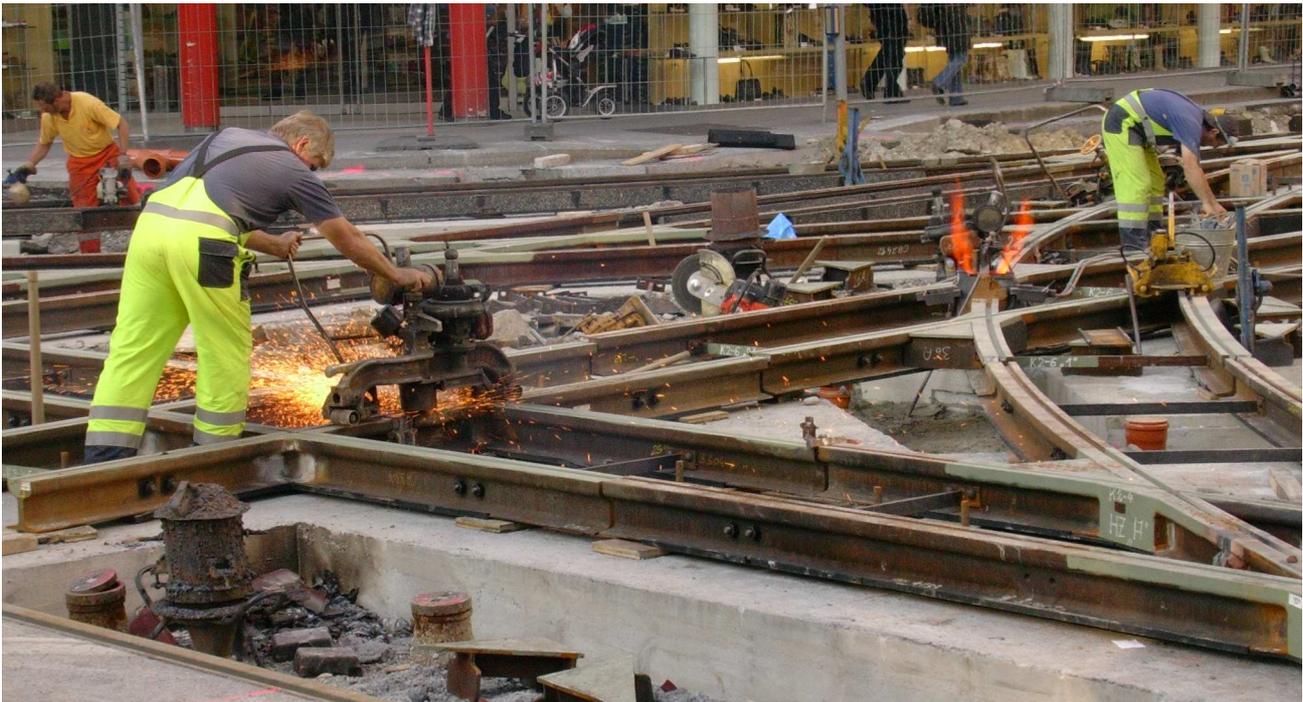


Regionalbahn und Raumordnung

Den Pressemeldungen aus der Tiroler Landeszeitung vom 25.2. und 4.6.2009 ist zu entnehmen, dass das Projekt eines Regional- und Straßenbahnsystems im Tiroler Zentralraum Innsbruck in die Umsetzungsphase geht. Der Artikel befasst sich mit den fachlichen Beiträgen der Abteilung Raumordnung-Statistik zu diesem Projekt.

DI Martin Schönherr

Es endet nun die Zeit der umfangreichen Projektvorarbeiten für dieses Infrastrukturprojekt im Tiroler Zentralraum. Diese wurden im Rahmen einer Maßnahmenstudie durch die Abteilung Verkehrsplanung beim Amt der Tiroler Landesregierung organisiert.



Gleisbauarbeiten an der Kreuzung Anichstraße / Bürgerstraße in Innsbruck (Foto: Martin Schönherr): Dieser Abschnitt mit Gleiskreuzung wurde bereits im August 2005 entsprechend der geplanten Innenstadtstrecke der *Regionalbahn* errichtet. Die Durchführung der Bauarbeiten an der Gleisbaustelle wurden von der Stadt Innsbruck und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben in vorbildlicher Weise koordiniert, sodass der Umbau des Gleiskörpers in der kurzen Schwachverkehrszeit in den Sommermonaten möglich war. Das damalige Projekt zeigt, dass es möglich ist, relativ konfliktfrei in einem dichtest verbauten städtischen Raum ein größeres Schienenverkehrsbauvorhaben umzusetzen.

