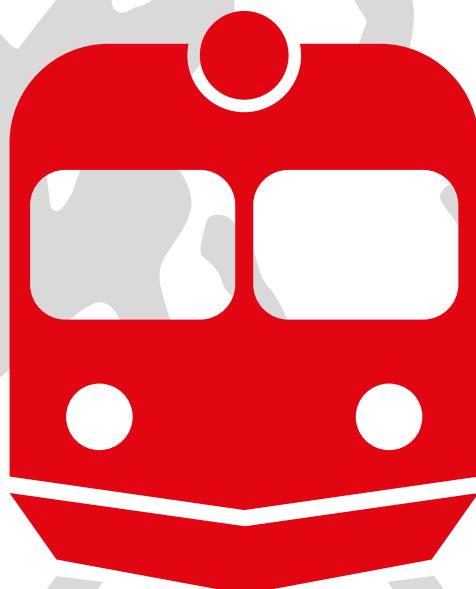


Antrag an der 45. Bezirksparteitag der SPÖ Innsbruck

Verkehrskonzept Innsbruck 2036

Für die Menschen.

Verkehr mutig neu denken.



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Antragstellende: | 1 |
| Antrag: Verkehrskonzept Innsbruck 2036 Innsbruck Fit für die Zukunft machen – ein Modernes Öffi- und Mobilitätskonzept..... | 2 |
| 1. Tram:..... | 3 |
| 1.1. Ein Ausbau des Tram Taktsystems..... | 3 |
| 1.2. Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Beschäftigte | 3 |
| 1.3. Ein Ausbau des Tram Netzes: | 3 |
| 2. Kosten des ÖPNV | 7 |
| 3. S-Bahn-Stationen in Innsbruck | 7 |
| 4. Hauptbahnhof | 8 |
| 5. Prüfung der Verlängerung der Hungerburgbahn | 8 |
| 6. Verkehrsberuhigung der Innenstadt..... | 9 |
| 6.1. Einrichtung von Fußgänger:innenzonen (Ausgenommen ÖPNV und Lieferverkehr) | 9 |
| 6.2. Gesamte Erweiterung der Fußgänger:innenzone in der Innenstadt: | 12 |
| 6.3. Verkehrsprojekt Superblöcke | 12 |
| 7. Verkehrsberuhigung von Tempo-30-Zone Innsbruck Stadt nach Bregenzer Vorbild | 14 |
| 8. Ausbau der Radwege und Sicherung im Trambereich nach Baseler Vorbild | 14 |
| 9. Ampelregelung Tram | 15 |
| 10. Entsiegelung der Tramlinien im Innenstadtbereich | 15 |
| 11. Expressbus ins Stubaital | 16 |
| 12. Alternativen zum Innsbrucker Flughafen entwickeln | 16 |

Antragstellende:

Aktion kritischer Schüler_innen Tirol
Junge Generation Innsbruck
Junge Generation Tirol
Sozialistische Jugend Tirol
VSSStÖ Innsbruck

Antrag: Verkehrskonzept Innsbruck 2036

Innsbruck Fit für die Zukunft machen – ein Modernes Öffi- und Mobilitätskonzept

Der öffentliche Raum in Innsbruck ist autodominiert, denn ein sehr großer Teil des öffentlich zugänglichen Stadtgebietes ist ausschließlich Autos vorbehalten. Dies ist unsozial, da sich nicht alle Menschen den gleichen Zugang zu Automobilität leisten können. Außerdem ist diese Autodominanz des öffentlichen Raumes unökologisch, da große Mengen Energie benötigt werden, um meist einzelne Personen in immer größer werdenden Autos zu befördern. Darüber hinaus stellt der motorisierte Individualverkehr durch seine Flächenversiegelung eine Gefahr für die Adaption Innsbrucks an den Klimawandel dar. In Innsbruck kommt erschwerend hinzu, dass der Platz durch die Topografie besonders beschränkt ist und er maximal effizient genutzt werden sollte. An der Stelle des Status Quo des „Auto first“ soll daher ein Fokus auf alle Verkehrsteilnehmenden gelegt werden und die Stadt Innsbruck denen zurückgegeben werden, die in ihr leben, also: *Weg von den Autos, hin zu den Menschen*. Hierfür haben die Jugendorganisationen (siehe Antragsteller:innen) ein ÖPNV-Konzept erarbeitet, für welches sich die SPÖ in den nächsten Jahren einsetzen solle.

Beschlussstext:

Die SPÖ Innsbruck möge daher beschließen:

1. Die SPÖ Innsbruck erkennt an, dass die Stadt Innsbruck ein soziales, klimafittes Konzept braucht, um Ungleichheiten und gegenwärtige wie künftige Herausforderungen zu adressieren.
2. Die SPÖ Innsbruck beschäftigt sich in seinen zuständigen Gremien und Teilorganisationen mit dem vorliegenden Konzept.
3. Die SPÖ Innsbruck bekennt sich in allen 11 Punkten zum vorliegenden Verkehrskonzept und setzt sich für dessen Umsetzung ein.

Das Verkehrskonzept gliedert sich in 11 Themen und ist im Folgenden dargestellt.

1. Tram:

1.1. Ein Ausbau des Tram Taktsystems

| Montag bis Donnerstag | | Freitag | | Samstag | | Sonntag | |
|-----------------------|-----------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------------|-----------|
| Zeiten (Uhr) | Takt | Zeiten (Uhr) | Takt | Zeiten | Takt | Zeiten (Uhr) | Takt |
| 00.00-05.00 | 60min (N) | 00.00-05.00 | 60min (N) | 00.00-02.00 | 30min (N) | 00.00-02.00 | 30min (N) |
| 05.00-06.00 | 30min | 05.00-06.00 | 30min | 02.00-05.00 | 60min (N) | 02.00-05.00 | 60min (N) |
| 06.00-07.00 | 15min | 06.00-07.00 | 15min | 05.00-06.00 | 30min | 05.00-07.00 | 30min |
| 07.00-20.00 | 6min | 07.00-21.00 | 6min | 06.00-08.00 | 10min | 07.00-09.00 | 20min |
| 20.00-21.00 | 15min | 21.00-22.00 | 15min | 08.00-20.00 | 6min | 09.00-19.00 | 10min |
| 21.00-22.00 | 20min | 22.00-24.00 | 20min | 20.00-24.00 | 20min | 19.00-21.00 | 20min |
| 22.00-24.00 | 30min | | | | | 21.00-24.00 | 30min |

1.2. Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Beschäftigte

Öffentlicher Personennahverkehr ist systemrelevant. Deshalb ist es unerlässlich, dem aktuellen Rückgang der Taktung aufgrund von fehlenden Lenker:innen entgegenzuwirken, indem die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten nachhaltig verbessert werden. Darüber hinaus ist es Teil der sozialdemokratischen Verantwortung, sich um ständige Verbesserungen für die arbeitende Masse zu bemühen.

Da es nicht nur darum geht, Beschäftigte zu halten, sondern auch darum, neue Fachkräfte anzuwerben, um eine Verbesserung des ÖPNV zu ermöglichen, bedarf es daher bei der IVB GmbH inkl. Tochtergesellschaften folgende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen:

1. eine Überzahlung zum monatlichen Kollektivvertragsentgelt, insb. in Hinblick auf die steigende Betriebszugehörigkeit
2. eine freiwillig gewährte Reduktion der wöchentlichen Normalarbeitszeit von derzeit 40h/Woche gemäß KV auf 36h/Woche bei vollem Lohnausgleich, um kurzfristigen Taktausdünnungen entgegenzuwirken wie etwa in der stufenweise Reduktion der DB AG
3. familienfreundliche Arbeitszeitmodelle
4. bessere Pausenzeiten und Pauseninfrastruktur

Die IVB GmbH inkl. ihrer Tochtergesellschaften muss als öffentliche Arbeitgeberin als Vorbild vorangehen und nachhaltig attraktive Arbeitsbedingungen für ihre jetzigen und zukünftigen Beschäftigten schaffen.

