

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die Tiroler Landesbibliothek, die dem Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien und die alpine Lage der Studenten-, Sport- und Olympiastadt Innsbruck lassen ein umfassendes Entwicklungsproblem der Tiroler Landeshauptstadt entstehen, welches mit besonderem Augenmerk auf raumplanerische, städtebauliche und architektonische Schwerpunkte anhand eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie eines Entwurfes gelöst werden soll.

Die städtebauliche Maßnahme sieht eine Erweiterung im Bereich des Flughafenareals vor, wo ein neuer Stadtteil entstehen soll. Dieser wird geprägt durch stadtmorphologische Vielfalt, schafft Wohnraum, produziert langfristig Arbeitsplätze und ermöglicht neue Freizeitmöglichkeiten. Dadurch soll eine hochwertige, nachhaltige und städtische Lebensqualität entstehen.

Ein neues Verkehrskonzept zur Erschließung des Gebietes sowie für den Großraum der Alpenstadt in Form eines urban-alpinen Verkehrsmittels komplettiert den Entwurf.

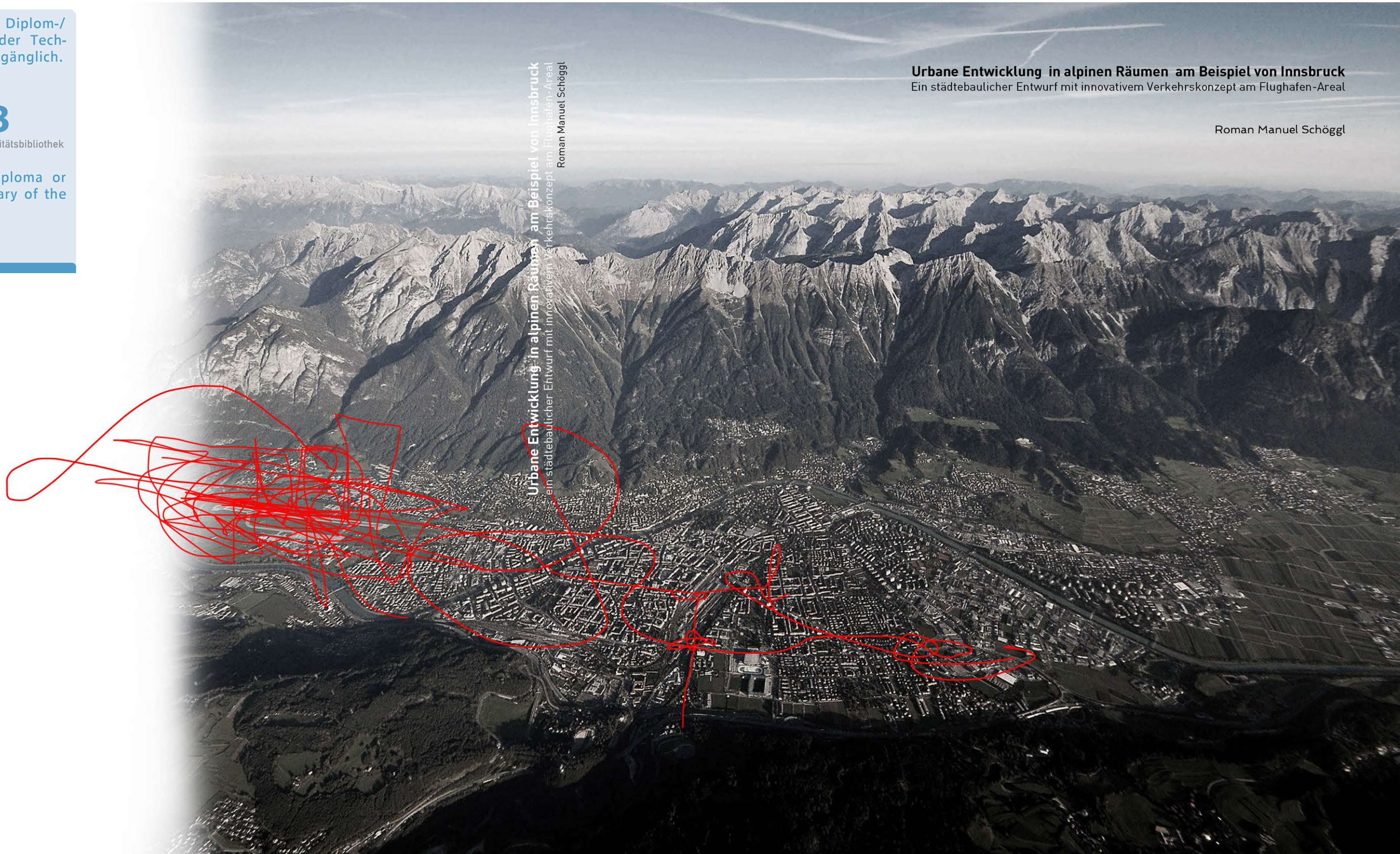
Roman Manuel Schögg
romanmanuel.com

Mai 2016

Urbane Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel von Innsbruck

Ein städtebaulicher Entwurf mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal

Roman Manuel Schögg



Urbane Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel von Innsbruck
ein städtebaulicher Entwurf mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal
Roman Manuel Schögg

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



Diplomarbeit – Masterarbeit

Urbane Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel von Innsbruck
Ein städtebaulicher Entwurf mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Master of Science
unter der Leitung von

Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn Norbert Trolf
E260
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Roman Manuel Schöggl
1015744

Pradler Straße 25
6020 Innsbruck

Wien, am 31. Mai 2016

Roman Manuel Schöggl

Die prekäre Wohnsituation, die demografische, bauliche, soziale Entwicklung und die alpine Lage der Studenten-, Sport- und Olympiastadt Innsbruck lassen ein umfassendes Entwicklungsproblem der Tiroler Landeshauptstadt entstehen, welches mit besonderem Augenmerk auf raumplanerische, städtebauliche und architektonische Schwerpunkte anhand eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie eines Entwurfes gelöst werden soll.

Die städtebauliche Maßnahme sieht eine Erweiterung im Bereich des Flughafen-Areals vor, auf dem ein neuer Stadtteil entstehen soll. Dieser wird geprägt durch stadtmorphologische Vielfalt, schafft Wohnraum, produziert langfristig Arbeitsplätze und ermöglicht neue Freizeitmöglichkeiten. Dadurch soll eine hochwertige, nachhaltige und städtische Lebensqualität entstehen.

Ein neues Verkehrskonzept zur Erschließung des Gebietes sowie für den Großraum der Alpenstadt in Form eines urban-alpinen Verkehrsmittels komplettiert den Entwurf.

Ein städtebaulicher Entwurf mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal Innsbrucks.

The precarious living conditions, the demographic, structural, social development and the alpine situation of the student, sport and Olympic city of Innsbruck, create a comprehensive development problem for the Tyrolean capital city of Innsbruck. Within a particular attention to land-use planning, urban and architectural priorities by a way of urban development concept and a draft is to be solved by this draft.

The urbane strategy contains an expansion in the area of the airport, where a new district will be to built. This is characterized by urban morphological diversity, creates living space, produces long-term jobs and opens up new recreational opportunities. This is to provide a high quality, sustainable and urban quality of life.

A new traffic plan for the development of the area, as well as for the metropolitan area of the Alpine town of Innsbruck in the form of an urban-alpine traffic agent completes the design.

An urban draft with an innovative transport concept at the airport area of Innsbruck.

	Einleitung	1.1 Strukturierung		14
		1.2 Einleitung		16
	Urbane Entwicklung in alpinen Räumen	2.1 Urbaner alpiner Raum		20
		2.2 Verkehr		22
		2.3 Innovation		24
	Beispiel Innsbruck	3.1 Urbaner alpiner Raum	3.1.1 Lage	28
			3.1.2 Demographie	34
			3.1.3 Platzproblem	38
		3.2 Verkehr	3.2.1 Entwicklung	40
			3.2.2 Problem	42
		3.3 Innovation	3.3.1 Hungerburgbahn	54
			3.3.2 Innsbruck Teleferic	56
	Entwurf	4.1 Leitbild		
			4.1.1 Idee	64
			4.1.2. Verortung	68
			4.1.3. Konzept	70
			4.1.4 Referenz	74
			4.1.5. Vision	78
		4.2 Umsetzung		
			4.2.1 Methodik	84
			4.2.2 Zonierung	86
			4.2.3 räumliche Einteilung	90
			4.2.4 Quartiere und Identität	100
			4.2.5 Bebauungsmorphologie	110
			4.2.6 Regelwerk	120
			4.2.7 Entwicklungsphasen	130
			4.2.8 Refelexion	134
		4.3 Ausarbeitung		
			4.3.1 Leitdetail 01	140
			4.3.2 Leitdetail 02	144
			4.3.3 Leitdetail 03	148
	Anhang	5.1 Conclusio		154
		5.2 Quellen		156
		5.3 Schlusswort		158



Strukturierung und Aufbau der Arbeit

Diese Arbeit, urbane Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel von Innsbruck, gliedert sich, wie in Abbildung 1 zu sehen ist, in fünf Abschnitte:

1 Einleitend wird auf das Thema (1) hingeführt, was wie Punkt 5 (5), der Anhang, den formellen Rahmen der Arbeit bildet.

2 Der zweite Teil der Arbeit (2) bietet eine allgemeine Analyse über urbane Entwicklung in alpinen Räumen.

In diesem Abschnitt wird erstens (2.1) die theoretische Grundlage des urbanen Raumes in alpinen Lagen eruiert.

Als zweiter Punkt wird das Thema Verkehr (2.2) analysiert. Dieser Punkt wird anhand von Innovationen im alpinen Raum, bezogen auf urbane Entwicklungen und den Verkehr, als dritter Punkt (2.3) abgeschlossen.

Diese drei Punkte spielen im Entwurf und in der Analyse über Innsbruck eine wesentliche Rolle und stellen, wie rechts zu sehen ist, laufend Querverbindungen her. So trägt der Untertitel der Arbeit: „Ein städtebaulicher Entwurf mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal“ diese Information in sich.

3 Am Beispiel von Innsbruck werden dieselben Punkte (urbaner alpiner Raum (3.1), Verkehr (3.2) und Innovation(3.3)) im Speziellen erarbeitet.

Die Punkte 3.1 und 3.2 stellen die Ausgangssituation und die Problemstellung dar. Der Punkt 3.3 fließt hierbei bereits in den Entwurf ein und bildet einen innovativen Bestandteil der Arbeit.

4 Der Punkt 4 bildet den zentralen Bestandteil der Arbeit und löst anhand eines strategischen Konzepts bzw. Entwurfs die vorher beschriebenen Problemstellungen.

4.1 In Punkt 4.1 wird ein allgemeines Leitbild mit inhaltlich chronologischer Reihenfolge erstellt. In Punkt 4.1.1 wird die Idee der Auflösung des Flughafens mit deren logischen Konsequenzen dargestellt. In 4.1.2 die räumliche Verortung auserarbeitet sowie in 4.1.3 das Konzept, im Speziellen auf das Thema Wasser und Dichte bezogen ausgelegt. Bei Punkt 4.1.4 kommen städtebauliche Referenzprojekte als Versuch zur Ausführung. Punkt 4.1.5 bildet die Vision für das Innstadtgebiet.

4.2 Punkt 4.2 stellt die Umsetzung des Leitbildes dar. In Punkt 4.2.1 wird die Methodik der Umsetzung beschrieben, also, wie und nach welchen Parametern die Umsetzung gelöst wird. Punkt 4.2.2 ist die räumliche Zonierung des Are-als. Punkt 4.2.3 referenziert sich auf das Thema Verkehr und Erschließung und beinhaltet die raumplanerischen Parameter für die Unterteilung des Gebietes in verschiedenen Maßstäben. (Viertel, Grätzl, Parzelle). In Punkt 4.2.4 werden die Qualitäten, die Identität und die funktionellen Zuweisungen der Quartiere verdeutlicht. Die Bebauungsformen und die grundlegende Bebauungsmorphologie wird, rückschließend auf die vorhergehende Analyse in Punkt 4.2.5 definiert.

Punkt 4.2.6 bildet ein Sammelsurium von Regelwerken für den öffentlichen Raum und bildet somit die Stadtikone und das Stadtinventar. Punkt 4.2.7 zeigt die Entwicklungsphasen und den Zeitplan des Gebietes. Abschließend wird eine Reflexion der Umsetzung präsentiert.

4.3 Punkt 4.3 zeigt in drei Leitdetails (4.3.1, 4.3.2 sowie 4.3.3) die planerische Umsetzung von Stellen der in der Umsetzung definierten Eigenschaften.

5 Der Punkt 5 bildet mit einer Conclusio (5.1), den Quellen (5.2) und dem Schlusswort (5.3) den Anhang.

Grundsätzlich soll diese Arbeit zu einem Gedankenanstoß zur Entfernung des Flughafen Innsbruck Kranebitten anregen. Die Begründung dafür wurde sorgfältig und intensiv erarbeitet und mit einem neuen Konzept widerlegt.

Die innovative Installation eines urbanen, noch zuwenig in europäischen Ländern einsatzfindenden Verkehrsmittels bildet des Weiteren eine wesentliche Überlegung zur städtebaulichen Lösung für den Agglomerationsraum Innsbruck.

Die städtebauliche bzw. raumplanerische Ausarbeitung dieser Arbeit spezialisiert sich vorwiegend auf das Thema der Erschließung und der Zonierung der Gebiete sowie auf die allgemeinen Morphologien. Schwerpunkte dieser Arbeit sind die Definierung eines Konzeptes und Leitbildes, die strategische Umsetzung sowie eine grundsätzliche schematische Ausarbeitung.

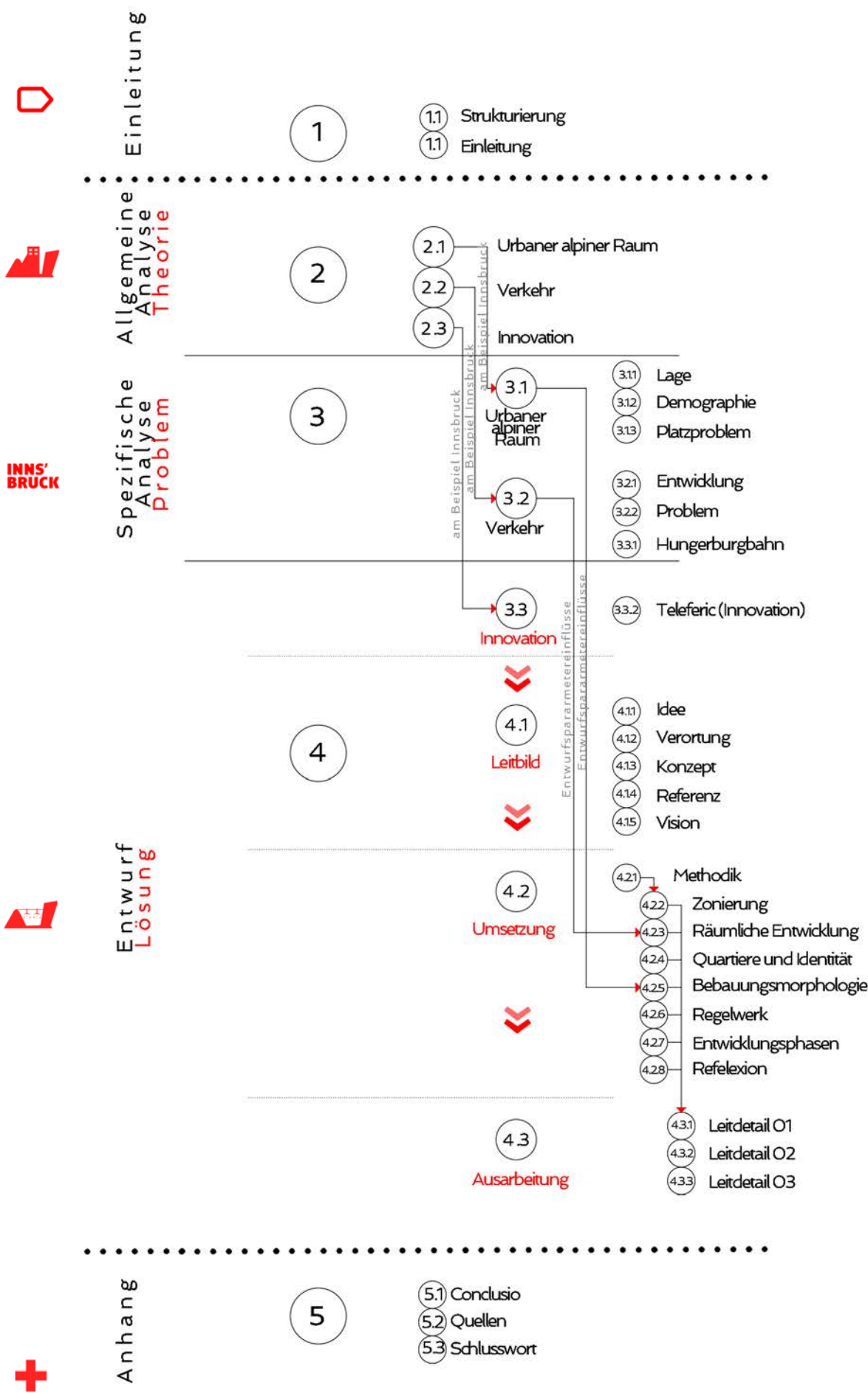


Abb.1 Struktur der Arbeit

Innsbruck, die sich selbst als Hauptstadt der Alpen und urbanes Zentrum des Bundeslandes Tirol bezeichnende Stadt, befindet sich in einem Wandel.

Aktuelle urbane Veränderungen, wie der Bau der Regionalbahn, neue Wohnbauprojekte oder eben auch alpine Bauvorhaben wie das sogenannte und im März 2015 juristisch gescheiterte „Brückenschlagprojekt“, welches einen Skigebiet -Zusammenschluss über das Naturschutzgebiet der Kalkkögel vorgesehen hätte, sind Themen der Stadterweiterung und des politischen Diskurses im Land Tirol und in der Stadt Innsbruck.

Innsbruck, die fünftgrößte Stadt Österreichs bie-tet aufgrund mehrerer Faktoren ein vielumfassendes und vielfältiges städtisches Gebilde:

Die Stadt Innsbruck als alter Handelsplatz auf der einstigen und heute noch wichtigsten Transitroute über den niedrigsten Alpenpass Europas, welcher heute noch Nord- und Südeuropa miteinander verbindet

Die Stadt Innsbruck als Universitätsstandort mit 28.225 (Jahr 2014) Studenten aus Nord-tirol, Südtirol, Vorarlberg und anderen Bundesländern Österreichs, als Heimuniversi-tät für das Land Luxemburg und als attraktiver Standort für deutsche Kommilitonen

Die Stadt Innsbruck als Wirtschaftsstandort internationaler Konzerne, als Standortfak-tor und Landeshauptstadt für das Land Ti-rol mitsamt Universitätskliniken, olympischen Wintersportstätten, Almen im Stadtgebi-et, Weihnachtsmärkten im Winter, einer ausgelassenen Natursport-Szene, Winter-sporttouristen aus Nord und Süd sowie einem umfassenden kulturellen Angebot

Die Stadt Innsbruck eingeklemmt, im „Heiligen Land Tirol“, begrenzt von den Bergen ohne Blick auf den Horizont, mit einem Leben am Berg oder im Tal, stehts in nur zwei Richtungen, geprägt von Landwirtschaft und flächenverbrauchendem Ski-tourismus - eine Stadt, die im Winter voll und im Sommer nahezu leer ist

Eine Stadt, die selbst glaubt, Weltstadt zu sein

Eine Stadt, in der in Stadtteilen Kühe auf der Weide grasen und eine Stadt welche ein alpines Naturschutzgebiet besitzt

Eine Stadt zwischen 574 und 2637 Metern über dem Meeresspiegel mit ausgelassenen Studentenpartys und internationalen Kongressen

Eine Heimat für viele: Weltoffene, Heimatverbunde oder 11.007 (Jahr 2014) ausländische Studierende

Eine Stadt in den Bergen, die das städtische Erscheinungsbild und auch die Menschen prägen

Eine urbane Ansiedelung in alpinen Räumen!



Abb.2 Blick von der Seegrube (2014)



Abb.3 Blick von der Hohen Warte auf Innsbruck und das Flughafen-Areal



2

Urbane Entwicklung in alpinen Räumen

Urbaner alpiner Raum

Verkehr

Innovation

Urbaner alpiner Raum
Ausgangssituation

Die urbane Entwicklung in alpinen Räumen und die damit bereits verbundene Vergangenheit weist seit jeher eine divergentere Städtebaugeschichte auf als Städte im Flachland oder am Meer. Wo Städte im Flachland sich nach allen Seiten ausbreiten können und Städte am Meer Öffnung versprühen, so sind Städte in alpinen Lagen meist eingengt und die Stadtmorphologie wird durch Berg und Tal vorgegeben.

Die Bergwelt wird von außen meist als Naturraum wahrgenommen, bzw. als ländlicher Raum. So vermarktet der alpine Raum sich selbst, gerade am Beispiel Tirols, abzulesen meist als Naturperle und als Sportpark der natürlichen Art. Tatsächlich aber findet abseits des rein alpinen Raumes auch eine urbane Entwicklung und Umwandlung statt.

Die Landflucht aus den Tälern in die Städte ist mitunter eines der größten Phänomene und zeitigt Auswirkungen. Dieser Wandel in alpinen Regionen, in denen der Dauersiedlungsraum meist gering ist und sich bänderförmig strukturiert verändert den Lebensraum grundlegend. So sind beispielsweise in Nordtirol nur 11,9% der Landesfläche als Dauersiedlungsraum ausgewiesen, in dem die gesamte Bevölkerung Nord- tirols lebt. Aufgrund der alpinen Landschaft sind somit die Täler oftmals nur von einer Seite oder über verschneite Alpenpässe erreichbar. Dies führt teils zur Isolation und Abgelegenheit. Diese Erscheinungsbilder prägen grundlegend die Verhaltensmuster und Strukturen alpiner Regionen.

So beschreibt Borsdorf (2007) den Wandel der Siedlungsstruktur im Alpenraum anhand endogener und exogener Wirkungsprozesse. So finden eine De-Agrarisierung, ein Alterungsprozess der Bevölkerung sowie ein Schrumpfungsphänomen statt. Die De-Agrarisierung bedeutet somit laut Borsdorf das Ende des Dorfes als Produktions- und damit Lebensraumes. Die Geburtenrate zur Haltung der Bevölkerungsstruktur von 1,9 Kindern/Frau wird nicht erreicht und das Schrumpfungsphänomen wird durch eine allgemeine Landflucht unterstützt.

Als Gegenpol finden urbane Ansiedelungen im Generellen immer mehr Zuspruch und die demographisch Entwicklung der Städte dokumentiert dies.

Der urbane Raum im alpinen Landschaftsbild in Tirol demonstriert dies dementsprechend. Laut Berechnungen von Perlik (2001) sank der Anteil der Bewohner von ländlichen Siedlungen von 43,5 % auf 38,4% und der Anteil der Menschen in urbanisierten Zonen stieg demzufolge von 56,5% auf 61,6%.Diese Entwicklung ist von 2001 bis heute fortlaufend!

(Für Innsbruck sieht die demographische Entwicklung ein Wachstum um das 1,3-fache vor –siehe Punkt 3.1.2)

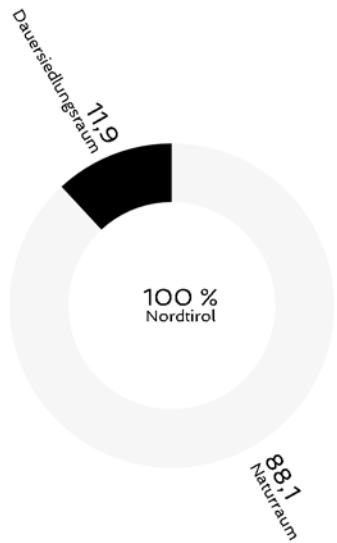


Abb.4 Diagramm Dauersiedlungsraum



Abb.5 Raumverhältnisse im alpinen Raum Nordtirols 1: 2 000 000

Abb.4 | Eigendarstellung; Quelle: tirol.gv.at (05. 2016),
Abb.5 | Eigendarstellung; Quelle: Tyrol City Projet YEAN (2005)

Verkehr und Verkehrsmittel in alpinen Räumen
Verkehrsmittel und Problemstellung

Der Verkehr spielt in alpinen Lagen eine sensible Rolle für die Lebensqualität in einem komplexen Naturraum. In Abb. 7 sind die Hauptverkehrsmittel für den Personentransport abgebildet. Diese benötigen jeweils eine eigene Verkehrsfläche, mit welcher behutsam umgegangen werden muss. Der Verkehr auf der Straße nimmt permanent zu und verursacht Schwierigkeiten bei der kurzen und flächensparenden Erschließung. (siehe Abb. 6 und Abb. 8)
Der Flugverkehr findet durch die alpine Landschaft nur stark eingeschränkt statt (siehe Punkt 3, ab Seite 46).
Der Schienenverkehr als öffentliches Verkehrsmittel bildet aufgrund der Trägheit der Steigungswinkel und der Steifheit des Systems, kaum eine Alternative für den Verkehr in den Bergen.

Seilbahnen, bisher in Europa meist nur in Skigebieten zum Einsatz kommend, bieten allerdings diese Alternative. Diese ermöglichen nämlich vertikale UND horizontale Erschließungen OHNE großen Platzverbrauch.



