

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Projektgruppe

Fließender und ruhender Verkehr

Dokumentation der Ergebnisse
des 1. Workshops am 5. Juni 2014

Zusammengestellt von
Peter Haimayer, Haimayer Projektbegleitung

Innsbruck, 12. Juni 2014

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Inhalt

1#	Zur Dokumentation der Ergebnisse	3#
2#	Zielsetzungen und Zeithorizont	3#
3#	Termine	4#
4#	Projektstruktur und Projektablauf bis November 2014	5#
5#	Ausgangssituation	7#
	5.1# Umfang des Durchzugsverkehrs	7#
	5.2# Anregungen zum Verkehr.....	8#
	5.3# Zu klärende Fragen	11#
6#	Suche nach Lösungen mit Konsens	12#
	6.1# Fließender Verkehr	12#
	6.2# Ruhender Verkehr	13#
	6.3# Radfahrer und Fußgänger	14#
7#	Zukunftsszenario und Positionierung	15#
	7.1# Bausteine für Szenario und Positionierung	15#
	7.2# Ich bin stolz auf Anpruggen (Mariahilf, St. Nikolaus) weil	16#
8#	Die Arbeitsteams	17#
9#	Mitwirkende in den Projektgruppen	19#

1 Zur Dokumentation der Ergebnisse

Grundlage für die Arbeiten der Projektgruppe und der Arbeitsteams

In die Dokumentation der Ergebnisse des 1. Workshops „Fließender und ruhender Verkehr“ finden Anregungen, welche die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen des Workshops eingebracht haben sowie die Erkenntnisse aus den vorbereitenden Gesprächen Eingang.

Aus Platzgründen nicht mehr enthalten ist jedoch die detaillierte Auflistung der Aussagen zum Verkehr aus den zahlreichen Vorgesprächen. Sie sind in der internen Arbeitsunterlage für die Projektgruppe „Fließender und ruhender Verkehr“ vom 1. Juni 2014 wiedergegeben und können dort für zur weiteren Verwendung dort eingesehen.

Darüber hinaus sind Ideen, Vorschläge und Expertenaussagen enthalten, die außerhalb der extern begleiteten Workshops eingebracht werden, sei es von Mitgliedern der Projektgruppe selbst oder von dritter Seite. Auch die externe Projektbegleitung bringt sich dort fachlich ein, wo sie es als angemessen und nützlich erachtet.

Die Dokumentation entspricht somit dem Stand der Diskussion vom 5. Juni 2014 und sie bildet die Grundlage für die weiteren Arbeiten der Projektgruppe „Fließender und ruhender Verkehr“ sowie für die einzelnen Arbeitsteams.

2 Zielsetzungen und Zeithorizont

Zielsetzung für den Prozess der Stadtteilentwicklung bis Ende 2014

Bis November 2014 soll ein Konsens darüber erzielt werden, welche Maßnahmen zur Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs getroffen werden sollen und wie der Straßenraum in Anpruggen in Zukunft aussehen bzw. gestaltet sein soll. Dabei sind auch die Seitengassen mit zu berücksichtigen. Es muss gelingen, dass die politische Führung und die Fachabteilungen der Landeshauptstadt Innsbruck die auf einem breiten Konsens beruhenden Ergebnisse akzeptieren und der Umsetzung zuführen.

Abstimmung der Zwischenergebnisse mit der Politik und den Fachabteilungen

Dieses Ziel scheint erreichbar, denn es ist bereits im ersten Workshop gelungen, anhand einiger Fragestellungen aufzuzeigen, in welche Richtung es gehen kann und wo gemeinsame Nenner zu suchen sind bzw. gefunden werden können. Auch die permanente Abstimmung der Zwischenergebnisse mit der Politik und den Fachabteilungen wird dazu beitragen.



