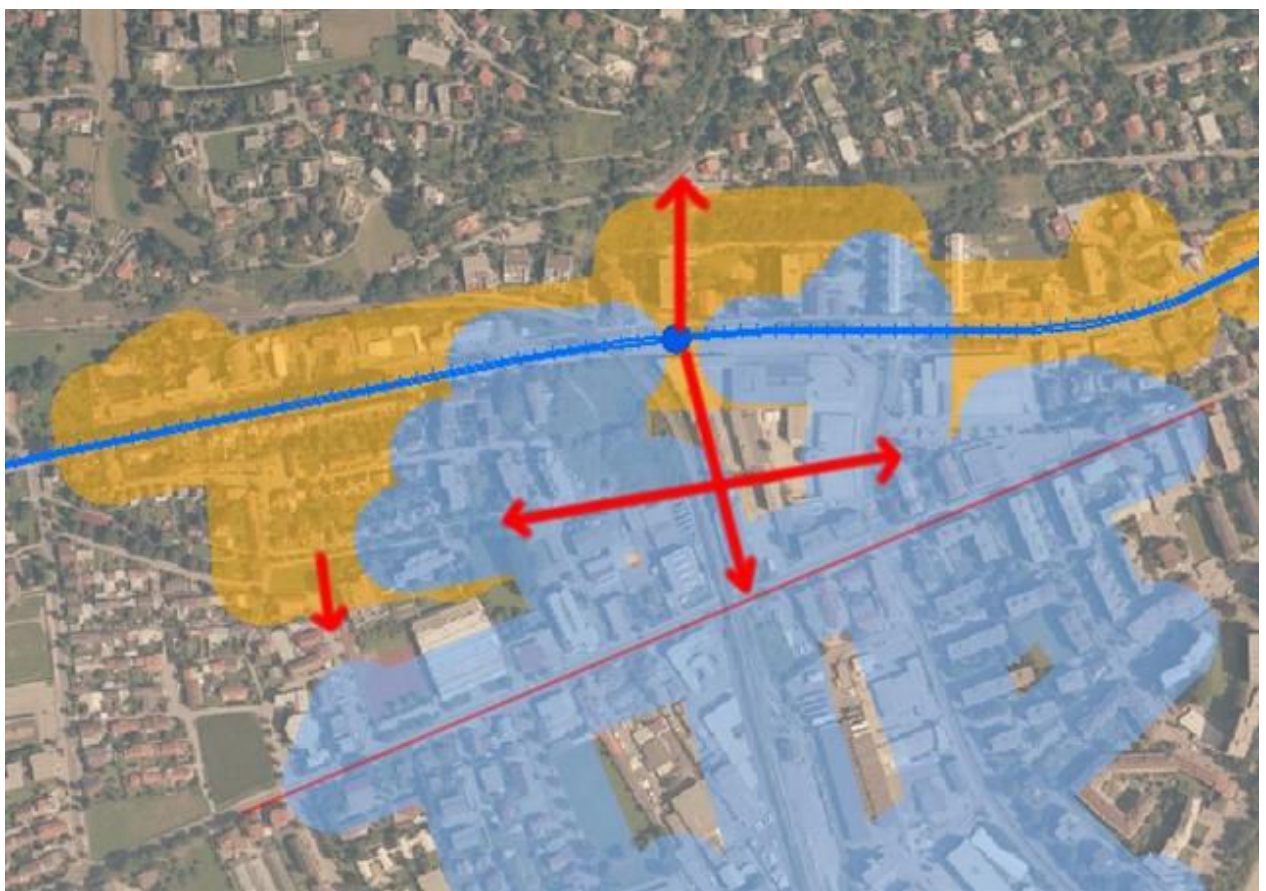
- Ausrichten der Siedlungsgrenzen nach den (hier nicht erfassten) Einzugsbereichen der Stationen der Straßenbahn, da die Straßenbahnlinie O in Richtung Technik West und Allerheiligenhöfen weitere potentielle Einzugsbereiche für die Regionalbahn aufschließt.
- Notwendigkeit zur Schaffung einer weiteren Station der Regionalbahn in Kranebitten (ca. 1000 Einwohner Einzugsbereich) ist raumordnungsfachlich naheliegend.



4.6.2. Höttingerau

Der Einzugsbereich wird durch die ÖBB - Station Hötting auf ca. 750 Einwohner eingeschränkt. Da jedoch deren räumlicher Zusammenhang, wie bereits eingangs erwähnt, nicht auf der Hand liegt, ist davon auszugehen, dass nördlich des Fürstenweges (punktierter Linie) weitere 1000 Einwohner diesem Einzugsbereich zuzuordnen sind.

Da hier künftig ein großes Stadtteil- und Schulzentrum errichtet werden soll, ist die Funktion der Haltestelle vor allem als Zielhaltestelle zu verstehen.



Anforderungen an die Station:

- Schaffung von Bike&Ride-Plätzen auf Basis des ca. 2000 Einwohner großen Einzugsbereiches im Talboden sowie anschließender Flächen der Lohbachsiedlung (siehe Markierung oben);
- ausreichende Bahnsteigbreiten vorsehen, da diese Station einerseits durch Schüler andererseits durch Besucher des Stadtteilzentrum stark frequentiert wird;
- möglichst direkte Wege von der Haltestelle über die Straße nach Süden; auch wenn es aus verkehrstechnischer Sicht kritisch gesehen wird, erscheint aus raumordnungsfachlicher Sicht die Anordnung der Strecke in diesem Abschnitt in Seitenlage durchaus sinnvoll; für die Mittellage spräche allerdings eine bessere Anbindung von Hötting im Bereich Sonnenstraße (s.u.).



Verbesserungen am Wegenetz:

- Direkte Wegverbindung über die Hangkante zur Sonnenstraße;
- ÖBB-parallele Rad/Fußwege zum Fürstenweg;
- Durchbindung der Rad - und Fußwegachse in West-Ost Richtung unter ÖBB;
- direkte Fußwegverbindung von der Gießensiedlung zur Reimmichlgasse.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

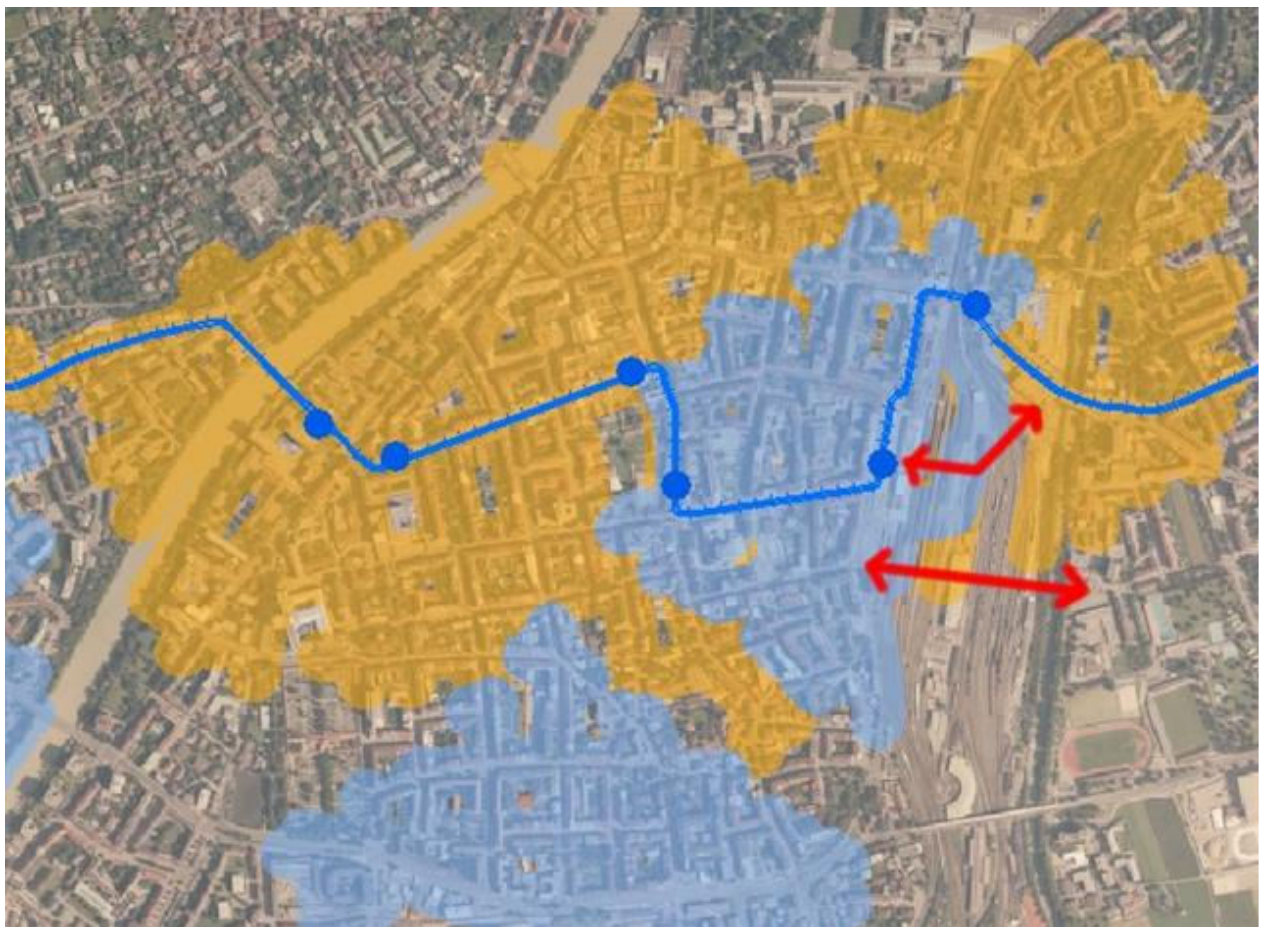
- Im Rahmen der Planung des Stadtteil- und Schulzentrums ist es möglich, wesentliche Teile der hier angesprochenen Verbindungsachsen (s. Verbesserungen im Wegenetz) sicherzustellen. Diese müssen natürlich allgemein öffentlich zugänglich sein.



4.6.3. Innenstadt (Haltestellen Klinik – Triumphpforte – Hauptbahnhof - Sillpark)

Der ca. 10100 Einwohner große Einzugsbereichbereich Innenstadt ist auf 5 Haltestellen verteilt. Während die Stationen Sillpark und Triumphpforte durch die Einzugsbereiche des Hauptbahnhofes und des Westbahnhofes tlw. überlagert werden, ist der Hauptbahnhof (an sich 2700 Einwohner großer Einzugsbereich) selbst eine reine Umsteigestation.

Relativ unbeeinflusst von Einzugsbereichen übergeordneter Verkehrsträger bleiben Anichstraße und Klinik. Es ist also davon auszugehen, dass die Station Klinik (als Ziel und als Quelle) ein besonderer Frequenzbringer für die Regionalbahn sein wird.





