



Pressekonferenz, 29. März 2018

MOBIL IN DIE ZUKUNFT

VERKEHRLÖSUNGEN FÜR MORGEN



mit Manni **SCHNEIDERBAUER**, Gemeinderatskandidat
und Bürgermeisterkandidat Georg **WILLI**

Die Stadtregierung hat ihre Hausaufgaben gemacht

Seit 2012 wurden viele Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet und neue Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen. Mit dem „Stadtrad“ wurde ein praktisches und beliebtes Fahrradverleihsystem etabliert.

Wir konnten in der Koalition den Bau der neuen Tram-Linien 2 und 5 vorantreiben. Sie nehmen im Dezember den Betrieb auf und werden auf der Ost-West-Achse durch einen prognostizierten Fahrgastzuwachs von ca. 10.000 pro Tag für eine spürbare Senkung der Autoverkehrsbelastung sorgen.

Durch Verbesserungen an den Ampelschaltungen der Öffis konnten Geschwindigkeit und Pünktlichkeit einiger Linien verbessert werden.

Die Vereinbarungen zu Planung und Bau der neuen S-Bahnhöfe Messe, WIFI und Hötting konnten unter Dach und Fach gebracht werden, wodurch die S-Bahn bald auch für Fahrten im Stadtgebiet gut nutzbar wird. Auch der Westbahnhof wird verbessert.

Mit dem Wiltener Platzl konnten wir einen beliebten Fußgänger*innenplatz schaffen, Begegnungszonen wie „Anpruggen“ in St. Nikolaus oder jene von der Herrengasse über den Rennweg bis zur Sillgasse sind projektiert. Wilhelm-Greil-Straße, Meraner Straße und ein Teil der Erlenstraße wurden radfahrer*innen- und fußgänger*innenfreundlich neu gestaltet.

Die Neuordnung und Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf weitere Stadtteile hat neben Autoverkehrs-Beruhigung und Umstieg auf Öffis, Rad und Fuß auch freie Parkplätze für jene Anrainer*innen gebracht, die unbedingt einen Parkplatz benötigen.

Geschwindigkeitsüberwachung erhöht die Sicherheit vor allem in der Nähe von Schulen und Kindergärten und senkt die Autolärm-Belastung.

Die Möglichkeit zum Bau autoreduzierter und autofreier Wohnanlagen wurde Ende 2017 geschaffen. Das senkt Autoverkehrsbelastung und Wohnkosten. Bei aktuellen Wohnbauprojekten arbeiten wir bereits nach den neuen Richtlinien.

2013 wurde der städtische Lärmkataster für das gesamte Stadtgebiet aktualisiert und hilft seitdem dabei, weitere Maßnahmen gegen den Autolärm zu entwickeln. Auch gegen Fluglärm haben wir Initiativen gesetzt.

Mobil in die Zukunft

Innsbruck ist eine stark wachsende Stadt mit begrenzten räumlichen Ressourcen. Auf derzeit 132.000 EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz kommen rund 73.000 hier angemeldete Kraftfahrzeuge. Dazu kommen Autos von Einpendelnden und Tourist*innen.

Jedes dieser Autos braucht rund 10m² Platz, wenn es stillsteht, und deutlich mehr, wenn es fährt. 95% der Zeit stehen private Autos still. Hinzu kommt die Belastung durch Schadstoffe – auch 2016 wurde der PM10-Grenzwert an zwei Messstellen in Innsbruck an vier bzw. sechs Tagen überschritten, beim Stickstoffdioxid gab es an drei Messstellen Überschreitungen an einem, acht und zehn Tagen. Die Lärmbelastung an städtischen Hauptstraßen ist hoch. Es liegt auf der Hand, dass wir Öffis, Radfahrende und Zufußgehende stärken und gleichzeitig die Anzahl der parkenden und fahrenden Autos weiter reduzieren müssen.

Die folgende Prioritätenreihung bildet daher die Grundlage unserer Verkehrspolitik:

- 1. Öffentlicher Verkehr: soll schnell und pünktlich sein und hat immer Vorrang.**
- 2. Rad- und Fußverkehr: sichere, schnelle und direkte Wege.**
- 3. Motorisierter Individualverkehr: stadtverträglich gestalten.**

Warum stellen wir unser Mobilitätsprogramm in Igls vor?

