



Vortrag für die Veranstaltung des
Forum Land:

Öffentlicher Nahverkehr - Einstieg, Ausstieg oder Umstieg?

„Klimaschonende Perspektiven des Nahverkehrs im
Großraum Innsbruck“



Raumordnung und Verkehr

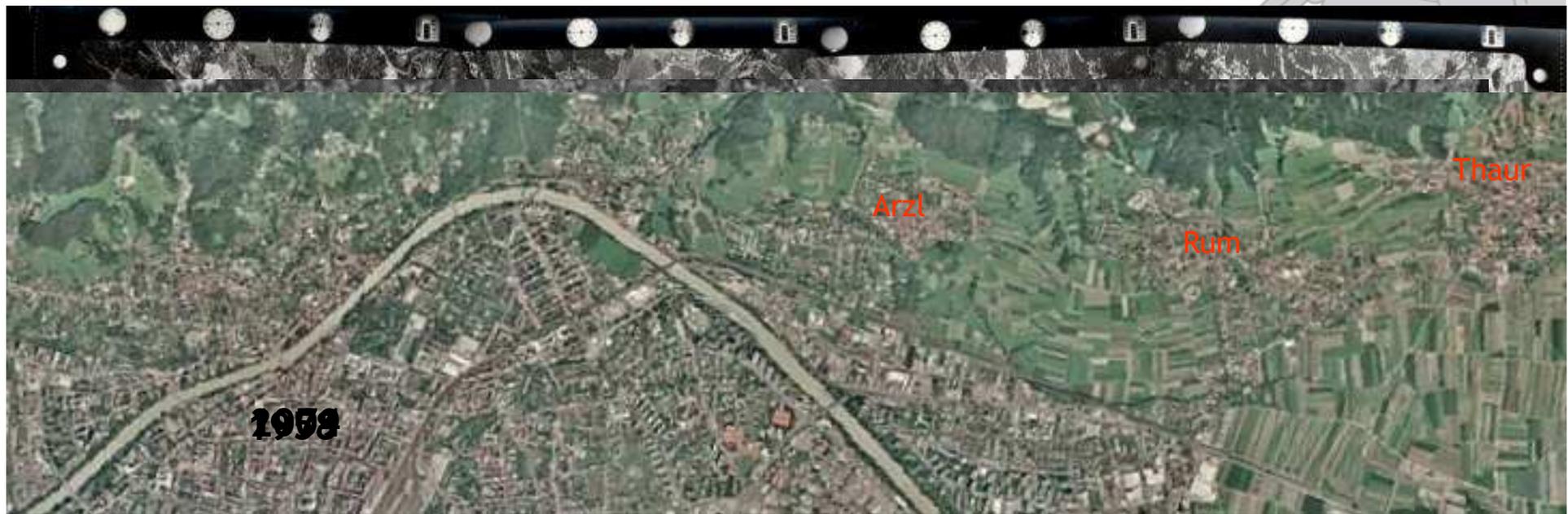
Siedlungsentwicklung im Großraum Innsbruck

