



Ende einer Ära

33 Jahre lang war Hermann Delago Kapellmeister der Stadtmusik Landeck-Perjen. Seite 22

Foto: Reichle

Steinbrücke wird vorab durchlöchert

Erste Probebohrungen starten auf der alten Steinbrücke in Schwaz. Ein Schüler von Clemens Holzmeister begleitet den Neubau.

Von Eva-Maria Fankhauser

Schwaz – Für viele ist sie nur ein Mittel zum Zweck, für andere aber bedeutender Bau und Denkmal. Doch für die knapp 100 Jahre alte Steinbrücke in Schwaz hat nun das letzte Stündlein geschlagen – oder besser gesagt das letzte Jahr. Nächstes Jahr im Mai soll mit den Arbeiten zum Abriss und Neubau begonnen werden. Denn die Brücke nach den Plänen des bekannten Architekten Clemens Holzmeister stellt bei Hochwasser eine große Gefahr da.

Schweres Gerät fährt am Mittwoch auf der Steinbrücke auf. Zwei bis drei Wochen lang werden Probebohrungen zur Bodenerkundung gemacht. „Es ist einfacher, das von der Brücke aus zu machen. Es wird durch die Brücke durchgebohrt und dann noch etwa 20 Meter in die Wassertiefe“, erklärt Stadtbaumeister Gernot Kirchmair. Es gehe darum, die Beschaffenheit des Bodens zu erkunden. Für diese Arbeiten muss die Brücke einspurig gesperrt werden.

Parallel dazu hat der Wasserverband Mittleres Unterinntal mit Verhandlungen und Gesprächen alle Hände voll zu tun. Das Projekt wurde an den Verband „übergeben“, um so auch Bundesmittel für den Bau zu lukrieren. „Die Steinbrücke

stellt im Tiroler Unterland das größte Hochwasserrisiko dar“, erklärte GF Patrick Hörhager bei einer Präsentation. Die Brücke ist in die Jahre gekommen und der mangelnde Durchflussquerschnitt sorgt für Verklausungsgefahr.

„Die neue Brücke wird von unten her schlanker. Es wird einige Adaptierungen geben, aber wir sind in einem engen Korsett, da die Optik nicht gravierend verändert werden darf“, sagt Hörhager. Der Denkmalschutz wird für die Bauarbeiten vorübergehend aufgehoben – unter der Prämisse, dass die neue Brücke wie die alte aussieht. Um das zu gewährleisten, wurde ein besonderes Mitglied an Bord geholt: ein Schüler von Holzmeister. Der 80-jährige Architekt aus Wien verstärkt mit seinem Sohn das Team.

Für Verkehrsreferent Hermann Weratschnig ist klar: „Je mehr Freibord für den Durchfluss, desto besser der Hochwasserschutz. Je breiter, desto mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer. Ein Balanceakt zwischen Funktionalität, Denkmalschutz und Finanzplan.“ Der Wunsch nach einem Radfahrerstreifen auf der Brücke ist laut Hörhager nicht machbar. Fix ist laut Gemeinderat aber, dass es eine Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit gibt.



Für den Neubau der Steinbrücke in Schwaz finden diese Woche erste Probebohrungen statt. Einspurig soll sie weiter befahrbar bleiben. Foto: Fankhauser



Neue Busse. Neue Infrastruktur. Mit der Dekarbonisierung kommt auf die Öffi-Betreiber (wie hier in Köln) eine Herkulesaufgabe zu.

Foto: imago

Richtungsentscheidung bei der E-Mobilität

Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern wird die Konzepte im öffentlichen Nahverkehr verändern. Die Zeit drängt. Auch in Innsbruck.

Von Marco Witting

Innsbruck – Man muss nicht lange im Internet suchen, um auf Stadtregionen.at des Österreichischen Städtebundes und des KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung zu kommen. 2018 befasste man sich dort mit der Dekarbonisierung (also dem Ausstieg aus allen fossilen Energieträgern) im öffentlichen Personennahverkehr. Die Schätzungen von damals weisen einen bundesweiten Finanzierungsbedarf von 16 Milliarden Euro bis 2050 aus. Macht jährlich rund 530 Millionen Euro. Man sprach von erheblichen finanziellen und organisatorischen Herausforderungen, die bis Ende der 2030er-Jahre abgeschlossen sein müssten, um nicht noch einsatzfähige Busse stilllegen zu müssen. Natürlich betrifft das auch Innsbruck und die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Klingt kompliziert. Und ist es auch.

Seit 2018 ist viel passiert. Auf technischer Seite. Und per Gesetz. Nur, in der Praxis ist die Theorie schwer umzusetzen. Das zeigt sich überall.

Vor dem Hintergrund des Pariser Klima-Abkommens wurde vom Bund ein Dekarbonisierungspfad bis 2050 eingeschlagen. Seit vergangem Jahr gibt es auch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz. Vereinfacht sagt

das: Öffentliche Auftraggeber werden verpflichtet, bis zum Jahr 2030 im Falle der Neuananschaffung von Fahrzeugen eine Mindestquote an emissionsarmen, wenn nicht sogar emissionsfreien Fahrzeugen einzuhalten. Doch nicht nur in Salzburg stöhnt man ob dieser Regelungen auf.

