

Thematisch Mobilität & Verkehr

Datum|Ort: 05.10.2015, 17.30 bis 19.00 Uhr | Kindergarten - Foyer
Moderation: Ruth Buchauer (U1coop)
Experten: Harald Muhrer (IVB-Projektleiter Regionalbahn)
Stefan Leber (Verkehrsplanung/ Stadt Innsbruck)
Ekkehard Allinger-Csollich (Verkehrsabteilung/ Land Tirol)
Anwesend: insgesamt etwa 25 – 35 Erwachsene aufgeteilt auf vier Tischrunden

Ziel des Thementisches war es, Ideen und Anregungen der Bevölkerung in Bezug auf die unterschiedlichen Aspekte der Mobilität im O-Dorf, wie z.B. Radverkehr, Parken, öffentlicher Verkehr etc. zu sammeln und zu diskutieren.

Wesentliche **Themen** dabei waren:

> Regionalbahn Neu – Öffentlicher Verkehr

Die geplanten Veränderungen im öffentlichen Verkehr durch die Umsetzung der Regionalbahn ab 2018 werfen für die BewohnerInnen im O-Dorf viele, meist sehr konkrete Fragen auf:

- Wo befinden sich die neuen Haltestellen und wie gestaltet sich der Anschluss nach Neu-Rum?
- Wie oft verkehrt die Regionalbahn?
- Wie schaut es mit der Lärmbelästigung aus (Vergleich O-Busse und Straßenbahn)?
- Worin liegt der Grund für die Umstellung? etc.

Auf viele der Fragen konnte Harald Muhrer direkt antworten, so informierte er etwa über den geplanten Takt der 2er (7,5 min.) und der Regionalbahn (15 min.).

Das von Harald Muhrer mitgebrachte Präsentationsvideo, welches den Trassenverlauf der Regionalbahn zeigte, stieß auf großes Interesse und konnte einige Bedenken zerstreuen.

Um an diesem Abend nicht ausschließlich zu Fragen rund um die Regionalbahn zu diskutieren, verwies Harald Muhrer auf den von der IVB bereits geplanten Informationstag zur Regionalbahn im O-Dorf am 26. November 2015 und lud herzlich dazu ein.

Generell wurde von den BewohnerInnen angemerkt, dass die derzeitige Anbindung an das Stadtzentrum durch die Linien O und T „super“ sei. Um die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern, sei allerdings die derzeitige Preispolitik zu überdenken: die Preise für „die Öffis“ sollten eher sinken anstatt steigen. An dieser Forderung entspann sich eine Diskussion inwieweit Mobilitätskosten von der Öffentlichkeit getragen werden sollten und wer die „billigen Öffis“ finanzieren sollte.

Ein konkreter Vorschlag zur Trassenführung wurde ebenfalls eingebracht: die Regionalbahn sollte von der Brücke bis zum DDR-Lugger-Platz unterirdisch verlaufen (mit zwei Haltestellen und Behindertenaufgängen sowie oberirdischen Parkplätzen).

> Parken

Die Frage nach zukünftigen Parkplatzmöglichkeiten wurde bei allen Tischrunden heiß diskutiert. Zum Einen zeigten sich die BewohnerInnen verunsichert bzgl. der Konsequenzen der Nachverdichtung hinsichtlich zukünftiger Parkmöglichkeiten und befürchteten eine verstärkte Nachfrage und steigenden Druck auf die bestehenden Parkplätze im öffentlichen Raum.

Zum anderen sei auch die momentane Parksituation für die BewohnerInnen im Planungsgebiet bereits vielfach problematisch:

- Die alten Tiefgaragen (Bsp. Kugelfangweg) seien für die aktuellen Fahrzeugabmessungen zu klein.
- Das Parken der Firmenfahrzeuge wird als sehr belastend empfunden: die Klein-LKWs verbrauchen einerseits mehr Parkfläche als normale PKWs, zum Anderen stehen sie beim Schrägparken vielfach in die Fahrbahn hinein, was für den restlichen, fließenden Verkehr (v.a. auch für Radfahrer und Busse) eine Gefahr darstellt.
- Auch private Gehflächen würden verparkt, weil die angebrachten Sperrpfosten von jedermann mit einem Vierkantschlüssel geöffnet werden könnten. Zusätzlich würden die Sperrpfosten danach häufig liegengelassen und würden verrostet. Als Beispiel wurde der Gehweg beim VOEST-Hochhaus genannt.
- Ebenso verparkt würden private Stellplätze der offenen Garage in der Kajetan-Sweth-Straße 1.
- Bemängelt wurde, dass die SchwimmbadbesucherInnen z.T. nicht am Schwimmbad-Parkplatz parkten, sondern die öffentlichen Parkplätze in den anliegenden Straßen benützten, wodurch die AnrainerInnen noch weniger Parkmöglichkeiten hätten.
- Bei etwaigen Neubauten im Bereich der Garagenboxen An-der-Lan-Straße 52 und 54 stellt sich für deren BesitzerInnen die Frage nach zukünftigen alternativen Parkplätzen.
- Auch die voraussichtliche Höhe etwaiger Garagenaufstockungen beschäftigt die BewohnerInnen: sie befürchten steigende Belastungen durch Lärm und Abgase.
- Eingbracht wurde auch der Vorschlag nicht das Parken in der Neururer-Straße entfallen zu lassen, sondern die Parkplätze am Eisensteckenweg zu streichen.
- Bezüglich neuer Tiefgaragenplätze stellte sich die Frage nach Finanzierbarkeit: „wer kann sich 90,-- € pro Monat für einen Tiefgaragenplatz leisten?“

