

Verkehrskonzept Innichen

Entwurf

Vorbemerkung

Innichen verdankt seine Lage und Entwicklung dem Schnittpunkt zweier Verkehrswege, der Straße nach Sexten, die in den Süden führt, und der Ost-West-Verbindung durch das Pustertal. Sämtliche Strukturen und wirtschaftlichen Entwicklungen wurden seit jeher und überall durch das Verkehrssystem geprägt, waren von diesem abhängig, und konnten es auch zum eigenen Vorteil nutzen oder aber auch zu Schaden kommen. Vorteile hat ein Verkehrssystem nur dort wo es zur Ruhe kommt, überall wo das Verkehrssystem fließt also in Bewegung ist gibt es nur Nachteile.

An den Schnittpunkten der Verkehrsadern entstanden früher nahezu zwangsläufig Handelsniederlassungen, Umschlagplätze, um die sich Arbeitsplätze, Herbergen und lokale Wirtschaft entwickeln konnten. Auch die Eisenbahn war ein Vorteil für Innichen, einerseits durch die Scheitellage der Bahnverbindung von Maribor nach Franzensfeste, andererseits aber auch durch den Güterumschlag für die lokalen Produkte, später auch als wichtiger Grenzbahnhof zwischen Österreich und Italien bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts.

Gliederung des Konzeptes und der Maßnahmen:

Die spezifische Lage von Innichen im Verkehrssystem lässt es vorteilhaft erscheinen, die Maßnahmen in zwei Bereiche, die natürlich nicht völlig getrennt sind, zu gliedern:

- a) lokale Verkehrslösungen mit ihren spezifischen Zwecken und
- b) Lösungen der regionalen, nationalen oder internationalen Verkehrsverbindungen unter Berücksichtigung der Folgewirkungen für die lokale Wirtschaft, die Bevölkerung und die Zukunft der Gemeinde.

Selbstverständlich sind die Wechselbeziehungen sowohl auf das Verkehrssystem, wie auch auf die anderen Lebensbereiche zu berücksichtigen.

Prinzipien elementarer Beziehungen

Voraussetzung für jede Verkehrslösung ist die Kenntnis der Beziehungen zwischen Strukturen, dem Verhalten und den daraus resultierenden Daten.

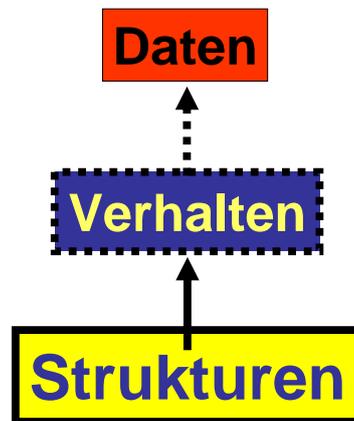


Abb. 1 Grundsätzliche Beziehungen zwischen Strukturen, Verhalten und Daten

Das herkömmliche Verkehrswesen hat häufig Daten allein betrachtet, ohne Kenntnis ihrer systemischer Herkunft und ihrer Wirkungsmechanismen und daher Lösungen auf der Symptomebene vorgeschlagen. Damit wurden Wirkungen erzeugt, die nicht beabsichtigt waren aber oft irreversible Folgen nach sich zogen. Nach diesem Prinzip wurden seinerzeit enge, an die Landschaft angepasste, Straßen zu überbreiten zügig trassierten Fahrbahnen umgebaut in dem Glauben damit Verkehrsprobleme zu lösen, aber in Unkenntnis der daraus resultierenden Folgewirkungen. Diese blieben nicht aus, die Menge des Autoverkehrs insbesondere Schwerverkehr stieg dadurch überproportional an, die Unfallschwere erhöhte sich durch die hohen Geschwindigkeiten und die lokale Wirtschaft musste zu ihrem Schrecken feststellen, dass sie die Verlierer waren, während sich an den attraktiven Knotenpunkten internationale Konzerne ansiedelten, die den lokalen Betrieben die wirtschaftliche und finanzielle Grundlage raubten.

Strukturen sind immer mit dem Verhalten gekoppelt und mit bestimmten Methoden wird aus dem Verhalten ein bestimmter Datensatz gewonnen.

Zählungen und Erhebungen bilden die Datenbasis jedes Verkehrskonzeptes, so auch in Innichen. Zum Unterschied von den bisherigen Vorstellungen besitzt aber Innichen durch dieses Verkehrskonzept eine sehr breite Datenbasis, die Voraussetzung für die Abschätzung der Wirkungen für die beabsichtigten Eingriffe bildet.

Eingriffe eines Verkehrskonzeptes beziehen sich immer auf die Strukturen. Von entscheidender Bedeutung sind dabei vor allem bauliche Strukturen, weil sie immer da sind, einen hohen Aufwand erfordern und mittel- und langfristig wirken. Sie müssen daher besonders gut überlegt werden. Einmal errichtet Wirkungsmechanismen sind vorher zu überlegen um spätere Überraschungen soweit wie möglich zu vermeiden. Innichen hat, wenn man die Verkehrsmittelwahl im Ort betrachtet ein mit Abstand besseres Profil als die meisten Südtiroler Gemeinden.

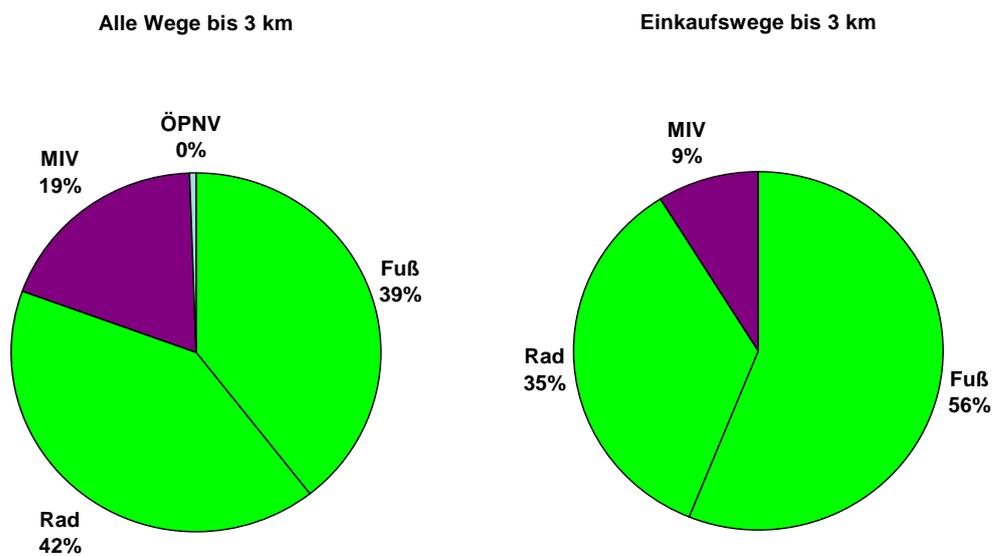


Abb. 2 Die Verkehrsmittelwahl sowohl bei allen Wegen, wie auch bei den Einkaufswegen zeigt ein nahezu ideales Profil, wie in keiner anderen bekannten Gemeinde Südtirols (Fuß..Anteil der Wege zu Fuß; Rad..Anteil der Wege mit dem Fahrrad, MIV..Anteil der Wege mit dem Auto; **M**otorisierter **I**ndividualverkehr), ÖPNV.. Öffentlicher Verkehr)

Dass Innichen im Vergleich zu anderen Südtiroler Gemeinden ein relativ günstiges Profil in der Verkehrsmittelwahl aufweist hat zwei Gründe

- 1) die kompakte bauliche Siedlungsstruktur der Gemeinde, einerseits historisch bedingt, andererseits durch eine kluge Raumordnungspolitik bisher weitergeführt und
- 2) durch die Maßnahmen der Verkehrsorganisation, insbesondere die Fußgeherzone, aber auch die Verkehrsorganisation des Krankenhauses, die den Beschäftigten aus dem Ort keine Parkplätze zur Verfügung stellt und damit für den gesamten Ort eine Basisstruktur für Fußgeher und Radfahrer sicherstellt,

eine an sich aus einer Notsituation entstandene Lösung, die sich als vorbildhaft und zukunftsorientiert erweist.

Nicht zu vergessen ist in dem Zusammenhang auch die relativ günstige topographische Lage des Hauptortes, die den Radverkehr fördert.

Eine gewisse Barriere zu den neueren örtlichen Siedlungsgebieten stellt die Eisenbahn und die Pustertaler Straße dar.

Die ermittelten Verkehrsdaten sind daher das Ergebnis der bestehenden Strukturen.

Spezielle Probleme:

- Radtourismus im Sommer mit den Folgeproblemen des Parkens durch Auto-Radtouristen.
- Durchzugsverkehr nach Sexten, im Sommer und Winter
- Trennwirkung durch Pustertaler Straße und Bahn

Für den regionalen Verkehr liegt eine Reihe von Vorarbeiten mit Vorschlägen für Umfahrungen vor, die im Lichte der erhobenen Unterlagen zu bewerten sind:

Beurteilung der vorliegenden Umfahrungsvarianten bzw. Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz

Bisher diskutierte Varianten

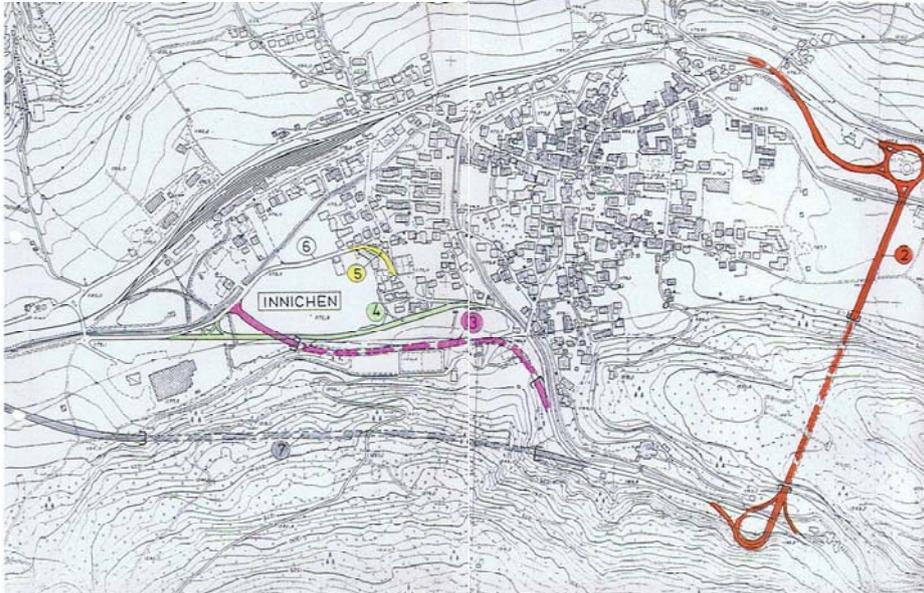


Abb. 3 Umfahrungsvarianten

Neben den fünf im beiliegenden Plan eingetragenen Varianten gibt es noch Vorschläge, den nördlichen Teil über die Bahn an den südlichen anzubinden bzw. eine Lösung der Anschlussstelle West zur Pustertaler Straße.