Nachkriegszeit bis Heute

Photo: Luis Schönherr



Luftbildvergleich über ca. 60 Jahre



Quelle: Luftbilder, Land Tirol



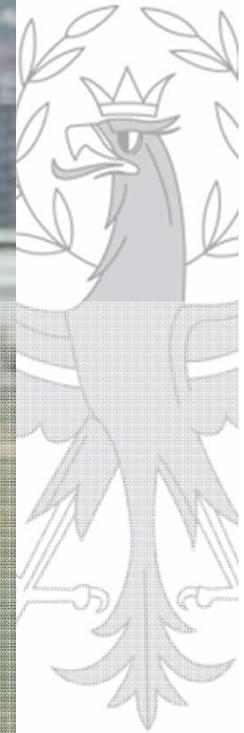
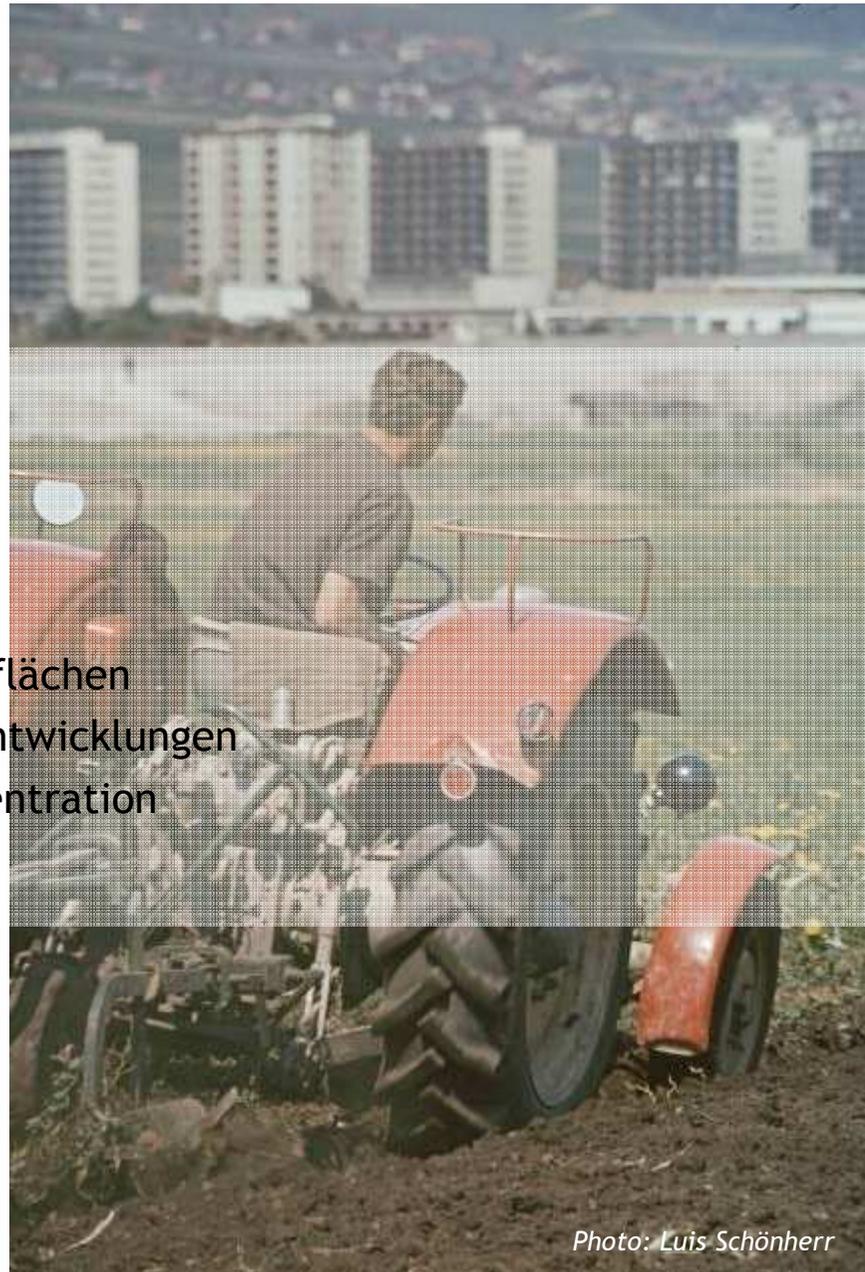
Die Spuren einer stetigen Entwicklung

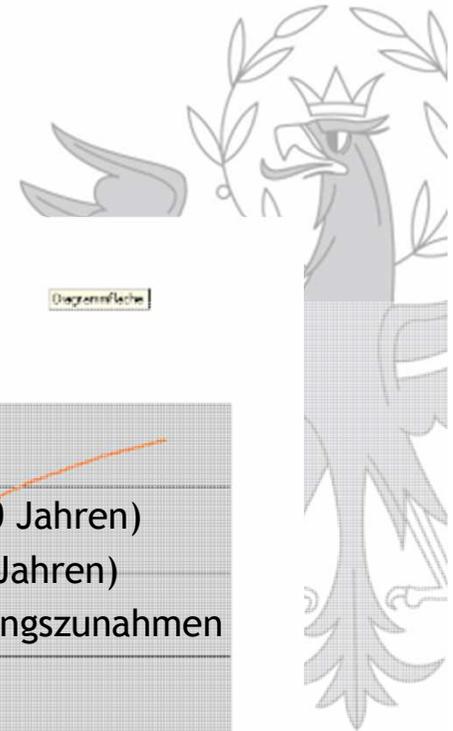
- Zuwachs der Bodenversiegelung
- Zuwachs an bebauten Flächen
- Zuwachs an Bauland und Entwicklungsflächen