Dass die Parkplatzsituation die AnwohnerInnen sehr beschäftigt, zeigten die zahlreichen genannten Verbesserungsvorschläge:

- Für die Firmenfahrzeuge könnte ein eigener Parkraum für Klein-LKW bis 3,5 t geschaffen werden. Das könnte durch eine Aufständigung der Neubauten (wie in Rum) und die entsprechende Nutzung des EG-Raums realisiert werden.
- Die bestehenden Tiefgaragen könnten aufgestockt und die Dachflächen befahrbar ausgeführt werden.
- Es könnte eine neue Tiefgarage auf dem derzeitigen Schwimmbadparkplatz mit einer zusätzlichen Ebene für ein Parkdeck errichtet werden. Dies würde keinerlei Beeinträchtigungen für die AnwohnerInnen bedeuten (Sichtachsen, Licht, etc.).
- Die Sperrpfosten könnten durch versperrbare Schranken ersetzt werden. In Ausnahmefällen wie bei Liefertätigkeiten der BewohnerInnen müsste der Schlüssel beim jeweiligen Hausmeister abgeholt (und zurückgebracht) werden.
- Der Wunsch nach Begrünung der Parkdecks wurde eingebracht.
- Der Schaffung billiger oberirdischer Parkflächen im Grünraum wurde in den Gesprächen sehr kontroversiell diskutiert: sie stünde im Widerspruch zur gewünschten Erhaltung der Grünflächen.
- Die Einführung von Anwohnerparkzonen würde positiv gesehen.

> Radfahren

Vielfach wurde der Wunsch nach adäquaten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geäußert. Diese sollten

- für den alltäglichen Gebrauch in unmittelbarer Nähe der Wohnungen situiert sein
- versperrbar sein, sodass der Schaden durch gestohlene Fahrräder von den Versicherungen übernommen werden könnte
- auch in den bereits bestehenden Wohngebäuden realisiert werden (nicht nur im Neubau)

> Disziplin im Straßenverkehr

Ein vordringliches Thema war die fehlende Disziplin im Straßenverkehr: Es halte sich niemand an die Verkehrsregeln, lautete der Tenor. Radfahrer (Kinder wie Erwachsene) fahren am Gehsteig, Autofahrer (Taxis im Speziellen) halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auch der neue Geh-und-Radweg beim Wohnheim wird aufgrund von rücksichtslosem Verhalten mancher Radfahrer als problematisch gesehen.

Als mögliche Abhilfe wurden vehement verstärkte Kontrollen gefordert: das O-Dorf könne nicht weiterhin das „Gut Aiderbichl der Exekutive“ sein. Zusätzliche Lösungen für dieses Disziplin-Problem wären sehr willkommen, werden derzeit aber nicht gesehen.

Konkret angesprochen wurde auch die Einbahnregelung An-der-Lan-Straße: hier können Radfahrer gegen die Einbahn fahren und zusätzlich links abbiegen, was aus Sicht der TeilnehmerInnen eine große Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer darstelle. Dieser Zustand sei umgehend zu korrigieren.

> Allgemeine Verkehrsthemen - generelle Ideen, Anmerkungen, Forderungen

Öffnung Brücke O-Dorf-Rossau:

Kontroversiell diskutiert wurde die Möglichkeit einer Öffnung der Brücke O-Dorf-Rossau für den Anrainerverkehr bis 3,5 t. Während die Einen darin eine Verkürzung der Zufahrten sahen, betonten die Anderen die Nachteile einer solchen Öffnung:

- Es käme voraussichtlich zu Stauungen beim Schwimmbad.
- Die Öffnung stelle eine Gefahr für RadfahrerInnen und Fußgänger dar.
- Die Grünfläche beim Schwimmbad würde dadurch entwertet.
- Die Bedürfnisse der Kinder würden damit eingeschränkt.

Kinder:

Generell wurde darauf hingewiesen, dass die Reduktion des Gefahrenpotentials für Kinder im Straßenverkehr einen hohen Stellenwert besitze und bei sämtlichen Maßnahmen berücksichtigt werden solle.

Zukunftsfähige Verkehrslösungen:

Hier stellte sich die prinzipielle und provokante Frage „Brauchen wir so viele Autos?“. Es wurde betont, dass eine Kombination zwischen öffentlichem Verkehr, Radfahren und Carsharing wesentlich billiger sei: derzeit koste die auf den PKW fokussierte Mobilität 1-2 Monatsgehälter/ Jahr. Bei Realisierung obengenannter Kombination könne billiger gebaut werden und somit auch die Wohnkosten gesenkt werden.

Auf Nachfrage wurde kurz das System des Carsharings erläutert, das bei weniger als 10.000 gefahrenen Kilometern/ Jahr billiger als ein eigenes Auto sei. Den meisten TeilnehmerInnen war dieses Modell unbekannt und sie zeigten sich an entsprechenden weiterführenden Informationen im Laufe des Prozesses interessiert.

Die Plakate zur Dokumentation:

