



# ■ ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK

**BERNARD**  
GRUPPE  
kairos



Foto: Rudolf Fleckinger



**INNS'  
BRUCK**

■ Machbarkeitsstudie

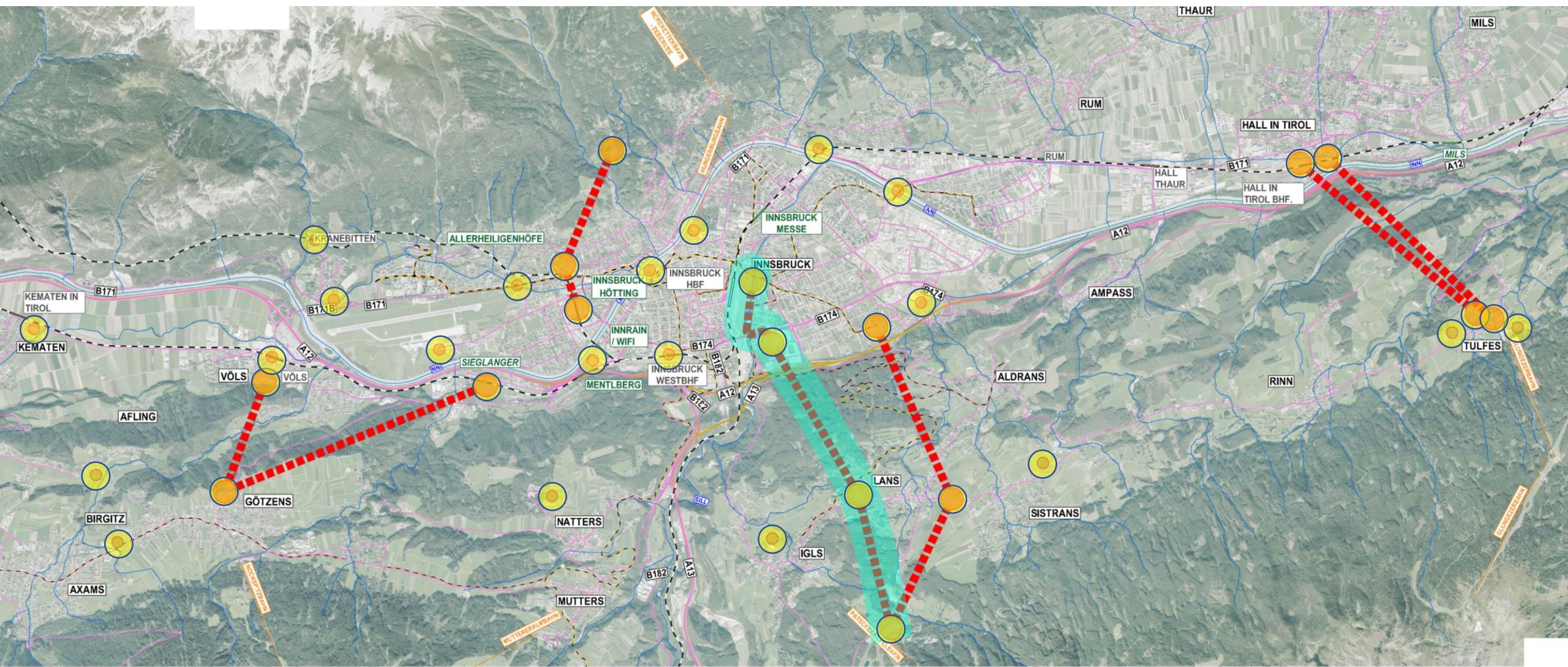
L. Praxmarer / M. Strele | 09.07.2021

## ■ Projektablauf Machbarkeitsstudie

- Planungsgrundlagen erheben / mögliche Stationspunkte im Tal
- Workshops
  - östliches Mittelgebirge (Aldrans, Sistrans, Lans, Tulfes, Rinn)
  - westliches Mittelgebirge (Götzens, Birgitz, Axams, Grinzens)
  - Stadt Innsbruck
- Technisch mögliche Korridore (2\* WEST / 3 \* OST / 1 \* NORD)
- Potentialanalyse, Prüfung verkehrliche Wirksamkeit
- Technische Konzepte
- Vorzugsvarianten / Empfehlungen

 ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK

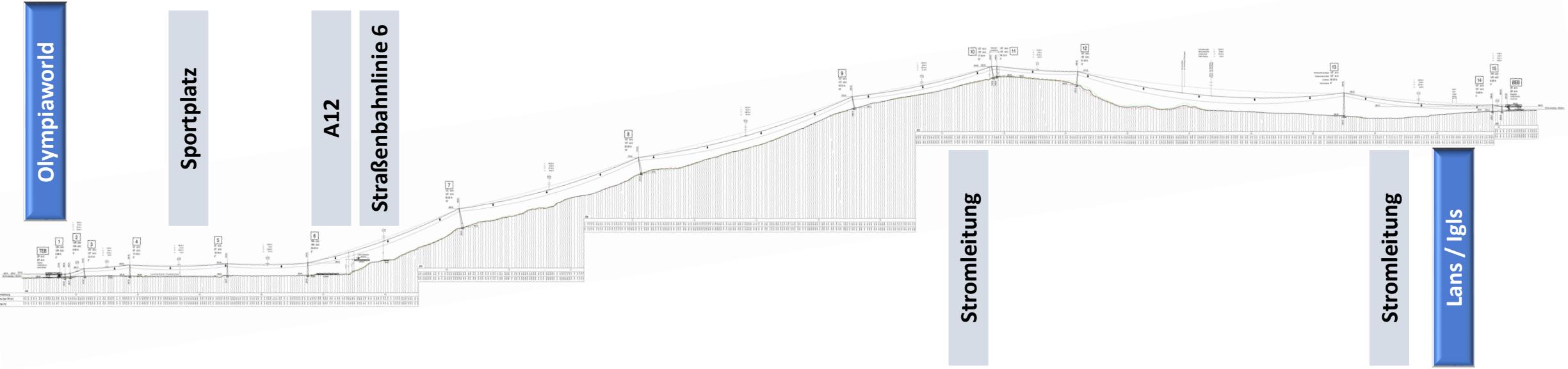
# BERNARD GRUPPE kairos

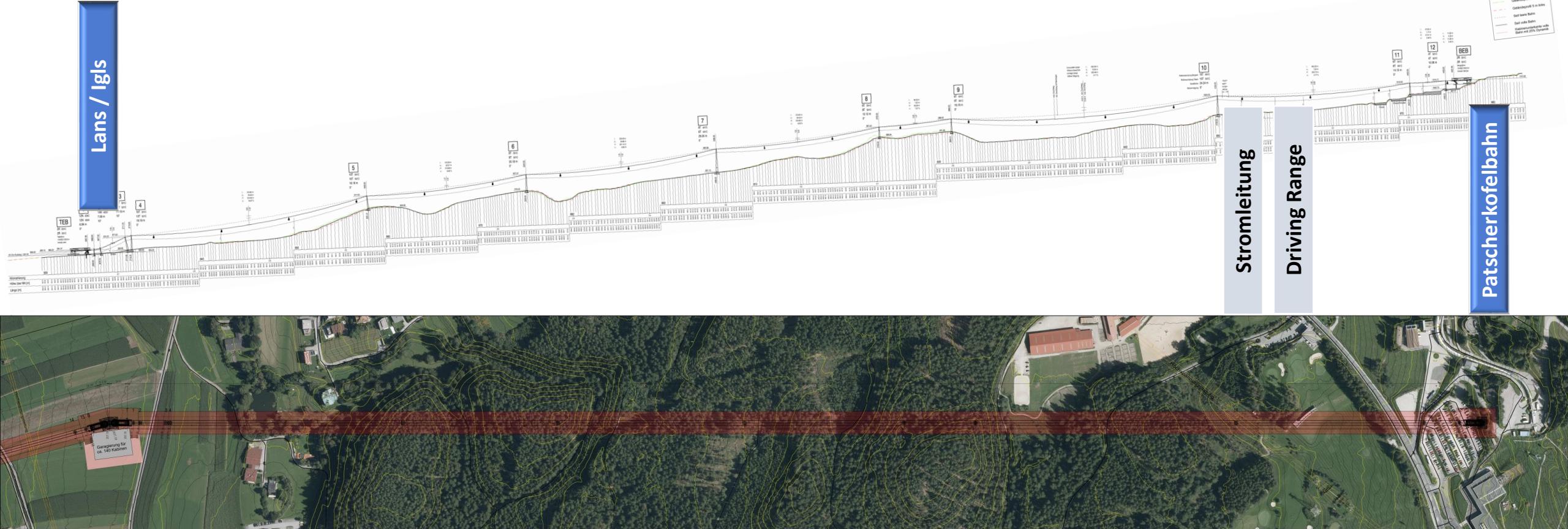


■ **Sektion 1 → Sillpark – Hauptbahnhof - Olympiaworld: City Cable Car**



## ■ Sektion 2 → Olympiaworld – Lans/Igls: Umlaubbahn



■ **Sektion 3 → Lans/Igls – Patscherkofelbahn: Umlaubahn**

## ■ Potentialanalyse – verkehrliche Wirksamkeit

- Prüfung und Bewertung von direkten Fahrbeziehungen
- Vergleichende Betrachtung von Reisezeiten (bestehendes Angebot und Seilbahn)
- Abschätzung möglicher Fahrgastpotentiale
- Auswahl der aussichtsreichsten Variante(n)
- Vertiefende Potentialabschätzung der Vorzugslösung(en)
  - Ergänzung touristischer Potentiale (v.a. am Wochenende und in Ferienzeiten)
  - Ergänzung von Zubringersystemen (ÖV, Fahrrad)
  - Einbeziehung „weicher“ Verkehrsmittelwahlkriterien („Seilbahnbonus“, Umweltaspekte)
- Aufgliederung der Potentiale auf die unterschiedlichen Seilbahn-Abschnitte

