



Mobilitätskonzept Zirl

Endbericht September 2019


zirl mobil - unser mobilitätskonzept

Erarbeitet in einer Kooperation von



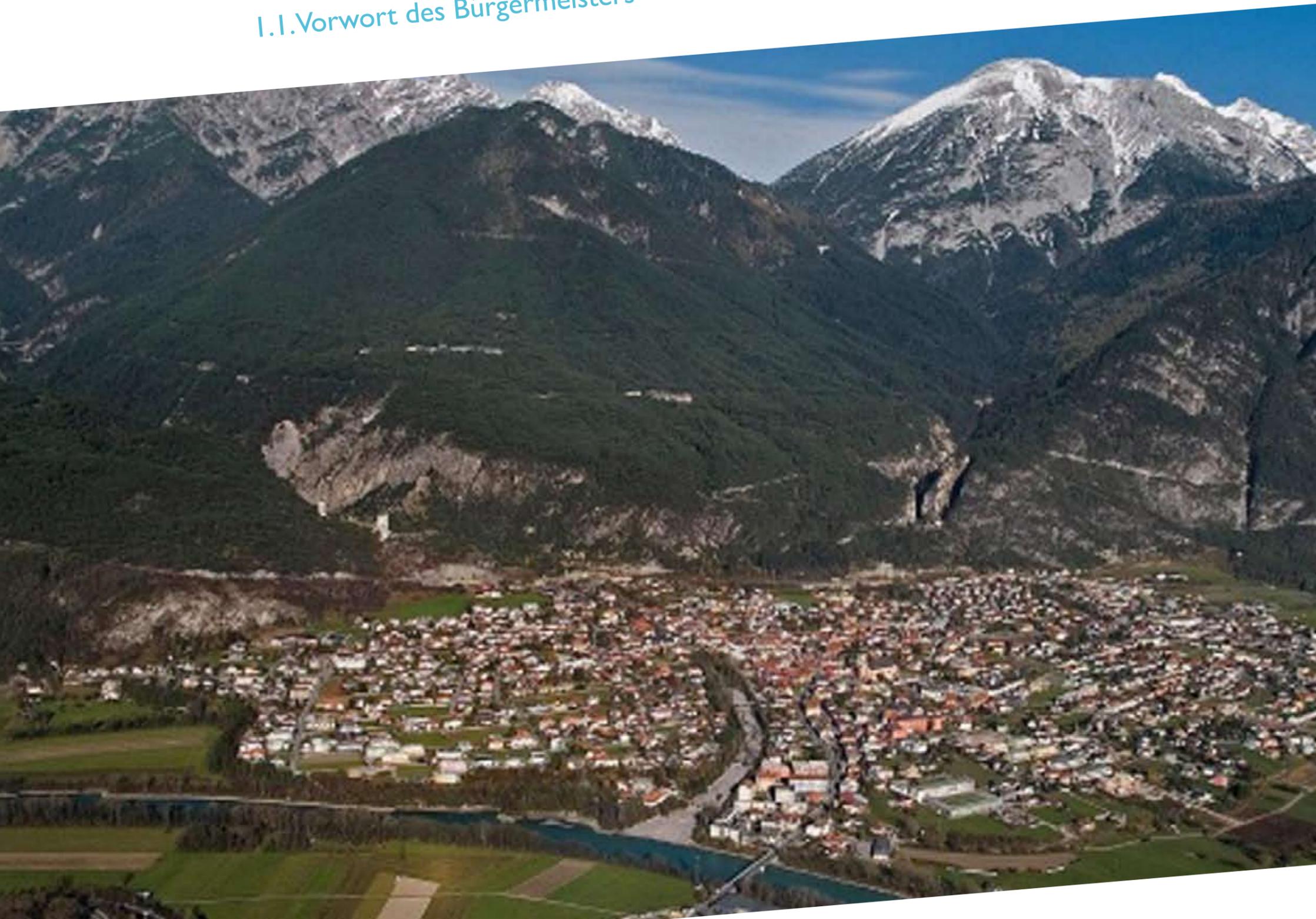


INHALTSVERZEICHNIS

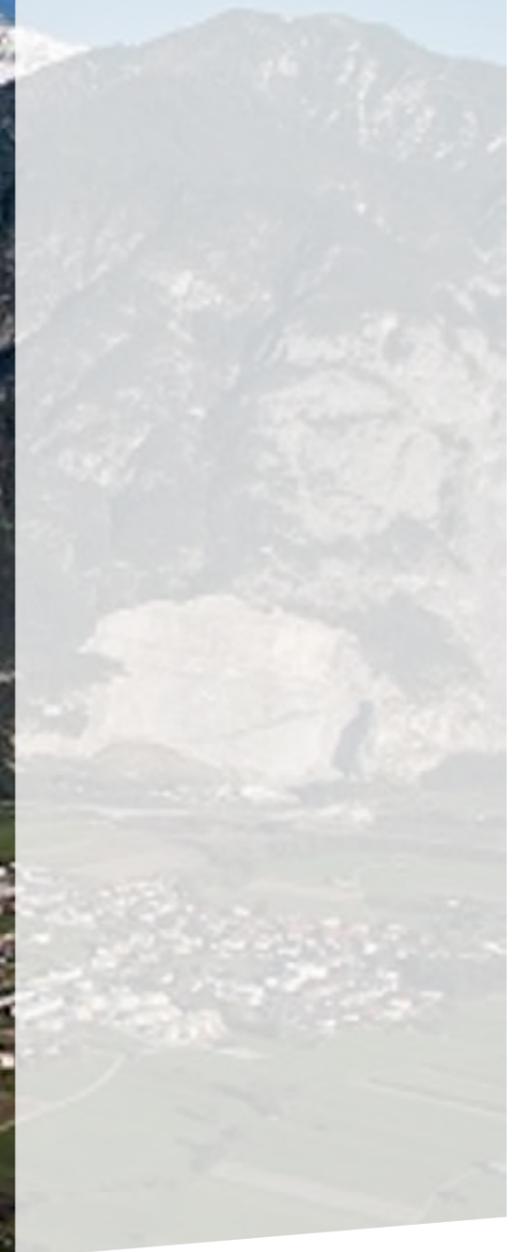
I. Prolog	5
I.1. Vorwort des Bürgermeisters	5
2. Aufgaben und Rahmenbedingungen	6
2.1. Aufgabenstellung und Bearbeitungsprozess	6
2.2. Untersuchungsrahmen	12
3. Prozessbegleitung	14
3.1. Parameter für den Dialogprozess	16
4. Mobilität in Zirl - die Ausgangssituation	22
4.1. Verkehrliche und räumliche Rahmenbedingungen	24
4.2. Alltagsmobilität der Zirlerinnen und Zirler	26
4.3. Jugendmobilität	30
4.4. Umfrage Seniorinnen und Senioren	32
4.5. Dialogkarten	34
5. Verkehrspolitische Zielsetzungen	36
5.1. Erwartungshaltung der Bevölkerung	38
5.2. Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Tirol	40
5.3. Zielsetzungen	42
5.4. Modal Split Mobilität	44
6. Handlungsfelder Mobilität	46
6.1. Vision 2050	46
6.2. Gesamtverkehr und Mobilitätsverhalten	50
6.3. Fußverkehr	60
6.4. Radverkehr	68
6.5. Öffentlicher Verkehr	80
6.6. Motorisierter Individualverkehr	88
6.7. Tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmen	102
7. Organisation und Steuerung Mobilität	98
7.1. Mobilitätsgruppe	100
7.2. Mobilitätsbeauftragte(r)	100
7.3. Mobilitätsbudget	101
7.4. Mobilität interdisziplinär denken	101
8. Begegnungszone Kirchstraße	110
8.1. Ist-Situation	112
8.2. Begegnungszonencheck und SWOT-Analyse	116
8.3. Begegnungszone Kirchstraße - Neugestaltung	118
8.4. Potentiale Öffentlicher Raum - Ortszentrum Zirl	126
9. Zusammenfassung und Ausblick	128
9.1. Zeitplan Handlungsempfehlungen	130

I. Prolog

I.1. Vorwort des Bürgermeisters



Text Bürgermeister



2. Aufgaben und Rahmenbedingungen

2.1. Aufgabenstellung und Bearbeitungsprozess

2.1.1. AUFTRAG

Gegenstand des vorliegenden Auftrags ist als Hauptteil die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Gemeinde Zirl sowie die Erstellung eines Vorentwurfs für die Begegnungszone Kirchstraße.

Beide Auftragsteile wurden als verschränktes Verfahren mit einer Prozessbegleitung (Projektmanagement, Kommunikation, Moderation und Beteiligung) verwoben, um damit der Möglichkeit der Teilhabe der Zirler Bevölkerung im Projektverlauf Rechnung zu tragen.

Ein umfassendes Mobilitätskonzept muss sich an den generellen Entwicklungszielen der Gemeinde orientieren und diese in der Umsetzung unterstützen. Zirl hat in den letzten Jahren mehrere Strategieprozesse mit BürgerInnenbeteiligung durchgeführt (z. B. Ortsleitbild 2011 bis 2020).

Aus dem Ortsleitbild 2011 bis 2020:

„Sicherstellung einer umweltfreundlichen Mobilität und Verkehrsberuhigung im Zentrum.

Den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern und dem öffentlichen Verkehr wird durch die Umsetzung moderner, innovativer Verkehrskonzepte erhöhter Stellenwert eingeräumt. Damit werden wirksame Anreize geschaffen, um den motorisierten Individualverkehr mittels attraktiver Alternativen bei voller Aufrechterhaltung der Mobilität zu reduzieren. Die Entflechtung und bessere Vernetzung der Verkehrsströme im Ortszentrum führt zu einer erträglichen Verteilung und nachhaltigen Beruhigung des Verkehrsgeschehens sowie zu einer fußgängerfreundlichen und verkehrssicheren Gemeinde.“

Beginnend mit einer umfassenden Recherche und Zusammenfassung aller strategischer Zielsetzungen, deren Aufbereitung und anschließender gemeinsamer Fokussierung, wurde die Basis für das Mobilitätskonzept gelegt.

Mobilitätskonzept (Hauptteil)

Die im Rahmen des Mobilitätskonzepts entwickelten Maßnahmen bilden die Grundlage, die Mobilität von Personen im Gemeindegebiet von Zirl und Ihren Zielorten in der Regel nachhaltig zu orientieren, d.h. nach ökonomisch wie auch ökologischen und sozialen Gesichtspunkten, zu organisieren. Das Konzept umfasst dabei sowohl langfristige verkehrliche und raumplanerische Strategien als auch, kurz- und mittelfristig umsetzbare, konkrete Maßnahmen.

Die Erarbeitung erfolgte dabei schrittweise, beginnend bei einer umfassenden Analyse der gegenwärtigen Situation, der Definition des Zielsystems (welche Ziele setzt sich die Gemeinde im Hinblick auf Mobilität und

Verkehr?) und der darauf aufbauenden Ableitung von Maßnahmen und Strategien zur Zielerreichung. Der gesamte Prozess soll bzw. muss mit den Betroffenen und den später an der Umsetzung beteiligten Personengruppen gemeinsam abgewickelt werden.

Begegnungszone Kirchstraße

Um die Akzeptanz einer Begegnungszone in der Bevölkerung zu erhöhen, wurde der Vorentwurfsplan behutsam unter Beteiligung der Bevölkerung anhand von Plänen, Modellen und Schaubildern erarbeitet.

Aufbau Prozessbegleitung

Die Prozessbegleitung für Zirl war in vier Ebenen angelegt. Als oberste Ebene die Steuerungsgruppe, als Austauschenebene mit dem Projektteam, als zweite Ebene die Arbeitsebene, in der vom Projektteam die Inhalte,

im Austausch mit den Ergebnissen der durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen für Zirlerinnen und Zirler, erarbeitet wurden. Die dritte Ebene als Kommunikationsebene, die über verschiedene Medien (Webpage, Zeitungsartikel, Einladungen, Interviews etc.) die Information über das Mobilitätskonzept nach Außen trägt. Als vierte Ebene, die Ergebnisebene, die als Ziel das fertige Mobilitätskonzept und den Vorentwurf der Begegnungszone Kirchstraße in der vorliegenden Broschüre hat. Nähere Details zur Prozessbegleitung sind im Kapitel 3 angeführt.



source: Stephan Tischler



Foto: © Stephan Tischler

2.1.2. PROJEKT BETEILIGTE

Da für die Erstellung des Mobilitätskonzepts und des Vorentwurfs für die Begegnungszone Kirchstraße samt Prozessbegleitung umfassende fachliche Kompetenzen gefragt waren, wurde der Auftrag durch eine Bieter*innengemeinschaft unter der Federführung von FXA ursula faix architecture abgewickelt.

Das Team setzte sich wie folgt zusammen:

Mobilitätskonzept mit Bürger*innenbeteiligung
DI Dr. Stephan Tischler (Selbständiger Ziviltechniker
Stephan Tischler Smart Planning)

Vorentwurf Begegnungszone Kirchstraße mit
Bürger*innenbeteiligung
Arch. DI Ursula Faix, Architektin und Ziviltechnikerin.

Prozessbegleitung
Büro Linder-Sommer (Mag.a Krista Sommer und
Anders Linder) Kommunikationsexpert*innen und
Prozessbegleiter*innen,
Prozessbegleitung Hauptteil ab 10-2018

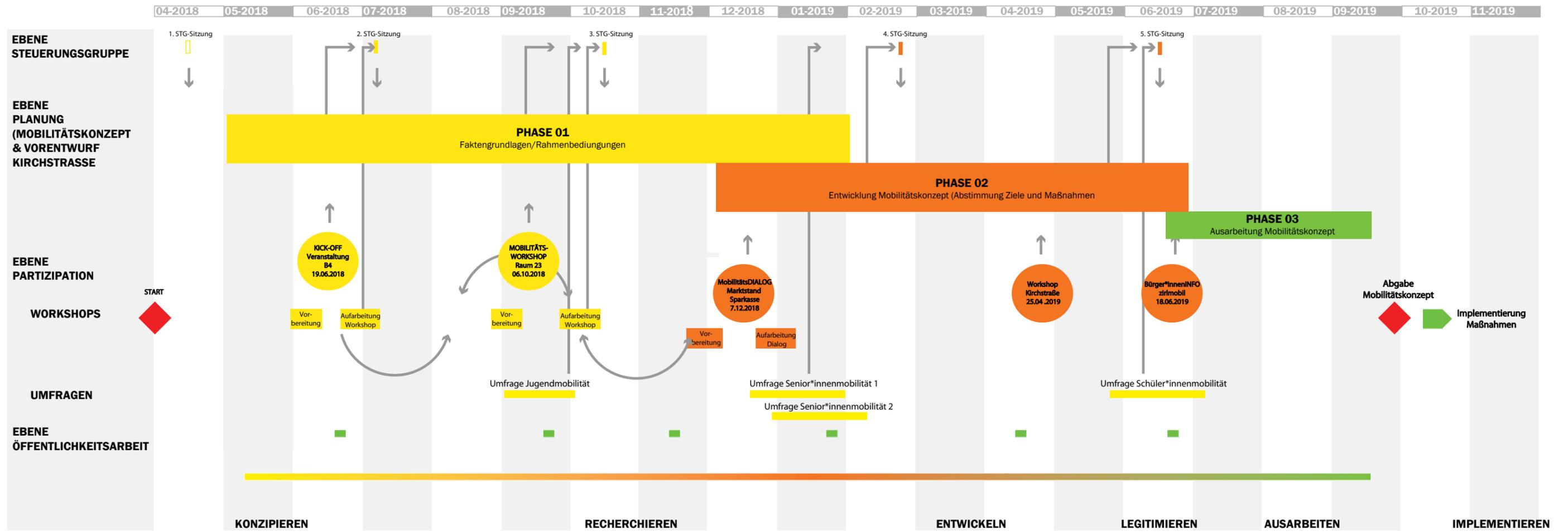
Georg Mahnke, Prozessbegleiter
Prozessbegleitung Anfangsphase bis 10-2018

2.1.3. PROJEKTABLAUF

Das Projekt war als verschränktes Verfahren zwischen Planung und Prozessbegleitung konzipiert, der einen direkten und interaktiven Austausch zwischen Planungsteam und Prozessbegleitung ermöglicht. Das Planungsteam war damit auch Teil der Prozessbegleitung, wertete die bei den Veranstaltung gewonnenen Erkenntnisse und Inputs aus und ließ sie in die Planung einfließen.

Auf der nächsten Seite sind in der vertikalen Ebene die unterschiedlichen Ebenen der Prozessbegleitung, die schon unter Punkt 2.1.1. kurz beschrieben wurden, in einer Grafik dargestellt. Auf der horizontalen Zeitachse sind die Meilensteine, Veranstaltungen und Projektphasen dargestellt, die, je nach dem welcher Ebene sie zuzuordnen sind, in einer bestimmten Höhe der vertikalen Achse zum Liegen kommen.

Insgesamt dauerte der Prozess von der ersten Besprechung bis zur Übergabe des Mobilitätskonzepts rund eineinhalb Jahre.



01. Prozessarchitektur, (Grafik: © FXA 2019)

2.2. Untersuchungsrahmen

2.2.1. RÄUMLICHE ABGRENZUNG

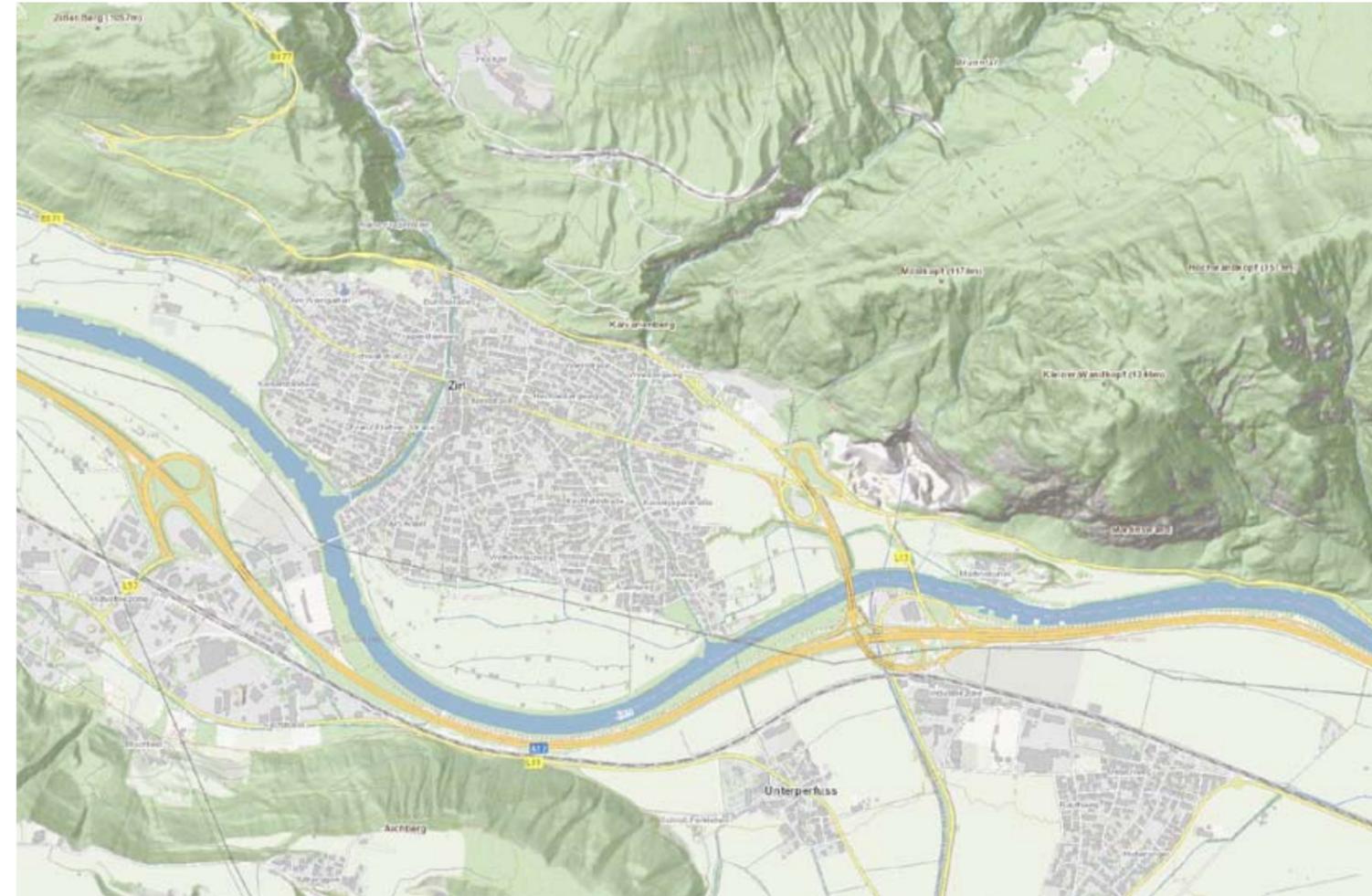
Das vorliegende Mobilitätskonzept wurde vorrangig für das Gebiet und vor allem für die Bewohner*innen der Marktgemeinde Zirl erstellt, nimmt jedoch auch Bezug auf das für Zirl relevante Umland.

Der räumliche Umfang der Bearbeitung umfasste daher nicht nur das direkte Gemeindegebiet, sondern bezog auch die umliegenden Gemeinden in der Inntalfurche und insbesondere die nahegelegene Landeshauptstadt Innsbruck – sofern relevante Wirkungen gegeben sind – in die Analyse und Maßnahmenkonzeption mit ein.

2.2.2. INHALTLICHE ABGRENZUNG

Im Gegensatz zu Verkehr ist Mobilität ein viel weiter gefasster, jedoch gleichzeitig auch für die Öffentlichkeit schwieriger zu fassender Begriff. Mobilität entsteht aus den Bedürfnissen von Menschen, Standorte zu wechseln. Diese Bedürfnisse resultieren aus den sogenannten Daseinsgrundfunktionen, wie beispielsweise Bildung, Wohnen, Soziale Kontakte, Versorgung, Freizeit & Erholung etc. Da Gelegenheiten zur Befriedigung der Bedürfnisse wie Supermärkte, Ärzte, Wohnorte, Bildungseinrichtungen etc. nicht an einem einzigen Ort zu finden sind besteht das Erfordernis, mobil zu sein und Standorte zu wechseln. Wie diese Standortwechsel ausgeführt werden, hängt vielfach von Einstellungen, Gewohnheiten, aber auch von den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ab. Egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto – wird ein Standort gewechselt und bewegen sich Personen bzw. Güter, handelt es sich um Verkehr - auch als „realisierte Mobilität“ bezeichnet.

Die Abgrenzung der beiden Begriffe ist auch für das Verständnis des inhaltlichen Umfangs des vorliegenden Konzeptes maßgeblich. Im Gegensatz zu einem Verkehrskonzept ist es Aufgabe eines Mobilitätskonzeptes, die Mobilität innerhalb der Gemeinde zu analysieren und Maßnahmen zu konzipieren, um gewünschte Ziele wie beispielsweise die vermehrte Nutzung nicht-motorisierter Transportmöglichkeiten zu erreichen.



02. Karte Zirl -Tiroler Zentralraum (Quelle: www.tiris.gv.at)

3. Beteiligungsprozess



*„Das Gespräch
lebt nicht
von der Mitteilung,
sondern
von der Teilnahme.“*

Ernst Reinhardt (*1932), Dr. phil.,
Schweizer Publizist und Aphoristiker

3.1. Parameter für den DIALOGprozess

PROLOG

“Wenn ich was kenne kann ich leichter Vertrauen
Ein Projekt kann noch so gut sein, noch so positiv belegt
sein: wenn es keiner kennt hilft das nichts.”

UNSER ANSATZ ZUR BETEILIGUNG

- Klarheit über Rollen und Funktionen
- Kompakter Prozessverlauf (kein überladener Beteiligungsprozess)
- Fokus auf Information und Kommunikation (Bewusstseinsbildung)
- Information und Kommunikation in allen Phasen (Umsetzung)

Design – Das Auge isst mit

In der unüberschaubaren Anzahl von Projekten gehen die unter, die über keinen ausreichend großen visuellen Wiedererkennungswert verfügen. Unter dem Motto „Das Auge isst mit“ gewährleisten ein gängiger Projektname, ein grafisch einprägsames Projektlogo und visuelle Leitlinien für Präsentationen sowie Projektveröffentlichungen den einheitlichen optischen Projektauftritt.

Kommunikation – Durch Reden kommen Menschen zusammen

KOMMUNIKATION INTERN

- Die idealen Projektpartner*innen und Botschafter*innen sind Expert*innen für Mobilität für Zirl. Niemand weiß mehr darüber. Sie kennen ihre Botschaften. Sie vertreten ihre Botschaften. Sie

mögen ihr Projekt! Dafür brauchen sie einen guten Start und regelmäßige Informationen.

- Regelmäßige Projektbesprechungen

MASSNAHMEN INTERN

- Regelmäßige Treffen (Steuerungsgruppe, Projekt Teams etc.)
- Interner Bereich: Website

KOMMUNIKATION EXTERN

- Die Projektpartner*innen und Mitarbeiter*innen agieren als Botschafter*innen von zirl mobil. Sie tragen die Kernbotschaften in die Öffentlichkeit und platzieren sie wo immer das Projekt Thema ist.
- Die Bevölkerung wird frühzeitig in das Projekt miteinbezogen: Der DIALOG wird installiert. Zirler*innen werden regelmäßig in Zirl angesprochen und haben dort die Möglichkeit ihre Bedenken, Ängste, Wünsche und Ideen einzubringen (DIALOGKärtchen)

- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit informiert über zirl mobil und den Mehrwert des Projekts. Artikel in Zeitungen, Veranstaltungen und Informationsmaterialien an neuralgischen Orten geben den Bürger*innen die Möglichkeit sich zu informieren.
- Politiker*innen und Meinungsbildner*innen werden regelmäßig informiert und können so die Botschaften weitertragen und das Projekt positiv in den Köpfen der Bevölkerung verankern.

MASSNAHMEN EXTERN

- Website
- Newsletter
- Medienarbeit (Medienhintergrundgespräche, Pressekonferenzen, Pressetexte)

- In das Projekt integrierte Beteiligungsformate (Vor-Ort Dialog, InfoDIALOG, DIALOGKärtchen etc.)
- Dialog-Veranstaltungen und Workshops
- Fragebögen an alle Altersgruppen
- Plakate, Flyer, GehsteigINFO, etc.



Foto: © Büro Linder-Sommer

ZIELE

- Positive Wahrnehmung des Mobilitätskonzepts in der Bevölkerung
- Aktivierung der Bevölkerung zur Einbringung von Ideen und Vorschlägen
- Akzeptanz für Maßnahmen des Mobilitätskonzepts in der Bevölkerung durch Einbindung
- Langfristig: Verständnis für die generationenübergreifende Wirkung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

MASSNAHMEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE

- Management von Rollen, Funktionen und Aufgaben im Prozess (intern und extern)
- Ermöglichen und Pflegen des Informationsflusses aller Beteiligten und Betroffenen: Gemeindevertreter*innen, Gremien, Behörden und Bevölkerung. Dafür werden passende Formate für sämtliche Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Erwachsenen, Senior*innen) entworfen und angewendet.
- Begleitung, Information und Abstimmung mit der Steuerungsgruppe
- Detailkonzeption & Abstimmung Prozessdesign in enger Zusammenarbeit mit den Projektpartner*innen und Auftraggebenden
- Regelmäßige Abstimmung mit den Projektpartner*innen und Auftraggebenden zur Unterstützung bei der Qualitäts- und Ergebnissicherung
- Regelmäßige Information, Vorbereitung und Einbindung sämtlicher Beteiligten und Beteiligten je nach Bedarf

- Inhaltliche und methodische Vorbereitung der Workshops und Großveranstaltungen zum Informationsdialog
- Moderation der Workshops und Großveranstaltungen
- Dokumentation der Ergebnisse, Begleitung und Unterstützung bei der Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes
- Je nach Bedarf und Projektstand Aufbereitung des Projektstandes und der Ergebnisse für die Website und Öffentlichkeitsarbeit

„Koordination der Kommunikationsaktivitäten / Öffentlichkeitsarbeit“ ist die Spange über sämtlichen Kommunikations-Aktivitäten

Eine strukturierte und regelmäßige Arbeit mit der Steuerungsgruppe ermöglicht gute und effektive Kommunikation. Wenn die Mitglieder wissen, „wann“ sie „was“ zu tun haben, wird die Kommunikationsarbeit für zirl mobil planbar. Die Mitglieder übernehmen mit Ihrer Aufgabe in der Kommunikationsgruppe auch eine Verantwortung. Wenn die Gruppe sich dann noch regelmäßig trifft und extern begleitet wird entsteht ein konstruktives Arbeitsklima.

Gemeinsam planen wir besser: Beteiligung – der Weg zur Akzeptanz

Die Tendenz, Projekte, von Anfang an, zu bekämpfen steigt. Betroffene fühlen sich zu wenig informiert, verstehen die Notwendigkeit der Projekte nicht oder sehen persönliche Nachteile darin. Aber warum ist das so? Weil meist die Information nicht rechtzeitig, die Transparenz nur im Ansatz und die Beteiligung keine echte ist.

Für die Akzeptanz des Mobilitätskonzeptes ist es deshalb wichtig, dass die Bedürfnisse und Anliegen, aber auch die Kritik von den Betroffenen rechtzeitig abgeholt werden. Die Erwartungshaltungen werden deshalb so früh wie möglich angesprochen, Klarheit über den Verhandlungsspielraum geschaffen und die richtigen Formate gewählt.

Wenn eine Beteiligung funktioniert, heißt das nicht, dass alle mit den Projektzielen einverstanden sind, aber sie können sie besser verstehen und so im besten Fall akzeptieren.

Für die konkrete Planung des Beteiligungsprozesses brauchen wir viele Informationen, Gespräche und Details. Wir müssen auch die Schwingungen kennen. Erst dann können wir auf Basis sämtlicher Informationen ein seriöses Detailkonzept und Maßnahmenpaket erstellen. Ein regelmäßiger Dialog mit den Zirl*innen ist deshalb wichtiger Bestandteil des Prozesses.



03. Mobilitätsdialog Foto © Büro Linder-Sommer

KOMMUNIKATIONSMASSNAHMEN BÜRO LINDER-SOMMER

- Einladung zur Auftaktveranstaltung Frühjahr 2018
- Auftaktveranstaltung

Persönliche DIALOGE und Feedback

- Regelmäßig Gespräche mit der Bevölkerung vor Ort
 - Verteilung von mobilitätsKEKSEN
 - Teilnahme an Steuerungsgruppentreffen
 - Treffen mit Vertreter*innen der Seniorenbund und Pensionistenverband
 - Abstimmungsgespräche proBIKE
 - Regelmäßige Abstimmung mit Bürgermeister
 - Regelmäßige Gespräche mit den Wirtschaftstreibenden
 - Regelmäßige Verteilung von DIALOGkarten und Flyern, Konzepte / Planung Werbung
 - Website gesamte Projektlaufzeit
 - KonzeptionDIALOGKarten
 - Konzeption und Text Einschaltung SchaufeZter
 - Pressekonferenz und Presstext, Jänner 2019
 - Erstellung Fragebögen / Senior*innen und Schüler*innen
 - Plakataktion Mobilitätskonzept, Frühjahr 2019
 - Plakataktion Bürger*innenINFO
 - Verteilung mobilitätsKEKSE
 - Verteilung mobilitätsTASCHEN
 - Gehsteiginfo zum Bürger*innenINFO
- Schriftliches Feedback mittels Fragebögen und Mails
- 625 DIALOGkarten
 - 150 Rückmeldungen Online-Fragebogen NMS
 - 200 Fragebögen Senior*innen
 - 300 Fragebögen Schüler*innen VS
 - Mails via Kontaktformular der Website

DIALOGVeranstaltungen

- mobilitätsDIALOG
- Workshop Kirchstraße
- Teilnahme Veranstaltung Senior*innen
- Exkursion St. Johann
- Bürger*innenINFO - Informationsveranstaltung

TIMELINE 2018

Oktober:

- Treffen Bürgermeister 2x
- Teilnahme Steuerungsgruppe
- Treffen Projektübergabe

November:

- Konzeption Beteiligungsprozess
- Vor Ort Dialog mit Bewohner*innen 3x
- Treffen Frau Tibeth - Pensionistenverband
- Treffen Herr Pensl - Seniorenbund

Dezember:

- Konzeption, Erstellung und Übergabe Fragebögen Pensionisten
- Treffen Frau Tibeth - Pensionistenverband
- Treffen Herr Pensl - Seniorenbund
- mobilitätsDIALOG
- Verteilung mobilitätsKEKSE und DIALOGKarten, vor Ort Dialog
- SchaufenZter Text und Inserat



04. Bürger*inneninfo, Foto: © Büro Linder-Sommer

2019

Jänner:

- Verteilung mobilitätsKEKSE und DIALOGKarten, vor Ort Dialog 3x
- Pressekonferenz
- Treffen Herr Pensl - Seniorenbund

Februar:

- Treffen Bürgermeister 2x
- Verteilung mobilitätsKEKSE und DIALOGKarten, vor Ort Dialog 2x
- Vorstellung Projekt bei Veranstaltung - Seniorenbund
- Plakate Abklärung
- Steuerungsgruppe

März

- Verteilung DIALOGKarten, vor Ort Dialog 2x
- Newsletter
- Gespräche Wirtschaft 2x

April

- Vorstellung Projekt Vereinsobleute
- Plakate Abklärung und Übergabe
- Verteilung DIALOGKarten, vor Ort Dialog 3x
- Abstimmung und Planung Workshop Kirchstraße
- Verteilung Einladung Workshop Kirchstraße, vor Ort Dialog 2x

- Moderation Workshop Kirchstraße
- Abstimmung Frau Gaspari B4
- Übergabe Fragebögen VS

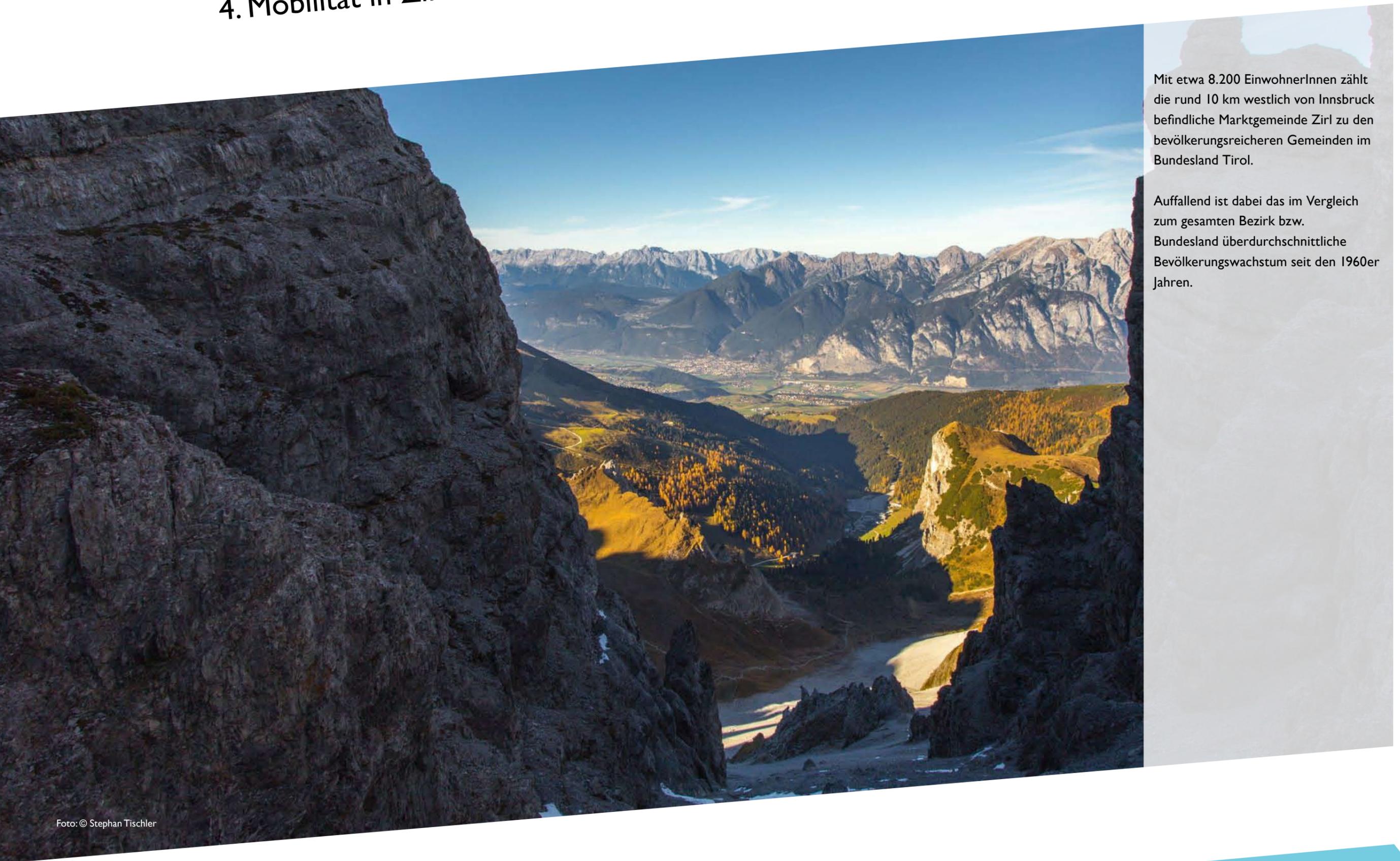
Mai

- Vorstellung Projekt Herr Rasinger
- Abstimmung Frau Gaspari B4
- Planung und Begleitung Exkursion St. Johann
- Newsletter
- Konzeption Marketing Tools für Bürger*innenINFO

Juni

- Planung und Konzeption Bürger*innenINFO
- Abstimmung Referierende Bürger*innenINFO
- Verteilung Einladung und Taschen Bürger*innenINFO, vor Ort Dialog 4x
- Abstimmung Frau Gaspari B4 2x
- Steuerungsgruppe
- SchaufenZter Text und Inserat
- Newsletter
- Moderation Bürger*innenINFO

4. Mobilität in Zirl - die Ausgangssituation



Mit etwa 8.200 EinwohnerInnen zählt die rund 10 km westlich von Innsbruck befindliche Marktgemeinde Zirl zu den bevölkerungsreicheren Gemeinden im Bundesland Tirol.

Auffallend ist dabei das im Vergleich zum gesamten Bezirk bzw. Bundesland überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum seit den 1960er Jahren.

4.1. Verkehrliche und räumliche Rahmenbedingungen

Modal Split

Zirl ist, als Umlandgemeinde der Landeshauptstadt Innsbruck, wie viele andere Gemeinden in Österreich, in ähnlicher Lage, seit Jahrzehnten von einer stetigen, auf den PKW ausgerichteten, Umstrukturierung der Raumnutzung geprägt. Der steigende Motorisierungsgrad führte zu einem enormen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV), während die Fußverkehrsleistung absolut und relativ seine frühere hohe Bedeutung verlor.

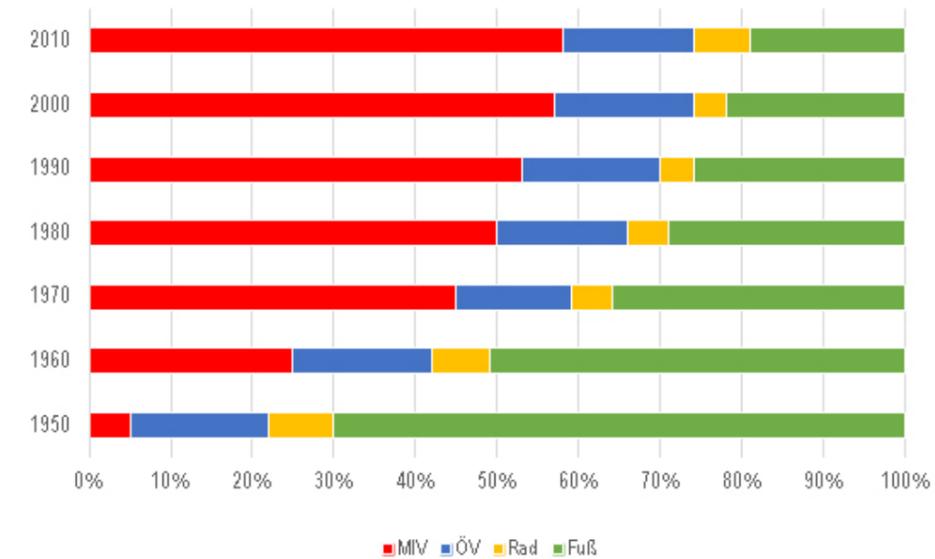
Zahlen des Umweltbundesamtes zum Modal Split sind dabei auch auf die Marktgemeinde Zirl übertragbar: wurden 1950 noch rund zwei Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt, reduzierte sich bis zum Jahr 2010 der Anteil auf unter 20%.

Mussten längere Wege zurückgelegt werden, wurden diese in den 1950er Jahren noch zum überwiegenden Teil mit dem öffentlichen Verkehr – allen voran der Bahn – erledigt.

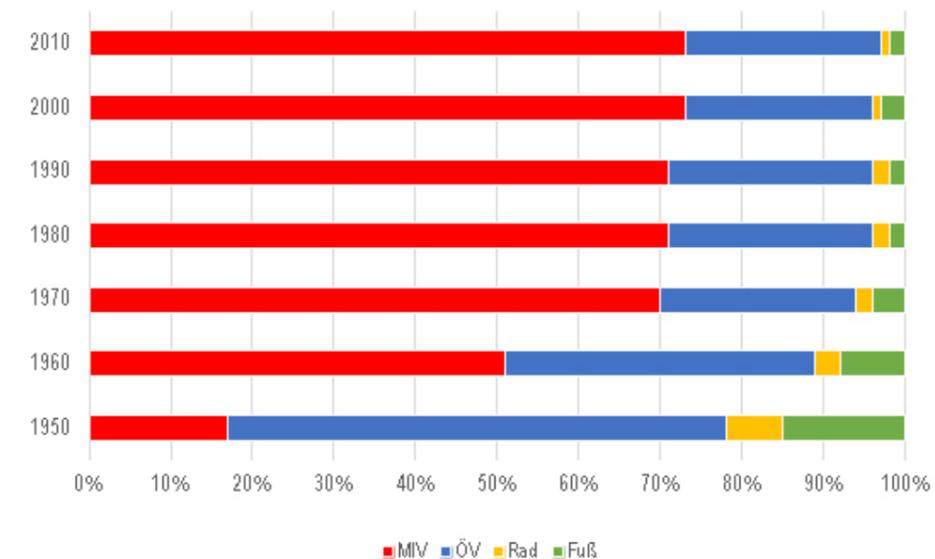
Mit dem steigenden Motorisierungsgrad in den folgenden zwei Jahrzehnten änderte sich dieser Wert schlagartig, sodass seit den 1970er Jahren mehr als 70% aller Personenkilometer mit dem PKW zurückgelegt

werden.

Diese verstärkte Nutzung motorisierter Verkehrsmittel bewirkte eine rasante Zunahme der zurückgelegten Distanzen und dadurch eine schleichende, wenngleich stetige, Umstrukturierung der räumlichen Nutzung: der Einzelhandel in den Orten wurde zugunsten größerer Agglomerationen von Einkaufsmöglichkeiten an zentralen Orten – allen voran Innsbruck – ersetzt. Selbiges gilt für weitere Einrichtungen der Daseinsgrundversorgung – von Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen bis zur öffentlichen Verwaltung, dem Postwesen und vermehrt auch sozialen Einrichtungen.



05. Modal-Split Verkehrsmittelwahl nach Wegen in Österreich 1950 - 2010 (Quelle: Umweltbundesamt, Wien 2015)



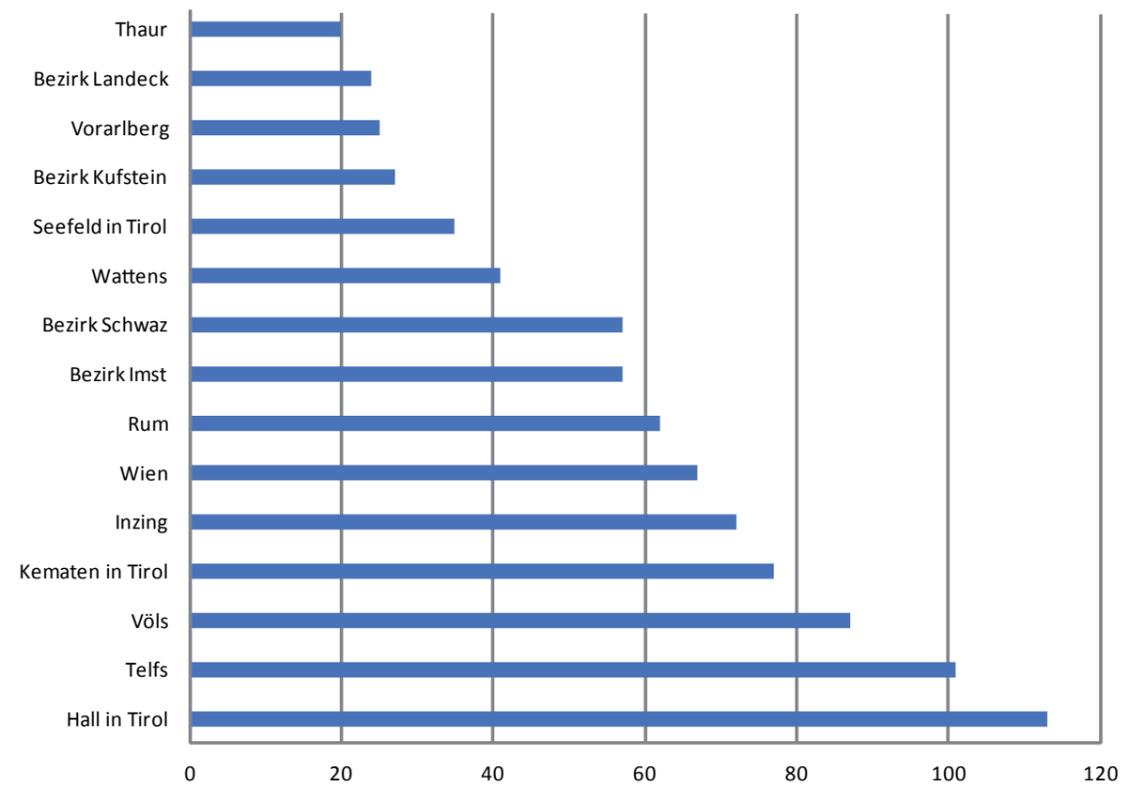
06.. Modal-Split Verkehrsmittelwahl nach Personenkilometern in Österreich 1950 - 2010 (Quelle: Umweltbundesamt, Wien 2015)

4.2. Alltagsmobilität der Zirlerinnen und Zirler

Auspendlerinnen und Auspendler

Um mehr über die alltäglichen Wege der Zirler Bevölkerung zu erfahren, führte das Projektteam Anfang Oktober 2018 Workshops sowie mehrere Umfragen und Interviews durch. Bei der Wahl der Ziele zur Ausübung der sogenannten Daseinsgrundfunktionen, wie Arbeiten, Bildung, aber auch Versorgen, wird durch die Lage unmittelbar westlich der Landeshauptstadt dominant beeinflusst.

Rund 76% der Zirler Erwerbstätigen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz täglich aus der Gemeinde aus („Auspendler“), der überwiegende Teil davon – rund 2000 – nach Innsbruck. Erst weit dahinter folgen weitere Gemeinde des Inntales:



07. Auspendlerinnen und Auspendler mit Wohnsitz Zirl – Zielorte ohne Innsbruck (Quelle: Statistik Austria, Gemeindestatistik Zirl, 2018)

Workshop zur Erfassung der Alltagsmobilität

Im Zuge eines Workshops wurde Anfang Oktober 2018 die Alltagsmobilität detailliert untersucht. Neben der Verortung von Quell- und Zielorten wurden dabei auch Angaben zum gewählten Verkehrsmittel, der Zeitdauer und auch identifizierten Problemstellen diskutiert und schematisch auf Plänen aufgezeichnet.



08. Ausgefüllte Karte einer Gruppe beim Workshop Alltagsmobilität (Quelle: Foto © Stephan Tischler)



09. Ausgefüllte Karte einer Gruppe beim Workshop Alltagsmobilität (Quelle: Foto © Stephan Tischler)

Durch die Überlagerung der unterschiedlichen Darstellungen konnte ein erster guter Eindruck zum tatsächlichen Mobilitätsverhalten im Alltag sowie Verbesserungspotentialen für die Gruppe der Erwerbstätigen gewonnen werden. Die auf der nächsten Seite aufgelisteten Punkte wurden als Anregungen, Wünsche, wie auch Problemstellen, besonders häufig genannt.

Anregungen, Wünsche und Problemstellen, die im Workshop am häufigsten genannt wurden:

- Familien mit Kindern sind oft auf den PKW angewiesen (Hol- und Bringverkehr zu Musikschule, Sportverein, Einkaufen etc.)
- Vorgaben für Arbeitsmaterial im Unterricht oft sehr speziell, sodass Besorgungen in Geschäften außerhalb des Ortes erfolgen muss.
- Fahrten zum Recyclinghof brauchen immer ein Auto
- Überqueren der Kirchstraße für Fußgänger*innen trotz Begegnungszone sehr gefährlich da hohe Geschwindigkeiten und geringe Sichtweiten
- Teils beengte Platzverhältnisse an Bushaltestellen
- Schutzwege besser platzieren
- Hol- und Bringverkehr großes Gefahrenpotential für Schulkinder
- Lärmbelastung durch B177 Seefelder Straße
- Kaum Durchgängigkeit bei Ost-Westverbindungen für Fußgänger*innen („Durchgang verboten“), dadurch große Umwege erforderlich
- Gefährliche und unattraktive Innquerung bei Bahnhofstraße für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Bushaltestelle “Schwarzer Adler” derzeit mit hohem Gefährdungspotential für Fahrgäste, die Richtung Sportplatzweg weitergehen
- Spurrillen in der Fahrbahnoberfläche sind Gefahrenquellen für Radfahrer*innen bzw. unangenehm bei Regen auch für Fußgänger*innen

4.3. Jugendmobilität

Ausgangssituation

Als Marktgemeinde verfügt Zirl über mehrere Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche. Für das Mobilitätskonzept in Zirl sind die alltäglichen Erfahrungen der Jugendlichen auf dem Weg zur Schule, Berufsschule, Ausbildungsstätte, Arbeit und in der Freizeit ein wichtiger Baustein im Rahmen der Erhebung des Ist-Zustandes.

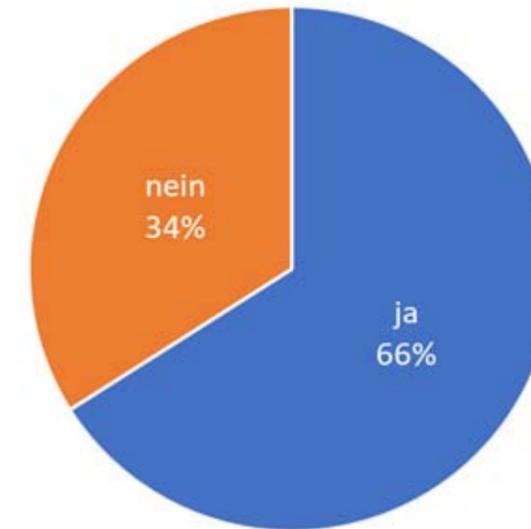
Umfrage Jugendmobilität

Daher wurde im Herbst 2018 eine, vom damaligen Kommunikationsexperten des Bearbeitungsteams, Georg Mahnke, erstellte Umfrage über die Neue Mittelschule Zirl durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten und auch die persönlichen Einstellungen der meist 13-15jährigen Schüler*innen zu erheben. Die Erhebung erfolgte mittels eines online auszufüllenden Fragenkataloges, dieser wurde von 127 Schülerinnen und Schülern ausgefüllt.

Ergebnisse

Wie bei Jugendlichen üblich, dominieren sowohl beim Schulweg, als auch bei den übrigen Wegezwecken, aktive Mobilitätsformen die räumliche Fortbewegung. Interessant sind die bei dieser Umfrage deutlich sichtbaren Unterschiede zwischen der Dominanz des „Zufußgehens“ im Winterhalbjahr und des „Radfahrens“ im Sommerhalbjahr. Auffallend ist auch der für diese Altersklasse durchaus hohe Wert an Bring- und Holfahrten zur Schule.

In einer der letzten Frage konnten von den Jugendlichen auch Wünsche an die verantwortliche Politik abgegeben werden. Dabei zeigte sich ein Überwiegen von fahrradbezogenen Kommentaren wie auf der nächsten Seite angeführt.



13. Umfrage Jugendmobilität - "Wenn ich 18 Jahre alt bin mache ich sofort den Führerschein..."

Wünsche an die Politik:

- Mehr Fahrradstellplätze beim Schwimmbad
- Mehr Radwege
- Bessere und sicherere Straßen für den Radverkehr
- Weniger Autos und mehr Radverkehr

4.4. Umfrage Mobilität Seniorinnen und Senioren

Methodik

Neben den Jugendlichen wurde auch gezielt die Gruppe der Seniorinnen und Senioren um ihre Bedürfnisse, Wünsche und Anregungen rund um das Thema Mobilität und Verkehr in Zirl befragt. Das methodische Vorgehen basierte auf Einzelinterviews, beispielsweise im Rahmen von Veranstaltungen, ebenso wie auf der Auswertung von speziellen Fragebögen.

Dadurch konnten nicht nur die derzeitigen Probleme aus Sicht der älteren Bevölkerungsgruppen analysiert werden, sondern auch Wünsche und Lösungsvorschläge aufgenommen werden. Für das bessere Verständnis waren darüber hinaus die, teils sehr detailliert, skizzierten Angaben zur Alltagsmobilität hilfreich. Diese erlaubten nicht nur Rückschlüsse über die gewählten Routen und Verkehrsmittel, sondern waren auch hinsichtlich der Ziele der Seniorinnen und Senioren aufschlussreich.

Ergebnisse

Generell werden zu hohe Geschwindigkeiten der PKWs, laute einspurige Fahrzeuge in der Nacht sowie die schlechte Bedienqualität im öffentlichen Verkehr an den Wochenenden angeführt.

Wesentliche Verbesserungspunkte aus Sicht der Zirler Seniorinnen und Senioren sind dabei:

- Gehsteigkanten absenken
- Zu hohes Verkehrsaufkommen in der Auergasse
- Behindertenparkplätze nicht ausreichend, insbesondere im Bereich der Kirche, Sparkasse und der Kirchstraße
- Kein Gehsteig und fehlende Beleuchtung am Weg zum Recyclinghof



4.5. Dialogkarten

Methodik

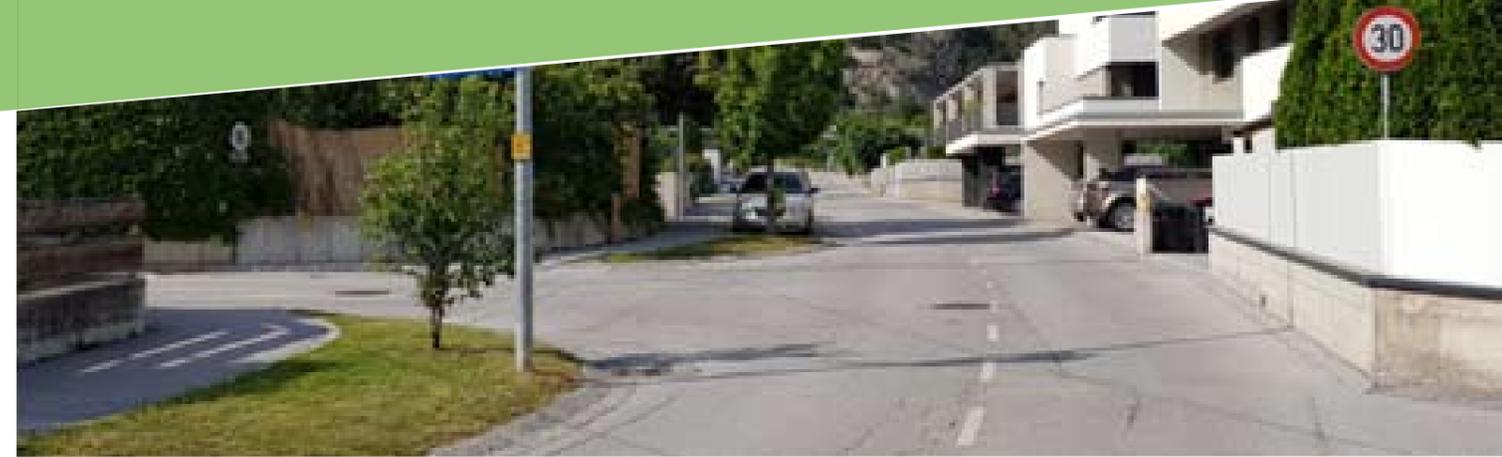
Mit, bis Redaktionsschluss, rund 200 Rückmeldungen war die Beteiligung am Prozess mittels Dialogkarten äußerst erfolgreich. Die Statements reichten dabei von philosophischen Auseinandersetzungen zum Thema Mobilität im Allgemeinen wie:

„Ein Fußgänger ist ein glücklicher Autofahrer, der einen Parkplatz gefunden hat“

über Beschwerden zu aktuellen Situationen

„*Laufend werden Katzen überfahren*“

bis zu vielen – oft mehr oder weniger konkreten - Anregungen und Wünschen, die auf der nächsten Seite zusammengefasst sind.



16. Bestandssituation Kaiserjägerstraße auf Höhe Schützenweg, Juni 2019 (Foto: © Stephan Tischler)

Anregungen, Wünsche und Problemstellen, die, bei der Umfrage mit Dialogkarten, am häufigsten genannt wurden:

- Lärmschutz: neben der Nordumfahrung wird vielfach der Lärm von der nahe gelegenen A12 Inntalautobahn, aber auch nächtliche Zweirad- und Traktorfahrten als äußerst störend empfunden.
- Kirchstraße: generell besteht große Unzufriedenheit mit der bestehenden Situation der Begegnungszone. Die Wünsche und Ideen zur Verbesserung reichen von breiteren Gehsteigen, Aufhebung der Einbahn und damit Befahrbarkeit in beiden Fahrtrichtungen bis hin zu einer Fußgängerzone.
- Kaiserjägerstraße: während des Dialogprozesses wurde das Bearbeitungsteam von Anrainerinnen und Anrainern mehrmals auf die für sie untragbare Situation in der Kaiserjägerstraße hingewiesen. Gefordert werden ein beidseitiger Gehsteig, das Markieren der Rechtsregel, die Entfernung der Fahrstreifenmarkierung und eine Verlegung des Durchzugverkehrs in die Innstraße und den Sportplatzweg
- Geschwindigkeit: viele Zirlerinnen und Zirler äußern als Wünsche die Senkung der Geschwindigkeit durch flächendeckendes Tempo 30 bzw. 40 sowie verstärkte Geschwindigkeitskontrollen.
- Öffentlicher Verkehr: neben einer Neuregelung zum Dorfbus wird großer Bedarf an einer attraktiveren Erreichbarkeit des noch barrierefrei umzubauenden Bahnhofes gesehen. Attraktivere Busverbindungen insbesondere an den Wochenenden sowie während der Abendstunden wurden ebenso gefordert, wie eine Optimierung der Verbindung Richtung Westen (Telfs) und Norden (Seefeldler Plateau).
- Westanbindung: mehrmals genannte wurde der Wunsch nach einer Umfahrung des Ortes im Westen bzw. einer dadurch entstehenden neuen Nord-Süd-Achse mit direkter Anbindung an die A12 Anschlussstelle Zirl West.
- Auergasse: neben der Kaiserjägerstraße wurde mehrfach auch eine Entlastung der Auergasse vom Durchzugsverkehr gefordert.

5. Verkehrspolitische Zielsetzungen



Die Frage, welche Mobilitätsziele eine Gemeinde erreichen will, hat oberste Priorität und muss vor Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts geklärt sein. Nur so können sinnvolle Maßnahmen zur Erreichung der definierten Mobilitätsziele erarbeitet werden.

Die übergeordneten Ziele für die Marktgemeinde Zirl werden in diesem Kapitel erläutert.

5.1. Erwartungshaltung der Bevölkerung

Themenbereiche

Im Juni 2018 fand eine Bürger*innenversammlung in Zirl als Auftakt zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes statt. Neben der Erörterung der Zielsetzungen wurden dabei auch die zentralen Schwerpunkthemen,

die der Zirler Bevölkerung ein besonders Anliegen sind, analysiert. Die folgende Abbildung fasst die Antworten grafisch zusammen – je größer der Kreis, desto häufiger wurde der Themenkomplex genannt:



Die überwiegende Mehrheit der Rückmeldungen betrafen dabei Themenstellungen rund um die Lebensqualität, allen voran eine **Verringerung der Lärmemissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung des Ortszentrums**. Grundkonsens bestand auch darüber, aktive Mobilitätsformen, wie Fuß- und Radverkehr, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren.

Die Umsetzung dieser Zielsetzungen erfordert Maßnahmen, die über die Instrumente der „klassischen Verkehrsplanung“ hinausgehen. Die Motivierung der Verkehrsteilnehmenden zur Änderung ihres Verhaltens, hin zu einem effizienteren und ressourcenschonenden

Verkehr, mittels Information und Anreizen, ist die Aufgabe des sogenannten Mobilitätsmanagements. Dieses ist mittlerweile in vielen Bereichen gängige Praxis, beispielsweise in Betrieben, Verwaltungseinrichtungen, im Tourismus und vielfach auch in Gemeinden. Die klassischen Handlungsfelder sind im grünen Kasten zusammengefasst. Der Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements für die Marktgemeinde Zirl ergibt sich nicht nur in einer **gesteigerten Lebensqualität, weniger Emissionen und reduziertem Energieverbrauch**, sondern fördert auch die **lokale Wirtschaft, den sozialen Zusammenhalt** und letztlich auch die **Gesundheit der Einwohnerinnen und Einwohner**.

Handlungsfelder der Verkehrspolitik:

- Förderung der nicht-motorisierten Fortbewegungsarten wie das Zufußgehen und das Radfahren
- Stärkung der Möglichkeiten zur Daseinsvorsorge innerhalb der Gemeinde („Nahmobilität ermöglichen“)
- Steigerung des Anteils an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen
- Forcierung umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien
- Bewusstseinsbildung

Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements

- Gesteigerte Lebensqualität
- Weniger Emissionen
- Reduzierter Energieverbrauch
- Förderung der lokalen Wirtschaft
- Förderung des sozialen Zusammenhalts
- Gesundheit der Einwohnerinnen und Einwohner

18. Ergebnisse aus Bürgerversammlung Juni 2018 - Häufigkeit genannter Themenfelder (je größer der Kreis, desto öfters wurde das Thema genannt) Grafik © FXA, 2018

5.2. Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Tirol

Die Tiroler Landesregierung hat am 24. April 2012 eine Nachhaltigkeitsstrategie als Handlungsrahmen für eine zukunftsorientierte Landesentwicklung beschlossen. Den Kern der Umsetzung bilden dabei vor allem die Tiroler Gemeinden und Regionen, sodass auch der Marktgemeinde Zirl – mit über 8000 Einwohnern eine der größeren Gemeinden des Bundeslandes – eine besondere Rolle zukommt. Im Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität“ wurden dabei folgende Maßnahmen mit Bezug zum vorliegenden Mobilitätskonzept identifiziert:



Maßnahmen im Handlungsfeld “Nachhaltige Mobilität” der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Tirol :

- Ausrichtung der Verkehrsplanung auf das Ziel, öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehr zu fördern; eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und Wohngebieten kann beispielsweise durch Reduktion der Geschwindigkeit (angepasstes Geschwindigkeitsverhalten, Querungshilfen etc.) und der Reduktion der Trennwirkung von Straßen erreicht werden. Diese Maßnahmen tragen gleichzeitig auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
- Gewährleistung der Erreichbarkeit des Siedlungs- und Lebensraumes mit nachhaltigen Mobilitätsformen, insbesondere für ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Jugendliche
- Reduktion der Umweltauswirkungen bestehender Verkehrsträger sowie Verminderung von Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr
- Verkehrsvermeidung mit Hilfe kompakter, funktionsdurchmischter Siedlungs- und Gewerbestruktur
- Optimierung von Raumordnungsinstrumenten im Hinblick auf nachhaltige Mobilität (z. B. keine Baulandwidmung in verkehrstechnisch ungünstigen Lagen)
- Verbesserung der Kombinationsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsformen (im Umweltverbund) über intermodale Verkehrsplanung
- Förderung der Intermodalität, z. B. Park-and-ride, Bike-and-ride, Park-and-rail; andere Intermodalitätsverbesserungen (z. B. absperrbare Fahrradboxen an Bahnhöfen und moderne Radverleihsysteme)
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (z. B. durch attraktive Fußwegzugänge zu Haltestellen), Erhöhung der Verbraucherezufriedenheit im ÖV durch stärkere Einbindung der Fahrgäste (Stärkung des Prinzips der Partizipation)
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
- Entwicklung zu Anlaufstellen für Fragen zur Mobilität und Unterstützung der Bürger*innen bei der Planung des Verkehrsverhaltens

5.3. Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts Zirl

Zielsetzungen

Die im Zuge des Beteiligungsprozesses abgegebenen Rückmeldungen und Diskussionen lassen sich in den folgenden Anforderungskatalog an das Mobilitätskonzept zusammenfassen:

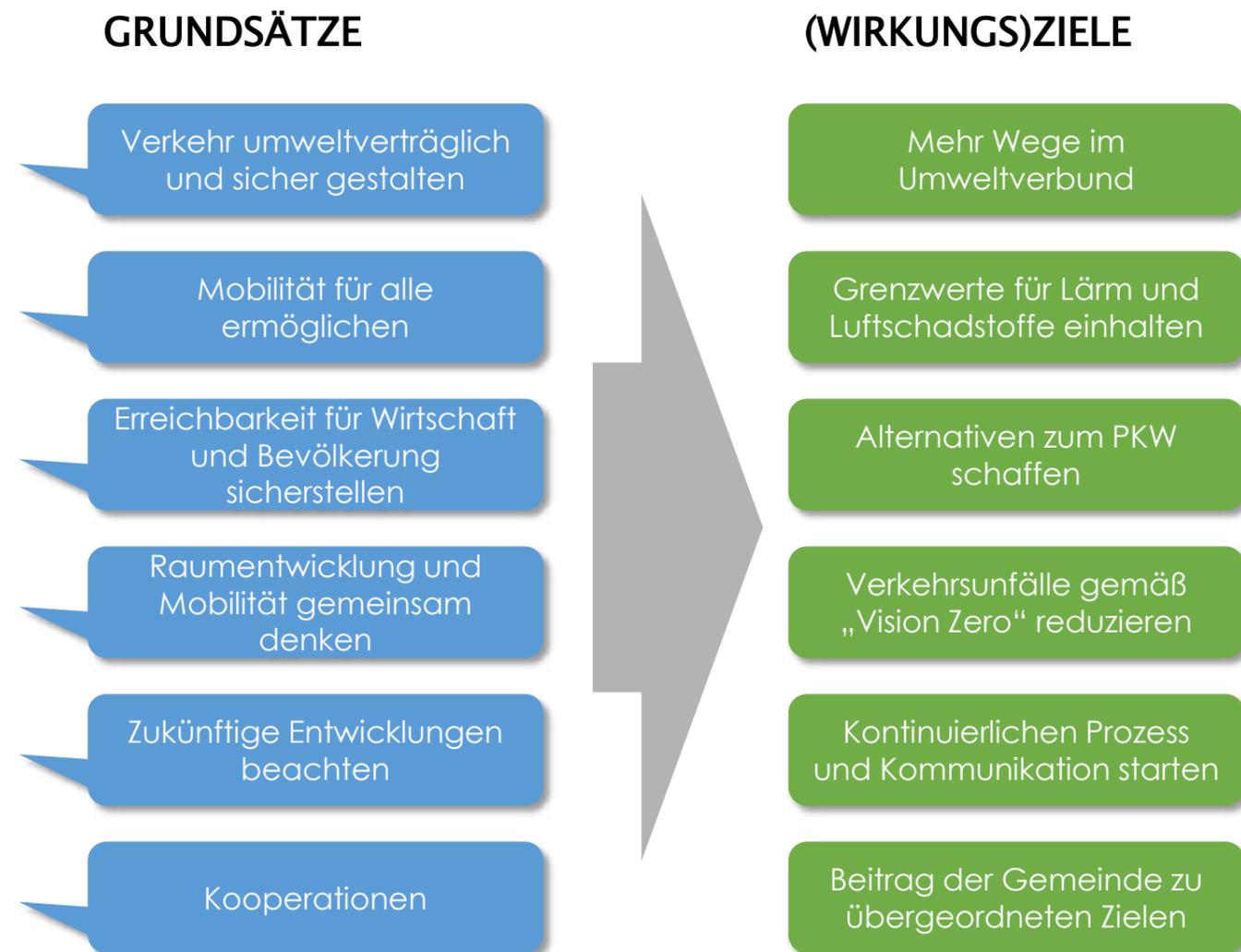


20. Grafik verkehrspolitische Zielsetzungen, Grafik: © Stephan Tischler

Grundsätze und Wirkungsziele

Die Umsetzung der Zielsetzungen mittels der in diesem Konzept enthaltenen Maßnahmen ist dabei als ein ständig zu aktualisierender, laufender Prozess zu verstehen.

Dabei ist zwischen Grundsätzen und Zielen zu unterscheiden. Letztere ermöglichen es, im Rahmen von Evaluierungen den Zielerreichungsgrad und somit die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen um ggf. Anpassungen vorzunehmen.



21. Grundsätze und Wirkungsziele des Mobilitätskonzeptes Zirl

5.4. Modal Split Mobilität

Ausgangssituation Zirl

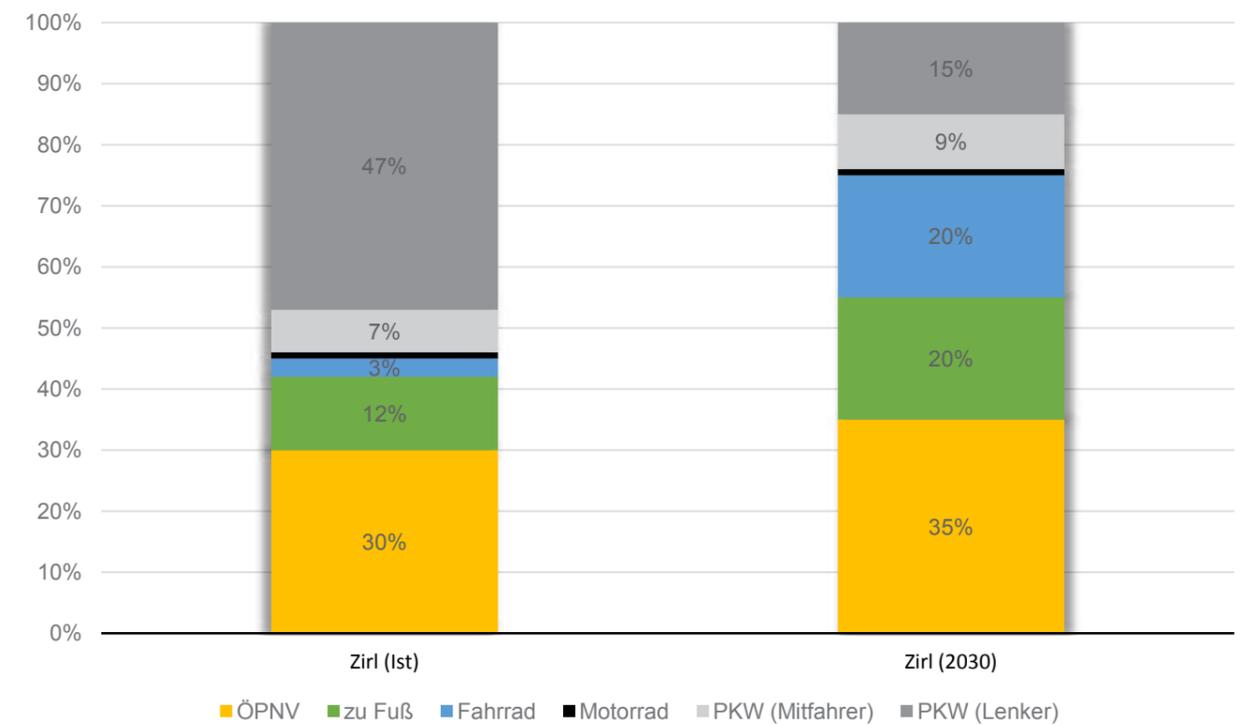
Die in vielen Strategien und Konzepten zum Thema Mobilität und Nachhaltigkeit medial aussagekräftigste Messlatte ist dabei jene des sogenannten Modal Splits, d.h. der Verkehrsmittelwahl. Im Zuge der Verkehrserhebung des Landes Tirol im Jahr 2011 wurden dabei rund 50% aller Fahrten von Zirlerinnen und Zirlern als PKW-Fahrer*innen absolviert, die Fahrten im sog. Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Radverkehr und zu Fuß gehen) lagen unter 50%. Zwar liegen bislang keine aktuelleren, gemeindebezogenen Daten seitens des Landes vor, nationale Erhebungen lassen jedoch vermuten, dass diese Werte auch 2019 noch größtenteils unverändert geblieben sind.

Das vorliegende Mobilitätskonzept setzt sich zum Ziel, binnen der kommenden 10 Jahre die im Umweltverbund zurückgelegten Weganteile auf knapp $\frac{3}{4}$ zu erhöhen und jene Wege, die als Fahrer*in mit dem PKW gefahren werden auf rund 25% zu reduzieren.

Diese ehrgeizige Zielsetzung ist nur durch eine kontinuierliche und kooperative Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen, wie dem Fuß- und Radverkehr sowie der Nahmobilität in der Gemeinde innerhalb der nächsten 10 Jahre erreichbar.

Nicht miteingerechnet sind dabei sich ändernde regionale, nationale wie globale Änderungen von Rahmenbedingungen (insbesondere rechtliche, wirtschaftliche oder technologische Aspekte etc.).

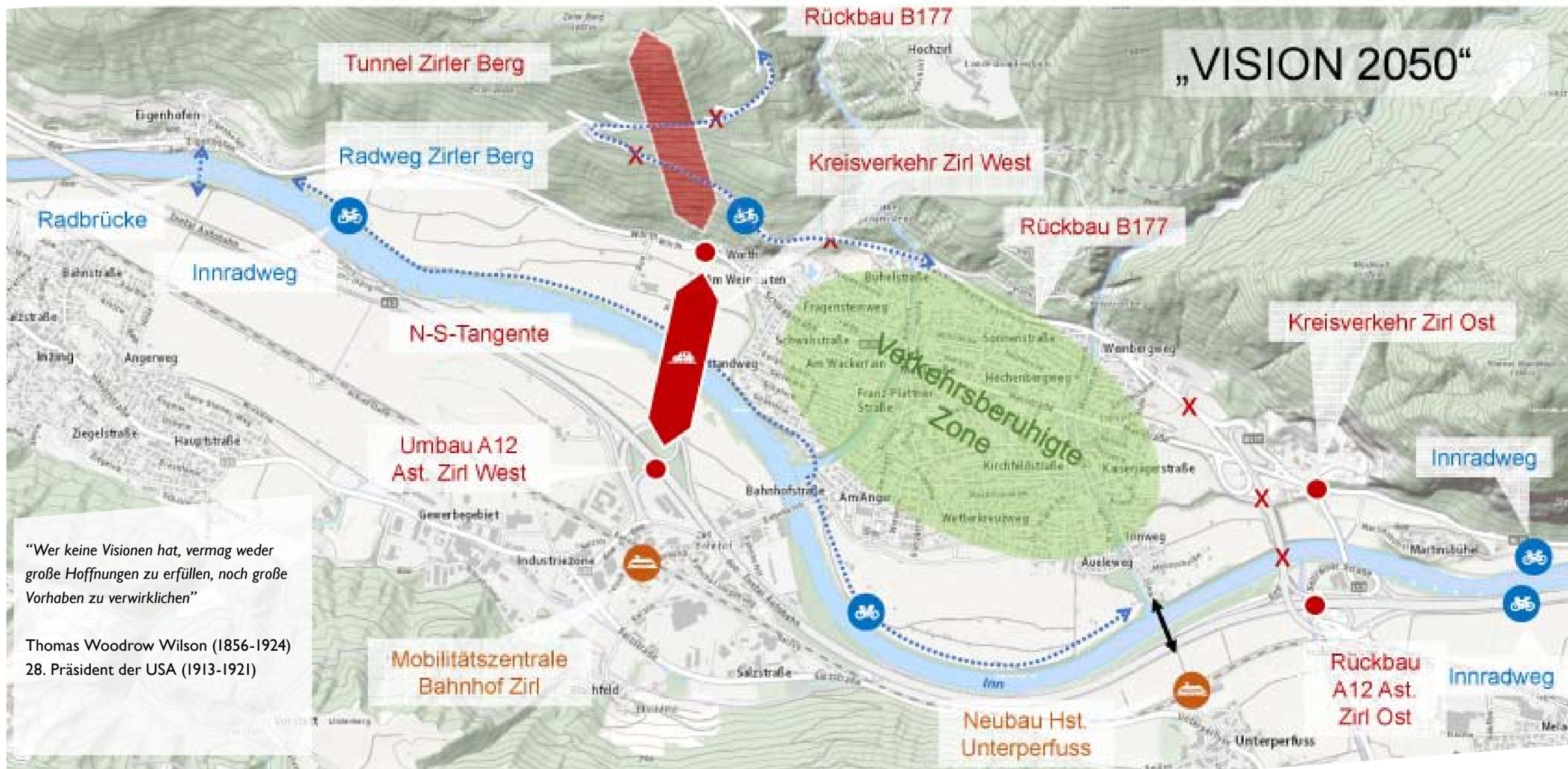
Mobilität in Zirl - Zielsetzung Modal Split 2030



22. Zielsetzung Modal Split Mobilität 2030 für die Marktgemeinde Zirl (Werte 2011 aus Mobilitätserhebung Tirol 2011)

6. Handlungsfelder

6.1. Vision 2050



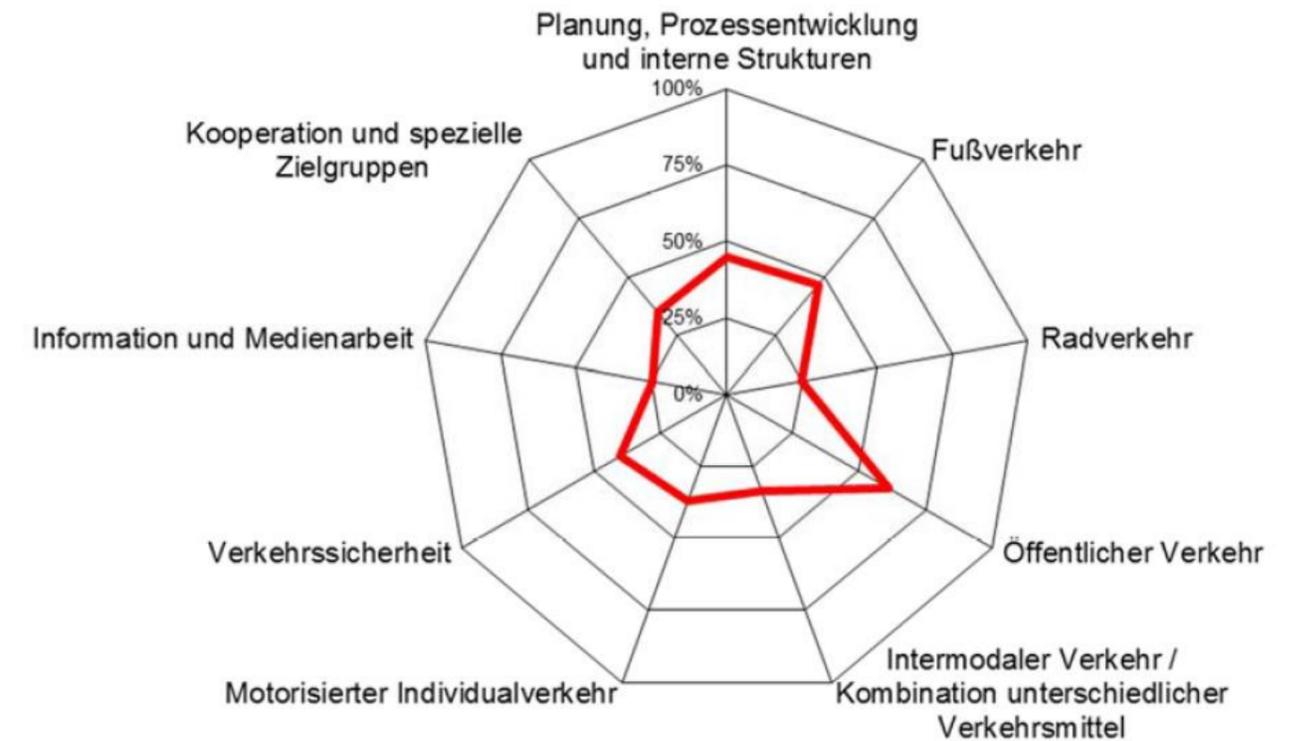
23. Vision Zirl 2050, Grafik: © Stephan Tischler, 2019

Der Ausspruch eines früheren amerikanischen Präsidenten soll am Beginn der folgenden Beschreibung einer Vision für die verkehrliche Entwicklung Zirls in den nächsten drei Jahrzehnten werden.

Die Vision soll dazu dienen, einen Diskussionsprozess zur Entwicklung einer langfristigen Strategie betreffend Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in Zirl in Gang zu setzen.

Die, im Zuge des Dialogprozesses, entwickelte **Vision 2050** basiert dabei nicht nur auf den, im Zuge des Dialogprozesses, vorgeschlagenen Maßnahmen und Zielen, sondern bezieht auch bereits in früheren Programmen und Studien als erforderlich genannte Strategien mit ein.

Im Rahmen der Tiroler Mobilitätsauszeichnung 2017 wurde beispielsweise in den Bereichen Radverkehr, Information und Koordination der größte Handlungsbedarf gesehen:



24.. Mobilitätsprofil der Marktgemeinde Zirl (Quelle: Bericht zur Tiroler Mobilitätsauszeichnung Zirl, 2017)

6.2. Handlungsfelder Gesamtverkehr und Mobilitätsverhalten

Das persönliche Mobilitätsverhalten wird durch eine Vielzahl an externen Faktoren beeinflusst und unterliegt damit einem ständigen Wandel. Gegenwärtig erfordern globale Veränderungen, wie auch dadurch direkt und indirekt beeinflusste wirtschaftliche, gesellschaftliche wie ökologische Einflüsse und Wirkungen, einen Wandel der in den letzten Jahrzehnten etablierten Mobilitätsmuster.

Entsprechende Veränderungen im Mobilitätsverhalten dürfen dabei nicht losgelöst von weiteren, damit unmittelbar verbundenen Prozessen in anderen Themenbereichen – allen voran der Raumordnung – stehen und müssen alle sozialen Gruppen umfassen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01G	Teilnahme an Programmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Schule			
<p>Wurde in Schulen im Rahmen der Verkehrserziehung der Schwerpunkt bislang vor allem auf den Bereich Sicherheit (vor dem motorisierten Individualverkehr) gesetzt, sind mittlerweile verstärkt pädagogische Konzepte zur zusätzlichen Fokussierung der Inhalte auf das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen zu legen. Die „Verkehrserziehung“ wird dabei zur „Mobilitätserziehung“ mit folgenden Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigenständige, kompetente und verantwortungsvolle Beteiligung an Mobilität und Verkehr • Erwerben von Kenntnissen über die Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima • Kritische Auseinandersetzung mit Motiven der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens sowie der eigenen Motivation zum Einstieg in die Motorisierung • Kompetenzen für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl sowie für ein gesundheitsbewusstes Verhalten aufbauen • Erwerben von Wissen über die städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte heutiger Verkehrswirklichkeit und ihrer Folgen 				
<p>Weitere Informationen: Broschüre Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schule (online verfügbar unter https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:61fa1331-bb66-4f51-a088-db429871ce46/mmschule_Leitfaden_Aktionsideen_09-2018_bf.pdf)</p>				

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02G	Bewusstseinsbildung in Vereinen und weiteren sozialen Einrichtungen		■	

Vereine und soziale Einrichtungen können als Multiplikatoren eine wertvolle Unterstützung im Bereich Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung gegenüber dem Thema persönliche Mobilität bilden. Sei es, um, beispielsweise, im Rahmen von Vereinsaktivitäten, wie Ausflügen, gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen und damit für viele Vereinsmitglieder erstmals die psychische Zugangsbarriere zu Bus und Bahn zu überwinden. Oder auch in Form von Informationsabenden zu Mobilitätsservices, dem Erfahrungsaustausch (z.B. über Möglichkeiten zu alternativen Anreisemöglichkeiten, Tipps etc.) oder auch der Teilnahme an Sharing-Angeboten



25. Exkursion Begegnungszone Marktgemeinde St.Johann in Tirol, Mai 2019

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
03G	Spielerische Anreize zur Mobilitätsverhaltensänderung setzen		■	

Mit dem Fahrradwettbewerb initiiert das Land Tirol bereits jährlich ein Anreizsystem, um gemeinsam zu mehr Kilometern Fahrleistung auf dem Fahrrad im Alltagsverkehr zu werben. Darüber hinaus stehen jedoch eine Vielzahl an unterschiedlichsten sogenannten „Gaming-Ansätzen“ zur Verfügung, um Mobilitätsverhaltensänderung zu forcieren.



26. Mobilitätsprofil der Marktgemeinde Zirl (Quelle: Bericht zur Tiroler Mobilitätsauszeichnung Zirl, 2017)

Weitere Informationen:
CMC - Zentrum für Mobilitätsverhaltensänderung
<https://www.changemobility.at>

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04G	Sensibilisierung der Zirler Bevölkerung		■	

Veränderungsprozesse beginnen im Kopf. Ein verändertes Mobilitätsverhalten braucht daher im Vorfeld eine Sensibilisierung und auch kritische Selbstreflexion der Bevölkerung gegenüber dem eigenen Verhalten. Die Gemeinde kann dazu regelmäßige Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung setzen. Bewusstseinsbildung für aktive Mobilitätsformen ist im Rahmen von gemeindeübergreifenden Kampagnen, wie zum Beispiel, der in Zirl bereits seit Jahren praktizierten Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche oder autofreien Tagen in bestimmten Ortsteilen (z.B. Zentrum rund um die Kirchstraße), besonders effektiv.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
05G	Regionales Verkehrskonzept		■	

Die Entstehung und Wirkungen von Verkehr sind eingebettet in ein komplexes räumliches Gefüge, sodass eine Betrachtung von Maßnahmen auch auf regionaler Ebene erforderlich ist. Aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt sind die Wege und Verflechtungen zwischen Zielen und Gelegenheiten der Daseinsgrundvorsorge (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, Gesundheit etc.) Richtung Osten orientiert, sodass die Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes für das gesamte, westlich von Innsbruck gelegene Inntal bis etwa Polling angeregt wird. Dabei sind Zielsetzungen und Maßnahmen für alle Verkehrsarten und -teilnehmer*innen gleichrangig festzulegen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
06G	Instrumentarium in Raum- und Bauordnung nutzen			

Sowohl die Raum- als auch die Bauordnung erlaubt es den Gemeinden, in ihrem Wirkungsbereich, steuernd in das Mobilitätsverhalten bzw. -angebot und damit letztlich auch in das kommunal selbstgenerierte Verkehrsaufkommen, einzugreifen. Möglich sind dabei u.a. Vorgaben hinsichtlich Ausgestaltung von Radabstellanlagen bei Neubauten, Adaptierung Stellplatzverordnung (u.a. Schaffung der Möglichkeit zur Umsetzung von autofreien Siedlungen), Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel, attraktive Fußweganbindung, verpflichtende Angaben zu Wegelängen des täglichen Bedarfs (nächstgelegener Nahversorger, Arzt etc.) etc.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
07G	Nahversorgungsmöglichkeiten im Ortszentrum			

Nahversorgungseinrichtungen im Ortszentrum sind auf kürzestem Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen und ermöglichen auch Personen ohne PKW die Einkäufe selbstständig zu erledigen. Seitens der Gemeinde ist daher ein ausreichendes Angebot sicherzustellen und von Neuausweisungen an den Ortsrändern Abstand zu nehmen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
08G	Mobilitätsinfos für Neuzugezogene	■		

Der Wechsel von Wohnort oder Arbeitsstelle bedeutet häufig auch, dass zahlreiche Gewohnheiten hinterfragt werden. Unter anderem wird dabei die eigene Fortbewegung („z.B. Wie komme ich an meinen Arbeitsplatz?“) in Betracht gezogen. Verfügen die Betroffenen in dieser Situation über genügend Wissen und Motivation, können sie auch bisher ungewohnte und neue Möglichkeiten ins Auge fassen.

Für neu hinzugezogene Bewohner soll deshalb ein spezielles Informationsset zusammengestellt werden, das, neben Informationen über die kommunalen und regionalen Mobilitätsangebote, auch Gutscheine zum Erproben alternativer Mobilitätsservices inkludiert.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
09G	Kommunales „MaaS“		■	

“MaaS“ steht für „Mobility as a Service“ und bedeutet, dass Mobilitätsservices zwar von verschiedenen Anbietern zur Verfügung gestellt, jedoch als kombinierter, multimodaler Service angeboten und auch abgerechnet werden. Egal ob eine Fahrt mit dem Dorfbus, Dorfrad oder Leihauto der Gemeinde erfolgt, Nutzer*innen können alle Services beispielsweise mit einer Karte nutzen und abrechnen. Darüber hinaus werden auch Informationen wie Anzahl der vorhandenen Leihfahrzeuge je Standort etc. zentral gebündelt und zur Verfügung gestellt.

“MaaS“ ermöglicht es, die Zugangsbarrieren zu neuen Mobilitätsservices gering zu halten, da Fragen wie „Wie funktioniert die Abrechnung?“ oder „Wo muss ich mich anmelden?“ nur einmal, zu Beginn, gestellt werden.

6.3 Handlungsfeld Fußverkehr

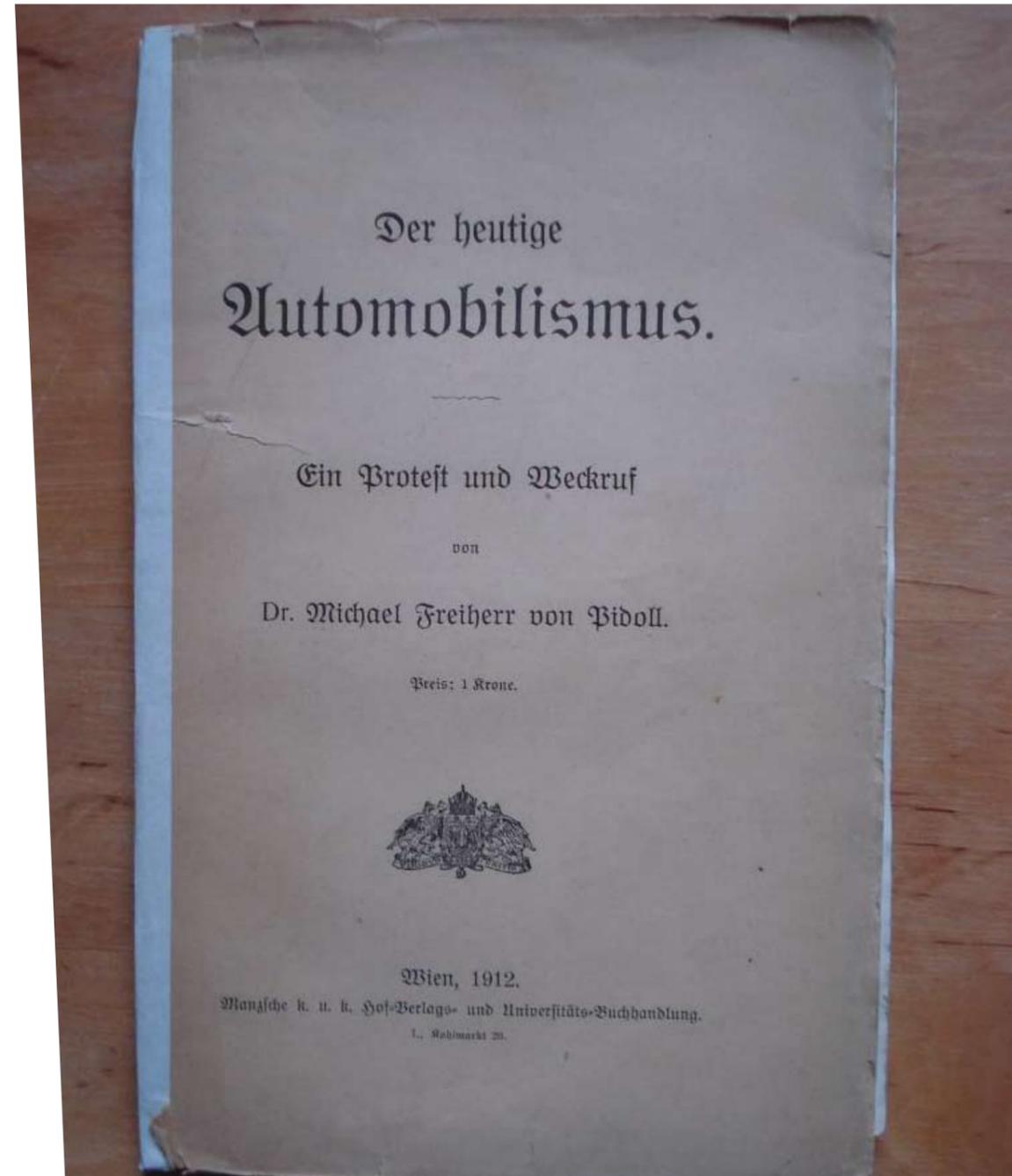
Dr. Michael Freiherr von Pidoll

Ein gewisser Dr. Michael Freiherr von Pidoll aus Wien verfasste bereits 1912 in der Schrift "Der heutige Automobilismus" folgende Zeilen zur Dominanz des Autoverkehrs über den Fußverkehr:

„Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, zu beherrschen, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte?“

Das Zufußgehen ist die klimafreundlichste, natürlichste und gesündeste Art der Fortbewegung und bedarf daher einer besonderen Aufmerksamkeit insbesondere im innerörtlichen Verkehr. Und auch wenn es oftmals vergessen wird: jede Fahrt, jede Reise und jeder Weg beginnt mit einem Schritt zu Fuß.

Leider wird die Bedeutung dieser ursprünglichsten Bewegungsmethode vielfach unterschätzt und in der alltäglichen Planungspraxis nicht explizit beachtet. Emissionen, ein unattraktives Umfeld, fehlende Sicherheit und häufig Platzmangel machen es unattraktiv, durch den Ort zu Fuß zu gehen. Parallel dazu werden Wege durch eine permanente Umstrukturierung der Raumnutzung in Folge von Zersiedelung, Konzentration von Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen etc. immer länger.



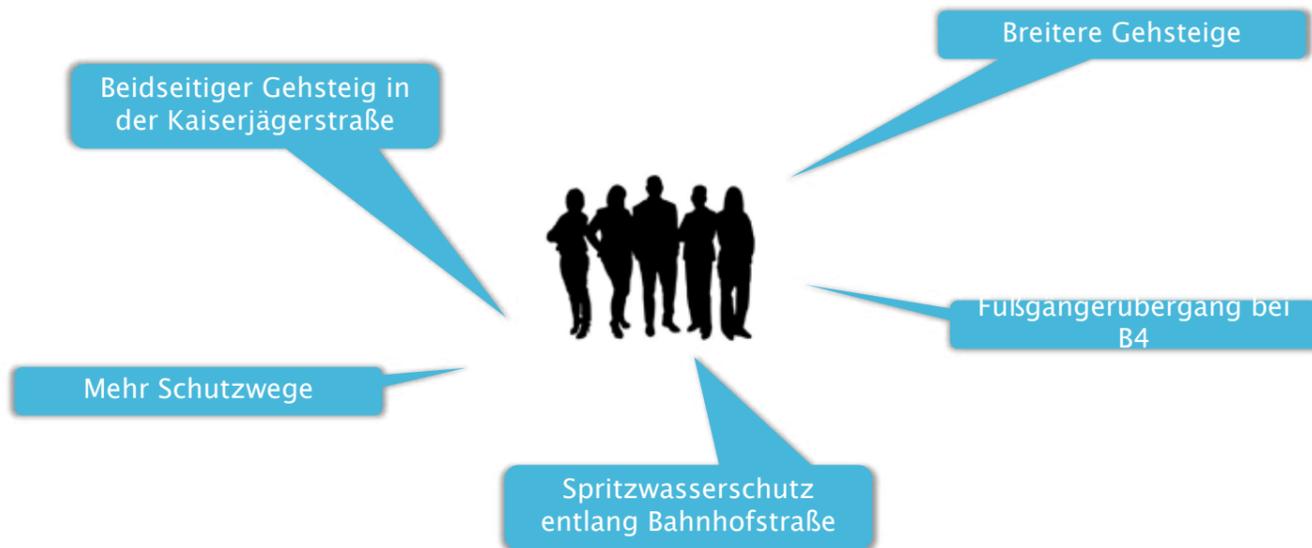
27. © <https://www.zvab.com/heutige-Automobilismus-Protest-Weckruf-Pidoll-Michael/15645854455/bd>

Oberstes Ziel ist es daher, das Zufußgehen innerhalb von Zirl durch entsprechende Maßnahmen zu forcieren:

- **Bedürfnisse des Zufußgehens sind in allen Planungen prioritär zu berücksichtigen**
- **Kurze Wege durch engmaschiges Fußwegenetz sicherstellen**
- **Misch- und Trennprinzip konsequent anwenden**
- **Aktive und passive Sicherheit beachten (Querungshilfen, Mindestbreiten der Gehsteige)**
- **Attraktives Gehumfeld schaffen**

Die im Zuge des Dialogprozesses abgegebenen Rückmeldungen zielen ebenfalls auf die Schaffung sichererer und attraktiverer Bedingungen zur Forcierung des Zufußgehens im Zirl Gemeindegebiet.

Zirl will sicher zu Fuß gehen

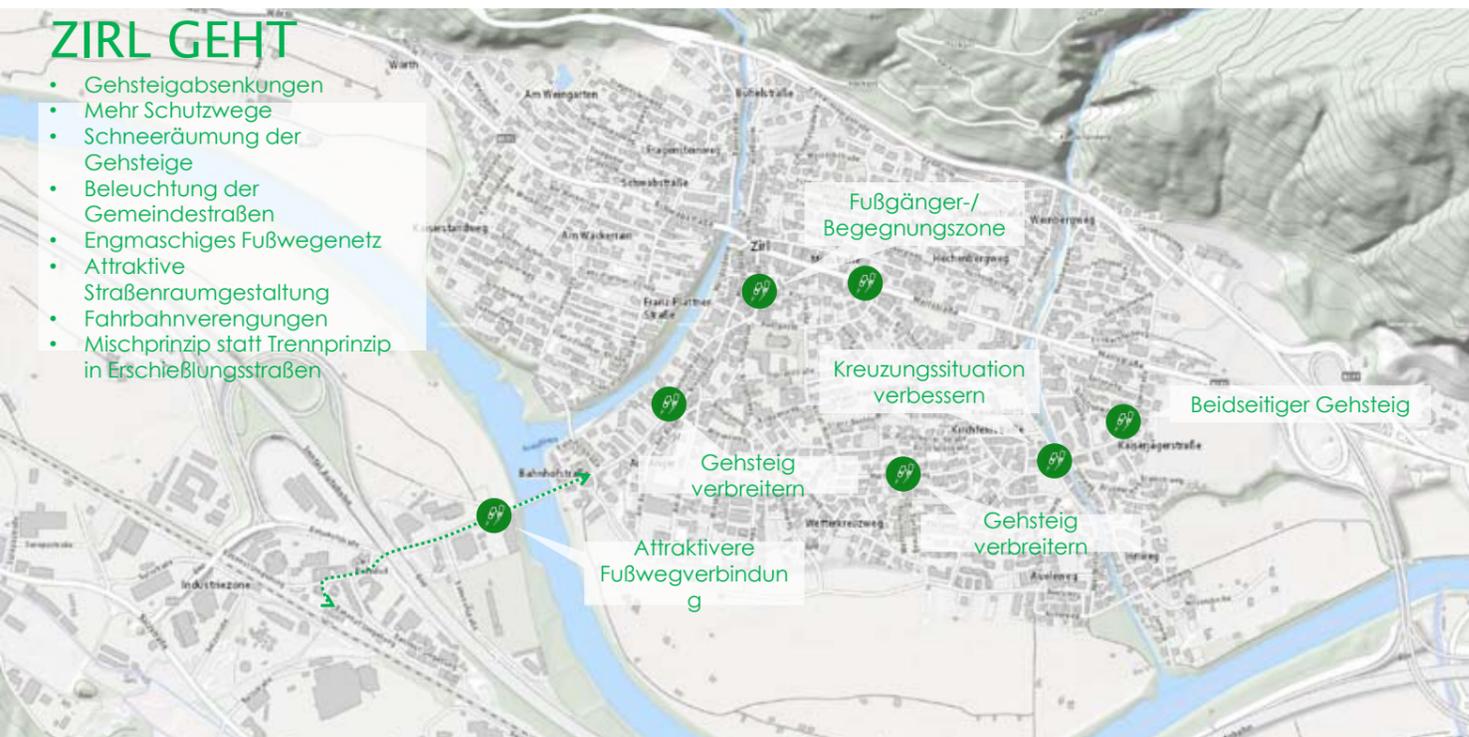


28. Übersicht Anforderungen und Wünsche an den Fußverkehr aus Dialogprozess. Grafik © Stephan Tischler

s 2

ZIRL GEHT

- Gehsteigabsenkungen
- Mehr Schutzwege
- Schneeräumung der Gehsteige
- Beleuchtung der Gemeindefstraßen
- Engmaschiges Fußwegenetz
- Attraktive Straßenraumgestaltung
- Fahrbahnverengungen
- Mischprinzip statt Trennprinzip in Erschließungsstraßen



29. Maßnahmen Fußverkehr Zirl, Grafik © Stephan Tischler

Maßnahmen Fußverkehr

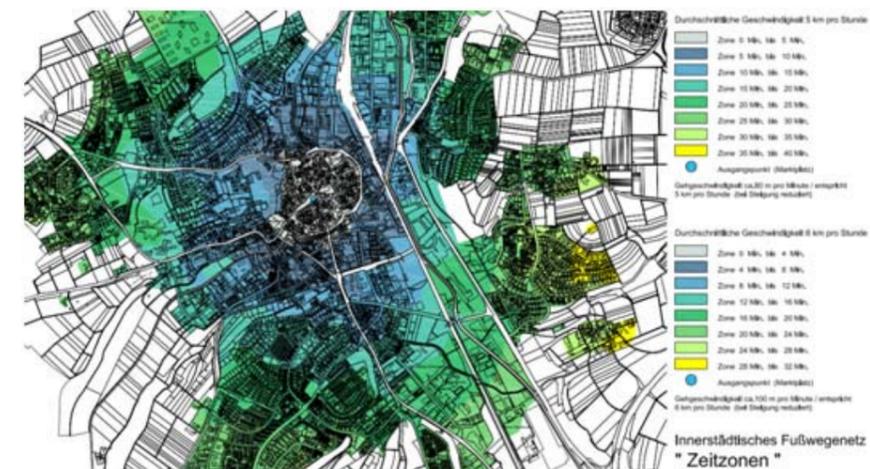
Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01F	Erstellung eines Fußwegekonzepts			

Je dichter und attraktiver ein Wegenetz ist, desto höher ist die Bereitschaft zu Fuß zu gehen und desto höher ist die Bereitschaft, auch größere Entfernungen zu Fuß zurück zu legen. Voraussetzung dafür ist, dass

- ein möglichst engmaschiges Fußwegenetz – wie bereits in früheren Zeiten vorhanden ist
- Wege attraktiv und sicher gestaltet sind
- Belange älterer und gehbehinderter Menschen Berücksichtigung finden
- In neuen Siedlungsgebieten kurze Verbindungen eingeplant und an das übrige Fußwegenetz angeschlossen werden.