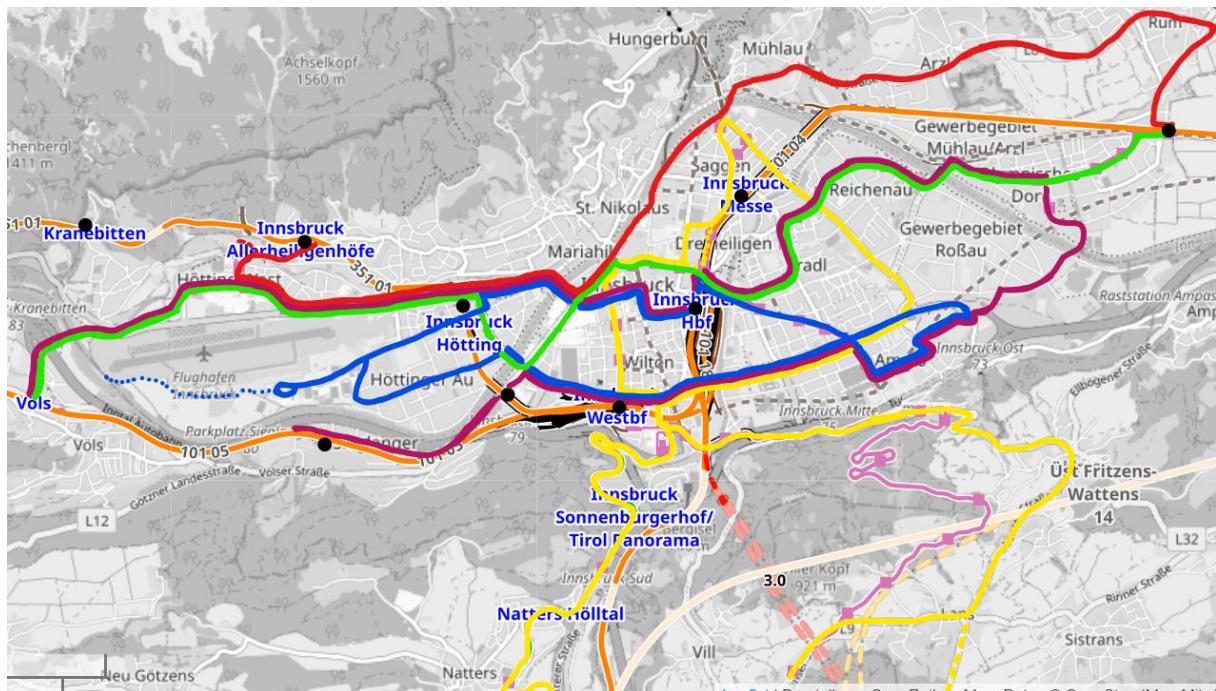
1.3. Ein Ausbau des Tram Netzes:

Derzeit sind große Teile von Innsbruck nicht mit der Tram erreichbar. Auch die aktuell geplanten Ausbaumaßnahmen (z.B. Völs) beheben dieses Problem nicht. Das Rückgrat des Innsbrucker Verkehrs soll in Zukunft die Tram sein, da diese folgende Vorteile (insbesondere gegenüber Bussen) hat:

- Höhere Kapazitäten als Busse
- Möglichkeit der Entsiegelung des Verkehrsweges (Begrünung zwischen den Schienen)

- Entflechtung der Verkehrswege mit eigenen Spuren (bewirkt verbesserte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit)
- Barrierefreiheit
- Energieeffizienz (bei einem Besetzungsgrad von jeweils 50 Prozent verbraucht ein Gelenkbus etwa doppelt so viel Energie wie eine Straßenbahn)¹
- Kostengünstig im Vergleich zu einer U-Bahn

Vor diesem Hintergrund wird die folgende Umgestaltung des Bahnverkehrs bis 2036 vorgeschlagen:



Linie 1: STB/WALDBAHN - Mühlauer Brücke (Gelb)

Die neue Linie 1 besteht aus einer Erweiterung der aktuellen Linie 1 und Integration der Stubaitalbahn sowie der aktuellen Linie 6 (Waldbahn). Die neue Linie 1b (Waldbahn) soll im Mittelgebirge die Orte Igls (ggf. Start Patscherkofel-Talstation), Lans und Aldrans verbinden, bevor diese von der Aldranser Straße westlich über Innsbruck Tummelplatz auf die alte Strecke einbiegt. Ab der Haltestelle Innsbruck Bergisel/Stubaitalbahnhof fahren die beiden Linien 1a Stubaitalbahn/1b Waldbahn im gemeinsamen „Stadttakt“.

Bei einem geringeren Bedarf kann nicht jede zweite, sondern nur jeweils jede vierte Tram aus dem „Stadttakt“ bis zu den Endstationen außerhalb Innsbrucks durchgebunden werden. Ab der Haltestelle Innsbruck Bergisel/Stubaitalbahnhof fahren die beiden Linien 1a Stubaitalbahn/1b Waldbahn gemeinsam im oben angegebenen „Stadttakt“ über den Westbahnhof entlang der aktuellen Trasse der Linie 1 bis zur Mühlauer Brücke. Das inkludiert den zweigleisigen Ausbau der Conradstraße und Stilllegung, Entsiegelung und Begrünung des Gleises in der Kaiser-Franz-Josef-Straße als Naherholungsgebiet für Menschen aus dem Stadtteil.

Der bestehende Mittelgrünstreifen wird so zu einem Park ausgebaut. Die aktuell eingleisige Strecke von der Mühlauer Brücke bis zum Haydnplatz wird ebenfalls zweigleisig ausgebaut und über die Erzherzog-Eugen-Straße, Prinz-Eugen-Straße und Andechsstraße bis Südring/Dez

¹ <https://www.strassenbahn-bremerhaven.de/warum-strassenbahn/die-vorteile-der-tram/>

weitergeführt. Dort trifft die Trasse auf die neue Linie 6 und verläuft mit ihr westlich über den Südring bis Innsbruck Bergisel/Stubaitalbahnhof.

Das Konzept unterstützt die geprüfte Verschnellerung der Stubaitalbahn und Verlängerung nach Neustift.²

Linie 2: Allerheiligenhöfe – Rum Bhf. Nord (Rot)

Die neue Linie 2 soll von der aktuellen Endstation Peerhofsiedlung zur S-Bahn-Station Allerheiligenhöfe umgelegt werden, um eine Umstiegsmöglichkeit aus der S-Bahn vom Seefelder Hochplateau zum Technik Campus (und neu zu erschließendem Wohngebiet) zu ermöglichen. Hierbei sind jedoch die Planungen der ÖBB im Zielnetz 2040 bei der Karwendelbahn und damit verbundenen Änderungen der S-Bahn-Station zu berücksichtigen.³

Dies ermöglicht eine bessere Vernetzung der Tram und S-Bahn, welche bis Kranebitten im Zielnetz 2040 ausgebaut werden soll.⁴ Anschließend soll sie auf der Bestandsstrecke bis zum Terminal Marktplatz fahren, bevor sie über die Herzog-Otto-Straße und Rennweg über den Congress (Umstiegsmöglichkeit zur Hungerburgbahn) bis zur Mühlauer Brücke retour (Umstiegsmöglichkeit zur Linie 1). Von der Mühlauer Brücke soll die neue Linie 2 über die Anton-Rauch-Straße – Arzler Straße – Rumer Straße nach Rum geführt werden. Dort soll sie über die Kirchgasse oder Schulstraße/Wiesenweg und die Bahnhofsstraße in Richtung Rum Bahnhof weiterverlaufen.

Linie 2a („Unitram“): Rum Bhf. Süd Technik West (Grün)

Die Linie 2a wird bis zum südlichen Ende von Rum Bahnhof verlängert und übernimmt die Trasse der aktuellen Linie 5 bis zur Trambahnstation Pauluskirche. Hier teilt sich die Trasse auf. Ein Ast wird über die bisherige Trasse (Rennerschule/Gabelsbergerstraße) zum Sillpark bis zur Museumsstraße – Theresienstraße zum Terminal Marktplatz führen. Der zweite Ast würde an der Pauluskirche nördlich in die Prinz-Eugen-Straße – Erzherzog-Eugen-Straße zur Mühlauer Brücke abbiegen und dort mit der Linie 1 über die Ing.-Etzel-Straße verlaufen.

Für die Anbindung des Universitätscampus Universitätsstraße (SoWi/MCI) soll die Trasse westlich in die Kapuzinergasse abbiegen und über die Sillgasse südlich zurück auf die „innerstädtische Stammstrecke Nord“ zusammen mit der Linie 1 über die Museumsstraße – Maria-Theresien-Straße zum Terminal Marktplatz führen. Von dort läuft die Trasse über den Innrain zur Freiburger Brücke und bindet die Hauptuni an das Tramnetz Innsbruck an. An der Freiburger Brücke überquert die Trasse auf der B174 den Inn Richtung Norden. Anschließend sollte von der Höttinger Auffahrt die Linie 2a bis zur Technik West und anschließend nach Völs durchgebunden werden.

Linie 3 Kl. Ring: Flughafen/Neubaugebiet/Kranebitter Strand – Innenstadt (Blau)

Die Linie 3 wird verlängert und ausgebaut. Sie soll zukünftig am Flughafen Innsbruck starten. Bei Umwidmung des größten brachliegenden Areals der Stadt Innsbruck zu Bauland, soll eine Option der Weiterführung über die Ulfwiese bis zum Kranebitter Strand geprüft werden. Vom Flughafen kann die Tram eingleisig über den Steinbockweg/Mitterweg führen (Umstieg in wenigen Gehminuten zur S-Bahn an der Station Innsbruck Höting; eine Möglichkeit wäre auch eine Streckenführung über den Sebastian-Kneipp-Weg statt Bachlechnerstraße/B174).

² https://www.meinbezirk.at/stubai-wipptal/c-lokales/Stubaitalbahn-immer-beliebter-attraktivierung-geht-weiter_a6595245

³ Zielnetz 2040, Modul Tirol

⁴ Präsentation vom 25. Jänner 2024 „Zielnetz 2040 – Das Bahnnetz der Zukunft“ unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html>

Anderweitig muss die vertiefende Planung mit den ÖBB-Plänen für das Innsbrucker S-Bahn-Netz abgestimmt werden. Im Zielnetz 2040 plant die ÖBB eine Verlegung der S-Bahnstation Hötting. So wäre es möglich, am EKZ West eine neue Mobilitätsdrehscheibe und Umstiegsmöglichkeit zwischen S-Bahn, Tram, Bus und Radverkehr im Innsbrucker Nordwesten zu ermöglichen.⁵

Vom Mitterweg biegt die neue Linie 3 nördlich auf die B174 ab und führt bis zur Höttinger Auffahrt. Von dort ist eine Linienführung über bereits bestehende Gleise entlang der Stationen Fürstenweg – Klinik/Universität – Anichstraße – Triumphforte – Hauptbahnhof – Sillpark und anschließend über die Amraser Straße bis zum Südring. Hier biegt die erweiterte, neue Linie 3 westlich ab und verläuft mit der neuen Linie 1 und 5 bis zur Freiburger Brücke (Umstieg zur Linie 5). Von dort verläuft die neue Linie 3 bis zum Fürstenweg und biegt westlich zum Flughafen/Kranebitter Strand als Ringschluss ab.

Linie 5 Großer Ring: Völs – Sieglanger (Lila)

Die Linie 5 wird wie geplant bis Völs Bahnhof verlängert. Sie verläuft von dort über die bestehende Trasse entlang der Technik – Lohbachsiedlung – Höttinger Auffahrt – Fürstenweg – Klinik – Anichstraße – Triumphforte – Hauptbahnhof – Sillpark und über die bisherige Trasse weiter über die Amraser Straße bis zur Station Schützenstraße. Von dort wird sie über die New Orleans Brücke zum Baggersee geführt und wird anschließend zur aktuellen 3er-Endhaltestelle Innsbruck Amras durchgebunden. Hierbei entsteht ein erster Umstieg zur Linie 1 und die Anbindung an das DEZ sowie an das Gewerbegebiet Rossau. Daraufhin führt die neue Linie 5 gemeinsam mit 1 und 3 über den Südring in Richtung Westbahnhof. Weiter verläuft sie mit der Linie 3 in Richtung Freiburger Brücke, biegt aber vor dem Inn südwestlich in den Innrain ab. Hier wäre durch die von der ÖBB im Zielnetz 2040 neu geplante S-Bahn-Station Innsbruck WIFI eine weitere Umstiegsmöglichkeit zwischen Tram und S-Bahn möglich.⁶

Anschließend soll die Linie 3 in Richtung Sieglanger geführt werden und mit dem zu errichtenden neuen S-Bahn-Halt Innsbruck Sieglanger verknüpft werden. Die somit erweiterte Tram Innsbruck wird das Rückgrat des Innsbrucker Stadtverkehrs und ermöglicht durch den Umstieg vom Regional- und S-Bahn-Verkehr an den Stationen Innsbruck Messe, Innsbruck Westbahnhof, Innsbruck Hötting und Innsbruck Sieglanger zukünftig einen reibungsloseren ÖPNV. Das nimmt auch Druck aus dem überlasteten Hauptbahnhof. Außerdem wird die Innenstadt konzeptionell in eine Stammstrecke Nord (Landesmuseum über Maria-Theresien-Straße bis Marktplatz und eine Stammstrecke Süd (Anichstraße) konzeptionell aufgeteilt. Auf beiden innerstädtischen Stammstrecken sollen zur Substitution von Bussen in den Stoßzeiten 24 Trambahnen (6-Minuten-Takt) je Richtung fahren. Auf den verkehrsstarken Achsen im Süden B174 (Südring) und Norden B171 (Kranebitter Allee Innenstadt bis Technik) sollen zur Substitution in Stoßzeiten (6-Minuten-Takt) in Zukunft 30 Trambahnen pro Richtung fahren.

Diese Taktung hat eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zur Folge und ermöglicht eine Umwidmung von Fläche in der Innenstadt.

Queraufzug/Zahnradbahn Amras Igler Tram und Igler Seilbahn: (Orange)

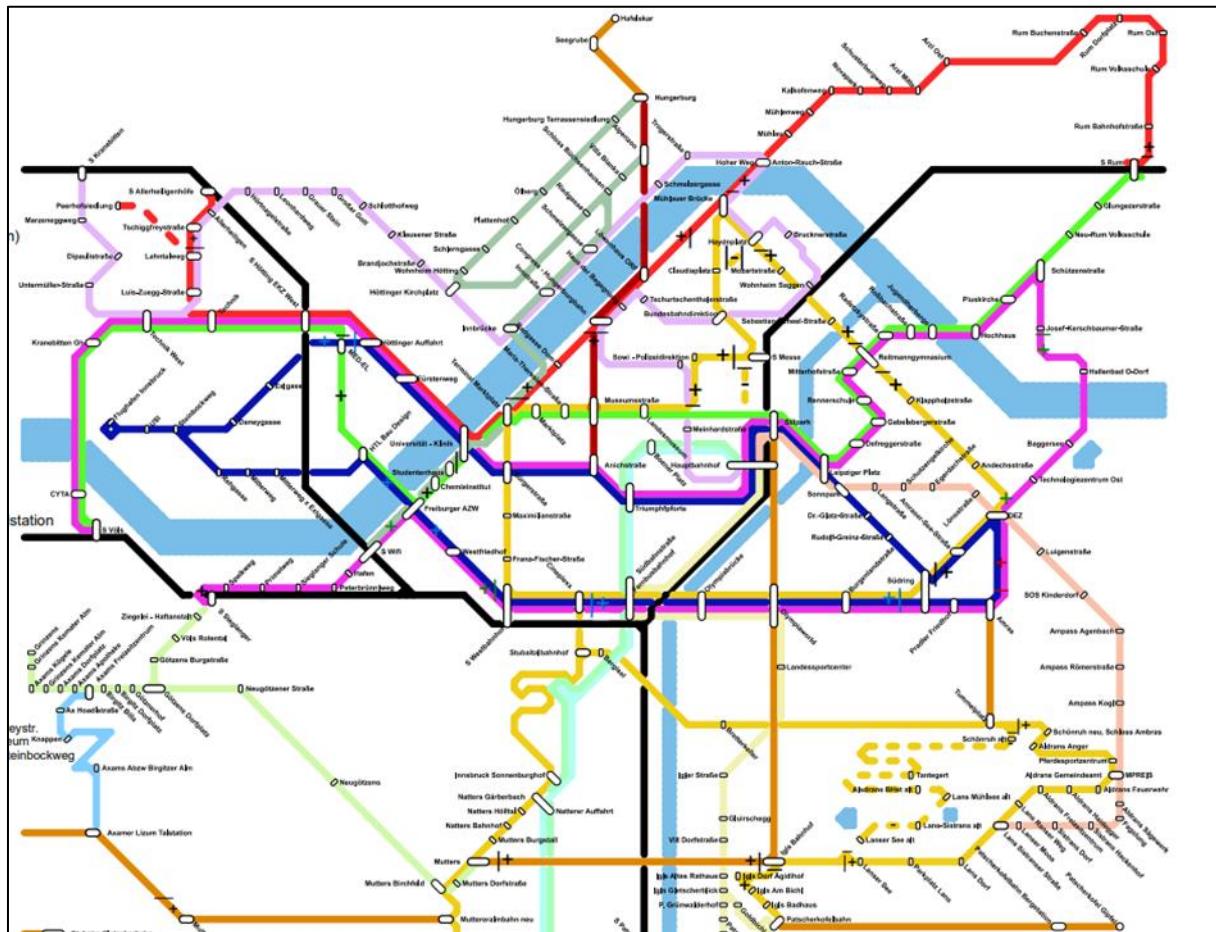
Um das Trambahnnetz weiter zu unterstützen und Wege im ÖPNV schneller zu machen, soll dies durch weitere Maßnahmen unterstützt werden. Unter oder über der Autobahn von der

⁵ Zielnetz 2040, Modul Tirol.

⁶ Zielnetz 2040, Modul Tirol.

Trambahnstation Innsbruck Tummelplatz zur Trambahnstation Innsbruck Amras sollte ein Queraufzug entstehen, um Umwege über den Westbahnhof zu beseitigen. Eine ÖPNV-Seilbahn über das Wipptal, von Igls nach Mutters sollte geprüft werden, um eine schnelle Verbindung der beiden Talseiten mit dem ÖPNV zu ermöglichen ohne, dass man über Innsbruck fahren muss und somit Verkehr aus der Stadt umverlagern kann. Außerdem kann dadurch die S-Bahn-Haltestelle Patsch reaktiviert werden.

Gesamtübersicht:



2. Kosten des ÖPNV

Eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV sollte geprüft werden.

Die Abgabe für die Welcome Card sollte so weit angepasst werden, dass Menschen mit Erstwohnsitz in Innsbruck den Innsbrucker ÖPNV ebenfalls gratis nutzen können (siehe Forderungen des Südtiroler Bündnisses „Make Tourists pay for free Öffis“).