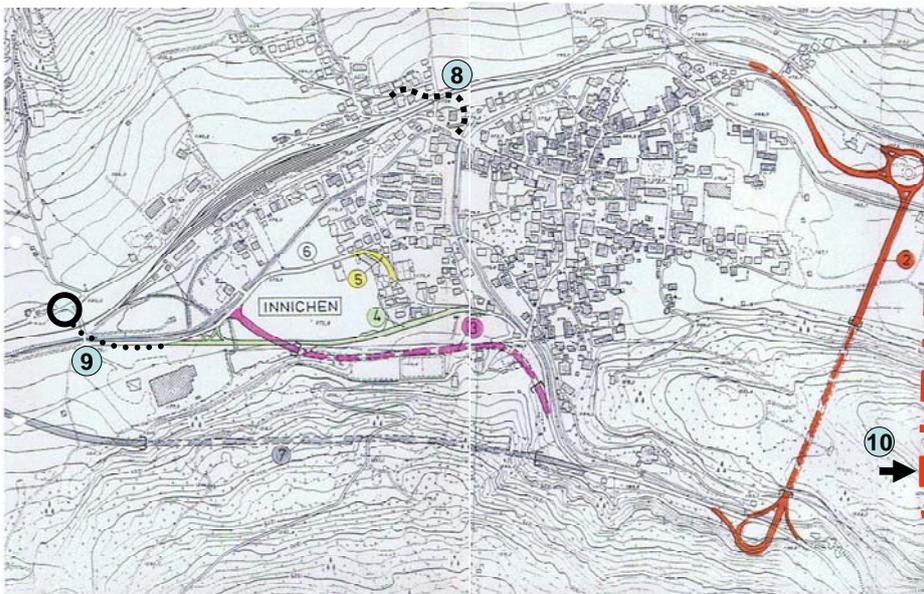


Abb. 4 Ergänzungen mit den weiteren Vorschlägen, bezeichnet als Varianten 8, 9 und 10; eine Variante, die weiter östlich Sexten mit der Pustertaler Straße verbindet

Diese Varianten werden als

- Variante 8-Anbindung des nördlichen Siedlungsgebietes an den Süden und als
- Variante 9-Anbindung im Westen bezeichnet.
- Zusätzlich wurde noch eine Variante 10 diskutiert, eine noch weiter östlich gelegene Verbindung mit Durchstich durch den Bergrücken, die im Süden etwa an der Gemeindegrenze zwischen Innichen und Sexten an die Sextenerstraße angebunden wird und vor allem den direkten Anschluss Sextens an die Pustertaler Straße bezweckt.

Kurzbeschreibung der einzelnen Varianten

Variante 1 soll den Bestand darstellen

Variante 2 sieht einen Kreisverkehr an der Pustertaler Straße um das Kriegerdenkmal vor, von dem eine Gerade Fahrbahn Richtung Süden abzweigt, den Bergrücken durchstößt und in Form einer Trompete an die Sextenerstraße in allen Richtungen anschließt.

Variante 3 ist im Wesentlichen eine Unterflurtrasse im Bereich des Sportzentrums, die im Westen von der Pizachstraße abweicht, im Sportzentrum tief gelegt ist und das Ostportal im Osten Richtung Sexten aufweist.

Variante 4 ist eine billigere, an der Oberfläche geführte Straße knapp nördlich der Sportzone, die die Schranzhofenstraße mit der Pizachstraße im Westen verbindet.

Wirkung:

Entlastung des nördlichen Teiles der Pizachstraße und der Schranzhofenstraße.

Variante 5 sieht nur eine zügigere Verbindung von der Pizachstraße zur Schranzhofenstraße anstatt der heute bestehenden Kreuzung vor.

Variante 6 ist die Fortsetzung der Variante 5 nach Westen.

Variante 7 sieht eine weiter im Süden liegende lange Tunnellösung vor, die den Verkehr Richtung Sexten westlich von Innichen über die Eisenbahn zügig in einen Tunnel führt, der unabhängig von Innichen in die Sextenerstraße einmündet.

Diese Trasse ist im Wesentlichen eine gesonderte Zufahrt für die Gemeinde Sexten bzw. nach Süden und würde den Durchzugsverkehr aus Innichen abziehen. Die Anbindung des Straßennetzes in Innichen an die Pustertaler Straße bleibt dabei bestehen.

Variante 8 sieht eine kurze Rampe unter der Bahn in der Höhe des Kasernengeländes zur Anbindung des nördlichen Siedlungsbereiches an das Zentrum vor

Diese Variante ist eine sehr aufwändige, die nur zusätzlichen Autoverkehr in das Zentrum bringt und damit den Verkehrsdruck auf das Zentrum eventuell erhöht.

Variante 9

Diese sieht eine aufwändige Unterführung der Drau und der Pustertaler Bahn im Westen etwa an der heutigen Einmündung vor, die mit einem Kreisverkehr verbunden außerordentlich aufwändig gestaltet ist. Diese Variante steht in keinem Verhältnis zu den moderaten Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich.

Variante 10

Diese weiter im Osten etwa auf der Hälfte zwischen Innichen und Vierschach liegende Variante sieht eine direkte Verbindung zur Sextenerstraße vor, die für Innichen die Chance böte, das Sextenertal bis zum Anschluss an diese Umfahrung autofrei zu bekommen und damit die Gemeinde in eine sehr attraktive touristische Lage brächte. Die Auswirkungen auf Sexten müssen für die Gemeinde Sexten selbst detailliert untersucht werden.

Beurteilung der Varianten aus der Sicht Innichens

Die vorgelegten Varianten entsprechen im Wesentlichen dem Denkschema traditionell ausgebildeter Verkehrsplaner, die vor allem zügige Lösungen für den Auto-Fließverkehr beabsichtigen

Variante 2:

Bewertung: Der Anschluss im Westen bleibt nach wie vor bestehen. Der Autoverkehr aus dem Westen kann aber unter diesen Bedingungen die Pustertaler Straße im Norden

von Innichen benutzen, um über die Sextenerstraße vom Süden her zuzufahren. Das gleiche gilt auch für den Verkehr im Osten. Damit können die Schigebiete beim Sportzentrum und die Parkplätze bei den Haunoldliften von beiden Seiten gut erreicht werden. Der Autoverkehr aus Sexten kann bei dieser Lösung um Innichen – teilweise - herumgeleitet aber auch weiter über die Sextenerstraße fahren. Mit dieser Lösung kann zumindest ein Teil des Durchzugsverkehrs, der heute über die Pizachstraße, Schranzhoferstraße zur Sextenerstraße fließt, um das Ortszentrum herum und über die Ostanbindung nach Sexten weitergeleitet werden.

Vorteil dieser Variante: Teilweise Entlastung vom Durchzugsverkehr, der insbesondere in der Schranzhoferstraße stört. Ein weiterer Vorteil ist die mit dieser Variante mögliche beidseitige Zufahrt zum Sportzentrum, sowohl vom Westen wie auch vom Südosten.

Nachteile: Das Tal entlang des Sextener Baches wird durch diese Verkehrsbauten erheblich verändert. Die vorgesehenen Verkehrsbauten bilden einen massiv störenden Faktor in dieser Kulturlandschaft und entwerten diese. Die Verkehrsbelastungen auf der Sextenerstraße können dadurch auch zunehmen. Ein Nachteil ist der Umstand, dass damit Autoverkehr aus Sexten, der heute noch durch Innichen fährt und damit die Wahrscheinlichkeit wirtschaftlicher Aktivitäten steigert, bereits von Innichen abgeleitet wird und die Gemeinde umfährt.

Variante 3:

Vorteil:

Der Durchzugsverkehr Richtung Sexten wird mit dieser Trasse im Tunnelabschnitt unter die Erde verlegt. Die Wirkung dieser Variante besteht darin, dass der Durchzugsverkehr Richtung Sexten in diesem Abschnitt von der Pizachstraße und der Schranzhoferstraße auf die Umfahrung verlagert wird.

Nachteile: Eingriffe in das Sextener Tal durch Tunnelportal und Anschlussknoten

Die Varianten 3, 4 und 7 bieten im Süden von Innichen noch zusätzlich zwei Fahrstreifen an, die Variante 7 außerdem noch eine attraktive Verbindung ohne Behinderung durch die Bahn Richtung Westen.

Die Menge an Durchzugsverkehr, die durch diese Varianten aus dem bestehenden Netz abgezogen wird, ist allein noch kein sachlich zwingender Grund eine dieser vorgesehenen Varianten zu projektieren und zu bauen. Um eine Erhöhung der Qualität

zumindest einzelner Teile von Innichen zu erzielen wären weitere Maßnahmen erforderlich, um so viel Autoverkehr wie nur möglich aus dem bestehenden Netz auf die Umfahrung zu verlagern.

Die Variante 5 bietet dafür praktisch keine Möglichkeit, sie beschleunigt lediglich den Verkehrsablauf in Ost-West-Richtung.

Die Variante 6 könnte zur Entlastung der Schranzhofer- und Pizachstraße beitragen, wenn diese für den durchfahrenden Autoverkehr gesperrt werden und nur dem Anrainerverkehr dienen. Damit kann aber auch der Zielverkehr vom Westen in das Zentrum noch aufgenommen werden.

Die Variante müsste, um eine Entlastungswirkung der Pizachstraße und der Schranzhoferstraße zu erzielen, umgeplant werden. Es müsste ein Anschluss im Osten an die Sextenerstraße so gestaltet werden, dass er auch die Verkehrsbeziehungen aus dem Zentrum attraktiv annehmen kann. Mit weit höherem baulichen Aufwand aber auch höheren Betriebskosten wäre etwa der gleiche Effekt erzielt wie bei der Variante 4, allerdings mit dem Vorteil, dass die Straße unterirdisch verläuft.

Variante 8 – Rampe vom nördlichen Siedlungsgebiet unter der Pustertaler Straße und der Bahn zum Zentrum: Diese würde nur den Parkraumdruck im Zentrum erhöhen und wäre außerordentlich aufwändig zu gestalten und bietet noch keine besonderen Vorteile für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Variante 9 – eine außerordentlich aufwändige Lösung, die lediglich dem Abbau der Behinderungen beim Bahnschranken dient und Kosten verursacht, die in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen stehen.

Die Variante 10 ist im Wesentlichen eine Verbindung für den Autoverkehr zur Gemeinde Sexten, die zwischen Vierschach und Innichen an die Pustertaler Straße anbindet. Für Innichen bietet diese Variante die Möglichkeit den nun entlasteten Teilabschnitt der Sextenerstraße als touristische Möglichkeit zu nutzen und den motorisierten Autoverkehr aus dem Abschnitt auszuschließen.

Diese Darstellung zeigt, dass mit Ausbaumaßnahmen allein noch keine Verkehrslösung erzielt werden kann.

Die Frage nach Umfahrungen – kein verkehrliches Problem allein

Für Innichen ist die Beantwortung der Frage nach einer Umfahrungsstraße keine verkehrstechnische, sondern urbanistische bzw. touristische Angelegenheit.

Sämtliche Ost-West-Varianten im Süden schließen eine touristische Entwicklung entlang des Sextener Baches aus, ebenso auch die Variante 2.

Die Variante 10, die östliche Anbindung von Sexten an die Pustertaler Straße, bietet die Möglichkeit einer unmittelbaren touristischen Nutzung als Wander- und Ausflugsgebiet entlang des Sextener Baches ohne störenden Autoverkehr. Hier ist ein touristisches Konzept zu entwickeln, das die Chance, die sich dadurch eröffnet, optimal nutzen kann. Wichtig ist aber die Erreichbarkeit Innichens sowohl vom Osten, ebenso auch vom Westen. Vom Osten bietet der Parkplatz Ost mit ein oder zwei zusätzlichen Parkdeckebenen die Möglichkeit einer attraktiven Anbindung für den Autoverkehr, wenn von diesem Parkplatz über die Drau attraktive Fußwege zum Zentrum hergestellt werden.