3 Termine

**1. Treffen des Arbeitsteams
Optimierung der Rad- und Fußwege**

Dienstag, 24. Juni 2014, 20:00 Uhr
Gasthaus Eiche, Innstraße 85

1. Treffen des Arbeitsteams Mariahilfplatz

Mittwoch, 25. Juni 2014, 19:00 Uhr
Mariahilfstube, Dr. Sigismund-Epp-Weg 4

1. Treffen des Arbeitsteams Hans-Brenner-Platz

Donnerstag, 26. Juni 2014, 19:00 Uhr
Gasthaus Sandwirt, Innstraße 75

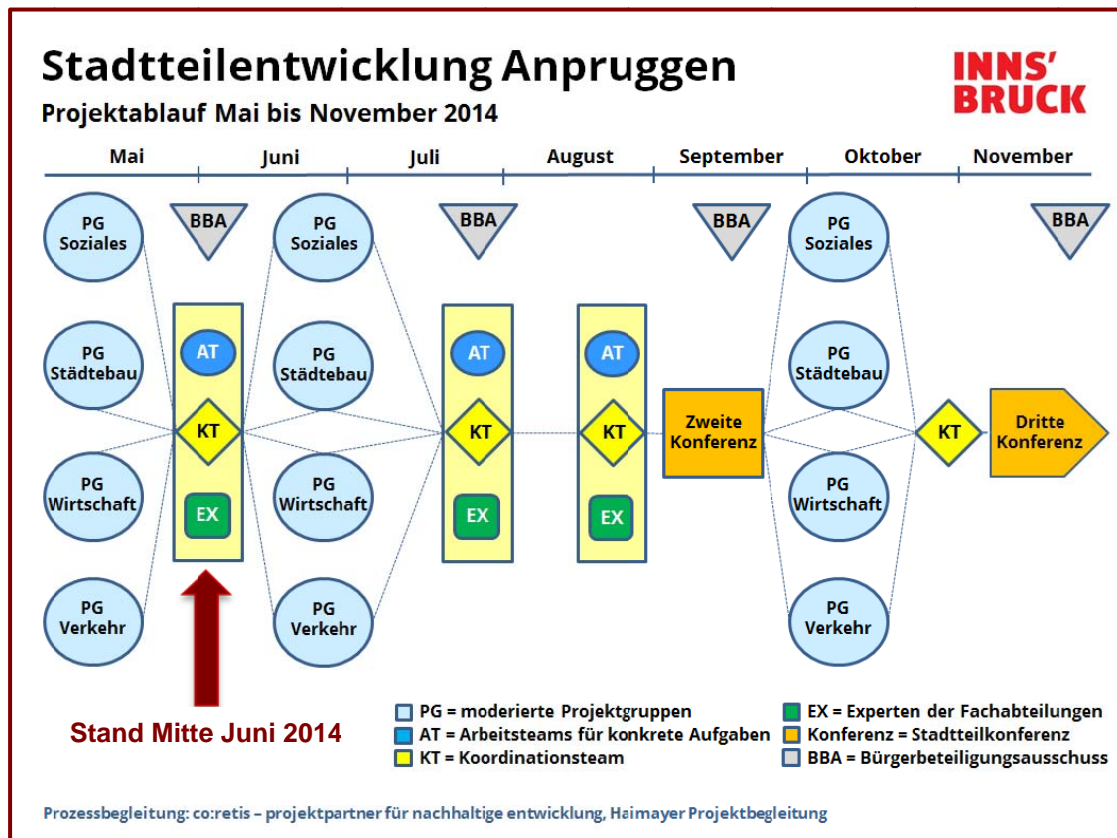
**2. Workshop der Projektgruppe
Fließender und ruhender Verkehr**

Dienstag, 1. Juli 2014, 19:00 bis 22:00 Uhr
Pfarrheim St. Nikolaus, Fallbachgasse 7

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

4 Projektstruktur und Projektablauf bis November 2014



Erläuterungen zur Grafik siehe nächste Seite.

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Erläuterungen zur Projektstruktur und zum Projektablauf

- ❑ **Projektgruppen:** Für die Projektgruppen sind jeweils drei extern moderierte Workshops angesetzt, wobei jeweils zwei noch vor der Zeit der Sommerferien stattfinden sollen.
- ❑ **Arbeitsteams:** Für konkrete Aufgaben wie die Ausarbeitung oder Umsetzung von Maßnahmen und Projekten werden Arbeitsteams gebildet. Diese setzen sich primär aus Mitgliedern der Projektgruppen zusammen. Es können aber auch Akteurinnen und Akteure mit einbezogen werden, die selbst nicht in der Projektgruppe sind, aber zur jeweiligen Aufgabe einen Beitrag leisten können bzw. wollen.
- ❑ **Koordinationsteam (Vernetzung):** Ergebnisse aus den vier Projektgruppen müssen jeweils zusammengeführt und aufeinander abgestimmt werden. Das ist zum einen Aufgabe der Projektbegleiter, erfolgt aber auch durch das Koordinationsteam, das nach jeder Workshop-Runde zusammentritt. Das Koordinationsteam kann zudem die Umsetzung kleinerer Maßnahmen und Projekte freigeben. Folgende Zusammensetzung des Koordinationsteams ist vorgesehen:
 - ◆ Je zwei Mitwirkende aus den vier Projektgruppen
 - ◆ Die beiden Projektbegleiter
 - ◆ Der Vertreter des Auftraggebers
 - ◆ Anlassbezogen Experten der Fachabteilungen der Stadt Innsbruck
 - ◆ Eine Vertreterin des Büros für BürgerInnenbeteiligung
 - ◆ Eine Vertreterin / ein Vertreter der Stadtpolitik
- ❑ **Experten:** Die zuständigen Experten der Stadtverwaltung werden anlassbezogen kontaktiert bzw. können bei Bedarf in die Workshops der Projektgruppen und in die Arbeitsteams eingebunden werden. Zudem bilden Vertreterinnen und Vertreter der relevanten Abteilungen den **Fachbeirat**, der im Zuge des Stadtteilentwicklungsprozesses Anpruggen mehrfach zusammentritt, um die Ergebnisse zu reflektieren, aufeinander abzustimmen und zu vernetzen.
- ❑ **Konferenz (Stadtteilkonferenz):** Die zweite Konferenz ist für September angesetzt. Sie dient dazu, die bis dahin erzielten Ergebnisse allen Interessierten vorzustellen und Konsens über zentrale Stoßrichtungen für die Umsetzung zu erzielen. Die Umsetzung sollte dann bis zur dritten Stadtteilkonferenz vorbereitet und dort verabschiedet werden.
- ❑ **Bürgerbeteiligungsausschuss:** Regelmäßige gemeinsame Reflexion des Fortgangs und der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens in Anpruggen (Stadtteile Mariahilf und St. Nikolaus) mit den Projektbegleitern, um die Methodik und die Anwendung der Bürgerbeteiligung in der Landeshauptstadt Innsbruck laufend zu verbessern.

