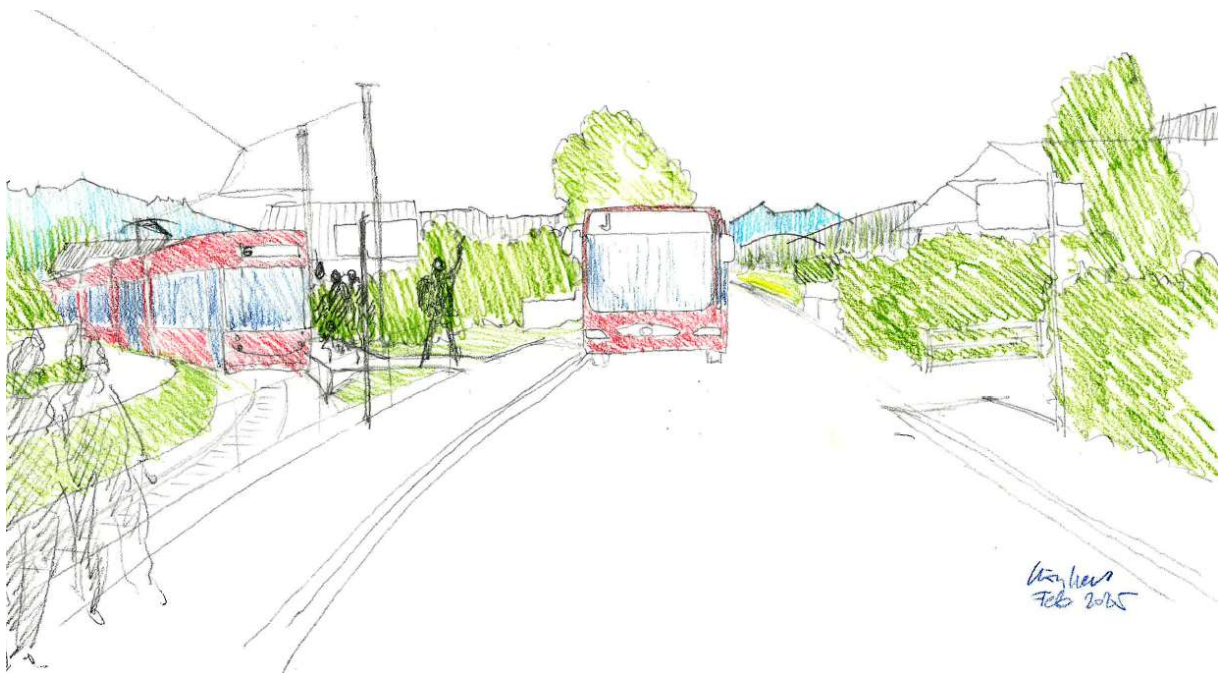


Vorgeschlagen wird die Errichtung einer Umsteigehaltestelle für Straßenbahnlinie 6 und Buslinie J.

Kurzfassung

Durch die neue, hier vorgeschlagene Umsteigehaltestelle ergibt sich eine Zeitersparnis ca. 10 Minuten bei Umsteigeverbindungen im Naherholungsraum und auch für manche Arbeitswege.

Man kommt so mit der Linie 6 in der gleichen Zeit (30 Minuten) in den Westen Innsbrucks, wie mit der Linie J; und kann bei einer solchen Umsteigehaltestelle, wählen ob man mit dem meist überfüllten Bus vielleicht 5 Minuten schneller sein könnte oder aber auf einem bequemen Sitzplatz entspannt durch den Wald nach Innsbruck hinunterfährt. Einige Fahrgäste, die das herausgefunden haben machen es ja bereits jetzt. Mit einer solchen Umsteigerelation können es mehr nutzen (und sich die Viller freuen, dass sie im Bus wieder Platz haben)