Im Folgenden wird auf die einzelnen Stationen des Innenstadtbereichs eingegangen:

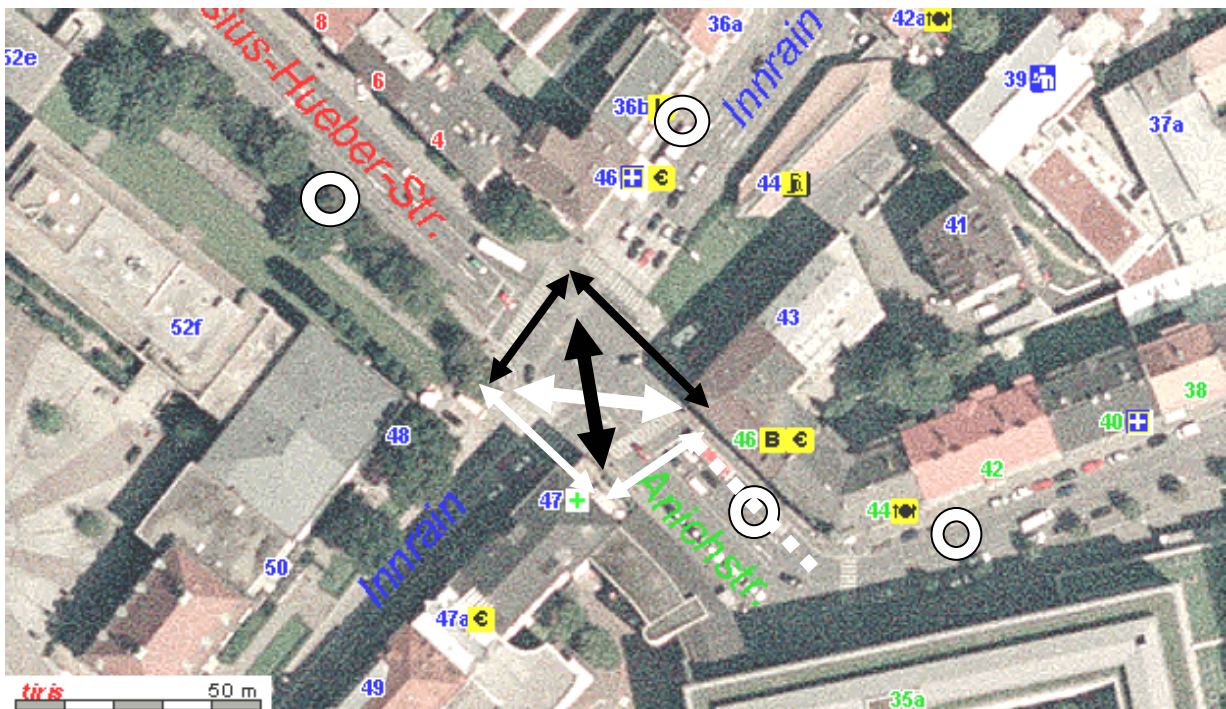
Klinik

Anforderungen an die Station:

- Ausreichende Bahnsteigbreiten vorsehen, da diese Station einerseits durch Klinikbesucher andererseits durch Studenten stark frequentiert wird;
- Ein Haltestellenbereich für beide Fahrtrichtungen; derzeit sind die Haltestellen nach Fahrtrichtung getrennt (stadteinwärts Klinik, stadtauswärts Rampe Uni-Brücke). Das ist aufgrund verkehrstechnischer Rahmenbedingungen der gegenwärtige Stand. Es sind daher besondere Anforderungen an das verbindende Wegenetz zu stellen (v.a. für Umsteigebeziehungen in Gegenrichtung, wie z.B. Flughafen – Technik oder in gleicher Richtung, wie z.B. Pauluskirche - Höttinger Auffahrt);
- Bike&Ride-Möglichkeiten für „Zweiträder“ im Klinikareal vorsehen.

Verbesserungen am Wegenetz:

- Ausreichend lange Ampelphasen für Fußgängerquerungen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Knoten zu einer wichtigen Umsteiganlage entwickelt (bzw. das schon derzeit ist). Die Wahrscheinlichkeit wird damit höher, dass die Schutzwege auch außerhalb der Ampelphasen von Fußgängern gequert werden, da ansonsten die Umsteigemöglichkeiten gar nicht wahrgenommen werden können.





Im Wesentlichen geht es darum, die mit Ringen gekennzeichneten Haltestellen für Fußgänger möglichst konfliktfrei zu verbinden. Es sollte hier der Bau einer Fußgängerunterführung, insbesondere zur Ermöglichung von Diagonalverbindungen, in Erwägung gezogen werden.

- Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten für den zu erwartenden Fußgängerverkehr entlang der Haltestellen und auf den Verbindungswegen dazwischen (v.a. im weiß punktierten Bereich).

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Es scheint noch immer so, dass das Zusammenfassen beider Regionalbahnhaltestellen im Bereich der Uni-Brücken-Rampe die beste Lösung für eine Umsteigestation wäre. Aber auch ein Zusammenfassen der Stationen in der westlichen Anichstraße (Konflikt mit Notaufnahme der Klinik?) wäre besser als die jetzige Lösung, da bei diesen beiden Varianten jeweils nur einer der schwarz markierten Schutzwege stärker belastet wird.



Anichstraße

Anforderungen an die Station:

- Diese Station wurde bereits fertiggestellt. Daher werden hinsichtlich Ausführungsqualität hier keine Ergänzungen vorgeschlagen;
- Die hier bereits ausgeführte Überdachung wurde stellenweise kritisiert. Für den Fahrgast wäre sicher eine längere Überdachung wünschenswert. Die Formensprache der leichten Stahlblechfaltkonstruktion wird aber an sich als zweckmäßig und dem Umfeld verträglich angesehen. Die historischen Fassaden werden mit anderen Konstruktionen zu brutal abgedeckt.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Die direkte Passage ins Rathaus entspricht dem Ziel möglichst kurzer Fußwege zu den Stationen zu schaffen. Eine Verlängerung der Achse nach Süden könnte künftig interessant werden.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Die Straßenbahnstrecke durch die nördliche Maria-Theresien-Straße sollte erhalten werden, um eine hohe Betriebssicherheit des Straßenbahnnetzes (Umleitungsmöglichkeiten) zu gewährleisten. Diese ist auch im Rahmen des Projekts „Fußgängerzone“ des Büros AWG möglich. Lediglich der geplante Brunnen (Reflexionsbecken) südlich der Annasäule müsste angepasst werden. Rillenschienen können mit befahrbaren Gummiprofilen verschlossen werden und sind so kein Hindernis für Fußgänger und v.a. Radfahrer.

Triumphpforte

Anforderungen an die Station:

- Bike&Ride-Möglichkeiten vor allem für das engere Wohnumfeld.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Der westliche Gehsteig der Maria-Theresien-Straße ist ebenso wie der nördlichen Gehsteig der Maximilianstraße zu schmal. Augenscheinlich muss man in Stoßzeiten auf der Parkspur bzw. Fahrbahn gehen. Hier sind Verbreiterungen des Gehsteigs um ca. 1 m jedenfalls erforderlich.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Der Zusammenschluss der Tiefgaragen „Landhausplatz“ und „Casino“ ist weiterhin wünschenswert, da so die Zu- und Abfahrten entwirrt bzw. reduziert werden könnten. Von der Salurnerstraße aus sollte ein Links-Rechtsabbiegen in die Wilhelm-Greilstraße ebenso wie das Ausfahren aus dieser Straße für den mIV nicht mehr möglich sein.



Hauptbahnhof

Anforderungen an die Station:

- Diese Station wurde bereits fertiggestellt. Daher werden hinsichtlich Ausführungsqualität hier keine Ergänzungen vorgeschlagen.
- Es wird allerdings notwendig sein bei Realisierung der Radwegbrücke (zwischen Anzengruberstraße und Heiligeiststraße über das Bahnhofsgelände) hier in ausreichendem Maß Bike&Ride-Plätze vorzusehen. Für die Dimensionierung der Stellplatzflächen ist als Grundlage die Bevölkerungszahl des neuen Stadtteils „Tivoli“ heranzuziehen. Teile dieses Bike&Ride-Aufkommens könnten aber auch zur Station Sillpark geführt werden.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Es ist zu erwarten, dass sich bei entsprechendem Fahrgastzuwachs durch Regionalbahn und VVT / ÖBB-Taktverkehr die Frequentierung der Fußwegachse Bahnhof – Boznerplatz (über die Raiffeisenpassage) erhöht. Diese Entwicklung ist allein mit oberirdischen Wegführungen auf die Dauer nicht mehr beherrschbar. Daher ist mittelfristig die Weiterführung der ÖBB-Hauptunterführung geradewegs in die Raiffeisenpassage und u.U. die Weiterführung der südlichen ÖBB-Unterführung in die Salurnerstraße (Platzproblem – südliche Gehsteigbreite?) notwendig.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Mit einer Weiterführung der ÖBB-Hauptbahnsteigsunterführung nach Osten könnte eine Direktverbindung in Richtung Leipzigerplatz und Sillpark entstehen. Dies könnte langfristig notwendig sein, um die Achse Hauptbahnhof - Sillpark vom Kurzstreckenzubringerverkehr zu Linien, die den Hauptbahnhof nicht anfahren, zu entlasten. Der Hauptbahnhof bekäme so einen West- und Osteingang und einen regelmäßig abgegrenzten direkten Einzugsbereich.



Sillpark

Anforderungen an die Station:

- Derzeit ist der Sillpark nach Aussagen der IVB eine der am stärksten frequentierten Haltestellen im Stadtnetz. Darüber hinaus ist lt. Taxifahrerinnung auch die Zahl von angeforderten Taxifahrten im Bereich Sillpark außerordentlich hoch. Das macht die Station zur wichtigsten ÖPNV-Drehscheibe am Osteingang der Innenstadt;
- ausreichende Bahnsteigbreiten, da diese Station einerseits durch EKZ-Besucher andererseits durch Linien-Umsteiger stark frequentiert wird;
- Überdachung der gesamten Bahnsteiglänge mit Konstruktionen, die die Fußgängerverkehrsflächen nicht verstellen oder unübersichtlich machen;
- Schutzwegquerungen an beiden Enden der Station;
- Bike&Ride-Plätze (s. Hauptbahnhof).

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Zügige Fußwegverbindung zwischen Sillpark und Ing. - Etzelstraße sichern (dzt. sind die Wartephasen zu lang und zwingen Umsteiger zu diagonalen Querungen).

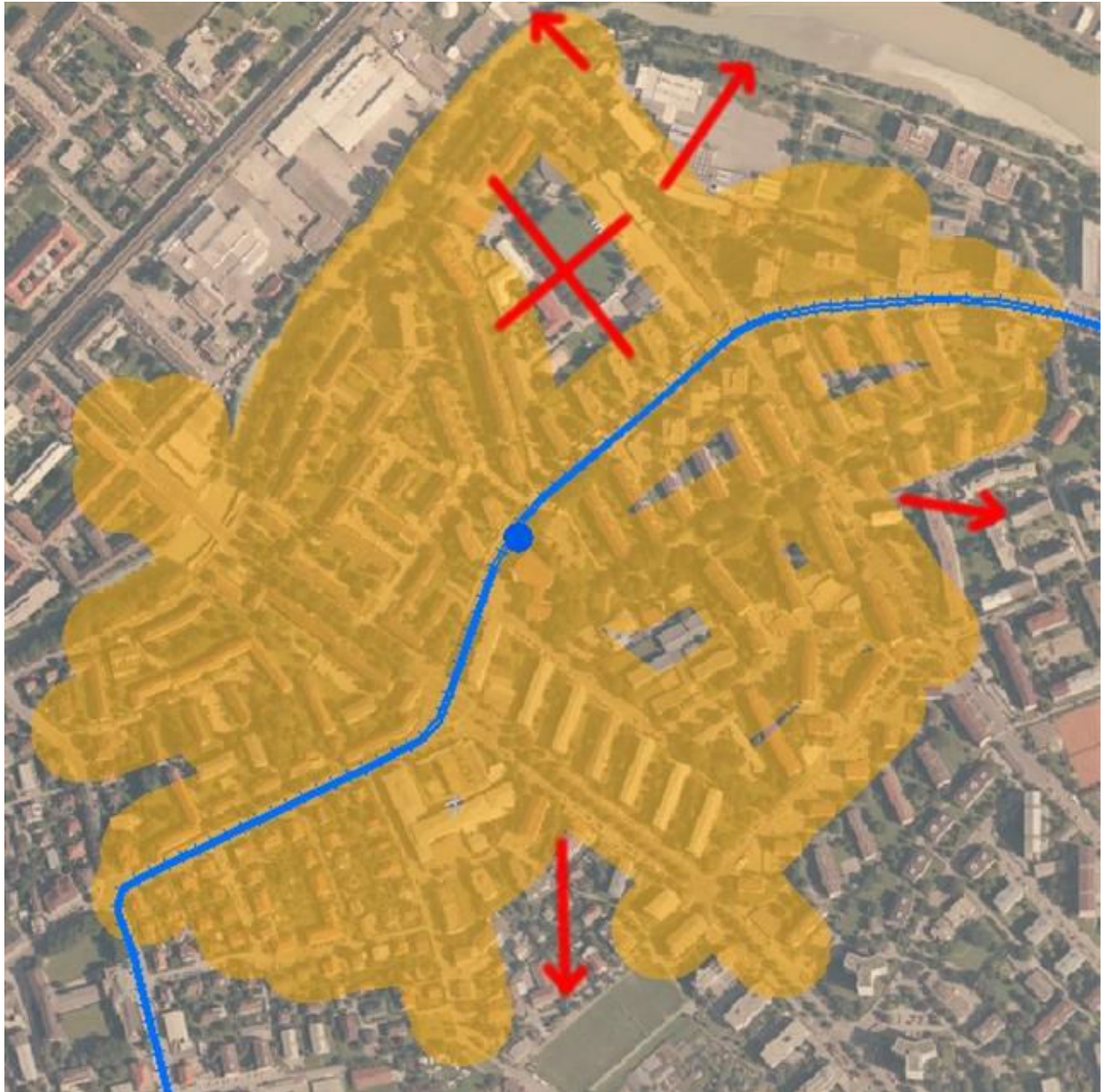
Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Für den Bereich Sillpark wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet, die im Vorfeld analysiert wurden (s. Chronologie).