## ■ Sillpark – Olympiaworld - Patscherkofelbahn

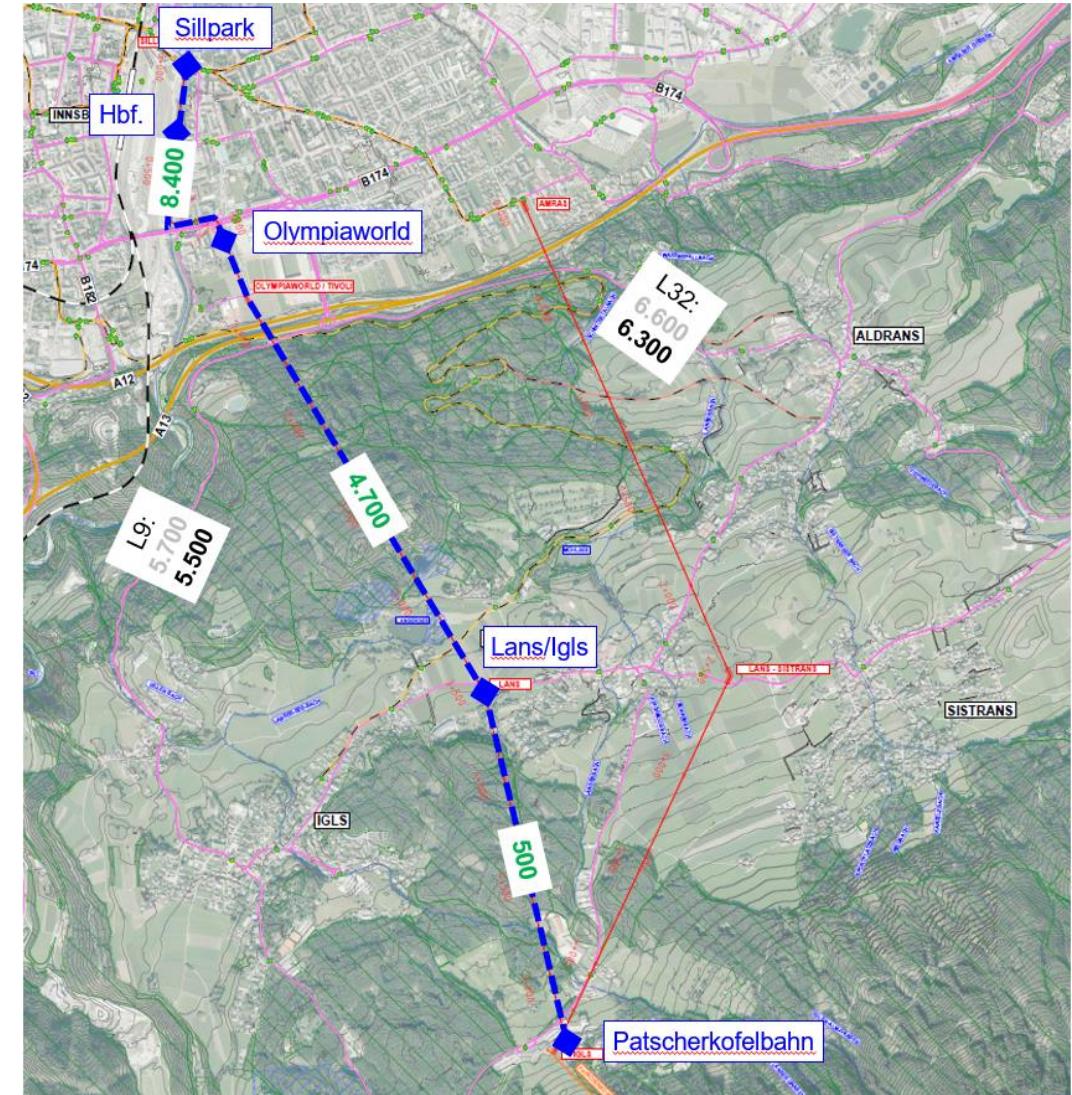
- **Normaler Werntag**
- **Seilbahn [Fahrgäste/24 h]**
- **Straßennetz [Kfz/24 h]: Bestand, mit Entlastung**

Einschließlich Fahrten Umfeld  
Olympiaworld – Innsbruck Kernstadt

1.680 Fahrgäste/24 h im Bestand

Einschließlich Neuverkehr Sillhöfe

2.610 Fahrgäste/24 h Neuverkehr



## ■ Sillpark – Olympiaworld - Patscherkofelbahn

■ Sonntag in der Ferienzeit

■ Seilbahn [Fahrgäste/24 h]

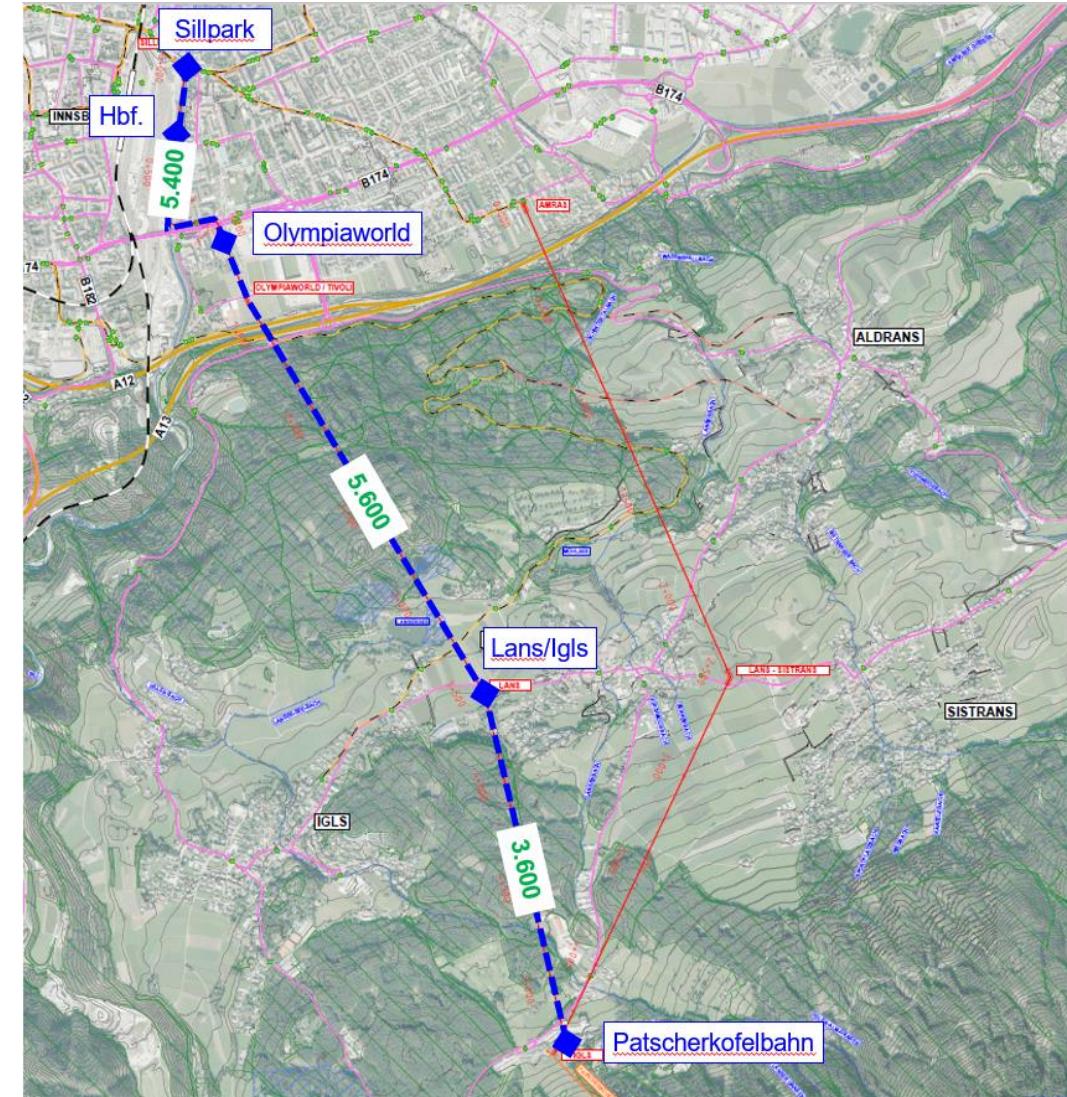
Annahme:

Regulärer Verkehr (25% des Quell–Ziel-Verkehrs eines normalen Werktages)

ca. 3.400 Fahrgäste auf der Seilbahn (60% der Fahrgäste Patscherkofelbahn)

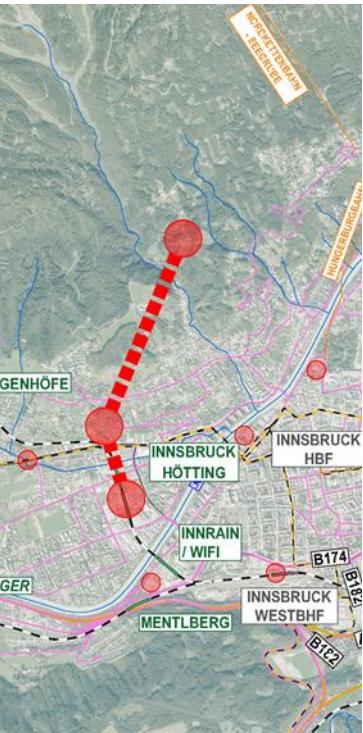
ca. 1.000 Fahrgäste als Ausflugsverkehr im Umfeld Lans/Sistrans

ca. 100 Fahrgäste Neuverkehr



## ■ Erkenntnisse und Empfehlungen

## ■ Innsbruck NORD

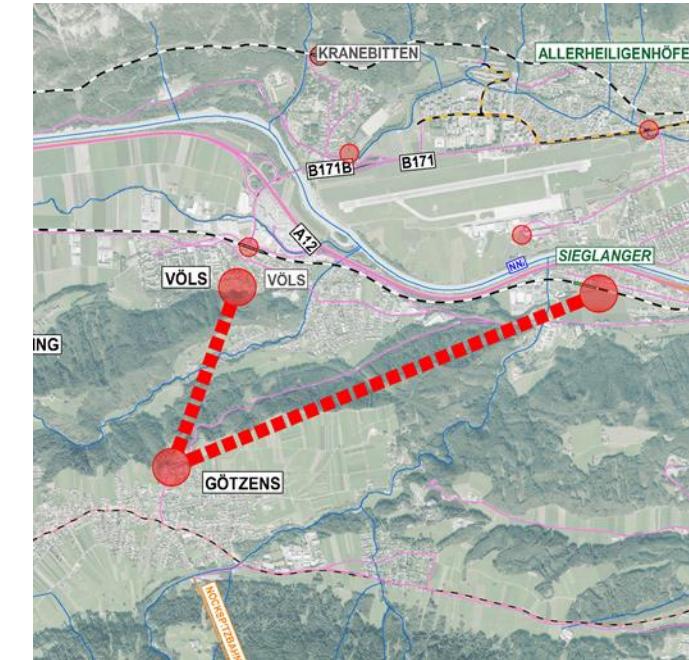


- Korridor S-BAHN STATION HÖTTING – GROSSER GOT - GRAMARTBODEN:
  - Kein Korridor ohne Überfahren von Gebäuden machbar (Ablösen, Rückbau, Brandschutzaflagen)
  - Verkehrliche Wirksamkeit ohne konkrete Siedlungsentwicklung im Hangbereich nicht abschätzbar
  - → Variante ist nicht weiter zu verfolgen
- Teilprojekt Mikro ÖV – System HÖTTINGER AU – GROSSER GOTT:
  - Führung als Standseilbahn (oderirdisch) wegen vielen Zufahrten kaum umsetzbar
  - Standseilbahn (unterirdisch) mit sehr hohem finanziellen Aufwand machbar
  - → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

## ■ Erkenntnisse und Empfehlungen

## ■ Innsbruck Umland WEST

- Korridor VÖLS - GÖTZENS:
  - Marginales verkehrliches Potential
  - → Variante ist nicht weiter zu verfolgen
- Korridor SIEGLANGER - GÖTZENS :
  - Sehr geringes verkehrliches Potential
  - S-Bahn Station Sieglanger fraglich
  - → Variante ist nicht weiter zu verfolgen



## ■ Erkenntnisse und Empfehlungen

## ■ Innsbruck Umland OST

## ■ Korridor HALL – TULFES:

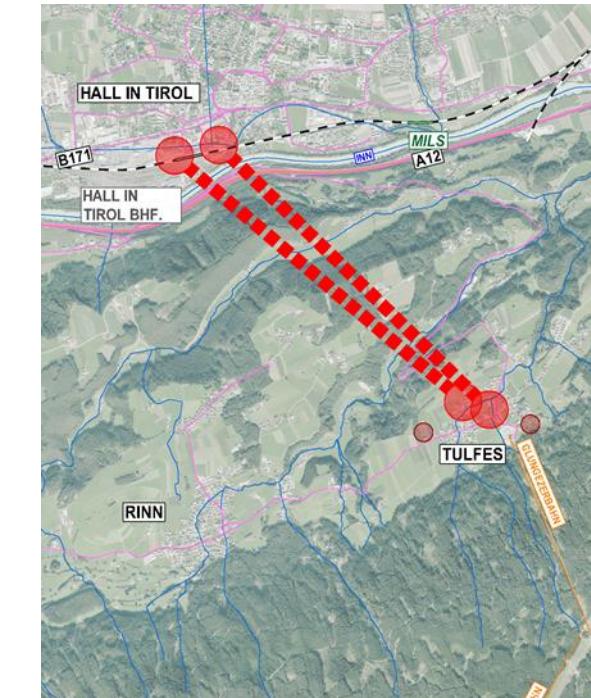
- Sehr geringes verkehrliches Potential
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

## Korridor AMRAS – SISTRANS – PATSCHERKOFEL TAL:

- marginales verkehrliches Potential
- Zielpunkt wenig attraktiv, Umstieg auf Straßenbahn 3 als Hürde
- → Variante ist nicht weiter zu verfolgen

## Korridor SILLPARK – HBF - OLYMPIAWORLD – LANS/IGLS – PATSCHERKOFEL TAL

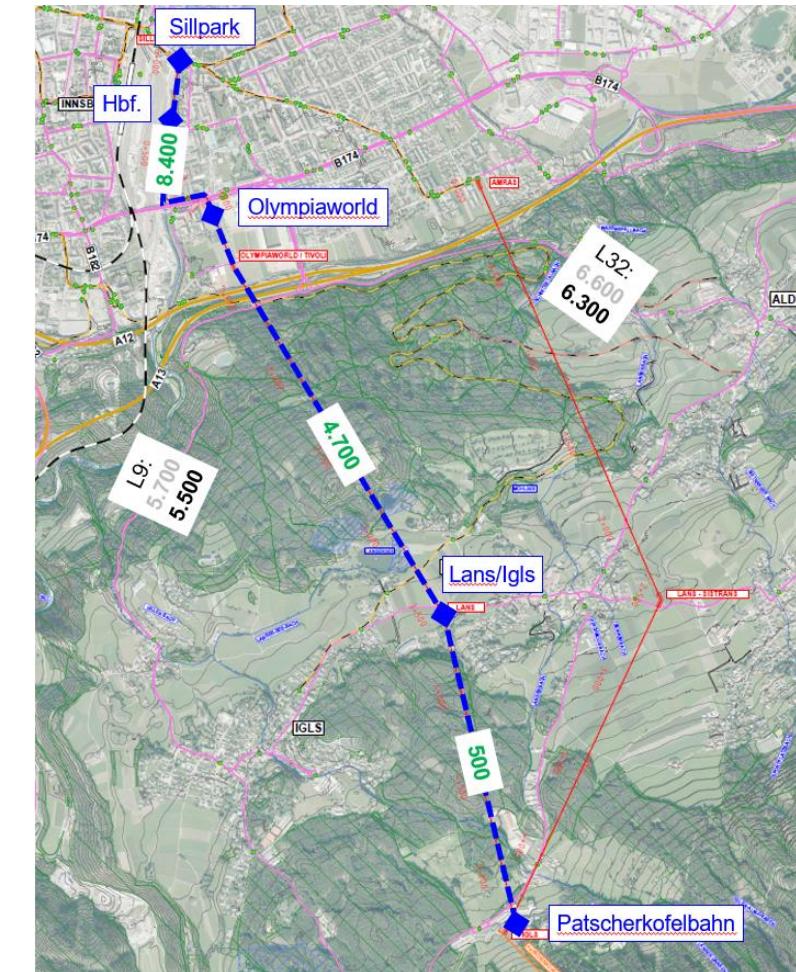
- Großes verkehrliches Potential (bis zu ca. 8.400 Wege / 24h)
- Kombination Alltags- und Freizeitwege
- → Vorzugsvariante in Kombination mit Projekt Straßenbahlinie 6



## ■ Urbane Kabinenbahn Innsbruck - Lans/Igls - Patscherkofel Tal

### ■ Vorteile

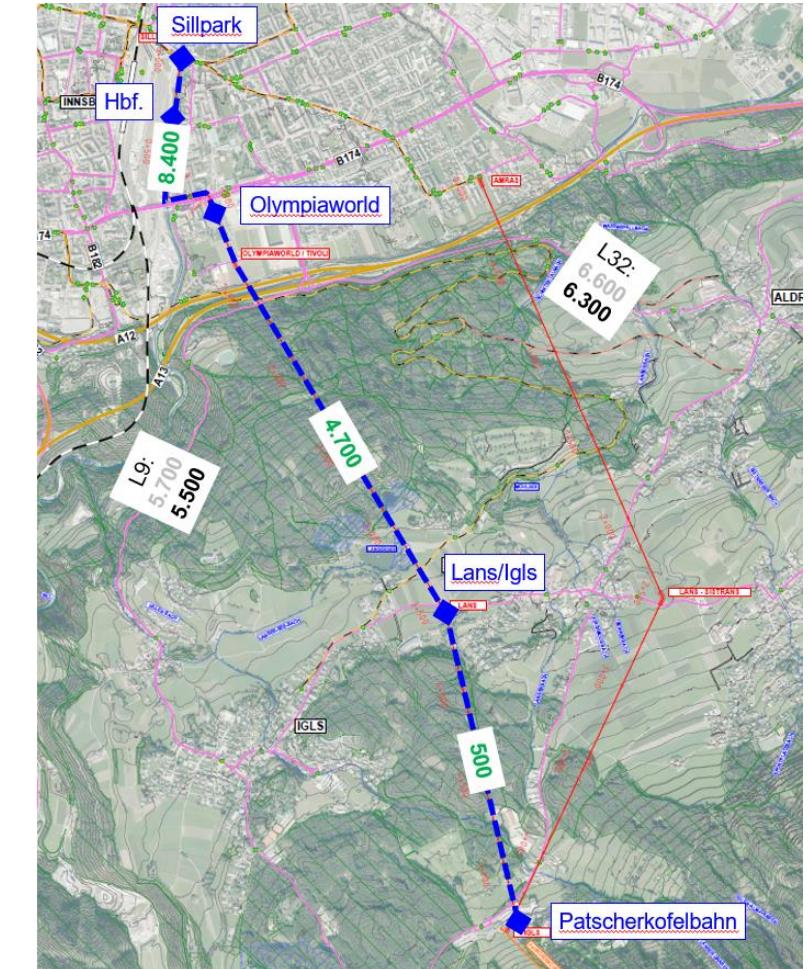
- Erschließung Erweiterungsgebiet Sillhöfe
- Erschließung Olympiaworld – Integration in Bebauung Parkplatz möglich
- Leistungsfähige Anbindung Sillpark – Bahnhof – Olympiaworld
- Direkte Anbindung Olympia Eiskanal
- Entlastung Busverkehr Zentrum Lans, Aldrans, Igls
- Einsparung Buslinien Mittelgebirge-Innsbruck
- Fahrrad-Verkehr für Zulauf stark aufgewertet
- Potential Freizeit-Verkehre (Rad, Wandern, etc)



