

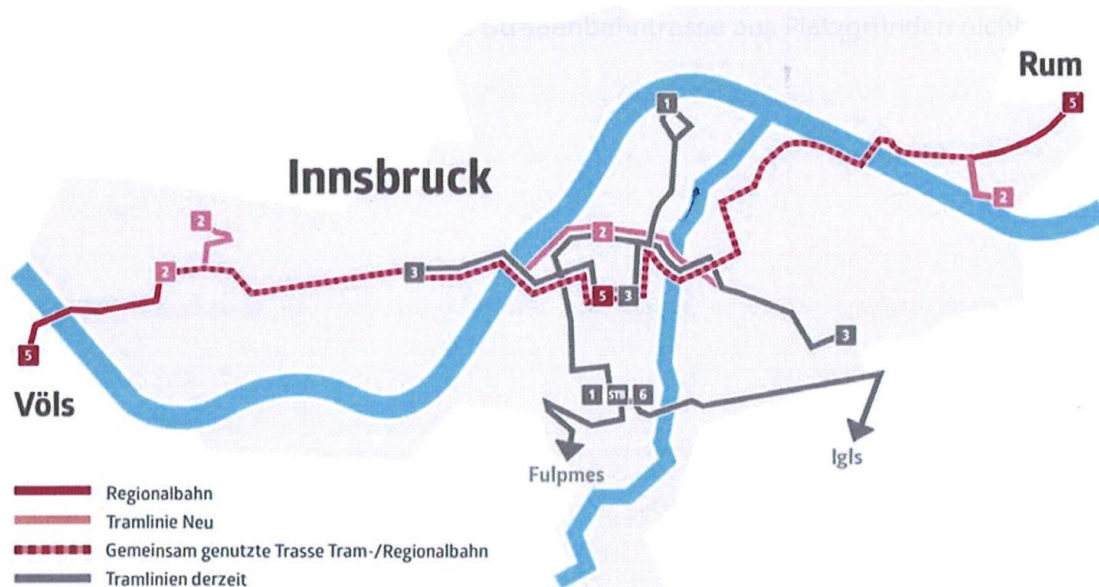
Anlage 2

Detaillierte Beschreibung einschließlich der Darstellung des Nutzens des gemeinsamen Vorhabens

Allgemeines

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH (IVB) beabsichtigt, im Zuge des Straßen- und Regionalbahnkonzeptes das Regionalbahnnetz unter Verwendung der neuen Regionalbahngarnituren mit einer Wagenkastenbreite von 2,40 m zu erweitern. Die Erweiterung umfasst die Realisierung der Linie 5 Richtung Osten nach Rum. Gleichzeitig werden die Haltestellenanlagen sowie die damit verbundene Straßenraumgestaltung realisiert.

Die neue Achse ist Bestandteil der neuen Ost-West-Achse der Regionalbahn von Rum über das Stadtzentrum von Innsbruck bis nach Völs. Dabei wird der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Rum als „Straßenbahn“ realisiert, d.h. die Bahntrasse wird auch vom Straßenverkehr genützt. Dieser Abschnitt ist Gegenstand dieser Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG. Der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Völs wird hingegen als „Vollbahn“ errichtet und erhält daher Bundeszuschüsse im Wege der Privatbahnförderung im 9. Mittelfristigen Investitionsprogramm.



Kurzdarstellung der geplanten Baumaßnahmen

Das gegenständliche Vorhaben der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH für den Ostast der Regionalbahn – Abschnitte RO1 und RO2 – behandelt den Bereich unmittelbar nach der Kreuzung Serlesstraße/Kugelfangweg bis zur Endhaltestelle neben der ÖBB-Haltestelle Rum. Die Regionalbahntrasse verläuft in der Serlesstraße bzw. der B 171 Tiroler Straße.

Die Festlegung der Gleistrasse inklusive der Haltestellen und der übrigen Elemente des Straßenraumes erfolgte im Einvernehmen mit den IVB, Gremien der Stadt Innsbruck, der Gemeinde Rum sowie dem Land Tirol im Zuge von Abstimmungsbesprechungen. Basis für die Einreich- und Detailplanung bildete die sogenannte Funktionsplanung, welche von der Landesregierung und dem Tiroler Landtag genehmigt wurde.