Folgen der Entwicklung

- Bevölkerungszuwachs
- Anwachsen der Verkehrsströme
- Siedlungsdruck auf verbleibende Freiflächen
- „Vorausseilende“ Planung baulicher Entwicklungen
- Unvorhersehbarkeit räumlicher Konzentration





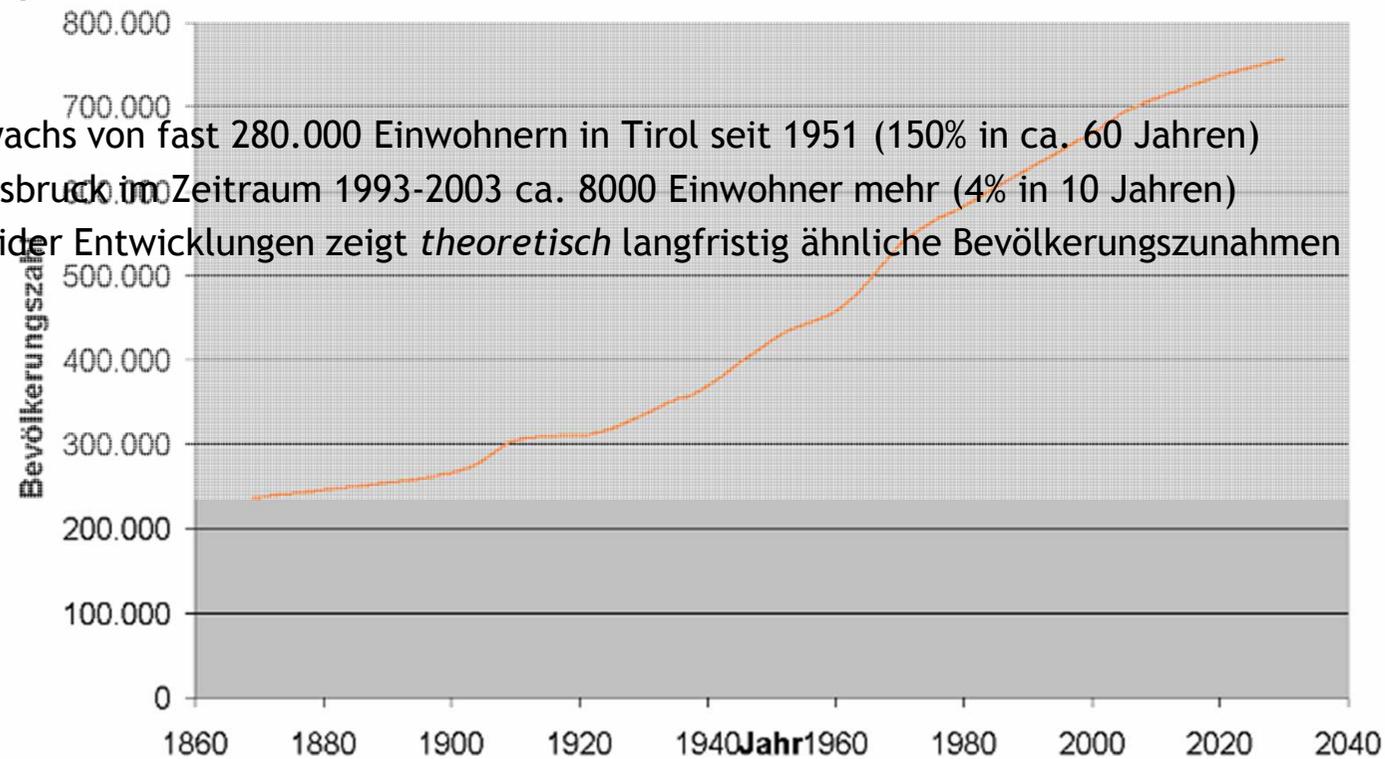
Bevölkerung 1869-2030,

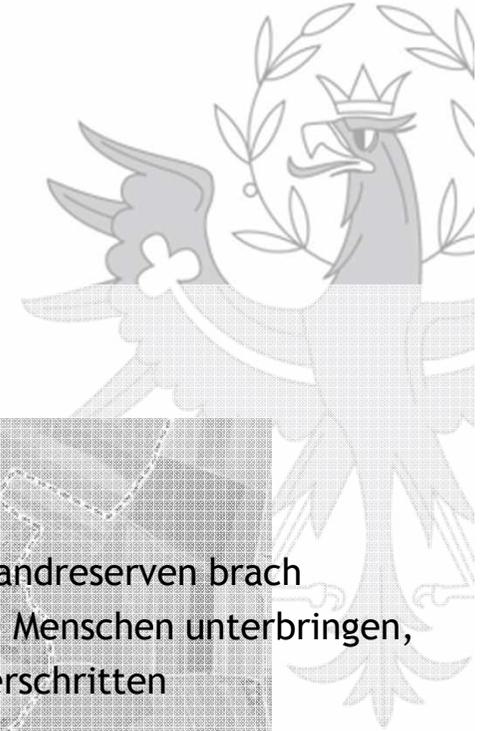
Quellen: Statistik Austria, Landesstatistik Tirol, Schätzung der Statistik Austria