Abb.6 Foto Ochsengarten, beim Kühtai



Abb.7 Verkehrsmittel in alpinen Räumen mit Statistiken aus Tirol

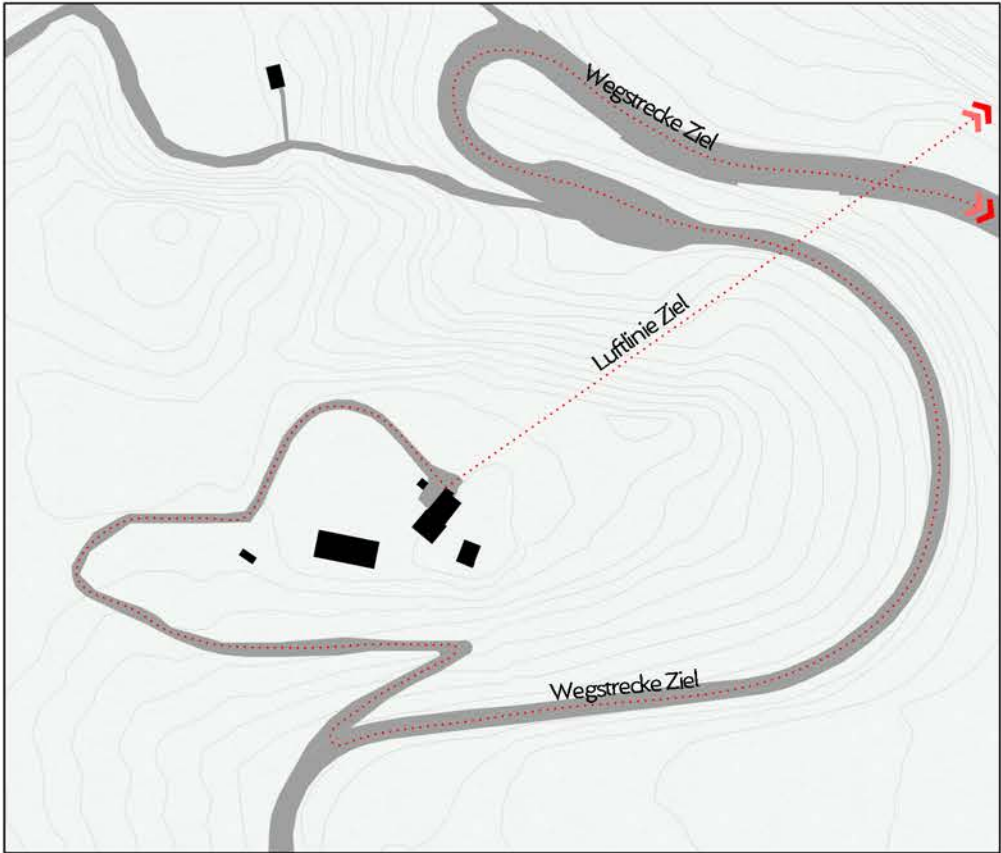


Abb.8 Flächenverbrauch Erschließungsstrukturen alpiner Räume

Abb.6 | Foto; Quelle: Ötztaler Radmarathon, Social Media Team (08 2013)
Abb.7 | Eigendarstellung; Quellen: tirol.gv.at; innsbruck.gv.at; Tyrol City Projeet YEAN (2005)
Abb.8 | Eigendarstellung
Quelle: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/Verkehrsbericht_2013_web.pdf (05 2016)
Quelle: https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/zensusergebnisse1/registerzaehlung/rz2011erwerbsependlerherkunftgeschlech.pdf (05 2016)

Innovationen in der alpinen Stadt der Zukunft
Urbane – alpine Seilbahnen

Innovationen und neue Verfahrensmuster sind für unsere Städte der Zukunft und die urbane Entwicklung notwendig und so eben auch neue Verkehrsmittel mit deren Vorteilen, welche in Abb.12 verdeutlicht werden.



Vielseitige technische Möglichkeiten
(Umsetzung siehe Punkt 4.3.1)



Abb.9 Singapur Cab Car Singapur (Singapur)

Wesentliche Vorteile in urbanen UND alpinen Räumen bilden die Vielseitigkeit und die technischen Umsetzungsmöglichkeiten. Des Weiteren werden durch die oberirdisch geführten Linien neue Ausblicke ermöglicht.



Ausblicke als Qualität des Transportmittels
(Umsetzung siehe Punkt 4.3.4)



Abb.10 Telefèric de Montjuïc Barcelona (Katalonien)

Die gestalterischen Potenziale, weg von der klassischen Stahlskipistenstütze hin zu Stadtkonen, ermöglichen eine attraktive Umsetzung der urbanen Seilbahnen.



Gestalterische Vielseitigkeit
(Umsetzung siehe Punkt 3.3.1)



Abb.11 Emirates Air Line, London (Vereintes Königreich)

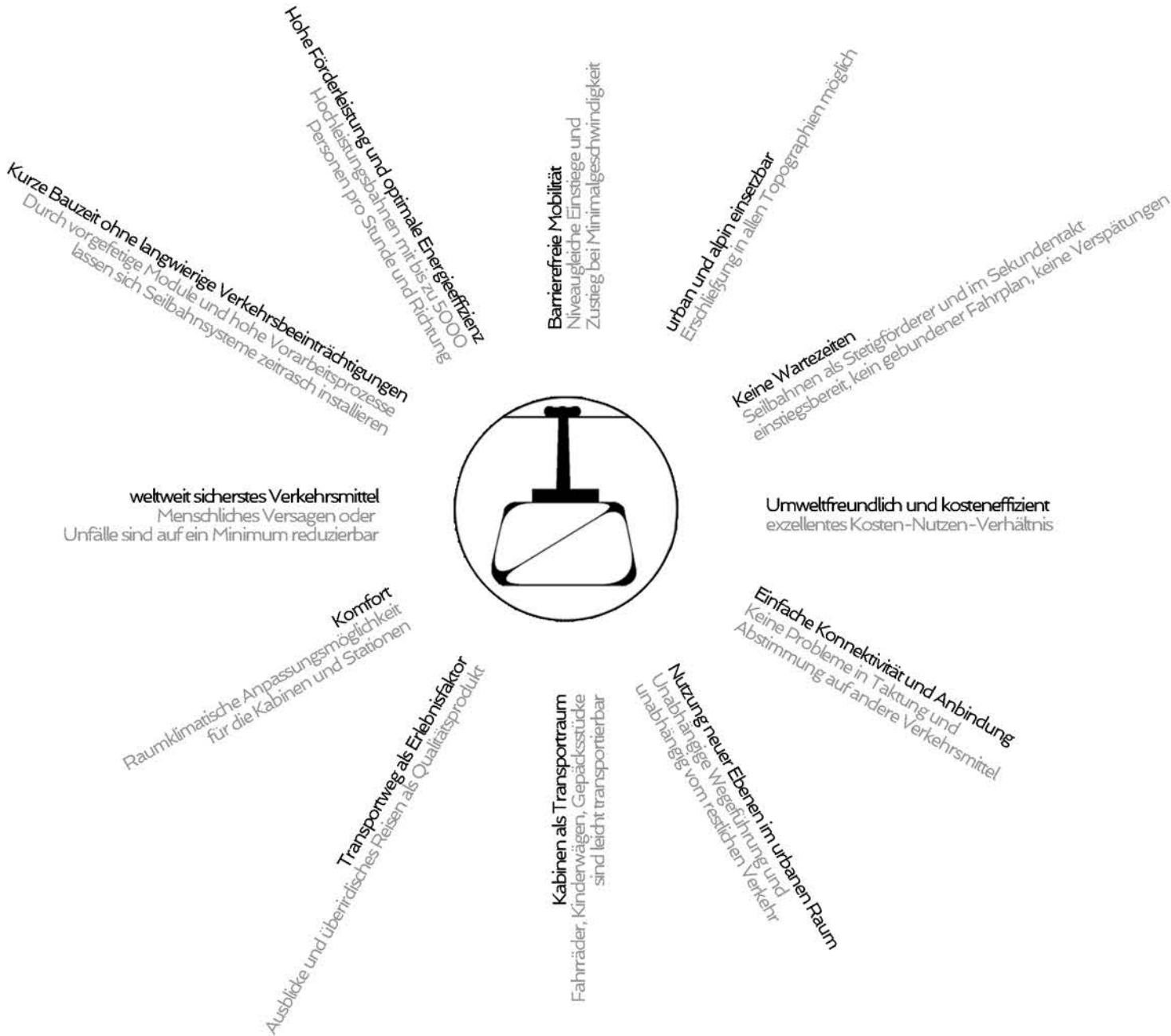


Abb.12 Vorteile von urbanen Seilbahnen urban alpin einsetzbar

Abb. 9 | Bild; Quelle: doppelmayr.com (05.2016)
Abb. 10 | Bild; Quelle: amb.cat (05.2016)
Abb. 11 | Bild; Quelle: doppelmayr.com (05.2016)
Abb. 12 | Eigendarstellung



3

Beispiel Innsbruck
Urbaner alpiner Raum
Lage
Demographie
Platzproblem
Verkehr
Entwicklung
Problem
Innovation
Innsbruck Teleferic

Lage der Stadt in den Alpen

Die geographische Lage Innsbrucks in den nördliche Ostalpen, 40 Kilometer nördlich des Alpenhauptkammes, ist prägend für das Erscheinungsbild der Stadt. Die großen urbanen Zentren, wie Wien, Graz, Verona, Brescia, Mailand, Turin, Marseille, Lyon, Basel oder München, liegen im Alpenvorland oder am Alpenrand. Innsbruck ist, nach Grenoble, der Agglomerationsraum mit den meisten Einwohnern in den Alpen.

Innsbruck ist, so wie andere urbane Ansiedelungen in den Alpen, aufgrund von Nord-Süd-Handelsrouten entstanden. So führte die einstige Römerstraße über den Brenner durch Innsbruck nach Norden. Heute noch liegt Innsbruck auf der zentralen Verkehrsverbindung zwischen Nord und Süd im zentraleuropäischen Alpenraum.

In Abb. 13 sind die Verkehrsverbindungen über und durch die Alpen zu sehen.

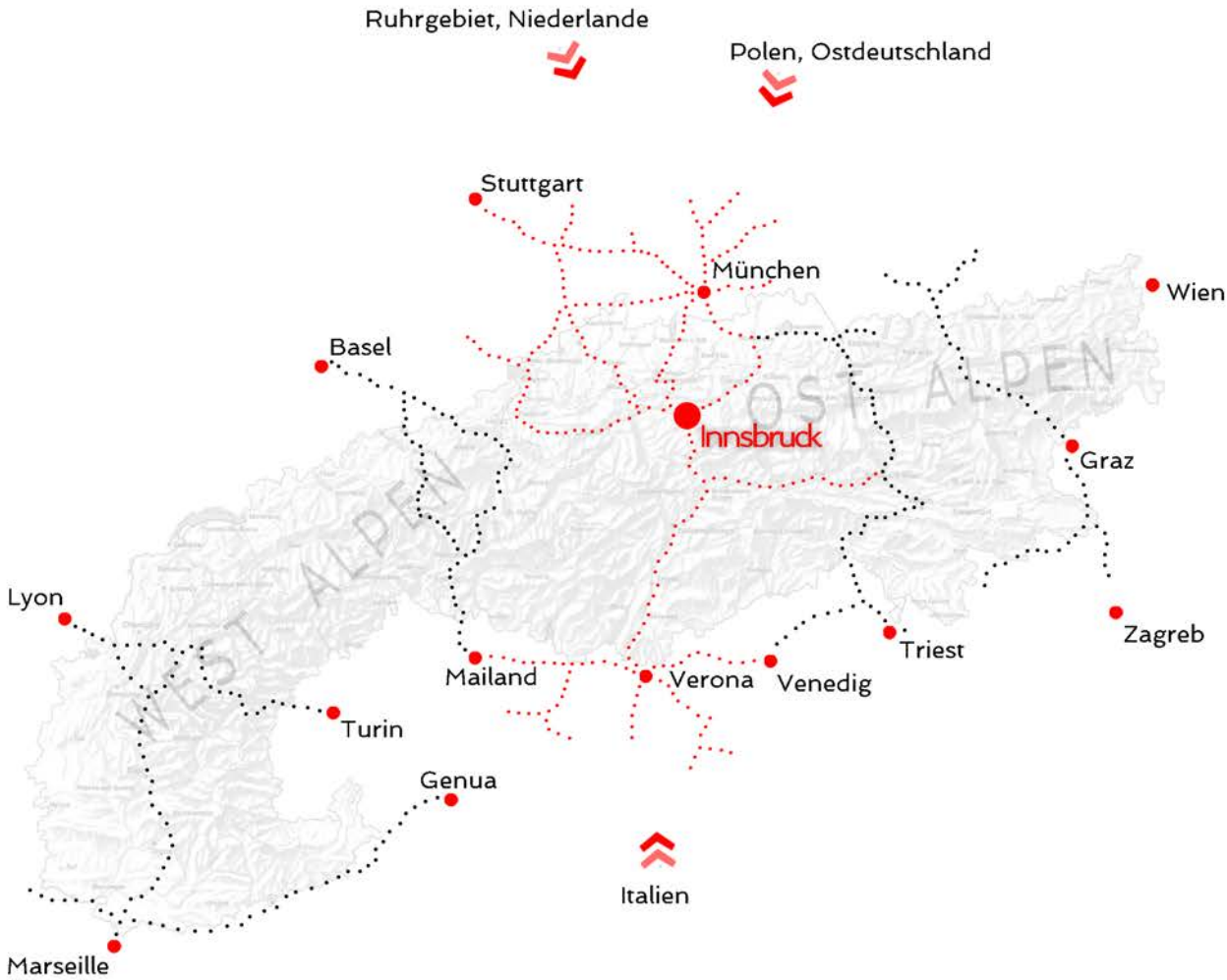


Abb.13 Lage in den Alpen und Verkehrsverbindungen

Lage der Stadt im Tal

Innsbruck mit dessen Lage am nördlichen Ende des Wipptales sowie im Inntal breitet sich bänderförmig aus. (siehe Abb.16) Die Gewerbe- und Siedlungsstruktur welche zu funktional-formalen Einheiten zusammenwachsen, prägen das Erscheinungsbild.

Südlich von Innsbruck befinden sich Plateaus (siehe Abb.15), welche eine räumliche Schwelle bilden. Die Umland-Gemeinden im Talboden verschmelzen duch kontinuierliches Bauen zu-nehmend mit der Stadt (Neu-Rum, Völs). (siehe Abb.16)

Aufgrund der verschiedenen Zeitepochen, der sozioökonomischen und politischen Rahmenbedingungen der jeweiligen Zeit entwick-elten sich die Umlandgemeinden vom einstigen dörflichen Charakter mit der landwirtschaftlichen Produktionsstätte hin zu Auspendelgemeinden (tirol.gv.at)

So ist die zentrale Lage der Stadt in Nordtirol, am Schnittpunkt der Ost - West bzw Nord- Süd- achse, der logische Grund dafür, dass Menschen sich davon anziehen lassen, sich dort anzusiedeln.

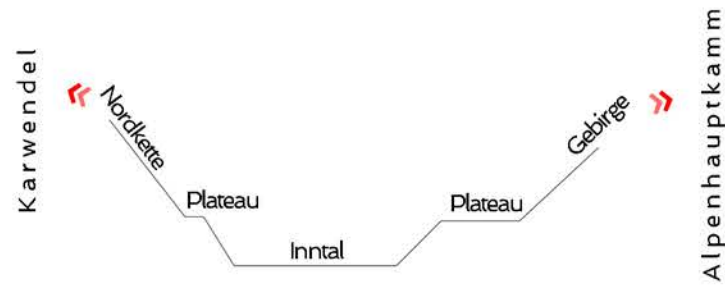


Abb.14 Schematischer Schnitt Inntal

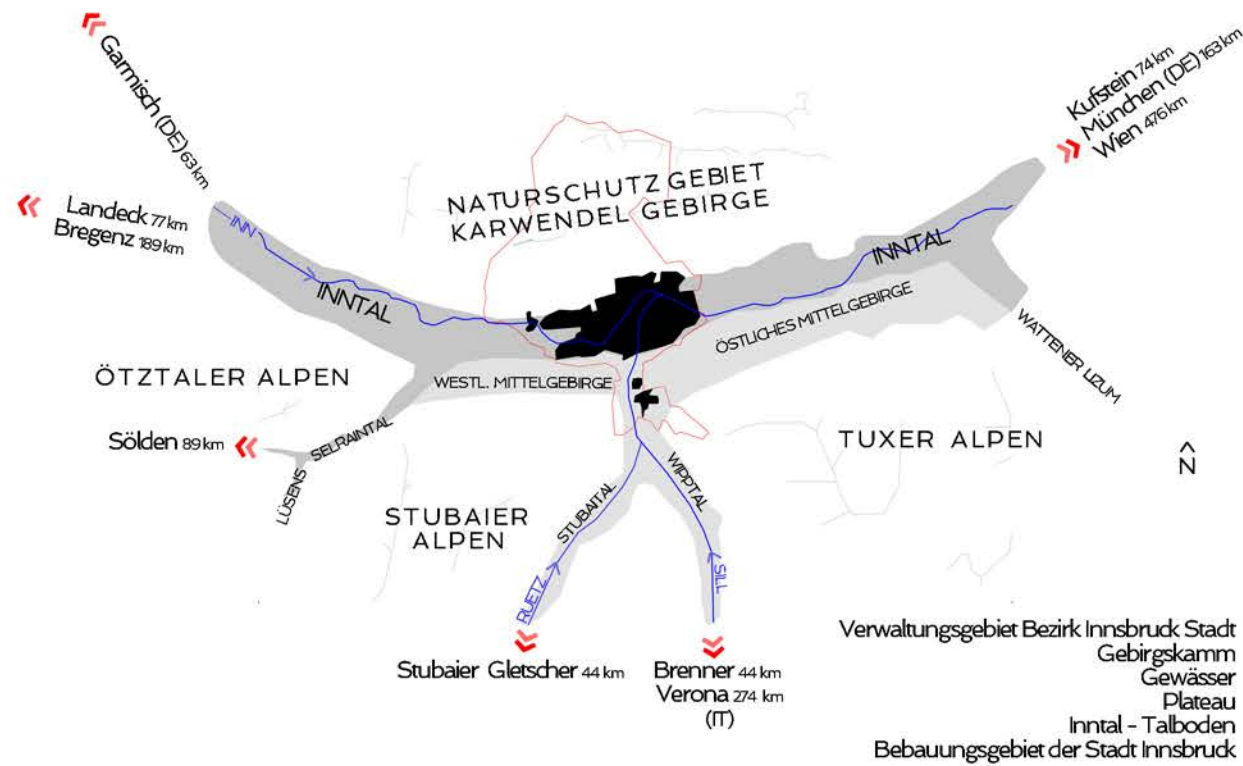


Abb.15 Lage im Inntal 1:400000

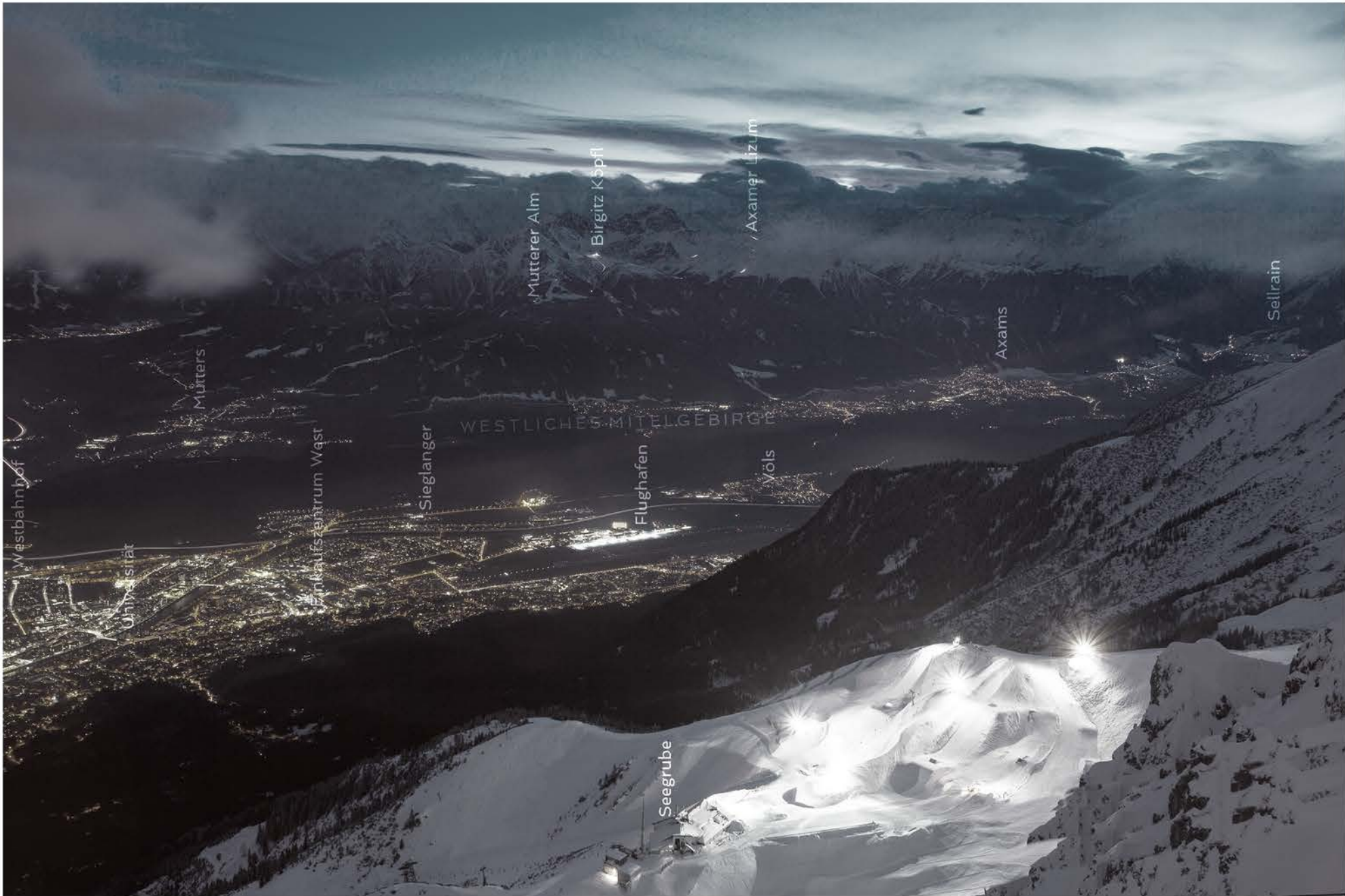


Abb.16 Blick vom Hafelekar Richtung Flughafen

Lage der Stadt in den umliegenden Bergen

In Abb.17 ist eine Luftaufnahme der Stadt zu sehen, welche erkennen lässt, in welcher unmittelbaren Nähe sich die Bergwelt befindet.

Abb. 18 zeigt die Aussicht vom Vorderen Brandjoch Richtung Unterinntal.

Aufgrund der alpinen Lage bietet sich somit auch eine Vielzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten an (siehe Abb.19) und dies im Stadtgebiet.

Wie in Abb. 20 zu sehen ist, schneiden die alpinen Landschaften von Norden sowie vom Süden in das Stadtbild ein und bilden somit eine natürliche Barriere für die städtische Entwicklung.

Der Schwarzplan veranschaulicht auch die Anzahl von nicht mit Gebäuden bebauten Flächen.

So sind der Hofgarten, der Pradler Friedhof, der Baggersee, Flächen im Bereich Hötting West sowie vor allem das Flughafen-Areal die großen nichtbebauten Zonen.

Das Bauen in Hanglage, vor allem im Süden mit Nordhanglage, weist Qualitätseinschränkungen bezugnehmend auf die Sonneneinstrahlung auf der Nordhalbkugel auf. Das Bebauung in Südhanglage ermöglicht jedenfalls schöne und sonnige Aussichten, ist allerdings durch eine Einfamilienhaus-Bebauungsstruktur den bürgerlichen oder/und alt eingesessenen Familien sowie Landwirtschaftsbetrieben vorbehalten. Die Grundstückspreise sind im Villen-Saggen und in der Innenstadt hier am höchsten.



Abb.17 Innsbruck aus der Luft



Abb.18 Blick vom vorderen Brandjoch



Abb.19 alpine Sportmöglichkeiten



Abb.20Topographie in der Stadt 1:40000

Innsbruck
Daten und Fakten über die „Hauptstadt der Alpen“



Abb.21 7 Fakten über die Stadt Diagramm



Abb.22 Schwarzplan Innsbruck und Umgebung 1:50000

Abb.21 | Diagramm: Eigendarstellung. Quellen: tirol.at, karwendel.org, innsbruck.gv.at, tirol.gv.at, uibk.ac.at, statistik.at (05.2016)
Abb.22 | Eigendarstellung: Quelle: Studio 2 Fakultät für Architektur Universität Innsbruck (08 2015)

Demographie
Darstellung der demographischen Entwicklung

Die demographische Entwicklung, dargestellt auf der Grundlage von Daten der Stadt Innsbruck (innsbruck.gv.at) sowie von Statistik Austria (statistik.at) weist für Innsbruck ein Wachstum auf. Die aktuelle Bevölkerungszahl zählt 131.702 Personen lebend im Stadtgebiet. Für die folgenden 24 Jahre gibt es die Prognose für 160.345 Personen in Innsbruck. Bis 2075 soll Wohnraum für 172.167 Menschen zur Verfügung stehen. Somit wird Innsbruck um das 1,3-fache in den nächsten rund 60 Jahren wachsen.

Die Konsequenzen für das gesamte städtische Bild mit 41.000 Menschen mehr (das entspricht 31% der jetzigen Bevölkerung!), werden erheblich sein. Der bereits gebaute Stadtraum wird stärker frequentiert werden, Raum und Platz werden zur Mangelware werden.