Für die Marktgemeinde Zirl ist ein Fußwegekonzept mit folgenden Inhalten zu erstellen:

1. Bestandsaufnahme der vorhandenen Fußwege inkl. Beurteilung von Attraktivität und potentiellen Gefahrenstellen
2. Gehzeitonenplan ausgehend beispielsweise vom Gemeindefamt im Ortszentrum
3. Analyse- und Maßnahmenplan



30. Beispielhafter Zeitonenplan (Quelle: Fußwegekonzept Gemeinde Biberach, Deutschland)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02F	Regelmäßige Fußverkehrchecks	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Im Sinne einer qualitativen Verbesserung des Umfeldes sowie dem Entschärfen von potentiellen Gefahrenstellen werden in regelmäßigen Abständen Überprüfungen durch Begehung des Fußwegenetzes in Zirl durchgeführt. Neben der Identifizierung von Problemstellen werden auch Maßnahmen zu deren Behebung bzw. Optimierung vorgeschlagen und auf deren Umsetzbarkeit hin vor Ort überprüft. Die Ergebnisse werden in laufend fortzuschreibenden Dokumenten bzw. Plänen festgehalten.

Weitere Informationen:

Walk-Space.at | Der Österreichische Verein für FußgängerInnen bietet den Fußgängercheck an.
(<https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/beschreibung>)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
03F	Schulumfeldanalyse	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Um Gefahrenstellen im unmittelbaren Umfeldbereich der Schulen zu identifizieren und entschärfen ist die Durchführung einer Schulumfeldanalyse erforderlich:

- Ermittlung und Dokumentation von potentiellen Gefahrenstellen
- Erhebung der Verkehrsmittel und deren Anlagen im Nahbereich (z.B. Anzahl Radständer, Fahrradabstellplätze, Einschätzung zur Kapazität, Tretroller / Scooter, Anzahl Autoabstellplätze, Entfernung und Wegführung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs etc.)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04F	Innbrücke auf Höhe Eigenhofen		■	

Die Errichtung einer Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über den Inn auf Höhe des Ortsteiles Eigenhofen ermöglicht einen direkten Anschluss der nördlich des Inns gelegenen Siedlungen an den Inntalradweg und ermöglicht kürzere Verbindungen zu weiteren Ortsteilen und Naherholungsgebieten der Nachbargemeinden

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
05F	Straßenraumgestaltung		■	

Gemeindestraßen sind oft mit diametral entgegengesetzten Nutzungsansprüchen konfrontiert: Lenker*innen von Kraftfahrzeugen wollen zügig den Raum durchqueren, Anrainer*innen eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität und Gewerbetreibende so viele Parkplätze wie nur möglich. Die Gestaltung des Straßenraums kann durchaus viele dieser Ansprüche aufgreifen und Kompromisse anbieten, schafft dadurch aber die Gefahr einer Unzufriedenheit bei allen Nutzergruppen. Die Gestaltung der Straßenräume ist daher nicht zuletzt auch eine Frage der Prioritätensetzung, wozu insbesondere dieses Mobilitätskonzept dienen soll.

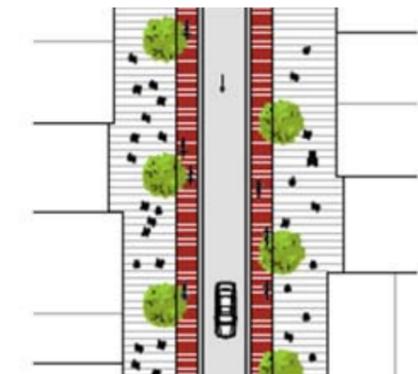
Die Straßen im Ortsgebiet von Zirl lassen sich dabei in folgende Kategorien einteilen:

1. B177 Seefelder Straße als übergeordnete Durchzugsstraße
2. B171 Tiroler Straße (Meilstraße) als zum überwiegenden Teil genutzte Durchzugsstraße
3. Bühelstraße, Kirchstraße und Bahnhofstraße als Durchzugs- und innerörtliche Erschließungsstraße
4. Kaiserjägerstraße – Direktor-Prantl-Straße - Langer Weg – Krippenweg – Wiesenweg als innerörtliche Umfahrungsstraßen
5. Restliches Straßennetz als Erschließungsstraßen

Insbesondere für die Kategorien 3 – 5 sollten dabei die Aufenthalts- und Lebensqualität im Vordergrund stehen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den primären Fokus auf breite Gehsteige, begleitendes Grün, Möblierung und niedrige Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr durch geringe Fahrstreifenbreiten zu legen.



31. Aktueller baulicher Zustand der Kirchstraße im Zirlener Ortszentrum



32. Gestaltung für den Fußverkehr

6.4. Handlungsfeld Radverkehr

Rahmenbedingungen

Das Fahrrad spielt im Alltag von immer mehr Menschen eine wichtige Rolle, es wird zunehmend (wieder) zum zentralen Bestandteil einer veränderten Mobilitätskultur, welche die Autonutzung auf die wirklich notwendigen Fahrten beschränkt und die Funktion von Straßen und Plätzen als Lebensraum in den Mittelpunkt rückt.

Eine zentrale Herausforderung für die Zirler Politik ist es, die Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass die Menschen tatsächlich vom Auto auf das Fahrrad umsteigen und auch langfristig das umweltfreundliche, flexible und günstige Verkehrsmittel im täglichen Einsatz nutzen. Notwendig ist allerdings ein planerisches Umdenken auf allen Ebenen – Anrainer*innen und Geschäftsleute ebenso wie Planer*innen, Verwaltung und letztlich politische Entscheidungsträger*innen, denn: Fahrradfahrer*innen haben andere Verkehrswege- und Abstellbedürfnisse als Autofahrer*innen.

Fast man die Rückmeldungen aus dem Dialogprozess zusammen, so betreffen diese Vielfach – insbesondere unter Jugendlichen zur überwiegenden Anzahl – den Themenbereich Radfahren.

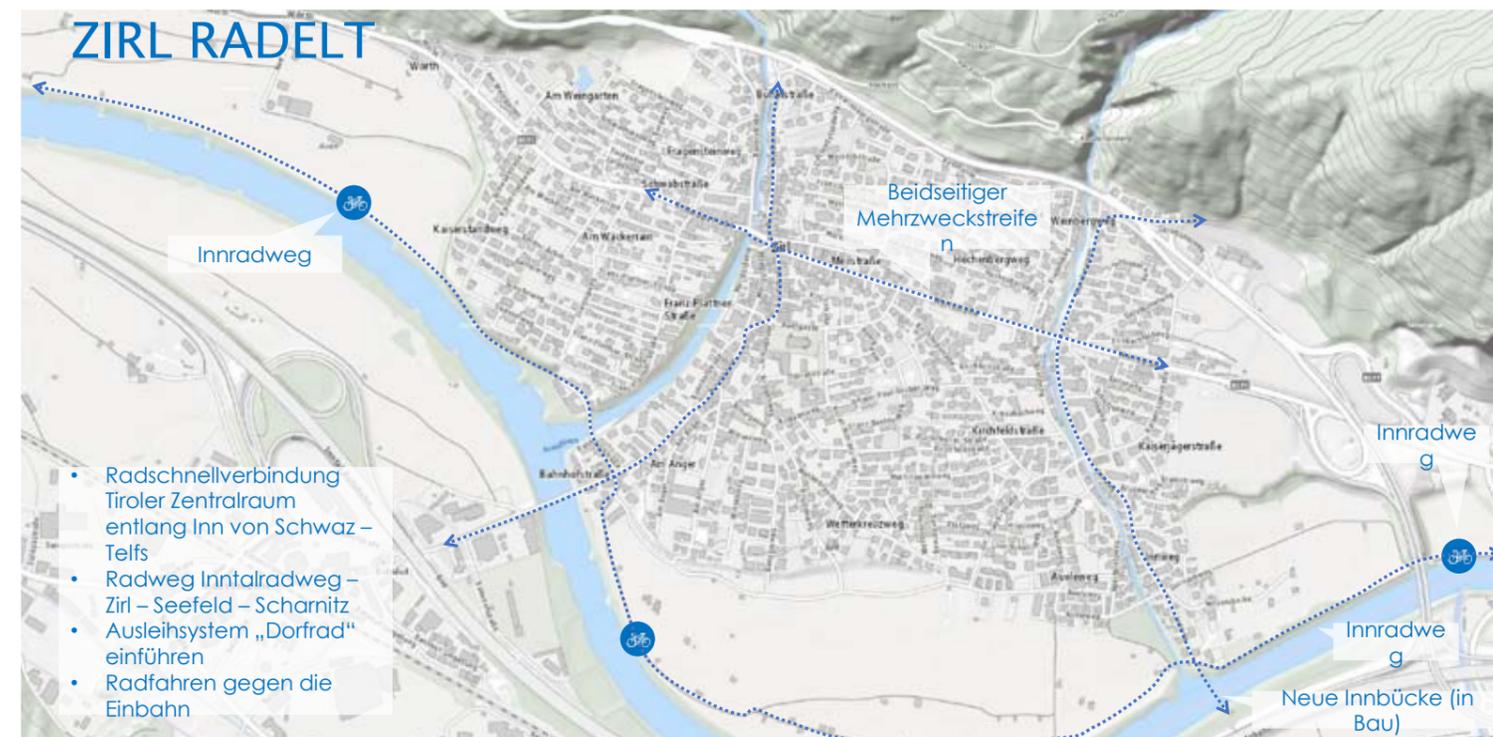
“PRO-BYKE” Fahrradklimatest

Anzumerken ist, dass die Marktgemeinde Zirl im Rahmen des Projektes „PRO-BYKE Fahrradklimatest“ im Frühjahr 2019 eine umfangreiche Bestandsaufnahme mit Expert*innen des Klimabündnis Tirol zu Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt hat. Es wird daher an dieser Stelle zunächst auf die im Endbericht vom Juli 2019 enthaltenen Maßnahmen verwiesen. Die im Mobilitätskonzept Zirl enthaltenen Maßnahmen sind ergänzend dazu im Dialogprozess genannt worden und überschneiden sich teils mit den bereits durch das Klimabündnis identifizierten Anregungen.

Zirl will Rad fahren



33. Übersicht Anforderungen und Wünsche an den Radverkehr aus Dialogprozess. Grafik © Stephan Tischler



34. Maßnahmen Radverkehr Zirl, Grafik: Stephan Tischler

Maßnahmen Radverkehr

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01R	Radschnellverbindung Zirl – Innsbruck			

Der bestehende Innradweg weist insbesondere zwischen Zirl und Völs eine sowohl für Freizeit- und Erholungssuchende wie Pendler*innen äußerst unattraktive Trassenführung direkt neben der A12 Inntalautobahn auf. Besonders unangenehm und eine, vor allem in der Dämmerung, Unsicherheit erzeugende Situation ist dabei der Abschnitt im Bereich des Autobahnparkplatzes. Auch die fehlende Asphaltierung wird von vielen Pendler*innen als Grund genannt, den Radweg, insbesondere bei Schlechtwetter, nicht zu benutzen.

Eine, vor allem auch für Pendler*innen, deutlich attraktivere Linienführung direkt nördlich der ÖBB Bahnstrecke wird bereits heute von einigen Zirler*innen als Radweg genutzt, wenngleich die rechtlichen Voraussetzungen dazu nicht durchgehend klar ersichtlich sind und entsprechende Anbindungen der Route an den Inntalradweg im Osten bzw. Westen fehlen. In Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden Kematen, Völs und auch Innsbruck sowie dem Land Tirol ist eine alternative Radwegführung mit entsprechenden baulichen und rechtlichen Maßnahmen zu untersuchen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02R	Innbrücke Eigenhofen			

Die Errichtung einer Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über den Inn auf Höhe des Ortsteils Eigenhofen, ermöglicht einen direkten Anschluss der nördlich des Inns gelegenen Siedlungen an den Inntalradweg und schafft kürzere Verbindungen zu weiteren Ortsteilen und Naherholungsgebieten der Nachbargemeinden.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
03R	Radabstellanlage Bahnhof Zirl			

Die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel setzt ein sicheres und komfortables Abstellen der Fahrräder sowohl am Wohnort als auch an den Zielorten voraus. Insbesondere an Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen wie beispielsweise dem Bahnhof Zirl ist es daher erforderlich, entsprechend gut ausgestattete Verwahrungsmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Die Mindestanforderungen sind ausreichender Schutz vor Diebstahl und Vandalenakten sowie ein adäquater Witterungsschutz. Entsprechende Lösungen sind vielfach in Österreich bereits im Entstehen – von versperrbaren Boxen bis zu überdachten Sammelgaragen für Fahrräder.



35. Radstellanlagen (Quelle,xx)



36. Radstellanlagen (Quelle,xx)

Weitere Informationen:

Klimaaktiv – Leitfaden Fahrradparken (online verfügbar unter https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahrradparken_Web_2015-05-27-1.pdf)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04R	Serviceeinrichtungen für Fahrräder			

An zentralen Fahrradabstellplätzen, wie beispielsweise am Bahnhof Zirl, vor dem Gemeindeamt, dem Veranstaltungszentrum, dem Schwimmbad, Schulen oder Nahversorgern, sind Serviceeinrichtungen für Fahrräder eine erste Anlaufstation, um kleinere Gebrechen wie fehlende Luft in den Reifen, Reifenplatzer, lockere Schrauben etc. rasch und unkompliziert zu beheben.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
05R	Radfahren gegen die Einbahn auf Gemeindestraßen			

Die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr ist eine besonders kostengünstige und sichere Maßnahme zur Radverkehrsförderung. Es erlaubt Radfahrenden die direkte Route zu nehmen und verkürzt damit die Wege erheblich. Radfahren gegen die Einbahn ist zudem nicht gefährlicher, da aufgrund des direkten Blickkontakts der Abstand bei der Begegnung grundsätzlich besser eingeschätzt werden kann, als bei einem Überholvorgang. Dennoch ist, insbesondere in der Anfangsphase, darauf zu achten, dass manche Verkehrsteilnehmenden keine Radfahrer*innen gegen die Einbahnrichtung erwarten.

Durch Anbringen entsprechender Zusatztafeln auf Einbahnschildern bzw. der Erklärung von Einbahnen zu Wohnstraßen kann die Gemeinde Zirl Radfahren gegen die Einbahnen auf Gemeindestraßen ermöglichen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
06R	Radwegverbindung Zirl – Leithen – Reith - Seefeld			

Die B177 Seefelder Straße ist derzeit für den Radverkehr nicht gesperrt und weist zudem unverhältnismäßig hohe Steigungen auf, sodass für den Weg nach Zirl Radfahrerinnen und Radfahrer erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssen.

Unabhängig von möglichen Neutrassierungen der B177 Seefelder Straße sind daher im Rahmen einer Untersuchung attraktive, d.h. hinsichtlich der Längsneigung geeignete, Trassenführungen zu analysieren um darauf aufbauend Kostenschätzungen und Gespräche mit betroffenen Grundeigentümern sowie dem Land Tirol und den Nachbargemeinden hinsichtlich Umsetzung aufzunehmen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
07R	Schneeräumung der Radfahranlagen	■		

Zahlreiche Studien zeigen, dass die Alltagsnutzung des Fahrrades auch im Winter kaum zurückgeht sofern die entsprechenden Voraussetzungen seitens der Straßenverwaltung geschaffen werden. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist die Priorisierung der Schneeräumen von Fahrradanlagen wie Radwegen oder nicht überdachten Abstellanlagen.

Die Gemeinde Zirl kann durch Adaptierung der Räumpläne bzw. bei Landeszuständigkeit durch entsprechende Kontaktaufnahme mit der Landesstraßenverwaltung aktiv an einer entsprechenden Priorisierung bzw. Sensibilisierung des Räumpersonals einwirken.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
08R	Radverleihsystem („Dorfrad“)	■		

Was in größeren Städten bereits seit Jahren und Jahrzehnten oft Teil urbaner Mobilitätskultur wurde, ist für kleinere Städte und Gemeinden, aufgrund des geringen Interesses kommerzieller Anbieter, bislang nur schwer umsetzbar. Dennoch gibt es zahlreiche Beispiele auch aus Österreich, wie, durch entsprechende Förderungen, auch hier Verleihsysteme für Fahrräder installiert werden können, um Gemeindegewohnerinnen und -bürgern ein rasch verfügbares und unkompliziertes Fortbewegungsmittel günstig oder je nach Modell für eine bestimmte Zeit auch gratis zur Verfügung zu stellen. Beispiel hierfür ist z.B. „nextbike Serfaus“.

In Verbindung mit der Errichtung der Mobilitätszentrale Bahnhof Zirl, inkl. integriertem Paketservice, wird die Aufnahme von 2-3 elektrisch angetriebenen Lastenfahrrädern in die Leihflotte empfohlen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
9R	Radverkehr in der Meilstraße			

Die Meilstraße wird als zentrale Ost-Westverbindung durch das Ortsgebiet von Zirl vom motorisierten Individualverkehr dominiert, stellt aber gleichzeitig die einfachste, kürzeste und ohne größere Steigungen verbundene Querungsmöglichkeit für Radfahrer*innen dar.

Aufgrund des Fehlens entsprechender baulicher wie organisatorischer Maßnahmen, ist die gegenwärtige Situation dabei für Radfahrer*innen unattraktiv und vielfach gefährlich.

Um die Meilstraße auch für den Radverkehr zu attraktiveren, bedarf einer separaten Untersuchung und Abstimmung mit dem Straßenerhalter (Amt der Tiroler Landesregierung) bezüglich möglicher Maßnahmen (Mehrzweckstreifen sofern Breitenverhältnisse ausreichend sind, Begegnungszone Zentrumsbereich vor Gemeinde bzw. Kreuzung mit Kirchstraße, Geschwindigkeitsbegrenzung 30km/h etc.).

6.5 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Rahmenbedingungen

Der öffentliche Verkehr bildet die Grundversorgung der Mobilität und ist allen Bevölkerungsgruppen zugänglich. Nicht nur Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sind in ihrer Mobilität vom öffentlichen Verkehr abhängig, viele Zirlerrinnen und Zirlerr sind bereits heute mit Bus und Bahn unterwegs, um beispielsweise in die Arbeit oder zu Bildungseinrichtungen zu gelangen. Der Schienenverkehr bildet dabei das Rückgrat des öffentlichen Verkehr, da damit eine schnelle, sichere und umweltfreundliche Verbindung in die Landeshauptstadt, aber auch andere Inntalgemeinden bzw. weiter entfernt liegendere Ziele, wie die Bundeshauptstadt zur Verfügung steht.

Aus Perspektive der NutzerInnen soll sich der öffentlicher Verkehr wie folgt darstellen:

- Bequeme, schnelle und zuverlässige Bewältigung der Alltagsmobilität
- Bei Bedarf stehen unkompliziert Taxi, Car Sharing-Fahrzeuge und Leih(lasten)räder bereit
- Vollständige Information zu Angebot und aktueller Situation für alle Zirlerrinnen und Zirlerr sowie deren Gäste um in jeder Situation das passende Verkehrsmittel zur Verfügung zu haben

Auch wenn der Weganteil im Umweltverbund in der Marktgemeinde Zirl bereits relativ hoch ist, wurden im Zuge des Dialogprozesses, zahlreiche Rückmeldungen zu Verbesserungen und Optimierungen abgegeben, die vor allem die Erschließung innerhalb des Gemeindegebiets betreffen:

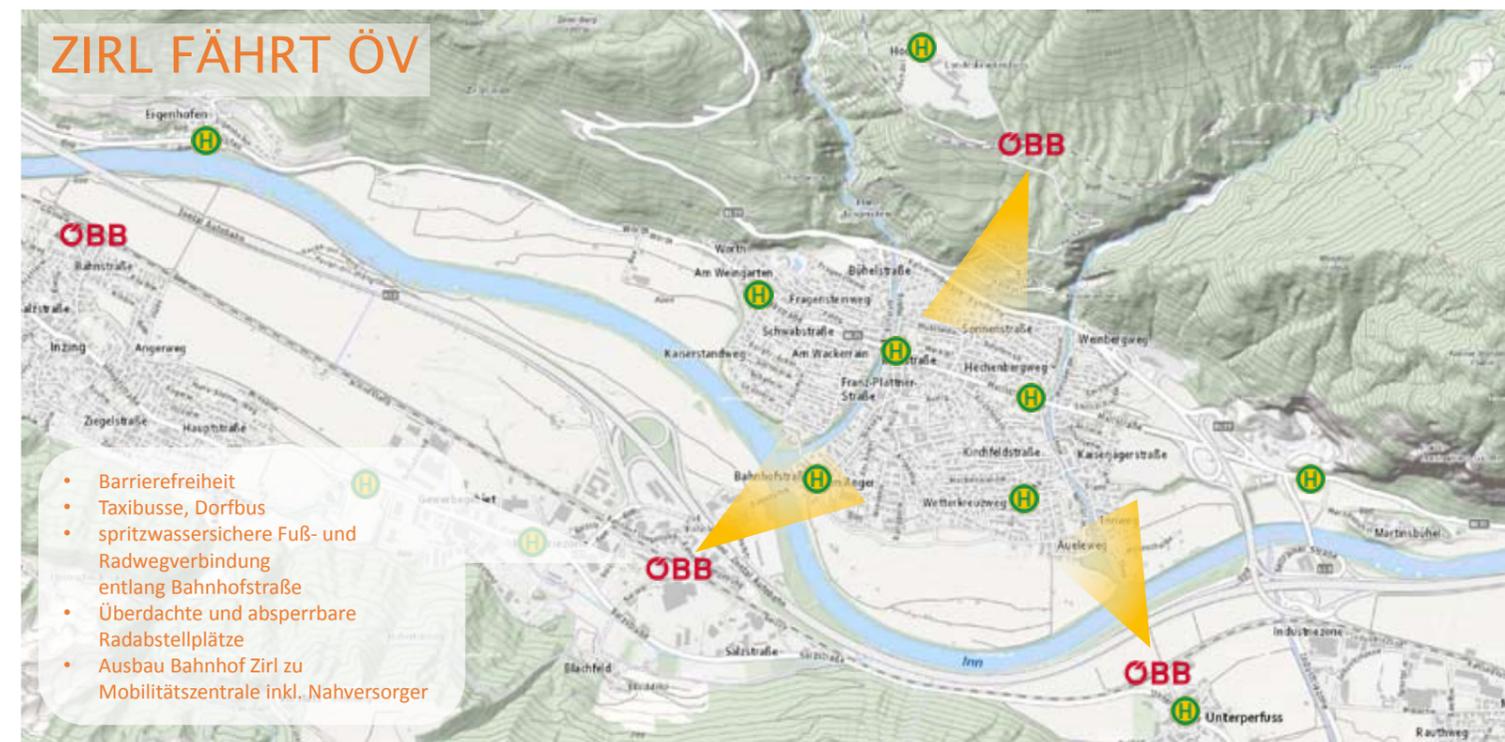
Aus den oben angeführten Rückmeldungen des Dialogprozesses lassen sich im Hinblick auf die „Vision 2050“ folgende Hauptmaßnahmen im Themenbereich öffentlicher Verkehr ableiten:

Rückgrat der Erschließung des Orts- und Siedlungsgebietes von Zirl bildet der Schienenverkehr. Durch eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Unterperfluss besteht eine optimale Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestelle zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Ein mit Elektromotor betriebener Dorfbus fungiert als innere Erschließung. An allen stärker frequentierten Haltestellen besteht die Möglichkeit, neben dem öffentlichen Verkehr auch auf das Fahrrad umzusteigen oder spezielle Services in Anspruch zu nehmen (z.B. Lastenfahrräder, Anrufsammeltaxi).