5 Ausgangssituation

5.1 Umfang des Durchzugsverkehrs

West-Ost-Verkehrsachsen in Innsbruck

In Innsbruck bestehen vier Verkehrsachsen, die eine Querung des Stadtgebietes in West-Ost-Richtung erlauben. Dabei sollte grundsätzlich eine Verlagerung von Norden nach Süden erfolgen bzw. von den Achsen 1 in Richtung Achse 4.

- Achse 1 = niederster Rang Mariahilfstraße – Innstraße – Hoher Weg
- Achse 2 = höhere Stufe Innrain – Herzog-Otto-Straße – Rennweg
(= Tiroler Bundesstraße)
- Achse 3 = nächsthöhere Stufe Südring
- Achse 4 = höchste Stufe Autobahn

Wichtige Rahmenbedingung für die Umsetzung von Lösungen: Die Strecke Mariahilfstraße – Innstraße – Hoher Weg ist eine Gemeindestraße.

Anteil des Durchzugsverkehrs am Gesamtverkehr

Der genaue Anteil des Durchzugsverkehrs am gesamten fließenden Verkehr durch die Mariahilfstraße und die Innstraße ist nicht bekannt. Demzufolge stehen auch keine Daten über seine Zusammensetzung des Durchgangsverkehrs zur Verfügung.

In einer kleinen Übung hatten daher die Teilnehmenden am 1. Workshop Gelegenheit, den Anteil des Durchzugsverkehrs zu schätzen. Diese Aufgabe war keinesfalls einfach, gab es dabei doch einige Definitionsprobleme. Unsicherheit bestand z.B. über die Zuordnung des aus dem Bereich Hungerburg kommenden Verkehrs zum Durchgangsverkehr.

Ergebnis der Schätzung

Dennoch ist das Ergebnis interessant, liefert es doch einen Hinweis auf die persönliche Wahrnehmung, und damit auch auf die Befindlichkeit der Bewohnerinnen und Bewohner.

Die Angaben schwanken zwischen 3 % und 85 %, wobei nur 3 von 23 Nennungen deutlich unter der 50 % Marke liegen, während der Schwerpunkt bei 60 und mehr Prozent liegt (Median 65 %)

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

5.2 Anregungen zum Verkehr

Wichtige Grundlage für die weiteren Arbeiten zum Thema Verkehr

Im Vorfeld des 1. Workshops hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre drei wichtigsten Anliegen in Bezug auf den Verkehr zu benennen. Das brachte, in Verbindung mit einer zusammenfassenden Darstellung während des Workshops, das nachstehende Ergebnis.

Sichtung und Bewertung folgen in einem weiteren Arbeitsschritt

Diese Anregungen stellen zusammen mit den im Handout in Abschnitt 6 festgehaltenen „Statements aus den Gesprächen“ eine wertvolle Grundlage für die weitere Bearbeitung des Themas Verkehr dar. Diese wird ihre Sichtung und ihre Bewertung beinhalten, ebenso wie ihre Prüfung auf Realisierbarkeit sowie die Zusammenführung zum Gesamtsystem Verkehr.

Fließender Verkehr / Durchzugsverkehr

- Langfristige Lösung der Abfahrt Hungerburg, da diese in die Schmelzergasse gespeist wird. Idee wäre die Aufwertung des Innstegs zur Fahrstraße, damit jener Teil des Hungerburgverkehrs, der in den Südwesten von Innsbruck muss, direkt kreuzt und nicht den Stau in der Innstraße noch verstärkt.
- Steigerung der Attraktivität der Hungerburgbahn (u.a. Verkehr zum Alpenzoo) durch:
 - ◆ a) Preissenkung bzw. Angliederung an das normale IVB-Netz (Umsteigen, ohne separates Ticket etc.).
 - ◆ b) Die Errichtung der Talstation beim Congress war ein Fehler. Sei liegt nur für Congress-Besucher günstig, nicht aber für Einheimischen und andere Gäste. Zur Verringerung des Verkehrs im Bereich Höttinger Gasse (Verbindung Hungerburg) sowie Weiherburggasse und Innstraße (Verbindung Alpenzoo) Verlagerung der Talstation in den Bereich des Busterminals.
- Reduktion der Verkehrsfrequenz (Durchzugsverkehr).
- Schwerverkehr: Die Durchfahrt der großen Traktoren (meist mit schweren Anhängern) ist zu verbieten.
- Verkehrsberuhigung bezüglich Verkehrsmenge: Innstraße wie einer alten Bundesstraße (schneller Durchgang an der Nordseite der Stadt). Eine wirksame Verkehrsberuhigung trägt dazu bei, den schnellen Verkehr auf den Südring und die Autobahn zu verlagern.

