



ANTRAG

der Abgeordneten Mag. Michael Mingler, DI Mag. Florian Riedl, Philip Wohlgemuth, Andreas Leitgeb

betreffend **Studie zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Zentralraum**

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der Stadt Innsbruck, den Gemeinden und den Verkehrsverbänden Vorstudien inkl. der Prüfung der technischen und betriebswirtschaftlichen Machbarkeit zu den folgenden Schieneninfrastrukturen durchzuführen und dem Landtag zur Kenntnis zu bringen:

- 1) Attraktivierung der Straßenbahnlinie 6 sowie deren Verlängerung nach Aldrans***
- 2) Ausbau und Weiterentwicklung des Innsbrucker Straßenbahnsystems entsprechend der Dekarbonisierungsstrategie der Innsbrucker Verkehrsbetriebe***
- 3) Weiterentwicklung der Idee einer Stadtseilbahn vom Leipzigerplatz über die Olympiaworld bis zur Talstation der Patscherkofelbahn entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie „Alternative ÖV Infrastrukturen Im Raum Innsbruck“***
- 4) Prüfung einer Fortsetzung der Regionalbahn von Rum nach Hall***
- 5) Prüfung eines dritten Gleises für den S-Bahn Verkehr von Innsbruck nach Hall***
- 6) Attraktivierung der Stubaitalbahn inkl. einer Verlängerung bis zum Schigebiet Schlick bzw. bis nach Neustift.***

Dabei ist auf die Bedeutung intermodaler Knotenpunkte (zum Radverkehr, zu emissionsfreiem straßengebundenen ÖPNV) entlang der fraglichen Schieneninfrastrukturen besonders Rücksicht zu nehmen. “

Der Antrag wolle dem Ausschuss für Wohnen und Verkehr zugewiesen werden.

Begründung:

Die Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur hat wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten. Eine funktionierende, schnelle und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur ist die Basis für ein nachhaltiges und dekarbonisiertes Verkehrssystem. Es ist daher essentiell, in Hinsicht auf die Anforderungen an ein klimaneutrales Mobilitätssystem, die bestehenden Schieneninfrastrukturen im Zentralraum von Innsbruck einerseits auszubauen und im Netz zu ergänzen und andererseits mittel- und langfristig weiter in die Region hinauszuführen, um ein Rückgrat für ein modernes und leistungsfähiges Verkehrssystem aufzubauen.

Folgende Teilbereiche sind dabei insbesondere zu betrachten:

1. Entsprechend der Entschließung des Tiroler Landtages wurde durch das Amt der Tiroler Landesregierung eine Machbarkeitsstudie zum Thema „Alternative ÖV-Infrastrukturen im Innsbrucker Zentralraum“ durchgeführt und den Fraktionen des Tiroler Landtags sowie des Innsbrucker Gemeinderates präsentiert.

Grundsätzlich wurde dabei eine Seilbahnvariante als machbar eingestuft: In drei Sektionen führt diese zuerst als City-Cable-Car vom Leipzigerplatz entlang der Sill über den Hauptbahnhof zum derzeitigen Parkplatz bei der Olympiaworld und dann als Einseilumlaufbahn in der Sektion 2 bis zwischen die Orte Igls und Lans und dann weiter mit der Sektion 3 bis zur Talstation der Patscherkofelbahn. Damit können die Orte Rinn – Patsch über eine schnelle Busverbindung an diese Seilbahn angeschlossen werden und ermöglichen durch die Direkthereinführung in die Stadt eine attraktive Direkterschließung sowie zahlreiche Umstiegsmöglichkeiten. Die Gemeinde Aldrans soll gemäß diesem Konzept durch einen Direktanschluss an die Linie 6 sowie durch einen Ausbau dieser Straßenbahnlinie ebenfalls rasch an die Stadt angeschlossen werden.

2. Parallel dazu wurde durch den Verkehrsverbund Tirol sowie die Innsbrucker Verkehrsbetriebe eine Strategie zum Thema Dekarbonisierung des Öffentlichen Verkehrs in Auftrag gegeben und inzwischen fertiggestellt. Ein wesentlicher Inhalt für die Stadt Innsbruck bildet dabei der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes in Innsbruck.

3. Entsprechend des Grundsatzbeschlusses des Tiroler Landtags zum Bau einer Straßen- und Regionalbahn aus dem Jahr 2007 ist zwei Jahre vor Fertigstellung der Etappe 3 und 4 eine grundsätzliche Entscheidung zur Fortsetzung der Regionalbahn nach Hall (Etappe 5) zu treffen. Die Grundlagen für diese Entscheidung sollen hiermit geschaffen werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Sinnhaftigkeit und Machbarkeit eines dritten Gleises nach Hall an der bestehenden Bahnstrecke geprüft werden.

4. Die Stubaitalbahn bildet die wesentliche Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs in das westliche Mittelgebirge sowie Teile des vorderen Stubaitales. Derzeit endet die Bahn sehr unattraktiv im vorderen Ortsteil von Fulpmes. Eine Anbindung an das Schigebiet Schlick sowie eine Fortführung der Bahn in Richtung mittlere Stubaital (Neustift) erscheint daher sinnvoll. Zudem ist eine Beschleunigung der Gesamtstrecke zur Erreichung attraktiver Fahrzeiten anzustreben.

Innsbruck, am 30.09.2021