Diagramfläche

Bevölkerungszuwachs

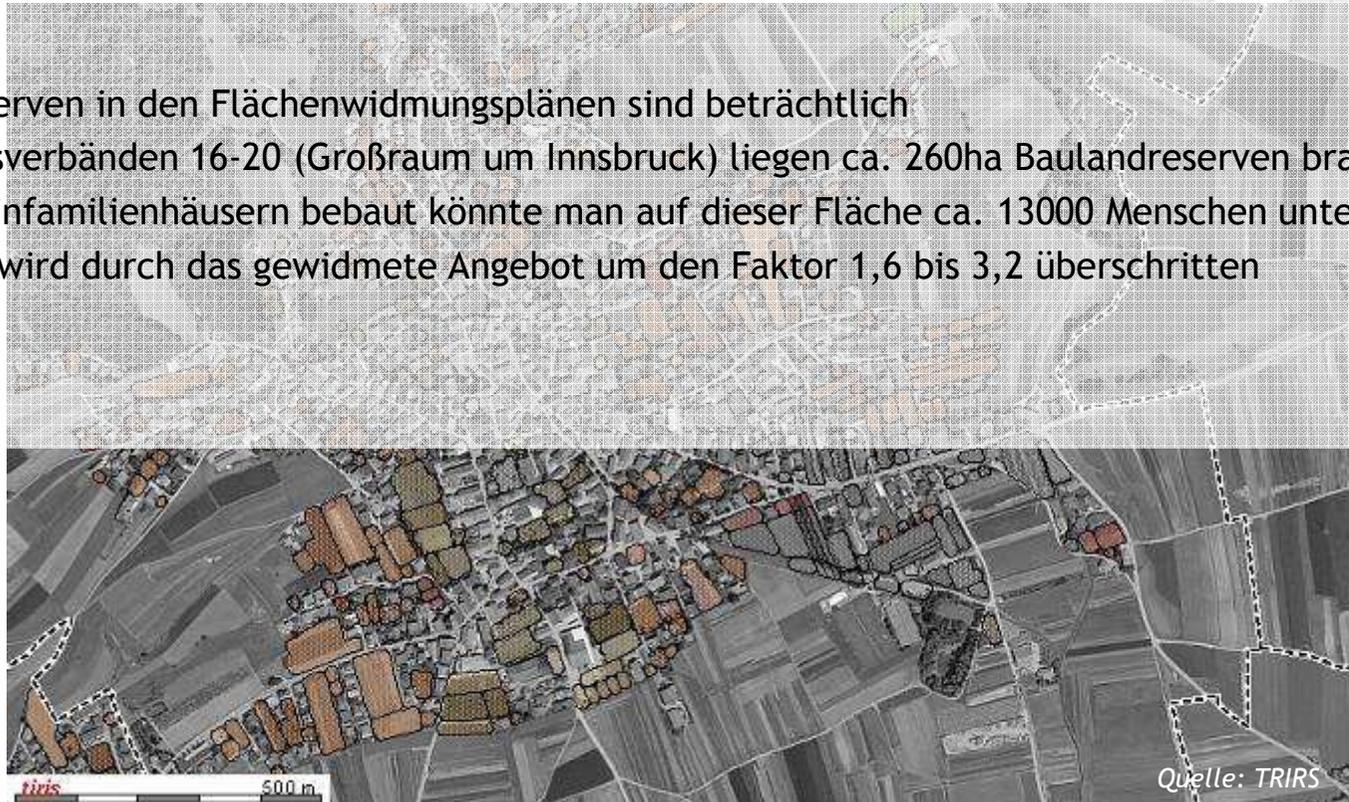
- Bevölkerungszuwachs von fast 280.000 Einwohnern in Tirol seit 1951 (150% in ca. 60 Jahren)
- Im Großraum Innsbruck im Zeitraum 1993-2003 ca. 8000 Einwohner mehr (4% in 10 Jahren)
- Der Vergleich beider Entwicklungen zeigt *theoretisch* langfristig ähnliche Bevölkerungszunahmen