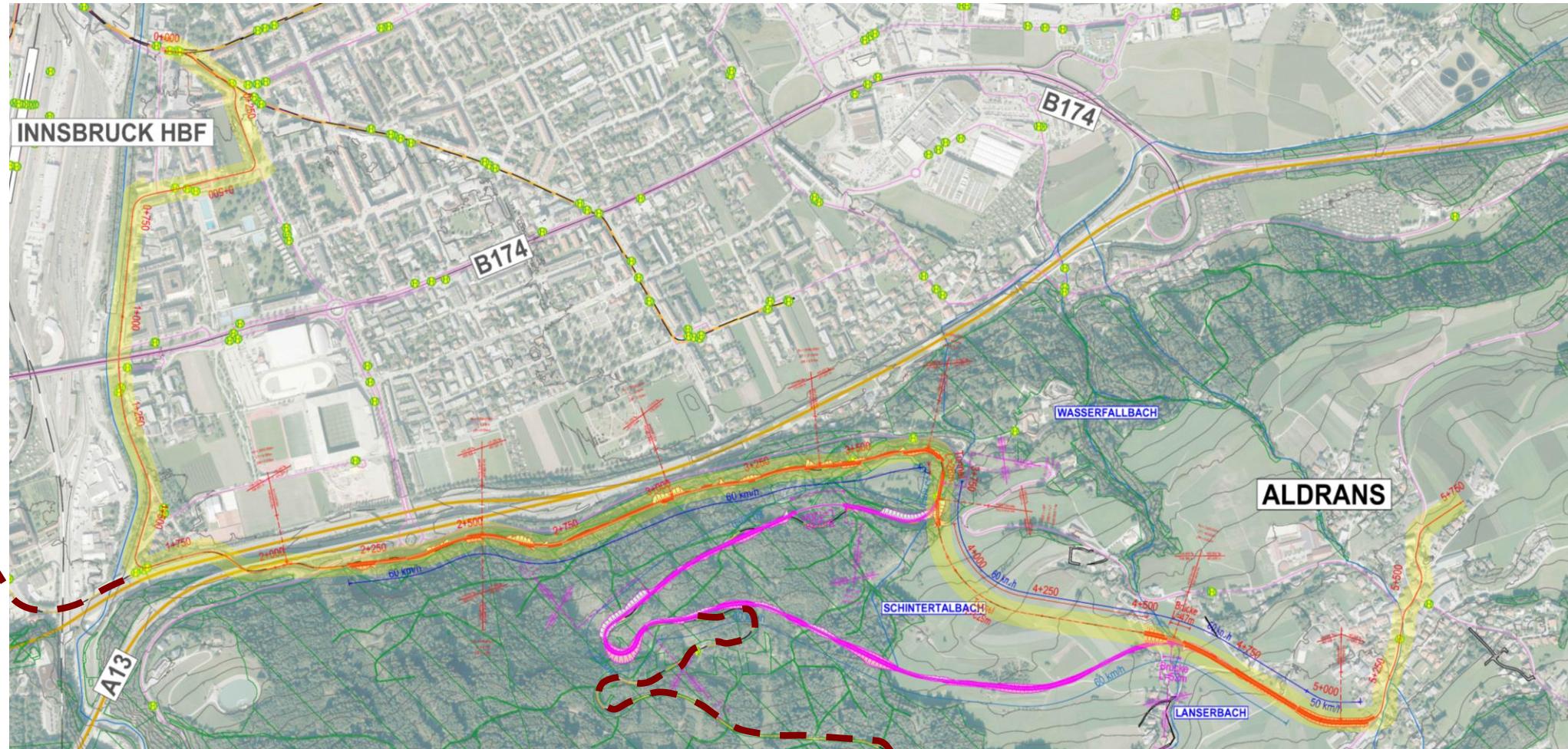
## ■ Urbane Kabinenbahn Innsbruck - Lans/Igls - Patscherkofel Tal

### ■ Herausforderungen

- Golfplatz-Situation
- Autobahn-Überspannung
- Hochspannungsleitungen
- Nur mit Lösung für Aldrans sinnvoll  
(Verlängerung Straßenbahnenlinie 6)