4.6.4. Pauluskirche

Der beinahe 7000 Einwohner große Einzugsbereich um die Pauluskirche herum wird auch künftig noch durch die Verbauung des Loden-Areals wachsen.



Der Einzugsbereich weist vor allem in den alten Wohngebieten Pradls und der Reichenau eine gute Durchlässigkeit auf. Lediglich im Bereich südlich des Reithmannngymnasiums und in der General-Eccher-Kaserne ist diese Durchlässigkeit noch nicht gegeben. Im Bereich des Loden-Areals wird sie jedoch gegenwärtig gerade sichergestellt.



Anforderungen an die Station:

- Ausreichende Bahnsteigbreiten, da diese Station einerseits durch Schüler, andererseits durch Linien-Umsteiger stark frequentiert wird und zudem das Umfeld dieser Station neben der Hst. Schützenstraße die höchsten Bevölkerungsdichten aufweist.
- Bike&Ride-Plätze vor allem für die Einwohner der südlichen Reichenau.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz

- Durchlässigkeit des Kasernengelände sichern;
- Fußwegverbindung zum Inn durch Loden-Areal (dzt. in Ausführung);
- Sillbrücke im Innmündungsbereich um den Saggen zu erreichen (lt. Stadt geplant)
- ggf. Verbesserung des öffentlich durchgängigen Wegenetzes in den punktiert gekennzeichneten Bereichen.

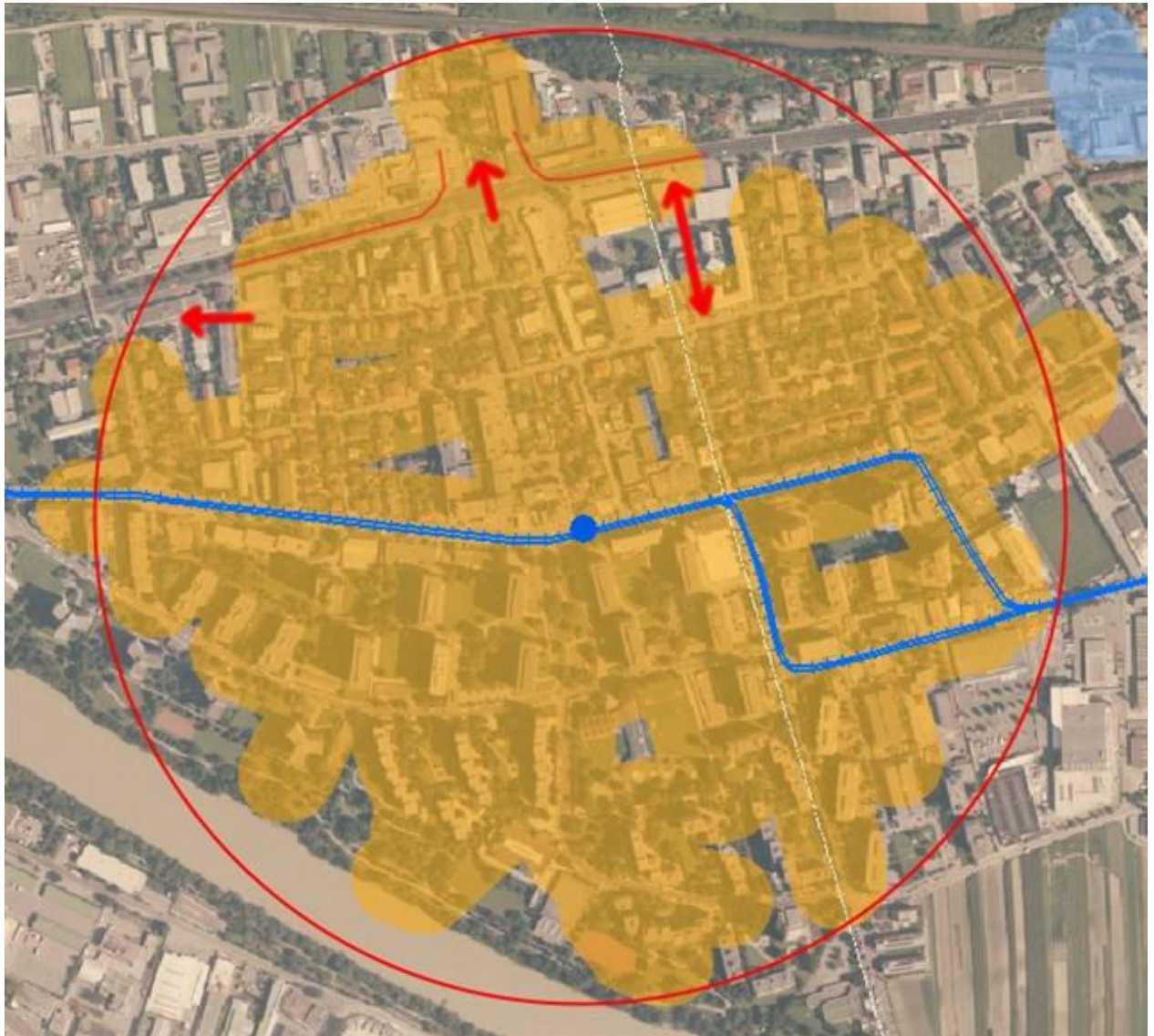
Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Im Bereich des Loden-Areals sowie bei einer Nachnutzung der Kaserne ist es grundsätzlich möglich, Ersatzparkplätze zu schaffen, die bei der Führung der Trasse in der Reichenauerstraße auf eigenem Gleiskörper verloren gehen. Dies wurde auch anlässlich der Flächenwidmungsplanänderung für das Loden-Areal angeregt.



4.6.5. Schützenstraße

Im 600 m - Einzugsbereich um die Station Schützenstraße wohnen ca. 8400 Einwohner.



Wie der Überblicksplan zeigt, kommt der Einzugsbereich einer kreisförmigen Ausdehnung durch die gute Durchlässigkeit der Siedlungsgebiete sehr nahe. Lediglich im Bereich der Hallerstraße sieht man die Zäsur durch deren Grenzwirkung. Die mit dünnen Strichen abgetrennten Gebiete sind faktisch nicht mehr dem Einzugsbereich zuzurechnen, da man hier die Straße kaum queren kann.



Anforderungen an die Station:

Diese Station wird zusammen mit der Station Kerschbaumerstraße der Linie O eine wichtige Umsteigestation zwischen Straßenbahn und Regionalbahn werden. Dazu kommt die Mächtigkeit des Einzugsbereichs. Die gegenwärtig geplanten Schutz- und Gehwege berücksichtigen das.

- Ausreichende Bahnsteigbreiten und Überdachungslängen;
- Bike&Ride-Plätze vor allem für die Teile des Einzugsbereichs nördlich der Schützenstraße.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz

- Der Schutzweg bei der Abzweigung Hallerstraße - Dörrstraße bindet Teile des Gewerbegebiets nördlich der Hallerstraße an und sollte daher in ähnlicher Weise wie gegenwärtig der Bereich Rotadlerstraße angepasst werden;
- ggf. sind in den mit Pfeilen markierten Bereichen an der Hallerstraße punktuelle Fußweglückenschlüsse notwendig.

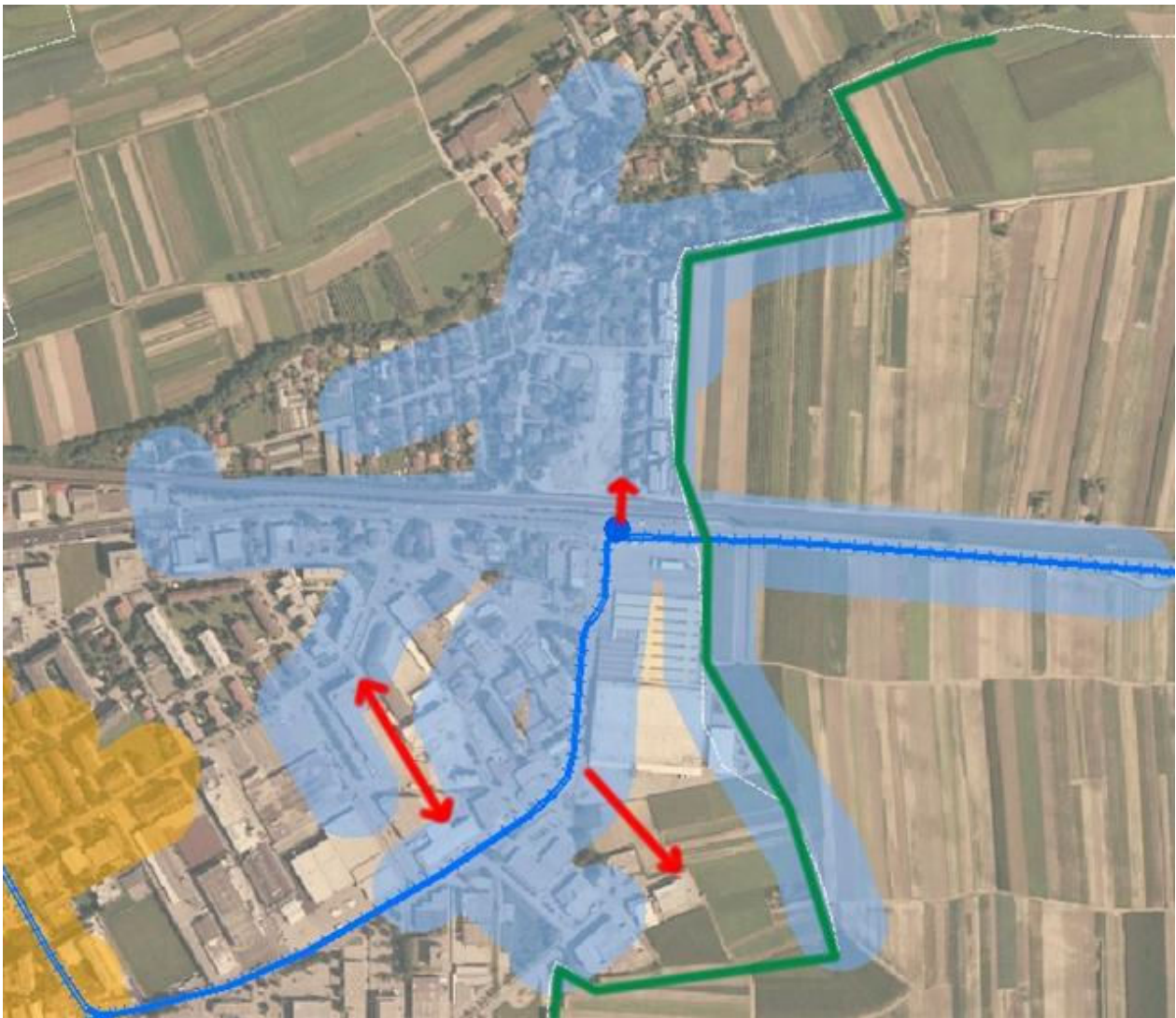
Sonstige raumplanerische Maßnahmen

- Das Olympische Dorf weist kaum Verdichtungspotential auf und kann daher als einer Art „Maximalgröße“ möglicher Einzugsbereiche gesehen werden. Sich mehr als ca. 8000 Einwohner im 600 m - Einzugsbereich einer Station zu erwarten, ist in Innsbruck kaum möglich.



4.7. Rum

Die 600 - 800 Einwohner großen Einzugsbereiche der Regionalbahnhalttestelle Rum und der ÖBB - Haltestelle wurden als ident angenommen. Berücksichtigt man die Zäsur der Hallerstraße so gibt es Verschiebungen der beiden Einzugsbereich um ca. 50 m. D.h., die ÖBB - Haltestelle bindet den Bereich im Dorf besser an, während die Regionalbahnhalttestelle von Neurum aus besser erreicht wird. Ähnlich wie in Völs handelt sich hier in erster Linie um eine Umsteigestation zwischen Regionalbahn und ÖBB.