Zirl will attraktive Bus- und Bahnverbindungen



37. Übersicht Anforderungen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr aus Dialogprozess, Grafik © Stephan Tischler



38. Maßnahmen öffentlicher Verkehr

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01Ö	Mobilitätszentrale Bahnhof Zirl			

Zirl liegt, als eine der wenigen Gemeinden Österreichs, an zwei Bahnstrecken: im Norden an der Mittenwaldbahn mit dem 922m hoch gelegenen Bahnhof Hochzirl und im Süden an der Arlbergbahn mit dem Bahnhof Zirl. Versteckt hinter hohem Gebüsch, parkenden Autos und viel Bebauung besteht besonders am Bahnhof Zirl großes Potential, um die täglichen Pendlerströme Richtung Landeshauptstadt auf den umweltfreundlichen und schnellen Schienenverkehr zu verlagern.

Um das Potential zu nutzen, bedarf es, neben einem barrierefreien Umbau der Bahnsteigzugänge, vor allem auch einer erweiterten Betrachtung des Umsteigevorganges: die Ansiedlung kleiner Nahversorgungseinrichtungen ermöglicht es Bahnkund*innen, auf dem Weg bereits kleinere Besorgungen zu erledigen. Paketdienste könnten in Zeiten zunehmenden eCommerces ebenfalls eine Bereicherung darstellen.

Um von und zum Bahnhof zu gelangen, bedarf es nicht zwingend motorisierter Verkehrsmittel: versperrbare und überdachte Radabstellanlagen sind vielerorts in Österreich bereits im Entstehen und ermöglichen das sichere und saubere Abstellen des Zweirades. Für gelegentliche Lastentransporte nach Hause bei Abholung eines sperrigeren Paketes können auch am Bahnhof ausleihbare Lastenräder mit Elektromotor hilfreich sein. Und für längere Distanzen ist Car-Sharing eine Option.

Mehrere gelungene Beispiele in Österreich zeigen, dass mit derartigen Maßnahmen auch ein kleinerer Bahnhof einer bevölkerungsmäßig jedoch durchaus größeren Gemeinde zu einem zentralen multimodalen Drehpunkt für alltägliche Besorgungen werden kann und zusätzliche Fahrten und damit Zeit, Kosten und Umweltbelastungen eingespart werden können.

Neben einem Schwerpunkt zur Revitalisierung und Ausbau des bestehenden Bahnhofgeländes bedarf es auch weiterer organisatorischer Maßnahmen, um, insbesondere die Flächenerschließung innerhalb des Gemeindegebietes im öffentlichen Verkehr in hoher Qualität für alle Ortsteile sicherzustellen.



39. Bestehende Situation am Bahnhof Zirl, Juni 2019 (Foto: Stephan Tischler)



40. Eröffnung Bahnhofsgreißler in Mistelbach, Niederösterreich

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02Ö	Optimierung innerörtlicher öffentlicher Verkehr			

Im Zuge des Dialogprozesses zur Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurde von Seiten der Bevölkerung mehrfach eine Optimierung bzw. Ausweitung des Dorfbusses angeregt. Als erster Schritt ist hierzu eine Evaluierung der Bestandssituation durchzuführen, um daraus mögliche Routenführungen, Fahrpläne und letztlich auch Betriebskosten als Grundlage für die weiteren Umsetzungsschritte zu definieren. Die Busflotte ist aus wendigen und schadstofffrei betriebenen Fahrzeugen zusammengesetzt.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
03Ö	Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Bahnhaltestelle Unterperfuss			

Eine neu zu errichtende Haltestelle an der Arlbergbahnstrecke auf Höhe von Unterperfuss würde – neben Unterperfuss – für die südöstlich gelegenen Siedlungsbereiche von Zirl die Wege von und zur Bahn deutlich verkürzen. Durch die vor kurzem neu errichtete Innbrücke sind bereits bauliche Voraussetzungen für den Zugang auf Zirler Gemeindegebiet geschaffen worden.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04Ö	Taktverdichtung bei Busverbindungen von / nach Innsbruck am Wochenende			

Insbesondere an den Wochenenden verkehren die regionalen Buslinien von und nach Innsbruck in deutlich größeren Intervallen, sodass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs dadurch deutlich an Attraktivität verliert.

Da das Fahrgastaufkommen durch den Wegfall von Pendler- und Schülerverkehr deutlich unter jenem eines durchschnittlichen Werktages liegt, sind flexiblere Bedienungskonzepte erforderlich, um dennoch eine gute Angebotsqualität sicherzustellen. Im Rahmen einer gemeinsam mit dem VVT durchzuführenden Analyse sollen dabei unterschiedliche Varianten zur Verbesserung der Erschließungssituation an Wochenenden entwickelt und analysiert werden.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
05Ö	Attraktive Anbindung Bahnhof Zirl an Ortszentrum für den Fuß- und Radverkehr			

Auch wenn der Bahnhof Zirl aus trassierungstechnischen Gründen bei seiner Errichtung außerhalb des Zirler Ortszentrums situiert wurde, sind, sowohl das Ortszentrum, als auch viele Siedlungsbereiche, fußläufig und vor allem mit dem Fahrrad, in dem den Fuß- und Radverkehr entsprechenden Distanzen, erreichbar. Voraussetzung ist jedoch eine für den Fuß- und Radverkehr attraktive Anbindung des Bahnhofs.

Die gegenwärtige Situation wird vom Kfz-Verkehr dominiert: breite Fahrstreifen, hohes Verkehrsaufkommen, schmale und wenig abwechslungsreiche Gehsteige ohne Beschattung und Spritzwasserschutz, keinerlei Einrichtungen für den Radverkehr.

Um die Anbindung zu attraktivieren, ist eine Neugestaltung des Straßenraums der Bahnhofstraße mit breiteren Gehsteigen, Grünstreifen zwischen Gehsteig und Fahrbahn, schmälere Fahrbahnen sowie Mehrzweckstreifen für den Radverkehr erforderlich. Die Anordnung etlicher Linksabbiegestreifen ist dabei ebenso kritisch zu hinterfragen wie das Fehlen von Beschilderungen.



41. Aktuelle Situation Bahnhofstraße (Foto: Stephan Tischler, Juni 2019)

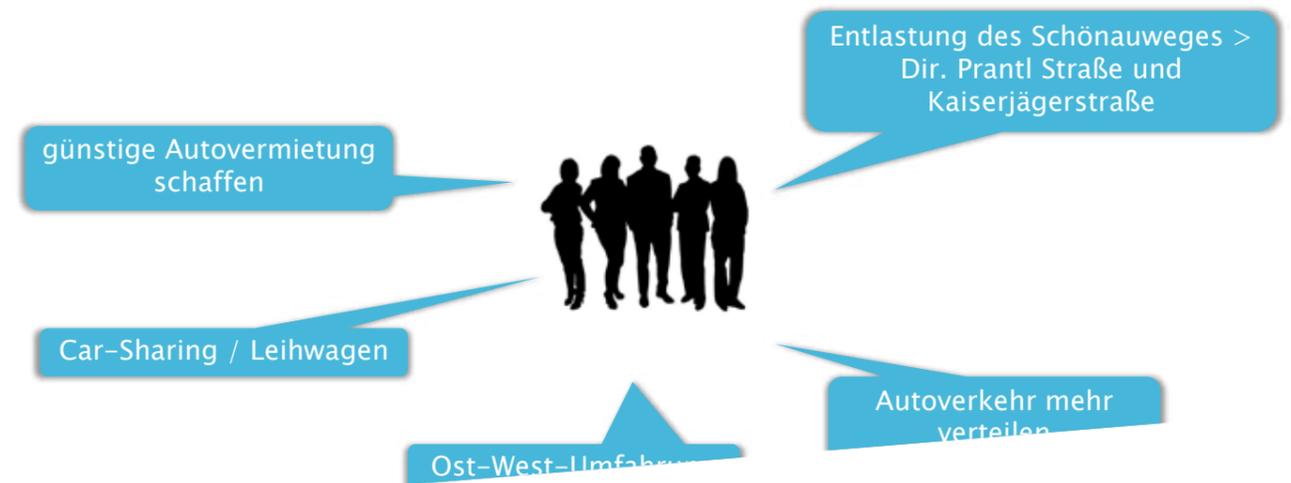
6.6 Motorisierter Individualverkehr

Rahmenbedingungen

Die gegenwärtige Situation erfordert beim motorisierten Individualverkehr die umfangreichsten Maßnahmen, um, einerseits die Lebensqualität durch eine Reduktion der Emissionen bereits kurzfristig spürbar zu erhöhen sowie die Sicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, zu verbessern und andererseits mittel- bis langfristig mehr Spielraum zur qualitätsvollen räumlichen Entwicklung des Ortes zu schaffen.

Aus den oben angeführten Rückmeldungen des Dialogprozesses lassen sich im Hinblick auf die „Vision 2050“ bereits sehr konkrete Maßnahmen im Themenbereich motorisierter Individualverkehr ableiten.

Zirl will mit dem Auto sicher mobil sein



42. Übersicht Anforderungen und Wünsche an den motorisierten Individualverkehr aus Dialogprozess, Grafik © Stephan Tischler



43. Maßnahmen motorisierter Individualverkehr

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01A	Machbarkeitsstudie Neutrassierung der B177 Seefelder Straße			

Bereits im Endbericht zur Studie „Überprüfung der Lärmuntersuchung B 177 und Aufzeigen von Handlungsfeldern zur Entlastung der Bevölkerung an der B 177“ wurde vom Verkehrsplanungsbüro planoptimo im Jänner 2018 eine neue Trasse der B177 zwischen der Linser Kurve und der A12 Anschlussstelle Zirl West als langfristige Maßnahme zur Entlastung des Siedlungsgebietes von Zirl vom Transitverkehr angeführt:

„Diese Maßnahme sieht eine neue Verbindung zwischen der A 12 Inntal Autobahn ab Anschlussstelle Zirl West und der B 177 Seefelder Straße z.B. im Bereich Linser Kurve oder weiter östlich bei Zirl vor. Diese Verbindung dient gleichzeitig als Nord-Süd-Umfahrung von Zirl und entlastet in erster Linie die Bahnhofstraße, aber auch die Meilstraße und Schwabstraße.“

Eine Machbarkeitsstudie soll neben möglichen Trassenvarianten auch potentielle Risiken (u.a. Geologie) und rechtliche Rahmenbedingungen sowie Kosten und Nutzen analysieren. Bei der Trassenentwicklung ist ein koordiniertes Vorgehen mit der, ebenfalls in einem noch sehr frühen Stadium befindlichen Planung zur Umfahrung des Ortsteiles Leithen, erforderlich.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02A	Reduktion der Fahrstreifenbreiten			

Die Fahrstreifenbreite hat maßgeblichen Einfluss auf das Fahrverhalten von motorisierten Fahrzeugen. Je breiter die Fahrbahn, desto höher ist die Geschwindigkeit und umso geringer ist Restfläche für die übrigen Verkehrsteilnehmenden sowie die weiteren Elemente zur Straßenraumgestaltung (z.B. Grünflächen). Während sich in der baulichen Umsetzung Gehsteigbreiten an der Mindestbreite orientieren und selbst diese oft nicht eingehalten werden Fahrstreifenbreiten für den Kfz meist deutlich über den Mindestanforderungen festgelegt. Im Rahmen von anstehenden Oberbausanierungen ist zu evaluieren, ob eine Reduktion der Fahrstreifenbreiten auf das unbedingt erforderliche Ausmaß vorgenommen werden kann.

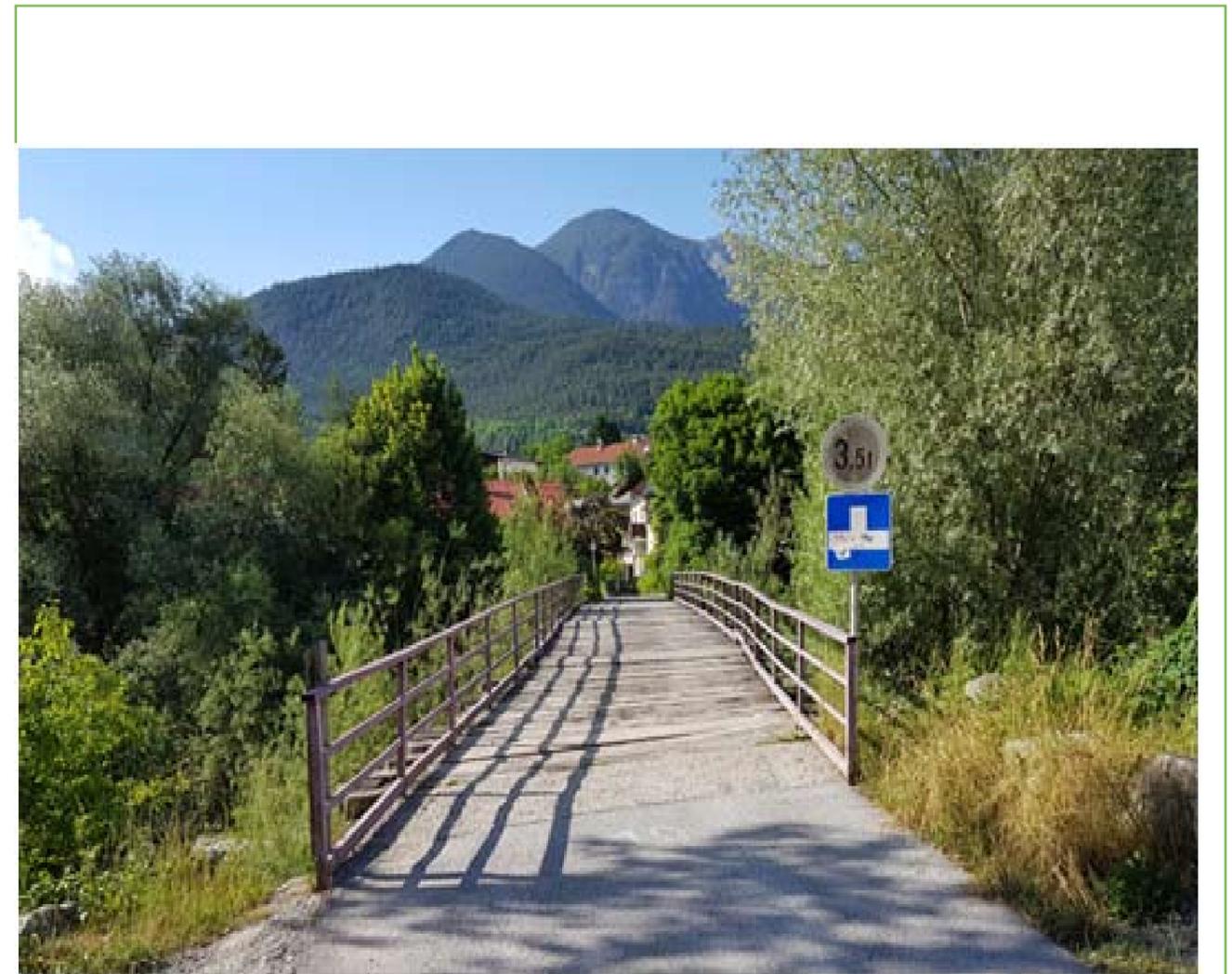
Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
03A	Verkehrliche Analyse betreffend Neuregelung Nord-Süd-Durchzugsverkehr im Ortszentrum			

Eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung eines attraktiven Ortszentrums in Zirl ist die Entlastung der Auergasse und der Kirchstraße vom Durchzugsverkehr. Hierbei bedarf es einer detaillierten baulichen wie auch raumordnerischen und rechtlichen Untersuchung einer möglichen alternativen Verkehrsführung. Anzustreben ist dabei insbesondere eine umgekehrte Einbahnregelung in der Kirchstraße zwischen der Abzweigung Schöngasse bis zur Einmündung in die Meilstraße. Für den, vom Norden in Richtung Süden kommenden, Verkehr sind dabei neue Routenführungen westlich der Kirchstraße bzw. Bahnhofstraße unter Miteinbeziehung bereits in vergangenen Jahren angestellter Überlegungen (Ausbau Franz-Plattner-Straße) zu untersuchen.

Eine derartige Einbahnregelung hätte folgende Vorteile:

- Massive Entlastung der Auergasse vom motorisierten Individualverkehr
- Mehr Platz in Bahnhofstraße südlich des Veranstaltungszentrums B4 zur Errichtung breiterer Gehsteige sowie eines Mehrzweckstreifens für den Radverkehr
- Attraktivere Straßenraumgestaltung und damit Belebung der lokalen Wirtschaft werden ermöglicht

Die Varianten sind im Rahmen der Untersuchung in vergleichbarer Planungstiefe auszuarbeiten und mit einem Anforderungskatalog im Rahmen einer Wirkungsanalyse gegenüberzustellen.



44. Franz-Plattner-Straße, Brücke über den Schloßbach (Foto: © Stephan Tischler)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04A	Einführung Tempo 50 auf B177 Seefelder Straße im Ortsgebiet von Zirl			

Die B177 Seefelder Straße verläuft unmittelbar nördlich des dicht bebauten Siedlungsgebiets von Zirl und weist ein sehr hohes Fahrzeugaufkommen auf. Bedingt durch die nördlich gelegenen Felswände werden Lärmemissionen verstärkt in das Siedlungsgebiet reflektiert. Im Herbst 2018 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100km/h auf 80km/h reduziert, eine nochmals deutlichere Reduktion der Schallemissionen ist bei einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h zu erwarten.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
05A	Neugestaltung Geschwindigkeitsregime			

Neben der B177 ist eine Überprüfung und ggf. Neugestaltung des Geschwindigkeitsregimes auf allen Gemeinde- und den Landesstraßen in den Zirlener Ortsgebieten insbesondere betreffend Tempo 40 als maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landesstraßen (ausgenommen B177) sowie Tempo 30 im übrigen Straßennetz zu empfehlen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
06A	Umbau niveaufreier Anschluss B171 Tiroler Straße / B177 Seefelder Straße zu Kreisverkehr			

Der gegenständliche niveaufreie Anschluss an der B177 zur B171 wurde seinerzeit im Hinblick auf die geplante Seefelder Schnellstraße als bauliche Vorleistung errichtet. Da die Schnellstraßenpläne nie verwirklicht wurden ist der mit einem enormen Flächenverbrauch verbundene Anschluss in seiner heutigen baulichen Ausgestaltung zu hinterfragen. Der langfristige Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr wäre

- deutlich günstiger in der Erhaltung (Entfall Brückenobjekte sowie Fahrbahnflächen)
- vorteilhaft betreffend Verkehrssicherheit (niedrigere Geschwindigkeit, weniger Konfliktbereiche)
- mit einer Reduktion der Geschwindigkeit auf der B171 und der B177 und damit geringeren Emissionen verbunden.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
07A	Verkehrl. Untersuchung z. Neuregelung d. lokalen Erschließungsverk. im südöstlichen Siedlungsgebiets			

Um die verkehrliche Situation in der Kaiserjägerstraße für die Anrainer*innen sicherer und verträglicher zu gestalten sind mehrere Varianten zur Verkehrsführung bzw. begleitenden Maßnahmen zu untersuchen. Diese beinhalten eine bauliche Umgestaltung der Kaiserjägerstraße (Reduktion der Fahrstreifenbreiten auf 4,5m mit Ausweichen, beidseitiger Gehsteig, Fahrbahnverschwenkungen) zur Reduktion der Geschwindigkeit, einen Umbau der Kreuzung mit dem Sportplatzweg etc. Die Maßnahmen sind u.a. auch einer Einbahnregelung via Innweg bzw. Sportplatzweg gegenüberzustellen und hinsichtlich der Wirksamkeit, Kosten und Umsetzungschancen zu bewerten.



45.. Aktuelle Situation Kreuzungsbereich Kaiserjägerstraße / Sportplatzweg (Foto: © Stephan Tischler, Juni 2019)

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
08A	Nachtfahrverbot für einspurige, motorisierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor			

Für das Ortsgebiet von Zirl ist die Einführung eines Fahrverbotes für einspurige Kraftfahrzeuge (Motorräder, einspurige Motorfahräder und Kleinmotorräder) im Detail zu klären. Der Wunsch nach einer entsprechenden Regelung wurde im Zuge des Beteiligungsprozesses mehrfach geäußert. Zu prüfen ist eine jahreszeitliche Beschränkung auf die Sommermonate (z.B. Mitte Juni bis Mitte September), die tageszeitliche Dauer des Fahrverbotes (z.B. 22:00 – 06:00 Uhr) sowie Ausnahmen für den Berufsverkehr.

Zitat aus der StVO § 43 Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise:

“(2) Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, hat die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung

a) für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen,..”

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
09A	Privates Car Sharing			

Rund 23 Stunden pro Tag wird ein privat genutzter PKW durchschnittlich pro Tag nicht genutzt, bei Zweit- und Drittautos ist die gefahrene km-Leistung eines Pkw fast die Hälfte des Erstautos. Vor allem in ländlichen Gebieten ist Carsharing ein gefragtes Thema. Das Ziel ist, Zweit- oder Drittautos der Zirlerinnen und Zirler zu ersetzen und ein zusätzliches Mobilitätsangebot zum öffentlichen Verkehr zu bieten. Ein Carsharing Fahrzeug kann bis zu acht Pkw ersetzen, durch alternative Antriebe die Emissionen vermindern und durch den Ersatz von Autos, Platz für andere Nutzungen des öffentlichen Raums schaffen.

Neben dem Aufbau von eigenen Services durch die Gemeinde (beispielsweise von E-Car-Sharing Systemen) stehen zwischenzeitlich jedoch bereits mehrere österreichweite Plattformen zur Verfügung, um die Auslastung des privaten Fahrzeuges durch privates Carsharing zu forcieren, z.B. carsharing247.com und carusocarsharing.com

Durch entsprechend aufbereitete Informationen, Workshops etc. sollen die Informationen zu derartigen Sharingplattformen für die Gemeindebürgerinnen und -bürger entsprechend aufbereitet werden, um Risiken und Potentiale aufzuzeigen und idealerweise die Inanspruchnahme zu intensivieren.

Nähere Informationen: Klimabündnis Tirol

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
10A	Mitfahrbankerl			

Der Besetzungsgrad vieler PKWs ist gegenwärtig äußerst niedrig, vielfach sitzen lediglich FahrerIn oder FahrerIn im Fahrzeug. Gerade in ländlichen Regionen war es früher jedoch vielfach üblich, Bekannte, Freunde, Verwandte, Nachbarn etc. mitzunehmen. Durch das sogenannte „Mitfahrbankerl“ soll diese Tradition wieder belebt werden, die nicht nur zu einer effizienteren Ressourcennutzung beiträgt sondern, insbesondere für Menschen ohne eigenen PKW bzw. in mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht erreichbaren Bereiche der Gemeinde, eine ideale Angebotsergänzung darstellt.

Seitens des Klimabündnis Tirol gibt es dazu eine eigene Initiative, die neben entsprechenden Workshops in der Vorbereitungsphase auch Anleitungen zum Aufbau und Bewerben der Bänke etc. bereitstellt. Die Kosten der Maßnahme sind gering und beschränken sich auf die Materialkosten für die Bänke, Schilder und das Aufstellen. Durch entsprechende Beteiligung interessierter und motivierter Gemeindegängerinnen und -bürger kann die Initiative auch mit einem sozialen Aspekt versehen werden.