Im Zuge des Baues ist aufgrund des Umstandes, dass die Regionalbahn den Straßenraum mitbenützt, auch eine Neugestaltung des Straßenraumes der befahrenen Straßenzüge bzw. eine Anpassung der Kreuzungsbereiche der unmittelbar einmündenden Straßen erforderlich.

Im Rahmen der Bauarbeiten sind Leitungsumlegungen bzw. -neuanlagen durchzuführen.

Die erforderlichen Lichträume sowie Gleisachsabstände für die Straßen- bzw. Regionalbahn werden gemäß den aktuell gültigen Lichtraum-Bestimmungen der Innsbrucker Verkehrsbetriebe hergestellt.

Die Gleisanlagen werden in die Straßenfahrbahn eingebettet, da im Projektbereich eine vom Individualverkehr vollständig getrennte Regionalbahntrasse aus Platzgründen nicht herstellbar ist.

Die Trasse wird zweigleisig im Straßenraum der Serlesstraße und der B 171 Tiroler Straße im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. Die Endhaltestelle, welche die Verknüpfung der Regionalbahn mit den ÖBB bildet, liegt direkt neben der Haltestelle der ÖBB in Rum. Damit ergeben sich für den Fahrgast kurze, sichere und bequeme Umsteigewege. Der so bestmögliche Verknüpfungspunkt erfordert jedoch die Verschwenkung der B 171 Tiroler Straße in diesem Bereich.

Beschreibung Straßenraum/Trassenbeschreibung

Planungsbereich RO1

Der neu geplante Trassenverlauf der Regionalbahn schließt nach der Kreuzung Kugelfangweg an das Detailprojekt „Tram/Regionalbahn Rum Ost, Abschnitt RO1“ an, verläuft dann entlang der gesamten Serlesstraße Richtung Osten, bindet anschließend in die B 171 Tiroler Straße ein und endet im Bereich des ÖBB-Bahnhofs Rum.

Die Serlesstraße ist auf der gesamten Länge als Straßenraum mit Gegenverkehr mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für MIV und öffentlichen Verkehr (ÖV), sowie teilweise beidseitig begleitenden Gehsteigen sowie teilweise Längsparkstreifen am Fahrbahnrand ausgerüstet.

Mit dem Bau der Gleistrasse und den neuen Haltestellen müssen auch die angrenzenden Zufahrten, Wege und Grünbereiche höhentechisch angepasst werden.

Im Abschnitt zwischen Kugelfangweg und Innstraße wird weiterhin auf der Südseite ein Längsparkstreifen vorhanden sein. Im Bereich des nördlichen Gehsteiges befinden sich immer wieder tieferliegende Garagenzufahrten. Damit kein Regenwasser von der Straße in die Garagen läuft, wurde auf diesem Abschnitt das bestehende Dachprofil der Straße in ein Pultdach mit der Neigung nach Süden geplant. Dies führt dazu, dass der südliche Gehsteig wesentlich tiefer (ca. 30 cm) als im Bestand ausgeführt werden muss. Im betreffenden Abschnitt befindet sich eine Tiefgarage, welche mittels Fertigteilen zum bestehenden Gehsteig abschließt. Um die neue Tiefenlage des südlichen Gehsteigs bewerkstelligen zu können, ist geplant, diese Fertigteile mittels einer Unterfangung auf einer Länge von ca. 115 m zu sichern.

Auf dem Abschnitt Innstraße bis Flurstraße bleibt das System des Straßenquerschnitts weiter bestehen, mit dem Unterschied, dass es keinen Längsparkstreifen gibt. Zu Beginn und am Ende des Abschnitts ist jeweils eine Regionalbahnhaltestelle für jede Fahrtrichtung vorgesehen. Die erste Haltestelle befindet sich bei der Volksschule Serlesstraße, die zweite ist die Haltestelle Flurstraße. Im Bereich der Volksschule werden die Senkrechtparkplätze in Schrägparkplätze (60° Neigung) umgebaut. Aufgrund dessen, dass sich hier die Volksschule und auch der Kindergarten befinden, wird zur Sicherheit im Parkplatzbereich der Gehsteig auf der Fahrbahnseite durchgezogen und zusätzlich ein schmaler Gehsteig zwischen der Grünfläche Volksschule und den Parkplätzen geführt. Ab der Zufahrt zur Volksschule wird am südlichen Straßenrand kein Gehsteig mehr geführt, sondern nur auf der Nordseite (wie auch schon im Bestand). Vor der Haltestelle Flurstraße gibt es weiterhin einen Schutzweg zur Querung der Straße und zur sicheren Erreichbarkeit der beidseitigen Haltestelle Flurstraße.