Anforderungen an die Station:

- Kurze Wegstrecke zwischen den Zugängen der Bahnsteige der ÖBB und der Regionalbahn (jeweils unmittelbar nach Überquerung der Hallerstraße);
- Bike&Ride-Anlagen im Bereich des Metro v.a. für im Gewerbegebiet Arbeitende (Zweiträder);



- Witterungsschutz (die Station liegt am Siedlungsrand und ist daher Wind und Wetter stärker ausgesetzt als andere Stationen).

Verbesserungen am Wegenetz:

- Geplante Hallerstraßenunterführung im Bereich der Regionalbahnhalttestelle auch unter der ÖBB-Strecke bis zur nördlichen Seite dieser Strecke verlängern;
- Erhalten der alten Unterführung beim Gasthof Rumerhof, um Durchlässigkeit der Grenze „Hallerstraße“ zu gewährleisten;
- Im Fall der Auffüllung von Restflächen südlich des Metro Durchgangsachsen zumindest für Fußgänger sicherstellen (zwischen Metro und Steinbockallee ohne Umweg über die Mielestraße);
- Durchlässigkeit des Gewerbegebiets zwischen Serlesstraße und Steinbockallee verbessern (derzeit nur informelle Wegverbindungen).

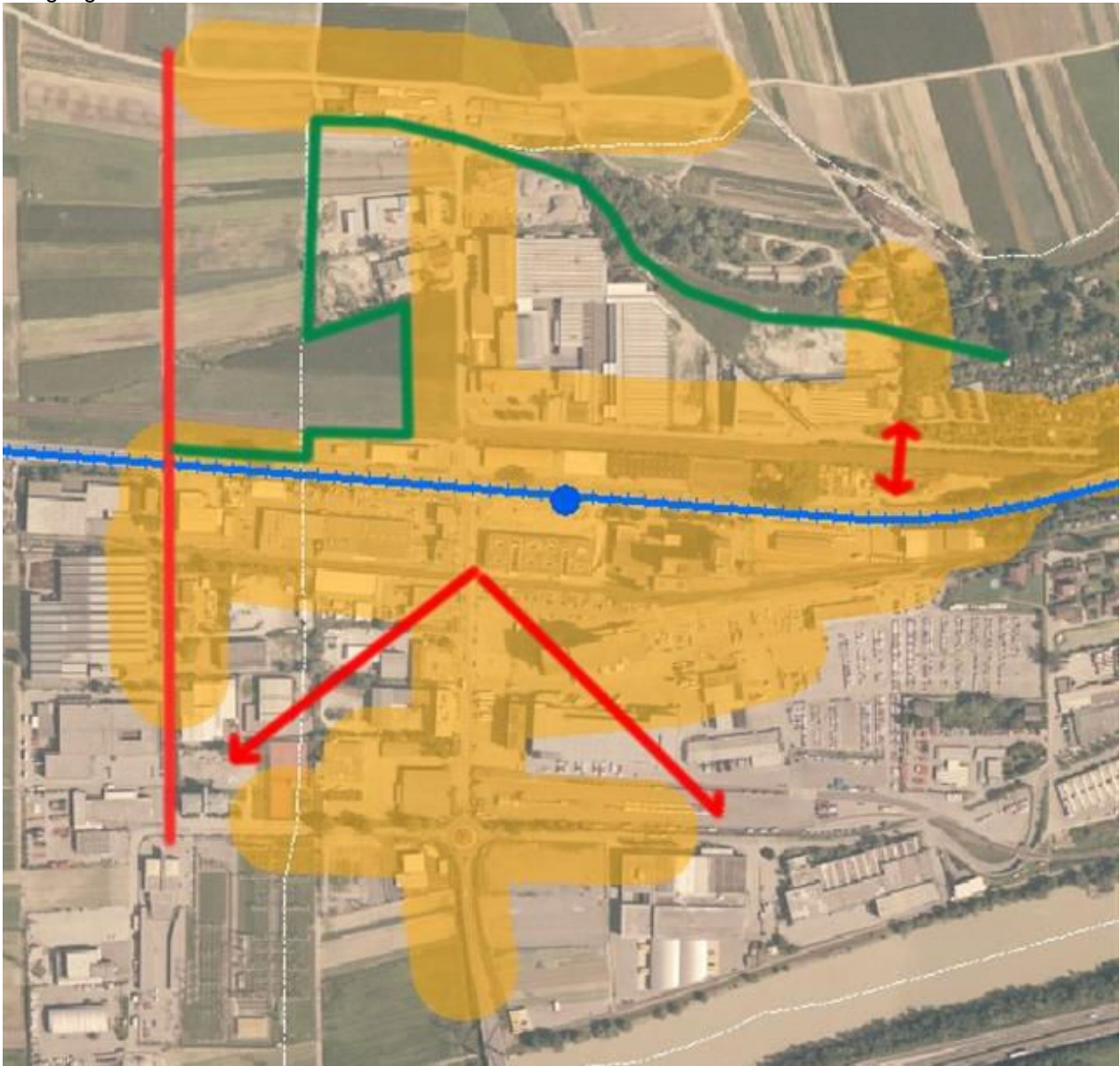
Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Die Regionalbahnhalttestelle Rum/Metro wird den Entwicklungsdruck auf die Freiflächen der Thaurer Felder östlich davon erhöhen. Festzustellen ist, dass diese in der Grünzone (siehe grüne Linie) liegen und zudem einen potentiellen Retentionsraum des Inn darstellen. Eine Vergrößerung des Einzugsbereichs ist hier also mittelfristig nicht zu erwarten, sondern lediglich durch weitere Verdichtung (v.a. im Gewerbegebiet) zu erreichen;
- Die im Metro durch benötigte Flächen zur Errichtung der Station verloren gehenden Parkplatzflächen können durch Schaffung von Parkdecks ausgeglichen werden. Damit wäre es auch möglich, eine Park&Ride-Anlage zu integrieren (besser sollte diese aber in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses Hall-West (also in der Station Zollfreizone) errichtet werden).



4.8. Thaur

Die Haltestelle Zollfreizone ist bezogen auf die Einwohnerzahl (25!) im Umfeld nicht zu begründen. Sie ist vornehmlich eine Zielhaltestelle für das Thaurer Gewerbegebiet. Bedingt durch die großen Hallenbauten und eingezäunten Parzellen der einzelnen Betriebe weist das Gebiet derzeit eine geringe Durchlässigkeit für Fußgänger auf.



Anforderungen an die Station:

- Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen im Bereich der Zollfreizone, v.a. für im Gewerbegebiet Arbeitende (Zweiträder) bzw. Pendler, die auf der Autobahn anfahren und in die Regionalbahn umsteigen;



- Witterungsschutz (auch diese Station liegt am Siedlungsrand und ist daher Wind und Wetter stärker ausgesetzt als andere Stationen).

Verbesserungen am Wegenetz:

- Die Durchlässigkeit im Gewerbegebiet kann erhöht werden, indem zwischen den einzelnen eingezäunten Parzellen Wegverbindungen ermöglicht werden. Hier würden informelle Wege durchaus ausreichen;
- Eine zweite ÖBB-Unterführung im Bereich Loretto könnte die Gewerbegebiete nördlich der Bahn bessern anbinden.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Die Lage der Station erhöht v.a. den Siedlungsdruck auf die Felder nördlich der ÖBB-Strecke. Am Heiligkreuzer Feld sind im 600 m - Einzugsbereich noch ca. 1,5 ha Entwicklungsreserven im Örtlichen Raumordnungskonzept (ÖRK) vorhanden; das Wachsen der Gewerbegebiete um weitere 2,5 ha bis zur Thaurer Brücke (schwarze Linie) sind im ÖRK erwähnt. Dieses Flächen liegen aber in der Grünzone (grüne Linie)!
- Hand in Hand mit der Bebauung dieser Bereiche ist eine durchlässige Erschließung vorzusehen;
- Die punktierte Linie markiert die aktuelle nördliche Grenze des Gewerbegebiets – diese ist z.T. durch Biotope und landschaftsprägende Grüngürtel als langfristig anzusehen.

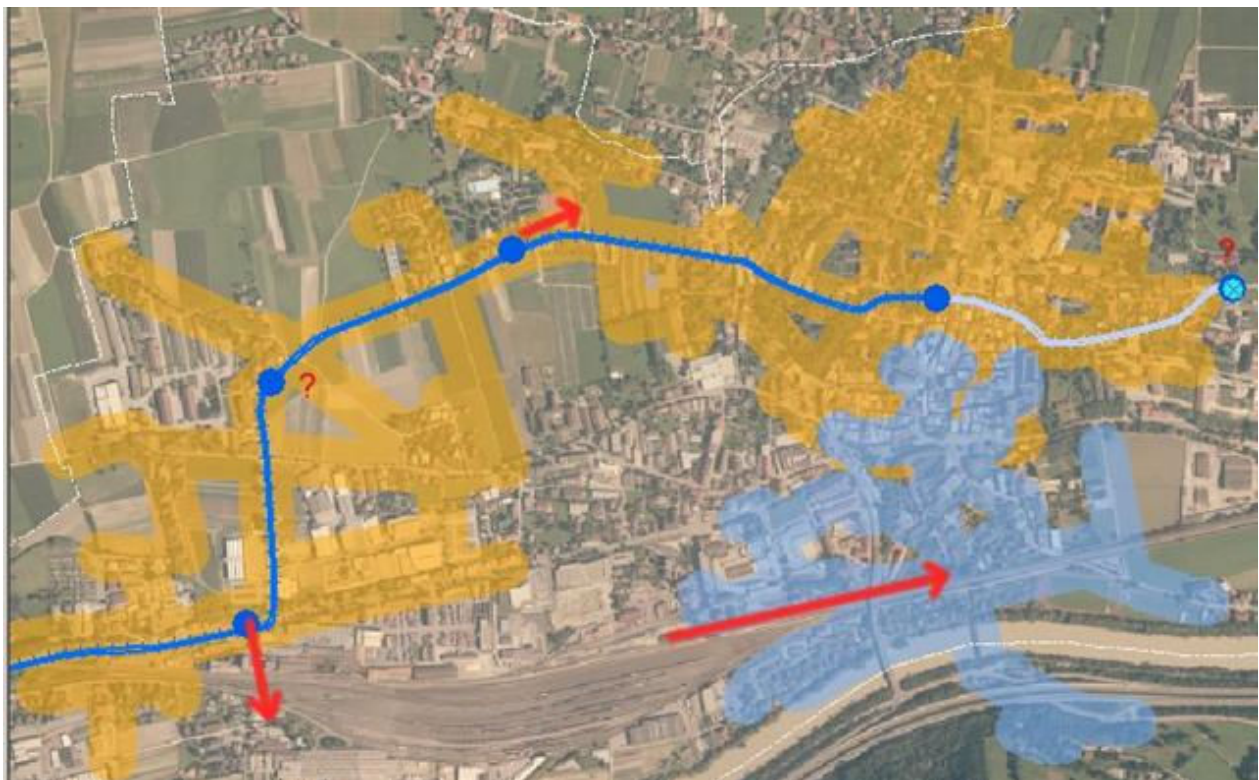


4.9. Hall i.T.

Der Einzugsbereich der drei bis jetzt in Hall vorgesehenen Stationen ist ca. 3800 Einwohner groß. Mittelfristig ist jedoch auch im Überlagerungsbereich zwischen Röhrenwerk und Freibad eine Station zur Erschließung des Straubkasernenareals (eingekreist) notwendig, um diesen Bereich besser zu erreichen und die langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete nördlich der alten Landstraße bzw. südlich der Trientl- /Scheidensteinstraße besser anschließen zu können. Auch ist von dort eine attraktive Radwegverbindung nach Heiligkreuz und Thaur möglich.

Wie der Planausschnitt zeigt, umfährt die Regionalbahntrasse die Einzugsbereiche des vorhandenen ÖBB-Bahnhofs (mit Linie angedeutet) und der geplanten ÖBB-Haltestelle bei der Burg Hasegg, sodass keine Konkurrenzsituation zwischen den beiden Verkehrsträgern entsteht.

Da sich die Einzugsbereiche überlagern wird die Abschnitt Hall, wie der Innenstadtbereich von Innsbruck als ein zusammenhängender Einzugsbereich behandelt.





