

Neue Wege der Mobilität

## Breite Mehrheit für „Superblock“ und O-Busse in Innsbruck, aber heftige Kritik an Kommunikation



Mobilitätsstadträtin Janine Bex konnte sich bei einem ihrer Herzensprojekte, dem Modellversuch „Superblock“, über unerwartet breite Unterstützung freuen.

© Liebl



Von Michael Domanig

Donnerstag, 30.04.2026, 17:36

Der Innsbrucker Gemeinderat hat am Donnerstag weitreichende Beschlüsse zur Zukunft der städtischen Mobilität getroffen: Für den Modellversuch eines verkehrsberuhigten „Superblocks“ gab es eine überraschend breite Mehrheit. Auch die Dekarbonisierung der IVB-Busflotte wurde auf den Weg gebracht – jedoch verbunden mit scharfer Kritik an der Stadtführung.

Innsbruck – Das stets brisante Thema Mobilität prägte am Donnerstag die Sitzung des Innsbrucker Gemeinderates. Am Ende gab es sowohl für den Modellversuch eines verkehrsberuhigten „Superblocks“ in Dreieichen als auch für den ersten großen Schritt zur Dekarbonisierung bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben (IVB), Stichwort O-Busse, deutliche Mehrheiten. Bei letzterem Punkt musste die Stadtregierung jedoch einmal mehr heftige Kritik für ihre Kommunikationspolitik einstecken.

Zunächst zum „Superblock“: Mobilitätsstadträtin Janine Bex (Grüne), die von einem „Meilenstein“ sprach, konnte sich bei dem von ihr vorangetriebenen Pilotprojekt über unerwartet breite Zustimmung freuen: Außer der FPÖ segneten alle Fraktionen das dreijährige Förderprojekt samt zugehöriger Verträge und Budgetmittel ab.

Das Grundprinzip eines „Superblocks“, erprobt in Metropolen wie Barcelona und Paris, sieht vor, ein bestimmtes Gebiet weitgehend von Durchzugsverkehr freizumachen – dieser wird nur noch außen herumgeführt – und den Straßenraum im Innenbereich neu zu verteilen. Ziel sei, „Sicherheit und Aufenthaltsqualität für die BewohnerInnen zu stärken“, erklärte Bex.



Das Areal rund um den Jahnpark in Dreieichen soll umgestaltet und „aufgewertet“ werden.

© Patrick Steiner

Der Auswahl des Pilotgebiets seien umfassende Analysen vorausgegangen. Mit guter Erreichbarkeit per Öffis und zu Fuß sowie zahlreichen Bildungs-, Jugend- und Sozialeinrichtungen biete Dreieichen gute Voraussetzungen, so Bex. Sie hofft, dass Bevölkerung und Stadtteilinitiativen die Idee aktiv mittragen.

## Bex: „Parkplatzvernichtung“ als „Mythos“

Der Modellversuch werde „nicht über Köpfe der Menschen hinweg umgesetzt“, sondern gemeinsam mit den BewohnerInnen, versicherte Bex. Es gehe darum, „ins Ausprobieren zu kommen“, etwa zu schauen, ob und wo Durchfahrtssperren für Pkw (im Fachjargon „Modal- oder Diagonalfilter“), etwa mittels Blumentöpfen, „Sinn machen und die gewünschten Effekte erzielen“. Dabei könne man auch jederzeit nachjustieren.

Bex versuchte, dem „Mythos“ entgegenzutreten, dass es beim Projekt um „Parkplatzvernichtung“ gehe: Zwar gebe es im Gebiet einen gewissen Spielraum bei den Stellplätzen, aber man wolle auch die Bedürfnisse der parkenden Anrainer berücksichtigen. Es gehe nicht darum, „irgendjemandem irgendetwas wegzunehmen“, vielmehr um ein Mehr an Lebensqualität bei weniger Abgasen und Lärm.

Sie freue sich über den Mut, „ein Projekt umzusetzen, das sicher auch für Fragen und Kritik sorgen wird“, schloss Bex.



Stadträtin Janine Bex hofft in Dreieheiligen auf aktive Mitwirkung der Bevölkerung.

© Liebl

## Projektvolumen von 1,35 Mio. Euro

„Der öffentliche Raum gehört allen Menschen“, betonte Mario Dallaserra (SPÖ), und sei besonders für jene wichtig, die keinen Rückzugsraum in Form eines eigenen Gartens oder Balkons haben. Bisher sei er jedoch vorwiegend für Autos geplant worden.

Im „Superblock“ werde Verkehr nun „anders sortiert“. Die Erreichbarkeit für Anrainer, Lieferdienste, Einsatzkräfte und Menschen mit Bewegungseinschränkung bleibe dabei jederzeit gewährleistet. Ziel sei auch, den Straßenraum zu kühlen, ergänzte Dallaserra.