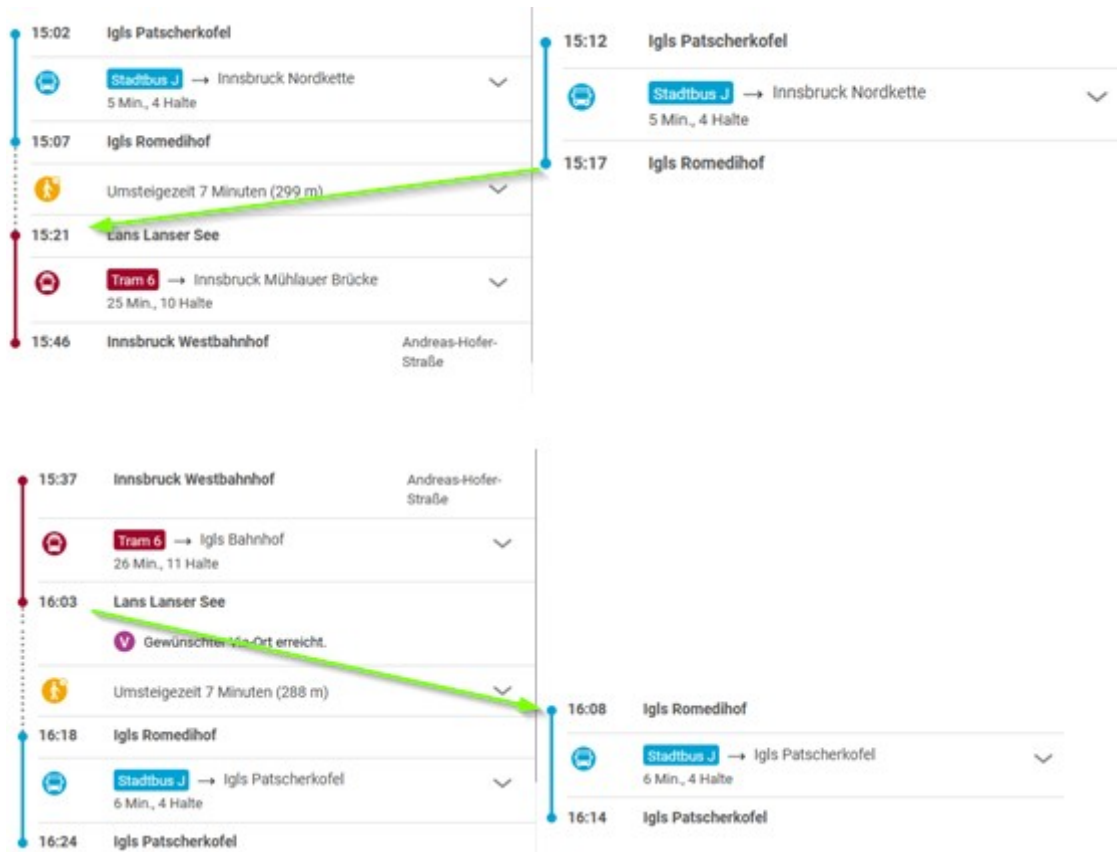
Auf den folgenden Seiten wird der Nutzen für die Fahrgäste und die Realisierbarkeit des Vorhabens detaillierter beschrieben.

Nutzen für Fahrgäste

Um die Direktumsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahnlinie 6 (Waldbahn) und Buslinie J zu verbessern, wird vorgeschlagen, beim Romedihof auch eine Straßenbahnhaltestelle zu errichten.

Es ergibt sich dadurch eine Umsteigezeit von unter einer Minute; damit sind im Freizeitverkehr deutliche Zeitreduktionen bei den Reisezeiten im Naherholungsraum möglich.