3. S-Bahn-Stationen in Innsbruck

Um den Hauptbahnhof zu entlasten, schlagen die Antragsteller:innen vor, dass die S-Bahn-Stationen Innsbruck Messe, Innsbruck Westbahnhof und Innsbruck Hötting besser mit dem Trambahnverkehr vernetzt werden. Dies ermöglicht eine Taktänderung und bedingt bauliche Veränderungen. Auch die neu zu errichtende S-Bahn-Station Sieglanger, WIFI und die neuen

Umstiegsmöglichkeiten in Rum und die Verlegung der S-Bahnstationen auf der Karwendelbahn durch die ÖBB sollen dabei mitgedacht werden.

Darüber hinaus sollen die Umlandgemeinden mittel- bis langfristig in einem 15-Minuten-Takt an Innsbruck angebunden werden, um einen Pendler:innenenumstieg vom Auto auf den ÖPNV zu ermöglichen. Beispielsweise sollte der Ausbau des geplanten Viertelstundentaktes der S-Bahn Linie 6 auf Innsbrucker Stadtgebiet auf eine Ausweitung bis zur Haltestelle Scharnitz geprüft werden.

4. Hauptbahnhof

Im Zuge der Umbauarbeiten des Innsbrucker Hauptbahnhofes schlagen die Antragsteller:innen auch eine Umgestaltung des Südtiroler Platzes vor. Eine Möglichkeit wäre hier eine durchgehende Überdachung des Tram- und Busbahnhofes vor dem Haupteingang. Die Überdachung sollte hierbei begehbar gemacht werden, sodass Fußgänger:innen die Möglichkeit haben, dem Bus- und Tramverkehr aus dem Weg zu gehen. Durch Abgänge zu den Bus- und Tramsteigen wäre ein ungefährlicher Umstieg möglich. Nach Stuttgarter Vorbild könnte man das Überdachungselement parkähnlich begrünen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Auch wäre eine Ansiedlung von Gastronomie im Grünen mitten in der Innenstadt möglich. Ergänzend wird vorgeschlagen, den westlichen Teil des Südtiroler Platzes durch eine Begegnungszone oder Fußgänger:innenzone nach Münchener Vorbild zwischen der Brixner Straße und Salurner Straße zu ersetzen. Eine Zufahrt in die Parkgarage Innsbruck Hauptbahnhof bliebe so erhalten.



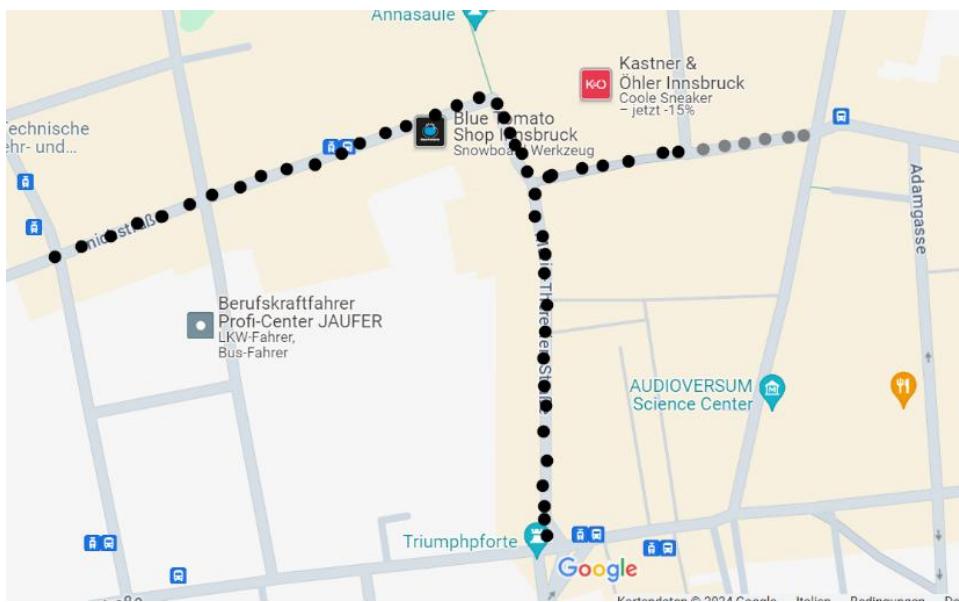
5. Prüfung der Verlängerung der Hungerburgbahn

Die Prüfung der Verlängerung der Hungerburgbahn zur Trambahnstation Innsbruck Anichstraße (als U-Bahn) würde dienen, um Anwohner:innen und Tourist:innen einen direkten Umstieg aus der Innenstadt zur Nordkette zu ermöglichen. Hierbei soll eine unterirdische Station Innsbruck Altstadt/Goldenes Dachl und eine Weiterführung zum Hauptbahnhof und/oder Westbahnhof geprüft werden.