Das dreijährige Projekt unter dem Titel „SuperQ3“ hat ein Gesamtvolumen von rund 1,35 Mio. Euro, wobei ein Großteil der Kosten über Bundesförderungen abgedeckt wird. Die Stadt steuert für das Projekt selbst 160.000 Euro an Eigenmitteln bei. Zudem sind für erste dauerhafte Umsetzungsmaßnahmen ca. 340.000 Euro vorgesehen – insgesamt also rund 500.000 Euro.

## „Neues Innsbruck“ zieht mit, FPÖ dagegen

Das oppositionelle Neue Innsbruck sprach, durchaus ungewöhnlich bei einer Initiative der Dreierkoalition, von einem „tollen Projekt“: „Wenn die Stadtregierung es schafft, die Opposition zu überzeugen, braucht ihr euch vor den Bürgerinnen und Bürgern nicht mehr zu fürchten“, meinte Christine Oppitz-Plörer.

Gerade beim Areal rund um den Jahnpark in Dreiheiligen sei eine Aufwertung „überfällig“, meinte sie. Generell habe das Viertel, als Teil der Achse zwischen Inn und Sill, großes Potenzial.



Ungewohntes Lob: Christine Oppitz-Plörer (Neues Innsbruck) kann dem Projekt „Superblock“ viel abgewinnen.

© Liebl

Dass der Jahnpark „mehr als in die Jahre gekommen ist“, bestätigte auch Klubobfrau Andrea Dengg (FPÖ). Sie glaubt allerdings, dass sich dieser wesentlich günstiger „herrichten“ ließe und sieht die geplanten Kosten für die Stadt generell äußerst kritisch. Zudem sei unklar, wie viele Parkplätze im Gebiet wegfallen werden.

Ein Ergänzungsantrag der FPÖ, für den „Superblock“ Eigenmittel vom Projekt Bozner Platz umzuschichten, das günstiger ausfallen dürfte als ursprünglich gedacht, fand keine Mehrheit. Die Endabrechnung für den Bozner Platz steht auch noch aus.

## Neue O-Busse um 46 Mio. Euro

Damit nun zum zweiten großen Verkehrsthema im Gemeinderat: Die Stadtpolitik setzte am Donnerstag den ersten wesentlichen Schritt zur – gesetzlich vorgeschriebenen – Dekarbonisierung bei den IVB: 20 neue

batteriebetriebene Busse, die sich während Teilabschnitten ihrer Fahrt über ein Oberleitungssystem aufladen, sollen, wie berichtet, 20 Dieselsebusse ersetzen. Die „Streckenlader“, geliefert vom Schweizer Hersteller Hess AG, sollen ab Dezember 2029 auf den Linien C, R, N1 und N3 zum Einsatz kommen.

Das Gesamtvolumen für die Anschaffung liegt bei knapp 45,9 Mio. Euro, rund die Hälfte kann über Mittel des Bundes abgedeckt werden. Laut Stadträtin Bex ist zudem von einer Finanzierungsbeteiligung des Landes auszugehen, wobei eine konkrete Förderzusage derzeit noch aussteht.



Die neuen O-Busse sollen ab Dezember 2029 auf vier IVB-Linien verkehren.

© IVB

Der Gemeinderat beschloss die entsprechende Anpassung des sogenannten ÖPNV-Vertrags am Ende, nach einer Präsentation durch die IVB-Geschäftsführung, gegen die Stimmen von FPÖ und Neuem Innsbruck, bei Enthaltung der Liste Fritz. Dafür stimmten neben der Koalition aus JA, Grünen und SPÖ auch die KPÖ und ALi.

## „Kommunikation total danebengegangen“

Hauptkritikpunkt der Opposition war einmal mehr fehlende Kommunikation und Einbindung seitens der Stadtregierung: Die Informationskampagne sei „total danebengegangen“, ärgerte sich Stadtrat Markus Stoll (Neues Innsbruck). So habe es vorab in den Klubs keine Vorstellung des Projekts durch die IVB-Geschäftsführung gegeben. Vielleicht sei dies vom Bürgermeister „auch nicht gewollt gewesen“, mutmaßte Stoll. So könne man an ein derart großes Projekt jedenfalls nicht herangehen.

Für Stoll bleiben zudem zentrale Fragen bei der Finanzierung und Ausgestaltung des Projekts, für das die Stadt Innsbruck bereits jetzt finanzielle Verpflichtungen über 2028 hinaus eingegangen, offen.



FPÖ-Stadtrat Markus Lassenberger ärgerte sich über „viel zu späte Information“.

© Liebl

Fraktionskollegin Christine Oppitz-Plörer stimmte in diese harsche Kritik ein. Die Dekarbonisierung stehe außer Streit, es gehe aber um die Vorgangsweise: „Zumindest bei einem Grundsatzbeschluss muss doch eine breitestmögliche

Mehrheit das Ziel sein“, meinte sie kopfschüttelnd – zumal in der Bevölkerung auch Widerstand gegen die anzubringenden Oberleitungen zu erwarten sei.