Nähere Informationen: www.mobilitaeterinnen.org



46. Mitfahrbankerl (Quelle: www.mobilitaeterinnen.org)

6.7 Tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
01G	Teilnahme an Programmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Schule	■		
02G	Bewusstseinsbildung in Vereinen und weiteren sozialen Einrichtungen		■	
03G	Spielerische Anreize zur Mobilitätsverhaltensänderung setzen		■	
04G	Sensibilisierung der Zirler Bevölkerung		■	
05G	Regionales Verkehrskonzept		■	
06G	Instrumentarium in Raum- und Bauordnung nutzen		■	
07G	Nahversorgungsmöglichkeiten im Ortszentrum	■		
08G	Mobilitätsinfos für Neuzugezogene	■		
09G	Kommunales „MaaS“		■	
01F	Erstellung eines Fußwegekonzeptes		■	
02F	Regelmäßige Fußverkehrchecks	■		
03F	Schulumfeldanalyse	■		

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
04F	Innbrücke auf Höhe Eigenhofen		■	
05F	Straßenraumgestaltung	■		
01R	Radschnellverbindung Zirl – Innsbruck	■		
02R	Innbrücke Eigenhofen		■	
03R	Radabstellanlage Bahnhof Zirl		■	
04R	Serviceeinrichtungen für Fahrräder	■		
05R	Radfahren gegen die Einbahn auf Gemeindestraßen		■	
06R	Radwegverbindung Zirl – Leithen – Reith - Seefeld			■
07R	Schneeräumung der Radfahranlagen	■		
08R	Rad-Verleihsystem („Dorfrad“)	■		
09R	Radverkehr in der Meilstraße		■	
01Ö	Mobilitätszentrale Bahnhof Zirl		■	

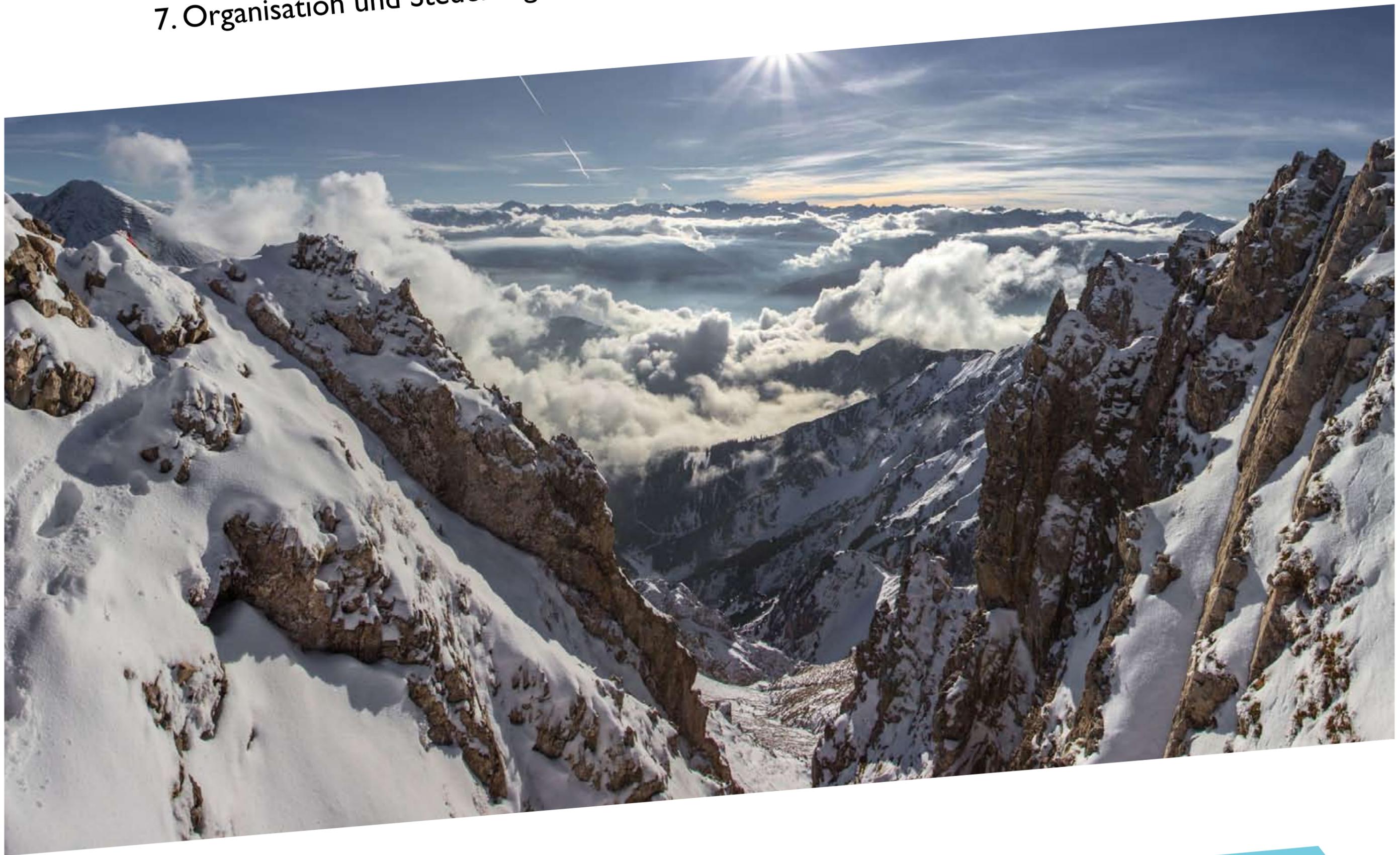
Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
02Ö	Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Bahnhaltestelle Unterperfuss			
03Ö	Taktverdichtung bei Busverbindungen von / nach Innsbruck am Wochenende			
04Ö	Attraktive Anbindung Bahnhof Zirl an Ortszentrum für Fuß- und Radverkehr			
05Ö	Attraktive Anbindung Bahnhof Zirl an Ortszentrum für Fußgänger und Radverkehr			
01A	Machbarkeitsstudie Neutrassierung der B177 Seefelder Straße			
02A	Reduktion der Fahrstreifenbreiten			
03A	Verkehrliche Analyse betreffend Neuregelung Nord-Süd-Durchzugsverkehr im Ortszentrum			
04A	Einführung Tempo 50 auf B177 Seefelder Straße im Ortsgebiet von Zirl			
05A	Neugestaltung Geschwindigkeitsregime			
06A	Umbau niveaufreier Anschluss B171 Tiroler Straße / B177 Seefelder Straße zu Kreisverkehr			
07A	Verkehrl. Untersuchung Neuregelung lokaler Erschließungsverkehr südöstliches Siedlungsgebiet			
08A	Nachtfahrverbot für einspurige, motorisierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor			
09A	Private Car-Sharing			

50. Übersicht Maßnahmen Mobilitätskonzept

Nr.	Maßnahme	Umsetzungszeitraum		
		kurz	mittel	lang
10A	Mitfahrbankerl			

51. Übersicht Maßnahmen Mobilitätskonzept

7. Organisation und Steuerung Mobilität



7.1 Mobilitätsgruppe

7.2 Mobilitätsbeauftragte(r)

Mobilitätsgruppe

Angeregt wird die Bildung eines Gremiums, ähnlich jenem der Steuerungsgruppe, das ergänzend zur politischen Zuständigkeit des Verkehrsausschusses in erster Linie für die inhaltliche Umsetzung verantwortlich zeichnet. Die Zusammensetzung sollte, in erster Linie, aus interessierten und motivierten Gemeindebürgerinnen und -bürgern erfolgen, ergänzt durch Vertreter*innen aus dem Gemeinderat und ggf. hinzugezogenen externen Fachleuten. Seitens der Gemeinde ist das Gremium mit entsprechenden Befugnissen (z.B. Antragsrecht an den Gemeinderat) und Geldmitteln auszustatten. Die Tätigkeit erfolgt ehrenamtlich gegen Erstattung allfälliger Spesen.

Mobilitätsbeauftragte(r)

Der / Die Mobilitätsbeauftragte(r) erlangt durch Absolvieren des gleichnamigen Lehrganges des Klimabündnis Tirol vertiefte Kenntnisse und Fähigkeiten, um aktiv Mobilitätsmanagement in der Marktgemeinde Zirl zu forcieren und als zentrale Ansprechperson zur Verfügung zu stehen. Idealerweise wird diese Position mit zwei Personen besetzt.

7.3 Mobilitätsbudget

7.4 Mobilität interdisziplinär denken

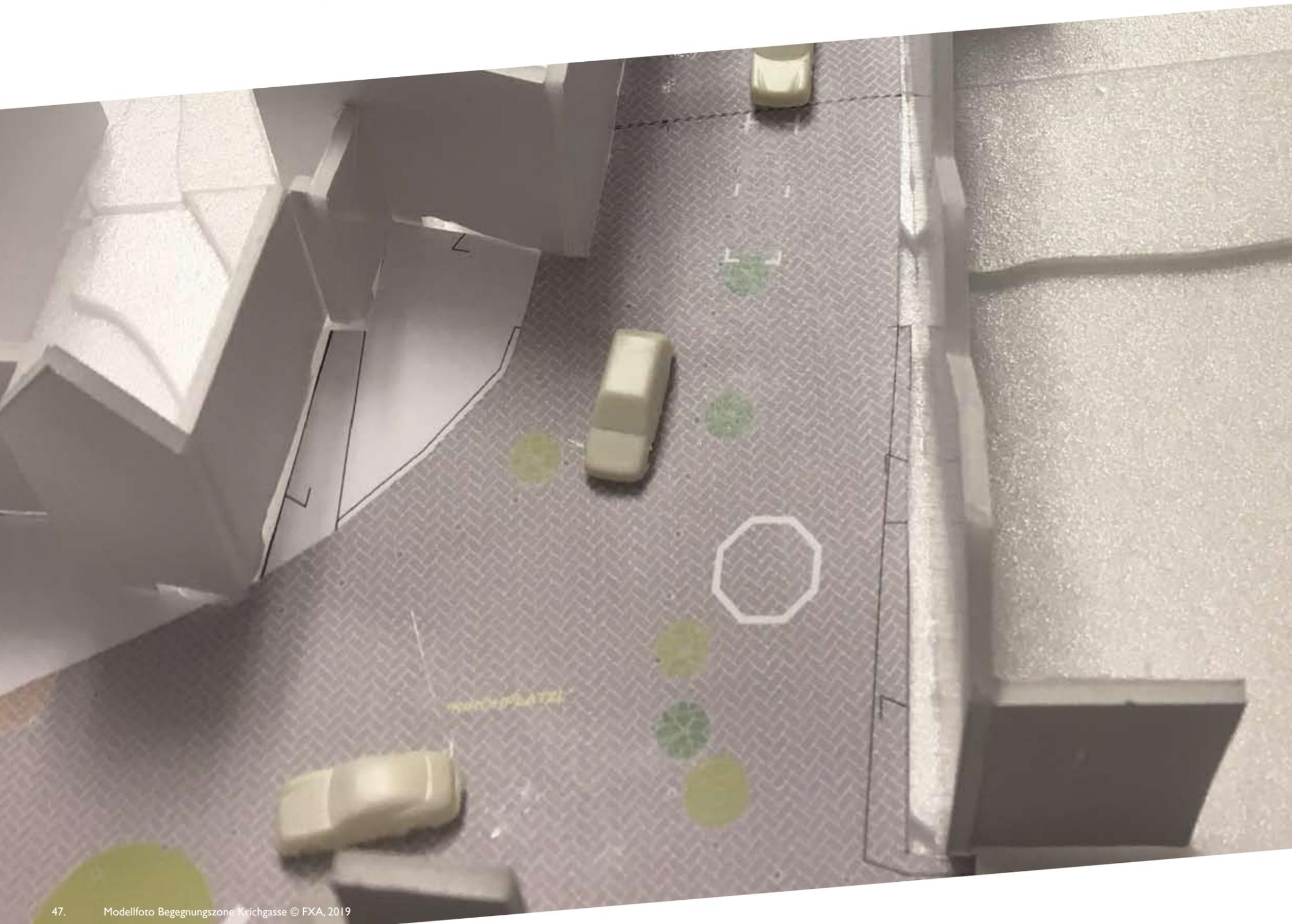
Mobilitätsbudget

Auch wenn viele Maßnahmen auf organisatorischer wie auch rechtlicher Ebene angesiedelt sind und, im Gegensatz zu rein baulichen Vorhaben, dadurch mit geringeren Kosten auf kommunaler Ebene zu rechnen ist, bedarf es einer entsprechend soliden Ausstattung mit finanziellen Mitteln, um die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in den nächsten 10 Jahren voranzutreiben. Zu unterscheiden ist dabei zwischen einmaligen Aufwendungen, beispielsweise für die Umsetzung konkreter Vorhaben, und laufenden Aufwendungen für Marketing- und Schulungsmaßnahmen, Aufwandsentschädigungen, kleinere Sofortmaßnahmen etc.

Mobilität interdisziplinär denken

Mobilität ist kein in sich abgeschlossener Themenbereich, sondern eng mit anderen Disziplinen wie, vor allem, der Raumordnung verknüpft. Dementsprechend sind gemeindeinterne Prozesse, wie beispielsweise Raumordnungsverfahren, hinsichtlich einer verstärkten Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten zu analysieren. Denkbar wäre z.B. eine verpflichtende Begutachtung von Entwürfen durch die Mobilitätsgruppe bzw. -beauftragte(n) der Gemeinde.

8. Begegnungszone Kirchstraße



Die Kirchstraße ist eine historisch gewachsene Einkaufsstraße in Zirl und weist beidseitig Geschäfte für den täglichen Bedarf, aber auch den gehobenen Bedarf sowie Gastronomiebetriebe und Dienstleistungsbetriebe auf.

Die Kirchstraße ist somit der Bereich des öffentlichen Raums in Zirl, in dem Begegnung, Austausch und das Erledigen von Einkäufen stattfindet. Erhöht werden könnte jedoch die Verweildauer und die Aufenthaltsqualität.

Derzeit ist nur der südliche Teil der Kirchstraße im Bereich des Brunnens als Begegnungszone ausgewiesen. Nachdem der Begegnungszonencheck, der bereits 2015 durchgeführt wurde, die Ausweisung einer Begegnungszone in der Kirchstraße ausdrücklich empfahl, wird im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzepts bereits ein Vorentwurf für die Begegnungszone Kirchstraße erarbeitet.

8.1. Ausgangssituation

Begegnungszone Zirl - Verordnung 2015

2015 wurden unter dem damaligen Bürgermeister Kreiser die Staßenzüge Morigggasse, die Bahnhofstraße beim B4, Teilbereiche der Schöngasse und der Schulgasse als Begegnungszone ohne bauliche Veränderungen des Straßenraums verordnet. Die Begegnungszone beim B4 wurde zum Hervorheben der Begegnungszone mit einer grünen Markierung versehen.

Die Kirchstraße wurde nur im ganz südlichen Bereich beim Brunnen als Begegnungszone ausgewiesen.

Ein Zitat der Kurzbeschreibung auf der Homepage www.begegnungszonen.or.at beschreibt die beabsichtigten Ziele der Begegnungszone in Zirl:

“Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum der Marktgemeinde Zirl und im Umfeld des Veranstaltungszentrums sollte im Bereich eines Abschnitts der Bahnhofstraße und von Abschnitten der umliegenden Erschließungsstraßen eine Verkehrsregelung in Form einer Begegnungszone eingerichtet werden.

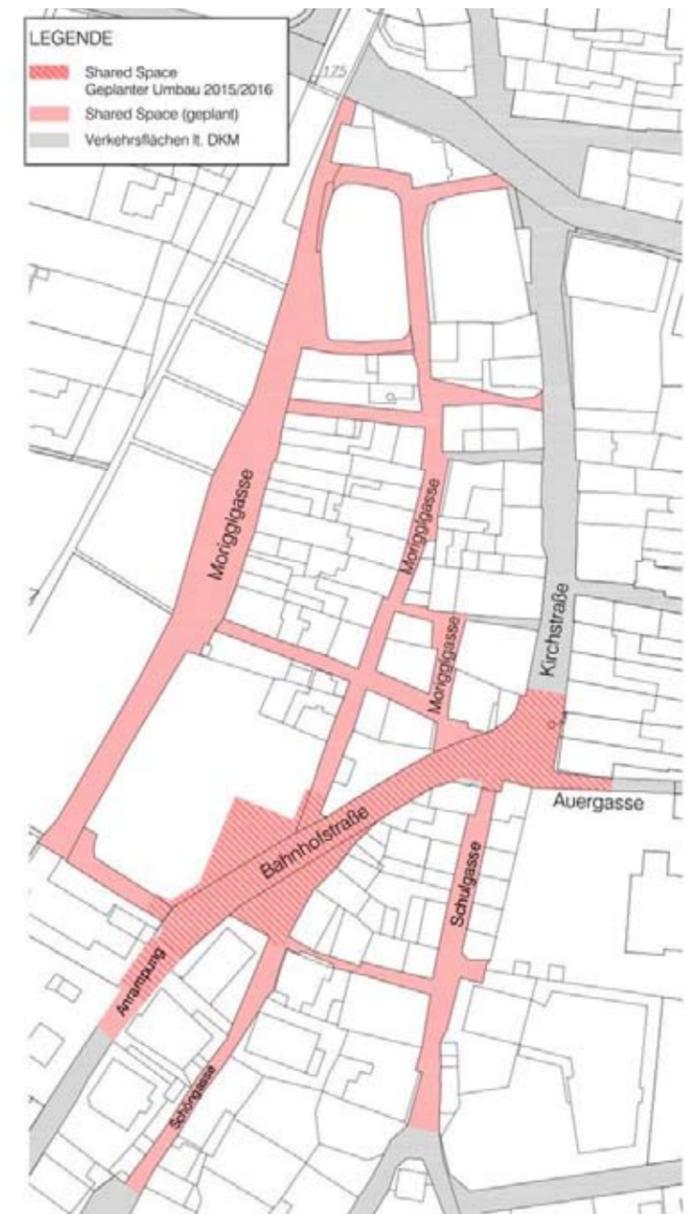
Der, für die Einführung der Begegnungszone vorgesehene Bereich, befindet sich im Zentrumsbereich von Zirl, südlich des Dorfplatzes im unmittelbaren südlichen Anschluss an die Landesstraße. Diese in Österreich relativ neuartige Verkehrsregelung soll eine deutliche Verbesserung des objektiven und subjektiven Sicherheitsempfindens der Fußgänger durch eine wesentliche Senkung der Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs in den betreffenden Straßenabschnitten bewirken.

Unter den, von der Verkehrsmaßnahme betroffenen Straßen, ist die Bahnhofstraße die höchstrangige. Zusammen mit der Kirchstraße und der Auergasse stellt die Bahnhofstraße eine wichtige Verbindung zwischen der Landesstraße B 171 und dem, auf der südlichen Innseite gelegenen Gewerbegebiet und Autobahnknoten Zirl West dar.”

Während die Verbindung in Richtung Süden über die, als Einbahnstraße geführte Kirchstraße und anschließend über die Bahnhofstraße (Beidrichtungsverkehr) führt, erfolgt die Verbindung in Richtung Norden von der Bahnhofstraße über die Auergasse. Beide Relationen führen über den, von der Verkehrsmaßnahme betroffenen, rd. 170 m langen Abschnitt der Bahnhofstraße bzw. über den Kreuzungsbereich zwischen der Kirchstraße, Bahnhofstraße und Auergasse.

Die übrigen Straßen im Bereich des Planungsgebiets dienen vorwiegend der Erschließung der im betreffenden Bereich bestehenden Gebäude (vorwiegend Wohngebäude).“

Der für 2016 geplante Umbau im Bereich des B4 (rot schraffierter Bereich) wurde nicht realisiert. Der neu gewählte Bürgermeister Thomas Öfner griff das Thema Begegnungszone in Zirl in einer gut gesuchten öffentlichen Veranstaltung im Sommer 2016 auf und stellte sich der Diskussion.



50. Verordnungsplan Begegnungszone Zirl aus dem Jahr 2015
Quelle: <http://www.begegnungszonen.or.at>



48. Kirchstraße Bestandsfoto © FXA 2019

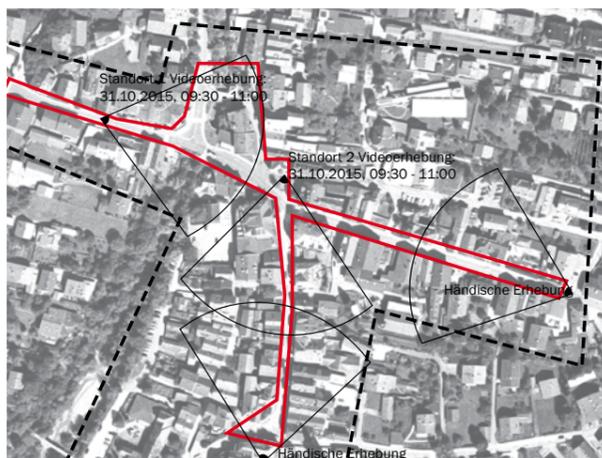


49. Begegnungszone Zirl © Ursula Faix 2015

8.2. SWOT-Analyse - Begegnungszonencheck



51. Auszug Begegnungszonencheck © bad architects 2015



52. Auszug Begegnungszonencheck © bad architects 2015



53. Auszug Begegnungszonencheck © bad architects 2015

Beauftragung Begegnungszonencheck

Im Herbst 2014 wurde bad architect ZT-KG beauftragt, in der Gemeinde Zirl einen Begegnungszonencheck durchzuführen. Nachdem der Bereich beim B4 schon als Begegnungszone ausgewiesen war, wurde der Fokus der Untersuchung auf die Kirchstraße und die Tiroler Straße gelegt.

SWOT-Analyse

Stärkenanalyse des Bestandes:

- Durch die Aufweitung und Verschwenkung des Straßenraumes im Bereich des Markplatzes entsteht ein klar erkennbares „Dorfzentrum“
- Trotz hoher MIV Frequenz der Tiroler Straße (B171) im Bereich zwischen Markplatz und Gemeinde, geringe Beeinträchtigung des Querungsverhaltens auf den drei Schutzwegen über die Tiroler Straße (B171)
- Trotz hoher Querungsfrequenz im Bereich Tiroler Straße (B171) im Bereich zwischen Markplatz und Gemeinde, geringe Auswirkungen auf den MIV (kein Rückstau).
- Nutzung der Garage des Veranstaltungszentrums B4 als öffentliche Parkgarage
- Queren der Fahrbahn für den Langsamverkehr (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) ist übersichtlich und einsichtig und stellt somit ein nur geringes Gefahrenpotential dar.
- Durch die Errichtung des neuen Veranstaltungszentrums B4 in der Bahnhofstraße und einer ansprechende Außengestaltung gibt es einen neuen öffentlichen Bereich im Zentrum.
- Gute Durchmischung mit Geschäften für den täglichen Bedarf, gehobenen Bedarf, Gastronomie und Dienstleistungen

- Das Angebot für eigens ausgewiesene Fahrradstellplätze weist auf eine hohe Sensibilität für den Radverkehr hin
- Zone 30 im Zentrumsbereich

Schwächenanalyse des Bestandes:

- Keine selbstverständliche Geschwindigkeitsreduktion des MIV durch bestehende Straßenführung der Tiroler Straße (B171) im Bereich zwischen Gemeinde und Marktplatz
- Der Ortskern im Markplatz wird durch die Tiroler Straße (B171) geteilt.
- Bestehende Stellplatzanordnung sieht entlang der Kirchstraße teilweise auch Querparker vor, welche durch Rückwärtsausparken ungünstig für den Verkehrsfluß und die Sicherheit der Fußgänger*innen sind.
- Die Belagssituation weist teilweise grobe Mängel auf
- Die Gehsteige in der Kirchstraße sind vor allem auf der westlichen Seite sehr eng und weisen Belagsmängel auf
- Leerstehendes Geschäfte vor allem im Bereich Tiroler Straße zwischen Marktplatz und Kalvarienbergstraße sowie in der Kirchstraße (Westseite)
- Viele reservierte Stellplätze (z.B. vor Banken, Gemeinde, Geschäften und Gasthäusern) weisen auf einen relativ hohen Parkdruck in Zirl hin.

Chancenanalyse einer Umgestaltung zur Begegnungszone:

- Zentrumsbildung: Durch eine Umgestaltung des Straßenraums der Tiroler Straße im Zusammenhang mit einer Umgestaltung im Bereich des Markplatzes und der Kirchstraße könnte der zerteilte Ortskern als gemeinsames Ganzes aufgewertet werden.

3. Videoerhebung Bestand:

3.1. Standorte:

Für die Videoerhebung wurden zwei Standorte gewählt:

- Standort 1 Videoerhebung - Gemeindeamt (Abb. 2): Als Standort wurde der Kreuzungsbereich beim Gemeindeamt mit Blickrichtung Osten gewählt. Durch die Videoerhebung und zwei händischen Erhebungen konnte die gesamten Verkehrsbewegungen in der Tiroler Straße im Ortskern erfasst werden.

Am Sa. 31.10.2015 von 09:30 - 11:00 (ca. 90 Minuten) wurden folgende Elemente erfasst:

- MIV (PKW/Motorrad/Schwerverkehr inkl. ÖPNV-Bus) in alle Richtungen
- Fahrradnutzung in alle Richtungen
- Fußgängerquerungen (Anzahl, Wegelinien)

- Standort 2 Videoerhebungen - Marktplatz (Abb. 3): Als Standort wurde der Marktplatz mit Blickrichtung Süden in die Kirchstraße gewählt.

Am Sa. 31.10.2015 von 09:30 - 11:00 (ca. 90 Minuten) wurden folgende Elemente erfasst:

- MIV (PKW/Motorrad/Schwerverkehr inkl. ÖPNV-Bus) in alle Richtungen
- Fahrradnutzung in alle Richtungen
- Fußgängerquerungen (Anzahl, Wegelinien)



Abb. 2: Screenshot, Standort 1 Videoerhebung

Abb. 3: Screenshot, Standort 2 Videoerhebung

Um die Videoerhebung statistisch vergleichen zu können, ist der Zeitpunkt der Erhebung relevant. Daher wurden die einzelnen Standortdaten zu einem Datensatz zusammengefasst.

Weitere Erhebungen für die Erfassung der FußgängerInnenquerungen wurden bei der Post (Kalvarienberggasse) und in der Kirchstraße händisch erfasst.

3.2. Dokumentation Standort 1 - Gemeindeamt:

- MIV (PKW, Motorräder und Schwerverkehr) in alle Richtungen: Im Erhebungszeitraum wurden im Durchschnitt pro Stunde insgesamt 585 PKW, 3 LKW (inkl. ÖPNV - Bus) und 6 RadfahrerInnen beobachtet. Während dieser Zeit wurden mehrere Spitzen und ein um ca. 30% stärkeres Verkehrsaufkommen des MIV in West-Ost Richtung beobachtet.

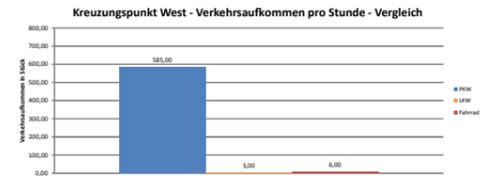


Abb. 4: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

- Die bevorzugte Fahrtrichtung war dabei von Westen nach Osten (Fahrtrichtung Innsbruck) mit fast der doppelten Menge wie von Osten nach Westen (Fahrtrichtung Telfs) oder Osten nach Norden (Fahrtrichtung Hochzirl).

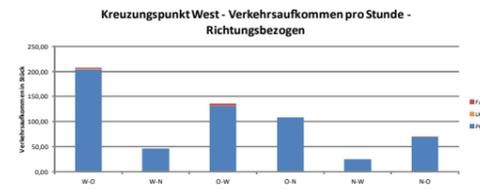


Abb. 5: Verkehrsaufkommen richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

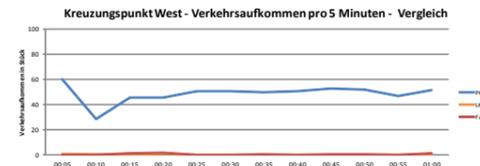


Abb. 6: Verkehrsaufkommen pro 5 Minuten, Videoerhebung

54. Auszug Begegnungszonencheck © bad architects 2014

3.3. Dokumentation Standort 2 - Marktplatz:

- MIV (PKW, Motorräder und Schwerverkehr) in alle Richtungen: Im Erhebungszeitraum wurden im Durchschnitt pro Stunde insgesamt 645 PKW, 2 LKW (inkl. ÖPNV - Bus) sowie 20 Fahrräder beobachtet. Während dieser Zeit wurde eine Spitze um 9:35 und ein um ca. 90% höheres Verkehrsaufkommen des MIV in Ost-West Richtung beobachtet.