Die Gleisbettung im Straßenplanum erfolgte speziell schallgedämmt. Damit konnte die Belästigung durch Körperschall minimiert werden. Die Fahrgeräusche selbst haben nichts mehr mit der Straßenbahn von anno dazumal zu tun. Die Bahn braucht daher die Warnlocke, um gehört zu werden.

Für die Erstellung dieser Maßnahmenstudie wurde am 06.07.2005 eine Steuerungs- und Koordinationsgruppe eingesetzt. Deren Aufgabe war es, als Kommunikationsplattform¹ die Erstellung der Maßnahmenuntersuchung voranzutreiben. In der damaligen Steuerungsgruppe fanden sich Vertreter der Stadt Innsbruck, der Landesbaudirektion und der Abteilungen Verkehrsplanung und Raumordnung beim Amt der Tiroler Landesregierung.

Entstehungsgeschichte

Im Folgenden wird ein Überblick über die Entstehungsgeschichte der Maßnahmenstudie und die raumordnungsfachlichen Beiträge gegeben:

<u>1991</u>	Ausgehend vom Verkehrskonzept Tirol 1986 wird von der Tiroler Landesregierung das Schienenverkehrskonzept 1991 zur Kenntnis genommen
<u>1993-1994</u>	Erstellung einer Verkehrsstudie für ein Regionalbahnkonzept Jenbach - Telfs sowie für eine Projektstudie zur Erweiterung der Stubaitalbahn im Auftrag der Landesregierung
<u>1998</u>	Auftragserteilung der Landesregierung an zwei Ingenieurbüros zur Erstellung einer Regionalbahn-Trassenplanung von Innsbruck nach Mils
<u>2003</u>	Grundsatzbeschluss der Landesregierung zur Errichtung eines Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck; am 12.5.2004 durch den Landtag genehmigt
<u>Herbst 2004</u>	Finanzierungsübereinkommen zwischen Bund, Land Tirol, Stadt Innsbruck und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben
<u>Frühjahr 2005</u>	Vorarbeiten zur personellen Zusammensetzung und Konstituierung der Steuerungs- und Koordinationsgruppe „Regionalbahn“
<u>06.07.2005</u>	Konstituierende Sitzung der Steuerungsgruppe „Regionalbahn“
<u>07.11.2005</u>	Fertigstellung der ersten raumordnungsfachlichen Bewertung von zwei verschiedenen Trassenvarianten zum Streckenverlauf der Regionalbahn von Völs nach Hall
<u>21.02.2006</u>	Erstellung einer mittel- bis langfristigen Bevölkerungsprognose im Hinblick auf Siedlungsbereiche mit größeren Wachstumspotenzialen
<u>2006</u>	Bürgermeistergespräche in den Gemeinden Thaur, Rum, Hall, Völs und Innsbruck zur Information über erste Ergebnisse der Planungen und Diskussion des Planungsstandes mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben
<u>13.12.2006</u>	Abstimmung des Verlaufs der Regionalbahn-Trasse mit der Landesstraßenverwaltung
<u>2006-2007</u>	Intensive Planung bestimmter neuralgischer Punkte im Verlauf der Regionalbahn-Trasse im Innsbrucker Stadtgebiet
<u>17.4. 2007</u>	Fertigstellung des Schlussberichtes der Raumplanung zur „Maßnahmenstudie Regionalbahn“

¹ Die Kommunikationsplattform war notwendig, um einerseits politische Entscheidungen im Vorfeld aufzubereiten und andererseits einen Zielkatalog sowie ein Pflichtenheft für die weitere Umsetzung der Regionalbahn zu erstellen.