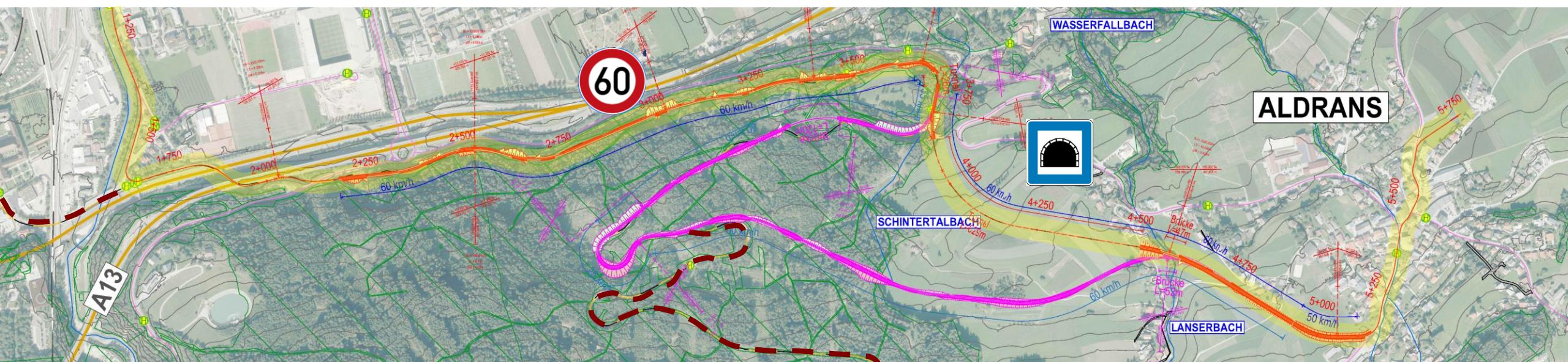
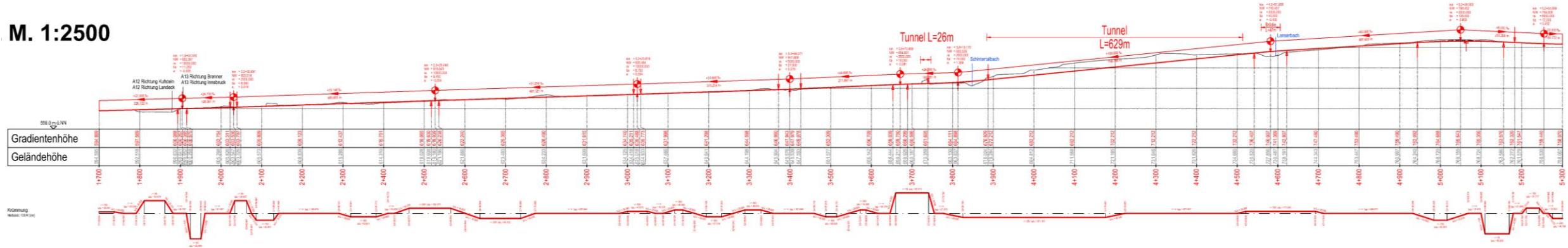


## ■ Straßenbahnlinie 6



## ■ Straßenbahnlinie 6

M. 1:2500



## ■ Technische Umsetzung - Sektion 1

### ■ City-Cable-Car (CCC) Sillpark - Bahnhof - Olympiaworld

- fertig entwickelte, aber noch nie umgesetzte Technologie (Leuchtturm + Risiko)
- umstiegsfreie Weiterführung zwischen Seilbahn und Stadtbahn:  
enge Kurvenradien, geräuschlos
- 10 Personen pro Kabine

Länge: 1.240m

Höhendifferenz: 0m

Förderleistung: 2.400 Personen/h

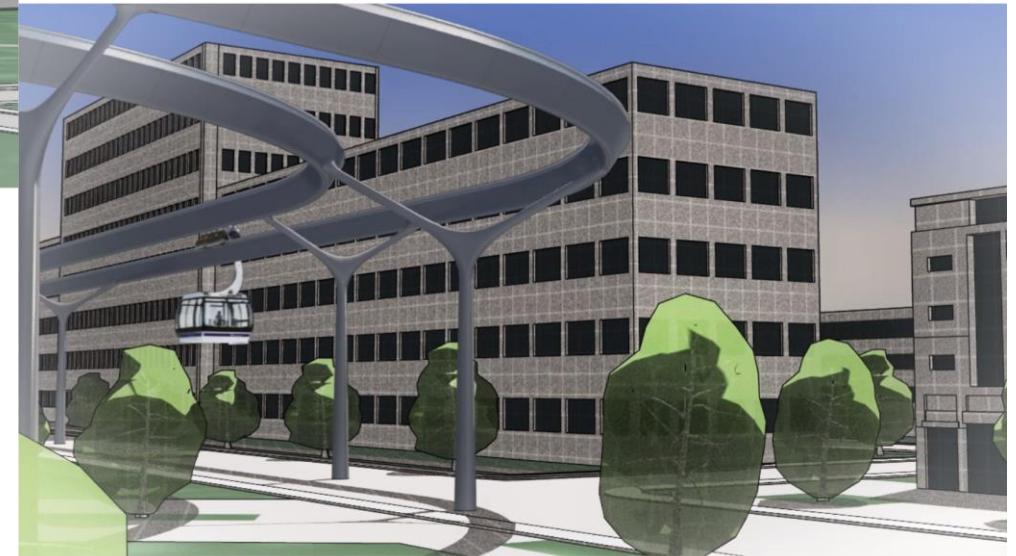
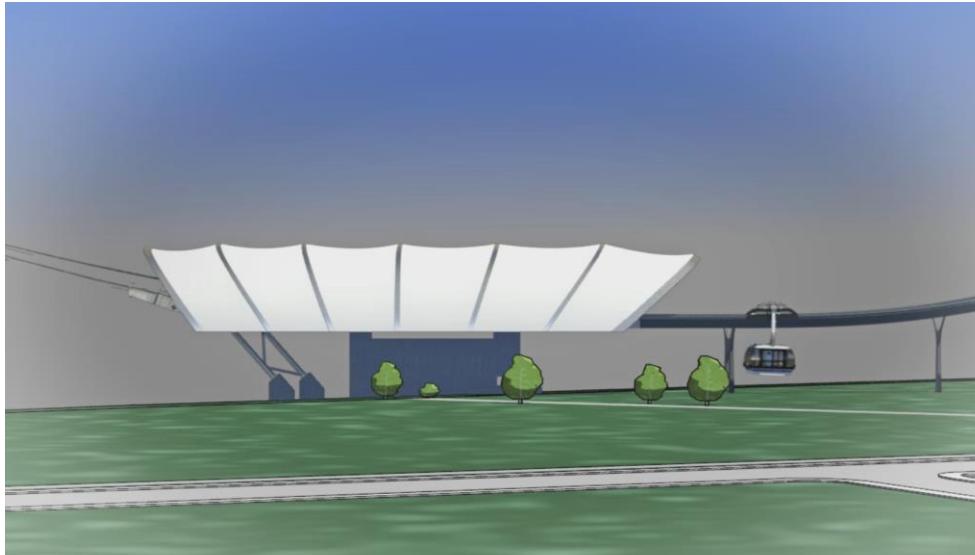
Kabinen: 28 Stk.