Die Bevölkerung von 2075 wird weiters andere demographische Strukturen aufweisen, da die Bevölkerung stets älter wird. So werden 2075, laut Prognose der Stadt Innsbruck, nur mehr 55% zwischen 20 – 64 Jahre alt sein. Die Auswirkungen auf das Pensionssystem, die Arbeitsbedingungen und das Pensionsantrittsalter werden sozialpolitisch behandelt werden müssen. Die Auswirkungen auf den Pflegebedarf, bei einem Viertel der Bevölkerung über 65 Jahren muss jedenfalls in der Stadtplanung eine Rolle spielen.

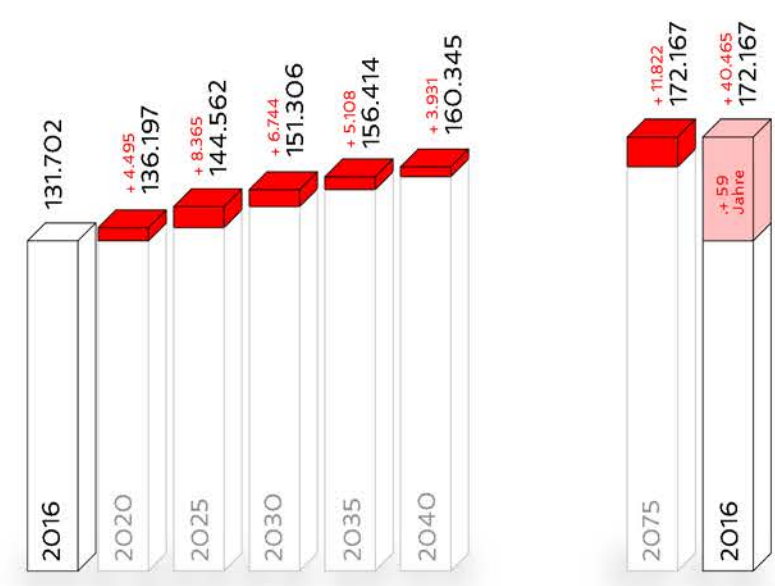


Abb.23 Demographische Entwicklung in absoluten Zahlen

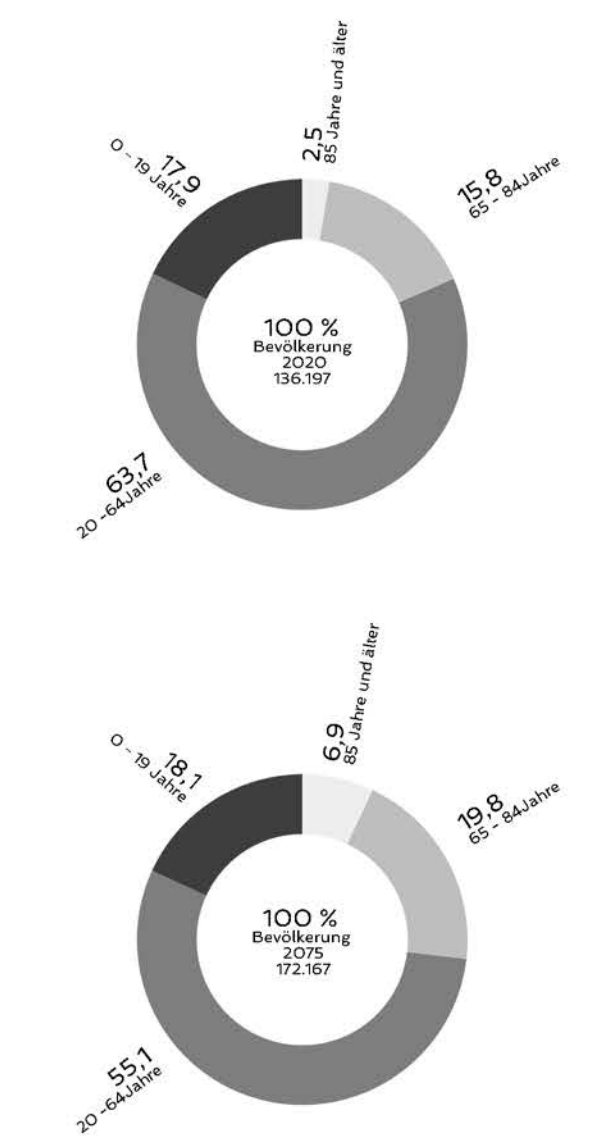
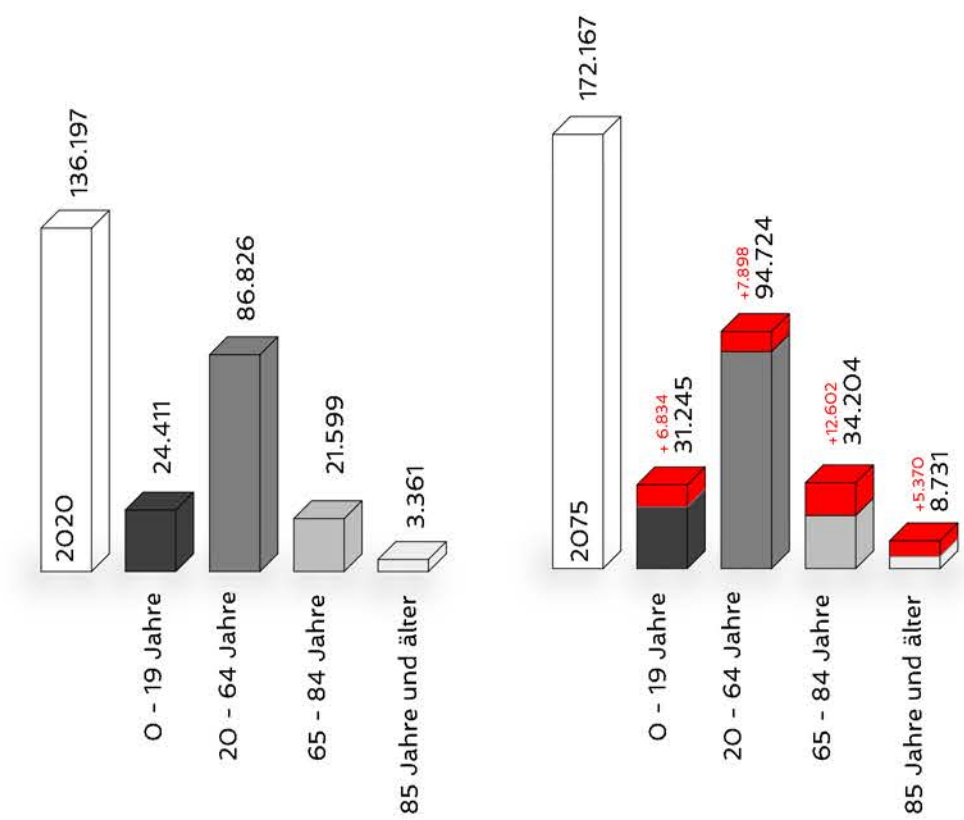


Abb.24 Demographische Entwicklung in Prozent

Abb.23 | Eigendarstellung; Quellen: innsbruck.gv.at (05 2016); statistik.at (05 2016),
Abb.24 | Eigendarstellung; Quellen: innsbruck.gv.at (05 2016); statistik.at (05 2016)
Quelle: https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/oerokprognose2014innsbruckabs.pdf (05 2016)

Vertikale Verdichtungsmöglichkeit und Platzproblem

Der grundsätzliche Wohnraum- und Wohnbaulandbedarf ist demzufolge groß. So gehen Experten (Klotz 2016 311ff.) davon aus, dass 80% der Neubauwohnungen im Bereich der mittleren und hohen Dichte errichtet werden sollen. Dies entspricht einem Baulandbedarf von 58-70 ha. So errechnet Klotz weiters dass in der letzten Dekade bereits 70% der fertiggestellten Wohnungen durch Umstrukturierung bebauter Gebiete und durch Nachverdichten entstanden sind (Beispiel Südtiroler Siedlung der Neuen Heimat Tirol). Klotz schlussfolgert weiters, dass nur 18ha verbleiben, auf denen der Wohnungsbedarf durch Neuwidmung im Innsbrucker Stadtgebiet abzudecken sein wird.

Hierbei gibt es 2 zukünftige Siedlungsentwicklungsszonen innerhalb Innsbrucks, eine in der Rossau und die 2. im Bereich Hötting West, am Harterhof-Plateau, zwischen Flughafen, Kranebitten und der Technik. Hierfür gibt es bereits eine Planungskommission der Firma PRISMA (Zentrum für Standort- und Regionalentwicklung) welche Versuche unternimmt, einen Kooperationsvertrag abzuschließen (Klotz 2016).

Das Thema des vertikalen Verdichtens in der Stadt Innsbruck wurde anhand einer Hochhausstudie des AUT (Architektur und Tirol) und der Stadtplanung 2002 publiziert. In dieser wird systematisch eruiert welche Zonen als Sonderzonen ausschließbar sind (AUT, Stadtplanung 2002 36 ff), sowie, was sogenannte Ausschlusszonen sind (AUT, Stadtplanung 2002 53 ff).

So sieht man in Abb. 26 die Erhaltungszonen, die Schutzzonen und die zusätzlichen Ausschlusszonen laut Hochhausstudie 2002. Daraus lässt sich in Kombination mit den Flugsicherheitszonen (siehe Seite 52) ein kleiner Teil des städtischen Gebietes für vertikale Verdichtung ausmachen!

So brachte es Frau Bürgermeisterin Oppitz-Plörer im Zuge der Eröffnung des 49 Meter hohen Pema-Turms au den Punkt und erwähnte, dass der Wettbewerb zeige, dass Innsbruck international und österreichweit eine echte Herausforderung für renommierte Architekten darstelle. (OTS Presseaussendung 2010).

Somit werden folgende Punkte zu Problemen bei der urbanen Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel Innsbrucks:



Abb.25 Platzproblem

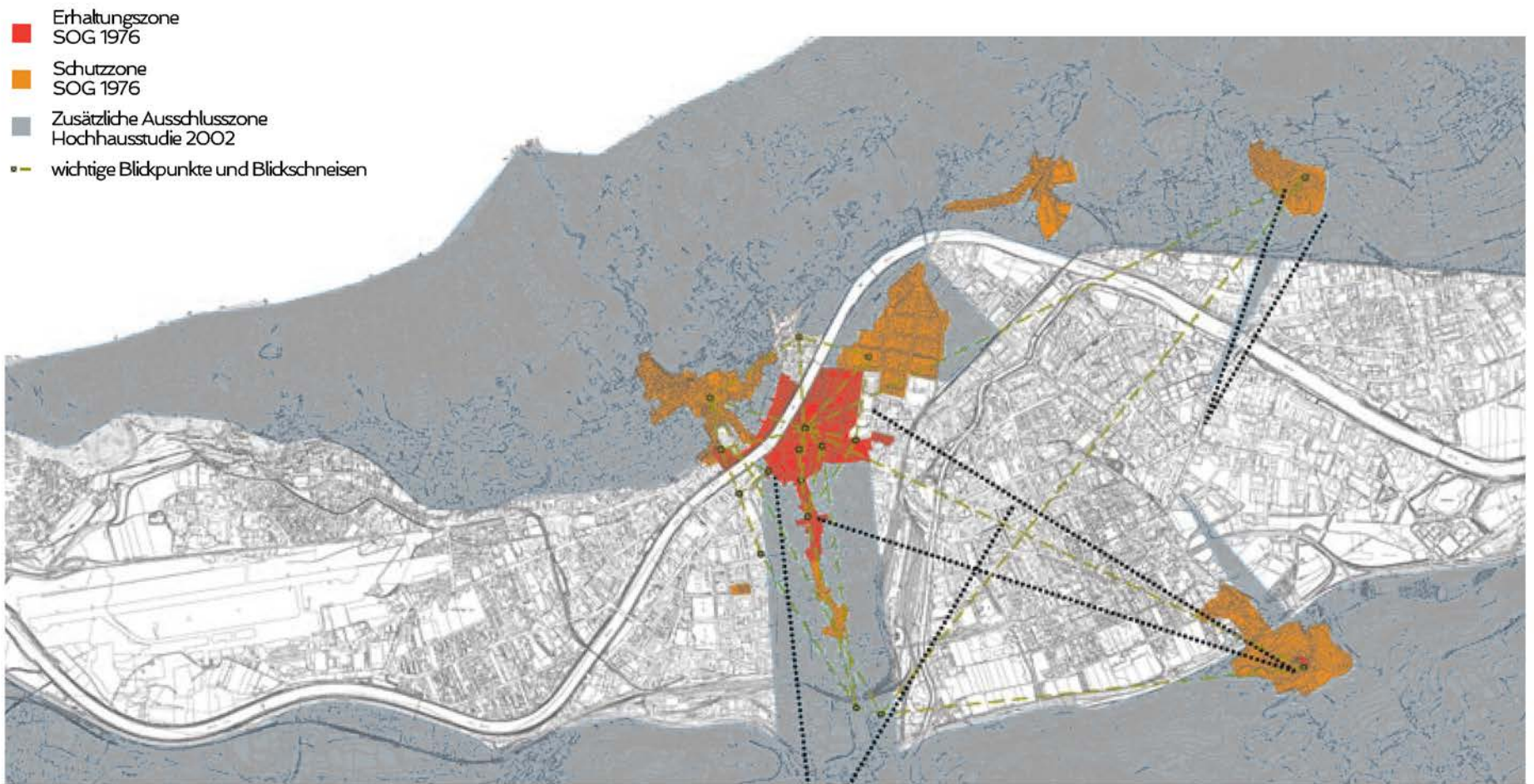


Abb.26 Hochhausstudie

Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs

Wie einleitend thematisiert spielen der Verkehr und die Wahl des Verkehrsmittels für urbane Räume eine wesentliche Rolle und stellen ebenso eine große Herausforderung dar. Diese birgt auch große Potenziale. So ist ein Großprojekt der Stadt, des Landes und der Großstadtregion Innsbruck die 1998 initiierte Regionalbahn. „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs auszubauen und zu erweitern und somit eine schnelle Verbindung von Ost nach West zu schaffen“ stellt das Ziel dar. (ivb.at 09.2015).

Zwischen 1998 und 2002 wurden die grundlegenden Recherchen für die Liniennetzfortschreitung betrieben. Ebenso wurde ein Straßenbahnkonzept beschlossen. (Siehe Abb.30 Seite 43) Anschließend wurden Machbarkeitsstudien von externen Büros erarbeitet.

2007 wurden letzte Grundsatzbeschlüsse der Tiroler Landesregierung sowie des Innsbrucker Stadtgemeinderates zur Regionalbahn-/Tram-system im „Tiroler Zentralraum“ gefasst. (ivb.at 09.2015)

2009 folgte der Beschluss des Planungsstartes. Zwischen 2009 und 2015 wurden verschiedene Teilstücke fertig gestellt, wie die Verlängerung der jetzigen Linie 3 zum Einkaufszentrum West.

Bis 2018 soll eine Inbetriebnahme der Trasse der jetzigen Omnibuslinie O vom Olympischen Dorf bis zur Technik West passieren. Für 2020 plant man die „voraussichtliche Fertigstellung der Anbindung der Umlandgemeinden Völs und Rum“ (ivb.at 09.2015).

Eine Veränderung der Linie 3 wird es für den zukünftigen (ab 2020) Streckabschnitt geben, welcher von Amras über die Amraser Straße über die Innenstadt und den Mitterweg bis zu den Universitätssportstätten (USI-Areal – nahe dem Flughafen) verlängert werden soll.

Die Linie O wird voraussichtlich ab Inbetriebnahme der Regionalbahn nicht mehr existieren. Dies ist für das Jahr 2020 geplant.

Für die Fertigstellung der Regionalbahn müssen noch im Osten, im Bereich der Reichenauer Straße bis in O-Dorf, die Gleiskörper verlegt werden zudem wird es die Neuerrichtung einer Straßenbahnbrücke auf Höhe der Grenobler Brücke geben.

Im Westen der Stadt fehlt es noch an den Arbeiten im Bereich der Kranebitter Allee sowie an der Endhaltestelle bei den Technischen Fakultäten der Universität. (ivb.at 09.2015)

Der Abbildung 27 ist eine Einzugsbereichsstudie in Betracht des Bevölkerungspotenzials zu entnehmen. Diese wurde vom Land Tirol erarbeitet. Aus dem raumordnungsfachlichen Bericht gehen weiters folgende Berücksichtigungskriterien hervor:

-  17 Regionalbahnhaltestellen im Zentralraum
-  Einzugsbereich für eine zumutbare Gehwegdistanz unter 600m
-  Einbeziehung von 6 ÖBB-Haltestellen im Talboden



Abb.27 Personen im Einzugsgebiet der Regionalbahntrasse im Agglomerationsraum Innsbruck

Verkehrsproblematik
Problemzone Regionalbahn

Infolgedessen bietet die Regionalbahn, wenn diese soweit umgesetzt wird, einen großen Mehrwert für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Innsbruck.

In Abb. 28 sieht man die Einwohnerverhältnisse im Einzugsbereich der Regionalbahn sowie in Abb.30 den Planungsstand bis 2020.

Die weiteren Planungsschritte und etwaigen Zukunftsvisionen und Erweiterungsmöglichkeiten werden zu späterem Zeitpunkt neu ermittelt werden. So wird laut Klotz (2016) die endgültige Entscheidung über die Verlängerung nach Hall vorbehalten.

Die Regionalbahn wird ein umweltfreundliches, nachhaltiges und zukunftsorientiertes Verkehrsmittel darstellen, welches Innsbruck auf den vorhandenen Trassen in der Talsohle von Ost nach West strecken wird.

Allerdings bringt diese Entwicklung auch folgende negative Aspekte mit sich: (siehe Abb.29)

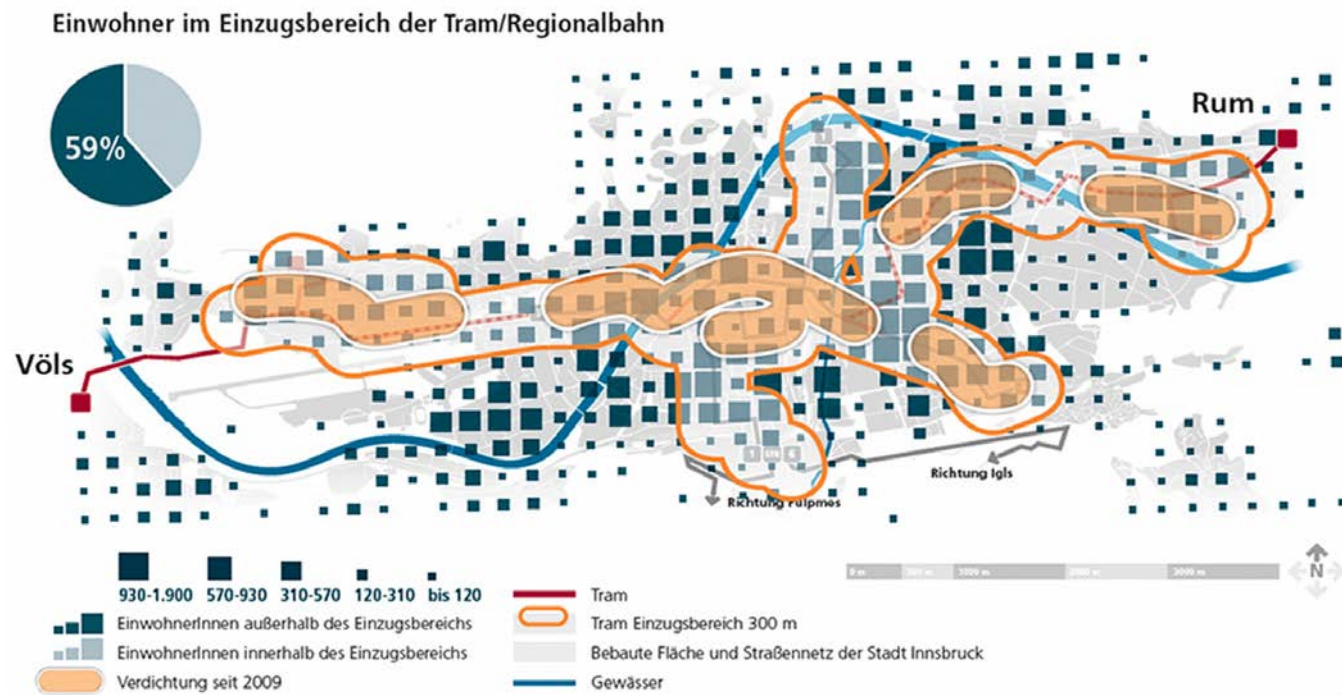


Abb.28 Einwohner im Einzugsbereich in der Stadt Innsbruck

Abb. 28. | Quelle: www.ivb.at Tram/Regionalbahn (06 2015)
Abb. 29 | Eigendarstellung (08 2015)
Abb. 30 | Quelle: http://www.ivb.at (09 2015)



Abb.29 Verkehrsproblem

2020 – Endstation erreicht!

Ab dem Jahr 2020 wird schließlich zusätzlich zur Linie 2, der innerstädtische Tram, auch die Linie 5, die Regionalbahn, endgültig auf Schiene sein.
Damit entfallen die Buslinien vom O-Dorf nach Rum bzw. von der Technik West bis Völs, da die gesamte Strecke dann mit der Regionalbahn befahrbar ist. ■

Zahlen, Daten, Fakten
35 Mal um die Welt

Derzeit
Länge: 1.091.000 KM = ca. 27 x um die Welt
76.800 STD = ca. 42 FahrerInnen – nur auf der Linie O unterwegs

Endausbau
Länge: Linie 2 und Linie 5 zusammen
1.410.000 KM = ca. 35 x um die Welt
93.900 STD = ca. 52 <FahrerInnen nur auf den Linien 2 und 5

Netzausbaustufe Dezember 2018 – Dezember 2020

- 0 Linie komplett eingestellt
- 1 Allerheiligen – Rum
- 2 Technik West / Peerhofsiedlung – O-Dorf
- 3 Innenstadt – Amras
- 5 Völs - Rum (ab Technik West – Völs bzw. ab O-Dorf – Rum als Buslinie)

15' Taktung



Abb.30 Planungsstand Regionalbahn - Verkehrskonzept IVB

Verkehrsproblematik
Problemzone Flughafen

Ein, vor allem in Betracht auf die Fläche, großes städtisches Element stellt der Flughafen dar. Der 1948 auf der Ulifiswiese, erbaute Flughafen ist der zweite in der Landeshauptstadt Tirols. Der 1925 eröffnete Flugplatz lag zuerst in der Reichenau, bevor dessen Abriss und die Umsiedelung zum jetzigen Standort erfolgte. 1959 wurde der Flughafen in das Streckennetz der Austrian Airlines aufgenommen, um 1979 wurden die Tyrolean Airways in Innsbruck ins Leben gerufen. Dieses Projekt scheiterte allerdings und seit 1. April 2015 fusionierte Tyrolean mit Austrian Airlines, welche eine Tochterfirma der deutschen Lufthansa sind.

Mit heutigem Stand (www.innsbruck-airport.com - 09.2015) werden pro Jahr rund 50 verschiedene Airlines abgefertigt so wie laut Fracht- und Passagierzahlen (Daten der Stadt Innsbruck sowie des Flughafens)

2010 680.780 Personen, und
2012 930.850 Personen,
2014 991.000 Personen.

In Betracht der Flugschneise (Abb. 43 Seite 53), welche durch die alpine Situation nur in Ost-West Richtung oder in West-Ost Richtung gelegt werden kann, ergibt sich folgendes (siehe Abb.32) Bild laut Lärmkataster des Fluglärms in der Stadt.

Laut Besitzverhältnissen des Flughafens sind die Stadt Innsbruck (24,5%), das Land Tirol (24,5%) und die IKB (51%) Eigentümer. Die IKB, welche der Stadt und der TIWAG unterstehen, welche wiederum dem Land unterstehen, sind somit am Flughafen beteiligt (siehe Abb.31). Somit ergibt sich ein Eigentümerverhältnis von 50% (+1Akte) im Besitz der Stadt, sowie 50% (-1Akte) im Besitz vom Land Tirol und untergestellten Landesorganisationen. Schlussfolgernd heißt dies, dass ein Areal von 210 ha (bzw. 223 ha) in unmittelbarer Zentrumsnähe in der öffentlichen Hand liegt.