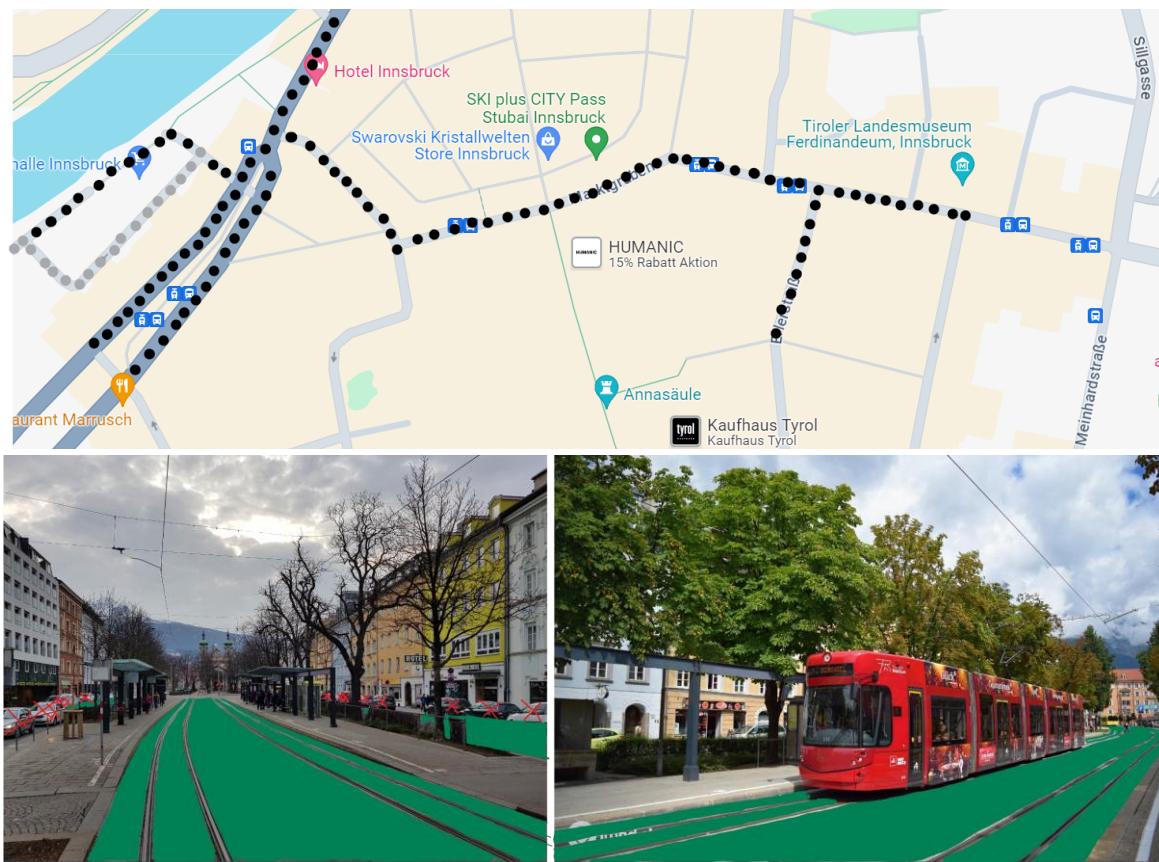
6. Verkehrsberuhigung der Innenstadt

6.1. Einrichtung von Fußgänger:innenzonen (Ausgenommen ÖPNV und Lieferverkehr)

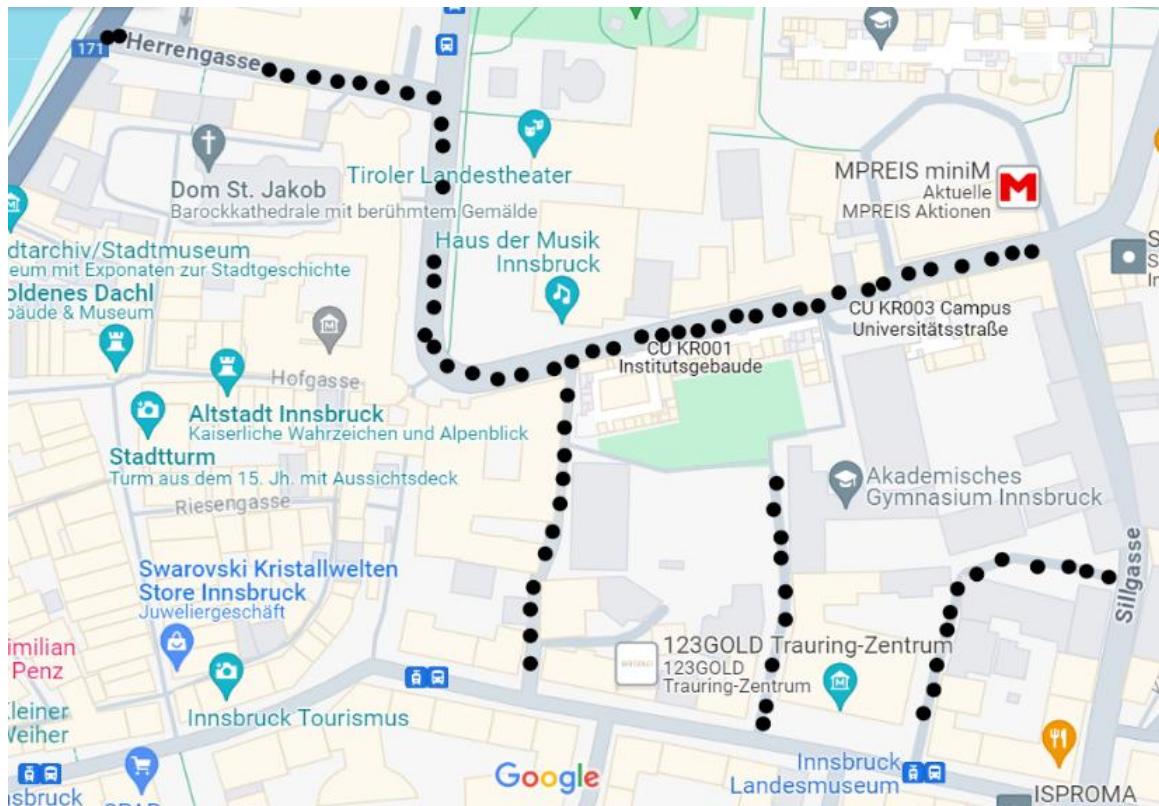
A) Maria-Theresien-Straße Richtung Norden ab der Triumphforte. Meraner Straße (ab Ecke Erler Straße) bis Anichstraße/Ecke Bürgerstraße (auch kein Taxi). Sowie eine Begegnungszone auf der Meraner Straße von Ecke Erler Straße bis zum Bozner Platz, um Anwohner:innen das Parken im Parkhaus des Kaufhauses Tyrol zu ermöglichen. Umwidmung des Kaufhaus Tyrol-Parkhauses in ein teilweises Anwohner:innen-Parkhaus.



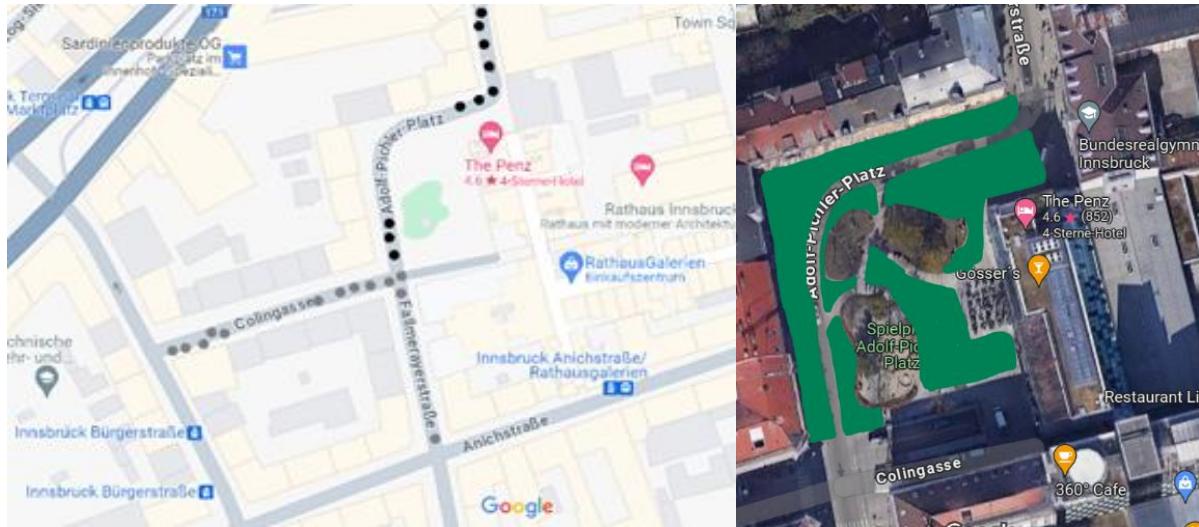
B) Innrain vom Terminal Marktplatz bis zur Innbrücke am Marktplatz. Marktgraben vom Marktplatz über die Museumsstraße bis zur Ecke Museumsstraße/Wilhelm-Greil-Straße sowie Erlerstraße inkl. Einrichtung einer Begegnungszone oder Spielstraße im Herzog Siegmund Ufer bis zum Zugang Markthallengarage. Dies hat den Vorteil, dass Anwohnende mit dem Auto weiterhin die Garage mit geringer Geschwindigkeit anfahren können, die Fläche aber auch anderweitig genutzt werden kann. Teilumwidmung von Stellplätzen der Altstadtgarage zu einem Fahrradparkhaus (ca. 150 Stellplätze inkl. Fahrradboxen) mit einem touristischen Fahrradverleih. Die anderen Stellplätze sollen zu 80% den Anwohner:innen zugerechnet werden, welche durch den Marktpark einen Parkplatz verlieren und zu 20% an die ansässige Hotellerie vermietet werden. Ebenfalls soll es eine Teilumwidmung der Kaufhaus Tyrol-Garage geben, welche ebenfalls in Zukunft teilweise zu einer Anwohner:innen-Garage umfunktioniert werden soll. Schaffung einer neuen Grünfläche durch Entsiegelung der aktuellen Straßenspuren für Bus, Autos und Parkplätze am Terminal Marktplatz (Marktpark). Die Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge wird durch einen breiten Radweg mit 2,80m pro Richtung auf der Südseite des Terminals gewährleistet.



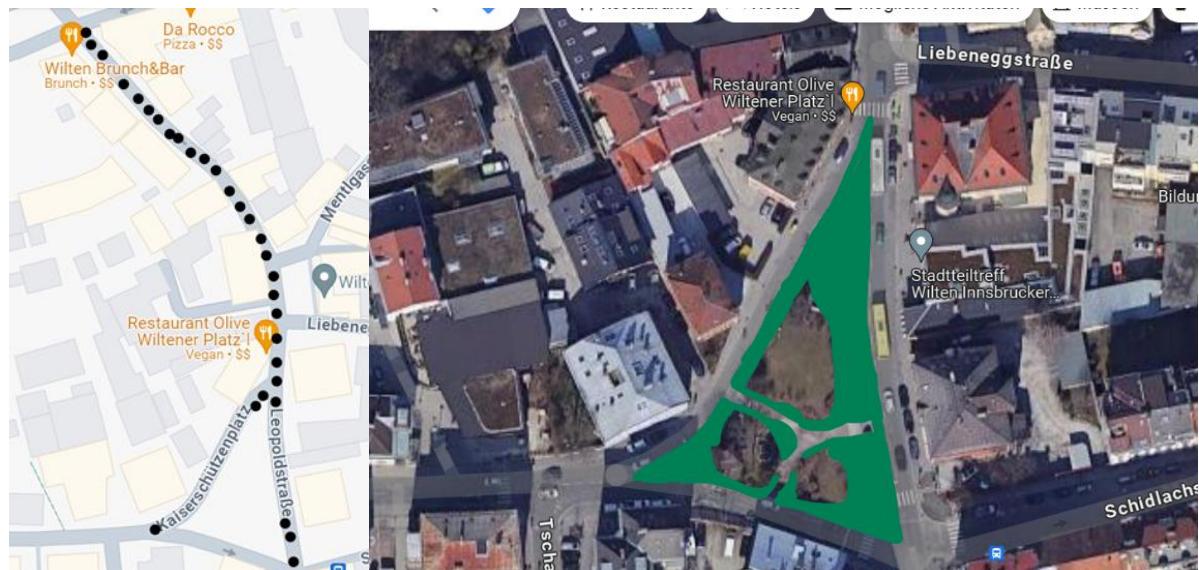
C) Herrengasse, südlicher Rennweg/Ecke Universitätsstraße bis zur Sillgasse sowie Angerzellgasse und Professor Hans-Mair-Gasse.