Geschwindigkeit: 6,5 m/s (23,5 km/h)

Fahrzeit: 4 min (zuzügl. Stopp beim Bahnhof)



## ■ Technische Umsetzung - Sektion 1



■ **Technische Umsetzung - Sektion 2**■ **Seilbahn Olympiaworld - Lans/Igls**

- Übergabestation Olympiaworld CCC-Einseil Umlaufbahn
- umstiegsfreies Weiterfahren, Seilbahnsystem wie Patscherkofel-Bahn
- Herausforderung: Hochspannungsleitungen und Autobahn-Überspannen
- Parkierung Kabinen in Lans/Igls
- Fahrpreis im Verkehrsverbund, Mitnahme Fahrräder, Kinderwagen
- Kleingüterlogistik machbar

Länge: 2.390m

Höhendifferenz: 270m

Förderleistung: 2.400 Personen/h

Kabinen: 63 Stk.

Geschwindigkeit: 6 m/s (21,5 km/h)

Fahrzeit Lans/Igls: 8 min

## ■ Technische Umsetzung - Sektion 3

### ■ Seilbahn Lans/Igls – Patscherkofelbahn

- umstiegsfreies Weiterfahren
- Herausforderung: Hochspannungsleitungen und Golfplatz-Überspannen
- ggf. Fahrpreis-Aufschlag für Freizeitnutzung beim Ausstieg machbar

Länge: 1.909m

Höhendifferenz: 153m

Förderleistung: 2.400 Personen/h

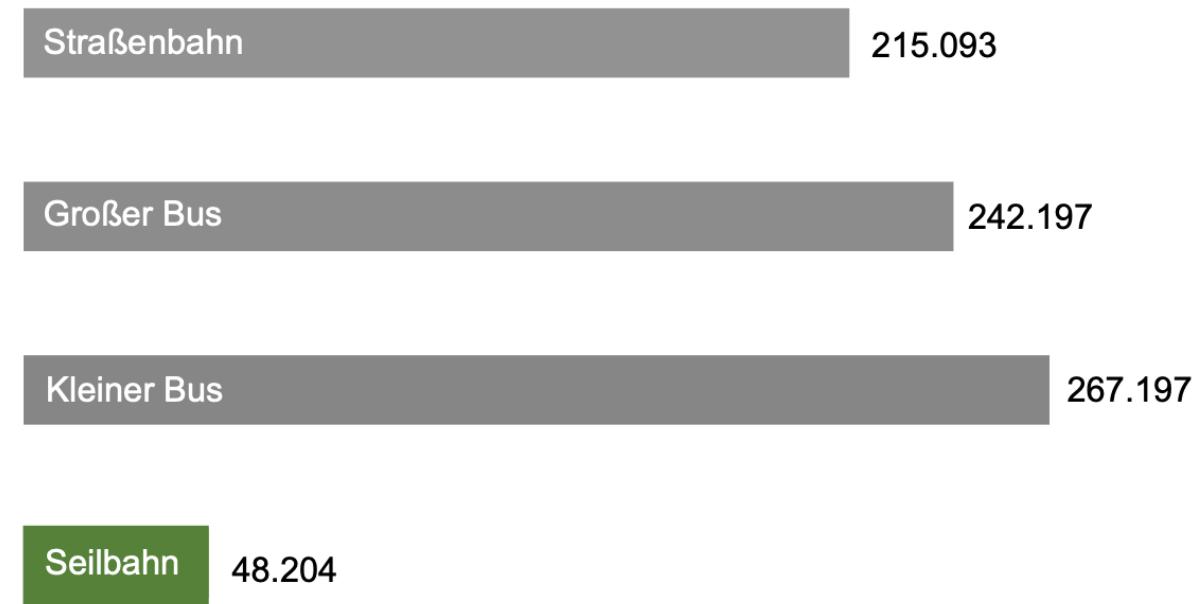
Kabinen: 50 Stk.

Geschwindigkeit: 6 m/s (21,5 km/h)

Fahrzeit Lans/Igls: 7 min

■ **Klimaschutz: Deutliche Einsparungen bei CO2-equ Emissionen**

Ökologische Gesamtbelaustung  
der unterschiedlichen Verkehrssysteme (in tCO<sub>2</sub>eq)



El Alto - La Paz, Linea Roja  
69% Auslastung  
17 Stunden/Tag, 365 Tage  
2,3 km (10 min)  
Alternative Route: 12.4 km (18 min)  
30 Jahre Betriebsdauer



# ■ ALTERNATIVE ÖV INFRASTRUKTUREN IM RAUM INNSBRUCK

**BERNARD**  
GRUPPE  
kairos



Foto: Rudolf Fleckinger



**INNS'  
BRUCK**

■ Diskussion

L. Praxmarer / M. Strele | 09.07.2021