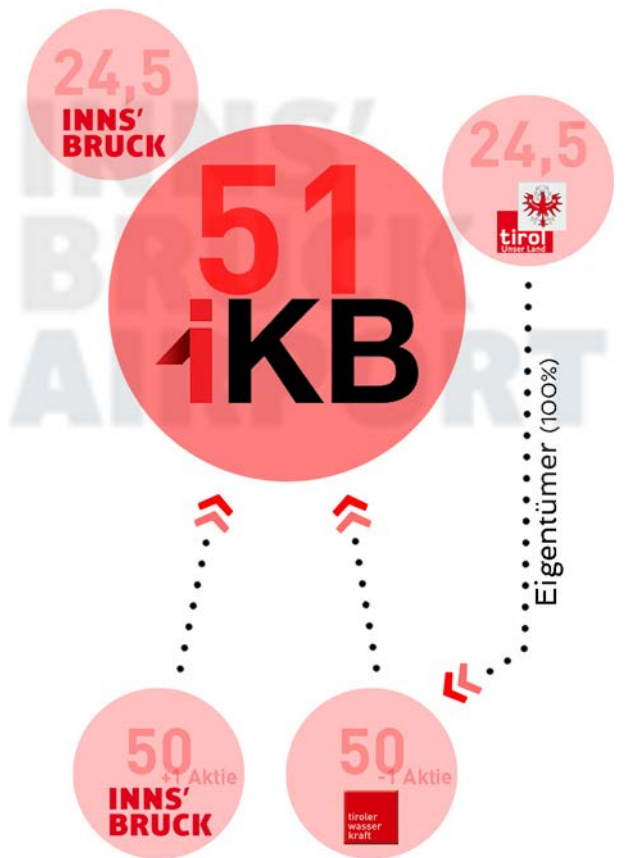


Abb.31 Besitzverhältnisse Flughafen Innsbruck

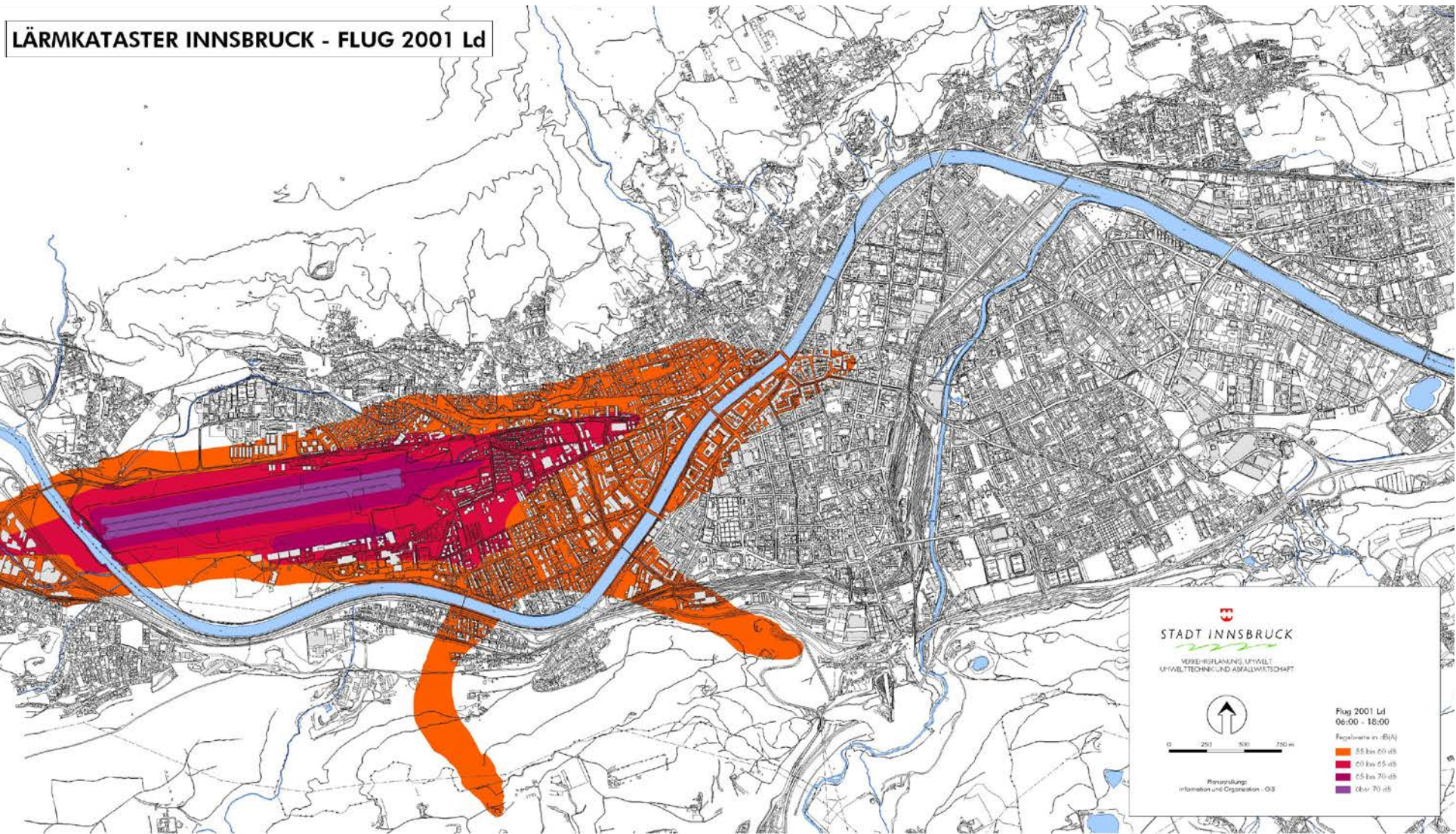


Abb.32 Lärmkataster Innsbruck Stand 2015

Abb. 31 | Eigendarstellung; Quellen: <http://www.ikb.at/ikb/home.html>; <https://www.tirol.gv.at>; <https://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=index>; <https://www.tiroler-wasserkraft.at> (09.2015)
Abb. 32 | Quelle: <https://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=umwelt--verkehr/kfz-verkehr/laermkataster> (09.2015)

Verkehrsproblematik
Verkehrsfläche und Stadtlage

Jährlich werden in Kranebitten 11.660 Start- und Landebewegungen im Charter- und Linienflug gezählt. Die Destinationen sind, saisonal durch den Tourismus in Tirol, stark schwankend (siehe Folgeseiten). So sind im Sommer vor allem Charterflüge nach Spanien, Griechenland, Ägypten und in die Türkei am Flugplan und dienen mehr den Einheimischen der Ausreise in die sommerlichen Urlaubsdomizile, während hingegen im Winter Flüge aus mehreren norddeutschen Ballungszentren, den baltischen Staaten und Russland abgefertigt werden.

Hiervon profitiert ganz stark der heimische Wintertourismus, jedoch hier fast ausschließlich das Oberinntal (Statistik des Landes Tirol). Der im Unterinntal ebenso florierende Wintertourismus profitiert maßgeblich von der Anbindung der Hochgeschwindigkeits- Unterinntalbahntrasse, welche dem transeuropäischen Bahnnetz (TEN) auf der Strecke Palermo – Innsbruck – Kufstein – München – Berlin angehört und von der daraus resultierenden angenehmen Anbindung an den Flughafen Franz-Joseph Strauß im Erdinger Feld bei München.

Wie bereits erwähnt befindet sich der Münchner Flughafen im Agglomerationsraum der Großstadt München wie sehr viele andere der groß- und mittelstädtischen Flugplätze in Europa und der Welt. In Abb. 37 einige Beispiele mit den Distanzen ins Zentrum.

Die Beispiele wurden aufgrund ähnlicher Größe, topographischer Lage und als grundlegender Anhaltspunkt gewählt.

So sind bei dieser Recherche auch Auffälligkeiten aufgetreten, dass Städte wie Ingolstadt (129.000 Einwohner) oder Würzburg (124.000 Einwohner) keinen für die zivile Luftfahrt zugänglichen Flughafen besitzen, obwohl die topografischen Gegebenheiten dies leichter zulassen würden als in Innsbruck.

Ebenso ist auffällig, dass der Flughafen in Trient eher einem Flugplatz als einem Flughafen gleicht, sowie dass in Grenoble und Chur, welche ebenso von Bergmassiven umgeben sind, die Flughäfen mehr als 40km vom Stadtzentrum entfernt sind, bzw. dass Chur de facto eigentlich keinen eigenen Flughafen im Stadtgebiet besitzt.

Diese Anfahrtsdistanzen deuten damit an, dass eine normale und durchschnittliche Anreisezeit zu einem Flughafen meist 1-2 Stunden beträgt. In Anbetracht dessen und der zukünftigen Ausbauabschnitte auf der TEN-Strecke würde sich die jetzige Fahrzeit von minimal 2:19 mit einmaligem Umsteigen am Bahnhof München Ost durch richtige Intervention deutlich verkürzen lassen!

Verallgemeinernd lässt sich abschließend sagen, dass für einen Passagier die Kürze der Anreisedauer entscheidender ist als die Kürze der Anreisestrecke.



Abb.33 Distanz
Aeroporto di Genova-Sestri Cristoforo Colombo
Piazza de Ferrari Genova/ Genua



Abb.34 Distanz
Aeroport de Barcelona El Prat
Placa Catalunya Barcelona



Abb.35 Distanz
Flughafen Innsbruck Kranebitten
Maria-Theresien-Straße Innsbruck



Abb.36 Distanz
Salzburg Airport W. A. Mozart – Siezenheim
Schloss Mirabell Salzburg

	MUC	Erdinger Feld		Marienplatz München	[35,2 km]
	BCN	El Prat de Llobregat		Placa Catalunya Barcelona	[16,2 km]
	FCO	Fiumicino		Piazza Venezia Roma	[28,9 km]
	VIE	Schwechat		Stephansplatz Wien	[18,4 km]
	DXB	Deira		Dubai Mall Dubai	[17,1 km]
• • • • •					
	SZG	Siezenheim		Schloß Mirabell Salzburg	[8,2 km]
	GNB	Sain-Étienne de Saints Geoirs		Parc PaulMistral Grenoble	[41,6 km]
	ZIA	Mattarello		Piazza Duomo Trient	[7,1 km]
	SMV	Engadin Airport		Bahnhofspatz Chur	[83,6 km]
	GOA	Cornigliano		Piazza de Ferrari Genua	[9,1 km]
• • • • •					
	INN	Kranebitten		Maria-Theresien-Str. Innsbruck	[3,7 km]

Abb.37 Distanzen von Großstädten sowie Städten ähnlich alpiner Lage wie Innsbruck

Verkehrsproblematik
Zahlen und Fakten über den Flughafen Innsbruck

Grundsätzlich stellt der Flughafen Innsbruck einen durchwegs wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Tiroler Wirtschaft dar. Hervorzuheben ist hierbei die positive Finanzbilanz die der Flughafen aufweist, wodurch die IKB und der Steuerzahler finanziell entlastet und somit weitere öffentliche Institutionen finanziell subventioniert werden können.

Nicht außer Acht zu lassen ist der Standort für die Klinik, die Universität und die wenigen Industriebetriebe (wie Swarovski, Sandoz oder BioChemie Kundl) die den Flughafen nutzen. Der volkswirtschaftliche Profit der Vermarktung des Tiroler Tourismus-Raumes ist des Weitern nennenswert.

Seit 2014 müssen mehrere der Umweltschutzprogramme Kraft treten. Die Koordination der Luftfahrträume spricht bereits sinnbildlich für die Notwendigkeit des Flughafens:

Die Kontrollzentren von München und Padua übernehmen den gesamten Flugraum in Tirol über 5000 Meter Seehöhe, den darunter fliegenden Verkehr regelt in Nordtirol das Kontrollzentrum Innsbruck.

Abgesehen von positiven Standortfaktoren gilt es vor allem, die Lärmbelastung für die Tiroler Bevölkerung zu unterstreichen sowie die Gefährlichkeit der Anflugschneißen von Rattenberg über das dicht besiedelte Inntal sowie von Westen her über das bis 2000 Meter hoch gelegene Kühtai.

Der immense Platzverbrauch von 210 ha in bester städtischer Lage sowie die Notwendigkeit einer kostenintensiven Renovierung des in die Jahre gekommen Areales (1948 eröffnet) lassen einige Fragen der Sinnhaftigkeit eines Flughafens in Innsbruck aufkommen.

Die Kapazitäten des jetzigen Flughafens sind völlig ausgeschöpft und um eine Erhöhung der Reisedestinationenattraktivität zu erzielen und mehrere außereuropäische Ziele anzufliegen, würde es einer weiteren und vor allem einer längeren Startbahn bedürfen. (Stichwort: Innverlegung)

Die jetzigen Propellerflieger der AUA sind das Maß aller Dinge für den Regionalflughafen Innsbruck. Um auch Jet- Maschinen eines größeren Typus die jetzt schon äußerst schwierige Lande- und Start- Erlaubnis zu erteilen, würde es einen Ausbau der Landebahn um 1 km benötigen. Dies ist, nachdem selbst der Inn beim letzten Ausbau verlegt wurde und dadurch, dass westlich des Flusses die Autobahn verläuft sowie dass das Einkaufszentrum CYTA Völs besteht, völlig utopisch.

Des Weitern sieht das Konzept des neuen Geschäftsführers DI Marco Pernetta einen Ausbau des landseitigen Areals zu, da laut Pernetta „....sich immer weniger Geld mit der Luftfahrt verdienen lässt“ (Flughafenführung vom 9.9.2015).

Auf der offiziellen Homepage des Flughafen Innsbruck sowie den Informationen eines Rundganges und einer Führung zufolge weist der Flughafen Innsbruck Kranebitten folgende Zahlen und Fakten für das Jahr 2014 auf (in Bezug auf 2013):

	Linie 731.198 Charter 260.158 Gesamt 991.356	Pax (+4,5%) Pax(-7,6%) Pax (+1,0%)
	Linien und Charter Bedarfsverkehr All. Luftfahrt	11.687 (+1,3%) 5.033 (-0,4%) 27.246 (+14,3%)
	Strengste Betriebszeitenregelung in ganz Österreich	
	1996 Gründung des Flughafen Umweltforums (Aufforderung!)	
	2004 Einführung lärmabhängiger Landegebühren (gesetzliche Regelung!)	
	2015 "freiwilliges" Lärmschutzfenster-Förderprogramm	

	Betriebsgelände	130 ha
	Stammpersonal	135
	Stammkapital 2014	10,0 Millionen €
	Gesamtkapital inkl. Gewinnrücklagen	54,5 Millionen €
	Betriebsleistungen/ Umsatz	34,9 Millionen €
	EGT/gewöhnliche Geschäftstätigkeit	6,2 Millionen €
	Eigenkapitalquote	76,8%
	Investitionen (2009 – 2013)	4 Millionen €
	Investitionen 2014	9,8 Millionen €
	Ausblick auf 2019: Umsatzanstieg auf	40 Millionen €
	Investitionen geplant (2015-2019)	42 Millionen €

Abb.38 Zahlen und Fakten über den Flughafen

Laut betriebeigenen Angaben hat somit der Flughafen folgende gesamtwirtschaftliche Bedeutung:



Vorgreifend: Innstadt Innsbruck (Entwurf)



Funktion als Verkehrsunternehmen



Funktion als Wirtschaftsbetrieb



Funktion als Arbeitgeber



Investor in die heimische Wirtschaft



Ersatz der Funktion als Verkehrsunternehmen durch die Bahn



Innstadt Innsbruck enthält mehr Wirtschaftsbetriebe



Innstadt Innsbruck bietet mehr Arbeitsplätze



Innstadt Innsruck ist ein attraktiver Standort
> Investition in die heimische Wirtschaft

Verkehrsproblematik
Zahlen und Fakten über den Flughafen Innsbruck

In weiterer Berücksichtigung der sehr zentralen Stadtlage ergeben sich einschneidende Bauhöhenbeschränkungen für die meisten der westlich der Sill gelegenen Stadtteile Innsbrucks. (siehe Abb.43 Seite 53)

Somit ist eine vertikale Stadtnachverdichtung nur in wenigen Fällen möglich, mit Ausnahme der brachliegenden, als Bauland gewidmeten Flächen im Stadtgebiet (wie vorher beschrieben) oder im bestehenden zwei- oder dreistöckigen Bereich.

In Abb. 39 eine AUA-Maschine im Anflug auf den Flughafen Innsbruck Kranebitten. Auffällig die niedrige Höhe!

In Abb. 40 die Lage des Flughafen Innsbruck Kranebitten inmitten der urbanen Struktur Innsbrucks.

In. Abb. 41 die outgoing Passagierzahlen für das Jahr 2013 nach Zielland. Hierbei sind am meisten Innlandsflüge innerhalb von Österreich auffällig, hierbei meist nach Wien.



Abb.39 Flugzeug im Anflug auf den Flughafen



Abb.40 Flughafen Innsbruck

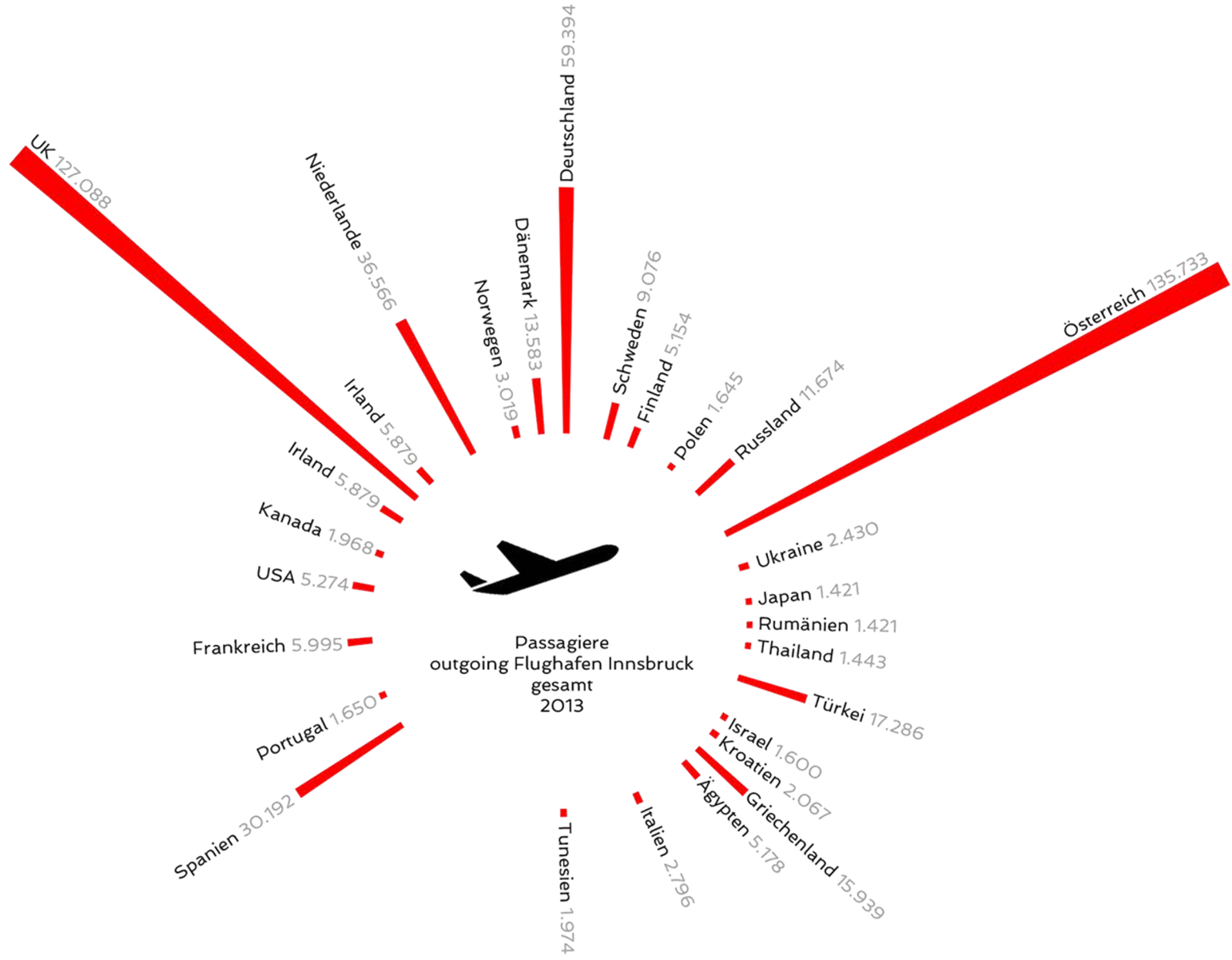


Abb.41 Reiseziele der outgoing Passagiere des Flughafen Innsbruck

Verkehrsproblematik
Einflugschneise der Flugzeuge

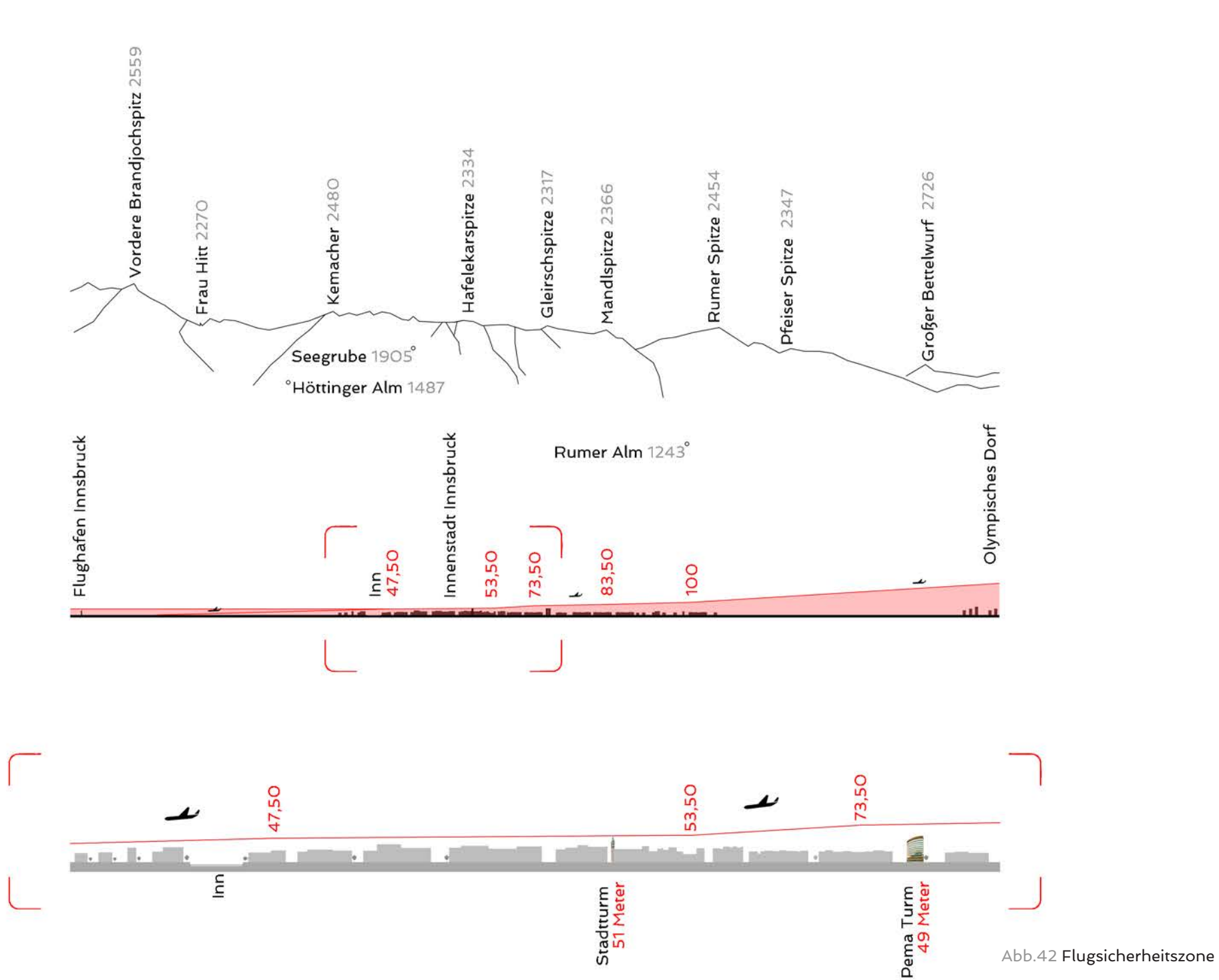


Abb.42 Flugsicherheitszone

Abb. 42 | Grafik; Eigendarstellung; Quelle: Stadt Innsbruck (innsbruck.gv.at) sowie Hochhausstudie Innsbruck Hsgb: Stadt Innsbruck - Stadtplanung, Architekturforum Tirol 2002

Abb. 43 | Eigendarstellung; Quelle: Hochhausstudie Innsbruck Hsgb: Stadt Innsbruck - Stadtplanung, Architekturforum Tirol 2002

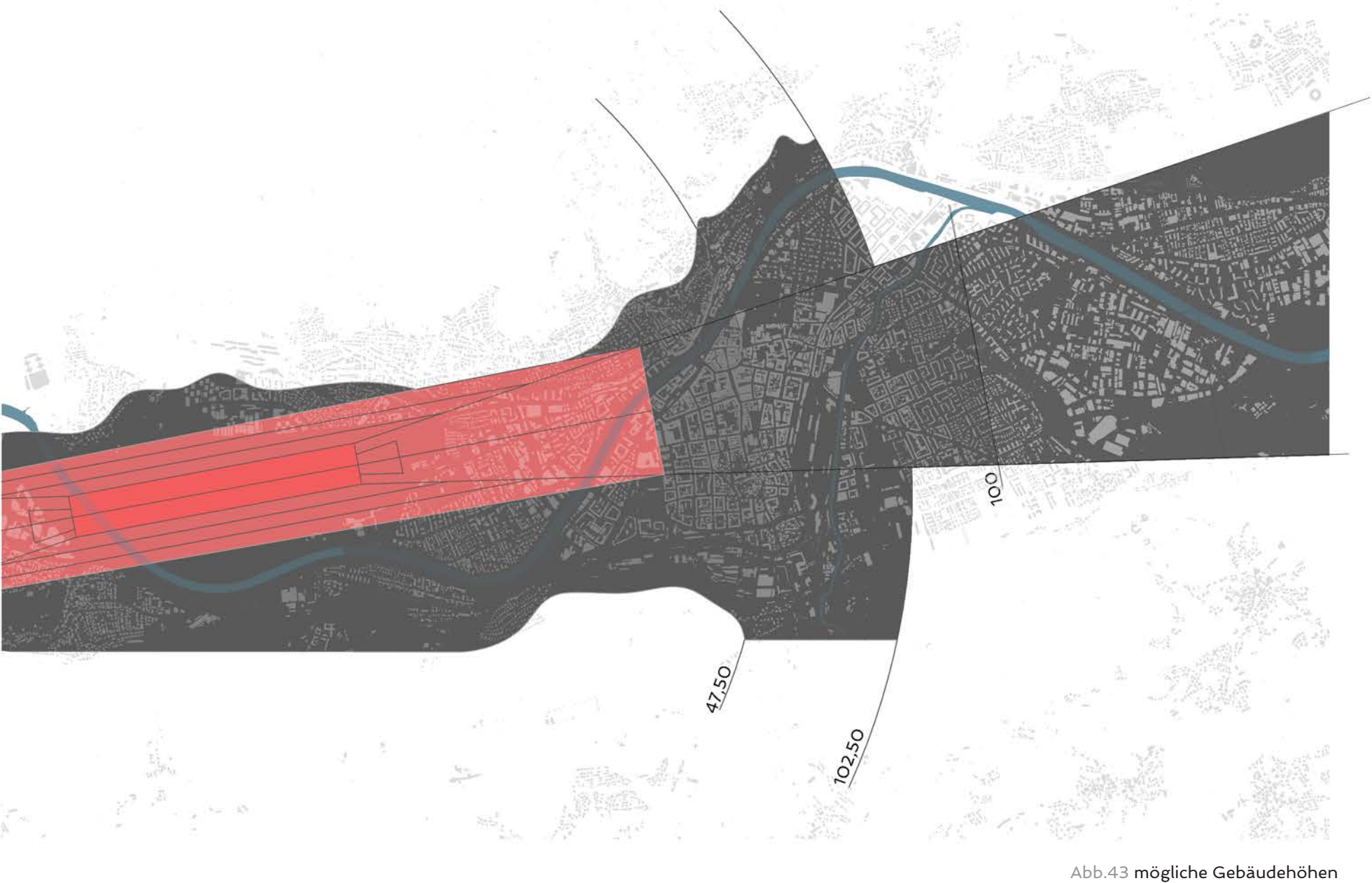


Abb.43 mögliche Gebäudehöhen

Hungerburgbahn Innsbruck
Architektin: Zaha Hadid

Die logische Schlussfolgerung aus den gewonnenen Erkenntnissen über die Problematik der Stadt im alpinen Raum, aus der demographischen Entwicklung und den Zukunftsperspektiven lassen nun den ersten Lösungsansatz in der Gestaltung und Definierung eines innovativen Verkehrsmittels hervorkommen:

Eine Verbindung zwischen urbanem und alpinem Raum.

