

# Verkehrswende in Innsbruck - Ausbau des Straßenbahnnetzes

Die historische Altstadt von Innsbruck ist für den Autoverkehr gesperrt, aber zu Fuß, mit dem Rad und per Straßenbahn gut erreichbar.

Etwa zeitgleich mit den Planungen zur Hublandlinie in Würzburg hat Innsbruck sich an die Planung von zwei neuen Straßenbahnstrecken aus dem Zentrum nach Westen und Osten in zwei bedeutende Wohngebiete und zur Universität gemacht. Bis 2017 wurde die westliche, anschließend bis 2019 die östliche Strecke in Betrieb genommen. Unmittelbar danach begannen die Arbeiten für den nächsten Neubau. Entlang der Schienen wurden nicht nur viele Bäume gepflanzt, sondern auch Blühstreifen angelegt.



Abb. 1: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr in der Altstadt



Abb. 2: Blühstreifen entlang der Straßenbahntrasse

„Die Seele der Demokratie ist der Kompromiss“ - mit pragmatischer Planung von Anfang an ist es in Innsbruck gelungen, die Bevölkerung mitzunehmen und in weniger als einem Jahrzehnt zwei neue Strecken zu bauen: in engen Straßen mit geringem Verkehr geht es auch mal ohne eigenen Gleiskörper und Zweirichtungswagen haben geholfen, hunderte von Bäumen und Anwohnerparkplätze zu erhalten.



Abb. 3: Straßenbahn ohne eigenen Gleiskörper



Abb. 4: ohne Wendeschleife - platzsparende Lösung durch Zweirichtungswagen

Vierfache Kapazität, 25% Personalkosten: Die flexiblen Zweirichtungswagen verkehren paarweise; ein Zug ersetzt vier Gelenkbusse! Er bietet so auch doppelt so viele Sitzplätze und dreimal so viel Platz in Multifunktionsräumen wie die alten Einrichtungswagen. Das ist auch nötig, um die sprunghaft zunehmenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können.

Innsbruck hat schon viel von dem geschafft, was Würzburg noch vor sich hat. Der motorisierte Verkehr geht stark zurück, während ÖPNV und Fahrrad stark zunehmen. So sieht „Verkehrswende“ aus!



Abb. 5: Doppeltraktion

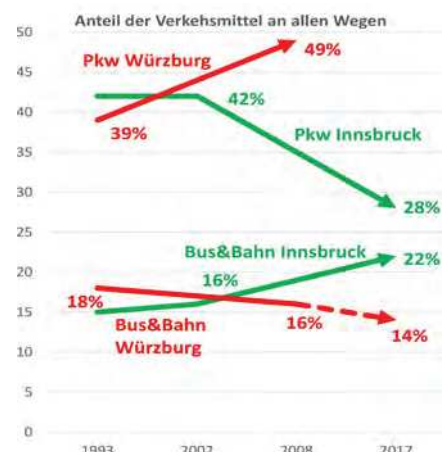


Abb. 6: Vergleich Verkehrsmittelwahl in Würzburg und in Innsbruck