4.9.1. Röhrenwerke

Anforderungen an die Station:

- Bike&Ride-Anlagen sind im Bereich dieser Station besonders wichtig, da nur so die Gewerbegebiete südlich der ÖBB derzeit erreicht werden können.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Die Durchlässigkeit des südlichen Umfelds ist derzeit nicht gegeben, obwohl besonders südlich der ÖBB-Strecke eine flächige Verbauung gegeben ist. Es wären neue Wegverbindungen notwendig, die aber derzeit kaum machbar sind (Röhrenwerke). Hier ist daher zur Erschließung die Wegkette ÖPNV - Fahrrad besonders wichtig, da so dieses Manko beseitigt werden kann. Die bestehende Unterführung ist als Fußweg in den betreffenden Relationen ein großer Umweg, aber mit Fahrrädern gut befahrbar.
- Im Bereich nördlich der Hallerstraße ist es v.a. notwendig, eine Direktverbindung ins Haller Feld zu errichten;
- Beiderseits der Einmündung der Trientlstraße sind künftig Schutzwege erforderlich (der bestehende ist von der Station aus teilweise ein großer Umweg).

Sonstige raumplanerische Maßnahmen

- Im Bereich Trientlstraße wird es notwendig sein, für die Seitenlage der Regionalbahntrasse ein Straßenprofil mit Gehsteig-Straße-Bahn-Grünstreifen-Begleitweg (Fahrrad, Fußgänger) zu finden, von dem aus die künftigen Siedlungsentwicklungen östlich bez. südlich der Trientlstraße aufgeschlossen werden können.

4.9.2. Straubkaserne (Errichtung der Haltestelle ist erst im Falle der Umnutzung des Kasernen-Areals)

Anforderungen an die Station:

- Die Lage dieser Station wird sich nach der Konzeption der Neunutzung richten müssen. Vorweg lässt sich sagen, dass die Anordnung so erfolgen sollte, dass rechtwinkelig von der Station Fußwege in den Einzugsbereich führen können;
- Bike&Ride-Anlagen werden notwendig sein, da das Kasernenareal über den 300 m - Einzugsbereich hinaus geht;
- Die Unterbringung von Park&Ride-Anlagen wäre im Zuge der Neunutzung des Kaserneareals prinzipiell möglich, doch gilt es zu verhindern, dass dadurch zusätzlich mIV entsteht.

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Im Bereich der Trientlstraße wird es im Zuge der mittel- und langfristigen Siedlungsentwicklung zu einer völligen städtebaulichen Neukonzeption kommen müssen. Die Regionalbahntrasse kann hier insofern ein



Rückgrat schaffen, als man bereits jetzt die Trientlstraße in Ansätzen so umgestalten kann, dass die spätere Erschließung der angrenzenden Gebiete (zum gegenseitigen Nutzen) so erfolgt, dass möglichst kurze Fußwege zu den Regionalbahnstationen sichergestellt werden und gleichzeitig möglichst wenige mIV- Querungen der Trasse in Seitenlage entstehen. Die Flächenvorhaltung dafür muss ausreichen, entlang der Straße eine entsprechende Grünraumgestaltung sicherzustellen. Außerdem sollte ein späterer zweigleisiger Ausbau ohne Mängel in der Gestaltungsqualität des Straßenraums noch möglich sein.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Städtebauliche Neukonzeption s.o.

4.9.3. Freibad Hall

Anforderungen an die Station:

- Die Station spielt einerseits ganzjährig die Rolle der Zugangsstation zu Heiligkreuz, andererseits die Rolle eines Freizeitziels (Freibad Hall). Gegenwärtig ist die Station direkt vor dem Schwimmbad geplant, was gestalterisch sicher reizvoll ist. Zu Bedenken wird jedoch gegeben, dass der Badebetrieb nur auf wenige Monate im Jahr beschränkt ist und die Station für Heiligkreuz insofern ungünstig liegt, als von dort keine direkten Wegverbindungen dorthin bestehen;
- Bike&Ride-Anlage für Heiligkreuz vorsehen (Doppelnutzung mit Schwimmbad sinnvoll).
- Park&Ride-Anlage für Absam/Thaur prinzipiell als Doppelnutzung im Schwimmbadbereich möglich. Dabei ist aber die Gefahr einer mIV - Steigerung durch Heiligkreuz zu beachten. Vordringlicher ist daher die Verknüpfung mit dem Regiobus!

Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Schaffung einer direkten Wegeverbindung entlang des Freibadareals nach Heiligkreuz;
- Städtebauliche Neukonzeption s.o.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Städtebauliche Neukonzeption s.o.

4.9.4. Kurhaus Hall

Anforderungen an die Station:

- Städtebauliche Einbindung in die Allee am Patergraben;
- Bike&Ride-Stellplätze im Stationsbereich vor allem für den Einzugsbereich nördlich des Patergrabens;
- ausreichende Überdachungen.



Ausreichende Verbesserungen am Wegenetz:

- Schutzwege an beiden Enden des Bahnsteigs zum Schuhmacherweg auf die anderer Straßenseite des Grabens;
- Klare Wegführung zu den Regiobushaltestellen beim Kurhaus.

Sonstige raumplanerische Maßnahmen:

- Das Umfeld weist noch gewisses Nachverdichtungspotential in Richtung Absam auf. Wie sich bei der Analyse der Stationsanordnung zeigte, ist es vorerst nicht notwendig, die Endhaltestelle direkt beim Kurhaus anzuordnen, da die höchste Bevölkerungszahl im Umfeld des Patergrabens zu erreichen ist.

4.10. Weiterführungen / Anknüpfungspunkte

Generell ist festzustellen, dass die gegenwärtig festgelegte Trasse sowohl nach Westen als auch nach Osten so erweitert werden könnte, dass weitere Bevölkerungsschwerpunkte leicht erreicht werden können.

4.10.1. Völs-Kematen-Zirl-Telfs?

Entsprechende Trassenstudien für diese Abschnitte existieren in Form von Diplomarbeiten der Technischen Fakultät Innsbruck¹. Vor allem für die zur Weiterführung der Trasse über Zirl hinaus wurde in einer damaligen Arbeit bezweifelt, ob eine solches Projekt gerechtfertigt sei. Natürlich bedarf hier die Linienführung genauerer raumordnungsfachlicher Studien.

4.10.2. Hall-Mils-Wattens-Jenbach?

Entsprechende Trassenstudien für diese Abschnitte existieren in Form von Diplomarbeiten der Technischen Fakultät Innsbruck². Die mittelfristige Verlängerung der Regionalbahnstrecke zum Haller Krankenhaus würde bereits den Einzugsbereich um weitere 1200 Einwohner anwachsen lassen. Die Verlängerung nach Schönegg und Mils (Dreschtennenplatz) sollte einher gehen mit dem Weiterbau der Trasse bis ins Gewerbegebiet von Mils und einer entsprechenden Verknüpfungshaltestelle zur ÖBB-Strecke. Die Anordnung einer P&R-Anlage an dieser Stelle ist dagegen nur sinnvoll, wenn damit der mIV in Richtung Hall abgefangen werden kann.

Für die Trasse weiter nach Osten lässt sich mit Sicherheit sagen, dass der Trassierungsvorschlag in der Arbeit von Herrn Dipl.Ing. Walter Soier, der eine Regionalbahntrasse in einem Abstand von ca. 1 km zur ÖBB-Strecke vorsieht, allein im Bezirk Innsbruck Land (Volders, Wattens, Kolsass) einen Einzugsbereich von ca. 10000 Einwohnern aufweist.

Natürlich bedarf hier die Linienführung genauerer raumordnungsfachlicher Studien.

¹ Norbert Moser, April 1992, Studie über die Linienführung einer Regionalbahn von Innsbruck nach Zirl, sowie Markus Wagner, März 1993, Studie über die Linienführung einer Regionalbahn von Zirl nach Telfs

² Joachim Kobler, März 1992, Studie über die Linienführung einer Regionalbahn von Innsbruck nach Wattens, sowie Soier Walter, Oktober 1992, Studie über die Linienführung einer Regionalbahn von Wattens nach Jenbach.



5. Betriebshöfe

Am 26.2.2007 wurde die folgende Bewertung für mögliche Betriebshofstandorte (Remisen) erstellt. Ausgangspunkt ist dabei, dass für die Regionalbahn eigene Fahrzeuge benötigt werden, die nicht im bestehenden Betriebshof der Straßenbahn untergebracht werden können.

5.1. Grundlagen für die Standortbewertung

Raumprogramm der Remise:

- Stellplätze für 15 Fahrzeuge a 37 m Länge;
- Werkstattstellplätze für 3 Fahrzeuge (Reparatur, Service, Hauptuntersuchung);
- Nebenräume für Personal, ggf. Parkplätze;
- Gleisharfe (Verzweigung der Weichen in die Abstellgleise) für Zufahrt.

Beim Raumprogramm wird davon ausgegangen, dass sich Räume für das Personal in einer zweiten Ebene anordnen lassen, während Parkplätze in einer kleinen Tiefgarage unter einem Teil der Abstellflächen untergebracht werden könnten. Somit werden diese Flächen in der Standortbewertung nicht berücksichtigt.

Der Gleisachsabstand wurde in Anlehnung an die Fachliteratur mit 5 m großzügig gewählt, um bautechnische Reserven zu erhalten. Die Anlage wird als Kopfbahnhof angenommen, da somit ein Vorteil der Zweirichtungsfahrzeuge zugunsten des Einsparens einer zweiten Gleisharfe genutzt werden kann.

Folgende mögliche Proportionen des Bauwerks ergeben sich aus den gegebenen Parametern:

- 80 / 50 m 9 Reihen zu je zwei Fahrzeugen, Gleisharfe zusätzlich ca. 65 m
- 120 / 30 m 6 Reihen zu je drei Fahrzeugen, Gleisharfe zusätzlich ca. 45 m
- 200 / 20 m 4 Reihen zu je fünf Fahrzeugen, Gleisharfe zusätzlich ca. 40 m

Im Hinblick auf das Verteilen der 18 Stellplätze auf 15 + 3 (Abstellplätze + Werkstattplätze) ist wohl betriebstechnisch die Variante 120 / 30 die günstigste. Sie bewegt sich zudem bezüglich der Ausformung und des Flächenbedarfs der Gleisharfe im Mittelfeld. Der Flächenbedarf dieser Variante liegt bei ca. einem halben Hektar.

Ausgehend von diesen Daten werden vorderhand Grundflächen nahe der Regionalbahntrasse oder bestehender Straßenbahnlinien gesucht, die der Konfiguration 165 / 30 m ungefähr entsprechen.

Anzumerken ist, dass diese Ausmaße erst von der Abt. Verkehrsplanung verifiziert werden müssen und sich daher hier noch Änderungen ergeben, die eine tlw. Überarbeitung des folgenden Bericht notwendig machen könnten.

5.2. Ergebnisse der Standortbewertung

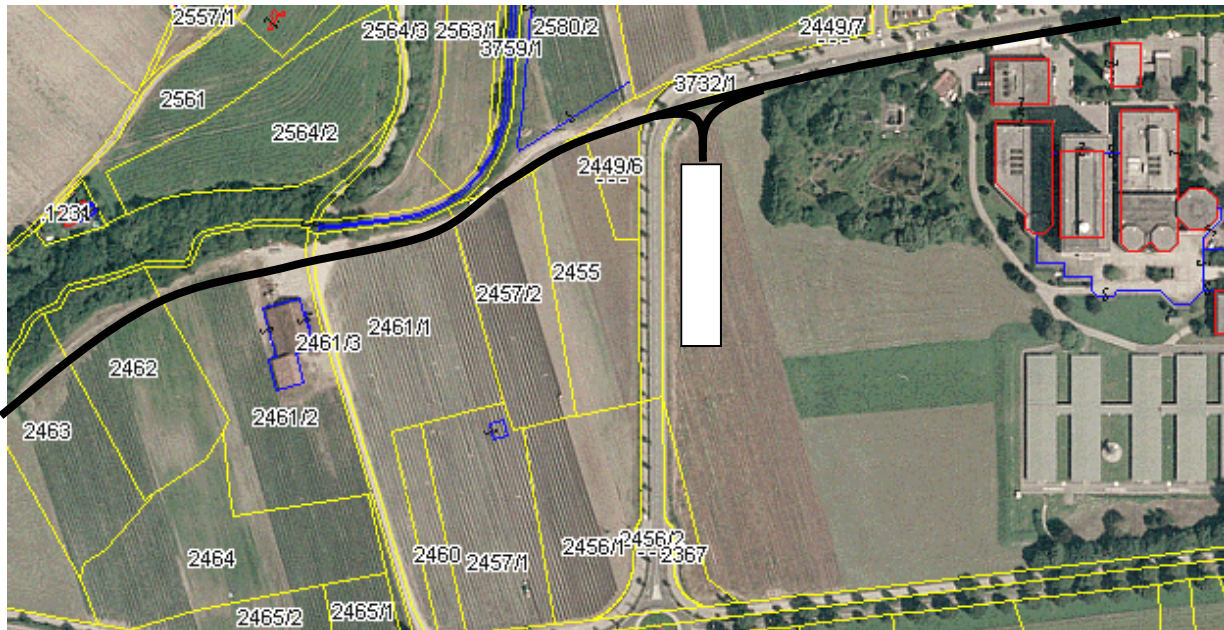
Am besten eignen sich als Remisenstandorte Grundstückflächen im Bereich von Baubezirksamt Innsbruck (Valiergasse), Technikerstraße-Ost und Straubkaserne-Hall.