Siedlungsdruck

- Die Baulandreserven in den Flächenwidmungsplänen sind beträchtlich
- In den Planungsverbänden 16-20 (Großraum um Innsbruck) liegen ca. 260ha Baulandreserven brach
- Lediglich mit Einfamilienhäusern bebaut könnte man auf dieser Fläche ca. 13000 Menschen unterbringen,
- Baulandbedarf wird durch das gewidmete Angebot um den Faktor 1,6 bis 3,2 überschritten





Trend und Szenarien für die Raumordnung

Stetiger Anstieg der individuellen Transportkosten

- Damit einhergehende Unfinanzierbarkeit von Zweit- und Drittautos
- Verschiebung des Modal Split zum Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, Öffentlicher Verkehr)
- Abwertung von Baulandreserven, die sich abseits des öffentlichen Verkehrs befinden
- Abwertung von Wohn- und Betriebsstandorten, die sich abseits des öffentlichen Verkehrs befinden
- Steigendes Interesse an hochwertigen Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz



A photograph of a narrow residential street. On the left, there is a concrete wall topped with a chain-link fence, with a building behind it. On the right, there are multi-story apartment buildings with balconies. Several cars are parked along the right side of the street, including a red car and a dark grey car in the foreground. The street is paved with asphalt and has some fallen leaves. The text "Raumordnung und Verkehr" and "Erschließungsplanung" is overlaid in the center of the image.

Raumordnung und Verkehr

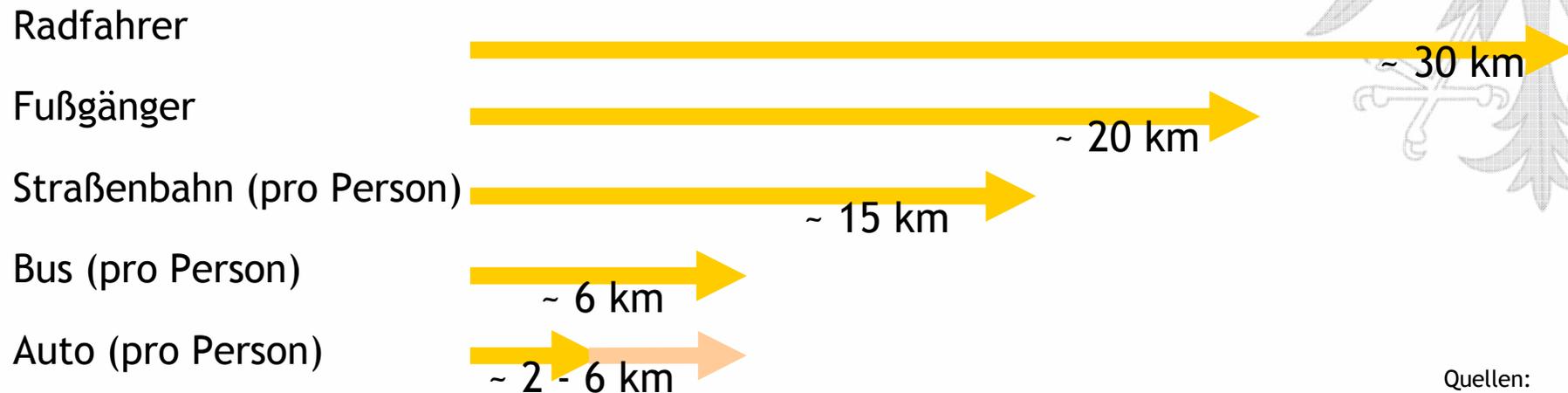
Erschließungsplanung

Photo: Martin Schönherr



Wie weit komme ich mit der Energie von 3 Käsesemmeln?