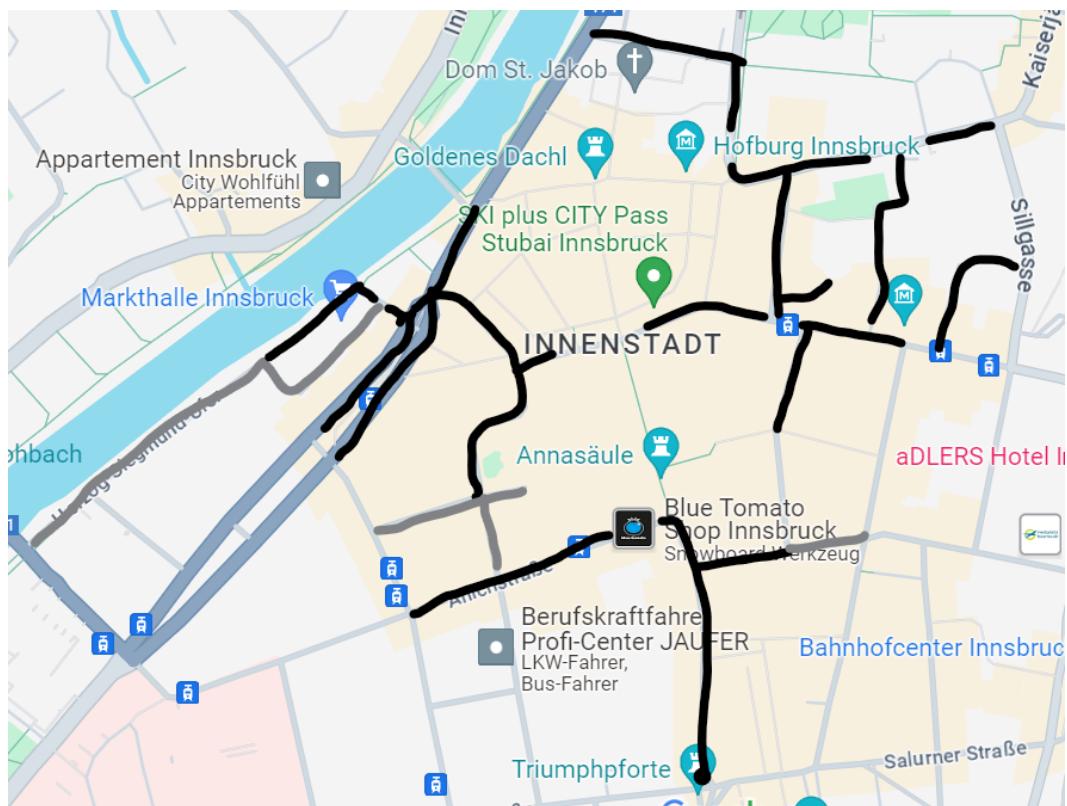
D) Entsiegelung des Adolf-Pichler-Platzes und Schaffung des Adolf-Pichler-Parks (mit Umwidmung der Rathausgarage zu einer Anwohner:innen-Garage) und Neugestaltung des Platzes als grüne, entsiegelte Parkanlage ohne Straße für eine kühlende Schwammstadt. Zudem Einfahrt in die Colingasse und Fallmerayerstraße nur für Anrainer:innen als Einbahnstraße.



F) Kaiserschützenplatz – Leopoldstraße – Wiltener Platzl bis Ecke Leopoldstraße/Michael Gaismair Straße inkl. Neugestaltung des Kaiserschützenplatzes als Verbundparkanlage mit dem bisher getrennten Wiltener Platzl. Schaffung des „Volksgarten Wilten“.



6.2. Gesamte Erweiterung der Fußgänger:innenzone in der Innenstadt:



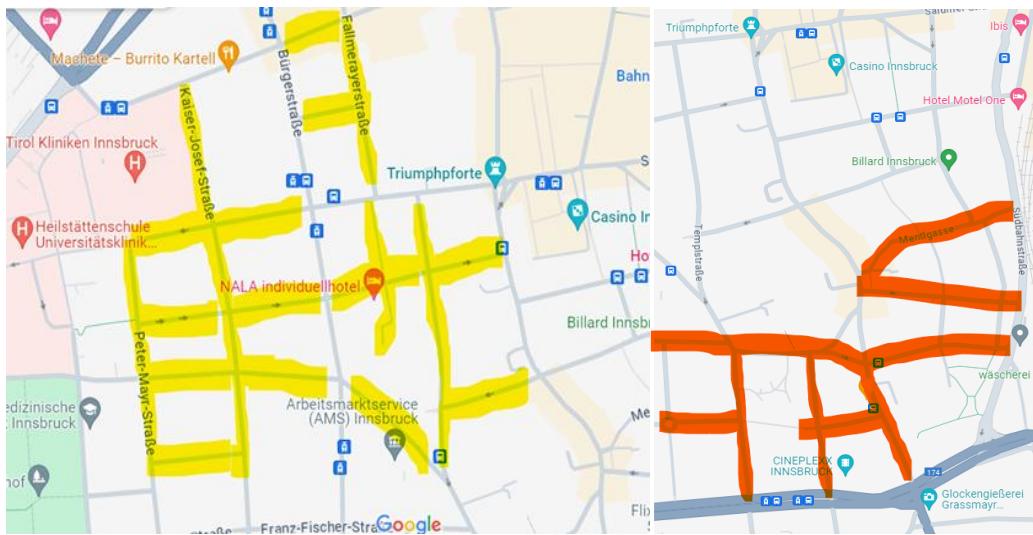
6.3. Verkehrsprojekt Superblöcke

A) Einrichtung eines ersten verkehrsberuhigten Superblocks (Nur Einfahrt für Anwohner:innen, ÖPNV, Lieferverkehr, Taxis und Rettungsfahrzeuge) über ein Zugangssystem, 20 Km/h, Einbahnregelung mit reinem Fahrradweg als Gegenrichtung).

Schmerlingstraße, Fallmerayerstraße, Colingasse, Lieberstraße, Müllerstraße, -
Glasmalereistraße, Schöpfstraße, Templstraße, Peter-Mayr-Straße, Schöpfstraße -
Speckbacherstraße, Franz-Fischer-Straße (Westteil).

B) Einrichtung des zweiten verkehrsberuhigten Superblocks Wilten, Verkehrsberuhigung durch Einbahnregelung und 20 Km/h nur mit Fahrradweg als Gegenrichtung.

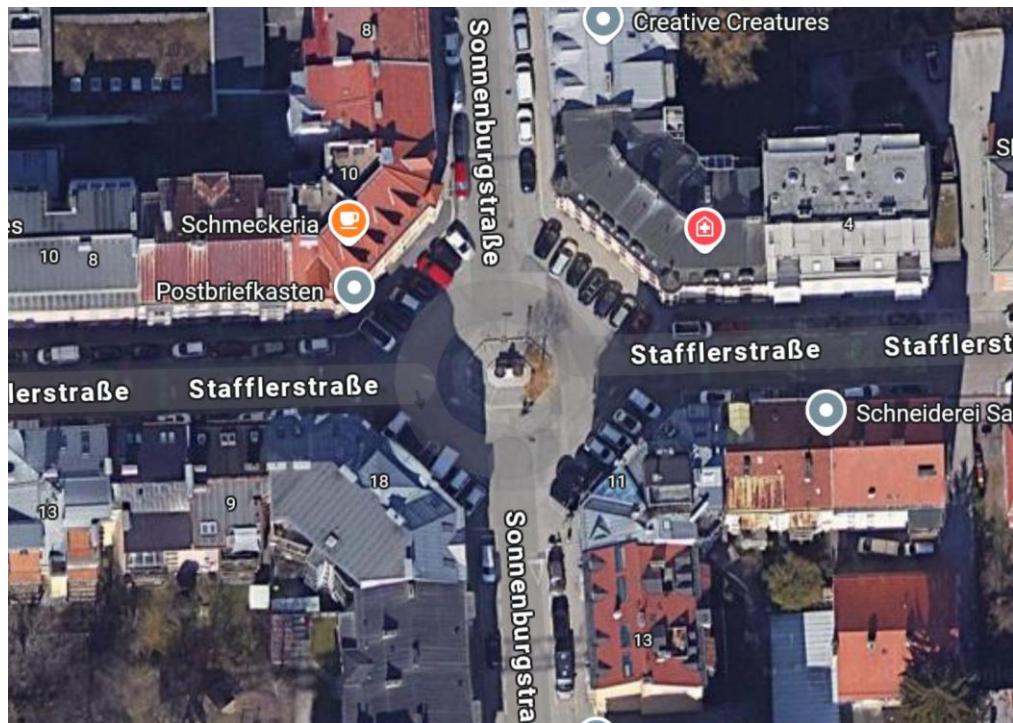
Leopoldstraße von Kaiserschützenplatz bis Südring, Tschamlerstraße, Neuhauserstraße, Stafflerstraße, Sonnenburgstraße, Franz-Fischer-Straße (Ostteil), Mentlgasse, Liebeneggstraße, Schidlachstraße.



In beiden Bereichen soll es zu einer sukzessiven Umwandlung des öffentlichen Raumes kommen. Hierbei sollen versiegelte Flächen verkleinert werden und durch Entsiegelung mit Grünbereichen den Innsbrucker:innen eine Naherholung ermöglichen. Dadurch würde sich die Aufenthaltsqualität für die lokalen Nachbarschaften und das Stadtklima deutlich verbessern.

C) Umwandlung Kreisverkehr Sonnenburggasse / Stafflerstraße in eine Piazza

Die Zufahrt in den derzeitig bestehenden Kreisverkehr wird von vier Seiten aufgehoben und die Fläche des Kreisverkehrs entsiegelt und begrünt. Dies steigert die Lebensqualität der Anrainer:innen und ermöglicht der Gastronomie eine Erweiterung des Außenbereichs.