Planungsbereich RO2

Serlesstraße

Mit dem Bau der Gleistrasse und den neuen Haltestellen müssen auch die angrenzenden Zufahrten, Wege und Grünbereiche höhentechisch angepasst werden.

Der Kreuzungsbereich Serlesstraße/Flurstraße wird als T-Kreuzung ausgebildet und der bestehende Kreisverkehr aufgelassen. Ab dieser Kreuzung gibt es wieder beidseitig einen Gehsteig. Im Anschluss an die Kreuzung Flurstraße wird die Regionalbahn auf der gemeinsamen Fahrspur weitergeführt. Im Abschnitt zwischen der Kaplanstraße und der B 171 Tiroler Straße sind keine umfangreichen Maßnahmen durchzuführen, denn die Kreuzungsbereiche wurden bereits projektmäßig ausgeführt. Hier werden die Gleisanlagen ergänzt und die Gehsteige inklusive Randleisten und die Kreuzungsbereiche Austraße und Kaplanstraße angepasst.

Die Regionalbahn im Bereich der B 171 Tiroler Straße

Nach der Kreuzung mit der B 171 Tiroler Straße verläuft die Regionalbahntrasse Richtung Osten auf der B 171 Tiroler Straße in Mittellage. Ab dem Rumer Hof verzieht die Richtung Osten führende Gleistrasse auf einen eigenen ÖV-Streifen. Vor den Kreuzungsbereichen Serlesstraße und Siemensstraße ist für beide Fahrtrichtungen der Regionalbahn eine Mindestaufstelllänge von jeweils 60 m für eine Doppeltraktion vorgesehen. Bei der Kreuzung Siemensstraße quert die Gleistrasse die B 171 Tiroler Straße Richtung Norden zur Endhaltestelle auf Höhe des ÖBB-Bahnhofs Rum. Die Endhaltestelle der Regionalbahn wird mit Randbahnsteigen und Wetterschutzeinrichtungen geplant. Zur Verknüpfung der Regionalbahnhaltestelle mit dem ÖBB-Bahnsteig und der besseren Anbindung Richtung Süden ist ein Unterführungsbauwerk vom südlichen Metro-Parkplatz unter der B 171 Tiroler Straße bis zum nördlichen

ÖBB-Bahnsteig geplant. Im Verlauf des Unterführungsbauwerks sind Aufgänge zur IVB-Regionalbahnhaltstelle und zum ÖBB-Bahnsteig geplant.

Ebenso werden im Bereich des Knotens Siemensstraße auf der B 171 Tiroler Straße wieder zwei Bushaltestellen geplant. Richtung Innsbruck befindet sich die Haltestelle im Verknüpfungsbereich ÖBB mit der Regionalbahn westlich der Kreuzung Siemensstraße. In Fahrtrichtung Osten befindet sich die neue Haltestelle auf Höhe der Metro-Tankstelle, östlich der Kreuzung Siemensstraße.

Im Abschnitt Serlesstraße bis Siemensstraße wird wechselweise der zweite Fahrstreifen durch die Regionalbahn mitbenutzt. Selbiges gilt auch für den Linksabbiegestreifen von Osten kommend in die Serlesstraße, welcher sowohl vom MIV als auch vom ÖV verwendet wird.

Von der Kreuzung Serlesstraße bis ca. zum Rumer Hof verläuft die Straße in Lage und Höhe wie im Bestand. Ab dem Rumer Hof wird die B 171 Tiroler Straße Richtung Süden verschwenkt, um im Haltestellenbereich Rum den Platzbedarf für die Gleisstrasse und die Haltestellen auszugleichen. Somit rutscht auf Höhe der Regionalbahnhaltstelle der Straßenraum Richtung Süden und weitet sich auf dem Grundstück des bestehenden Metro-Parkplatzes aus. Die Metro-Tankstelle kann bestehen bleiben und wie bisher benutzt werden. Allerdings müssen am Parkplatz die Fahrtrichtungen in den Fahrgassen an die neue Situation angepasst werden. Im Zuge der Kreuzungsumplanung Siemensstraße und der Fahrbahnabrückung Richtung Süden wird auch die Ausfahrt vom Metro-Parkplatz angepasst und wieder mittels Beschleunigungsstreifen Richtung Osten an die B 171 Tiroler Straße angebunden.