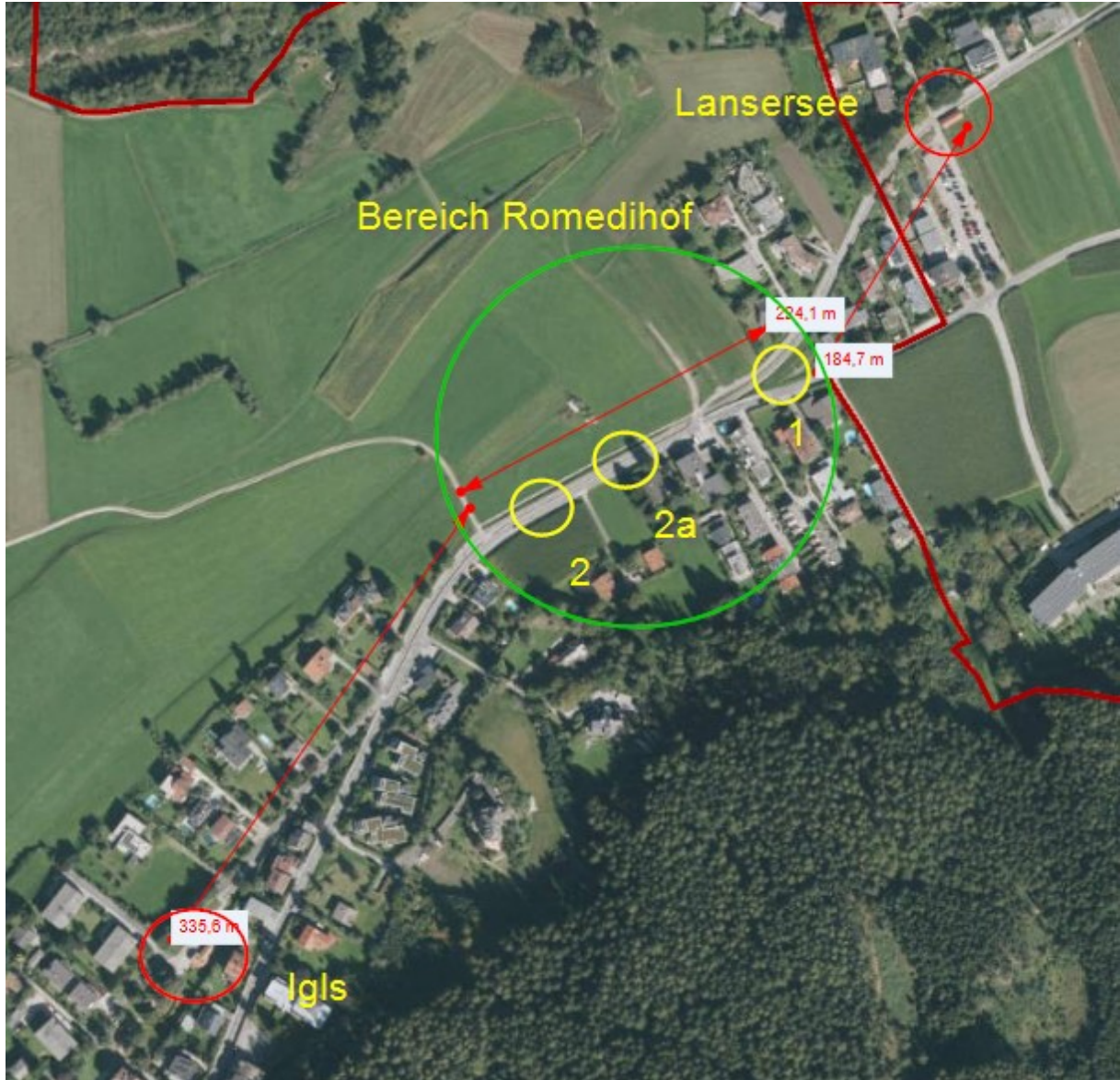
Überdies hat man dann erstmals die Auswahl, ob man mit dem überfüllten Bus, oder der noch selten überfüllten Straßenbahn fahren will.



Bei den hier gezeigten Beispielsverbindungen spart man fahrplanmäßig durch die neue Umsteigehaltestelle 10 Minuten, da die Umsteigezeit erheblich verkürzt wird.