(= ca. 4000 Kilojoule)

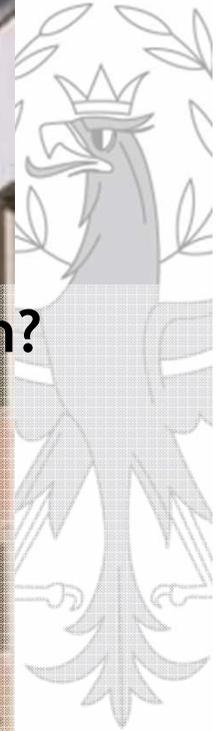


Quellen:
Kalorienverbrauchstabellen
Freie Uni Berlin, Niedrigenergiefahrzeug
Straßenbahn Leipzig, Nachhaltigkeitsbericht
Stadtbusse Dresden, Studie Hybridbuseinsatz
Eigene Berechnungen (Umrechnung kwh -kJ etc.)

Welcher Verkehr ist in der Raumplanung zu berücksichtigen?

1. Fußgänger
2. Radfahrer
3. Öffentlicher Verkehr
4. LKW-Verkehr
5. PKW-Verkehr
6. Sonstige

Umweltverbund



Raumplanung zur Begünstigung des Umweltverbundes

- Kurze Fußwege
- Klare Fußwegführung
- Keine Sackgassen für Fußgänger und Radfahrer
- Räumliche Nähe wichtiger Einrichtungen
- Attraktives Umfeld
- Sicherheit
- Keine „Angsträume“
- Barrierefreiheit





Wie kann man für Fußgänger / Radfahrer Erschließungen planen?

- Abkehr von unserem Denken als Autofahrer (vgl. Mobilitätsanalyse)
- Berücksichtigung der körperlichen Befindlichkeiten (z.B. alte Menschen)
- Räumliche Orientierungsmöglichkeiten beachten (Umwege nicht zumutbar)