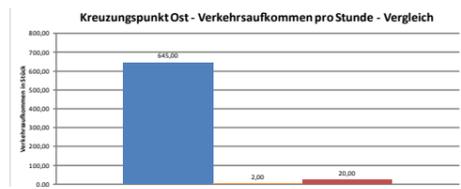


Abb. 7: Verkehrsaufkommen gesamt pro Stunde, Videoerhebung

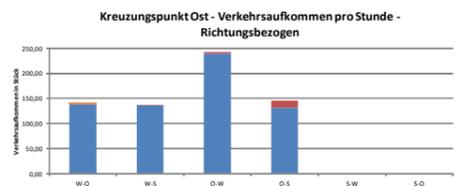


Abb. 8: Verkehrsaufkommen richtungsbezogen pro Stunde, Videoerhebung

Fahrradnutzung: Im Erhebungszeitraum wurden im Durchschnitt pro Stunde insgesamt 20 RadfahrerInnen mit keiner nennenswerten Spitze beobachtet.

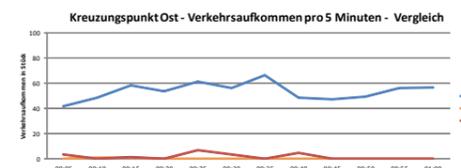


Abb. 9: Verkehrsaufkommen pro 5 Minuten, Videoerhebung

- Fußgängerquerungen:

Im Erhebungszeitraum wurden im gesamten Straßenabschnitt im Durchschnitt pro Stunde 386 Querungen beobachtet. Davon waren 83 Querungen im Bereich des Gemeindeamtes, 306 Querungen im Bereich Marktplatz zu verzeichnen und 280 Querungen in der Kirchstraße. Der Anteil der Querungen über die Tiroler Straße (B171) beträgt mit 249 Querungen mehr als 81%. Davon betragen die Querungen in Nord-Süd-Richtung 140 und in die Süd-Nord-Richtung 109.

- Querungsverhalten:

Die Querungen über die Tiroler Straße erfolgen mit 245 von insgesamt 249 Querungen fast ausschließlich über die Schutzwege. Lediglich 4 Querungen waren abseits der Schutzwege zu verzeichnen.

Die Querungen in der Kirchstraße erfolgen 204 im Bereich des Brunnens, 67 im Bereich der Arlberger Dorfbäckerei und die restlichen 9 verteilen sich über die Kirchstraße.

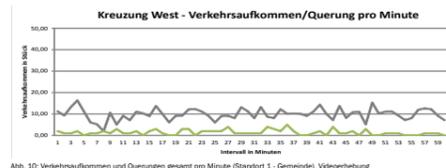


Abb. 10: Verkehrsaufkommen und Querungen gesamt pro Minute (Standort 1 - Gemeindeamt), Videoerhebung

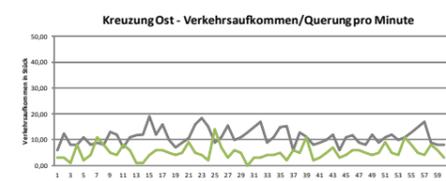


Abb. 11: Verkehrsaufkommen und Querungen gesamt pro Minute (Standort 2 - Marktplatz), Videoerhebung

55. Auszug Begegnungszonencheck © bad architects 2014

• **Zentrumsbildung:** Umgestaltung des Straßenraums der Kirchstraße in eine attraktive Begegnungszone könnte den Leerstand verringern

• **Zentrumsbildung:** Durch Ausweisung von punktuellen Längsparkern und Attraktivierung der Querverbindungen zur Kirchstraße könnten die Attraktivität der leerstehenden Geschäfte entlang der östlichen Tiroler Straße (B171) wieder steigen, da daruch auch die Gehsteige breiter gestaltet werden können (Straßenquerschnitt ist zu prüfen)

• **Verkehrssicherheit:** durch Umgestaltung der Querparker in der Kirchstraße und Begegnungszone könnte die Verkehrssicherheit erhöht werden

• **Geschwindigkeitsreduktion:** Eine Umgestaltung der Kirchstraße ermöglicht eine selbstverständliche Geschwindigkeitsreduktion des MIV.

• **Mehrwert für Gemeindebürger/innen:** höhere Aufenthaltsqualität, höhere Verkehrssicherheit

• **Mehrwert für die Kaufmannschaft:** Durch Neugestaltung des Straßenquerschnittes und Ausweisung von Stellplätzen (Längsparker) entlang der Tiroler Straße sowie der ansprechenderen Gestaltung der Kirchstraße könnte die Fußgänger*innenfrequenz erhöhen

• **Mehrwert für Umwelt:** Attraktivierung des Zentrums (längere Verweildauer, Erhöhung der Fußgänger*innenfrequenz)

Risikoprüfung einer Umgestaltung zur Begegnungszone:

• **Private GrundeigentümerInnen:** Private Grundstücke sind nach den Vorstellungen der Gemeinde nicht gestaltbar, wenn die GrundeigentümerInnen andere Interessen haben und bei der Umgestaltung nicht mitwirken wollen.

• **Projektgegner:** Bildung von Interessensgruppen gegen Veränderungen der derzeitigen Situation.

Empfehlungen des Begegnungszonenchecks:

• Tiroler Straße:

Eine Umgestaltung des Bereichs in eine Begegnungszone ist aufgrund des linearen Querungsverhaltens (Schutzweg) und des Fehlens von Geschäften auf beiden Seiten nicht zu empfehlen.

• Tiroler Straße Bereich Marktplatz:

Eine Umgestaltung des Bereichs in eine Begegnungszone ist aufgrund der hohen Querungsfrequenz zu empfehlen.

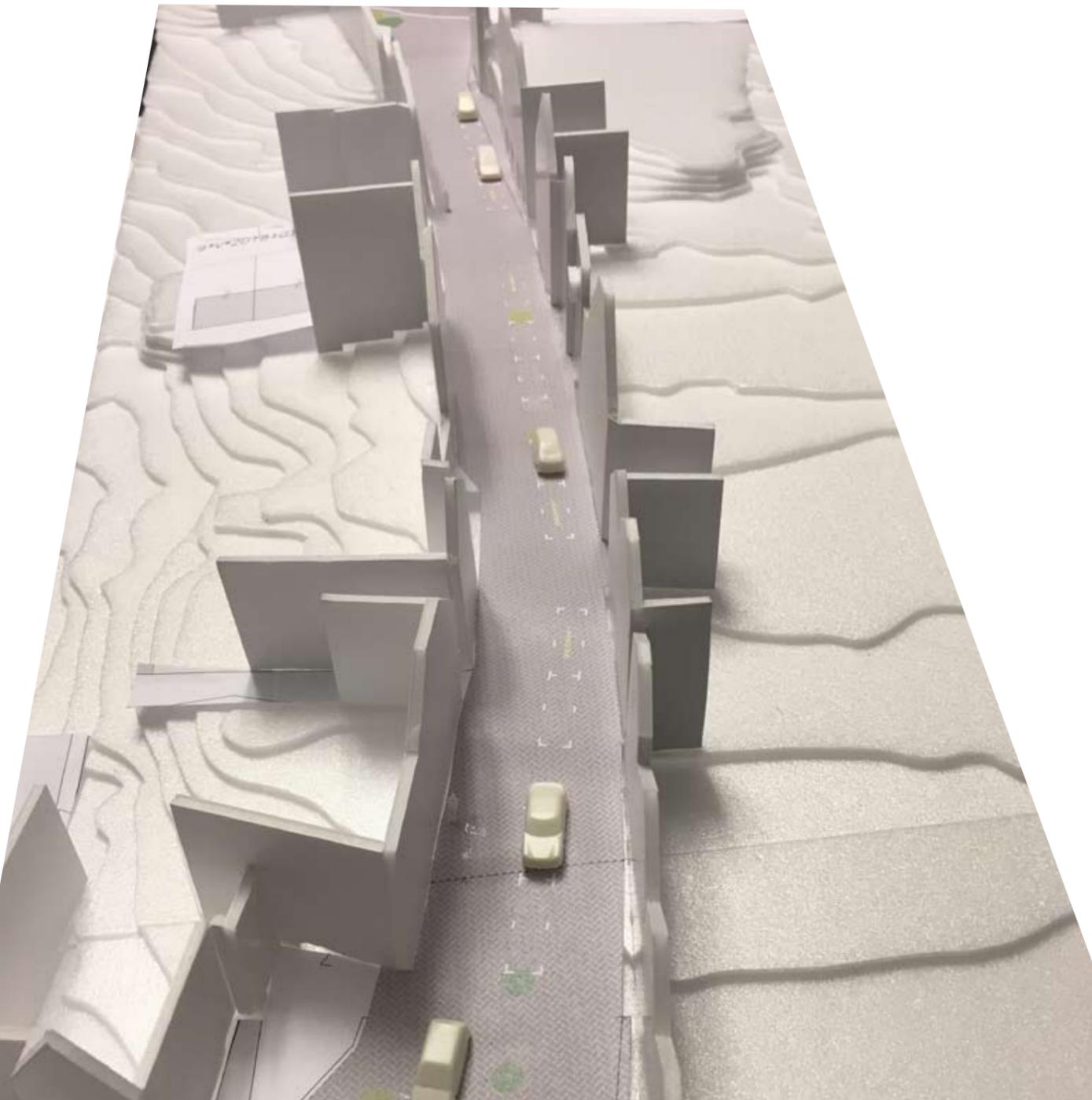
• Kirchstraße:

Eine Umgestaltung des Bereichs in eine Begegnungszone ist aufgrund der hohen Fußgänger*innenfrequenz und beidseitig möglicher Geschäfte zu empfehlen. Dies hat auch das Potential, den Leerstand auf der Westseite der Straße zu verringern. Eine Umgestaltung des gesamten Straßenraums und der Neuorganisation der Parkplätze ist dafür Voraussetzung.

• Östliche Tiroler Straße:

Eine Umgestaltung des Bereichs in eine Begegnungszone ist aufgrund der geringen FußgängerInnenfrequenz und des schonfortgeschrittenen Leerstands vorerst ist nicht zu empfehlen. Eine Aufwertung des Bereichs könnte jedoch durch die punktuelle Ausweisung von Längsparkplätzen, sofern hinsichtlich des Straßenquerschnitts möglich, erreicht werden. Eine bessere Anbindung an die Kirchstraße, durch die Aufwertung der Verbindungsgassen für FußgängerInnen etwa im Bereich Marktplatz „Sole grotte“, ist zu empfehlen

8.3. Begegnungszone Kirchstraße - Neugestaltung



Neue Straßenraumgestaltung

Die derzeit getrennten Bereiche Fahrbahn und Gehsteig sollten in einen barrierefreien Straßenraum umgestaltet werden, der von allen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam benutzt werden kann. Im Gegensatz zu monofunktionalen FußgängerInnenzonen, die motorisierte Verkehrsteilnehmende und Radfahrer*innen ausschließen, erlaubt die Begegnungszone ein rücksichtsvolles Miteinander, Parken inklusive, bei einer verlangsamt Geschwindigkeit von 20km/h. Begegnung auf Augenhöhe wird somit ermöglicht.

Einbahnstraße und Gegenverkehr

Die Kirchstraße wird auch als Begegnungszone weiter als Einbahn von Norden nach Süden geführt, allerdings können Radfahrer*innen auch gegen die Einbahn, also in beide Richtungen fahren.

Straßenbelag

Der derzeitige Asphaltbelag, der teilweise starke Belagsschäden aufweist, wird durch einen hochwertigen Pflasterbelag ersetzt. Dabei kommen als Materialien entweder Nautstein oder Betonstein in Frage. Das derzeit konzipierte Muster sieht Steine in drei verschiedenen Farbschattierungen vor, wobei der helle Grundton dominiert. Die mittlere und dunkle Farbschattierung wird als farbliche Akzentuierung verwendet. Um den Gehbereich, erkennbar zu machen, werden in den Straßenbelag bodengleiche Punkte als Markierung eingearbeitet.

Parkplätze

Parken in der Kirchstraße ist, so wie bisher, an der Ostseite der Straße möglich. Dabei werden immer zwei

Parkplätze aneinander gekoppelt. Die Parkplätze werden immer als Längsparker ausgewiesen. Dies ermöglicht ein rasches Aus- und Einparken, ohne durch das Rückwärtsausparken oder Rückwärtseinsparken, wie es bei Querparkern erforderlich ist, Fußgänger*innen oder Kinder zu gefährden. Zusätzlich zu den PKW-Parkplätzen werden weitere Fahrradabstellplätze in der Kirchstraße errichtet. Parkplätze für den Anlieferverkehr werden gesondert ausgewiesen.

Begrünung, Brunnen und Straßenmöblierung

Entlang der Kirchstraße werden an der Ostseite Bäume mit großzügigen Baumringen gepflanzt und tragen damit zu einem besseren Straßenklima bei. Bänke, die zum Verweilen einladen, werden errichtet. Der Platz rund um den Brunnen wird in die Umgestaltung einbezogen und ein Trinkbrunnen wird neu errichtet.

Beleuchtung

Das neue Beleuchtungssystem in der Kirchstraße sieht die Befestigung von, untertags kaum auffallenden, Beleuchtungskörpern an den Giebeln oder Pfetten der Häuser vor, die so eingestellt sind, dass sie nur die Straße und nicht die Hauswände beleuchten. Damit kann die Kirchstraße in einen angenehmen Lichtraum getaucht werden, ohne dabei die Anwohner*innen zu blenden.

Flächiges Querens

Die Begegnungszone ermöglicht, durch die Gestaltung als barrierefreier Straßenraum, ein flächiges Querens, um die Fußgänger*innenfrequenz für die Geschäfte zu erhöhen und die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge damit automatisch zu verringern.



Visualisierung Kirchstraße - Blick von Norden nach Süden



1 Hochwertiger Straßenbelag Begegnungszone
2 Parkflächen mit Unterbrechungen zum Queren
58. Visualisierung Begegnungszone Kirchstraße © FXA 2019

3 Begrünung Straßenraum
4 Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen

5 Flächeiges Queren für den Fußverkehr
6 Punktuelle Markierung für Gehbereich

Visualisierung Kirchstraße - "Brunnenplatzl"



1 Hochwertiger Straßenbelag Begegnungszone

3 Begrünung Straßenraum

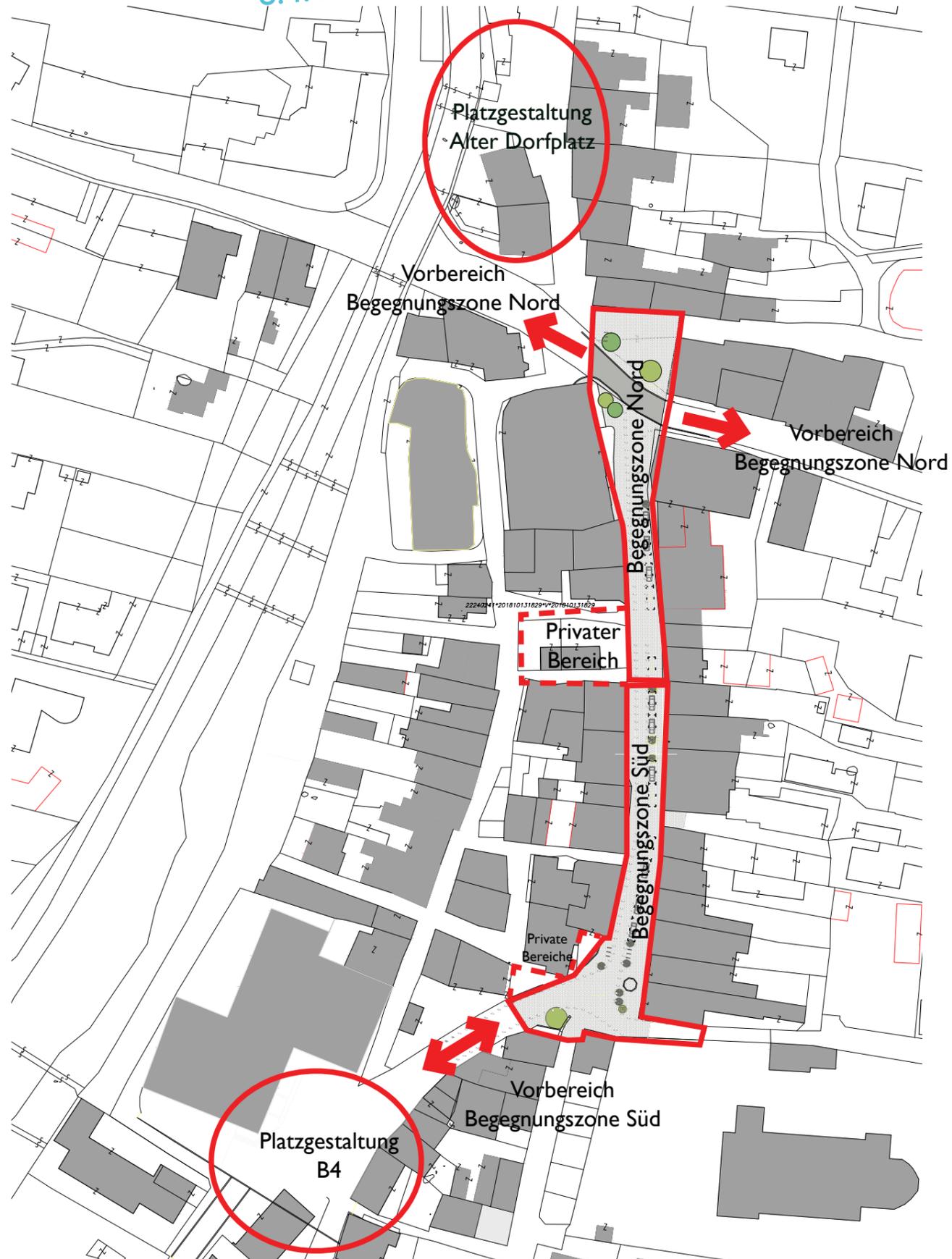
5 Flächeiges Queren für den Fußverkehr

2 Parkflächen für Fahrräder

4 Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen

6 Punktuelle Markierung für Gehbereich

8.4. Potentiale Öffentlicher Raum-Ortszentrum Zirl



Potential öffentlicher Raum Ortszentrum Zirl

Im Mobilitätskonzept wurden bereits viele Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Raums (Straßenraum) im gesamten Siedlungsgebiet von Zirl und darüber hinaus genannt. Nachstehend sind daher nur die wichtigsten Bereiche im Ortszentrum von Zirl genannt, für die eine, über die Kirchstraße hinaus gehende, Umgestaltung besonders wichtig wäre.

Kernstück Begegnungszone Kirchstraße

Die Begegnungszone Kirchstraße ist als Kernstück für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu sehen. Sie reicht im Wesentlichen im Norden von der Apotheke bis zum Raum 23 im Süden. Nachdem die Grundstücksgrenzen des öffentlichen Gutes jedoch nicht immer an den Gebäudekanten verlaufen und es auch zwei größere Bereiche in der Kirchstraße gibt, die sinnvollerweise in die Neugestaltung miteinzubeziehen wären, ist eine Entwicklung der Begegnungszone Kirchstraße in enger Abstimmung mit den anrainenden Grundstückseigentümern zu empfehlen. Es ist, auch aus kostentechnischen Gründen, zu empfehlen, die Begegnungszone Kirchstraße in zwei Teilbereichen, dem Teilbereich Nord und dem Teilbereich Süd, zu errichten.

Vorbereiche Begegnungszone Süd

Um die Kfz auf die Begegnungszone vorzubereiten, ist es für den südlichen Beginn der Begegnungszone sinnvoll, am Beginn der Begegnungszone die Fahrbahn bereits optisch mit breiten Markierungen einzuengen und den Gehbereich bereits mit einem hochwertigen Belag auszustatten und die Ausweisung von Schanigärten zu ermöglichen.

Vorbereiche Begegnungszone Nord

Beim nördlichen Teil der Begegnungszone, der auch einen kleinen Teilbereich der Tiroler Straße beinhaltet, ist es sinnvoll, die Fahrbahn der Tiroler Straße ebenfalls mit einer breiten Markierung optisch einzuengen und die Gehsteige in der Meilstraße neu zu gestalten, um die Bedingungen für die Geschäftstreibenden und den Fuß- und Radverkehr in der Meilstraße zu verbessern.

Platzgestaltung B4 / Bahnhofstraße Nord

Bezugnehmend auf die Ergebnisse des Begegnungszonenchecks und der Beschäftigung mit der Situation im Rahmen des Beteiligungsprozesses im vergangenen Jahr, ist eine Umwandlung der derzeitigen Begegnungszone im Bereich vor dem B4 in eine Tempo 30 Zone zu überlegen. Diese sollte mit einer Neugestaltung des gesamten Platzbereiches einhergehen. Die Platzgestaltung beim B4 kann unabhängig von der Begegnungszone Kirchstraße entwickelt werden. Hinsichtlich Gestaltung ist es beim Platz vor dem B4 wichtig, dass der Oberflächenbelag über die Fahrbahn gezogen wird, um durch den Materialwechsel in der Fahrbahn eine automatische Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen. Weiters sollte der Fahrbereich optisch durch entsprechende Gestaltung eingengt werden. Dies sorgt noch zusätzlich für eine Reduktion der Geschwindigkeit.

Alter Dorfplatz

Der nördliche Teil der Begegnungszone könnte in weiterer Folge mit dem Bereich um den alten Dorfplatz erweitert werden, der mit seinem Brunnen und historischen Gebäuden und etwas abseits des hohen Verkehrsaufkommens der Tiroler Straße, ein hohes Potential für gute Aufenthaltsqualität hat.

9. Zusammenfassung und Ausblick

Nach rund eineinhalb Jahren intensiver Arbeit liegt das Mobilitätskonzept Zirl vor. Nun sind die politischen Gremien der Marktgemeinde Zirl gefragt, die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen umzusetzen.

Von den über 50 vorgeschlagenen Maßnahmen für Zirl sind rund ein Drittel kurzfristig, fast alle davon ohne großen finanziellen Aufwand oder besonderen Planungsaufwand umsetzbar. Alleine, wenn diese Maßnahmen angegangen werden, ist für die Bevölkerung erkennbar, dass für die Gemeinde Zirl die Verbesserung der Alltagsmobilität für alle Zirlerinnen und Zirler und der Aufenthaltsqualität in der Gemeinde eine echtes Anliegen ist und die Teilnahme an diversen Veranstaltungen im Rahmen der Prozessbegleitung des Mobilitätskonzepts sinnvoll war.

Auch die mittel- und langfristigen Maßnahmen sollten nicht auf die lange Bank geschoben werden, da diese eine gewisse Entwicklungszeit brauchen, dafür oft Vorplanungen, Machbarkeitsstudien sowie Gespräche mit Behörden, anderen Gemeinden oder Fördergeber*innen nötig sind.

Das Werkzeug Mobilitätskonzept Zirl liegt bereit, um in die Hand genommen zu werden!



Quelle: Foto © Stephan Tischler

9.1. Zeitplan Handlungsempfehlungen

KURZFRISTIGE MASSNAHMEN 2020-2022	
01G	Teilnahme an Programmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Schule
07G	Nahversorgungsmöglichkeiten im Ortszentrum
08G	Mobilitätsinfos für Neuzugezogene
02F	Regelmäßige Fußverkehrchecks
03F	Schulumfeldanalyse
05F	Straßenraumgestaltung
01R	Radschnellverbindung Zirl – Innsbruck
04R	Serviceeinrichtungen für Fahrräder
07R	Schneeräumung der Radfahranlagen
08R	Radverleihsystem („Dorfrad“)
03A	Verkehrliche Analyse Neuregelung Nord-Süd-Durchzugsverkehr im Ortszentrum
05A	Neugestaltung Geschwindigkeitsregime
10A	Mitfahrbankerl
07A	Verkehrl. Untersuchung Neuregelung lokaler Erschließungsverk. Siedlungsgeb. Zirl Süd-Ost
08A	Nachtfahrverbot für einspurige, motorisierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
09A	Privates Car-Sharing

MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN 2021-2024	
02G	Bewusstseinsbildung in Vereinen und weiteren sozialen Einrichtungen
03G	Spielerische Anreize zur Mobilitätsverhaltensänderung setzen
04G	Sensibilisierung der Zirlener Bevölkerung
05G	Regionales Verkehrskonzept
06G	Instrumentarium in Raum- und Bauordnung nutzen
09G	Kommunales „MaaS“
01F	Erstellung eines Fußwegekonzeptes
04F	Innbrücke auf Höhe Eigenhofen
02R	Innbrücke Eigenhofen
03R	Radabstellanlage Bahnhof Zirl
05R	Radfahren gegen die Einbahn auf Gemeindestraßen
09R	Radverkehr in der Meilstraße
01Ö	Mobilitätszentrale Bahnhof Zirl
02Ö	Optimierung innerörtlicher öffentlicher Verkehr
03Ö	Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Bahnhaltestelle Unterperfuss
04Ö	Taktverdichtung bei Busverbindungen von / nach Innsbruck am Wochenende
05Ö	Attraktive Anbindung Bahnhof Zirl an Ortszentrum für Fuß- und Radverkehr
01A	Machbarkeitsstudie Neutrassierung der B177 Seefelder Straße
02A	Reduktion der Fahrstreifenbreiten
04A	Einführung Tempo 50 auf B177 Seefelder Straße im Ortsgebiet von Zirl

LANGFRISTIGE MASSNAHMEN 2025-2035	
06R	Radwegverbindung Zirl – Leithen – Reith - Seefeld
06A	Umbau niveaufreier Anschluss B171 Tiroler Straße / B177 Seefelder Straße zu Kreisverkehr