Verkehrsgeschwindigkeit

- Tempo 30 auf Innstraße bis 200 m östlich des Schülerhorts und Vereinsheims ausdehnen.
- Verkehrsberuhigung in Bezug auf die Geschwindigkeit.
- Bodenwellen als verkehrsverlangsamendes Element (z.B. Weiherburggasse bei Büchsenhausen) bzw. zur bewussten Wahrnehmung von Zonenübergängen (z.B. vor Begegnungszonen).
- Permanente Aufstellung eines automatischen Geschwindigkeitsmessers mit Anzeigetafel dauerhaft im Stadtteil (variable Aufstellung im Stadtteil alle paar Wochen).

Kontrollen

- 30 km/h in der Innstraße verstärkt kontrollieren, insbesondere am Vormittag sowie am Abend und in der Nacht.

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Straßenraum

- Mehr Raum für die Bevölkerung (z.B. Schanigärten).
- Barrieren (Geländer, Gehsteige, Hecken, Metallketten) im Bereich Innalle etc. entfernen (Zusammenhang mit Thema Begegnungszonen und Wohnstraßen).
- Plätze aufwerten, als Plätze wahrnehmbar machen, Straßen für Fußgänger zugänglich machen (Begegnungszonen und Wohnstraßen, Platz für Kinder).
- Initiative alte Menschen länger zu Hause halten (vermehrt mobile Pflege) und Rückkehr in den öffentlichen Raum ermöglichen (Bewohner des Altersheim zum Spazieren animieren, z. B durch Wohnstraße auf Innalle vor Altersheim; Intensivierung Seniorentreff in der Pfarre und im Stadtteilzentrum).
- Belebung der Plätze dank Verkehrsberuhigung.
- Die Zugänglichkeit der Hauseinfahrten ist zu gewährleisten.

Begegnungszonen und Wohnstraßen

- Begegnungszonen und Wohnstraßen einrichten und einen Straßenraum für alle schaffen. Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer (Begegnungszone, Flächengestaltung).
- Begegnungszone St. Nikolausgasse – Bäckerbühelgasse – Neilgasse (Kohlengasse): Im unteren Teil der St. Nikolausgasse (zwischen Hans-Brenner-Platz und Neilgasse) Sackgassenregelung oder die Einbahn für Autos umkehren, jedoch unter Anpassung der Verkehrsregeln an folgende Realitäten:
 - ◆ Offizielle Möglichkeit schaffen, von der Neilgasse in die Bäckerbühelgasse einzubiegen (machen neun von zehn Autofahrer illegal jetzt schon); Radfahren in der St. Nikolausgasse offiziell in beide Richtungen gestatten (machen neun von zehn Radfahrern illegal jetzt schon).
- Begegnungszone in der Stichstraße vor der Volksschule.
- Begegnungszone Hans-Brenner-Platz (auch zur Einbremsung des Verkehrs)
- Begegnungszone Mariahilfplatz und Brunnenplatzl
- Begegnungszone in der "Offizierssiedlung" (Blücherstraße – Trogerstraße – Magtstraße)
- Begegnungszone Fallbachgasse (Sachlage wie in der St. Nikolausgasse)
- Wohnstraße Innalle (im Bereich von der Volksschule über das Altersheim bis zum Innsteg)
- Abgrenzung der Begegnungszonen / Wohnstraßen durch einen anderen Bodenbelag und / oder Niveauanhebungen auf Gehsteigniveau oder Bodenwellen.
- Bereich vor der Mariahilfkirche entwirren und für alle sichtbar strukturieren.

Entschärfung neuralgischer Stellen

Entschärfung von neuralgischer Schnittstellen zwischen Fußgängern – Radfahrern – Autos:

- Abbieger beim Zebrastreifen vor dem Kindergarten (häufig gefährliche Situationen mit Kindern, die gleichzeitig grün haben).
- Hexengassl bei der Einmündung in die Stichstraße (zwischen Schule und Turnusvereinshaus), welche die Innstraße mit der Innalle verbindet. Hier quert man mit dem Auto ohne die Schüler sofort wahrzunehmen. (Eine Lösung wird vom Elternverein seit Jahren angestrebt. (Seit einiger Zeit verfolgt das Magistrat das Anliegen. Aktuell wird geprüft, ob die Einbahn im Hexengassl umgedreht werden kann.)
- Autos fahren im Bereich des Zebrastreifens Innstraße (bei der Volksschule) oft bei Rot drüber (Gefahr für Schulkinder).

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Radwege

- Erschließung des Wieseles auf der Innseite für Radfahrer und Fußgänger. Verbindung (als Längsbrücke) zwischen Innallee (bei Innsteg) und Wiesele (Hort, Vereinsheim).
- Problem rasender Radfahrer im Waltherpark (Bereich Spielplatz). Lösungsansätze:
 - ◆ a) Bodenmarkierungen (z.B. Schraffuren), Hinweistafeln (Vorsicht Spielplatz etc.) sowie Entfernung der Hecke zwischen Spielplatz und Weg (dadurch sehen die Radfahrer die Kinder besser und umgekehrt).
 - ◆ Radweg komplett räumlich vom Fußweg trennen (hinter die parkenden Autos an der Innstraße verlegen).
- Radfahren im Schrittempo am Innsteg gestatten. Das gefährdet niemanden (Steg ist schmal, Radfahrer am Rad benötigen weniger Platz als wenn sie das Rad schieben. Realität: geschätzte 80 % fahren jetzt schon).
- Aufhebung diverser Radfahrverbote.
- Verhindern, dass Radfahrer auf den Gehsteigen fahren.
- Stadtrad auch in Anpruggen.
- Fahrradparkplätze bereitstellen.