Dieser Ansatz wurde in Innsbruck bereits von der 2016 verstorbenen Architektin Zaha Hadid mit der Hungerburgbahn begonnen, könnte allerdings in umfassender Form ebenso ausgeführt werden. So sorgt die Hungerburgbahn lediglich für die Verbindung zwischen urbanen Raum und dem alpinen, dient aber nicht als urbanes Verkehrsmittel in der Stadt!

Dieses Anliegen spielt im ab dieser Seite beginnenden Entwurfsprozess eine ausschlaggebende Rolle: (Siehe Seite 57ff.)



Abb.44 Station Hungerburg



Abb.45 Station Hungerburg



Abb.46 Station Löwenhaus

Entwurf Innsbruck Teleferic
Gestaltungsmöglichkeit für das urban-alpine Verkehrsmittel

Die Verbindung zwischen urbanen und alpinen Raum wird wie im Diagramm in Abb. 52 schematisch beschrieben. Wie zu sehen ist, kann mit einer großen Vielzahl an unterschiedlichen Nutzergruppen zu rechnen sein, die den Innsbruck Teleferic (siehe Ansichten und Grundriss) als urbanes Verkehrsmittel verwenden würden. Dadurch ergäbe sich eine Vielzahl von Vermischungen in der Nutzungsstruktur.

Der Innsbruck Teleferic soll als kuppelbare 2S-Umlaufseilbahn mit Federklemme und Rollen für den Stationsbereich ausgeführt werden. Dadurch kommt der Innsbruck Teleferic auf eine Geschwindigkeit von ca. 30 km/h.

Auf der folgenden Seite sind Schaubilder der Integration in den Stadtraum Innsbrucks zu sehen.

Die Liniennetzführung und Integration in den neuen Stadtteil ist ab Punkt 4.2 zu sehen. (Seite 83 ff.)

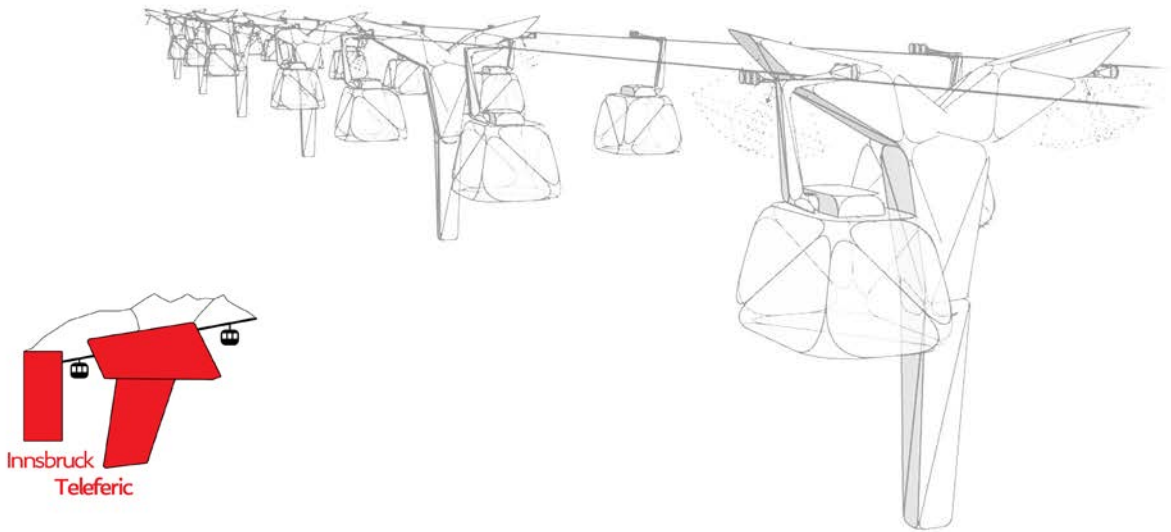


Abb.47 Logo Innsbruck Teleferic

Abb.48 Perspektivische Darstellung
schematische Liniendarstellung

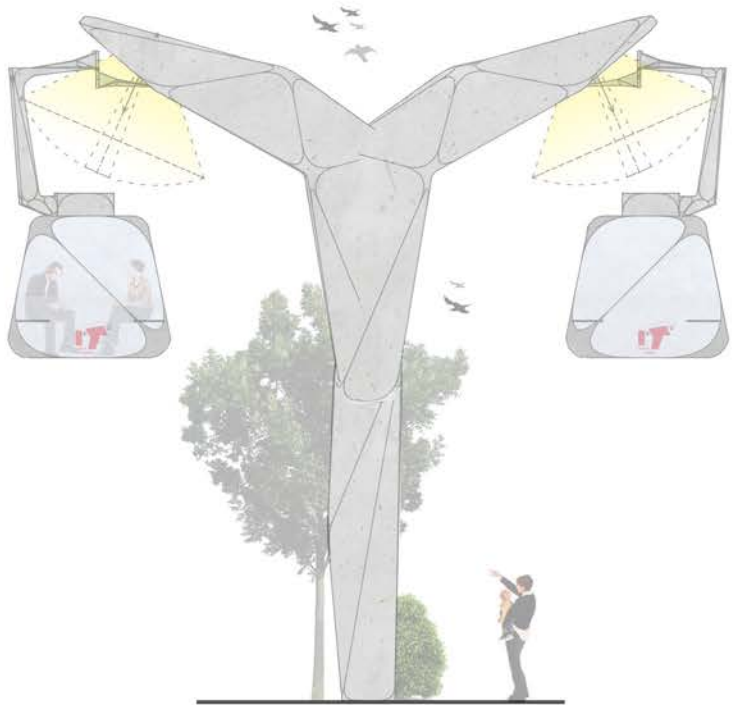


Abb.49 Ansicht von vorne 1:100

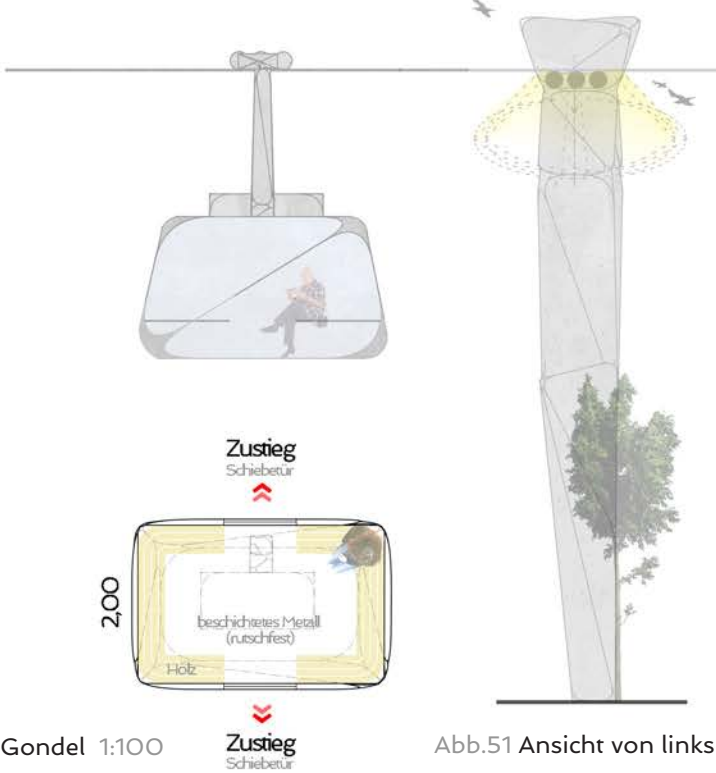


Abb.50 Grundriss Gondel 1:100

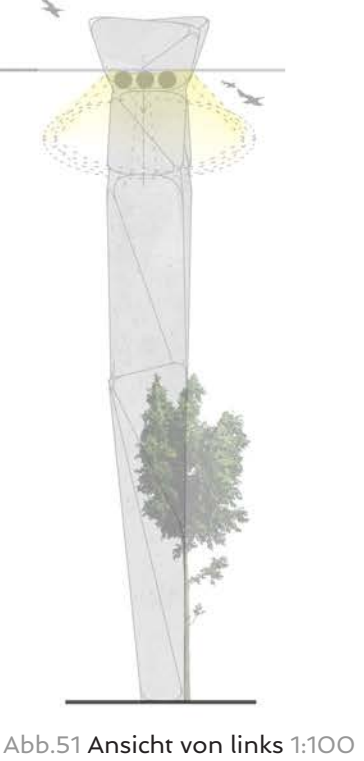
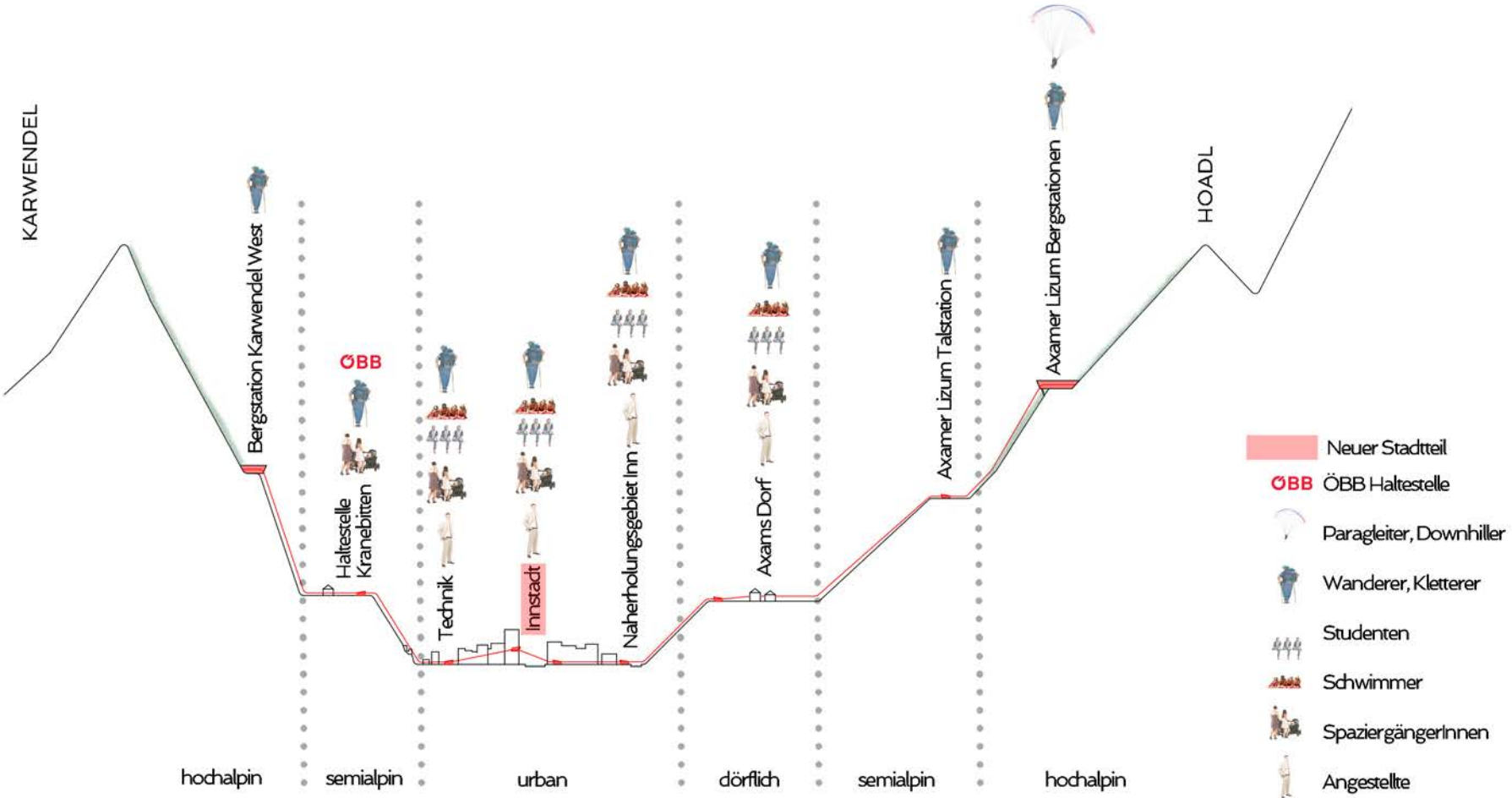
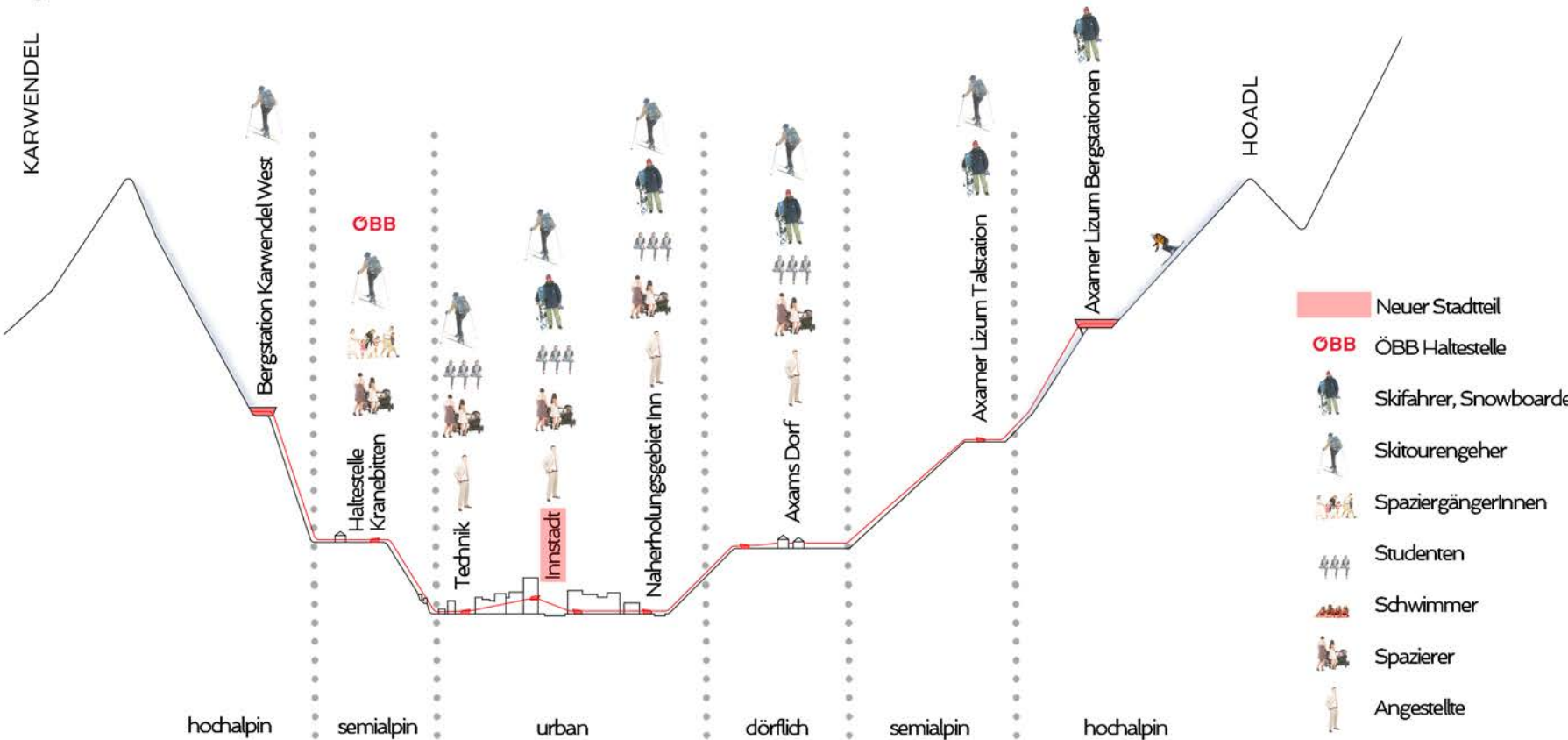


Abb.51 Ansicht von links 1:100



Frühling - Sommer - Spätherbst
Herbst - Winter - Frühling



Integration in das städtische Gefüge Innsbrucks
Schematische Liniendarstellungen



Abb.53 Schaubild Einbindung in das existierende Verkehrsnetz



Abb. 54 Schaubild städtische Linienführung



Abb.55 Schaubild städtebaulicher Akzent

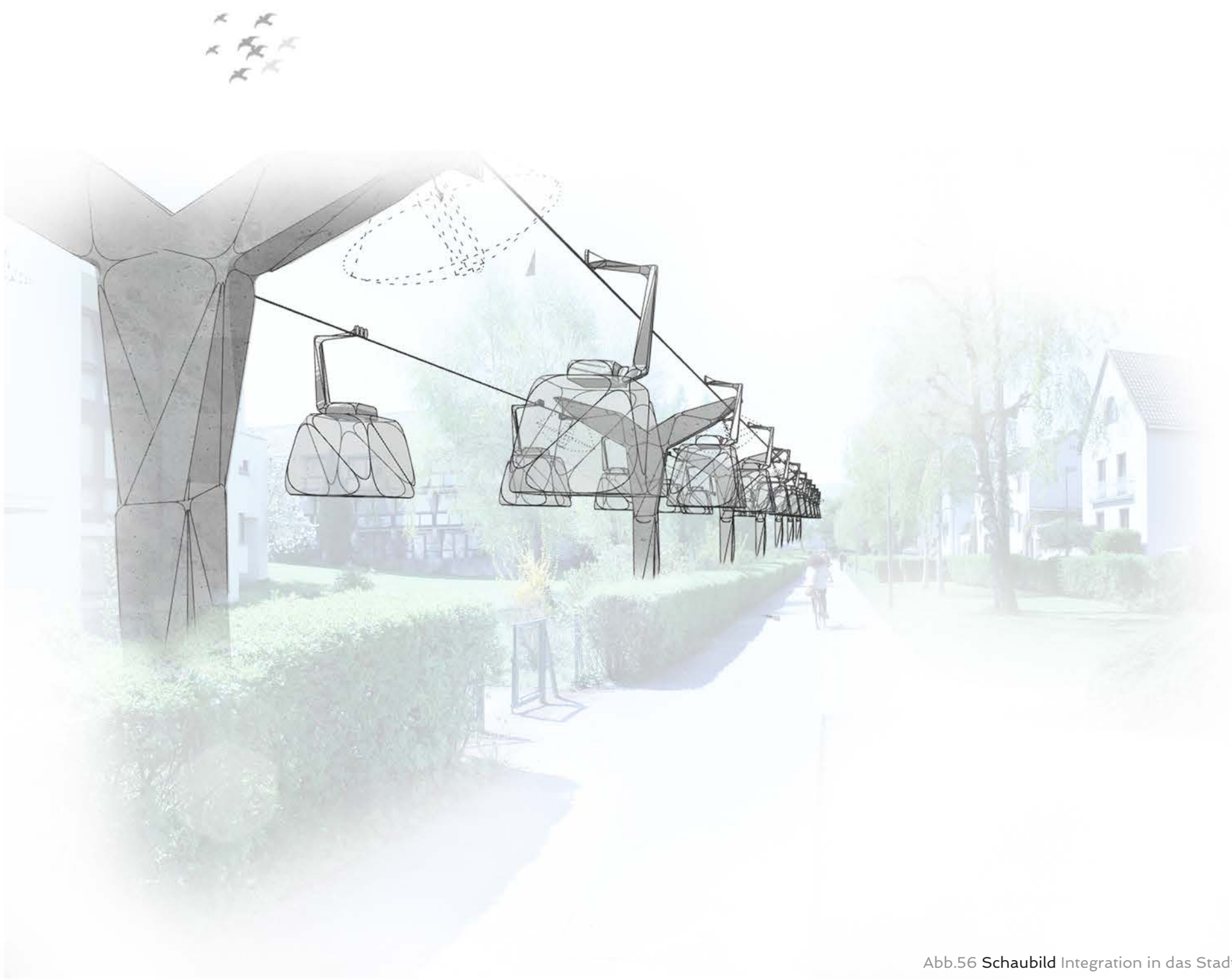


Abb.56 Schaubild Integration in das Stadtbild



4

Entwurf
Leitbild
Umsetzung
Leitdetails

4.1

- Leitbild
- Idee
- Verortung
- Konzept
- Vision

Ansatz und Idee
Ansatz Idee und Konzept

Die auf den vorherigen Seiten bereits beschriebenen Entwicklungen der Stadt Innsbruck lassen nun folgenden Ansatz entstehen:

Ansatz

Innsbruck weist eine Wohnungsnot auf. Die Immobilienpreise sind mit Wien und Salzburg die mit am Abstand höchsten in Österreich.

Der Stadtdurchschnittsstandardwert für einen Quadratmeter beträgt 15 bis 16 Euro (in Miete). Das entspricht einer Wohnung mit 100 Quadratmetern zu einem Mietpreis von monatlich 1500 Euro!

Eine Mietpreissenkung wird zukünftig nur durch Verdichtungen oder Neubauoffensiven erreicht werden können! Hierfür bietet sich das Areal des Flughafens, in der öffentlichen Hand liegend, bestens an! Aufgrund der topografischen Lage der Stadt ist eine solche flache und bereits gut erschlossene Fläche nur im Osten der Stadt (zwischen Rum und Hall) vorzufinden.

Diese Grundstücke gehören Thaurer Landwirten, deren Felder allesamt gut bewirtschaftbar sind und dadurch einen Mehrwert der Lebensqualität bildet.

Diese Flächen sind außerdem auch alle in privatem Besitz. Nördlich der Stadt erstreckt sich die Nordkette mit Gipfeln bis zu 2637m (kl. Solstein) ca. 2100 Meter über die Stadt und bietet eine alpine Herausforderung der Erschließung.

Ganz abgesehen von der Möglichkeit, in den Südhang einzubauen, stellt die Nordkette einen wunderbaren Natur- und Freizeitraum für alle Innsbrucker dar, diesen es zu erhalten gilt! Die Vielfalt des Naturparks Karwendel (dessen südlichen Abschluss die Nordkette bildet) ist ein wesentlicher Bestandteil der hohen Lebensqualität, der Artenvielfalt und des Flora- und Fauna-Fortbestandes in Tirol!

Hier muss man sich wiederholt in Erinnerung rufen, dass die Stadt im alpinen Raum liegt! Lawinsprengungen, Murenverbauungen oder Ähnliches gehören zum Stadtbild seit jeher dazu! Eine in den Süden orientierte Ausweitung der Stadt würde eine weitere (negative) Entwicklung für das östliche und das westliche Mittelgebirge mit sich bringen.

Die hier liegenden Dörfer weisen noch einen hohen dörflichen Charakter auf, welcher das Landschaftsbild stark prägt und qualitativ aufwertet. Ein Verlust dieser Charakteristika hin zu städtischer Entwicklung würde der Großstadtregion Innsbruck sehr stark an Vielfalt, Varietät und Identität nehmen. So beinhaltet ein Naturpark dörfliche Strukturen sowie ein urbanes Zentrum, jedenfalls die Groß(stadt)-region Innsbruck, und zeichnet diese damit aus! Diese Qualitäten werden unter „Innsbruck und seine Feriendörfer“ vermarktet.

Somit komme ich nach allen Analysen, Recherchen, Befragungen und Forschungsarbeiten zu folgendem Konzept für die urbane Entwicklung der in alpinen Räumen liegenden Stadt Innsbruck (siehe Abb.57):

Idee / Konzept:

In einem ersten Schritt wird der aktive Flugbetrieb am Flughafen Innsbruck geschlossen. Dadurch reduziert sich die Lärmbelastung auf einen normalen Pegel. Um den kleinprivaten und sportorientierten Flugverkehr in Tirol nicht aussterben zu lassen sieht es mein Konzept vor, eine bereits vorhandene Idee aufzugreifen und ein kleines Flugfeld auf Höhe von Hatting und Flaurling, nordseitig des Inns, parallel zur Inntalautobahn zu errichten. In diesem Bereich gibt es kaum Siedlungsstrukturen.