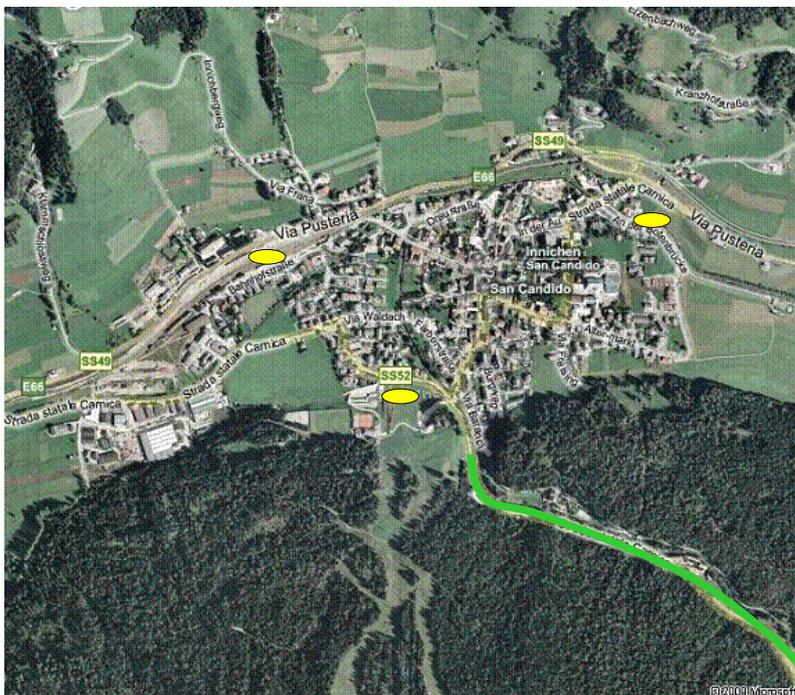


Abb. 3. eine Ostumfahrung von Innichen nach Sexten eröffnet die Chance ungestörten Zuganges zu wichtigen touristischen Möglichkeiten im Süden

Entfällt der Durchzugsverkehr nach Sexten, dann reicht die bestehende Anbindung im Westen auch in Zukunft aus, um den Ziel- und Quellverkehr nach und von Innichen leistungsfähig aufzunehmen. Eine zusätzliche Option bietet bei Freiwerden der heute noch bestehenden Gleisanlagen im Bahnhofsgelände deren Nutzung als Parkplatz sowohl für den Fahrradtourismus mit einer Unterführung nach Süden wie auch für das Gewerbegebiet im Westen.

Die Anbindung im Osten kann durch einen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 24 m optimal hergestellt werden. Für die nördlich der Bahn gelegenen Siedlungsteile ist vor allem eine attraktive Verbindung für die Fußgeher zum Zentrum wichtig. Bei Verlegung des Bahnhofes zum Zentrum bietet sich eine gute Möglichkeit den Höhenunterschied durch einen Aufzug für Fußgänger und Radfahrer attraktiv zu bewältigen.

Auswirkungen auf die Beziehung im bestehenden Straßennetz von Innichen

Die Varianten 2 und 10 sind geeignet den Durchzugsverkehr von der Sextenerstraße über den Pflegplatz, den Alten Markt zur Freisingstraße, zur Herzog Tassilostraße wegzunehmen. Es bleibt dann nur mehr Ziel- und Quellverkehr zum Aquafun bzw. zum Krankenhaus.

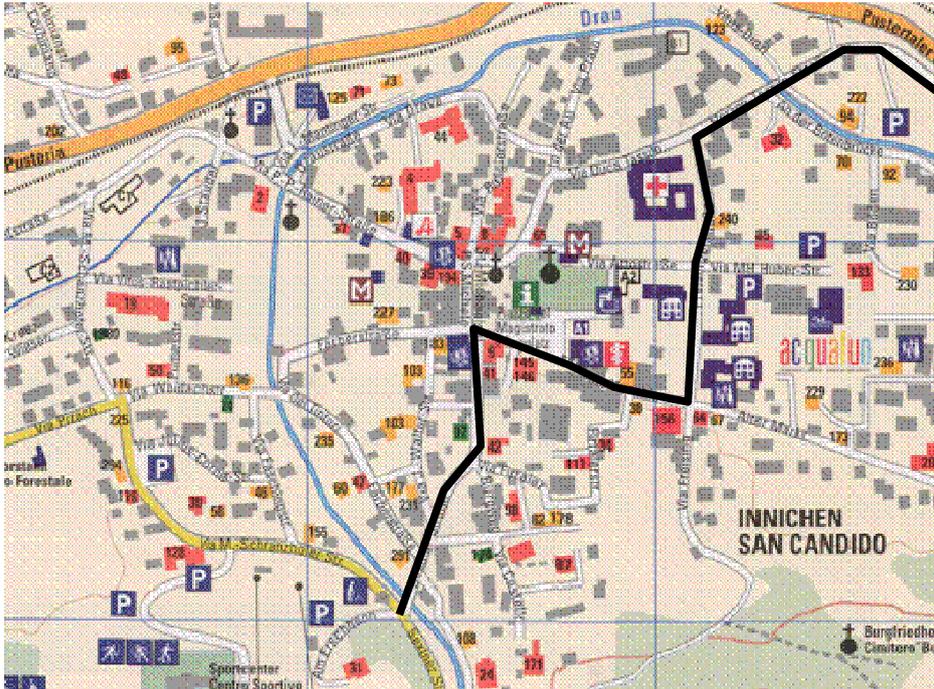


Abb. 4 Bei Umfahrung im Osten wird diese Route für den Durchzug massiv entlastet

Verkehrsorganisation im Ort selbst

Die zentrale Rolle des Fußwegenetzes

Die Vitalität eines Ortes hängt entscheidend von den Fußgehern ab. Aus diesem Grund sind organisch gewachsene, historische Ortsstrukturen immer an einem dichten Fußwegenetz und zahlreichen Durchgängen zu erkennen.

Netzdichte erhöhen durch organische Ortsentwicklung

Die Schaffung bzw. Wiederherstellung dieser Fußgehverbindungen, die auch vom Radverkehr mit benutzt werden können, bietet für Innichen eine große Chance einer Aufwertung nicht nur für die Bewohner, sondern auch für die Besucher und Touristen. Dazu gehören auch Brückenverbindungen, insbesondere über den Sextener Bach etwa in Fortsetzung der Vitus-Rastbichler-Straße zur Promenade und die Sicherung der Fußwegeverbindungen in bestehenden und geplanten neuen Siedlungsgebieten. Bietet man den Fußgehern und Radfahrern attraktive Alternativen zum bestehenden häufig

vom Auto dominierten Netz, erhöht dies nicht nur den Anteil dieser ortsverträglichen Mobilitätsformen, sondern stärkt auch damit die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt. (siehe Abb. 2) Wünschenswert wäre auch die Schaffung von Fußgängerdurchgängen von der P.P.-Rainerstraße zur Färberstraße.

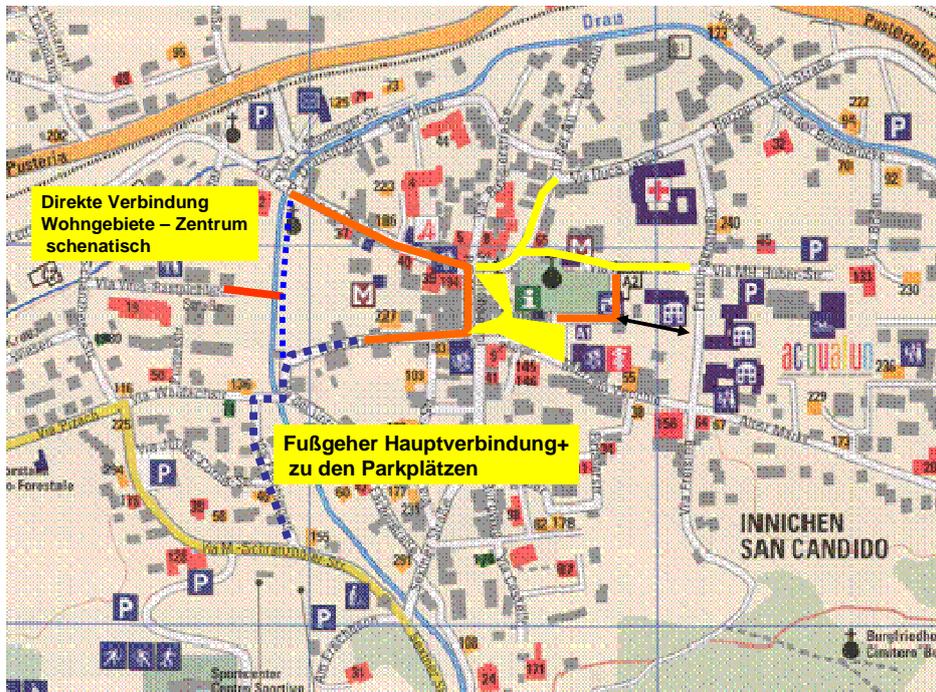


Abb. 5 Netzerweiterung und Netzverdichtung durch Lückenschluss der Fußwege im bestehenden Verkehrssystem

Tempo 30 und Shared Space bei allen Um- und Neubauten

Das im gesamten Gemeindestraßennetz von Innichen erlassene Tempo 30 ist konsequent zu überwachen, wodurch Lärm- und Abgasbelastungen gegenüber heute reduziert werden können. Bei Umbauten oder Neubauten von Straßen soll in Zukunft das Prinzip shared space, also die gemeinsame Nutzung öffentlicher Flächen eingeführt werden, wodurch sich die Gemeinde hohe Kosten für die Herstellung von Gehsteigen erspart und der öffentliche Raum von allen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt wird. Beim shared space ist allerdings als Höchstgeschwindigkeit das Tempo 20 etwa in der Schweiz und in Frankreich üblich. In Anbetracht der kurzen Entfernungen, mit denen man in Innichen noch die meisten Geschäfte und Dienstleistungen erreicht ist dem Fußgeher absolute Priorität einzuräumen. Die weiteren Details werden in den einzelnen Kapiteln zu den Verkehrsträgern besprochen.

Maßnahmen für den Fußgeherverkehr

Der Fußgeher braucht wie man in Innichen sehr gut beobachten kann

- durchgehende, ebene Verkehrsflächen,
- eine interessante gut gestaltete Umgebung,
- Wetterschutz durch Vordächer oder Arkaden insbesondere in Geschäftsstraßen sowie
- ein gutes Informationssystem – insbesondere für Touristen.

Menschen halten sich dort auf, wo sie sich wohl fühlen. Angenehme Zonen zeichnen sich durch eine mittlere Temperatur, Schutz gegen Wind, Lärm, Abgase und eine interessante Umgebung aus.

Soll der Mensch verweilen, ist es von Vorteil, wenn er „unterhalten wird“. Zu den Lieblingsbeschäftigungen der Menschen gehört die Beobachtung anderer Menschen, eine Jahrhunderte alte Tradition, die gerade in den Alpen durch das lokale Handwerk dadurch gepflegt wurde, dass insbesondere Kinder in ihrer Neugier zuschauen konnten, nicht nur welche Arbeiten verrichtet werden, sondern wie Erwachsene miteinander umgehen. So konnten sie nahezu spielerisch in die Gesellschaft der Erwachsenen Schritt für Schritt eintreten.

Heute sind die Arbeitsplätze der Erwachsenen weitgehend isoliert von der Gesellschaft, das automatische spielerische Hineinwachsen der Kinder ist nicht mehr möglich, sie sehen ihre Eltern kaum mehr bei ihren täglichen Beschäftigungen. Aber auch für Touristen hat es sich als Vorteil erwiesen, wenn sie am Urlaubsort Gelegenheit bekommen etwas zu tun, was der Erfolg der so genannten „Schauhandwerke“, bei denen sie auch selbst etwas schaffen können, bestätigt. Für einen Ort mit derartiger historischer Bedeutung wie Innichen ergeben sich, wenn die Randbedingungen dafür geschaffen werden, auch wirtschaftlich interessante Entwicklungen.

Es ist noch keine hundert Jahre her, als die Hauptverkehrsverbindung etwa nach Sexten hauptsächlich von Fußgehern und Fuhrwerken genutzt wurden. Fuhrwerke hat man in der Schweiz in Tälern eingerichtet, wo man den Autoverkehr ausgeschlossen hat. In den autofreien Orten mit Spitzentourismus in der Schweiz sind Elektrofahrzeuge in einem

bestimmten Ausmaß in Benutzung. Touristen und Bergsteiger nutzen diese Möglichkeiten nicht nur zum eigenen Vorteil, sondern auch zum Vorteil der Beschäftigten und der lokalen Wirtschaft. Je mehr Fußgeher im Tourismus unterwegs sind, umso mehr steigen die Umsätze im Gastgewerbe.