Die Linie 6 soll weiterhin fahren und schnell wieder eine Rolle im öffentlichen Verkehr als Stadtrationalbahn nach Igls spielen. Nur die Linie 6 kann Igls bei allen Witterungsverhältnissen und unabhängig von Staus anbinden. Bereits seit 2012 haben wir Überlegungen zu ihrem Ausbau angestellt und grünintern diskutiert, die nun zu einem ausgereiften Grobkonzept geführt haben. Das Potenzial der Linie, und dass wir es eines Tages nutzen wollen, war uns immer bewusst; eine Einstellung kam für uns niemals in Frage. Dementsprechend vertreten wir die Ertüchtigung dieser wertvollen Schienenverbindung auch in der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe zur Linie 6.

Bitte beachten Sie dazu die Beilage:

öV_Zukunftsperspektiven_für_die_Linie_6.pdf

Hier in Igls gibt es begrünte Gleise. In vielen Städten sind Grüngleise bereits zum Standard geworden. Sie mindern den

Lärm, verbessern das Mikroklima und werten, wie jede Grünanlage, das Stadtbild optisch auf. Varianten als „Kräutergleis“ oder pflegeleichtes „Flechtengleis“ sind ebenfalls möglich. Die Stadt der Zukunft hat weniger versiegelte Flächen und viel horizontales und vertikales Grün.

*Bitte beachten Sie dazu die Beilage:
öV_Grüngleis.pdf*

Damit schaffen wir bei zukünftigen Erweiterungen und Sanierungen des Schienennetzes einen Mehrwert auch für jene, die nicht mit der Tram fahren.

Schienenkonzept für den Großraum Innsbruck

Wir Grüne wollen aber nicht nur die Linie 6 ausbauen. Das beständige Wachstum der Stadt erfordert ein Schienenverkehrsnetz mit großer Transportkapazität, die Busse nicht bieten können, auch abseits der bestehenden und bereits in Bau befindlichen Schienenachsen. Deshalb möchten wir das Tram-Netz dort, wo es nötig und sinnvoll ist, weiter ausbauen. Schienenprojekte sind aufwändig in der Errichtung, werden für viele Jahrzehnte ausgelegt und erfordern langfristige Planung. Deshalb brauchen wir ein langfristiges Schienenkonzept, das in Abstimmung mit dem Land Tirol erstellt werden wird.

Wo der Bedarf bereits nachgewiesen wurde, möchten wir eine rasche Umsetzung erreichen. Jeder Tag, um den eine neue, hochwertige Schienenverbindung eher in Betrieb geht, ist ein Gewinn für die Lebensqualität in Innsbruck.

Unsere konkreten Ausbaupläne für das Tramnetz:

- Linie 3 vom Fürstenweg bis zu den Universtätssportanlage, ggf. bis zum Flughafen verlängern, als Ersatz für den Westast der Buslinie R und ggf. den Westast der Buslinie F
- Linie 3 von Amras über DEZ und Rossau ins Olympische Dorf verlängern, vor allem um die Anbindung des Gewerbe- und Industriegebietes nach Osten zu verbessern, aber auch um die Lücke im Schienennetz zu schließen
- Den Bereich beim Tivoli-Stadion mittels verlängerter Linie 1 erschließen, sobald sich der Bedarf abzeichnet; dazu ggf. ein Netzlückenschluss bis Amras
- Den Hauptbahnhof mit einem Tramtunnel mit unterirdischer Haltestelle unterfahren, um den überlasteten Kreuzungskomplex beim Sillpark zu entlasten
- Die Verlängerung der Stadtreionalbahn Völs-Rum nach Hall BKH nach aktualisiertem Bedarfsnachweis unterstützen
- Den politisch zurückgestellten Ast der Linie 2 nach Allerheiligen mit S-Bahn-Verknüpfung realisieren

*Für weitere Varianten und Optionen beachten Sie bitte die Beilage:
öV_Ausbau Tram.pdf*

Stadtseilbahnen

Wir möchten das Öffi-Netz durch Stadtseilbahnen für die Hangsiedlungen im Norden Innsbrucks als schnelle Alternative zu Bus und Auto erweitern. Urbane Seilbahnen erfreuen sich weltweit wachsender Beliebtheit und können als Speziallösung für vertikale Erschließung vollwertige, elektrische öffentliche Verkehrsmittel sein.