Des Weiteren würde der 957 Einwohnerzählende Gemeinde Pettнау, der dieses zur Zeit landwirtschaftlich genutzte Land gehört, eine Aktivierung des gesellschaftlichen Lebens widerfahren. Die dörfliche Gastwirtschaft würde durch Freizeitflieger angekurbelt werden und die Gemeindekasse würde mit Kommunalsteuer gefüttert werden. Am neuen Flugplatz könnten Paragleiter, Segelflieger sowie Kleinmaschinen starten und landen. Das jetzige 2 km lange Flugfeld würde dann als neues 1,5 km Flugfeld in der Gemeinde Pettнау zur Verfügung stehen und ausschließlich dem Sport- und Freizeitflug dienen.

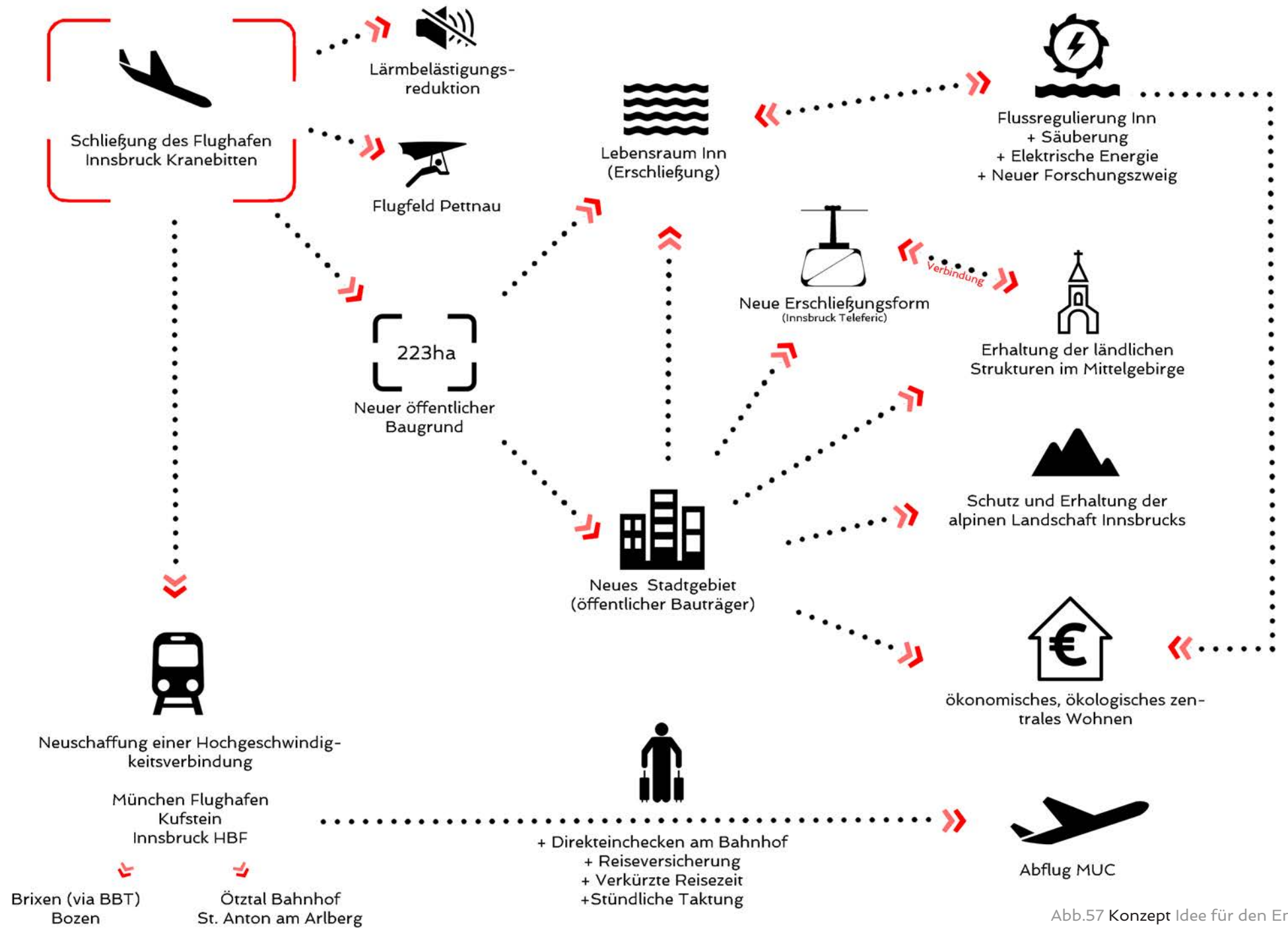


Abb.57 Konzept Idee für den Entwurf

Idee und Verortung

Die Hubschrauberstationen des Christophorus, der Polizei und des Innenministeriums würden ebenso dort neu stationiert werden. Diese Flugbewegungen sind sehr gering, können jedoch sehr ausschlaggebend bei Naturkatastrophen oder Rettungsflügen sein.

Die Anbindung der Gemeinde und des Flugplatzes funktioniert über die A12 Inntalautobahn und passiert über die Raststation Rosenberger, die bereits über eine Ausfahrt verfügt.

In zweiter Instanz wird eine neue Zugverbindung zum Münchner Flughafen eingerichtet werden. Diese soll im Hochgeschwindigkeitsbereich erfolgen. Die aktuelle Reisezeit beträgt zur Zeit mindestens 2 Stunden 50 Minuten und inkludiert einen Umstieg in München Ost oder am Münchner Hauptbahnhof.

Die Verkürzung und die direkte Verbindung der Strecke ohne Umstieg, mit Streckenführung über Kufstein und München Ost, würde auf eine realistische Fahrzeit von 1,5 Stunden ermöglichen. (Eigenberechnung auf Grundlage von: oebb.at, bahn.de, interrail.eu sowie: bmvit.gv.at) Hierbei sei erwähnt, dass aktuell seltsamerweise keine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen München und Innsbruck existiert.

Der von Verona Porta Nuova kommende EC 80 verbindet zur Zeit Innsbruck direkt mit München Hbf und ist gleichzeitig auch die schnellste Zugverbindung über die Alpen. Neben dieser Verbindung gibt es die zeitintensivere Verbindung mit dem REX 5408 über Garmisch-Partenkirchen nach München.

Die Streckenabschnitte vom Flughafen München nach Kufstein sind zur Zeit in Ausbau und sollen für das TEN Projekt Nr. 1 (Eisenbahnachse Berlin Palermo) tauglich gemacht werden. Im Tiroler Unterinntal besteht die Unterinntaltrasse bereits im Hochgeschwindigkeitssektor. Somit befindet sich der gesamtheitliche Streckenverlauf im vorrangigen Ausbaugenmerk des transeuropäischen Verkehrsnetzes der EU.

Die grundsätzliche Überlegung des Konzeptes sieht eine weitere Verbindung nach St. Anton am Arlberg mit einem Stopp am Bahnhof Ötztal vor. So werden die Wintertourismus-Hochburgen wie Ötztal, Kaunertal, Pitztal, Oberes Gericht und das Stanzertal angeschlossen.

Nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels, welche planmäßig bis 2025 geschehen soll, kann ebenso eine Verbindung von München Flughafen, Kufstein, Innsbruck nach Brixen und Bozen eingerichtet werden. (siehe Abb.58)

So erreicht man von Brixen aus das Pustertal und weite Teile des nördlichen Südtirols. In Bozen knüpft man an die von Trenitalia geführte Hochgeschwindigkeitsstrecke an, welche über Trient mit den Frece nach Venezia Santa Lucia, Milano Centrale oder Roma Termini führt.

Somit würde eine längst notwendige Hochgeschwindigkeitszugverbindung in Tirol zustandekommen und die Städte Trient, Bozen und Innsbruck näherbringen und somit Tirol einen Aufschwung und eine bessere Konnektivität bringen.

Die Nutzung dieser Verbindung, alleine in Betracht der Südtiroler Studentenszene in Innsbruck, wäre gewährleistet. Sie würde so den gesamten alpenländischen Kulturraum von Bayern nach Tirol durchziehen.

In dritter Instanz wird ein 210 ha (bzw 223ha) großer öffentlicher Baugrund (siehe Abb.59) mit besten Bodenbeschaffenheiten, größtenteils unverschmutzt und unbebautem, so zu widmendem Bauland, frei. Auf diesem soll ein neues Stadtgebiet, ein durch einen öffentlichen Bauträger errichtetes Viertel entstehen.

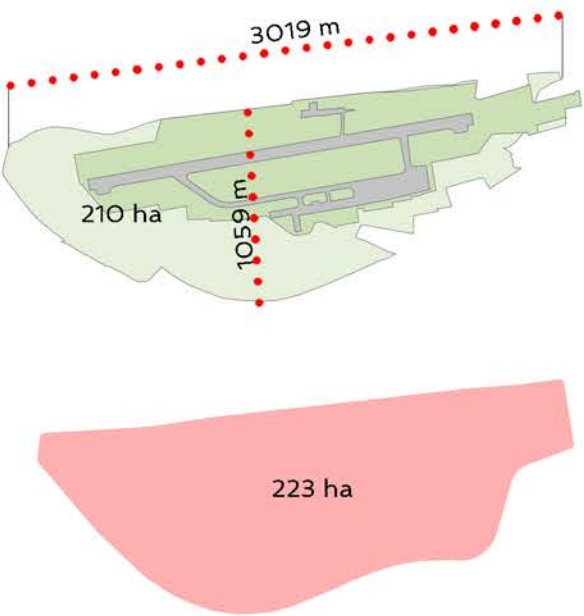
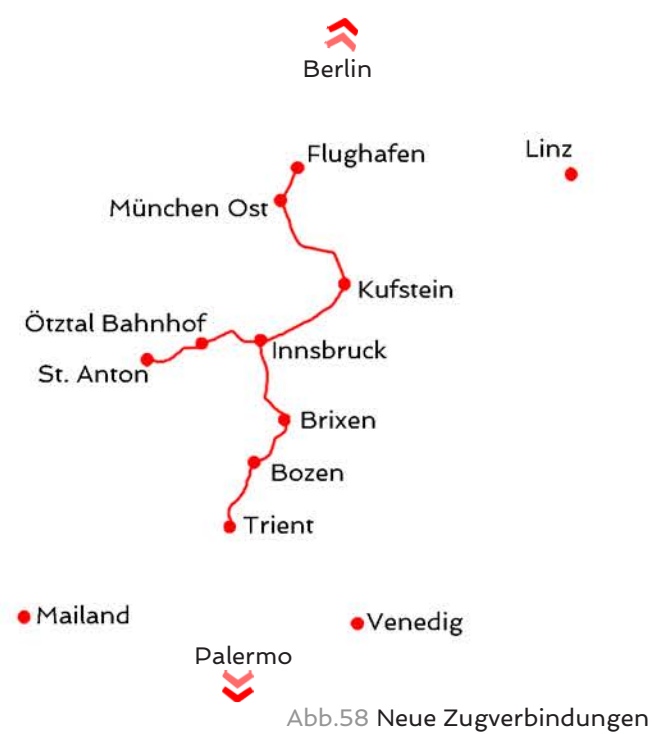


Abb.59 Abmessungen des Areals

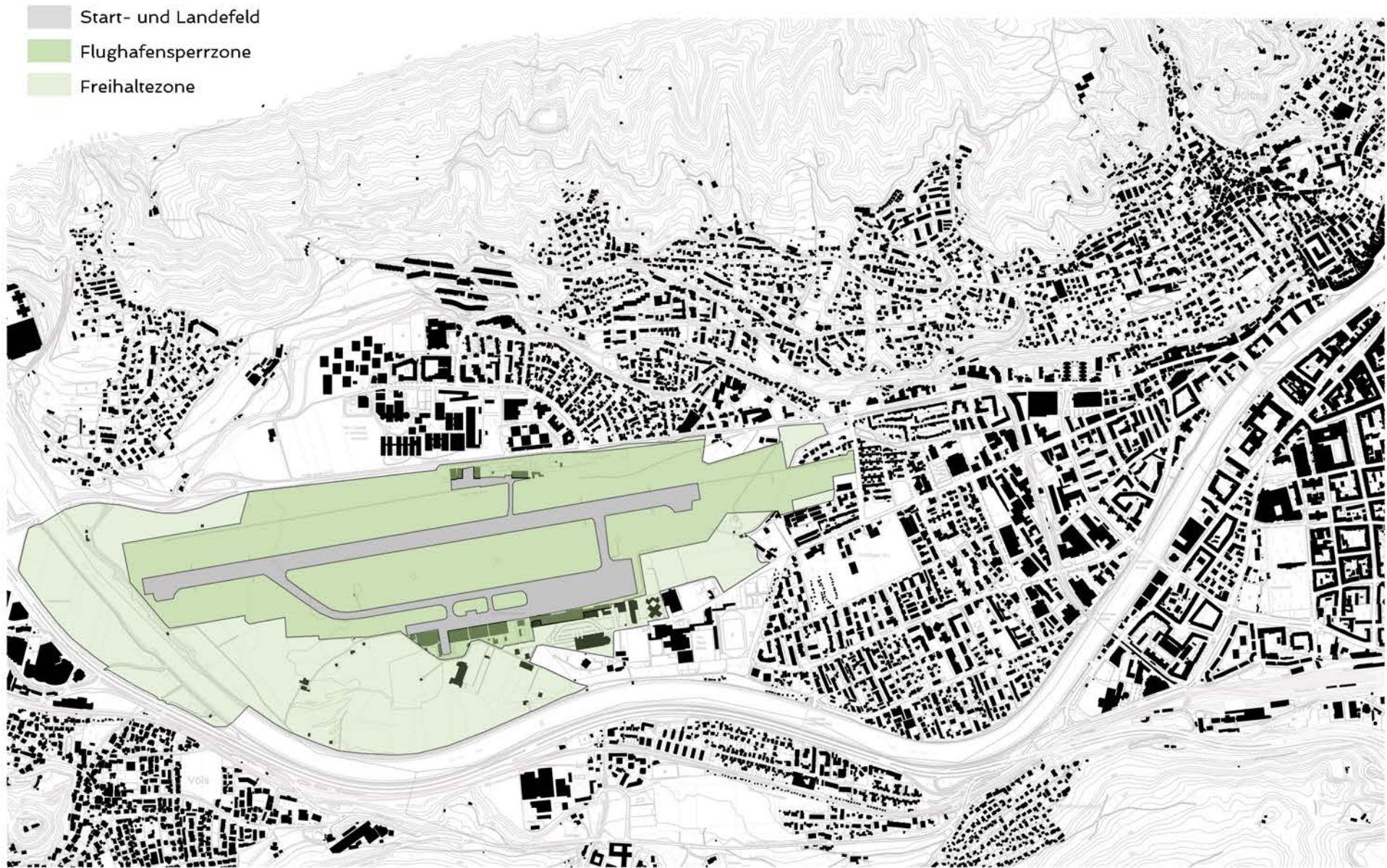


Abb.60 Flughafenareal 1:20000

Idee und Verortung

Verbindungen und Lage des Areal

Der Vorteil des öffentlichen Bauträgers liegt hier in der Rentabilität und in einer möglichen, neu einzuführenden Abgabe, welche die Subvention der vorher beschriebenen Bahnverbindung ermöglicht. (geringer Abgabeanteil der erwirtschafteten Miete durch den öffentlichen Bauträger an die Bahn)

Durch eine Bebauung kann stadtzentraler, ökonomischer, sowie ökologisch hochwertiger Wohnbau finanziert werden.

Weiters wird damit die Erhaltung der ländlichen Strukturen im Mittelgebirge, ein Schutz der landwirtschaftlichen Betriebe im Osten der Stadt sowie Schutz und Erhaltung der alpinen Landschaft um Innsbruck bezweckt.

Durch die Neuerschließung dieses Areales wird, nachdem die Stadt Innsbruck noch keinen attraktiven Zugang zum Fluss besitzt, diese Möglichkeit geschaffen. Der zur Zeit einzige Zugang befindet sich bereits in Höhe Kranebitter Allee, ist allerdings nicht ausgestaltet oder bis dato nur wenig attraktiv nutzbar.

Diese neugeschaffene Nutzung wird durch eine neu zu errichtende Flussregulierung attraktiv. Diese bauliche Maßnahme soll, in geringen Mäßen, zudem nachhaltigen elektrischen Strom an die neugeschaffenen Haushalte und sonstigen Gebäude des neuen Areals transportieren.

Dadurch wird der am Malojapass entspringende und durch viele Gebirgsbäche gespeiste Fluss kurz vor Innsbruck reguliert. Einen weiteren Vorteil bringt die Säuberung des Wassers, sodass den Innsbruckern eine Nutzung als Badefluss im Sommer möglich wäre.

Ebenso können somit neue attraktive Freizeitmöglichkeiten für die Innsbrucker Stadtbewohner geschaffen werden. (Beispiel Münchner Eisbach) Die Fluktation des Inns durch das neue Stadtgebiet schafft dadurch neue Lebensräume für Mensch und auch für Flora und Fauna.

Von den für die Forschung interessanten Biotopen oder biologischen Untersuchungsarealen ganz zu schweigen.

In Abb.61 sind die Straßennetzanbindungen ersichtlich,

in Abb.62 die Bahnnetzanbindungen,

sowie in Abb.63 das städtische Einzugsgebiet mit Gebäuden besonderer Funktionen.

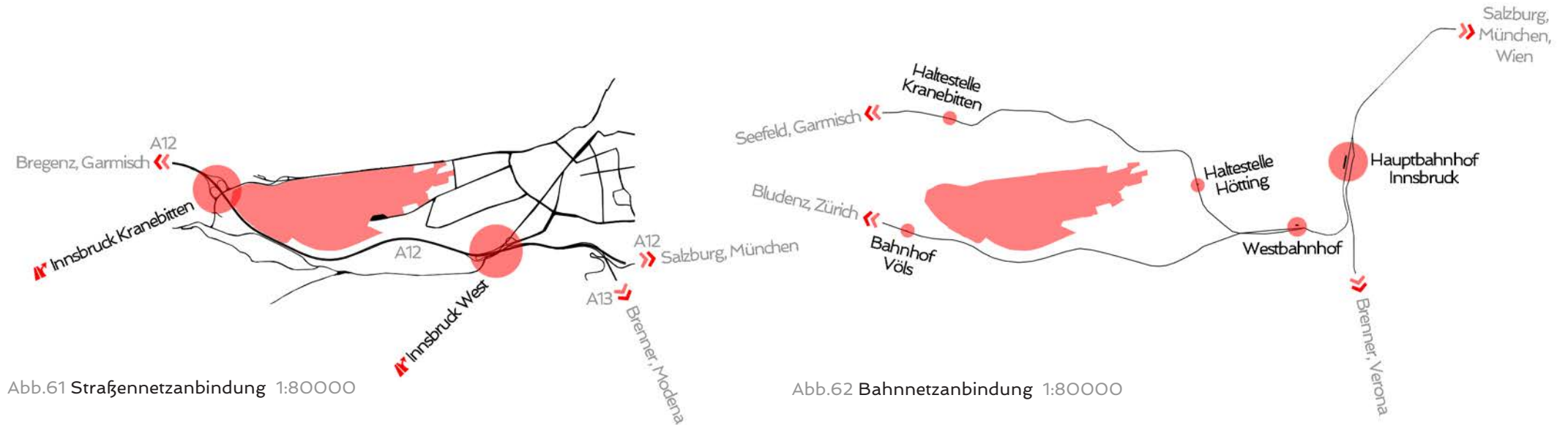


Abb.61 Straßennetzanbindung 1:80000

Abb.62 Bahnnetzanbindung 1:80000

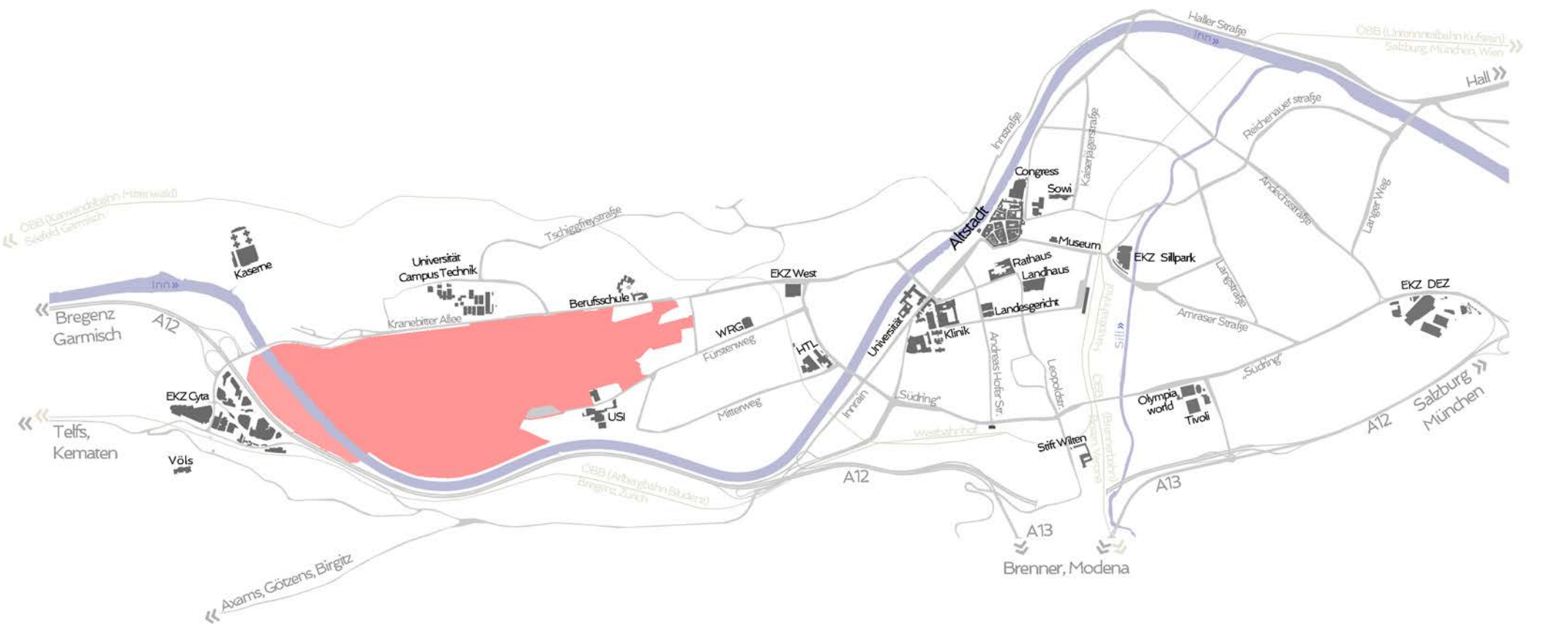


Abb.63 Relevante Zonen 1:40000

Konzept
Konzept dichtes Bauen in Innsbruck

Die Umsetzung dieser Idee am Areal des Flughafens Innsbruck lässt nun 2 konkrete Konzeptideen entstehen, welche direkt ineinander übergreifen:

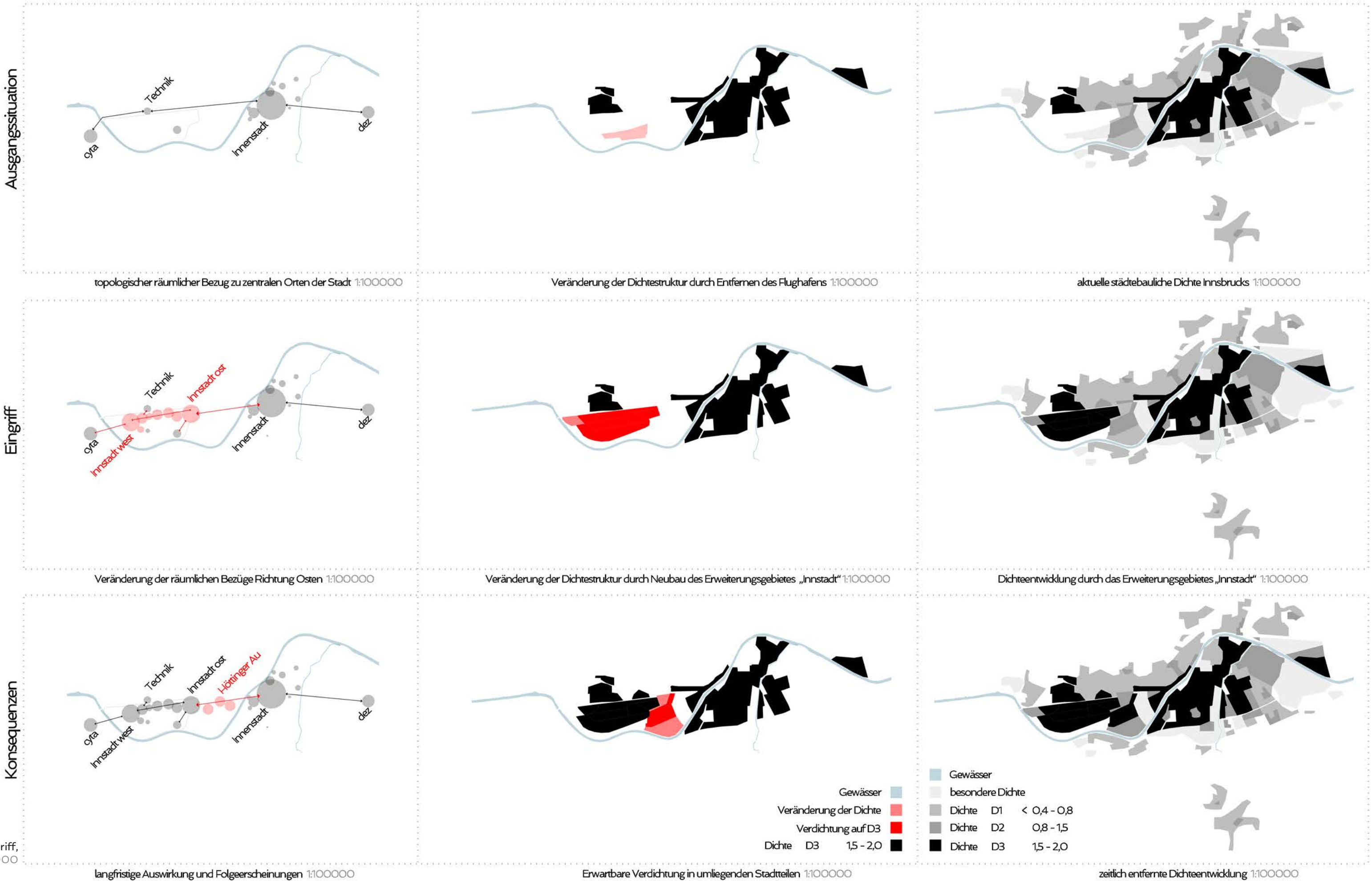
1 Dichte

Die Dichte und der Dichtewert als wesentliche Komponenten für den Entwurf. So sieht man in Abb. 64 die Ausgangssituation, den Eingriff und die Konsequenz nach dem Eingriff.