Varianten

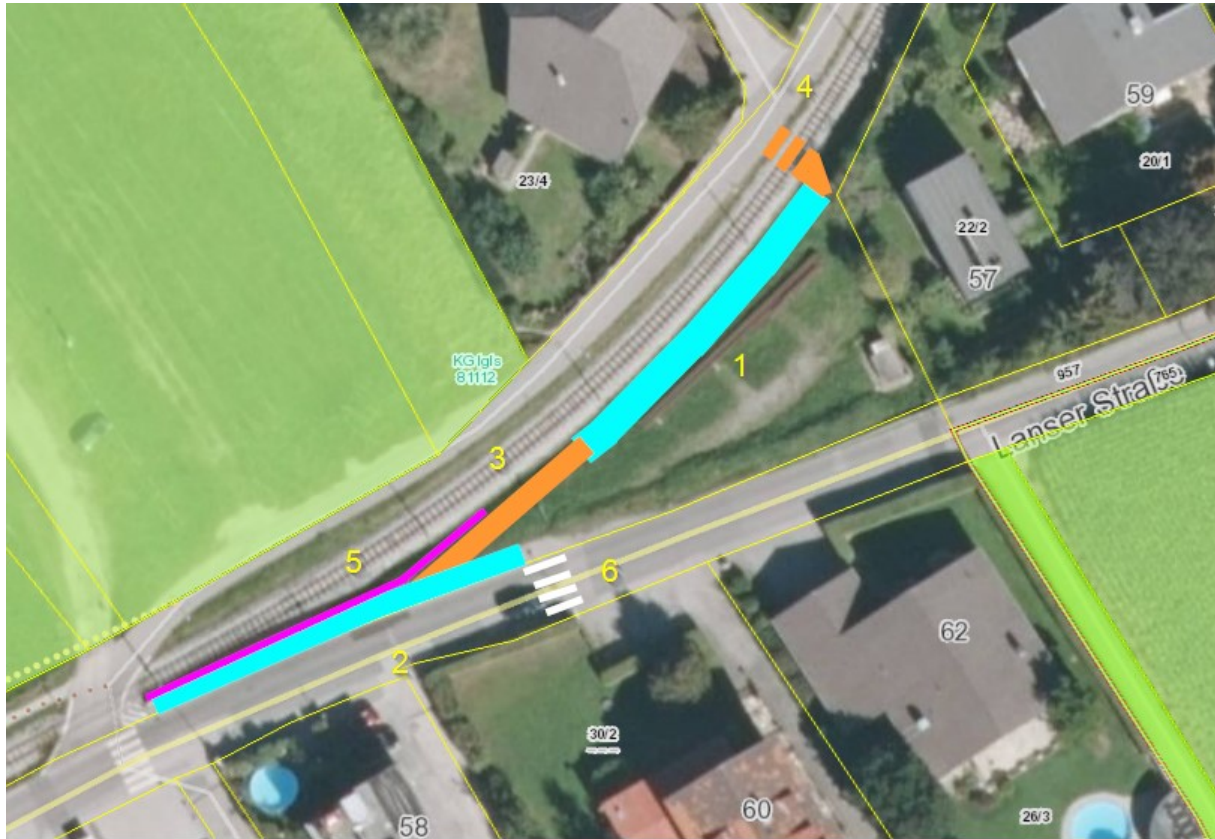
Für diesen Vorschlag werden zwei konkrete Varianten 1 und 2 (vielleicht gibt es noch andere, wie 2a, das wir die fachliche Prüfung zeigen) in einen ca. 220m langen Abschnitt der Straßenbahn zwischen den Stationen Lansersee und Igls im Umfeld des Romedihofs erläutert.



Realisierbarkeit

Variante 1

Das dafür vorhandene Gelände (Teilfläche von Gst. 986 in der Katastralgemeinde Igls) gehört der IVB und wird von ihr derzeit nur als temporäres Baumateriallager genutzt.