2007 – 2008 Mitarbeit der Abteilung Raumordnung am Gesamtbericht der Abteilung Verkehrsplanung zur „Maßnahmenstudie Regionalbahn“

Raumordnungsfachlicher Bericht

Der raumordnungsfachliche Bericht zur „Maßnahmenstudie Regionalbahn“ ist methodisch im Artikel „Rasterdaten als Instrument für raumplanerische Standortbeurteilungen“² im RO-Info 33 (2007) erklärt. Aufbauend auf diese Daten wurden detaillierte Analysen für Bevölkerungspotenziale in den Einzugsbereichen von ca. 17 geplanten Regionalbahnhaltstellen im Zentralraum zwischen Völs und Hall erstellt. Die Einzugsbereiche wurden einerseits in einem vereinfachten System (300 m und 600 m - Umkreis Luftlinie) und andererseits in einem detaillierten System (600 m Gehweglänge) erstellt. Berücksichtigt wurde dabei eine entsprechende räumliche Reduktion des Einwohnerpotenzials durch die Einzugsbereiche von 6 ÖBB-Haltstellen im Talboden. Die Größe der Einzugsbereiche orientiert sich an der einschlägigen Fachliteratur, in der von einer maximal zumutbaren Gehwegdistanz³ von 600 m ausgegangen wird.



Luftbild mit Dichtedarstellung (Abbildung: Raumordnung-Statistik): Die Darstellung der Bevölkerungszahl im 300 m-Umkreis zeigt, dass die *Regionalbahn* die Schwerpunkte der Bevölkerungsverteilung erreichen wird. Um „knapp vorbei ist auch daneben“ zu vermeiden, wurde bei der Trassenwahl darauf geachtet, dass Haltestellen möglichst nahe an Zonen mit hoher Bevölkerungsdichte liegen und somit möglichst viele Menschen in den Genuss kurzer Wege zum öffentlichen Verkehrsmittel kommen. Der oben stehende Planausschnitt wurde unter Zuhilfenahme eines GIS - Programms (ArcMap) erstellt.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert: kurze Zusammenfassung der Ergebnisse, Darstellung des Auftragsumfanges und der einzelnen raumordnungsfachlichen Beiträge im Vorfeld bzw. während der Erstellung der eigentlichen Maßnahmenstudie, raumordnungsfachliche Angaben und Empfehlungen zu Trassenverlauf und Trassensicherung, detaillierte Beschreibung der einzelnen Haltestellen, generelle Vorgaben zur Anordnung der Haltestellen, mögliche

² <http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/roinfo33.pdf>

³ Dieter Prinz, städtebauliches Entwerfen, Kohlhammerverlag, 7. Auflage (überarbeitet), 1999

Verbesserungsvorschläge zur Erreichbarkeit der Haltestellen sowie eine Standortbewertung für neun verschiedene Standorte für Betriebshöfe.

Dem raumordnungsfachlichen Bericht zur Maßnahmenstudie zu Grunde gelegt ist jene Trassenvariante, die sich im Rahmen der ersten raumordnungsfachlichen Trassenbewertung 2005 und als Ergebnis verschiedener Gespräche zur technischen Umsetzbarkeit als näher untersuchenswert dargestellt hat.

Diese Trasse verläuft von Völs über die Technikerstraße, Höttinger Au, Anichstraße, Maria-Theresien-Straße, Salurner Straße, den Hauptbahnhof und die Amraser- und Defregger Straße in die Reichenau und weiter über die Schützenstraße und Serlesstraße nach Neu-Rum. Danach führt sie parallel zur Achse der Hallerstraße bis zu den Haller Röhrenwerken und in weiterer Folge entlang der ehemaligen Straubkaserne und des Haller Schwimmbades zum Oberen Stadtplatz von Hall.

Der Bericht zu diesem Streckenverlauf kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Trasse bzw. deren Haltestellen befinden sich in Bereich mit wesentlichen Bevölkerungsschwerpunkten des Zentralraums (wie z.B. Technikerstraße, Reichenau, Olympisches Dorf, Neu-Rum, Hall).
- Es werden verschiedene Ausbildungszentren im Zentralraum erreicht (wie z.B. künftiges 5. Gymnasium, Universität, UMIT).
- Es werden unterschiedliche Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr erreicht (wie z.B. Cyta, Stadtzentrum Innsbruck, Stadtteilzentren, Hallenbad Pradl, Haller Freibad).
- Die Trasse kann an vier Stellen mit der S-Bahn der ÖBB verknüpft werden (damit vervierfacht sich der potenzielle Einzugsbereich der S-Bahn im Zentralraum).
- Die Erweiterungsmöglichkeit der gewählten Regionalbahn-Trasse ist sowohl in Richtung Kematen und Zirl als auch in Richtung Mils und Volders gegeben.

Durch diese Qualitätsmerkmale ist gewährleistet, dass die **Bewältigung von Wegeketten⁴**, wie sie im Alltagsverkehr die Regel sind, auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr erleichtert wird.