5.3. Standorte

Bereich Technik/West

Unkompliziert lässt sich eine Remise im Randbereich der Technik anordnen. Das gilt sowohl für eine Trassenvariante entlang der Technikerstraße als auch entlang der Kranbitter Allee, wobei für diese Variante der Standort Einmündung Technikerstraße-Ost aus raumordnungsfachlicher Sicht sinnvoller erscheint.



Bereich Einmündung Technikerstraße-Ost

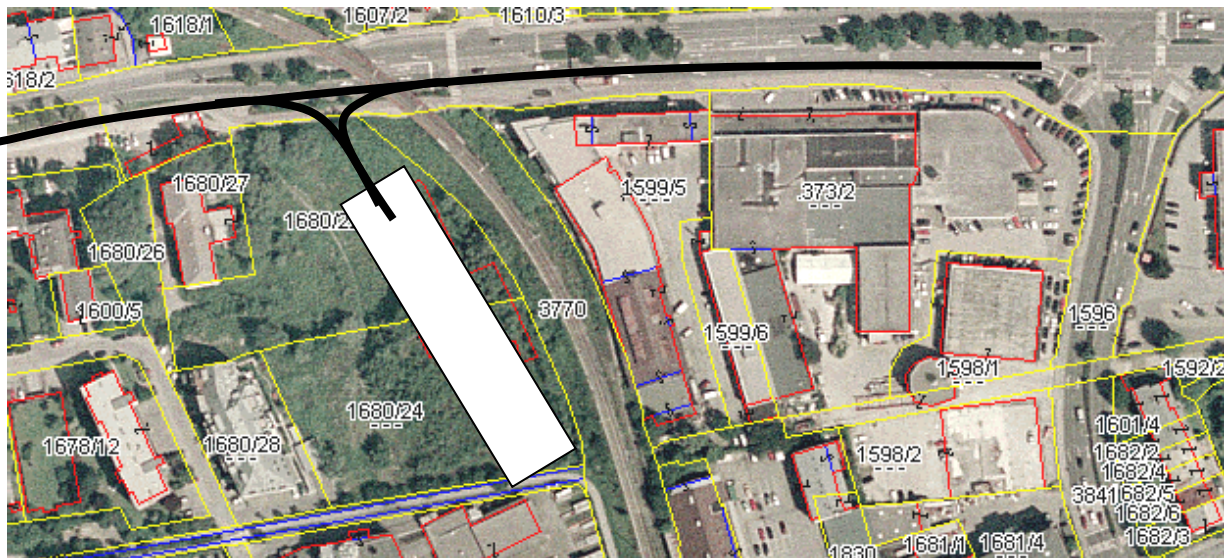
Soweit die Sicherheitszonen des Flughafens eine derartige Anordnung zulassen, ist die Anordnung einer Halle parallel zur Kranbitter Allee möglich. Betriebstechnischer Vorteil ist die Zufahrtmöglichkeit von zwei Seiten.





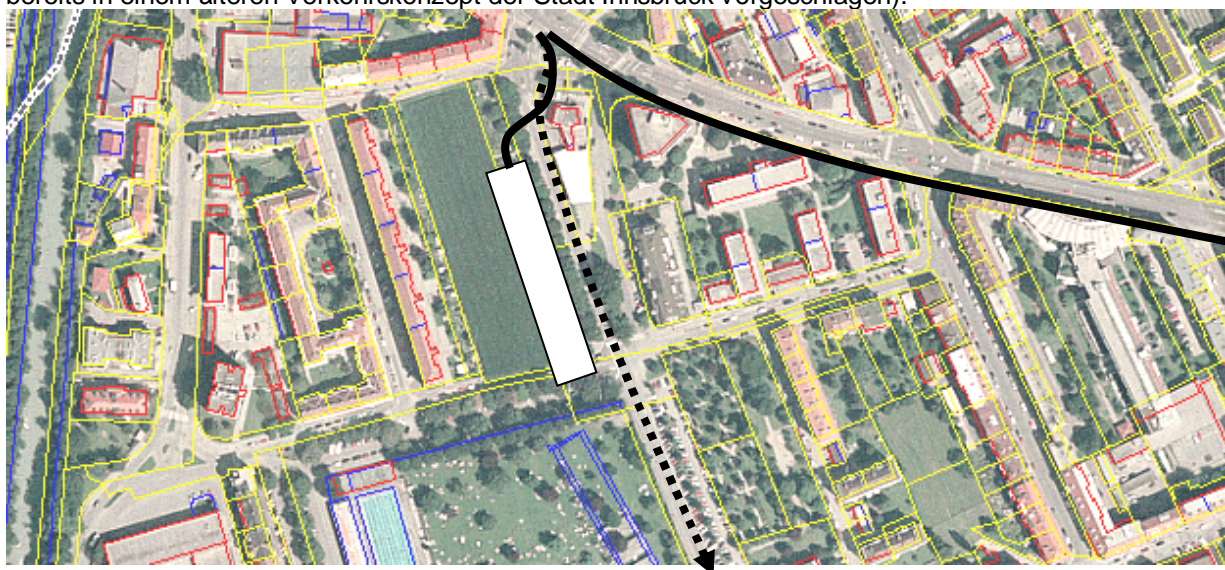
Ehemaliges Linser Areal und Umfeld

Eine Integration einer Betriebshofes im Rahmen des projektierten Gymnasiums und des Einkaufszentrums ergibt sich im Bereich westlich parallel zur Mittenwaldbahn. Allerdings käme die Gleisharfe zu einem Drittel im Fahrbahnbereich zu liegen. Die Anlage könnte als Puffer für eine Wohnbebauung zur Mittenwaldbahn hin dienen. Es gäbe hier aber auch Ausbaumöglichkeiten der Halle im Falle einer Vergrößerung des Fuhrparks



Sonnpark

Im Bereich der neuen Strecke der Straßenbahnlinie 3 existieren noch unbebaute Flächen westlich des Sonnpark. Da die Resselstraße die Hauptzufahrt zur Autobahnzu- und -abfahrt Innsbruck-Mitte ist, könnte an dieser Stelle eine Remise mit Wohnüberbauung eine Pufferfunktion übernehmen. Ein zusätzlicher Nutzen ergibt sich bei dieser Anordnung, da zugleich eine Stadionlinie bis zum Kreisverkehr am Südring geschaffen werden könnte (wie bereits in einem älteren Verkehrskonzept der Stadt Innsbruck vorgeschlagen).





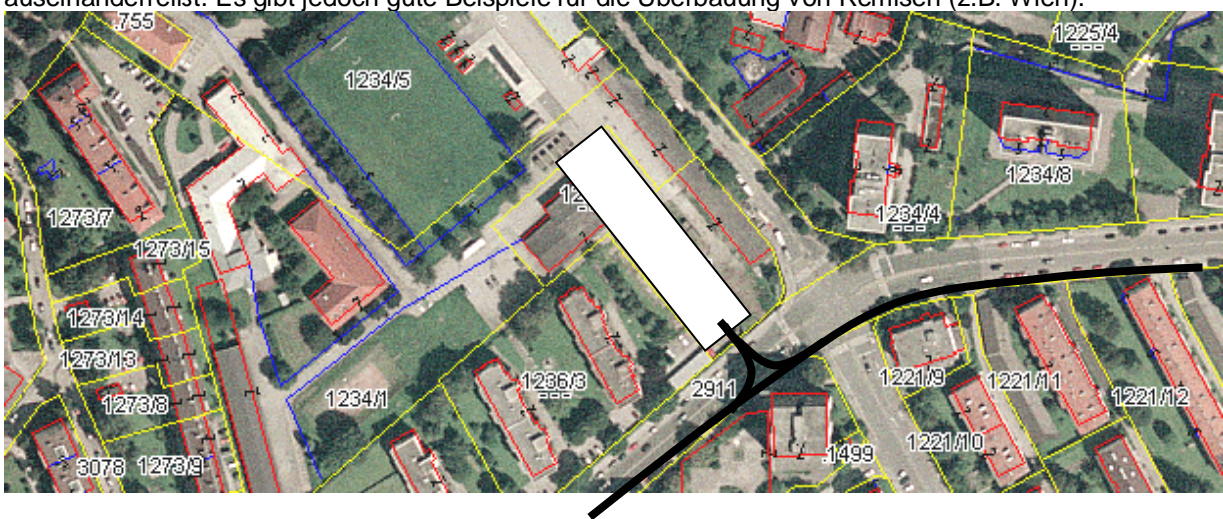
Endstation Straßenbahnlinie 3 (Dreier-Endstation), Amras/West

Im Anschluss an den Kriegerfriedhof und dem Krematorium in Amras finden sich noch Flächen die für die Anordnung einer Remise geeignet sind. Die Flächen sind, bedingt durch die Nähe zur Autobahn, für eine Wohnbebauung nicht geeignet. Zudem sind sie relativ schattig. Die Anordnung der Halle in einer Flucht mit dem Bau des Krematoriums rückt die Anlage relativ weit von betroffenen Siedlungsgebieten ab. Zusatznutzen kann sich bei dieser Anordnung ergeben, indem der Zufahrtsverkehr zur Regionalbahn zugleich Früh-, Spät und ggf. Verstärkungskurs für die Straßenbahnlinie 3 wird. Zu beachten ist allerdings, dass die Einbindung der „Dreier“ in die Regionalbahnachse bis jetzt nur westwärts erfolgt.



Areal der General-Eccher-Kaserne

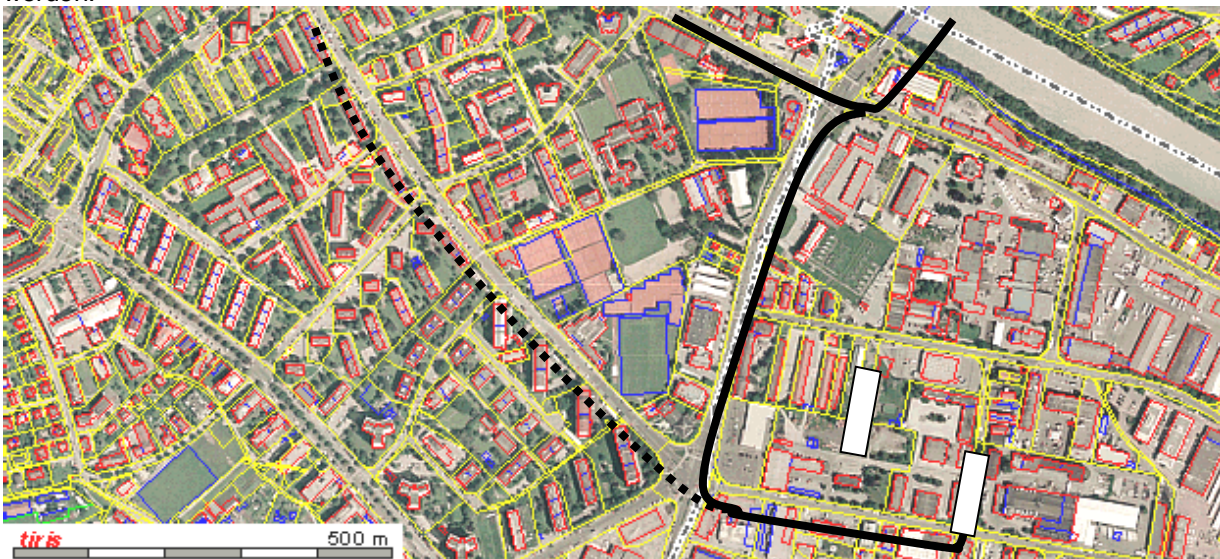
Bei einer Nachnutzung dieses Areals fände sich genug Platz für die Anordnung einer Remise. Zu beachten ist dabei allerdings, dass es sich hier um ein hochwertiges, zentrales Wohngebiet handelt und dementsprechend hohe Standards an Architektur und Integration ins Umfeld zu setzen sind. Der Platz ist da, so einfach wie hier eingezeichnet ist die Lösung jedoch keinesfalls, da an diese Stelle eine Remiseneinfahrt den Straßenraum auseinanderreißt. Es gibt jedoch gute Beispiele für die Überbauung von Remisen (z.B. Wien).