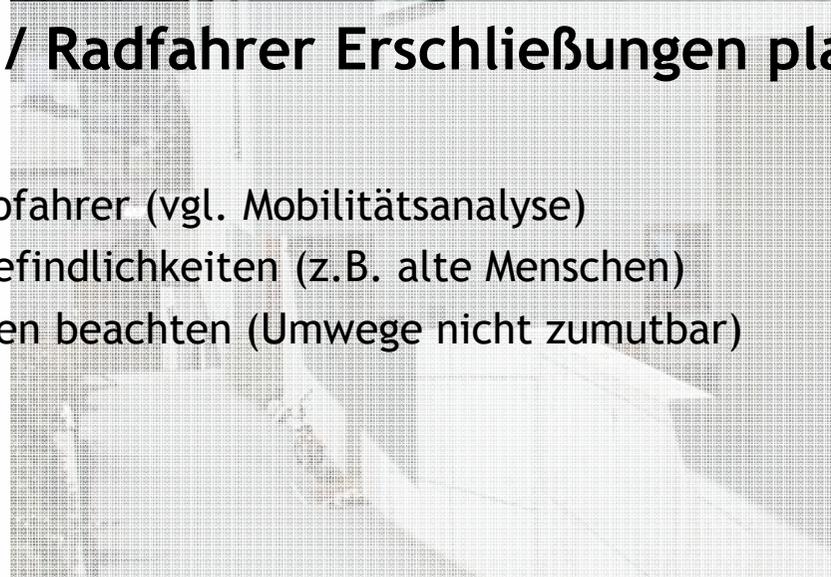
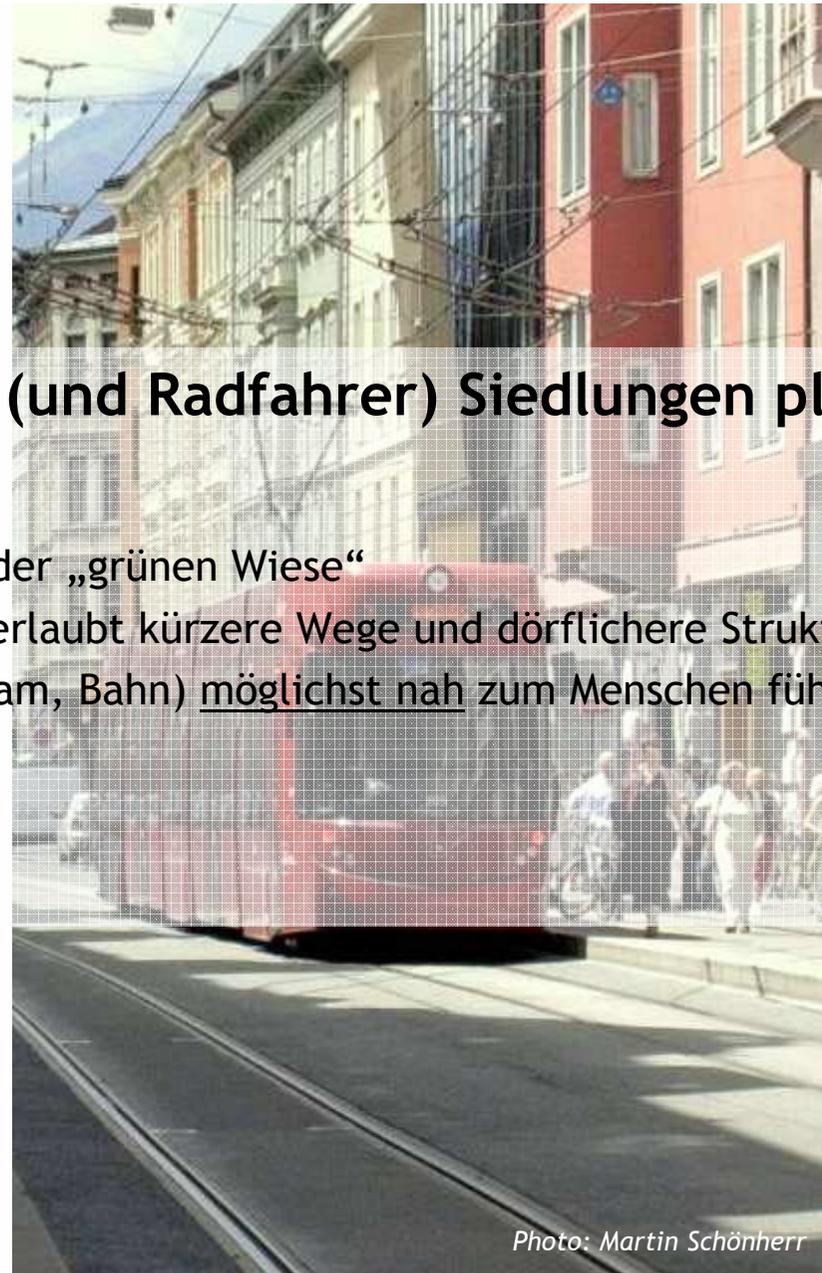


Photo: Martin Schönherr

Wie kann man für Fußgänger (und Radfahrer) Siedlungen planen?

- Allgemeine Einrichtungen nicht auf der „grünen Wiese“
- Moderate Verdichtung im Wohnbau erlaubt kürzere Wege und dörflichere Strukturen
- Öffentliche Verkehrsachsen (Bus, Tram, Bahn) möglichst nah zum Menschen führen