Fußwege

- Anregungen aus Gesprächen mit dem Elternverein zur Beruhigung und Sicherung des Verkehrs bei den Hotspots. Innstraße 59, Ampel Höhe Volksschule, Kreuzung Schmelzergasse, sowie Übergang Höhe Kaysergarten. Diesbezüglich sind bereits Anträge eingebracht. Zum Teil wurden sie dem Stadtteilentwicklungsprozess zugewiesen.
- Beim Zebrastreifen beim MPPreis sollte die Fußgängerampel schneller auf grün schalten.
- Erschließung des Wieseles auf der Innseite für Radfahrer und Fußgänger Steg und dem Wiesele (Hangbrücke entlang dem Innufer).
- Gehsteigverbreiterung im Bereich der Engstelle gegenüber Innstraße 107. (Das Stadtmagistrat ist damit befasst, aber es verzögert sich wegen eines alten Rohrs.)
- Verbreiterung des Gehsteigs in der Innstraße (gegenüber dem Waltherpark) durch die Verschmälerung der Straße.

Parkplätze

- Erhebung des Bedarfs an Parkplätzen.
- Optimierung des Anwohnerparkens.
- Verbesserte Situation für das Anwohnerparken, beispielsweise eigene Farbe für Bodenmarkierung, wo Anwohnerparken von 18:00 Uhr abends bis 09:00 Uhr früh aktiv ist.
- Ein kleiner Spaziergang zum Anwohnerparkplatz scheint zumutbar, wenn dadurch die Lebensqualität im Stadtteil steigt (unser Auto steht oft im Bereich Blücherstraße). (Siehe dazu die Situation in anderen Städten, etwa Wien; dagegen ist die Situation bei uns geradezu paradiesisch).
- Untertags werden eigene Anwohnerparkplätze nicht gebraucht, dagegen gibt es davon am Abend zu wenige. Vorschlag: Einrichtung von Parkplätzen mit Doppelfunktion
 - ◆ a) "Kiss & Ride" Parkplätze an neuralgischen Stellen (z.B. am Brenner-Platz vor den Geschäften), die nach den Geschäftszeiten (etwa 18 Uhr) Anwohnerparkplätze sind.
 - ◆ b) Kurzparkplätze, die am Abend zu Anwohnerparkplätzen werden.
- Schrägparkplätze in der Neilgasse (Gewinn von Parkplätzen)

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

- Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten bzw. von Ersatzparkplätzen (für wegfallende Parkplätze bei Brenner-Platz, Schanigärten etc.) im schmalen Bereich des Wieseles entlang der Straße.
- Soweit möglich Halteverbotstafeln in Parkverbotstafeln umwandeln.
- Parkplätze am Hans-Brenner-Platz müssen erhalten bleiben

Weitere Überlegungen

- Teilweise Autoverzicht
- Car-Sharing

5.3 Zu klärende Fragen

Auf die Anregung hin, Fragen zu stellen, die aus der Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geklärt werden sollten, wurden bisher folgende Punkte genannt.

- Unter welchen Umständen können Bodenwellen – m. E. eines der besten Mittel zur definitiven Verhinderung von Autoraserei – realisiert werden? Warum gibt es in Innsbruck z.B. eine Bodenwelle in der Pradlerstraße, wogegen sie in der Weiherburggasse (Bereich Engstelle Büchsenhausen) nicht möglich zu sein scheint?
- Ist es möglich, einen automatischen Geschwindigkeitsmesser mit Anzeigetafel dauerhaft für unseren Stadtteil installieren. (Der Aufstellungsort im Stadtteil kann von Zeit zu Zeit im gewechselt werden.)
- Kamera zur Überwachung der Kreuzung bei der Volksschule möglich / finanzierbar? (Bei Realisierung einer Begegnungszone bis zur Kreuzung / Straße vor der Schule ist die Kameraüberwachung nicht nötig.)
- Schrägparkplätze in der Neilgasse möglich? (Gewinn von Parkplätzen).
- Verlängerung der Hungerburgbahn in Richtung Busterminal zwecks besserer Anbindung an das IVB-Netz möglich? Nutzung der Bahn (z.B. Umsteigen) mit IVB-Ticket? Dadurch Entlastung der Höttinger Gasse (Zufahrt Hungerburg) sowie der Weiherburggasse und Innstraße (Zufahrt Alpenzoo).
- Gehsteigverbreiterung in der Innstraße (gegenüber Waltherpark) durch Verschmälerung der Straße möglich? (Beim Turnusvereinshaus ist sie ja jetzt schon schmaler.)