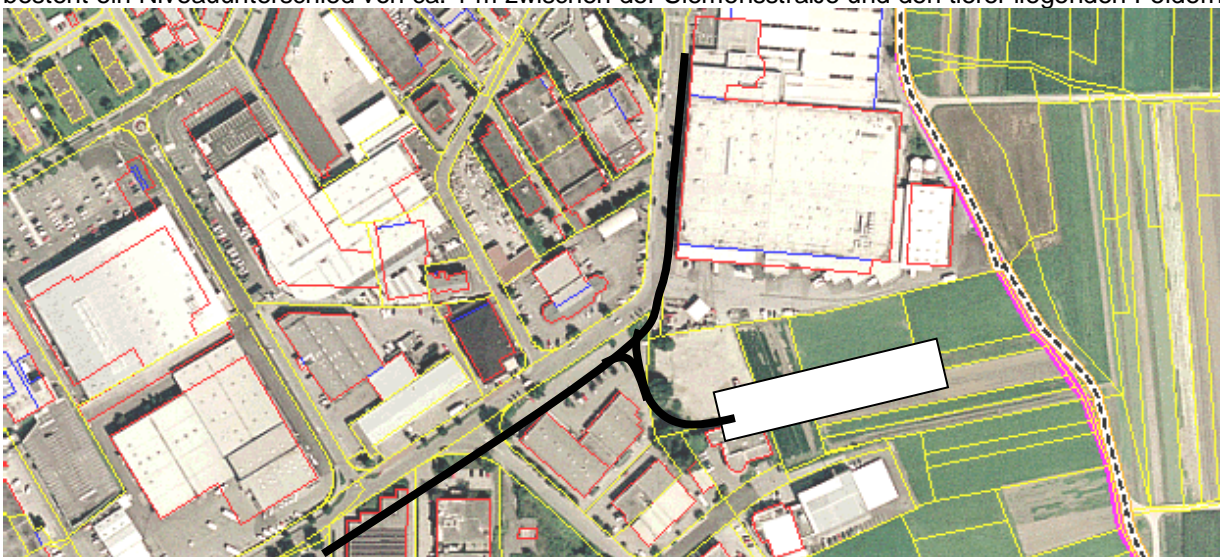
Baubezirksamt Innsbruck, Valiergasse und Umgebung

Wie die Skizze zeigt, hätten auf den ausgedehnten Grundflächen des Landes prinzipiell Remisen Platz. Allerdings müssen dazu das Gelände und die Bestandsbauten darauf verändert werden. Die Zufahrtstrecken zu dieser Remise sind relativ lang; man könnte direkt von der Innbrücke zur Valiergasse oder aber entlang der Linie R über die Radetzkystraße zufahren. Zusatznutzen ergäbe sich bei dieser Anordnung bei zweigleisiger Ausführung. Es könnten dann entweder Direktkurse ins Gewerbegebiet Rossau oder sogar die Linie R als Straßenbahn geführt werden.



Siemensstraße (Metro/Süd)

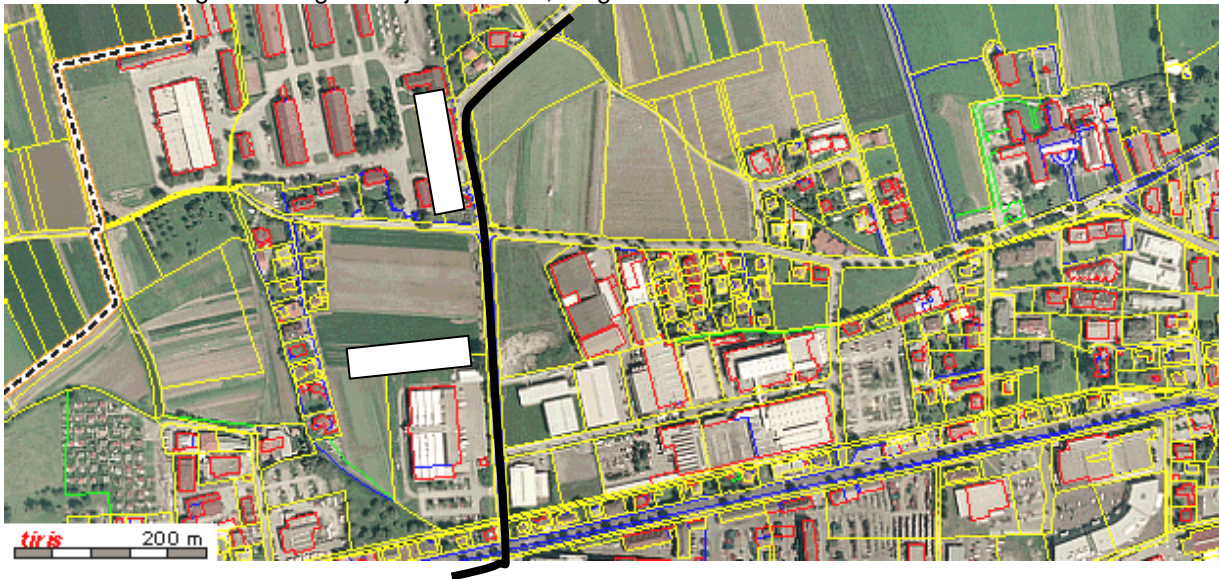
Im Rahmen der von der Gemeinde Rum favorisierten Trasse entlang der Siemensstraße bietet sich die Möglichkeit, die Remise südlich des Metro unterzubringen. Zu beachten ist dabei die Zufahrt, für die in geringem Ausmaß bereits bebauten Nachbargrundstücke (z.B. Metro, Forstinger) genützt werden müssten. Außerdem besteht ein Niveauunterschied von ca. 1 m zwischen der Siemensstraße und den tiefer liegenden Feldern.





Straubkaserne und Umgebung, Hall-West

Prinzipiell bietet sowohl des Kasernenareal als auch das südlich folgende Gewerbegebiet noch viel Platz, um eine Remise anzuordnen. Die beiden gezeigten Standorte unterscheiden sich insofern, als im Bereich der Kaserne die genaue Nachnutzung noch zu definieren ist, man hat also hier vorläufig größtmöglichen Spielraum. Die Ansprüche an die Gestaltung der Anlage sind jedoch hoch, da gerade dieses Gebiet als Wohnbaureserve anzusehen ist.



5.4. Standortbewertung

Vergleichskriterien

Im Folgenden wird versucht, die einzelnen Standorte nach einigen Vergleichskriterien zu klassifizieren. Es sind dies:

- Streckennähe
3 – nah, 2 – kleiner Umweg, 1 – über andere Strecke erreichbar, 0 – weit entfernt + Neubaustrecke notwendig;
- Ausbaumöglichkeit
3 – Verdreifachung der Fläche möglich, 2 – Verdoppelung der Fläche möglich, 1 – Kaum Ausbaumöglichkeiten, 0 – keine Ausbaumöglichkeit;
- Anspruchslosigkeit
3 – wenig Anforderungen an Architektur und Umfeldeingliederung, 2 – mäßige Anforderungen, 1 – hohe Anforderungen (städtebauliche Studien, Wettbewerb);
- Zusatznutzen
3 – neue Erschließungsmöglichkeiten im Zuge der Remisenerrichtung und des Baues der Zufahrt, 2 – Zusatznutzen für bestehende Strecken (z.B. Taktverdichtungen in Randzeiten), 1 – wenig Zusatznutzen, 0 – kein Zusatznutzen;



- Eignung nach Umfeld
3 – keine Konflikte mit angrenzenden Nutzungen, 2 - mäßige Konflikte, aber technisch beherrschbar, 1 - starke Konflikte, 0 – ungeeignet;
- Eigentümer
3 – im Eigentum der öffentlichen Hand, 2 – wenige private Eigentümer, 1 - viele private Eigentümer oder Eigentumsgemeinschaften.

In einem tabellarischen Überblick wurde auch noch die Möglichkeit der Gewichtung der Punktezahlen eingebaut. Damit kann berücksichtigt werden, dass bestimmte Bewertungsthemen besondere Bedeutung haben. Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, wurden bei der Gewichtung stets eine Reihung von 1 - 6 vorgenommen. Es wurden jeweils nur solche Standorte in die engere Wahl genommen, die mehr als 2 Punkte erreichen.

Aus Sicht der Raumplanung sind die Fragen Eignung nach Umfeld und Ausbaumöglichkeit an erster Stelle zu reihen, während Fragen wie Eigentümer oder Anspruchslosigkeit am Ende der Reihung stehen. Daraus kommen folgende vier Standorte in die engere Wahl:

Baubezirksamt Innsbruck, Siemensstraße, Technikerstraße-Ost, Amras-West und Straubkaserne

Standort	Streckennähe	Ausbaumöglichkeit	Anspruchslosigkeit	Zusatznutzen	Eignung nach Umfeld	Eigentümer	Erreichte Punktezahl
Technik West	3	2	2	0	2	3	2,00
<u>Technikerstraße-Ost</u>	3	1	3	0	3	3	2,19
Linser-Areal	3	1	2	0	1	2	1,48
Sonnpark	2	0	0	1	1	1	0,95
<u>Amras-West</u>	1	3	2	2	3	1	2,19
Eccher Kaserne	3	1	0	0	1	3	1,33
<u>Baubezirksamt</u>	0	3	3	3	3	3	2,29
<u>Siemensstraße</u>	3	2	3	0	3	1	2,29
<u>Straub Kaserne</u>	3	3	1	0	2	3	2,10
Gewichtung	5	4	2	3	6	1	



Aus Sicht des Projektanten sind dagegen Fragen wie Grundstücksverfügbarkeit und Nähe zur Strecke und Ausbaumöglichkeiten maßgebend und führen zu folgenden Standorten:

Straubkaserne, Technik-West, Technikerstraße-Ost, Baubezirksamt

Standort	Streckennähe	Ausbaumöglichkeit	Anspruchslosigkeit	Zusatznutzen	Eignung nach Umfeld	Eigentümer	Erreichte Punktezahl
Technik West	3	2	2	0	2	3	2,33
Technikerstraße-Ost	3	1	3	0	3	3	2,33
Linser-Areal	3	1	2	0	1	2	1,81
Sonnpark	2	0	0	1	1	1	0,90
Amras-West	1	3	2	2	2	1	1,67
Eccher Kaserne	3	1	0	0	1	3	1,81
Baubezirksamt	0	3	3	3	3	3	2,29
Siemensstraße	3	2	3	0	3	1	1,95
Straub Kaserne	3	3	1	0	2	3	2,38
Gewichtung	5	4	3	2	1	6	

Aus diesen zwei Gegenpolen ergeben sich als mögliche Standorte Baubezirksamt, Technikerstraße-Ost und Straubkaserne.

Baubezirksamt

Für eine nähere Beurteilung dieses Standorts ist es unbedingt erforderlich, Kosteneinsparungen durch die bereits vorhandenen Grundflächen und Zusatznutzen durch die Verbindung in die Rossau dem Aufwand für die Umgestaltung des Areals und den Kosten für den Bau der Zufahrtsstrecke gegenüberzustellen. Diese Ermittlung sprengt aber den Rahmen dieser Grobbewertung.

Technikerstraße – Ost

In diesem Bereich ist die maßgebliche Einschränkung durch die Übergangszone parallel zur Startbahn des Flugplatzes zu erwarten. Der Startbahnrand befindet sich in einem Abstand von ca. 140 m zum Remisengebäude. Bei der Neigung von 14,3 % für die Übergangszone ergibt sich somit eine lichte Höhe von ca. 20 m, die in diesem Bereich genutzt werden dürfte. Dazu ist aber noch eine genauere Abklärung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie notwendig. Maßgeblich für eine Entscheidung zugunsten dieses Standortes dürften aber betriebstechnische Kriterien sein, da sich diese Remise am derzeit kürzeren Ast der Regionalbahnnachse befindet.