⁴ Als Wegekette wird eine Abfolge von mehreren Wegen hintereinander bezeichnet – z.B. Von der Wohnung zum Kindergarten, vom Kindergarten zur Haltestelle, mit der Regionalbahn in die Stadt, von der Ausstieghaltestelle zur Arbeitsstätte.



Frühverkehr, Straßenbahnen in der Museumsstraße in Innsbruck (Foto: Martin Schönherr): Die *Regionalbahn* soll unmittelbar dort fahren und halten, wo Menschen wohnen und arbeiten. Sie soll ein öffentliches Verkehrsmittel der kurzen barrierefreien Zugangswege werden. Das bedingt einen engeren Kontakt zum Siedlungsgebiet, als dies z.B. bei einer S- oder U-Bahn der Fall ist.

Der Zielkatalog bzw. das Pflichtenheft für die Regionalbahnplanung sieht vor, dass die Gleistrasse niveaugleich im Straßenraum, aber weitestgehend unabhängig vom übrigen Fließverkehr verläuft. Das ist notwendig, da im Stadtzentrum (wie z.B. im Bereich Bruneckerstraße/Museumsstraße) und in einzelnen Subzentren aufgrund beengter Verhältnisse in den Kreuzungsbereichen ein Mitfahren im langsamen Fließverkehr erfolgt und dieser Fahrzeitverlust im Hinblick auf eine zügige Fahrplangestaltung durch die kürzeren Fahrzeiten auf den separaten Gleiskörpern wettgemacht werden muss. In Personen pro Stunde gemessen steigt durch die Verwendung der neuen Triebwagen die potenzielle Leistungsfähigkeit der von der Regionalbahn befahrenen Straßenkreuzungen erheblich.

Vordringlich ist die Regionalbahn-Trasse mit **Verknüpfungen zu S-Bahn-Haltestellen** auf der ÖBB-Strecke in Völs und Rum umzusetzen, um für Pendlerströme im Stadtrandgebiet attraktive Verbindungen schaffen zu können. Im Stadtgebiet von Innsbruck wird der Gleiskörper der Regionalbahn für die Erweiterung des vorhandenen Straßenbahnnetzes der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) von der Höttinger Au bis ins Olympische Dorf genutzt. Abschnittsweise sollen Regionalbusse des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) den Raum des eigenen Gleiskörpers mitnutzen können, um so eine Bevorrangung zu ermöglichen.

Ausbaumöglichkeiten für die geplante Strecke

Langfristig ist für Hall die Trassenführung zum Oberen Stadtplatz die raumplanungsfachlich beste Wahl, da dadurch wichtige zentrale Einrichtungen der Stadt Hall erreicht werden können, synergetische Effekte mit der S-Bahn durch Vermeidung der Überlagerung von Einzugsbereichen entstehen und ein späterer Weiterbau der Trasse nach Osten möglich wird.



Regionalbahn in Hall (Fotomontage: Martin Schönherr): Mit der *Regionalbahn* gelangt ein leises, energiesparendes und komfortables öffentliches Verkehrsmittel in die Gemeinden des Zentralraums. Die Fotomontage zeigt die Durchfahrt eines Triebwagens vom Oberen Stadtplatz in Hall kommend wenige Meter westlich des Franziskanergymnasiums (Kreuzung Sewerstraße / Speckbacherstraße). Kurz darauf wird er zügig in Richtung Schwimmbad und Haller Röhrenwerke weiterfahren.

Eine Trassenverlängerung über den Bahnhof Völs und Völsersee-Siedlung hinaus nach Westen ist erst sinnvoll, wenn Kematen und Zirl⁵ erreicht werden.

Für die Anordnung der Haltestellen der Regionalbahn wurden mehrere Grundsätze aufgelistet. Wesentlich dabei war die barriere- und umwegfreie Erreichbarkeit der Haltestelle für Fußgänger und Radfahrer.

Schlussfolgerungen

Die raumordnungsfachliche Untersuchung bestätigt die Entscheidung zugunsten der zuvor beschriebenen Trasse, die durch Konzepte des Büros für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) aus dem Jahr 2002/03 und durch die detaillierten Trassenplanungen des Büros ILF - Beratende Ingenieure zwischen 2006 und 2008 erarbeitet wurde.

⁵ Bereits in den Konzepten 2002/03 des Büros für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) wurde diese Empfehlung abgegeben, da nur die gegenwärtigen Einwohnerzahlen in den Einzugsbereichen beider Gemeinden die Erweiterung rechtfertigen.