Will man daher die lokale Gastlichkeit fördern, ist der Anteil der Fußgeher zu maximieren. Will man den Anteil der Fußgeher maximieren, muss man Strukturen schaffen, die das Zufußgehen attraktiv machen.

Man kann für den einzelnen Verkehrsteilnehmer von einer groben Faustformel ausgehend sagen, dass die Entfernung zwischen Gasthäusern beim Fußgeherverkehr kurz sein soll, der Radfahrer braucht spätestens nach 30-40 km eine Raststätte und Beherbergung, was an stark frequentierten Radrouten neue Möglichkeiten für den Tourismus schuf, der Autofahrer benötigt solche nur nach Entfernungen von 400 km und mehr und ist daher für Regionen nicht so wirksam, wo nur die Zielgebiete angefahren werden.

Seit man dies in den 70er Jahren erkannt hat sind immer mehr Regionen dazu übergegangen den Fußgeher und Radverkehr nach Kräften zu ihrem eigenen Vorteil, aber auch zu dem der Besucher und der eigenen Bevölkerung zu fördern. Folgende

Prinzipien sind daher beim Verkehrskonzept umzusetzen:

- 1) Oberste Priorität bei den Verkehrslösungen hat der Fußgeher. In der Praxis bedeutet dies, dass bei allen Lösungen geprüft werden muss, ob die Fußgeherbeziehungen ausreichend erfüllt werden.
- 2) Der Fußgeher braucht möglichst direkte Verbindungen. Konsequenz: Erzwungene Umwege sind zu vermeiden, es ist dafür zu sorgen dass der Fußgeher seine Ziele möglichst auf direktem Weg erreicht.
- 3) Enge Maschenweite: Ein lebendiger Ort braucht das fein verästelte Netz der Fußwege wie man es in Innichen noch zum Teil antrifft. Untersucht man historische revitalisierte Orte, stellt man fest, dass in ihnen zahlreiche Fußgeherdurchgänge durch geschlossene Baufronten existieren, die einen Abstand von 20 bis maximal 70 m (in Sonderfällen auch mehr) aufweisen. D.h. die Netzdichte für Fußgeher sollte in dieser Größenordnung liegen.
- 4) Der Fußgeher braucht ebene, gesicherte, geschlossene Bewegungsflächen. In der Praxis bedeutet dies, dass dort, wo Gehsteige die Fahrbahnen begrenzen,

die Fahrbahn in den Kreuzungen und Einmündungen auf Gehsteigniveau durch Rampen angehoben werden muss, um eine ebene Querung sicher zu stellen. Praktische Umsetzung: Verwendung der Richtlinien für die Gestaltung von Aufpflasterungen. Politische Umsetzung: Eine halbe Stunde Erfahrung mit einem Rollstuhl sollte von jedem neu gewählten Gemeinderat gemacht werden, um die heute bestehenden Probleme und die Fehler der Infrastruktur der letzten 50 Jahre bewusst zu erkennen und wahrzunehmen.

- 5) Aufzüge zur Überwindung großer Höhenunterschiede: Die derzeitige Unterführung unter der Bahn und der Pustertaler Straße, die das nördliche Siedlungsgebiet mit dem Ort verbindet, ist von Körperbehinderten nicht begehbar oder befahrbar. Auch für Radfahrer bildet diese Verbindung eine erhebliche Barriere. Praktische Lösung: Das Kasernengelände liegt deutlich (siehe Foto) über dem Niveau der Pustertaler Straße und auch der Eisenbahn. Durch die Anordnung einer leichten Anrampung auf Höhe der Kaserne kann eine Brücke für beide Verkehrsanlagen attraktiv von den nördlichen Siedlungsteilen für Fußgeher und Radfahrer zugänglich gemacht werden. Die Verbindung auf das Niveau der öffentlichen Flächen im Ort ist durch einen Aufzug, der in den neu zu verlegenden Bahnhof integriert ist, herzustellen. Die Mehrkosten für das zweite Geschoß des Aufzuges sind minimal.

Mit dieser Lösung kann die seinerzeitige autoorientierte Lösung einer Rampenverbindung für den Autoverkehr in einer zukunftsfähigen Form ersetzt werden.

- 6) Der Fußgeher braucht Wetterschutz: In Gebieten mit wenig Niederschlag eignen sich dafür Alleen, die auch das Kleinklima verbessern. In den Ortszentren hat man in den besten Zeiten des Siedlungswesens die Notwendigkeit des Wetterschutzes erkannt und Arkaden bei den Geschäften und Gaststätten angeordnet zum Wohl der Besucher wie auch zum Vorteil der eigenen Geschäfte. Aber auch der Verkehrswegebau hat gerade in den Alpen wie es in der Schweiz noch an vielen Stellen zu besichtigen ist dem Wetterschutz beim Brückenbau insbesondere bei den Holzbrücken aus Gründen der Lebensdauer entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt und diese Brücken überdacht. Ein Beispiel findet sich auch noch im benachbarten Osttirol. Mit der Vernachlässigung der Bedürfnisse der Menschen beim Verkehrswegebau für technische Verkehrsmittel wurden auch die Bedürfnisse des Fußgehers einfach

ausgeblendet. Hier gab es keine Entwicklung. Innichen hätte die Chance, hier neue Maßstäbe zu setzen, wenn man wie später beim Abstellen der Fahrzeuge ausgeführt den peripheren Parkplatz im Osten mit Fußgeherverbindungen, die Wetterschutz bieten, an das Zentrum anschließt. Eine interessante Herausforderung für eine bodenständige Architektur, die auch gut in das Ortsbild integriert werden sollte.

- 7) Der Fußgänger braucht Mindestbreiten von 2.20 m auf Gehsteigen. Bei Neu- und Umbauten sind daher die Querschnitte entsprechend zu verändern, wobei nach folgendem Diagramm vorzugehen ist, um eine gleichwertige Behandlung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

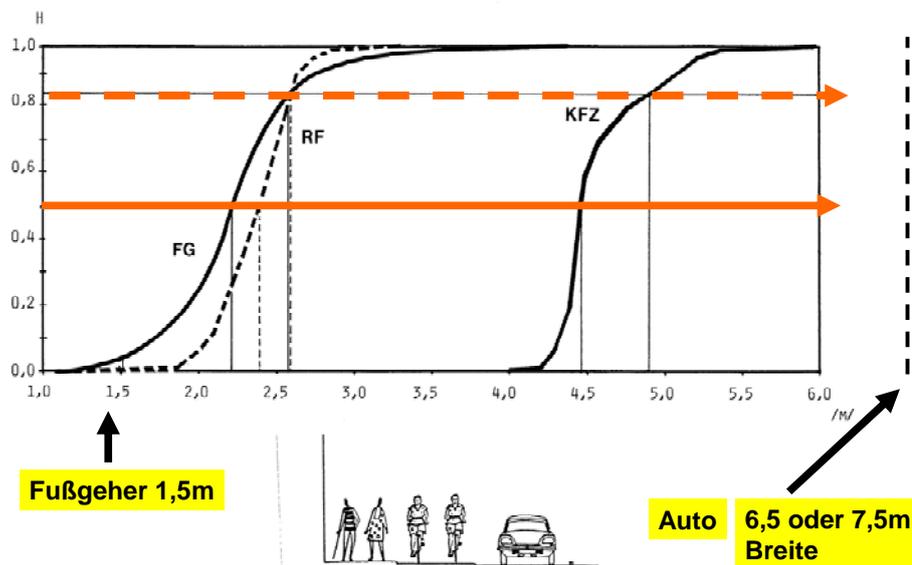


Abb. 6 Wenn man alle Verkehrsteilnehmer gleich behandelt ergeben sich diese Breiten für die einzelnen Elemente des Querschnittes

2.20 m breite Gehsteige entsprechen einer Fahrbahnbreite von 4.80 m. Insbesondere im Bereich der überdachten Gehwege ist diese Mindestbreite sicherzustellen, damit der Fußweg auch bei ungünstiger Witterung entsprechend attraktiv bleibt. Wo diese Lösung nicht möglich ist, sind entweder reine Fußgeherviertel einzurichten oder gemeinsam genutzte Flächen vorzusehen, wo sich der Autoverkehr an die Geschwindigkeit des Fußgehers anzupassen hat. Diese

international in mehreren Ländern wie der Schweiz oder Frankreich, den Niederlanden oder Belgien eingeführte Regelung des so genannten „shared space“ spart der Gemeinde Kosten, weil Gehsteige entfallen, senkt die Umweltbelastungen wegen der geringen Geschwindigkeit, erhöht die Verkehrssicherheit und fördert das soziale Zusammenleben. Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur von Innichen können diese Lösungen im gesamten Sekundärnetz realisiert werden, aus dem der Durchgangsverkehr herausgenommen wird.

- 8) Wegweisung: Bei der Ortsgröße von Innichen braucht der Einheimische kaum eine Wegweisung, sehr wohl aber der Tourist. Angaben über die wichtigsten Ziele mit entsprechender Wiederholung an Weggabelungen oder Kreuzungen, die auch die Entfernung enthalten, geben dem Besucher Sicherheit, die er braucht, weil der Irrwege und Umwege ja vermeiden will.
- 9) Anschauen und Zuschauen: Die Gestaltung der Gebäude spielt für den Fußgeher eine wichtige Rolle. Dies trifft sowohl für die Fassaden, noch mehr aber für die Gestaltung der Geschäfte und ihrer Verbindungen mit dem öffentlichen Raum zu. Zwar wird von den Architekten der Gestaltung der Geschäfte zum Teil Aufmerksamkeit gewidmet, also dem Anschauen, was aber vielfach noch fehlt ist die Befriedigung des Zuschauens insbesondere bei den Gaststätten, Cafes und dergleichen in einer Form, dass der Besucher das Treiben im öffentlichen Raum auch beobachten kann bzw. der Vorbeigehende auch animiert wird diese Lokale zu betreten. In Paris hat man diese Eigenschaft der Menschen bereits erkannt und daher Kaffeehäuser und Gaststätten dementsprechend ausgestaltet – eine Möglichkeit, um die Attraktivität einzelner Punkte und Lokale im Ort entsprechend hervorzuheben.
- 10) Störungen vermeiden: Die Hauptstörungen für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bilden Autofahrer. Der Fließverkehr bildet eine dynamische Barriere für die freie und angenehme Bewegung des Menschen, erzeugt Frustration, Angst durch die physische Bedrohung und eine Abwertung durch Abgase und Lärm. Abgestellte Fahrzeuge behindern die freie Bewegung, schränken den Überblick und die Sichtweiten ein und entwerten damit öffentliche Räume. Diese Art von Barrieren ist soweit wie möglich abzubauen und Fahrzeuge an geeigneten Stellen außerhalb des Siedlungsgebietes an Parkplätzen unterzubringen.

Brauchtum und Fußgerverkehr

Die historischen Bräuche in den Alpen entstanden alle zu Zeiten des Fußgerverkehrs. Ihre Wiedererweckung und Pflege im Zusammenhang mit der Förderung des Fußgerverkehrs stellt eine bisher noch wenig genutzte Option im Tourismus dar, die – wenn sie geschickt inszeniert wird – in Kombination mit der zukunftsorientierten Eisenbahn für Innichen eine interessante zusätzliche Wirtschaftsquelle werden könnte.