Lageplan:

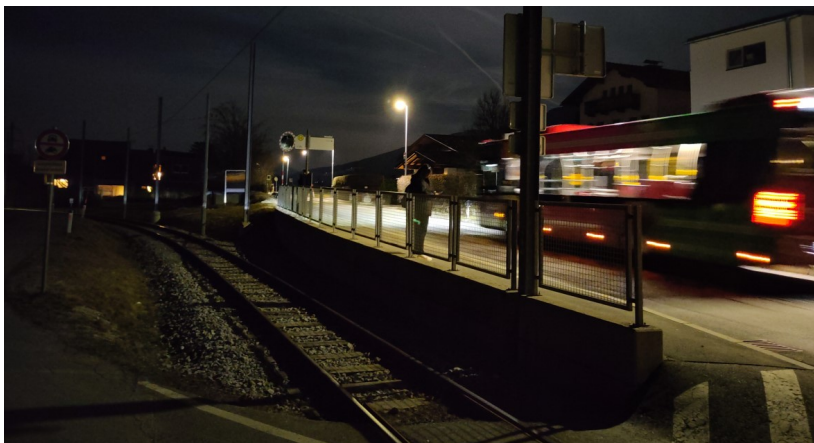
Hellblau: Haltestellenplattformen

Orange Fußwege

Weiß: Zebrastreifen

Violett: Stützmauer oder ggf. verstärkte Böschung

Die Berührungslänge mit der Bahnstrecke reicht aus, um einen Bahnsteig mit 30m Länge sowie eine barrierefreie Rampe mit unter 6% Neigung [3] zwischen den beiden Haltestellenebenen unterzubringen.



Niveauunterschied (Aufnahme vom 11.2.2025)

Es kann sein, dass die Stützmauer zur Bahn [5] nach Osten entlang der Rampe verlängert werden muss. Dies kann aber u.U. auch mit einer Steinschichtung geschehen.

Die Straßenbahnhaltestelle [1] liegt zwar in einer leichten Außenkurve. Das gilt aber auch für die bestehenden Bahnsteige in Lans/Sistrans, Aldrans und Schönruh sodass man annehmen kann, dass der Fahrgastwechsel ausreichend übersichtlich vollzogen werden kann.

Die beiden Haltestellen sollten mit einer Fahrgastinfo ausgestattet werden, damit man augenblicklich sehen kann, welches Verkehrsmittels als nächstes losfährt.

Zugleich wäre es im Zuge der Ausstattung der Lanserstraße mit durchgehenden Gehsteigen zu überlegen, die Zebrastreifen über die Landesstraße östlich der Bushaltestelle [6] des J zu versetzen, da hier die Situation für Fußgänger übersichtlicher ist, um zum gegenüberliegenden Haltestellensteig zu kommen [2]

Ein Fußgängerübergang über die Bahnstrecke zur Seestraße kann am Ost- [4] oder evtl. am Westende des Bahnsteigs vorgesehen werden.

Die Implementierung in den Fahrplan sollte unproblematisch sein, da der Aufenthalt der Straßenbahn in Igls zwischen 8 und 15 Minuten variiert, somit also der Zeitverluste einer zusätzlichen Haltestelle mit ca. 1 Minute pro Kurs in der Aufenthaltszeit ohne Nachteil für das Fahrpersonal untergebracht werden kann.

Die bereits versetzten neuen Oberleitungsmaste stehen deutlich weiter von der Strecke entfernt, sodass die Sicherheitsräume zwischen Masten und einfahrenden Triebwagen ausreichend breit sind.



Ca. verdoppelter neuer Mastabstand. Gelb: ca. Verlauf der künftigen Bahnsteigkante (Aufnahmen vom 11.2.2025 und 3.9.2024)

Variante 2

Diese Variante ist deutlich flächensparender und wäre außerdem komplett barrierefrei umzusetzen, da in diesem Bereich die Oberleitungsmasten künftige anders gesetzt sind. sie bedingt aber eine leichte Verlegung der Bushaltestelle nach Westen, dorthin wo Straßenbahn und Lanserstraße 170m gerade parallel verlaufen.

Angeregt wurde diese Idee von der Gestaltung von Bushaltestellen auf Überlandstraßen in Dänemark, exemplarisch hier zu sehen.