6 Suche nach Lösungen mit Konsens

Herausarbeitung der Bereiche für einen möglichen Konsens

Die Plenumsdiskussion zu den Themen Fließender Verkehr, ruhender Verkehr sowie Rad- und Fußwege griff auf weite Strecken bereits vorgebrachte Anregungen und Argumente auf, zeigte aber deutlich, bei welchen Fragen mit einem breiten gemeinsamen Nenner und somit mit Konsens gerechnet werden kann.

Da die einzelnen Nennungen als Grundlage für weitere Bearbeitungen dienen, werden sie hier lediglich stichwortartig angeführt.

6.1 Fließender Verkehr

Reduktion des fließenden Verkehrs und des Durchzugsverkehrs

- Alternativen für Oberländer und Unterländer anbieten bzw. kommunizieren und damit auch Mautflüchtlinge verhindern
- Ausbau Südring (Grassmayskreuzung)
- Keine neuen Verkehrsflächen, denn die bringen Verkehr
- Verkehrlenkung: Stau bereits außerhalb Anpruggen produzieren, Traktoren umlenken
- Zuwachs auf der Hungerburg einbremsen (Bauverbot)
- Attraktivität der Hungerburgbahn steigern: Beschilderung zur Talstation, Harmonisierung der Tickets Hungerburgbahn und IVB, Start beim Congress ist Fehlplanung
- Regionalbahn auch nach Anpruggen

Verkehrsgeschwindigkeit und sonstige Maßnahmen

- Entschleunigung durch Gestaltung (z.B. schmalere Straße auch bis zur Innbrücke)
- Begegnungszone Mariahilfplatz, Hans-Brenner-Platz und beim Kaysergarten (bei Aufwertung des Wiesele inkl. eigener Brücke) inkl. Gestaltung der Übergänge
- Begegnungszone bei Konzentration von Bildungseinrichtungen für Kinder, Jugendliche, bei Jugendgruppen, beim Altersheim
- St. Nikolausgasse als Wohn- und Spielstraße gestalten (ohne Gehsteige)
- Sperrlinie beim Waltherpark wird von ein- und ausparkenden Autos überfahren
- Hoheit für Radarmessungen bei Gemeinden
- Verkehrsordnung auch an Realität anpassen

**In der Projektgruppe besteht Konsens darüber,
dass der Durchzugsverkehr eingedämmt werden muss und
die künftige Straßenraumgestaltung Begegnungszonen und Wohnstraßen
beinhalten sollte.**

6.2 Ruhender Verkehr

Parken generell

- Erhebung der aktuellen Frequenzen in den Tiefgaragen im Bereich St. Nikolaus und Mariahilf und Klärung der Frage, wer die dortigen Plätze belegt (im Haus Nr. 65 A in der Tiefgarage offenbar viele nicht genutzte Plätze).
- Statistik zu den Anwohnerparkplätzen (Bestand, Verteilung etc.) einfordern.
- In St. Nikolaus sind zu wenig Parkplätze.
- Christkindlmarkt nimmt Parkplätze weg (inkl. Reservierung von Parkplätzen für die Mitarbeiter des Christkindlmarktes).
- Ersatzparkplätze eruieren.
- Platz beim Brunnen in Mariahilf: Parkverbot, aber Möglichkeit der Ladetätigkeit untertags
- Doppelfunktion der Parkplätze: untertags Kurzparkplatz oder Platz für Ladetätigkeit und am Abend (nach Geschäftsschluss) Anwohnerparkplatz.
- Tiefgarage Mariahilf (städtische Gründe).
- Parkhäuser billiger gestalten.

Anwohnerparkplätze

- Neue Parkordnung wirkt sich positiv auf das Anwohnerparken aus (ausgenommen ab Samstag Mittag, an Sonntagen und Feiertagen).
- Anwohnerparkplätze haben Priorität gegenüber Kurzparkplätzen.
- Bereitstellung in den angrenzenden Gassen.
- Schmerzgrenze für Anwohnerparkplatz ist eine Entfernung von 500 m, also ca. 6 Minuten Gehzeit (isst aber individuell: Bei anderen liegt sie bei 50 m).
- Anwohner sollten in den Zentrumsgaragen billiger parken können.
- Monatsmiete von € 60,-- bis 80,-- in Tiefgarage wird akzeptiert, € 100,-- ist zu viel.

Kurzparkplätze

- Eventuell Umschichtung zu Anwohnerparkplätzen.
- Zehnerblock für Bürgerinnen und Bürger ohne Auto (für Ladetätigkeit z.B. bei Car-Sharing, für Handwerker bei Reparaturen etc.).

Ladetätigkeit

- Ladetätigkeit in zweiter Spur erlauben.