Im Verlauf des Beschleunigungsstreifens verzieht die B 171 Tiroler Straße wieder Richtung Norden in den Bestand. Zusätzlich gibt es ab hier auch wieder eine Mittelinsel, welche die Fahrtrichtungen trennt und an den Bestand anbindet.

Da es bereits Richtung Hall ab der Siemensstraße einen begleitenden Geh-/Radweg südlich der Straßentrasse gibt, wird auch dieser Weg wiedererrichtet und an den Bestand Richtung Osten angebunden. Gleiches gilt für einen begleitenden Feldweg ab dem bei der Ausfahrt des Metro-Parkplatzes beginnenden Beschleunigungsstreifen. Beide Wege werden parallel mit dem Straßenverlauf mitgezogen.

Die B 171 Tiroler Straße schließt im Norden in den Randbereichen jeweils mit einem Bankett ab. Der nördliche Abschnitt ab Beginn der Straßenverschwenkung bis zum Ende der Regionalbahnhaltstelle endet mit einer Randleiste am Fahrbahnrand.

Südlich erfolgt die Ausbildung des Randbereiches zwischen Serlesstraße und Siemensstraße wie schon im Bestand mittels Randleiste. Ebenso wird auch der Bereich Siemensstraße bis zur Bushaltestelle nach Osten mit einer Randleiste eingefasst. Danach erfolgt die Ausbildung des Randes wieder mit einem Bankett.

Über diese Bankette erfolgt auch die Entwässerung des Straßenraumes. Wo keine Bankette, sondern Randleisten ausgeführt werden, erfolgt die Entwässerung wie im Bestand über Einlaufschächte.

Wesentlicher Nutzen des Vorhabens

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 Hauptachsen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) 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 Rum zu fahren ist nicht der Verwendungszweck dieses Verkehrsmittels. Die Regionalbahn soll vielmehr Teil von Wegekettensystemen verschiedenster öffentlicher Verkehrsmittel sein.

Gesamtvorhaben Rum – Innsbruck – Völs

- 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 wesentlicher Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr

- Verknüpfung mit der ÖBB-Strecke an vier bestehenden Stationen; CJX-, REX- und S-Bahn-Haltestelle Rum, Hauptbahnhof Innsbruck, Bahnhof Hötting sowie REX- und S-Bahn-Haltestelle Völs
- Schnellere Erreichbarkeit der ÖBB-Stationen aus dem weiteren Umfeld des Ballungsraums; damit wird die potentielle Einwohnerzahl des direkten Einzugsbereichs der ÖBB vervierfacht.
- Verknüpfung der Regionalbahntrasse mit der ÖBB-Strecke und Regionalbussen in Völs und Rum; bequeme Umsteigbeziehungen für Pendlerströme vom Außen- in den Zentralraum, womit eine Entlastung des Innsbrucker Hauptbahnhofes einhergeht
- Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, durch die verstärkte Nutzung des ÖV und den Einsatz von elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln einen Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung zu erreichen
- Die Entlastung der Landeshauptstadt vom Straßenverkehr soll zu einer Erhöhung der Lebensqualität durch verminderte Lärm- und Schadstoffemissionen führen. Auf Grund der Überschreitung der Luftqualitätsziele (PM10 und NO₂) wurde das Inntal (bzw. wurden Teilbereiche davon) als Sanierungsgebiet nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft ausgewiesen. Ein qualitativ hochwertiger ÖV mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen kann dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und somit Emissionen zu reduzieren.

Etappe 3 Rum

Mit den beiden Haltestellen in der Serlesstraße werden zentrale Zustiegspunkte geschaffen, die außerdem unterstützend für die beabsichtigten Nutzungsintensivierungen entlang der Serlesstraße wirken.

Die Endhaltestelle mit einem 600 bis 800 Einwohner großen Einzugsbereich liegt direkt neben der ÖBB-Haltestelle Rum und bildet die Verknüpfung der Regionalbahn mit den ÖBB. Damit ergeben sich für den Fahrgast kurze, sichere und bequeme Umsteigewege. So wie in Völs handelt sich hier in erster Linie um eine Umsteigestation zwischen Regionalbahn und ÖBB. Damit können das innerstädtische Innsbrucker Verkehrsnetz und der Hauptbahnhof entlastet sowie die Wege für die ÖV-Kunden verkürzt werden.