Sie knüpfen an Umsteigepunkten an den hochwertigen städtischen Schienenverkehr an.

Ausbau des Busnetzes

Nicht alles kann und muss mit Bahnen erschlossen werden. Deshalb wollen wir auch den restlichen öffentlichen Verkehr verbessern und erweitern. Der Busverkehr soll ausgebaut und verbessert und – sobald technologisch ausgereift und wirtschaftlich genug – auch langsam auf vollelektrische Busse umgestellt werden.

Ein Schwachpunkt des Innsbrucker Busnetzes sind Nord-Süd-Verbindungen abseits des Zentrums, wo es die Linie J gibt. Solche Verbindungen wollen wir prüfen lassen.

Außerdem wollen wir prüfen, ob die Linien LK, H und W zu einer Nordtangentiallinie kombiniert werden können.

„Sofortgrün“ für Öffis

Tram und Bus sollen schneller sein als das Auto und immer Vorrang genießen. Sie sollen nur in den Haltestellen stehen

bleiben. Mit dem weiteren Ausbau von Tram- und Busspuren sowie „Sofortgrün“ sollen Wartezeiten der Öffis in Staus und vor Ampeln der Vergangenheit angehören und die Öffis schnell und pünktlich werden, auch und gerade dann, wenn die Autos sich stauen. Vor allem Tram und Stadtrationalbahn sollen an Ampeln niemals Rot haben.

Die Reisegeschwindigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ist auch ein erheblicher Kostenfaktor. Durch ihre Beschleunigung kann die Stadt Innsbruck laut einer unvollständigen Potenzialuntersuchung aus 2013 rund 4 Millionen Euro pro Jahr einsparen, da so bei höherer Bedienungsqualität weniger Fahrzeuge und weniger Fahrpersonal benötigt werden. Zusätzlich steigen die Fahrgastzahlen aufgrund höherer Geschwindigkeit und Pünktlichkeit.

Wir wollen daher diese Potenzialuntersuchung vervollständigen und auf den aktuellen Stand bringen lassen, und basierend auf ihren Ergebnissen die Schnelligkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs mit hoher Priorität forcieren. Auf den Tramlinien wollen wir die bereits laufende Optimierung professionalisieren und vorantreiben.

► Beispiel: Einsparungspotenzial bei der Buslinie R (vereinfacht)

Istzustand:

Streckenlänge	Umlaufzeit	Davon Reservezeit	Busse	Kosten pro Jahr	Verkehrs-qualität	Mittlere Geschwindigkeit
20,9 km	82 min	12 min (15%)	11	1.978.000 €	D	15,3 km/h

Sollzustand:

Beschleunigungspotenzial	Umlaufzeit bei Verkehrsqualitätsstufe A	Fahrzeugbedarf bei Verkehrsqualitätsstufe A	Kosteneinsparung pro Jahr bei Qualitätsstufe A
34%	60 min	8	399.000 €

*Bitte beachten Sie dazu auch die Beilage:
 öV_Sparpotenzial_Verkehrsqualitaet_IVB.pdf*

Jährlich 5 Mio. Euro für den Radverkehr: schnell und sicher Rad fahren

Damit möchten wir Lücken im Radwegenetz schließen, weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen und neue Radschnellwege schaffen, zum Beispiel durch Fuß- und Radwegbrücken von Mariahilf zum Marktplatz, vom Sillzwickel nach Mühlau oder über das Gelände des Hauptbahnhofs. Gefährliche Radstrecken entlang der städtischen Hauptstraßen wie z.B. dem Südring oder im Industrie- und Gewerbegebiet Rossau wollen wir durch neue Radwege und Radstreifen entschärfen. Die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot für Radfahrende an bestimmten Kreuzungen soll geprüft werden. Als neuen Service für Radfahrende möchten wir in Zusammenarbeit mit Unternehmen Schließfächer installieren, und genügend komfortable Abstellplätze für Fahrräder in der Innenstadt, auch in Fahrradgaragen, und in den Stadtteilen.