**In der Projektgruppe besteht Konsens darüber,
dass die Bereitstellung von Anwohnerparkplätzen Priorität besitzt
dass aber auch die Wirtschaft Parkplätze benötigt,
wobei alternative Formen zu reinen Kurzparkplätzen anzudenken sind.**

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

6.3 Radfahrer und Fußgänger

- Radweg am Hohen Weg
- Innsteg als Radbrücke zulassen, Innsteg verbreitern
- Fußgängerzone

Siehe dazu auch die Ausführungen in Abschnitt 5.2: Anliegen und Ideen für den Verkehr

**In der Projektgruppe besteht Konsens darüber,
dass Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger dringend
zu beseitigen sind
und die zahlreichen Optimierungen, die sich anbieten,
umgesetzt werden sollten.**

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

7 Zukunftsszenario und Positionierung

7.1 Bausteine für Szenario und Positionierung

Die Ausführungen zum Zukunftsszenario und zur Positionierung für den Stadtteil Anpruggen bzw. zur Mariahilfstraße und Innstraße sind hier aus zwei Gründen in Stichworten gehalten: Zum einen handelt es sich um eine erste Ideensammlung und zum anderen sind in weiterer Folge die Ergebnisse der vier Projektgruppen zu einem Gesamtbild zusammenzuführen. Die Tabelle auf dieser Seite repräsentiert das bisherige Ergebnis der Projektgruppe Wirtschaft, die Auflistung auf der folgenden Seite ist die Essenz aus der Einstiegsfrage beim Workshop Verkehr. Alle Aussagen werden in weiterer Folge zu einem Gesamtbild verdichtet.

Zeithorizont 2025

Für das Zukunftsszenarios und die Positionierung bietet sich ein Zeithorizont von rund zehn Jahren an, also eine Zeitstrecke bis zum Jahr 2025. Dabei gilt es an das Ganze zu denken, aber auch die Gestaltungsspielräume im eigenen Wirkungsbereich im Auge zu haben.

Relevante Fragen

Für die Suche nach Bausteinen für ein positives Zukunftsszenario für den Stadtteil und eine klare Positionierung bieten sich folgende Fragen an:

- Wodurch soll sich Anpruggen (Mariahilf, St. Nikolaus) in zehn Jahren auszeichnen?
- Welche Qualitäten soll Anpruggen dann repräsentieren?
- Was wird Anpruggen begehrenswert machen?
- Worauf wollen wir in Anpruggen stolz sein können?
- Wodurch kann und soll sich Anpruggen von anderen Stadtteilen bzw. Straßenzügen in Innsbruck unterscheiden

Bausteine für Zukunftsszenario und Positionierung

Lage	<ul style="list-style-type: none">◆ Nahtstelle zwischen Berg und Tal, Stadt und Fluss◆ Zentral wohnen, zentral arbeiten, zentral erholen
Charakter	<ul style="list-style-type: none">◆ Charmant, lieblich, historisch, überschaubar◆ Kreativ, innovativ, authentisch, echt, nachhaltig, regional
Ambiente	<ul style="list-style-type: none">◆ Verkehrsberuhigt◆ Attraktiver Straßenraum◆ Öffnung der Geschäfte zur Straße hin
Geschichte	<ul style="list-style-type: none">◆ Voll kleiner Schätze◆ Zusammenspiel von historischem Ambiente und moderner Infrastruktur
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none">◆ Straße der Spezialisten mit Nischenprodukten und innovativen Ideen für attraktive Angebote◆ Gesunde, aktive Wirtschaft mit attraktiven kleinen Geschäften und einer interessanten Gastronomie-Szene
Entwicklung	<ul style="list-style-type: none">◆ Wirtschaftstreibende, Hauseigentümer, Anwohner ziehen an einem Strang◆ Laufende Weiterentwicklung mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Anmerkung zur Positionierung

Die gerade auch von externe Seite immer wieder angesprochene Positionierung in Richtung Kreativwirtschaft ist aus mehreren Gründen kritisch zu hinterfragen. Keinesfalls können Mariahilfstraße und Innstraße mit Büchsenhausen verglichen werden bzw. kann das Modell Büchsenhausen nicht für den Straßenzug in der Talsohle übertragen werden.

7.2 Ich bin stolz auf Anpruggen (Mariahilf, St. Nikolaus) weil ...

Beiträge der Projektgruppe Verkehr

Die Antworten auf die Frage „Warum bin ich darauf stolz, dass ich in Anpruggen wohne bzw. arbeite“, die bei einem fiktiven Treffen der Innsbrucker Stadtteile im Jahre 2025 an Bewohner, Arbeitende und Wirtschaftstreibende von Anpruggen (Mariahilf, St. Nikolaus) gestellt wird, fließen in das positive Zukunftsszenario und in die Positionierung von Anpruggen ein.

Lage

- Zentrale Lage, die Innenstadt ist fußläufig, mit dem Fahrrad ist alles erreichbar
- Anwohnerparkplatz in ausreichender Zahl und guter Erreichbarkeit vorhanden

Charakter

- Hier wohnen und arbeiten nette Menschen
- Schöner Stadtteil mit ruhigen Wohnanlagen
- Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass sich Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung des Stadtteils beteiligen können

Ambiente

- Familiäre, gemütlich, man grüßt sich
- Das Dorf in der Stadt mit idealer Mischung aus Stadt und Land
- Dorfplatz für ein Miteinander

Geschichte und Tradition

- Der älteste Stadtteil von Innsbruck, der seinen Charakter bewahrt hat
- Die Stadtteile heißen immer noch Mariahilf und St. Nikolaus (auch Koatlackn)
- Aktives Vereinswesen (insbesondere auch Traditionsvereine)
- Alte Bräuche werden noch gepflegt (z.B. Totzenhacken)