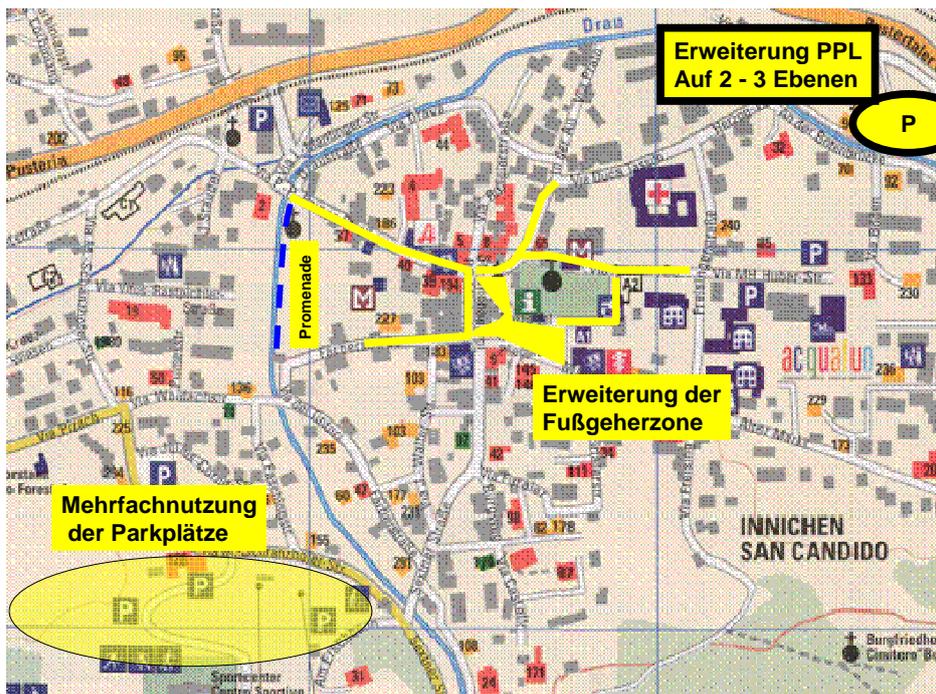


Abb.7 Erweiterung der Fußgeherzone und Erweiterung der peripheren Abstellmöglichkeiten für Pkw

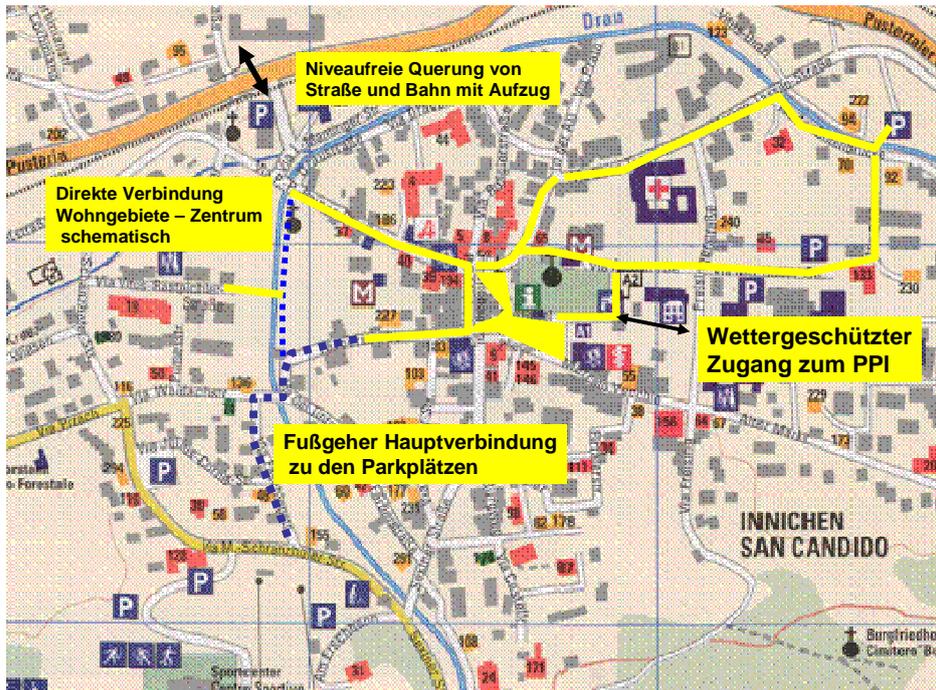


Abb. 8 Entwicklung eines attraktiven Fußgehersystems zur Aufwertung des Ortes mit hochwertiger Gestaltung und zur Sicherung der Kaufkraft im Ort.

Radverkehr

Der Radverkehr ist unter den technischen Verkehrsmitteln jene Verkehrsart, die am stärksten zukunftsfähig ist. Er ist bezüglich des beanspruchten Platzes effizient, hat eine gegenüber dem Fußgeher um das Dreifache vergrößerte lineare Reichweite und ist bei ebenem Gelände das ideale Verkehrsmittel für Entfernungen bis zu 2 km (Grenzentfernungen bis zu 15 km). Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur ist Innichen durch Fußgeher und Radfahrer nahezu ohne Einschränkungen für den Binnenverkehr attraktiv erreichbar. Dass das vorhandene Potential noch lange nicht ausgenützt ist, sondern Potentiale des Fußgeher- und Radverkehrs heute vom Autoverkehr okkupiert sind, zeigt die Analyse der Verteilung der Reiseweiten.

Verteilung der Reisweiten absolut

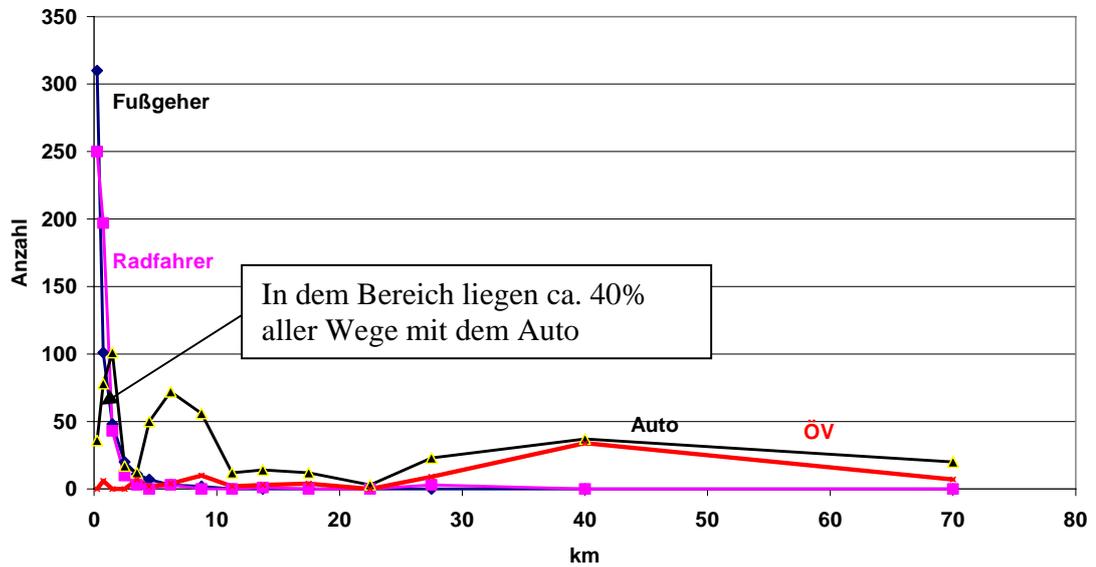


Abb. 9 Verteilung der Reisweiten der Verkehrsträger

Verteilung der Reisweiten absolut

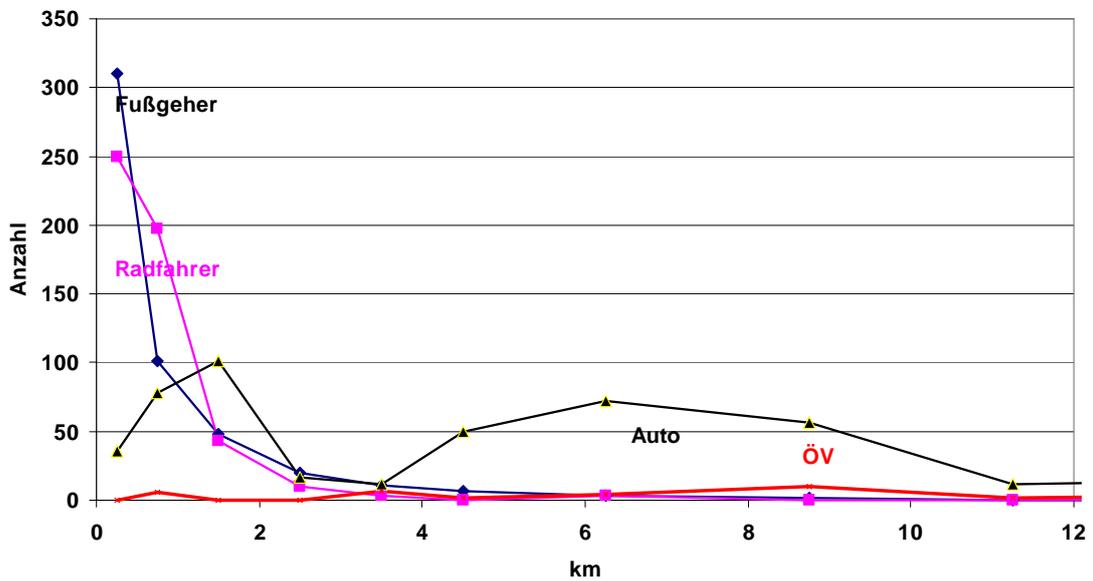


Abb. 10 zeigt die Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel im Nahbereich bis 12 km.

35-40 % der Wege in Innichen, die von Fußgehern und Radfahrern bequem zurückgelegt werden könnten, werden derzeit noch mit dem Auto erledigt, weil die

Strukturen für den Autoverkehr gegenüber den Fuß- und Radwegstrukturen vorteilhafter ausgebaut wurden.

Maßnahmen für den Radverkehr

1) attraktive Abstellmöglichkeiten am Ausgangs- und Endpunkt des Weges

Um ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern zu vermeiden sind daher Abstellplätze bei den Ämtern, den Schulen, den Geschäften, den Sehenswürdigkeiten, den Haltestellen, dem Bahnhof, vor allem auch den Freizeiteinrichtungen vorzusehen.

2) Wegweisung und Lenkung des Touristenradverkehrs

Der Radverkehr für Touristen hat in den vergangenen Jahren eine enorme Zunahme erfahren, die zu nützen ist, wobei Innichen dank seiner geographischen und topographischen Lage sehr gute Randbedingungen antrifft. Aufgrund dieser Randbedingungen ergeben sich allerdings nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile. Dabei ist zwischen zwei Gruppen von Touristen zu unterscheiden:

- a) jene Touristen, die mit der Eisenbahn anreisen und das Fahrrad talabwärts entweder Richtung Lienz oder Richtung Bruneck benutzen und
- b) jene Gruppe von Touristen, die mit dem Auto nach Innichen kommen, um dann auf das Fahrrad umzusteigen. Der enorme Platzbedarf der Autotouristen behindert die übrigen Formen der Mobilität im Ort.

Um die entstandenen Störungen zu vermeiden, sind daher Strukturen zu ändern.

Es handelt sich in diesem Fall vor allem um organisatorische Strukturen. Durch eine Bewirtschaftung der Parkplätze kann vermieden werden, dass Innichen zum Abstellplatz von Auto- Fahrradtourismus wird, der den eigenen Tourismus und die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde nachteilig beeinflusst. Die im Sommer kaum genutzten Parkplätze beim Haunoldlift wären eine Möglichkeit, um den Autoverkehr gezielt zu kanalisieren, indem man diese Parkplätze mit einem attraktiven Rad- und Fußweg zum Bahnhofsgelände verbindet.

Weitere Variante:

Verlegung der Auto-Radtouristen auf den Parkplatz in Vierschach kann zur Entspannung der Situation im Hauptort der Gemeinde beitragen. Die Parkplätze in Innichen sind kostenpflichtig, die Parkplätze am Lift in Vierschach wären kostenfrei.