Straubkaserne

Dieser Standort dürfte aus Sicht der Betriebsabwicklung interessant sein, da die Anlage günstig zum Verkehrsstrom liegt (morgens in Richtung Innsbruck, abends in Richtung Hall). Die Integration der Anlage im Rahmen eines Nachnutzungsprojektes wird als technisch beherrschbar angesehen.

Es ist auch denkbar das Bauwerk in direktem Anschluss an des Gewerbegebiet zu errichten. Zu beachten ist allerdings, dass beim gewählten Bewertungsschema dieser Alternativstandort aus der engeren Wahl fällt, da dort die Eigentümerstruktur ungünstig ist.

Sollten diese Standorte unerwartete K.o.-Kriterien beinhalten, so wird empfohlen, die nachgereihten Standorte Technik-West, Amras/West und Siemensstraße zuerst zu prüfen:

Technik/West

Dieser Standort ist vergleichbar mit dem der Straubkaserne, ein Gebiet, das erst neu bebaut wird (Erweiterung UNI) und in das man daher einen solchen Anlage im Rahmen einer Gesamtplanung noch gut integrieren kann.

Amras/West

Dieser Standort kann im Rahmen des Bestandnetzes mit wenig Aufwand errichtet werden. Außerdem liegt er in einem Bereich, der für andere Nutzungen kaum geeignet ist. Autobahn sowie Schattenlage schließen Nutzungen für Wohnbau über die Bestände hinaus in dieser Lage (aus raumordnungsfachlicher Sicht) aus. Im betriebstechnischen Ablauf ist allerdings der Sinn einer solchen Anordnung näher zu prüfen.

Siemensstraße

Lässt man die Frage der Ausbaumöglichkeit und der Eigentümerstruktur außer Acht, wäre dieser Standort gut geeignet, da Lage und Umfeld für die Remise tauglich sind. Zudem ist die Körnung (Größenverhältnisse der Gebäude) des Umfelds ähnlich, wie die einer Remise gestaltet. Die Remise wäre auch im Fall des Baus der raumordnungsfachlich sinnvolleren Variante einer Regionalbahntrasse über die Serlesstraße in noch brauchbarer Nähe zu dieser Achse (ca. 200 m).



6. Anhang

6.1. Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die verortete Bevölkerungszahl auf einen 50 m - Quadratraster. Es zeigen sich so Bereiche mit besonders hoher Bevölkerungsdichte.



6.2. Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001 im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die Bevölkerungszahl, die sich jeweils im 300 m - Umkreis um das betr. Rasterquadrat befindet. So erkennt man nach Intensität der Färbung, wo die Anordnung einer Haltestelle optimal ist bzw. ob die Trasse diesen Bereichen nahe kommt.



6.3. Übersichtsplan Bevölkerungszahl 2001 im 600 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die Bevölkerungszahl, die sich jeweils im 600 m - Umkreis um das betr. Rasterquadrat befindet. So erkennt man nach Intensität der Färbung, wo die Anordnung einer Haltestelle mit größerem Einzugsbereich optimal ist bzw. ob die Trasse diesen Bereichen nahe kommt.



6.4. Übersichtsplan Arbeitsstättenzahl 1991, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die verortete Arbeitsstättenzahl auf einem 50 m - Quadratraster. Es zeigen sich so Bereiche mit besonders hoher Arbeitsstättendichte.

Für diese Analyse lagen nur die Daten aus dem Jahr 1991 vor. Die Arbeitsstättenzahlen dienen daher nur als grobe Orientierung. Zudem wären Arbeitsplatzzahlen aussagekräftiger, da die bloßen Arbeitsstättenzahlen nichts über die jeweiligen Arbeitsplätze aussagen. So kann es bei diesen Karten passieren, dass eine große Zahl kleiner Arbeitsstätten als besonders gewichtig erscheint, während andere Betriebe kaum aufscheinen (z.B. Teile der Innenstadt im Vergleich zu den Haller Röhrenwerken)

Für eine aussagekräftige Analyse benötigt man aktuelle verortete Arbeitsplatzzahlen, die hier nicht vorlagen und nur im Rahmen einer *kostenpflichtigen* Sondererhebung der Statistik Austria ermittelt werden können.



6.5. Übersichtsplan Arbeitsstättenzahl 1991 im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die Arbeitsstättenzahl, die sich jeweils im 300 m - Umkreis um das betr. Rasterquadrat befindet. So erkennt man nach Intensität der Färbung, wo die Anordnung einer Haltestelle optimal ist bzw. ob die Trasse diesen Bereichen nahe kommt.

Für diese Analyse lagen nur die Daten aus dem Jahr 1991 vor. Die Arbeitsstättenzahlen dienen daher nur als grobe Orientierung. Zudem wären Arbeitsplatzzahlen aussagekräftiger, da die bloßen Arbeitsstättenzahlen nichts über die jeweiligen Arbeitsplätze aussagen. So kann es bei diesen Karten passieren, dass eine große Zahl kleiner Arbeitsstätten als besonders gewichtig erscheint, während andere Betriebe kaum aufscheinen (z.B. Teile der Innenstadt im Vergleich zu den Haller Röhrenwerken)

Für eine aussagekräftige Analyse benötigt man aktuelle verortete Arbeitsplatzzahlen, die hier nicht vorlagen und nur im Rahmen einer *kostenpflichtigen* Sondererhebung der Statistik Austria ermittelt werden können.



6.6. Übersichtsplan Verkaufsflächenzahl im 300 m - Umfeld, dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird die Verlaufsfläche, die sich jeweils im 300 m - Umkreis um das betr. Rasterquadrat befindet. So erkennt man nach Intensität der Färbung, wo die Anordnung einer Haltestelle optimal ist bzw. ob die Trasse diesen Bereichen nahe kommt.

Die Daten basieren hier auf Erhebungen der überörtlichen Raumplanung, die mit örtlichen Informationen ergänzt wurde. Im Planungsbereich wird aber nur Völs – Innsbruck - Rum abgedeckt!



6.7. Übersichtsplan Bevölkerungszahl 1991 im 300 m - Umfeld dargestellt im 50/50 m - Raster

und

6.8. Übersichtsplan Bevölkerungszahl Prognose 2050 im 300 m - Umfeld dargestellt im 50/50 m - Raster

Dargestellt wird in diese beiden Plänen die Bevölkerungszahl, die sich jeweils im 300 m - Umkreis um das betr. Rasterquadrat befindet.

Der Vergleich der beiden Karten zeigt auf, wohin sich die Bevölkerungsschwerpunkte verlagern (am deutlichsten in Hall zu sehen, wo sich ein Trend in Richtung Nordwesten zur Straubkaserne ergibt).



6.9. Übersichtsplan 600 m - Einzugsbereiche, nach Zugangswegen

Dargestellt werden die Einzugsbereiche von Regionalbahn- und ÖBB-Haltestellen. Die Einzugsbereiche sind aus dem Verlauf der Fußwegenetze ermittelt.

Die Einzugsbereiche der Regionalbahnhaltstellen sind um die der ÖBB-Haltestellen reduziert. Dazu wurde angenommen, dass die Fahrgäste bevorzugt die ÖBB nutzen, wenn diese unmittelbar fußläufig erreichbar ist.



6.10. Stichwortverzeichnis

Absam 44, 45
Adressverortung 6, 17
Aflingerstraße 22
Amras 51, 54, 56, 58
Anichstraße 12, 19, 28, 30, 31
Arbeitsstätten 2, 62, 63
Autoverkehr 5, 7, 8, 9, 16, 18, 20, 22, 31, 35, 39, 40, 43, 44, 46, 47, 51, 58
Bahnhof 9, 10, 12, 21, 22, 32
Bevölkerungsdichte 59
Bruneckerstraße 9, 14
Burg Hasegg 42
Buslinien 7, 13, 44
Casino 8, 31
Cyta 15, 21, 22
Dörrstraße 37
Einkaufszentrum 15, 33
Einwohner 4, 12, 15, 16, 21, 23, 24, 26, 28, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 46
Einzugsbereich 5, 10, 12, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 32, 34, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 45, 46, 61
Einzugsbereiche 5, 10, 12, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 32, 34, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 45, 46, 61
Fahrzeit 6, 13
Flughafen 8, 10, 29
Freibad 2, 8, 12, 15, 42, 44
Freizeit 7, 15, 44
Fußgängerverkehr 7, 9, 10, 11, 18, 22, 24, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45
General - Eccher – Kaserne 34, 51, 54, 56
Gewerbegebiete 39, 40, 41, 46, 52, 53, 58
Gleiskörper 6, 9, 14, 35, 47, 49
Grünzone 39, 41
Gymnasiums 15
Hall 1, 2, 4, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 53, 58, 62, 63, 65
Hallerstraße 4, 8, 36, 37, 38, 39, 43
Haltestelle 2, 9, 11, 12, 18, 19, 20, 23, 26, 38, 40, 42, 43, 60, 61, 63, 64
Hauptbahnhof 2, 4, 11, 12, 23, 28, 32, 33
Heiligkreuz 42, 44
Hötting 2, 12, 15, 23, 26, 29
Innbrücke 14, 52
Innenstadt 2, 9, 11, 12, 15, 28, 33, 62, 63
Innsbruck 2, 4, 6, 7, 8, 12, 14, 16, 21, 23, 37, 42, 45, 46, 48, 49, 52, 54, 58, 64
Jenbach 2, 45, 46
Kasernen 34, 35, 51, 53, 54, 55, 56
Kematen 2, 21, 22, 45
Kerschbaumerstraße 37
Klinik 2, 8, 12, 15, 19, 28, 29, 30
Konkurrenz 12
Kranebitten 24
Krankenhaus 15, 46
Kreisverkehr 9, 50
Landhausplatz 8, 31
Leipzigerplatz 32
Linser Areal 49, 54, 56
Lohbachsiedlung 24, 26
Maximilianstraße 31
Metro 14, 15, 39, 52
Mils 2, 45, 46
ÖBB 9, 10, 12, 21, 22, 32
Öffentlicher Personennahverkehr 1, 4, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 17, 20, 22, 33, 43
Olympisches Dorf 15
Österreichische Bundesbahn 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 32, 33, 38, 39, 41, 42, 43, 46,



Parkplätze 35, 47
Passage 31
Pauluskirche 2, 12, 15, 29, 34
Pendler 41
Prognose 3, 65
Radverkehr 5, 7, 18, 20, 22, 24, 26, 27, 29, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 43, 44, 45
Raiffeisenpassage 32
Regionalbahn 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 28, 32, 37, 38, 39, 41, 45, 46, 47, 51, 66
Reichenau 15, 34, 35
Reisezeit 6, 7, 13
Remise 47, 48, 49, 51, 52, 53, 57, 58
Retentionsraum 39
Rillenschienen 31
Ringlösung 9
Röhrenwerk 42
Rossau 52, 56
Rotadlerstraße 37
Rum 2, 4, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 38, 39, 52, 64
Salurnerstraße 8, 31, 32
Scheidensteinstraße 8, 14, 42
Schule 11, 15
Schützenstraße 2, 12, 14, 15, 16, 19, 35, 36, 37
Serlesstraße 11, 58
Siemensstraße 9, 11, 14, 52, 54, 55, 56, 58
Sillpark 2, 9, 12, 15, 19, 28, 32, 33
Sonnpark 49, 54, 56
Standortbewertung 2, 47, 53
Steinbockallee 39
Steuerungsgruppe 2, 6, 8, 9
Straßenbahn 7, 14, 24, 37, 47, 52
Straubkaserne 2, 4, 8, 43, 48, 53, 54, 55, 56, 58, 65
Stubaitalbahn 11
Technikerstraße 10, 48, 54, 56, 57
Telfs 2, 16, 45
Thaur 2, 8, 12, 14, 40, 42, 44
Tivoli 32
Trend 65
Trientlstraße 8, 14, 43, 44
Triumphpforte 2, 8, 12, 19, 28, 31
Tunnel 9
Umland 6
Universität 15, 58
Unterführung 10, 22, 32, 39, 41, 43
Valiergasse 48, 52
Volders 4, 46
Völs 1, 2, 4, 8, 10, 11, 12, 15, 16, 21, 22, 38, 45, 64
Völserseesiedlung 10, 21, 22
Wattens 2, 45, 46
Wegekette 16
Wilhelm - Greil – Straße 32
Zirl 2, 4, 21, 22, 45
Zollfreizone 8, 12, 14, 39, 40
Zweiträder 29, 39, 41