Für den Radverkehr in Innsbruck haben wir das Ziel: Innsbruck muss Utrecht werden!

Utrecht ist zusammen mit Kopenhagen die fahrradfreundlichste Stadt Europas. 48% aller Wege werden in Utrecht mit dem Rad zurückgelegt. Die Stadt ist dadurch sehr leise geworden. Die Radverkehrs-Infrastruktur wurde Schritt für Schritt ausgebaut. Fahrrad-Tiefgaragen mit Service- und Verleih-Stationen gehören genauso dazu wie das gut erkennbare, rot asphaltierte Radwegenetz.

Voraussetzung: gut marktierte Radwege/-streifen auf Hauptachsen, möglichst keine Radwegachsen dort, wo viel motorisierter Verkehr ist (zB Südring). Hier planen wir eigene Radweganlagen. Möglichst wenig Ampeln (bereits gut gelöst entlang Sill und Inn), Radabstellanlagen, wenn möglich überdacht. Fahrradtiefgaragen etwa am Hauptbahnhof. Kampf den "Fahrradleichen".

Wir wollen uns diesem Vorbild annähern. Dafür hat uns unser Radwegexperte DI Hannes Reinstaller die entsprechenden Pläne und Zahlen geliefert.

Die Gesamtübersicht über die von uns geplanten Radverkehrsmaßnahmen:

	Typ	Maßnahmen	Länge ca. [m]	Kosten ca. [€]
1	Bauprojekte Dringlichkeit 1	30	8.900	31.000.000
2	Bauprojekte Dringlichkeit 2	30	13.000	20.700.000
3	Bauprojekte Dringlichkeit 3	30	13.100	11.800.000
	Summe Bauprojekte	90	35.000	63.500.000
4	Kreuzungspunkte, Querungen	36	900	1.350.000
5	Markierungsarbeiten (Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen)	28	12.600	190.000
6	Verkehrsregelungen	18	2.000	90.000
7	Einbahnstraßen	97	19.000	1.000.000
	Summe Kleinprojekte	179	34.500	2.630.000
	Summe aller Maßnahmen	269	69.500	66.130.000

Bitte beachten Sie dazu auch die Beilage:

Fahrrad_Gesamtübersicht Radverkehrsnetz.pdf

Für die Umsetzung dieses Programms brauchen wir realistischerweise zwei Gemeinderatsperioden. 2/3 der Summe müssten von der Stadt, der Rest über Klima Aktiv Fonds, Land und Partner aufgebracht werden.

Stadt-Umland-Mobilität verbessern: Mobilität im Großraum

Ein großer Teil des Autoverkehrs in Innsbruck stammt aus dem Umland. Wir möchten die Zusammenarbeit in Mobilitätsfragen mit dem Land und den Umlandgemeinden weiter verbessern, denn Verkehr endet nicht an der Gemeindegrenze. Im Zeitalter von E-Bikes brauchen wir Radschnellwege ins Umland für Fahrradpendler*innen und regionale Öffis, die genauso häufig und zuverlässig verkehren wie die Öffis in Innsbruck. Ein bereits in Ausarbeitung befindliches Stadt-Umland-Verkehrskonzept wird die Grundlage für Maßnahmen bilden.