In der jeweilig linken Grafik werden die Orte mit besonderer Relevanz in topologischem räumlichem Bezug dargestellt. Durch den Eingriff verändert sich die gesamte städtische Struktur Innsbrucks und bildet neue Zentren. Für eine Stadt mit zukünftig ca. 170.000 Einwohnern bedarf es des Weitern auch neuer Zentren und neuer Orten mit zentraler Funktion.

In den beiden rechten Grafiken sind in der jeweiligen Zeile die Veränderungen der Dichtestruktur zu erkennen. Da die Nachverdichtung sich stets als komplexer erweist als eine grundlegende dichte Bauweise wird sich für den Entwurf eine Dichtebebauung mit mittlerer bis hoher Dichte (sprich 1 -2) als sinnvoll erweisen.

Abb.64 Dichteentwicklung vor Eingriff, Nach dem Eingriff und die Konsequenzen 1:100000



Konzept
Konzept Schaffung neuer attraktiver Orte

2 Zentrale Orte, Wasser, urbaner See

Anlehnend an die Theorie der zentralen Orte sowie an die linke Spalte der vorherigen Seite lässt sich auch für die Raumstruktur des neuen Areals ein neuer zentraler Ort schaffen. Dieser steht in ständiger Wechselwirkung mit den umliegenden Orten und strahlt besondere Merkmale aus.

Aufgrund der Lage der Stadt am Inn, die der Stadt auch den Namen gibt, soll im neugeschaffenen Areal der Flusslauf durch das Gebiet gelegt werden und sich zu einem See öffnen. Dieser See soll somit das urbane Zentrum des neuen Areals, welches den Namen "Innstadt" tragen soll, werden. Der See wird angelehnt an die vorherige Flughafenstruktur (siehe Abb. 66) entstehen und bildet mit der dann ehemaligen Landebahn, welche soweit bestehen bleiben soll, einen urbanen Zugang zum Wasser. (siehe Abb. Abb. 67.1 und 67.2)

Das Thema Wasser/See ist ein ebenso großer Entwurfsparameter am Flusslauf des Inns. Hier soll eine groß angelegte Naherholungszunge in Form eines Grünraumes entstehen. Diese wiederum steht in Wechselwirkung mit dem See.

So erhält einerseits die Innstadt eine hohe Lebensqualität und bereichert andererseits die gesamte Stadt mit dem Zugang zum Inn.

Die Stadt als ein Ei zeigt einen morphologischen Prozess nach Cedric Price (Raith 2000), bei dem sich die Strukturen und Zentrumsstrukturen der zeitgenössischen Stadt widerspiegeln. (Vergleiche mit den linken Grafiken der Abb.64 Seite 70)

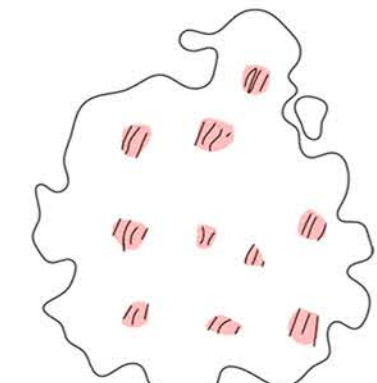
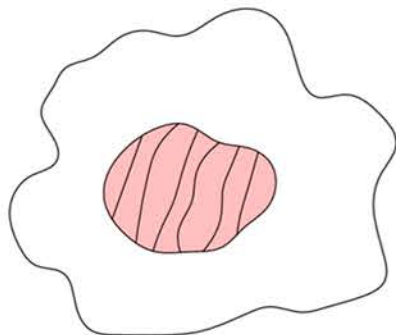
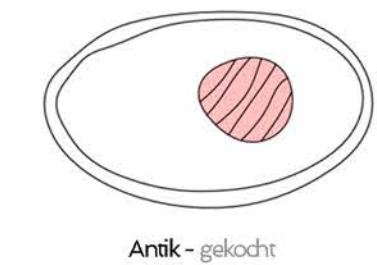
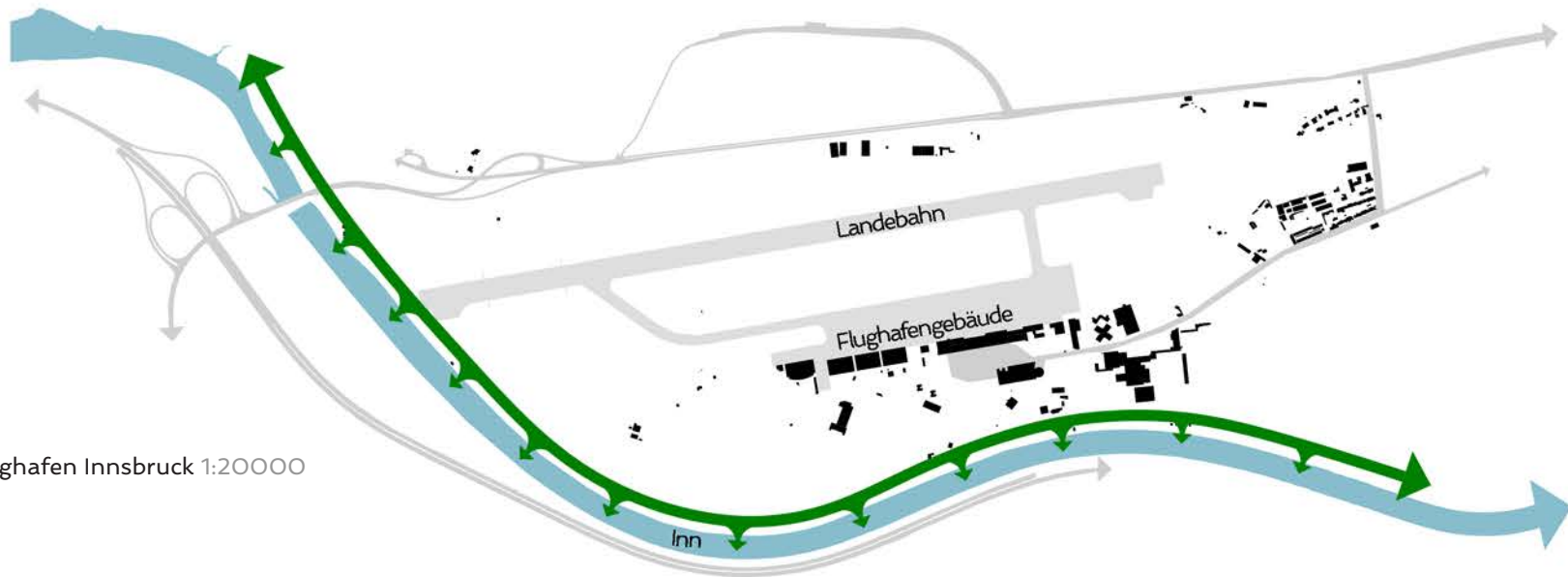


Abb.65 Die Stadt als ein Ei Cedric Price

Abb. 65 | Eigendarstellung; Quelle: Stadtmorphologie Erich Raith Springer WienNewYork (2000)
Abb. 66 | Eigendarstellung (O4 2016)
Abb. 67 | Eigendarstellung (O4 2016)

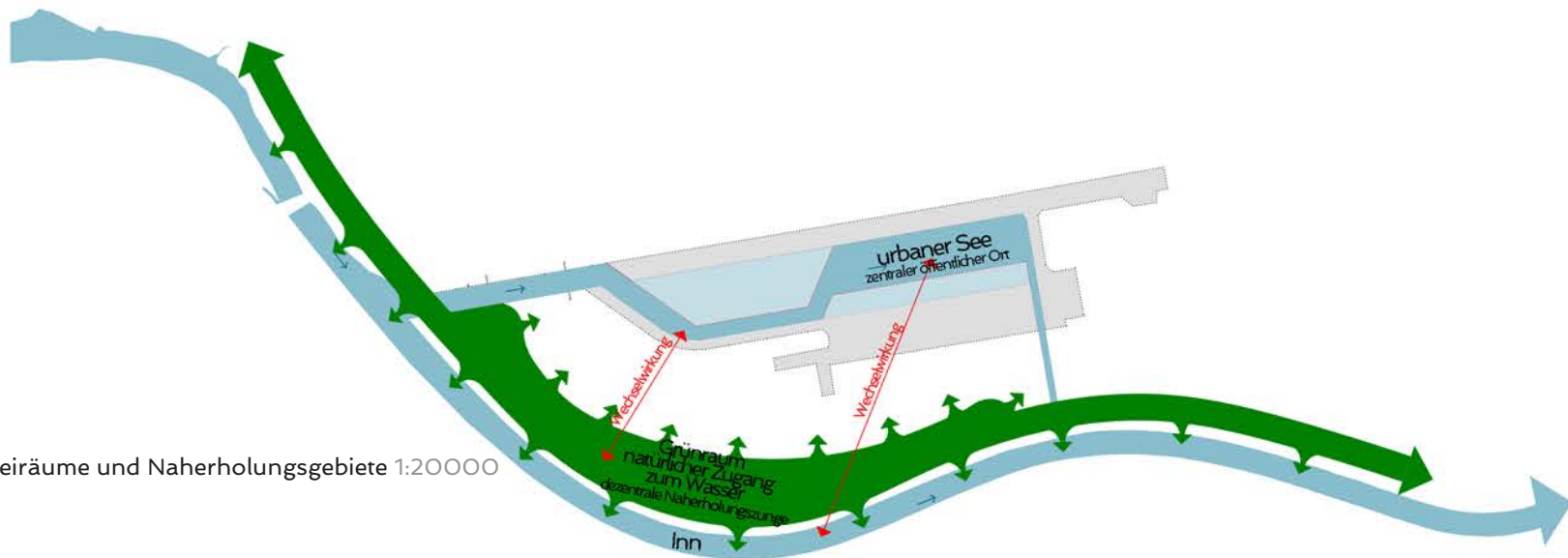
1

Vorher
Abb.66 Flughafen Innsbruck 1:20000



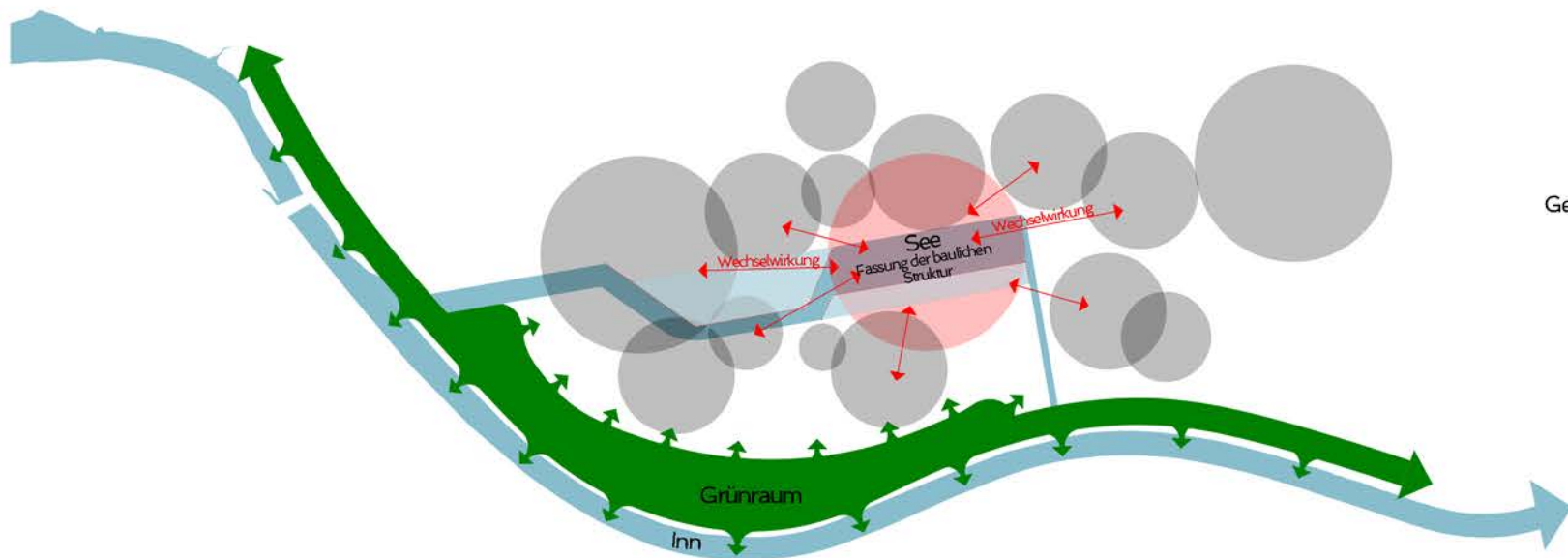
2

Nachher
Abb.67.1 Freiräume und Naherholungsgebiete 1:20000



2

Nachher
Abb.67.2 öffentlicher städtischer Raum 1:20000



zentrale Orte
Einfluss
Gewässer Inn und See
Grünraum
Verbindungen

Referenzprojekt Eixample
>Dichte, Bebauungsmorphologie, Achsen, Erdgeschoßzone

Um auf die Ausformulierung der baulich-räumlichen Situation, also die materiell physische Seite der Stadt mit Entstehung eines Zwischenraumes (Frick 2011), zu kommen, wurden 2 städtebauliche Umsetzungen herangezogen. Da es, laut Cerdà um die Art und Weise der Anordnung von Gebäuden und Grundstücken und deren Beziehung und Verbindung untereinander geht, wurde der Plan von Eixample, Barcelona herangezogen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Dichte diese Stadtteils, welcher einer der dichtestbesiedelten Stadtteile Europas ist und jedenfalls eine hohe Lebensqualität aufweist.

Die ideologisch formulierte Idee, gleichen Wohnraum für alle Bewohner Barcelonas zu schaffen, und so ein zielgerichtetes soziales System, in dem Objekte und Menschen in einem dauerhaften Strukturzusammenhang stehen, war die Grundidee 1859. Aus den am Äquator orientierten Blöcken wurde somit eine Konfiguration in der Bebauung, Erschließung, Bepflanzung im städtebaulichen Maßstab, welche heute noch funktioniert. Die Ausrichtung der Achsen spielt in diesem System eine relevante Rolle und schafft dadurch wichtige Platzkonfigurationen (Beispiel Placa Glories Catalanes, wo die Gran Via de les Corts Catalans, Avinguda Meridana sowie die Avinguda Diagonal aufeinander treffen). So stellt die Stadt mit der damit verbundenen Disziplin des Städtebaus wesentliche Merkmale unserer Gesellschaft dar: wie der sozialen Entwicklung (Gesellschaft, Politik), der wirtschaftlichen Entwicklung (Stadt als Markt, Dienstleistung), der ökologischen Entwicklung (Biotop, Mensch und Umwelt) und der baulichen Entwicklung (Architektur, öffentlicher Raum).

So sind die Stadterweiterungsprozesse, Stadtschrumpfungsprozesse oder Stadtumformungsprozesse stets im Gange und für relevante Bereiche des Lebens prägend. (Beispiel: wo kein Schwimmbad - da keine Schwimmer). Das in Blockrandbebauung ausgeführte Erweiterungskonzept Eixample bietet somit in stadtmorphologischer Sicht ein einheitliches Bild, so ist genau dieses für die Funktion so ausschlaggebend. So werden Krankenhäuser, Megasupermärkte, Restaurants etc. in eine Bebauungsform gegossen.

Der Erdgeschoßbereich wird in den allermeisten Fällen bespielt und aktiviert somit ein im gesamten Stadtteil pulsierendes soziales Leben. Aufgrund der den volkswirtschaftlichen Prinzipien verschriebenen Regeln gibt es allerdings meist eine Akkumulation von Anbietern desselben Gutes (Sassen 1997) und somit gliedert sich jedenfalls eine unterschiedliche Lebenssituation in identen Morphologien.

Die ursprüngliche Idee (siehe Abb.68) sah eine Öffnung der Innenhöfe vor, diese wurden allerdings bis heute größtenteils verbaut. Ohne auf die umfangreiche und zeitlich variierende Theorie des Städtebaus in dieser Arbeit schriftlich genauer einzugehen, wurde diese allerdings im folgenden Entwurf berücksichtigt.

In der Umsetzung des Planes für Innsbruck wurde die Kathete aufgrund des fehlenden Hafenbeckens in den Flussverlauf des Inns gelegt. Die resultierende Hypotenuse sowie deren Parallelstraße (paral.lel) bilden somit den Eixample Raster Innsbrucks. (siehe Abb.69, Abb.70, sowie Abb.71)



Abb.68 Plànol del projecte d'eixample
Il·ldefons Cerdà 1859

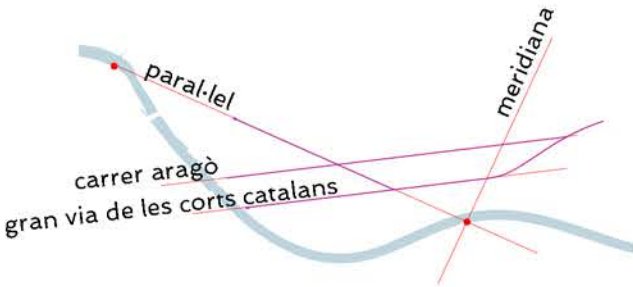


Abb.69 Achsensystem Eixample in Innsbruck
1:50000

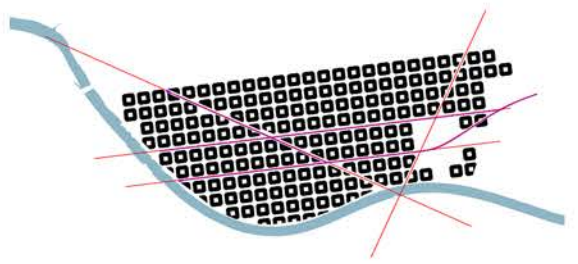


Abb.70 Plan Eixample in Innsbruck
1:50000

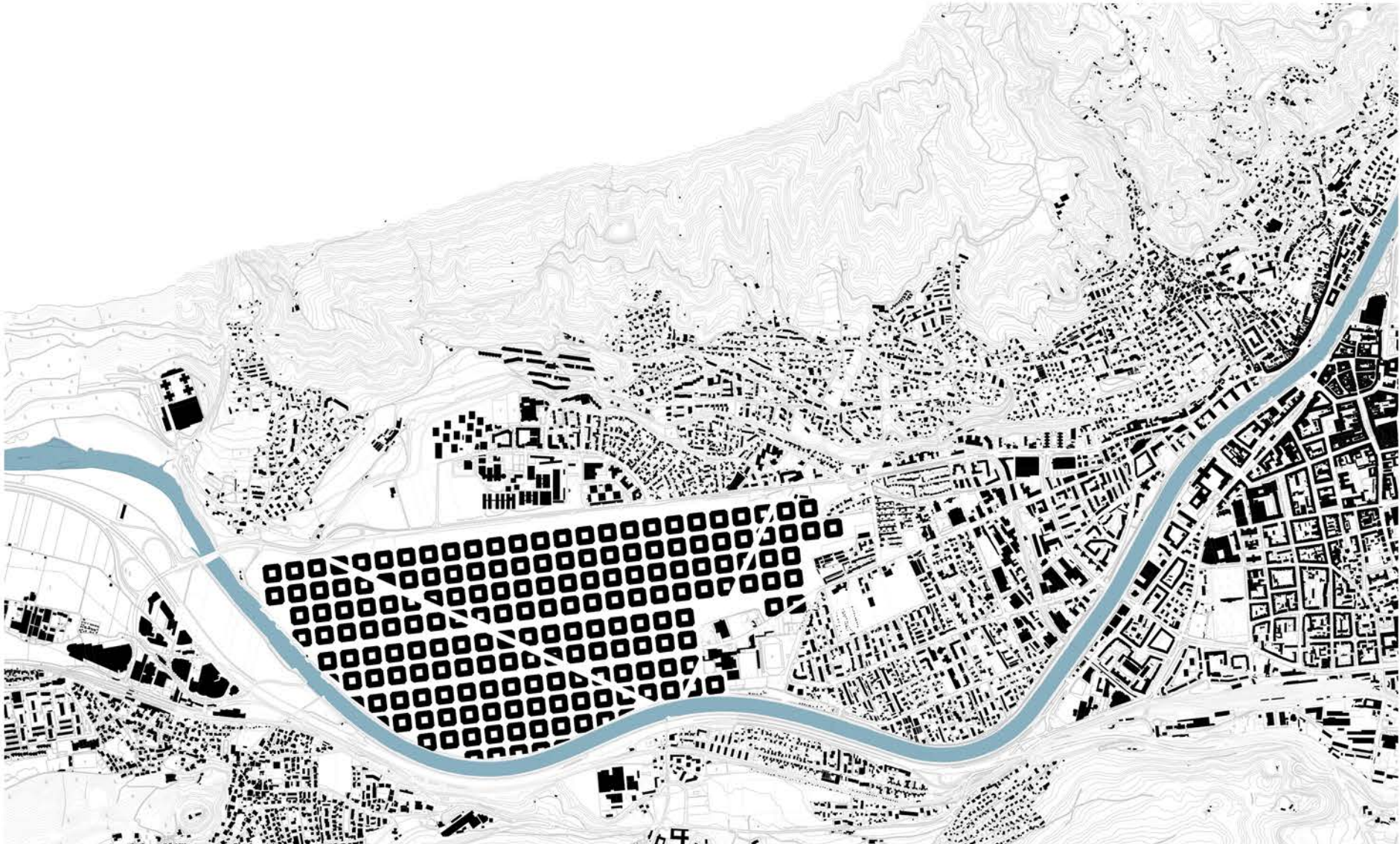


Abb.71 Plan Eixample in Innsbruck 1:25000

Abb. 68 | Quelle: Institut of urban design Innsbruck www.ioud.org Peter Trummer (04 2012)
Abb. 69 | Eigendarstellung (09 2015)
Abb. 70 | Eigendarstellung (09 2015)
Abb. 71 | Eigendarstellung (09 2015)

Refernzprojekt Aspern
>Vision, See, Öffentlicher Raum, Erschließung

Als zweite Maßnahme wurde der Bebauungsplan und Stadterweiterungsplan der Stadt Wien für das aufgelassene Flugfeld Aspern herangezogen. Dieses zeitgenössische Stadterweiterungsprojekt basiert auf ähnlichen Grundlagen wie dieses Projekt. (Flughafen, Stadterweiterung, zeitgenössischer Städtebau)

In Aspern sieht das städtebauliche Konzept eine Ringstraße vor. Die kleinteilige Blockstruktur ermöglicht ein einfaches und schnelles Fortbewegen durch den neugeschaffenen, auf die Umgebung bezogenen Stadtraum.

Die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs sei das Ziel, sowie die damit verbundene Maximierung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. (Stadt Wien) Es sollen neue Gewerbegebiete, Büro- und Dienstleistungszonen sowie ein Wissenschafts- und Bildungsquartier entstehen.

Der zentrale Park mit eigens geschaffenem See soll den Grünraum und ein Identifikationsmerkmal für die Seestadt Aspern darstellen. Die Planungsgruppe hebt ganz besonders die Schaffung eines grünen Freirau-Netzwerks, welches sich durch das gesamte Gebiet erstreckt, hervor. Diese Zonen sollen Räume der Bewegung und Begegnung darstellen.

Die Trabanten-Seestadt strebt so nach einer autarken, jedoch gutverknüpften semiurbanen Zone, die versucht, einen Innenstadtcharakter nachzubauen (Ring). Inwiefern die Seestadt Bezug auf das existente Wien, dessen grundlegende städtebaulichen Strukturen und Einflüsse nimmt, sei durchwegs hinterfragenswert, da, so wie mir scheint, diese urbane Ruhestadtoase ebenso an einer anderen Autobahn, in anderen 20 Zugminuten von einer Großstadt, entstehen könnte.

Eine top-down Planung führt somit zu ebenso komplexen Problemen wie eine bottom-up Planung, welche teils in Aspern auch vollzogen wurde.

In der in Abb.75 nachgebildeten Stadterweiterung kommt eine Abwandlung des schwedischen Architekten Tovatt in Innsbruck zum Einsatz. Durch die morphologisch variierende Topographie Innsbrucks muss sich das Konzept an weiteren Einflüssen adaptieren.

Die beiden Versuchspraktiken bieten eine Grundlage für den auf den folgenden Seiten städtebaulichen Entwurf am ehemaligen Innsbrucker Flughafen Kranebitten.