Sicherer Radverkehr im Ort

Mit der Umwandlung der in Fahrbahn und Gehsteig getrennten Flächen in shared space Räume und die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h werden die öffentlichen Flächen für den lokalen Radverkehr der Bewohner attraktiv nutzbar.

Regionalverbund Fahrradverkehr

Es wird vorgeschlagen, dass die Gemeinde Innichen die Initiative ergreift, um mit den Nachbargemeinden einen Regionalverbund für den Fahrradtourismus zu schaffen, um so viel lokale Mobilität wie möglich auf dieses zukunftsorientierte, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Ein kostenloser Verleih von Fahrrädern für Hotelgäste gehört ebenso dazu wie die Ausrichtung des Gastgewerbes für Radfahrer, Serviceeinrichtungen, Verkauf und Reparatur von Fahrrädern ebenso.

Öffentlicher Verkehr

Dazu gehören in Innichen in erster Linie die Eisenbahn, die Regionalbusse, das Taxigewerbe und öffentlicher Spezialverkehr für Touristen.

Entscheidend für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde ist die **Verlegung des Bahnhofes in Zentrumsnähe**. Der heute bestehende Bahnhof ist das Ergebnis einer Optimierung für die Eisenbahn und nicht für die Gemeinde. Die Verlegung des Bahnhofes unmittelbar zum Zentrum, die technisch möglich ist, hat für Innichen eine Reihe von Vorteilen

- a) Entspannung der Situation im Autoverkehr
- b) Sicherung der regionalen Zukunftsmobilität der Bevölkerung
- c) Imageaufwertung
- d) Nutzung von Potentialen der Geschäfte in Innichen wegen der guten fußläufigen Erreichbarkeit direkt zum Bahnhof

- e) günstige Integration von Fuß- und Radwegeverbindungen über die Geländestufe des nördlichen Siedlungsgebietes zum Hauptort durch gemeinsame Nutzung des Aufzuges
- f) Neue Tourismusedwicklung bei autofreiem Zugang zu den Wandergebieten im Süden

Wird der Bahnhof wie geplant an das Zentrum verlegt, ist er für Fußgeher und Radfahrer aus allen Teilen des Ortes optimal erreichbar, auch das Krankenhaus liegt in fußläufiger Entfernung. Arbeitspendler zum Gewerbegebiet können vorteilhaft Bike & Ride nutzen. Durch die vorgesehene Doppelgleisigkeit bis zum verlegten Bahnhof besteht problemlos die Möglichkeit auch den Radtourismus am alten Bahnhof weiter zu bedienen.

Wird der Aufzug zur Ebene des nördlichen Siedlungsgebietes von Innichen in die neue Haltestelle integriert, können beiderseits mit gedeckten Radabstellplätzen attraktive Umsteigemöglichkeiten eingerichtet werden.

Regionalbusverbindungen:

Die Regionalbusverbindungen in das Sextenertal wird in Zukunft eine wichtige Zubringerfunktion, sowohl für den Tourismus wie auch für die Arbeitspendler zur Eisenbahn darstellen. Für einen Halbstundentakt oder Stundentakt der Bahn und des Busses kann auch bei Sperre der Sextenerstraße (siehe Variante 10) der Linienbus mit umweltfreundlichem Antrieb diese auch weiterhin nutzen. Aus Gründen der Ökologie sind die Busse grundsätzlich mit umweltfreundlichen Antriebsformen ausgestattet. Parallelführungen des Busverkehrs mit der Eisenbahn sind aus wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich zu vermeiden. Die Eisenbahn hat entsprechend dem Konzept das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Pustertal darzustellen, und soll, wenn es die Pläne der STA ermöglichen, in Zukunft den Linienbetrieb auch bis Lienz in optimaler Weise gestalten.

Bahnhof Vierschach;

Der ehemalige, derzeit aufgelassene Bahnhof in Vierschach ist wieder in Betrieb zu nehmen. Durch seine Lage zwischen dem Ort Vierschach und dem Lift bietet er eine für die Zukunft wichtige regionale Anlaufstelle für Schifahrer, Wanderer und Arbeitspendler. Ausstattung mit überdachten Fahrradabstellplätzen ist erforderlich.

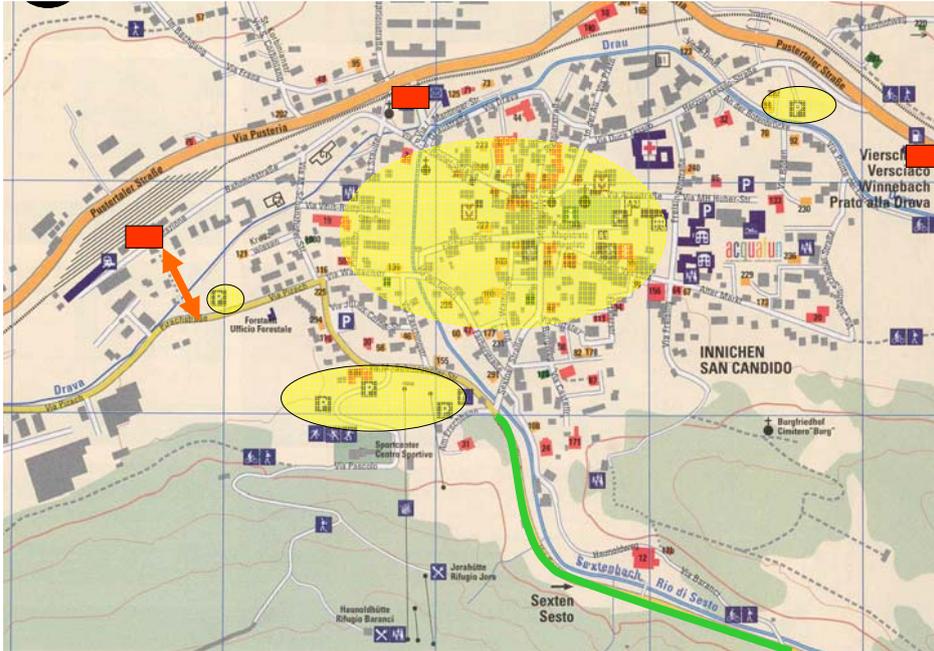


Abb. 11 Innichen hat mit den Bahnhöfen an der Pustertalerbahn günstige Voraussetzungen für die Wirtschaft und den Tourismus

Autoverkehr

Dem Autofahrer wurden in den vergangenen 50 Jahren praktisch sämtliche Hindernisse aus dem Weg geräumt und eine ideale Welt zum Autofahren geschaffen. Die seinerzeit von allen genutzten öffentlichen Räume unter gleichen Bedingungen zum Wohl und Nutzen der Betriebe und der Bevölkerung wurden zu Fahrbahnen umgewandelt und damit die wichtigen Querbeziehungen, die die Lebensfähigkeit eines Ortes sicherstellen, zerschnitten. Die Raumordnung hat das ihre dazu getan und die seinerzeitige vielfältige Durchmischung des Ortes durch die Trennung der Funktionen zusätzlich zerstört. Diese Zerstörung wurde dadurch kompensiert, dass allen Funktionen Parkplätze zugeordnet wurden, was zur weiteren Förderung des Autoverkehrs und schließlich auch zum Zwang das Auto zu benutzen geführt hat. Mit dem Anstieg der Durchschnittsgeschwindigkeit verloren die Betriebe ihre lokale Bedeutung und wurden in einen Konkurrenzstrom mit immer größeren Einheiten und immer stärkerer Zentralisierung hineingezogen. Auch Innichen ist von dieser Entwicklung nicht verschont, was die Kaufkraftabflüsse

insbesondere nach Lienz, die vor allem mit dem Auto erfolgen, beweisen. Hinzu kam noch die Praxis, den Autoverkehr losgelöst von allen Folgewirkungen, die er auslöst, zu behandeln, ohne Rücksicht auf die lokale Wirtschaft, die Kultur und die Lebensqualität der Bevölkerung. Geschwindigkeit und Durchsatz von Autos waren leistungsmäßig zu maximieren.

Die Folgewirkungen dieser Entwicklung bleiben nicht aus und bestehen in einer Zerstörung der lokalen Strukturen, in Kaufkraftabfluss, im zunehmenden Zwang zum Autofahren und damit verbunden ist die zukünftige Bedrohung steigender Energiepreise. Südtirol konnte dank einer relativ klugen Raumordnung, vor allem aber auch Wirtschaftspolitik einen Kahlschlag der lokalen Geschäfte und Betriebe wie er in Österreich, Deutschland aber auch Italien erfolgt ist bisher zum Teil verhindern. Im Interesse der Substanzerhaltung und Lebensfähigkeit der Gemeinde muss daher der Autoverkehr auf jenes Maß begrenzt werden, innerhalb dessen er noch Vorteile für die Gemeinschaft aufweist, die die Nachteile überwiegen.

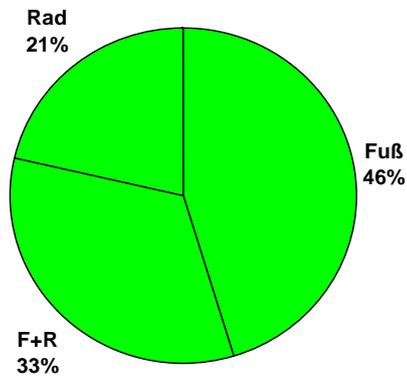
Der Autoverkehr hat für das Individuum in der Regel unter den heutigen Bedingungen immer so große Vorteile, dass der einzelne immer versuchen wird sein Auto zu benutzen. Erst durch eine Änderung der Strukturen kann man den Menschen helfen aus dieser selbst erzeugten Falle herauszukommen.

Beispielwirkung Krankenhaus Innichen

Ein gutes Beispiel für die Wirkung von Strukturänderungen ist die Organisation der Parkmöglichkeiten beim Krankenhaus in Innichen, bei der Beschäftigte aus Innichen keinen Parkplatz beim Krankenhaus erhalten.

Die Analyse und Befragung der Beschäftigten des Krankenhauses zeigt, dass dies zu einer nahezu vorbildhaften Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten in Innichen geführt hat, die auch den räumlichen Strukturbedingungen durchaus entspricht. Das Krankenhaus sollte auch versuchen Mitfahrgelegenheiten für die Mitarbeiter zu unterstützen. Eine Fahrradshuttle Bahnhof Krankenhaus erleichtert den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr.

**Beschäftigte Krankenhaus Innichen.
Verkehrsmittelwahl**



Krankenhausbeschäftigte aus Vierschach und Winnebach

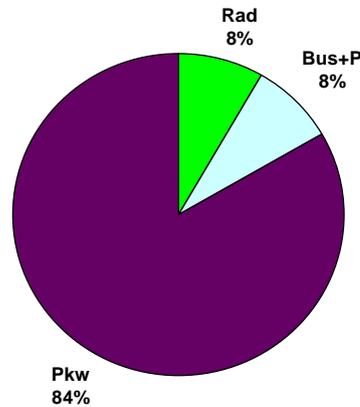


Abb. 12 Die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten des Krankenhauses die in Innichen wohnen ist beispielhaft für die Organisation des zukunftsorientierten Verkehrs, weil sie beim Parkplatz ansetzt. Die Beschäftigten aus den anderen Ortsteilen benutzen vorwiegend das Auto.

46 % gehen zu Fuß, 33 % wechselweise zu Fuß oder mit dem Rad und 21 % erledigen ihre Arbeitswege mit dem Fahrrad. Sie sind damit eine tragende Struktur des zukunftsorientierten innerörtlichen Verkehrs von Innichen geworden. Der Vergleich mit den Daten der allgemeinen Haushaltserhebung für den Reisezweck Arbeit zeigt den Unterschied deutlich. Die übrigen Beschäftigten, bei denen keine Regelung wie im Krankenhaus eingeführt wurde, gehen nur zu 27 % zu Fuß, benutzen zu 37 % das Fahrrad und fahren diese kurzen Wege zu 36 % bereits mit dem Auto. Nimmt man die Krankenhausangestellten noch dazu, dann schaut das Profil schon besser aus: 30 % Fußwege, 41 % Radwege und nur mehr 29 % Autofahrten. D.h. es besteht ein Potential von mindestens 30 % aller Binnenwege für eine leichte Verlagerung auf Fußgeher und Radfahrer.