„E-Mobilität beginnt mit der Abrissbirne. Wir müssen das ganze Haus auf den Kopf stellen.“

Martin Baltes (IVB-Chef)

Der Streit um die Ausschreibung von 120 neuen Dieseln in Innsbruck begann vor eineinhalb Jahren. Bei der Abänderung des Doppelbudgets für 2022 und 2023 haben ÖVP, FPÖ und Für Innsbruck nicht nur die Budgetzeile „Anschaffung von Dieseln“ auf null gestellt. Die Geldmittel für das Projekt „Dekarbonisierung“ – zwei Millionen Euro pro Jahr und damit um 500.000 Euro weniger – wurden lediglich im Budget reserviert. Für die Auszahlung braucht es einen Beschluss des Gemeinderats. Einen Teil der Dieseln (38 Stück) gibt es trotzdem und man braucht diese Fahrzeuge auch, um den Betrieb aufrecht zu halten.

Gleichzeitig testen die IVB

seit einigen Monaten im Alltagsbetrieb die Antriebsalternativen. Im Stadtgebiet war bereits ein Wasserstoffbus zu sehen. „E-Mobilität beginnt mit der Abrissbirne“, sagte IVB-Direktor Martin Baltes vor wenigen Wochen auf das Thema angesprochen. Man müsse das „ganze Haus auf den Kopf stellen“. Das beginne mit den Abstell- und Ladeflächen, führe zu einer kompletten Umschulung für das Werkstätten-Personal und ende mit der Entscheidung, welches System überhaupt auf welcher Route funktionieren werde.

Ein kleiner Einblick in die Notwendigkeiten: Es gibt E-Busse „Depotlader“ mit tonnenschweren Batterien am Dach (werden über Nacht aufgeladen) oder „Streckenlader“, deren Batterien im laufenden Betrieb, z. B. an Ladestationen an Endhaltestellen, geladen werden. Je nach System sind Ladestationen oder zusätzliche Abstellflächen nötig. Beim Einsatz von Wasserstoffbussen braucht es entsprechende Tankstellen mit Sicherheitskorridor rundherum. All das wird Platz und Geld kosten. So wie eine mögliche Rückkehr von O-Bussen, die jetzt Trolleys heißen und auf einigen Streckenteilen aufgeladen werden und nicht mehr ständig an der Oberleitung hängen. Die muss aber erst wieder gebaut werden.

Und das geht nicht überall.

Ein Blick nach Berlin zeigt: Dort waren im Vorjahr 23 E-Busse an einem Montagmorgen nicht einsatzfähig. Es war zu kalt. Die Batterie leer.

Auch bei den ersten Tests in Innsbruck hat sich gezeigt, dass unterschiedliche Beladung (sprich Fahrgäste), unterschiedliche Temperaturen (die Heizung fraßt wohl sehr viel Energie) und unterschiedliche Strecken (Hungerburg) eine enorme Auswirkung auf die Busse haben. Erste interne Erkenntnis der IVB: Nicht jedes System dürfte überall einsetzbar sein.

Baltes sprach im Juli 2021 im Gemeinderat bei einer Präsentation der Strategie von Umstellungskosten von 55 Millionen Euro – natürlich schrittweise. Angesichts von überall steigenden Kosten dürfte diese Zahl wohl nicht mehr zu halten sein.

Unabhängig von den Kosten sagte Baltes: „Das wird sicher ein so großes Projekt wie die Regionalbahn.“

In dieser schwierigen Gemengelage muss die Innsbrucker Stadtpolitik eine weitreichende Entscheidung treffen. Und das wohl möglichst bald und mit unsicheren Vorzeichen. Sonst drohen Strafzahlungen. Die Dekarbonisierung wird eines der wichtigsten Themen der Zukunft für die Mandatäre.

TONI Unverständlich

„Des isch a super G'schicht mit der Tour of the Alps. Aber oans versteah i da nit. De Sportler rackern und strampeln sich da ab, kemmen ordentlich ins Schwitzen – und dabei gibt's scho so guate E-Bikes.“



KURZ ZITIERT

„Bauherr könnte nur die Gemeinde Matrei i. O. sein. Und die hat finanziell andere Sorgen.“

Franz Theurl

Der Osttiroler TVB-Obmann sagt das Outdoor-Center „Meeting Water“ ab.

ZAHL DES TAGES

10 Mio.

Euro. So hoch werden die Kosten für Abriss und Neubau der Steinbrücke in Schwaz geschätzt. Das Geld fließt über den Wasserverband.

SO FINDEN SIE

Ortsreportage..... Seite 24
Wetter und Horoskop Seite 30

Mail Lokalredaktion..... lokal@tt.com
Telefon TT-Club 05 04 03 - 1800
Telefon Abo 05 04 03 - 1500
Fax Service 05 04 03 - 3543

Tiroler Tageszeitung

Aktuelle Berichte aus der Welt der Mobilität

Mehr zu Auto und Motor finden Sie auf tt.com

www.tt.com/autob