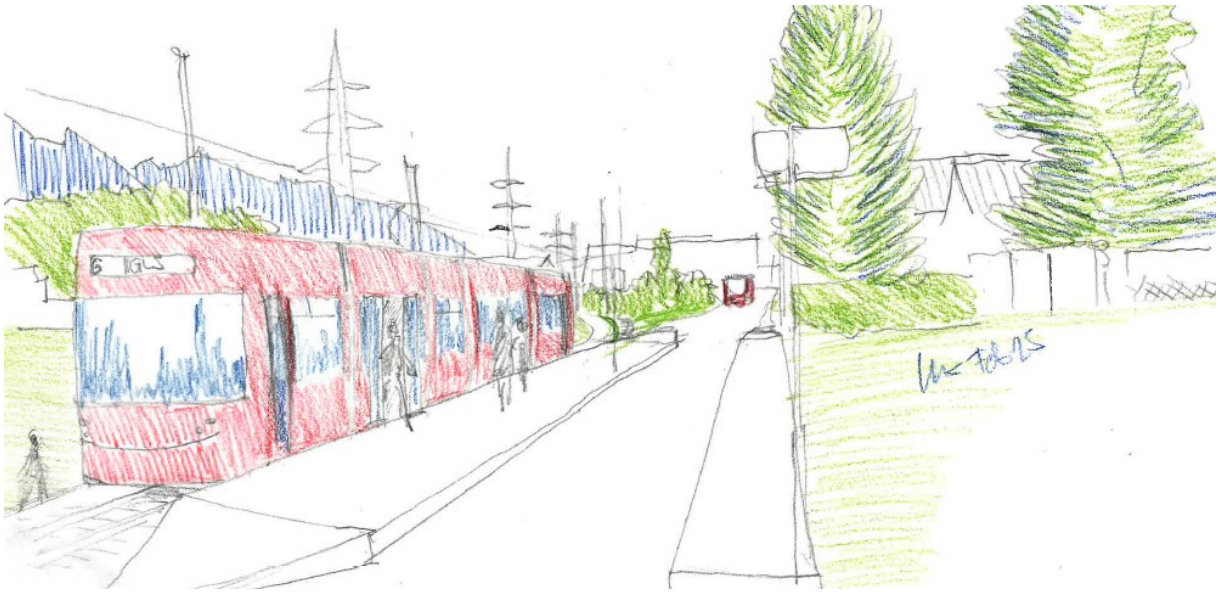


Aufnahme Sommer 2013. Wers nicht glaubt, hier <https://maps.app.goo.gl/q6ijYDZXutF9Sosr6> und, hier <https://maps.app.goo.gl/G3rWKm6Le3NgLT1k7>

Durch einen solche Fahrbahneinengung auf Busbreite gewinnt man bei der Straßenbreite der Lanserstraße ca. 4m, sodass sich beiderseits der Lanserstraße 2m breiten Plattformen ausgehen.



Auch hier bewegt man sich mit den Maßnahmen nur auf Verkehrsflächen im Eigentum der Allgemeinheit.



Straßen und Bahn (Schienenoberkante) sind hier annähernd gleich hoch. Es stellt sich also nicht die Frage, wie Höhenunterschiede zu überwinden sind da das Längprofil der Bahn durch Schotterung anpassbar wäre.

Zudem hatte man insgesamt 170m in Frage kommender Streckenlänge Untervarianten der Haltestellenlage, je nach sonstiger verkehrstechnischer zweckmäßigkeit. Die Haltestelle kann auch genau auf halbem Weg zwischen den bestehenden Haltestellen angeordnet werden. Das würde dem Nutzen als umsteige haltestelle keinen Abbruch tun müsste aber bezüglich des einzugsberiechs für potnetielle fahrgäste aus dem Umfeld gepüfft werden.

Weiters wird zu prüfen sein, ob sich bei einer solchen Anordnung Problem für den Bustakt ergeben könnten. Auch aus diesem Grunde wurde die Variante mit „2“ nummeriert.