Raumordnung und Verkehr

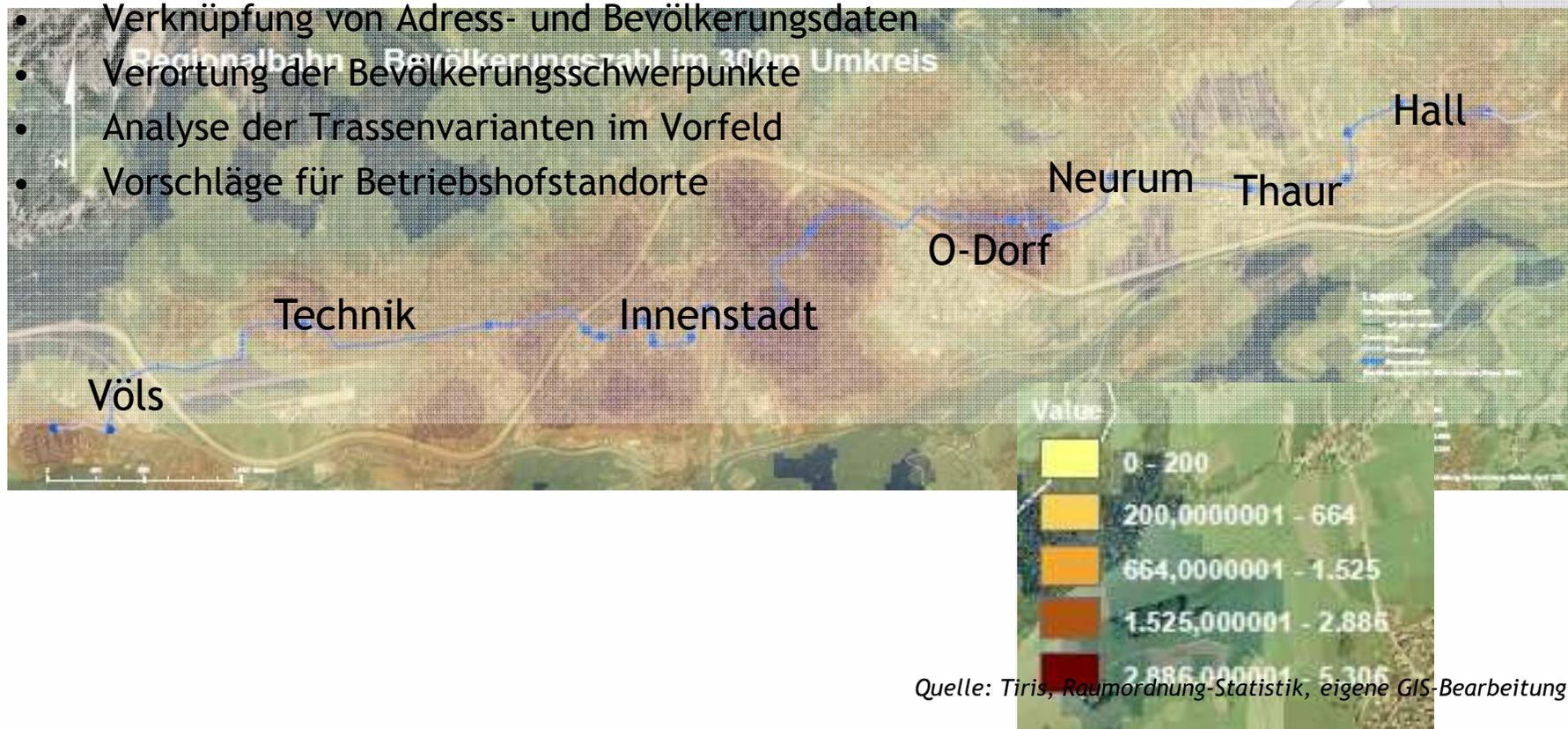
Regionalbahn

Photo: Martin Schönherr

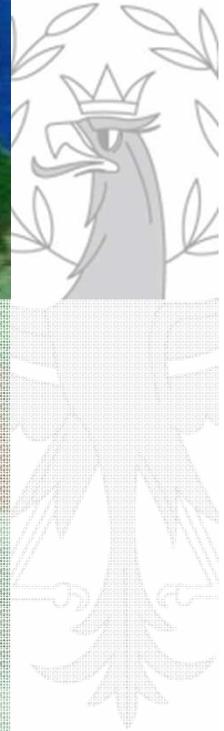


Raumordnungsfachliche Trassenbewertung

- Verknüpfung von Adress- und Bevölkerungsdaten
- Verortung der Bevölkerungsschwerpunkte
- Analyse der Trassenvarianten im Vorfeld
- Vorschläge für Betriebshofstandorte



Quelle: Tiris, Raumordnung-Statistik, eigene GIS-Bearbeitung



Was spricht für die Regionalbahn?

- Verlauf der Regionalbahn entlang wesentlicher Bevölkerungsschwerpunkte
- Erreichen wesentlicher höherer Schulzentren
- Erreichen einiger wesentlicher Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr
- Verknüpfung mit der ÖBB-Strecke an 4 bestehenden Stationen
- Schnellere Erreichbarkeit der ÖBB Stationen aus dem weiteren Umfeld
- Erweiterungsmöglichkeit der gewählten Trasse nach Westen und Osten