7. Verkehrsberuhigung von Tempo-30-Zone Innsbruck Stadt nach Bregenzer Vorbild

Nach Bregenzer Vorbild soll im gesamten Stadtgebiet von Innsbruck Tempo 30 eingeführt werden. In Innsbruck soll der motorisierte Individualverkehr nicht mehr als „schneller Transit“ genutzt werden, da hierfür die Autobahn zu Verfügung steht. Darüber hinaus soll in den Randzonen der autofreien Bereiche (z.B. Fußgängerzonen Innenstadt) eine Tempo-20-Zone geprüft werden.

8. Ausbau der Radwege und Sicherung im Trambereich nach Baseler Vorbild

Im Bereich des im Zuge dieses Konzeptes genannten verkehrsberuhigten Bereiches (siehe Punkt 5) und Einbahnstraßen sollen Radwege in die entgegengesetzte Richtung geprüft werden. Auch sollen die freiwerdenden Bereiche in autofreien Zonen (z.B. Terminal Marktplatz) teilweise für die Errichtung von Radwegen genutzt werden. Außerdem sollen, wo Tram und Radwege in der Nähe verlaufen, fahrradfreundliche Tramschienen nach dem Baseler Vorbild installiert werden.⁷



8

Für den erforderlichen Ausbau des Radwegenetzes in Innsbruck, ist zumindest die Umsetzung des bereits vorliegenden Radwegemasterplans bis 2035 notwendig. Die bestehenden Radwege entsprechen einer ungenügenden Leistung (Abbildung Stand 2020). Wir erwarten eine zumindest 10%ige Umsetzung pro Jahr, sodass der Plan innerhalb von maximal 10 Jahren umgesetzt ist. Hierfür ist eine detaillierte Umsetzungsplanung inkl. Zeitplan zu erstellen, um die Abwicklung bis 2035 zu gewährleisten.

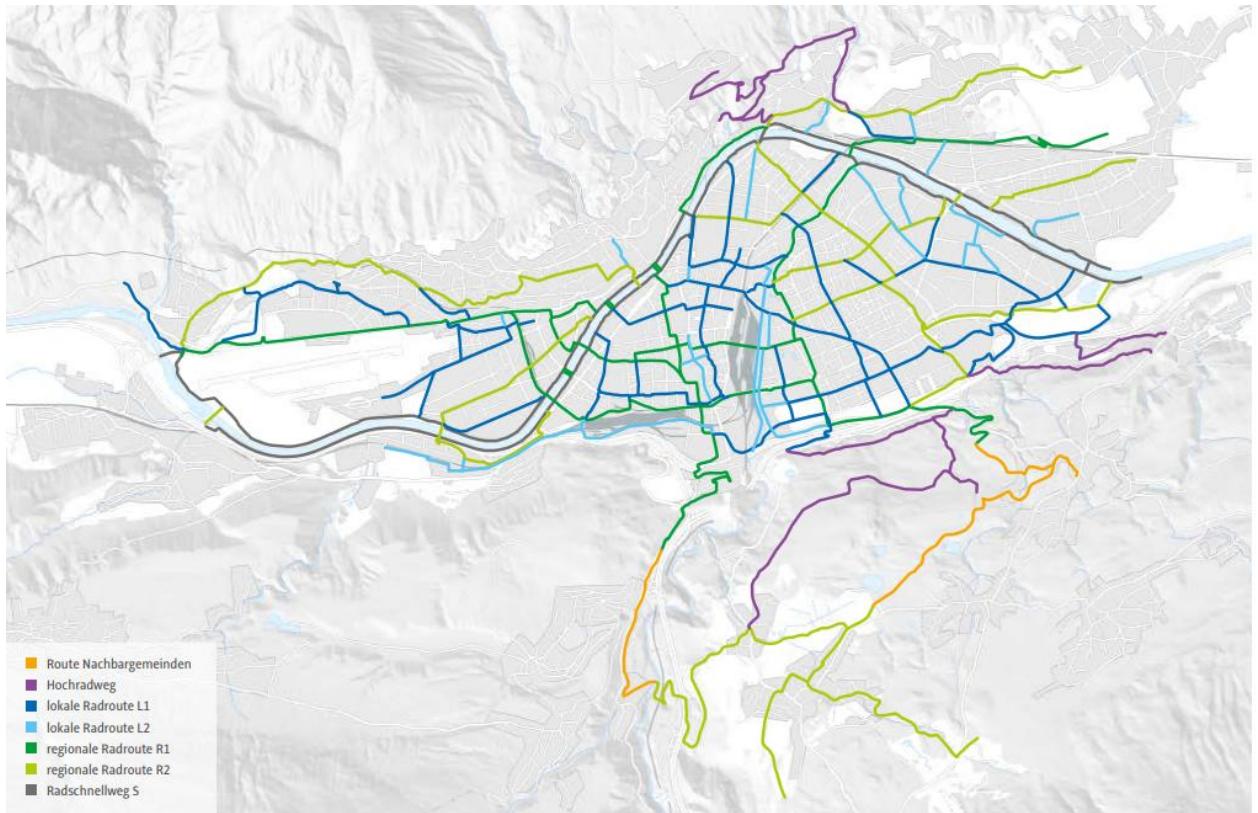


Eine Umsetzung des Radwegemasterplans ist in folgendem Bild visualisiert. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Superblock Wilten eine entsprechende Fahrradinfrastruktur mitbringt, da

⁷ <https://www.vcs-blbs.ch/verkehr/velo/velofreundliche-tramschiene#:~:text=Seit%20dem%202029.,angenehm%20und%20sicher%20zu%20befahren.>

⁸ <https://www.vcs-blbs.ch/verkehr/velo/velofreundliche-tramschiene#:~:text=Seit%20dem%202029.,angenehm%20und%20sicher%20zu%20befahren.>

die Abnahme und Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs mehr Möglichkeiten für Radinfrastruktur oder Fahrradstraßen schafft.

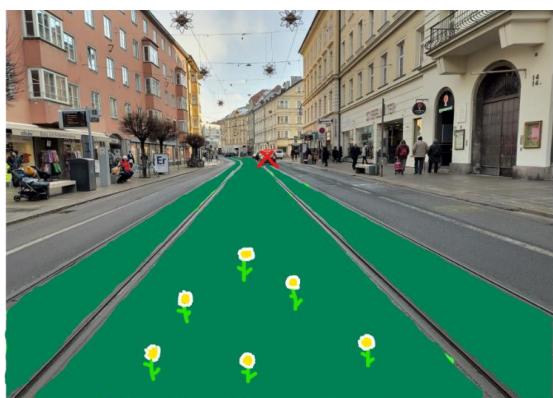


9. Ampelregelung Tram

Einführung von Vorrangsschaltungen für Straßenbahnen an Ampeln, um Wartezeiten zu reduzieren und die Taksicherheit zu erhöhen.

10. Entsiegelung der Tramlinien im Innenstadtbereich

Wo möglich, soll es im Trambereich zu einer Entsiegelung des Oberflächenbelags kommen, welcher zwischen den Tramschienen liegt. Das Ziel dahinter ist, dass auch innerstädtisch viele Busfahrten durch Trambahnen ersetzt werden. An entsprechender Stelle können Umstiegsmöglichkeiten für Menschen, die von außerhalb mit dem Bus ankommen, entstehen. Konkret sollen die Bereiche Terminal Marktplatz, Marktgraben und Museumsstraße entsiegelt werden.





(Beispielbilder aus verschiedenen Ländern)

11. Expressbus ins Stubaital

Aktuell dauert die Busfahrt vom Innsbrucker Hauptbahnhof zum Stubai Gletscher 1 Stunde und 13 Minuten, d.h. 51 Haltestellen. Um den Innsbrucker Individualreiseverkehr in das Stubaital zu verlängern, sollte mindestens in der Wintersaison mindestens einmal in der Stunde ein Expressbus bis zum Stubai Gletscher fahren. Ein Vorbild für diesen Expressbus stellt der Ötztal Jet von Ötztal Bahnhof nach Hochgurgl dar.

Die Innsbrucker Haltestellen Innsbruck Hbf, Bozner Platz, Leopoldstraße und Kaiserschützenplatz sollten dabei beibehalten werden. Zu prüfen gilt es, ob die Haltestellen Basilika Wilten und Natters Natterer Auffahrt wegfallen können, um einen Zeitgewinn zu ermöglichen. Außerdem sollten die Stationen Schönberg i. St. Stubai Center, und Gemeindeamt ausgelassen werden. Gleiches gilt für die Stationen in Mieders (Danzl, Owedges, Gemeindeamt, Hotel Serles, Serlesbahnen Hinterhochegg, Gewerbepark), dafür wird mit Mieders Raika eine neue Haltestelle aufgenommen. In Fulpmes kommt es zur Streichung der Stationen Jägerhäusl, HTL, Industriezone Nord, Industriezone Süd. Nach der Haltestelle Fulpmes Mendraz Dorf soll der Bus über die Gänser zurück auf die Stubaital Straße 183 abbiegen. In Neustift soll der Expressbus nur an der Station Abzweigung Elferbahn halten und somit die Stubaitalstraße nicht mehr verlassen. Dadurch würden weitere 21 Stationen entfallen.