In Zusammenarbeit mit der grünen Landesorganisation konnten wir folgende für Innsbruck relevante Punkte zur Mobilität im Koalitionsvertrag vereinbaren:

- Fertigstellung und Inbetriebnahme der Regionalbahn Völs-Rum und allenfalls eine Erweiterung bis Hall, wenn diese regional gewünscht wird, sowie die Erstellung eines langfristigen Schienenkonzepts für den Tiroler Zentralraum
- Tarifreform Stufe 2 – insbesondere Mehrfahrentickets, Familienangebot und Angebote für Menschen mit Behinderungen, Anforderungen der Digitalisierung (z.B. Ticketapp und WLAN) berücksichtigen
- 25 neue Zuggarnituren inkl. 6 Mehrsystemfahrzeuge zum Ausbau der vorhandenen
- Bahnkapazitäten ab 2020 bzw. 2021
- Echtzeitinformation ausbauen
- Integration von Car- und Bikesharing mit dem Ziel einer Mobilitätskarte für ganz Tirol
- bessere Abstimmung der Tarif- und Liniensysteme von Stadt Innsbruck und Land Tirol mit dem Ziel, einen gemeinsamen bzw. einen kooperierenden Verkehrsverbund einzurichten
- Fahrgastbeiräte im öffentlichen Verkehr forcieren
- Schaffung neuer S-Bahn-Haltestellen im Zentralraum (Messe, WIFI, Hötting und Allerheiligen) und langfristig ein drittes Gleis zwischen Innsbruck und Hall
- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs durch den Ausbau von Busspuren und dazugehörigen bevorzugten Signalschaltungen für den ÖPNV
- Busse auf alternative Antriebssysteme umstellen, soweit die Technologien ausgereift sind und kofinanzierte Fördermodelle zur Verfügung stehen
- Ausbau von Car-Sharing-Modellen insbesondere mit alternativen Antriebsarten sowie Ausbau der Lade- und Abstellinfrastruktur für Elektromobilität und ein Bekenntnis zur einspurigen Elektromobilität und zu Lastenrädern
- Attraktivierung der Mobilität zu Fuß durch Maßnahmen wie kurze Wege, Sicherheit (z.B. Grünphasen) und barrierefreie Raumgestaltung
- Ausbau des Tiroler Rad- und Radwandernetzes (z.B. Wipptal) sowie der dazu notwendigen Infrastruktur (überdachte Abstellplätze, Beschilderungen, Beleuchtungen, Verleihsystem, Ladestationen und Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr)