Trotzdem muss ausgeführt werden, dass Innichen den am Abstand am stärksten zukunftsorientierten Gemeinden hinsichtlich der heutigen Mobilitätswahl bereits besteht. Allerdings kann diese Position noch durch relativ einfache Maßnahmen wie oben angeführt ausgebaut werden.

Verkehrsmittelwahl für Wege von 3 - 10 km

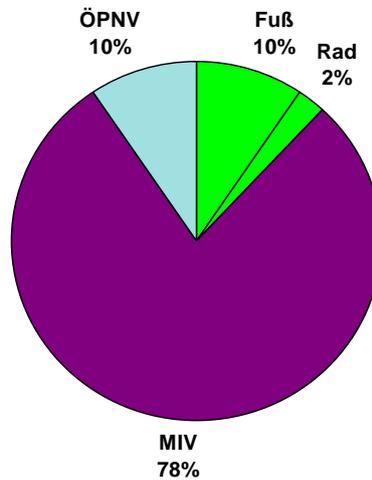


Abb. 13 Verkehrsmittelwahl für Wege zwischen 3 und 10 km Länge

Ein völlig anderes Profil ergibt sich hingegen für alle Wege nach außen, nämlich bei Entfernungen von 3 km bis zu 10 km. Hier wird das Auto zu 78 % verwendet, der öffentliche Verkehr zu 10 %, es gibt allerdings noch 10 % der Fußwege, die die Entfernungen von 3 km überschreiten. Eine nähere Analyse zeigt, dass dies ausschließlich Wege für den Zweck Freizeit also Wanderwege sind.

Verkehrsmittelwahl für Wege über 10 km Länge

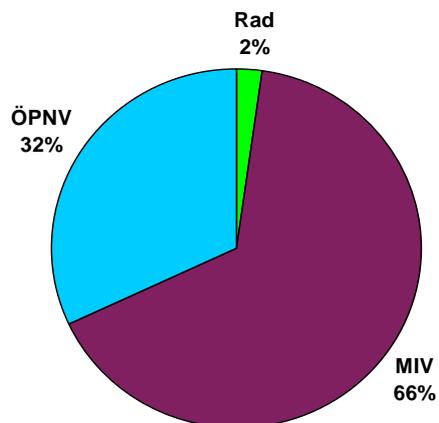


Abb. 14 Verkehrsmittelwahl für Wege über 10 km Länge

Bei längeren Wegen beginnt der öffentliche Verkehr an Bedeutung zuzunehmen.

Abstellen der Fahrzeuge

Die Organisation des Abstellens der Fahrzeuge ist entscheidend für die zukünftige Gestaltung der Mobilität.

Innichen weist ideale Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Organisation für das Abstellen der Fahrzeuge auf. Eine der Hauptfragen zu Beginn des Verkehrskonzeptes war die Beantwortung der Notwendigkeit einer Tiefgarage beim Krankenhaus. Eine Tiefgarage beim Krankenhaus hätte neben dem relativ hohen bautechnischen Aufwand vor allem den enormen organisatorischen Nachteil für die Zukunft, dass sie zusätzlichen Autoverkehr in den empfindlichen inneren Bereich von Innichen anzieht.

Parken für Beschäftigte und Besucher des Krankenhauses

Eine wesentlich kostengünstigere Lösung in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung wurde daher ausgearbeitet und der Gemeinde vorgeschlagen: Der **Parkplatz Ost** beim Feuerwehrzentrum bietet nahezu ideale Voraussetzungen durch **zusätzliche Parkdecks** nicht nur den Parkraumbedarf für das Krankenhaus abzudecken, sondern auch als **Auffangparkplatz für die Innenstadt** von Innichen genutzt zu werden. Je nach Bedarf kann durch das Einziehen von einem oder zwei Parkgeschoßen mit den heute zur Verfügung stehenden Bauelementen das Parkplatzangebot verdoppelt oder verdreifacht werden. Das Untergeschoß hat den Vorteil des **Wetterschutzes auch im Winter** ohne zusätzlichen Aufwand auch für die Krankenhausangestellten und die Krankenhausbesucher. Die Kosten pro Stellplatz belaufen sich auf rund ein Viertel oder noch weniger einer Tiefgarage, abgesehen vom Vorteil, dass damit **keine Zwangssituation** für die gesamte Ortschaft durch eine innen liegende Garage entsteht.

Wetterschutzter Zugang zum Ort

Mit in diese Investition ist ein wetterschutzter Zugang vom Parkplatz in den Ort zu schaffen, der durch eine architektonische und in das Ortsbild passende Gestaltung der Dachflächen die Akzeptanz des Fußweges um 70 % erhöhen kann.

Mit dieser Lösung verbaut sich Innichen die Zukunft nicht, die Zufahrt zum Krankenhaus ist für Notfälle leichter möglich, weil kein zusätzlicher Verkehr durch die Garage gegeben ist und auch die Abholung und Zufahrt für Patienten kann mit dem bestehenden Parkraumangebot problemlos bewältigt werden.

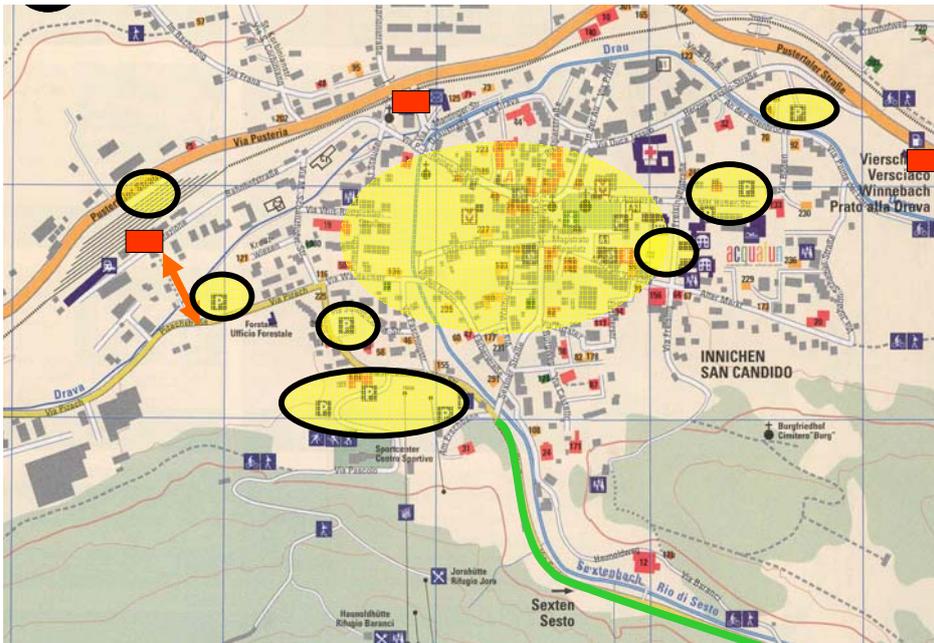


Abb. 15 Durch die günstige Lage der Parkplätze und die saisonalen Reserven ergeben sich gute Voraussetzungen für eine zukunftsorientiertes Verkehrsmanagement

Pflegeplatz – in die Fußgeherzone integriert

Der Pflegeplatz stellt in Innichen einen zentralen Punkt der Gemeinde dar, der auch als Treffpunkt ein erhebliches Potential aufweist und in die Erweiterung der Fußgeherzone einzubeziehen ist. Zu diesem Zweck sind die Parkplätze des Pflegeplatzes nach außen zu verlegen, der Pflegeplatz entsprechend umzugestalten, Fahrradabstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten einzurichten. Solange noch die Durchfahrt besteht, ist diese auf ein Minimum zu reduzieren, um die Störungen soweit wie möglich zu vermeiden.

Gemessen an den negativen Wirkungen, die parkende Fahrzeuge aber auch der Fließverkehr in Innichen im Inneren anrichten ist der Anteil der Kunden, die mit dem Auto einkaufen, in Innichen verschwindend gering.

56 % der Einkäufe der Innicher Bevölkerung werden zu Fuß, 35 % mit dem Fahrrad und nur 9 % mit dem Auto erledigt.

Gestaltet man in Innichen mehr Straßenräume attraktiv für Fußgeher und Radfahrer um, wird dies nicht nur mehr Kaufkraft der Bevölkerung und Touristen in Innichen binden, sondern auch von außen her Kaufkraft attraktiv anziehen. Eine Kombinationsmöglichkeit zur Stärkung der Kaufkraft in Innichen besteht darin, dass man ähnlich wie in Supermärkten für die Innicher Verhältnisse Einkaufswagen organisiert, die die Verbindung zwischen den peripheren Parkplätzen und den Geschäften in der Fußgeherzone erleichtern.

Hier sind Initiativen der Geschäftswelt gemeinsam mit der Gemeinde erforderlich. Mit der Verlegung des Bahnhofes zum Zentrum ergibt sich das zweite Standbein eines attraktiven Einkaufsortes für die Region mit der Eisenbahn. Damit kann die für den attraktiven Ort charakteristische Mikromobilität sehr gut mit der Makromobilität der Außenbeziehungen optimal verbunden werden.

Zusammenfassung

Mit den bisherigen Maßnahmen der Verkehrsorganisation hat sich die Gemeinde Innichen bereits eine sehr gute Ausgangsposition für eine nachhaltige Entwicklung gesichert. Die Voraussetzungen sowohl für die Entwicklung der lokalen Wirtschaft wie auch für einen nachhaltigen Tourismus sind im Vergleich zu vielen anderen Gemeinden auch Südtirols extrem günstig. Mit der vorbildlichen Regelung der Parkraumorganisation für die Beschäftigten aus Innichen im Krankenhaus, der kompakten Siedlungsstruktur und der Fußgeherzone sind die Voraussetzungen geschaffen, um die weiteren Schritte im Sinne der gemeinsam beschlossenen Ziele zu setzen.

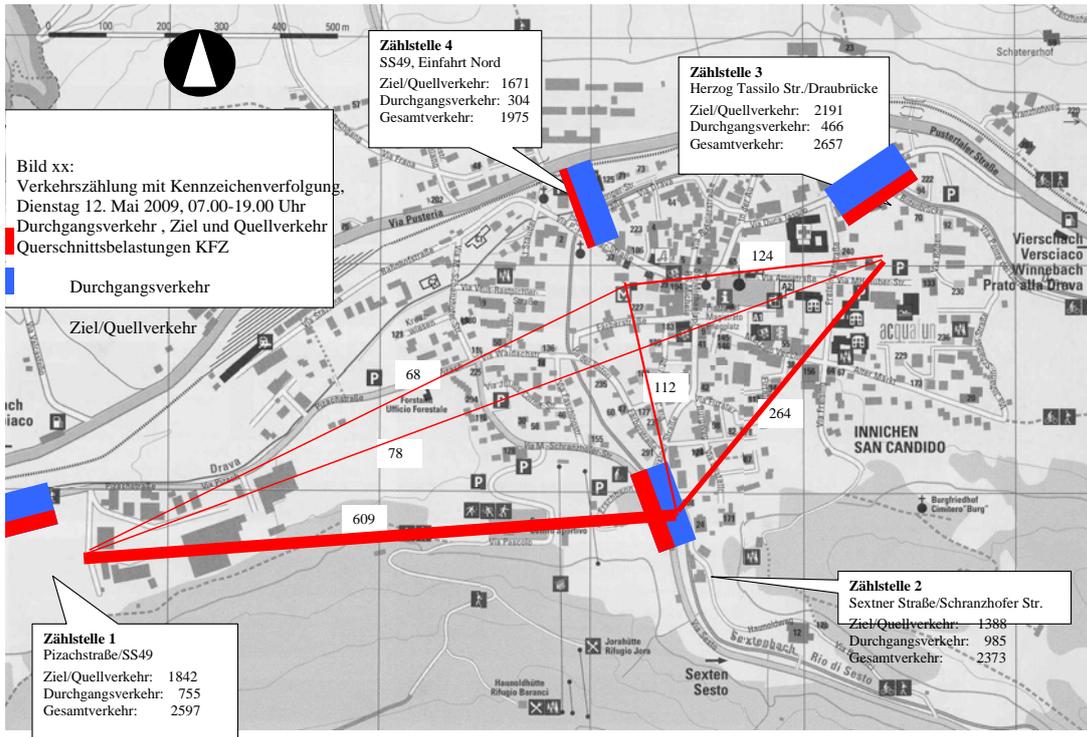
Eine Ausdehnung der Fußgeherzone, die Verlegung des Bahnhofes zum Zentrum, die klare Organisation der Parkplätze an der Peripherie mit attraktiver wettergesicherter Anbindung zum Zentrum und die Entspannung der Parkraumsituation im Ort durch Umwandlung in bessere Fußgeherflächen können die vorhandenen Potentiale auf den solide erarbeiteten Grundlagen optimal zukunftsorientiert genutzt werden. Mit einer attraktiven Fußgänger- und Radverbindung mit Hilfe eines Aufzuges über den neu zu schaffenden Bahnhof kann auch ein Großteil des nördlich gelegenen Siedlungsgebietes

in einer attraktiven Form nicht nur an den öffentlichen Verkehr, sondern an das Zentrum angebunden werden.