Neue Routenführung vs. alte Routenführung:



12. Alternativen zum Innsbrucker Flughafen entwickeln

Der Innsbrucker Flughafen liegt inmitten des noch einzigen frei zu entwickelten Stadtgebiets der Tiroler Landeshauptstadt. Die Antragsteller:innen fordern die SPÖ Innsbruck daher dazu auf, bei dem direkten Einfluss auf die Innsbrucker Wirtschaft die Opportunitätskosten des Flughafens heranzuziehen. So würde ein Stadtteil (Fläche d. Grundstücks Flughafen ca. 2mal so groß wie das O-Dorf) mit entsprechender Größe wahrscheinlich nur durch die Nahversorgung und Supermärkte mehr direkte Arbeitsplätze mit meist besserer Bezahlung ermöglichen.

Da aktuell auch nur ca. 1% der Tourist:innen mit dem Flugzeug nach Tirol kommen, lässt sich auch die indirekte Wirkung auf die Tiroler Wirtschaft relativieren.⁹ Denn die aktuelle Zahl der ankommenden Gäste beläuft sich auf einen Tagesmittelwert von 2484 Personen.¹⁰ Dies würde sich einfach durch bestehende Infrastruktur substituieren lassen. Die ankommende Zahl ließe sich auch durch vier tägliche ICE 4-Garnituren nach Innsbruck ersetzen lassen.¹¹ Diese finden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bereits den direkten Weg nach Innsbruck.¹² Da Infrastruktur auch bis zu 15 Jahre voraus gedacht werden muss, gilt es, sich mit dieser klimafreundlicheren Alternative zum Flughafen genauer auseinanderzusetzen, um einer Umwidmung und effizienteren Nutzung des Raums in Innsbruck zu ermöglichen. Dies ist ganz im Einklang mit Klimaschutz, aber durchaus kompatibel mit stetigem Wachstum und Veränderungen.

Zukünftige Entwicklungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Brennerachse und des internationalen Verkehrs:

| | |
|-----------------|---|
| 2023 | 20%iges Wachstum auf den internationalen Zügen der Brennerachse München-Verona/Bologna/Venedig – mit der stärksten Strecke im DB-Gesamtnetz. ¹³ |
| 2024 | Einführung eines Lufthansa-Expressbusses aus Innsbruck an den Münchener Flughafen (internationaler Hub). ¹⁴ |
| 2024 | Schrittweise Einführung der neuen Generation der Railjets durch die ÖBB auf der Brennerachse München – Verona/Bologna/Venedig. ¹⁵ |
| 2025 | Einführung des internationalen Bahnbuchungssystems OSDM für Auslandsreisen durch verschiedene europäische Staatsbahnen. ¹⁶ |
| 2026 | Einführung der Frecciarossa Schnellzüge auf der Brennerachse München – Mailand. ¹⁷ |
| 2027 | Voraussichtliches Auslaufen der Europäischen Förderung für Regionalflughäfen wie den Innsbrucker Flughafen. ¹⁸ |
| 2031 | Eröffnung der neuen Zugeinfahrt Verona. ¹⁹ |
| 2032 | Massive Verbesserungen und Fahrtzeitverkürzungen auf der Brennerachse durch die Inbetriebnahme von: <ul style="list-style-type: none"> • Brennerbasistunnel Innsbruck – Franzensfeste.²⁰ • Tunnel Franzensfeste Waidbruck (Brennersüdzulauf).²¹ |
| 2034 | Fahrtzeitverkürzung durch die Eröffnung der Umfahrung des Knotens Wörgl inkl. des Angerbergtunnels. ²² |
| bis 2040 | Eröffnung des Brennernordzulaufs auf deutscher Seite inkl. Buchbergtunnel Schaftenau – Deutschland. ²³ |

⁹ <https://www.tt.com/artikel/30865689/nur-jede-14-urlaubsreise-per-zug-nachhaltiges-reisen-muss-stressfrei-sein>

¹⁰ <https://tirolorf.at/stories/3240397/>

¹¹ https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_ice4-6854650#:~:text=Weil%20damit%20auch%20in%20den,mehr%20als%20in%20einem%20Fernreisebus.

¹² <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/zugverkehr-mehr-fernzuenge-zwischen-deutschland-und-oesterreich-ab-dezember/29373746.html>

¹³ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-verzeichnet-boom-im-internationalen-fernverkehr-a-d5ee3da1-cca3-4b91-861d-4f227d4731a2>

¹⁴ https://www.meinbezirk.at/innsbruck/c-reisen/lufthansa-express-bus-zwischen-innsbruck-und-muenchen_a6581383

¹⁵ <https://news.provinz.bz.it/de/news/ir-alfreider-in-wien-neue-railjets-ab-2024-auch-auf-brennerachse>

¹⁶ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-verzeichnet-boom-im-internationalen-fernverkehr-a-d5ee3da1-cca3-4b91-861d-4f227d4731a2>

¹⁷ <https://www.derstandard.de/story/200014419576/muenchen-und-mailand-bekommen-eine-schnellere-zugverbindung>

¹⁸ https://germany.representation.ec.europa.eu/news/verlängerung-der-beihilfenvorschriften-für-regionalflughäfen-ihre-meinung-ist-gefragt-2023-05-05_de

¹⁹ <https://www.merkur.de/welt/oesterreich-bau-brenner-basistunnel-tunnel-zu-drei-vierteln-fertig-zulaufstrecken-italien-92734960.html>

²⁰ <https://tirolorf.at/stories/3244416/>

²¹ <https://www.bbtinfo.eu/bbt-zulaufstrecke-bohrkopf-montiert/>

²² <file:///C:/Users/Fabian/Downloads/Zusammenfassender-ergaenzender-Bericht.pdf> S.45

²³ <https://web.archive.org/web/20220713125604/https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/themeninsel/die-auswahltrasse-limone>

| | |
|-----------------|---|
| bis 2040 | EU-Einigung aus dem Dezember 2023 für ein nachhaltigeres und resilenteres Verkehrsnetz inkludiert eine Fernverkehrsanbindung aller Flughäfen mit mehr als 12 Millionen Pax. ²⁴ |
|-----------------|---|

Von der Vorgabe der Fernverkehrsanbindung wäre auch der Münchner Flughafen betroffen.²⁵ Auf deutscher Seite wurde daher vom Bundesrat und Bundestag im Rahmen des sogenannten „Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes“ unter Abschnitt 2, Ziffer 18, auch eine potenzielle Fernbahnanbindung des Münchener Flughafens beschlossen.²⁶ Somit wäre mit der Fertigstellung des Brennernordzulaufs und der in Deutschland diskutierten Ausbaustrecke München Flughafen, einer der größten Flughäfen Europas in unter 90 Minuten von Innsbruck aus mit der Bahn erreichbar, da die ÖBB die Kantenfahrzeit Innsbruck – München im Zielnetz 2040 mit 65 Minuten angibt.

Die SPÖ Innsbruck solle nicht, koste es was es wolle, an einer veralteten Idee eines Regionalflughafen Innsbrucks festhalten, wenn sich die verkehrstechnische Großwetterlage in der Zukunft ändert. Daher sollte die SPÖ Innsbruck anerkennen, dass der Flughafen Innsbruck nicht alternativlos ist. Aufgrund der Topografie Tirols sind große Teile des Landes nicht bebaubar, weshalb mit dem Platz, der zum Bauen zur Verfügung steht, effizient umgegangen werden muss. Eine Alternative zu diesem aktuellen Spielplatz der Reichen (ohne die allgemeine Luftfahrt z.B. Vereine, entfallen ca. 60 % der Flugbewegungen auf Linien- und Charterflüge und ca. 40 % auf den Bedarfsverkehr.²⁷) wäre die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf einer Fläche, die ca. doppelt so groß wie das O-Dorf ist. Die Antragsteller:innen schlagen daher, im Einklang mit der Forderung des Bundesparteivorsitzenden, die Entwicklung von 50% gefördertem Wohnraum vor. Als Passivhaussiedlung wäre dies eine klimagerechte und kostengünstige Alternative für die vielen Menschen in Innsbruck, welche sinkende Mieten benötigen.

²⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_6705

²⁵ [https://www.statista.com/statistics/1118486/air-passenger-transport-leading-airports-european-union/#:~:text=Air%20passenger%20transport%20in%20the%20European%20Union%20by%20leading%20airport%202021&text=In%202021%2C%20nearly%2026.2%20million,Union%20\(EU%2D27\).](https://www.statista.com/statistics/1118486/air-passenger-transport-leading-airports-european-union/#:~:text=Air%20passenger%20transport%20in%20the%20European%20Union%20by%20leading%20airport%202021&text=In%202021%2C%20nearly%2026.2%20million,Union%20(EU%2D27).)

²⁶ <https://www.recht.bund.de/bgbI/1/2023/409/VO>

²⁷ Jahresabschlussbericht Flughafen Innsbruck 2022, Lagebericht, S.2