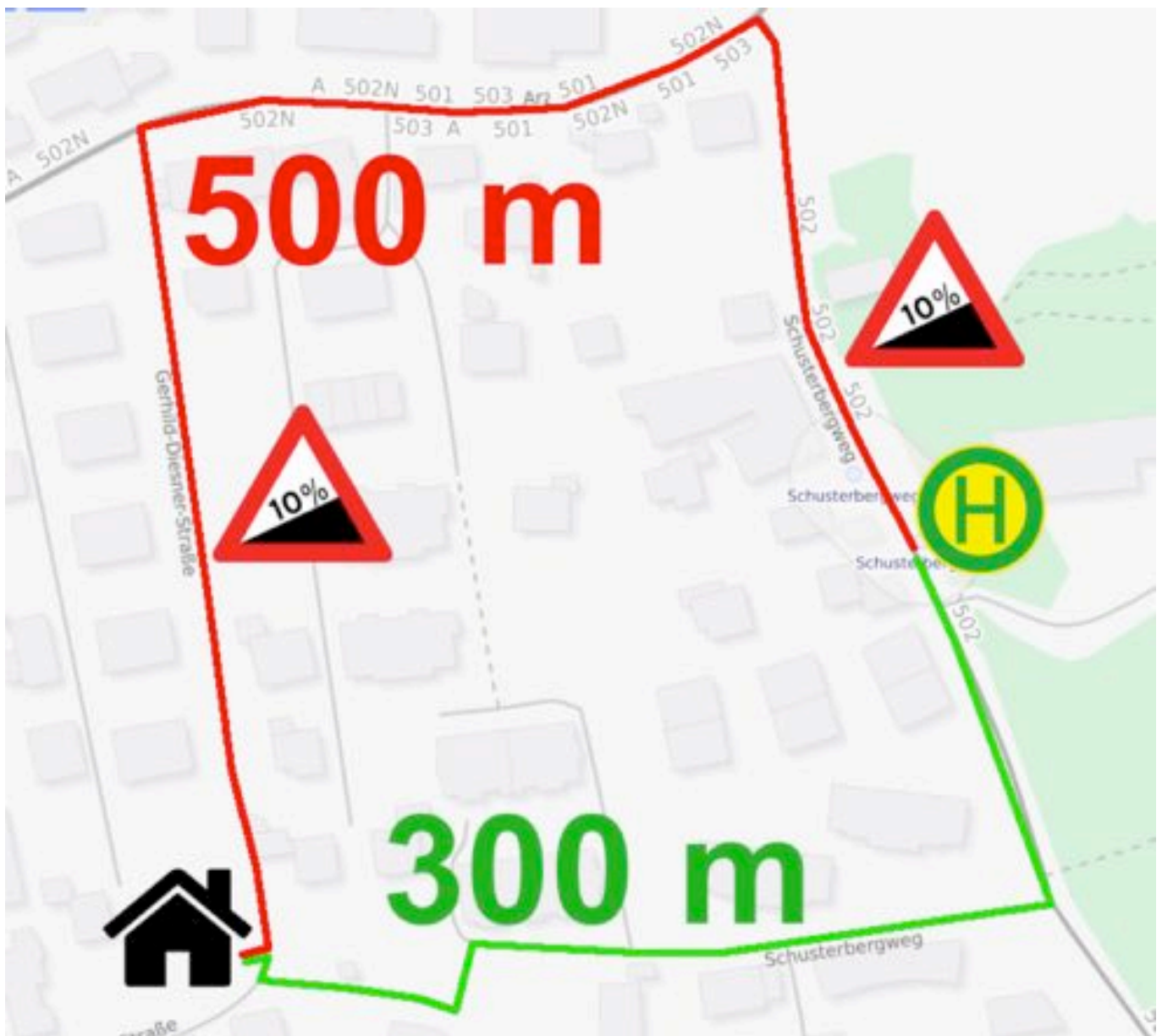
Fußwege verbessern

Die mittelalterliche Stadt war eine Stadt der kurzen Fußwege. Durch die Motorisierung wurden jedoch diese Wege gekappt. Wir wollen weiterhin frühere Fußwegverbindungen und "Abkürzungen" reaktivieren, fehlende Verbindungen herstellen, und dafür sorgen, dass der direkte Fußweg oft schneller ist als ein Umweg mit dem Auto.

Außerdem möchten wir die Barrierewirkung von Straßen durch Schutzwege an allen Kreuzungsseiten abmildern und die Barrierefreiheit des Gehsteig- und Fußwegenetzes weiter verbessern.

► Beispiel: Fuß- und Raddurchbindung Gerhild-Diesner-Straße – Schusterbergweg

Diese Verbindung wird die Erreichbarkeit der Haltestelle Schusterbergweg der Linie 502 für die Bewohner*innen der Gerhild-Diesner-Straße in Arzl deutlich verbessern, die aktuell gezwungen sind, den rot markierten Weg zu nehmen – bei bis zu 10% Steigung in beiden Straßen. Der grün markierte Weg, heute noch durch ein Privatgrundstück unterbrochen, soll die zukünftige Verbindung sein. Die Haltestelle rückt damit in den Einzugsbereich der acht Wohnblöcke in der Gerhild-Diesner-Str.



Parkraumbewirtschaftung evaluieren

Die Innsbrucker Parkraumbewirtschaftung umfasst mittlerweile einen Großteil des Stadtgebietes und ist ein Erfolgsmodell. Immer wieder haben Anrainer*innen in den vergangenen Jahren die Erweiterung der bewirtschafteten Parkzonen gefordert, und wir haben diese Wünsche geprüft und sind ihnen nachgekommen. Mit Bürger*innenbeteiligung wurden in den Jahren 2015 und 2016 die Parkzonen reformiert.

Wir wollen die Parkraumbewirtschaftung noch einmal evaluieren lassen, um nachjustieren zu können, aber auch, um festzustellen, wie viel Autofahrer*innen durch die Parkraumbewirtschaftung auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Zufußgehen umgestiegen sind.

Bitte beachten Sie dazu auch die folgenden Beilagen (nur online unter <http://mobil.georg-willi.at>):

Wien_Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage.pdf

Wien_Zusatzuntersuchung Parkraumbewirtschaftungszone.pdf