Die Varianten für den Durchzugsverkehr, die bisher erarbeitet wurden, erfordern von der Gemeinde eine grundsätzliche Entscheidung hinsichtlich ihrer zukünftigen Position im internationalen Wettbewerb des Tourismus und in ihrer Netzverknüpfung insbesondere mit dem Sextenertal. Die im Süden gelegenen Varianten einer Umfahrung bringen nur graduelle Entlastungen und müssen in jedem Fall neu überlegt werden, da sie nur in Verbindung mit guten Verknüpfungspunkten zum bestehenden Straßennetz der Gemeinde Innichen sinnvoll genutzt werden. Ohne diese Verknüpfungen sind diese Varianten im Wesentlichen nur regionale Zufahrten zum Sextenertal.

Die im Osten der Gemeinde gelegenen Varianten mit der Durchtunnelung des Bergrückens zum Sextenertal entkoppeln den Verkehr in das Sextenertal von Innichen grundsätzlich und bieten große Vorteile sowie auch gewisse Nachteile für die Gemeinde Innichen. Der Vorteil für die Gemeinde Innichen ist die Verlängerung der autofreien Talschaften auch durch das Sextenertal bis an die Gemeindegrenzen und damit die Erschließung eines riesigen interessanten Wandergebietes, eine völlig neue Situation für den Tourismus in Innichen. Diese Lösung setzt aber voraus, dass der Autoverkehr nicht mehr über die Sextenerstraße bis nach Innichen fährt, sondern an der Anschlussstelle zur Umfahrung der Pustertaler Straße auf diese umgelenkt wird und Innichen entweder über den Parkplatz Ost oder vom Westen über die bestehende Zufahrt erreicht.

Abschätzung der Verlagerungswirkungen



Ab. 16. Verkehrsbeziehungen in der Zwischensaison

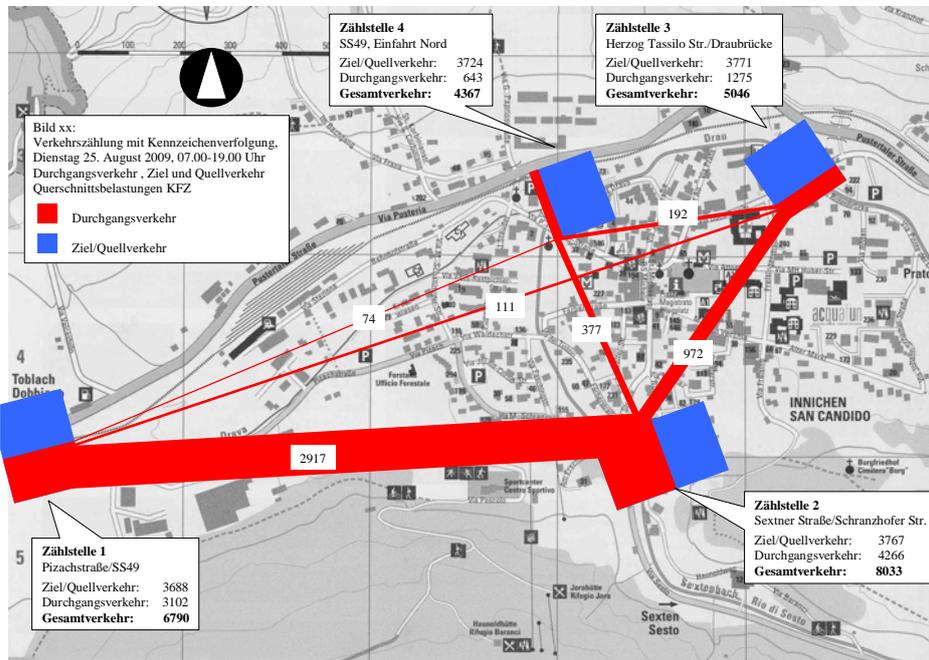


Abb. 17 Verkehrsbeziehungen in der Hauptsaison

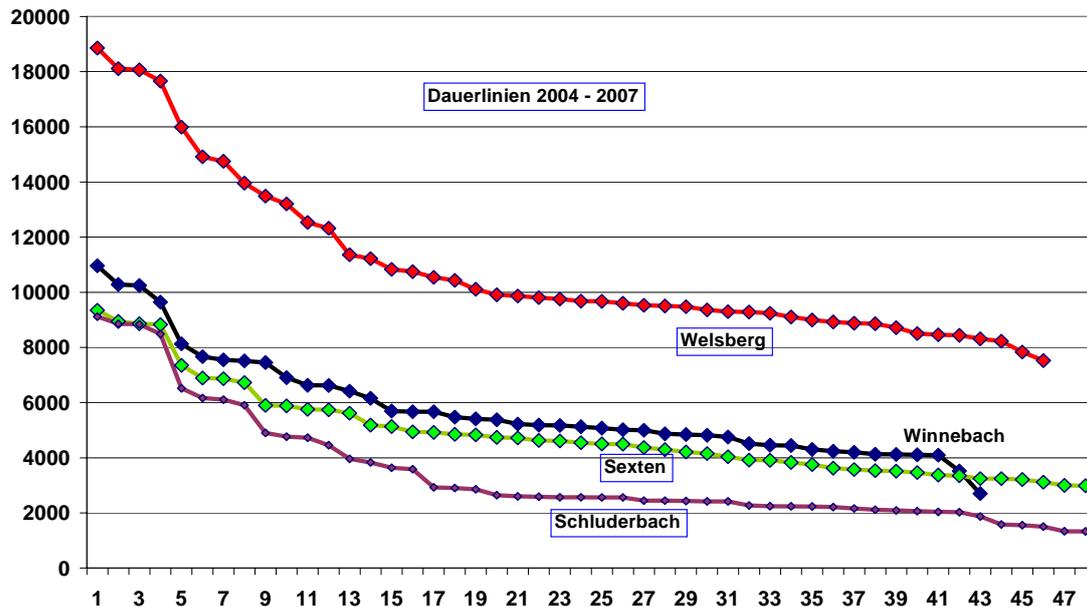


Abb. 18 Die Dauerlinien der maßgebenden Zählstellen auf der SS 49

Der bei einer Ostumfahrung zusätzliche auf die SS49 verlagerte Verkehr erhöht die Menge um 8% bis 30%. Die Auswirkungen auf die Lärmbelastung liegen in einem nicht wahrnehmbaren Bereich (ein Verdoppelung der Menge bedeutet eine Lärmpegelzunahme von 3dB(A))

Der verbleibende lokale Ziel- und Quellverkehr von und nach Innichen ist unter diesen Bedingungen der Ostumfahrung auch in Zukunft schienengleich bei einer modernen Sicherungstechnik über die Pustertaler Bahn zu bewältigen. Dies bietet den Vorteil, dass mit dieser Lösung das Landschaftsbild erhalten bleibt.

Bei der Gestaltung der Ostzufahrt muss größter Wert auf die Wahrung des Landschaftsbildes gelegt werden, um eine ähnliche Verschandelung zu verhindern wie sie im unteren Pustertal durch eine antiquierte und schwerfällige Projektierung leider entstanden ist und dieses Tal massiv entwertet.

Überregionale Kooperation zur Wiederherstellung der Qualität im Pustertal

Bezüglich den Verkehrsorganisationsmaßnahmen ist Innichen, obwohl es von der Pustertaler Straße umfahren wird, zur Kooperation mit den übrigen Gemeinden des Pustertales verpflichtet, um zu verhindern, dass dieses Tal durch eine unkontrollierte

Entwicklung des Transit-Lkw-Verkehrs als Lebensraum aber auch als Tourismusgebiet nachhaltig und unwiederbringlich geschädigt werden kann. Voraussetzung dafür ist zumindest die Einführung eines **Lkw-Nachtfahrverbotes**, noch besser die Durchsetzung eines **Lkw-Durchfahrverbotes für Schwerfahrzeuge über 7.5 t**. Die Alternative für den Güterschwerverkehr im Pustertal besteht in der besseren Nutzung der Eisenbahn. Hier sind auf Landesebene aber auch durch internationale Kooperation mit Österreich die Weichen in eine zukunftsorientierte Richtung zu stellen. Innichen spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle.

Chancen erkennen und ergreifen

Mit der Verlegung und dem Ausbau des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe zur Ortsmitte erhält Innichen eine im gesamten Pustertal ideale Position für den zukünftigen Einkaufsverkehr auch über die Schiene. Es gibt keine Gemeinde, deren Einkaufszone und die Geschäfte so attraktiv und nahe zum Bahnhof liegen wie in Innichen.

Die Überlagerung des lokalen Radverkehrs durch die Spitzen des Sommertourismus, die zunehmend störend wirkt, ist durch verschiedene Maßnahmen zu entflechten

- a) durch Einführung der Gebührenpflicht für Auto-Radtouristen in Innichen verbunden mit der Möglichkeit die Fahrzeuge auf den Liftstellplätzen sowohl in Innichen wie auch in Vierschach abzustellen in Verbindung mit einem attraktiven Zugang zum Bahnhof und
- b) durch eine verbesserte Organisation des Eisenbahn-Fahrradtourismus, indem den Radtouristen die Alternative mit der Bahn nahe gelegt wird und die Information diesbezüglich verbessert wird.

Zentrale Bedeutung der Information nach außen wie nach innen

Die zentrale Aufgabe der Information sowohl nach innen wie auch nach außen wurde im Verkehrskonzept detailliert behandelt und ist eine der laufenden Maßnahmen, die kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen begleiten. Information ist der zentrale Punkt des Verkehrswesens und daher die wichtigste Struktur sowohl in der Vorbereitung der Projekte, in der Kommunikation mit der Bevölkerung und der laufenden Kontrolle der Entwicklung.

Mit dem Verkehrskonzept hat die Gemeinde Innichen erstmals eine breite, solide, quantitative und qualitative Basis geschaffen, die als querdimensionaler Bezugsbereich für alle zukünftigen Maßnahmen dient. Mit diesen Grundlagen werden sämtliche

Maßnahmen in ihren Wirkungen messbar, sodass die Gemeinde damit gezielt bei der Gestaltung des Lebensraumes, der Wirtschaft und des Tourismus so vorgehen kann, dass diese Bereiche einschließlich des Ökosystems die Randbedingungen für das Verkehrssystem festlegen entsprechend den vereinbarten Zielsetzungen.