FPÖ-Stadtrat Markus Lassenberger lobte die Information durch IVB-Geschäftsführer Ekkehard Allinger-Csollich im Gemeinderat selbst, diese habe man aber „wesentlich zu spät bekommen“ – dies bei einem Projektvolumen von knapp 46 Mio. Euro.



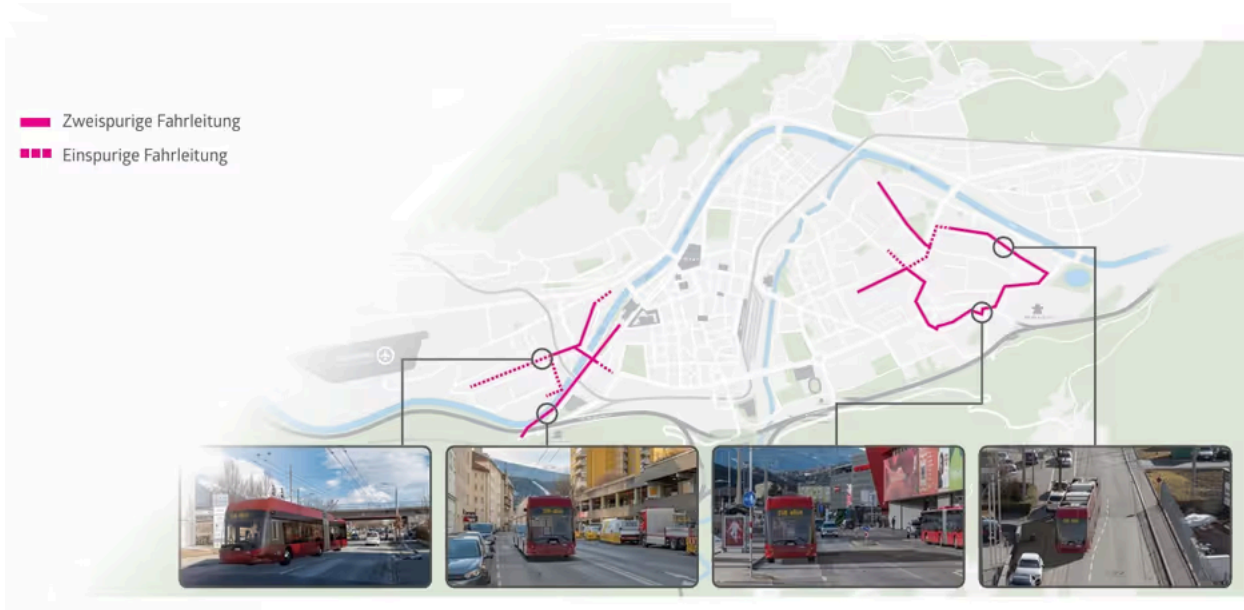
IVB-Geschäftsführer Ekkehard Allinger-Csollich stand den GemeinderätInnen Rede und Antwort.

© Michael Domanig

## IVB: „Bestes System für Innsbruck“

Zuvor hatte Allinger-Csollich den MandatarInnen ausführlich dargelegt, warum das System mit den „Streckenladern“ für die IVB wirtschaftlich und umwelttechnisch „das beste für Innsbruck“ ist: So ist bei diesem Modell, im Gegensatz zu sogenannten Depot- oder Endstellenladern, *kein* großer Umbau des IVB-Betriebshofs (um ca. 100 Mio. Euro) nötig. Denn die Busse, die sich

unterwegs aufladen, werden dort nur abgestellt. Das Laden in der Garage des Betriebshofs wäre aus brandschutztechnischen Gründen hingegen nicht erlaubt.



Oberleitungen sind für die neuen Busse „nur“ außerhalb des Stadtzentrums geplant.

© Grafik: IVB

Im Gegensatz zu früheren O-Bussen, die vom System her nicht vergleichbar seien, „bleibt das gesamte Stadtzentrum oberleitungsfrei“, ergänzte Allinger-Csollich. Errichtet werden die Oberleitungen „nur“ in zwei Bereichen: Im Westen betrifft das den Innrain (zirka von der Chirurgie bis zur Haltestelle Peterbrünnl), den Mitterweg sowie die Dr.-Stumpf-Straße und Rehgasse, im Osten Teile der Gumpstraße und Radetzkystraße, vor allem aber das Gewerbegebiet Rossau inklusive Dez.

## Mehr zum Thema:



Weitreichende Beschlüsse

[Startschuss für „Superblock“ und E-Carsharing: Was Innsbruck bei der Mobilität vorhat](#)



Auf zwei Linien

[Zurück in die Zukunft: Warum in Innsbruck bald wieder der O-Bus unterwegs ist](#)