Wirtschaft

- Name Anpruggen hat sich im Bereich der Wirtschaft etabliert
- Belebtes Viertel mit gut gehenden Geschäften

Entwicklung

- Vor elf Jahren haben wir einen gesunden Grundstock geschaffen

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Stadtgestaltung (Gebäude, Straßenraum)

- Schönes Beispiel für Stadtgestaltung und Stadterneuerung unter Bewahrung wertvoller Strukturen
- Historische Bausubstanz, ehrwürdige alte Häuser
- Attraktive Mischung aus weiterentwickelter historischer Bausubstanz und qualitativvoller moderner Architektur (architektonische Highlights)
- Straßenraum: verkehrsberuhigt, Leben und Kinder auf der Straße

8 Die Arbeitsteams

Zügige Bearbeitung von Kernthemen

Für die rasche Bildung von Teams zur Bearbeitung von Themen zur Straßenraumgestaltung bestehen aus zwei Gründen gute Voraussetzungen:

- Anliegen und Anregungen zum Verkehr wurden umfassend. Die Gesamtproblematik und deren Einschätzung ist somit – mitunter bis in die Details hinein – bekannt.
- In der Projektgruppe besteht in Grundsatzfragen zur künftigen Straßenraumgestaltung in hohem Maße Konsens.

Die Zusammensetzung der Arbeitsteams repräsentiert den Stand vom 11. Juni 2014.

Arbeitsteam Brennerplatz

Koordination: Peter Haimayer

Die Erweiterung des Arbeitsteams mit weiteren Interessierten ist möglich.

Bär	Michael	St. Nikolaus	Unmittelbarer Anrainer am Platz
Burtscher	Wolfgang	St. Nikolaus	Wohnung und Atelier in unmittelbarer Nähe
Daxenbichler	Ursula	St. Nikolaus	
Gärtner	Klaus	St. Nikolaus	
Mell	Vinzenz	St. Nikolaus	
Rainer	Bruno	St. Nikolaus	Wirtschaftstreibender (Tabak Trafik) in unmittelbarer Nähe des Platzes
Rott	Angelika	St. Nikolaus	
Simma	Bruno	St. Nikolaus	Hauseigentümer und direkter Anrainer an den Platz

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

Arbeitssteam Mariahilfplatz

Koordination: Peter Haimayer

Eine Erweiterung des Arbeitsteams mit weiteren Interessierten ist vorgesehen.

Hasibeder	Josef	Mariahilf	Anrainer mit Wohnsitz im Dr. Sigismund-Epp-Weg
Langebner	Carmen	Mariahilf	Anrainerin mit Sportgeschäft Alpinerei
März	Philipp	Mariahilf	Cafe Mariahilf
Mell	Vinzenz	St. Nikolaus	
Röck	Peter	Mariahilf	Pfarrer der Landschaftlichen Pfarre Mariahilf
Weithas	Nikolaus	Mariahilf	Haus und Wohnung in Mariahilfstraße

Arbeitssteam Optimierung des Rad- und Fußwegenetzes

Koordination Klaus Spielmann

Eine Erweiterung des Arbeitsteams mit weiteren Interessierten ist möglich.

Bernal	Pia	St. Nikolaus	
Guggenberger	Michael	St. Nikolaus	
Rott	Angelika	St. Nikolaus	
Spielmann	Klaus	St. Nikolaus	

Projektgruppensprecher im Koordinationsteam

Bachmann	Robert	St. Nikolaus	Die Projektgruppensprecher und vertreten die Projektgruppe „Fließender und ruhender Verkehr“ im Koordinationsteam.
Hasibeder	Josef	Mariahilf	

Stadtteilentwicklung Anpruggen

Fließender und ruhender Verkehr

9 Mitwirkende in den Projektgruppen

Stand: 12. Juni 2014

Bachmann	Robert	Bauabwicklung
Bär	Michael	Inntour Touristic
Bernal	Pia	
Burtscher	Wolfgang	Künstler
Danner	Maria	
Daxenbichler	Stefan	
Daxenbichler	Ursula	Psychologin, Logopädin
Gärtner	Klaus	
Guggenberger	Michael	Archäologe
Habeler	Alexander	Alpinschmiede
Hasibeder	Hewrta	
Hasibeder	Josef	
Henikl	Johanna	
Jahn	Lorenz	Gemeinderat
Kapferer	Walter	Schulwart Berufsschule
Mell	Vinzenz	Filmemacher
Ortner	Martin	Renner-Institut Tirol
Pöschl	Matthias	Wirtschaftskammer Tirol, Bezirksstelle Innsbruck
Püls	Alfred	Bürgermeister der Koatlackn
Prugger	Franz	
Rainer	Bruno	Tabak Trafik
Reinstaller	Hannes	Verkehrsplaner
Röck	Hermann	Pfarrer, Landschaftliche Pfarre Mariahilf
Rott	Angelika	AAB Obfrau St. Nikolaus
Simma	Hugo	Pansionist, Hauseigentümer
Singh	Manu	Shere Punjab
Spielmann	Klaus	PLAN ALP
Vettorazzi	Bernhard	Innsbruck Marketing
Weninger	Eva	Ärztin