Abb.72 Plan Seestadt Aspern Wien
Tovatt Architects 2008

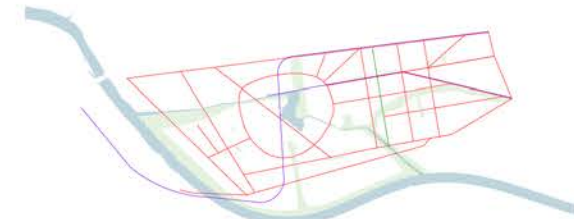


Abb.73 Achsensystem Seestadt Aspern in Innsbruck
1:50000



Abb.74 Plan Seestadt Aspern in Innsbruck
1:50000

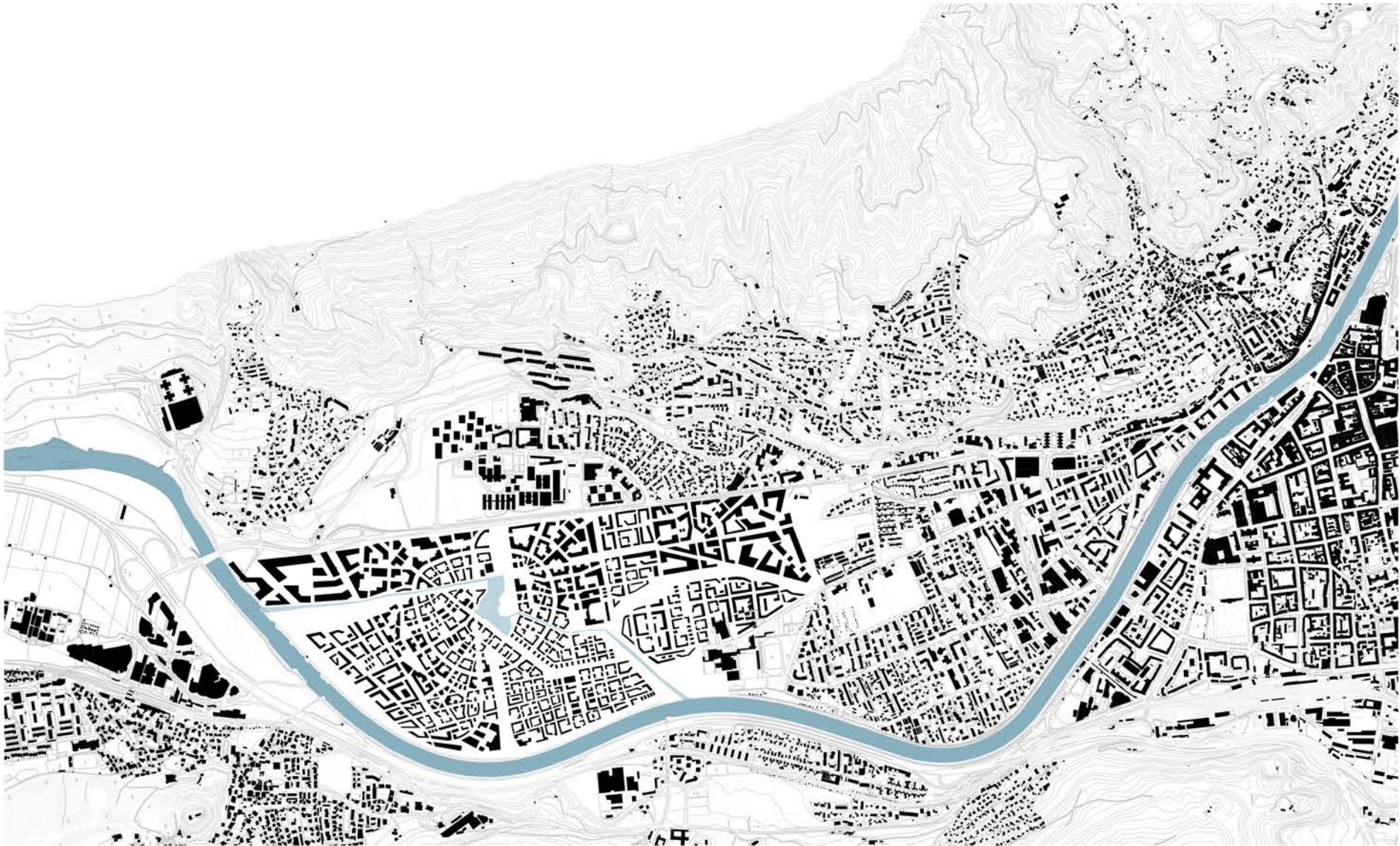


Abb.75 Plan Seestadt Aspern in Innsbruck 1:25000

Abb.72 | Quelle: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/shop/broschueren/pdf/flugfeldaspern-kurzfassung.pdf (09.2015)
Abb.73 | Eigendarstellung (09.2015)
Abb.74 | Eigendarstellung (09.2015)
Abb.75 | Eigendarstellung (09.2015)

Visionen der Innenstadt
Der Mensch im Mittelpunkt

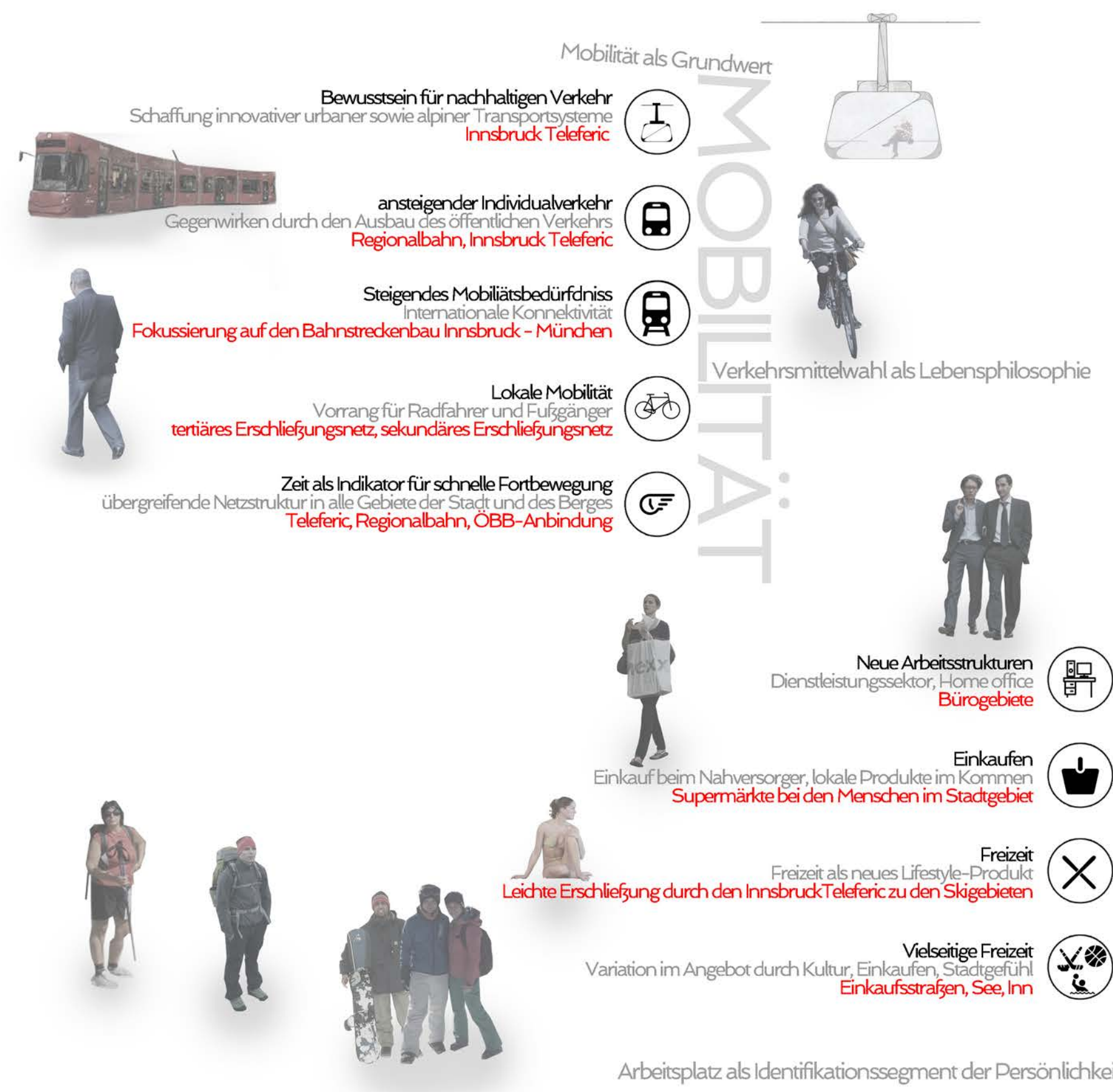
Die Herausforderungen an die Stadt oder an den Stadtteil des 21. Jahrhunderts sind Vielseitig. Eine Vielzahl diverser Anforderungen an die Stadt sind in Betracht zu ziehen. So spielt der Mensch die westentlichste Rolle, mit all seinen Komplexitäten im sozialen, gesellschaftlichen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben. Unser tägliches Leben, die Mobilität und die sozialen Rahmenbedingungen weisen somit auch den Weg, wie wir jetzt und in Zukunft leben wollen.



- Soziale Durchmischung**
Gesellschaftliche Durchmischung als sozialer Ausgleich
offene Blockrandbebauung als sozialer Faktor
- homogene Bebauungsstruktur**
Integration sozial benachteiligter Gruppen
Soziale Gleichstellung aller Gruppen nach außen
- vielfältige Grundrisse**
Wohnen und Leben leistbar machen durch großes Wohnraum-Angebot
Varietät im Grundriss zur Bevölkerungsdurchmischung
- Öffentlicher Raum**
Schaffung öffentlichen Stadtraumes als Möglichkeit für alle sozialen Gruppen
Boulevard, See und Grünraum am Inn als großflächiger öffentlicher Raum

Stadtgebiet und Bebauungsformen als sozialer Faktor

SOZIAL
heterogene, soziale Schichten als Nutzergruppen



Freizeit als Identifikationssegment der Persönlichkeit
TÄGLICHES LEBEN

Abb.76 Visionen

Visionen der Innenstadt
immaterielle Werte der Lebensqualität

Immaterielle Werte, Nachhaltigkeit sowie die Bevölkerungsvielfalt sind weitere Kriterien der Innenstadt. Die Identifikation und die Identität eines Ortes sind ausschlaggebende Eigenschaften, um einen Ort speziell und einzigartig erscheinen und wirken zu lassen. Die ökologische Bedeutsamkeit und das ökologische Bewusstsein sowie das Erhalten der Strukturen im Agglomerationsraum Innsbruck sind weitere Anforderungen.

In Schwarz und Grau die Überlegung, in Rot die Lösung in der Innenstadt

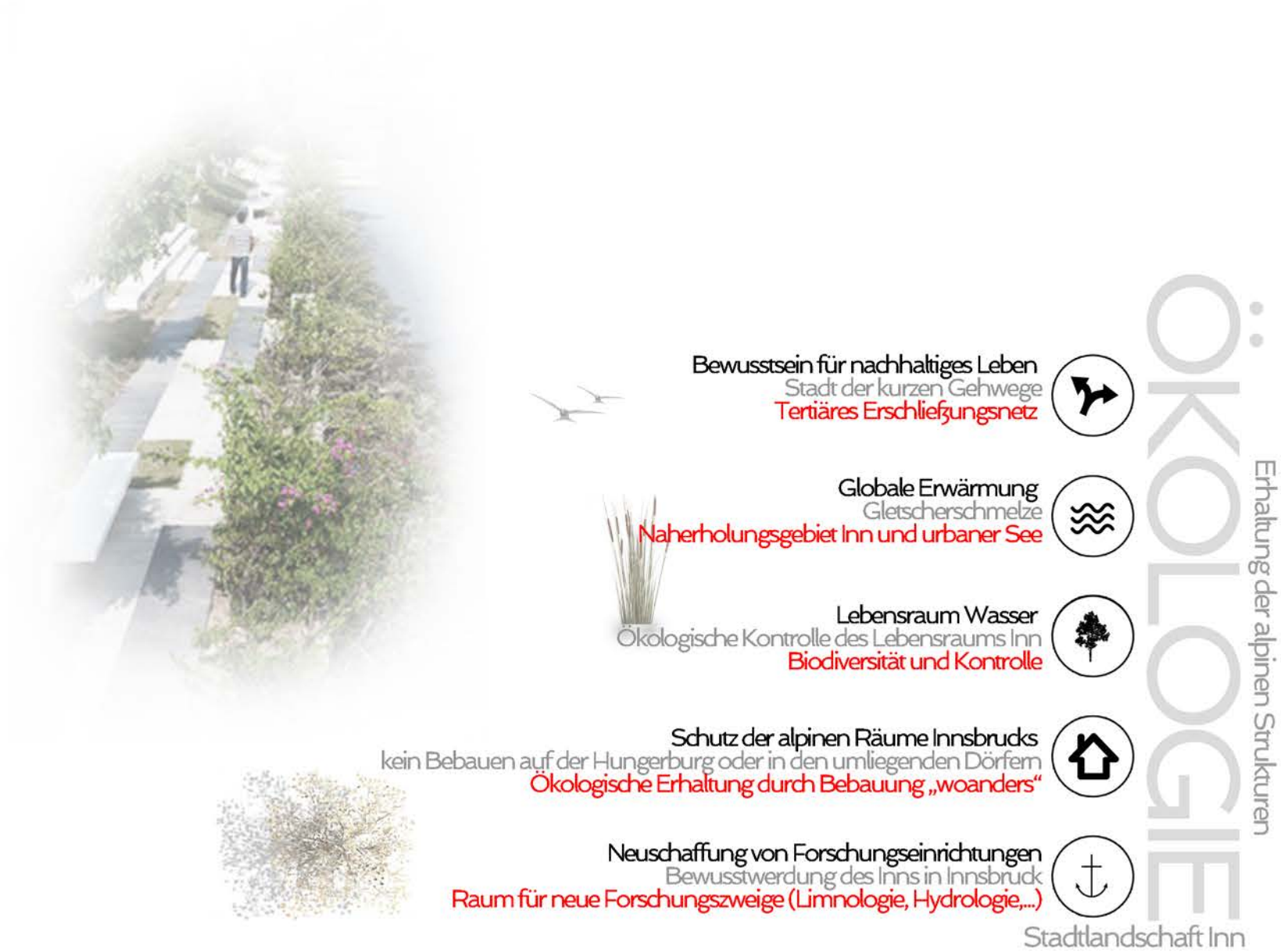


Abb.77 | Eigendarstellung; Quellen: <https://www.pinterest.com/pin/445363850631040997> (05.2016) Foto: Matthias Sauren (10. 2015)



Abb.77 Visionen

4.2

Umsetzung

Methodik

Zonierung

Räumliche Einteilung

Quartiere und Identität

Bebauungsmorphologie

Regelwerk

Entwicklungsphasen

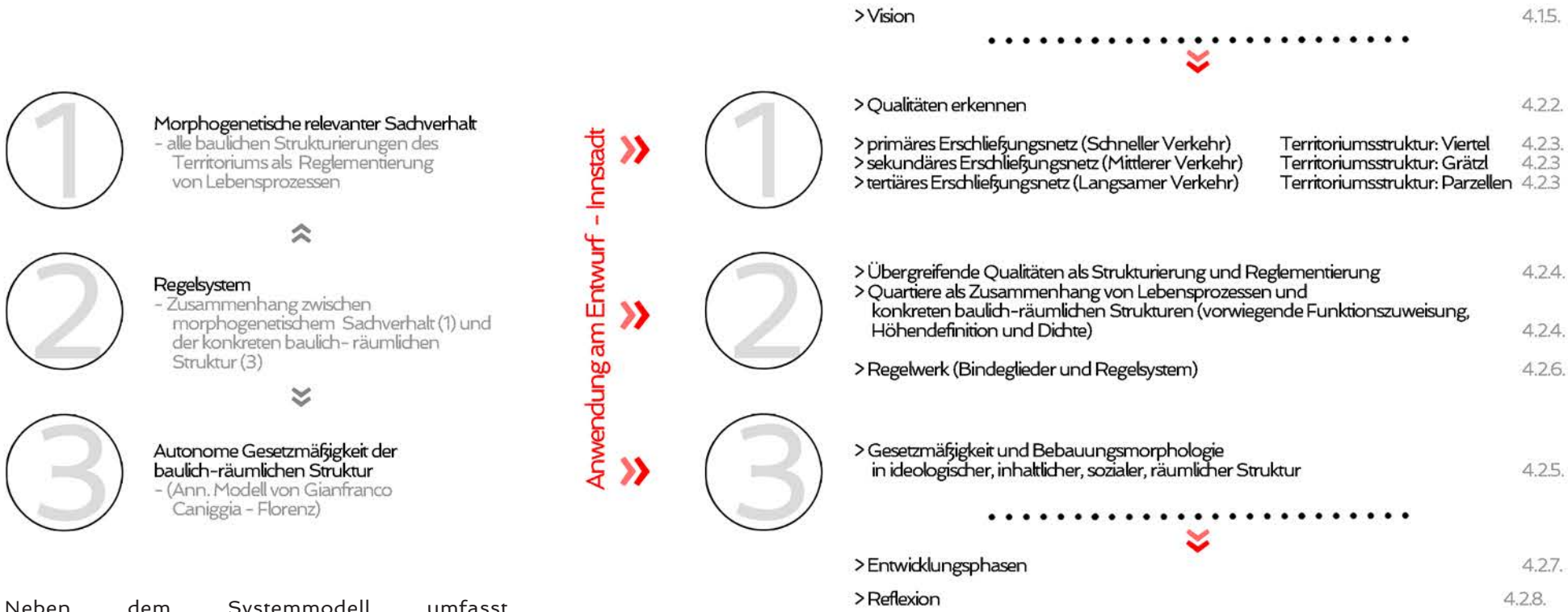
Reflexion

Methodik der Umsetzung des Leitbildes und Entwurfes
Systemmodell

Die Umsetzung des Entwurfs und die damit verbundene Methodik und Strategie der konkreten Ausarbeitung des Konzepts sind wesentliche Eigenschaften des städtebaulichen Entwerfens.

Es geht hierbei mehr als nur um ein Projekt, um die technische Ausarbeitung oder „nur“ einen überschaubaren Kreis von Betroffenen. Die Planung, so Raith (2000), hat hier (Ann. städtebauliches Entwerfen) immer einen strategischen Charakter und wird oft auf Wege führen, die jenseits des Baulichen liegen. So gibt es eine Vielzahl von unterschiedlichen Entwicklungsstrategien:

So skizziert Raith (2000) ein Systemmodell und verweist in diesem Zusammenhang auf drei mögliche Eingriffsebenen:



Neben dem Systemmodell umfasst städtebauliches Entwerfen ebenso die Regelung von Prozessen sowie gestalterischen Verzicht (Raith 2000).

Abb. 78 | Eigendarstellung; Quellen: Stadtmorphologie Erich Raith SpringerWienNewYork (2000)
Abb. 79 | Eigendarstellung (2016)

Zusatz: Die bauliche Struktur, also die exakte Ausarbeitung von Grundrissen, Gebäudekonfigurationen wird unter typologischen, morphologischen, ideologischen, gesellschaftlichen und sozialen (öffentlicher Raum) Gesichtspunkten ausgearbeitet und anhand von gewählten Ausschnitten veranschaulicht.

Des Weiteren findet ein Schwerpunkt der Ausarbeitung auf dem Thema Verkehr statt, da die Integration des innovativen Verkehrsmittels einen relevanten Mehrwert des Entwurfs bildet.

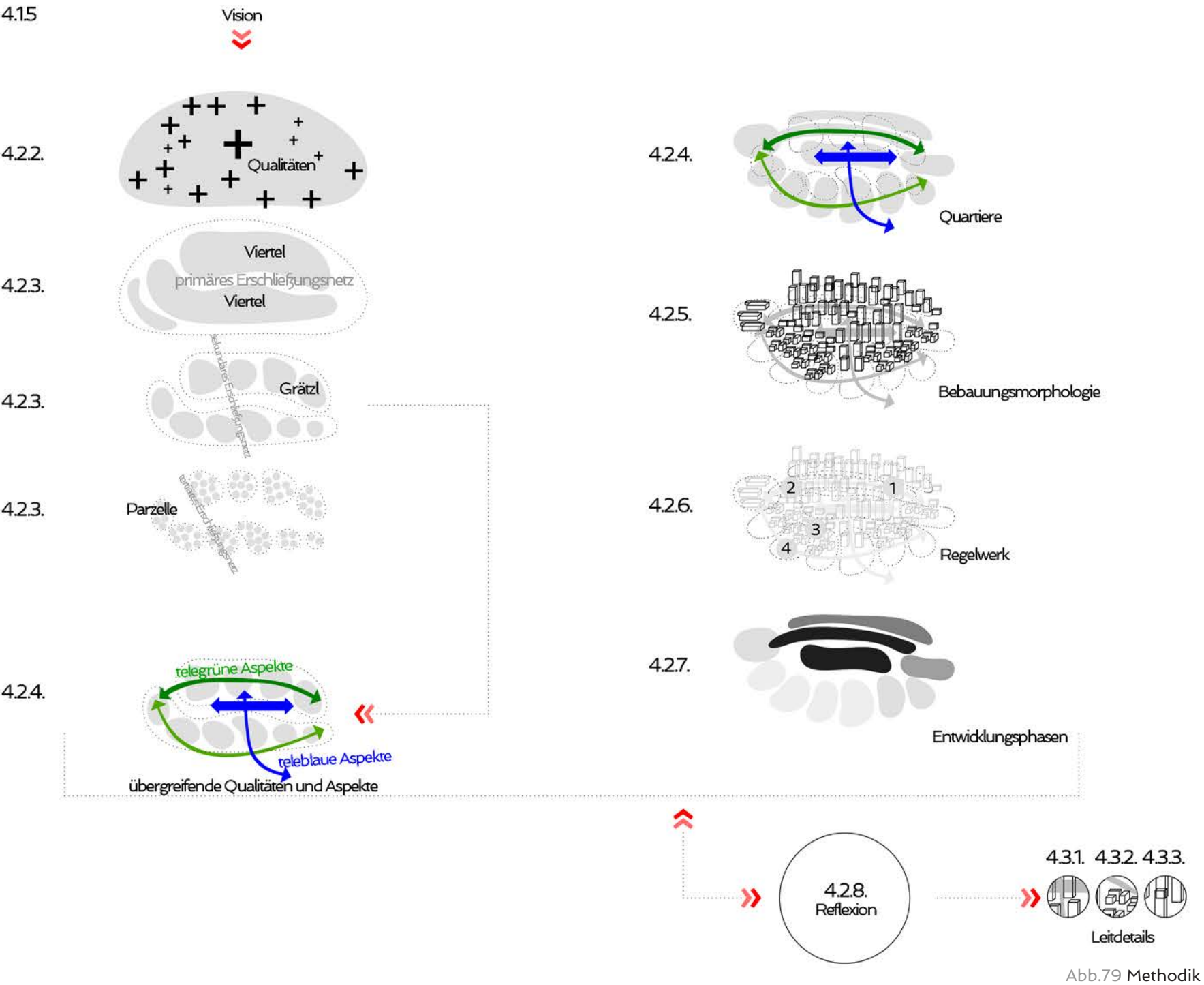


Abb.79 Methodik

- » Eine hohe Lebensqualität mit Berücksichtigung der Visionen ist das Ziel!
- » Die Strategie, das Konzept und die Definierung von systematischen Regeln sind der Weg!
- » Der definitive Masterplan ist kein Ziel! (Stichwort: „Partizipation im Städtebau“)
- » Der Weg ist ebenso ein Ziel!

Der Flughafen Innsbruck - Die Innenstadt
Zonierung des Areals

Das Areal der Innenstadt befindet sich westlich der Innsbrucker Altstadt und westlich des Innenstadtbereiches.

In den Abb.80 - 85 wird die Lage des Flughafen, sowie der zukünftigen Innenstadt gezeigt.

Nördlich der Innenstadt gibt es bereits existierende Wohngebiete, welche vorwiegend mit Einfamilienhäusern bebaut sind.

Im südöstlichen Randgebiet der Innenstadt ist vorwiegend eine niedere Zeilenbebauung auffindbar.



Abb.80 Flughafen von Süd -West



Abb.81 Flughafen von Süd- Ost



Abb.82 Landebahn Hintergrund - Innenstadt



Abb.83 Innsbruck östlich des Flughafen



Abb.84 Flughafen nach Süden



Abb.85 Alpine Räume nördlich des Flughafen



- Entwicklungsgebiet **Innstadt** ■
Gewässer **Inn** ■
■ Bebauungsform großflächig ■
■ Bebauungsform geschlossen ■
■ Bebauungsform offen, Zeilen ■
■ Bebauungsform punktuell ■

Abb.86 Areal

Abb.80 | <https://www.alpineballooning.at> (09 2015)
Abb.81 | Foto; Quelle: <https://www.alpineballooning.at> (09 2015)
Abb.82 | <http://blog.innsbruck.info/de/events/planespotting-in-innsbruck/> (05 2016)
Abb.83 - 85 | Foto: Roman Schöggel (05 2016)
Abb.86 | Grafik; Eigendarstellung (11 2015)

Die Innenstadt – Qualitäten der Viertel
Aufnahme der Gestaltungsform des Flughafen Innsbruck

Durch die angrenzenden Gebiete und das alte Areal des Flughafens mit Landebahn und asphaltierten Flächen ergeben sich 2 Viertel, eines im Norden mit guter infrastruktureller Anbindung an die Kranebitter Allee, die Technik und den Fürstenweg.

Das südliche Viertel zeichnet sich vorwiegend durch den direkten Zugang zum Grünraum am Inn hin aus.

Als gestalterisches Element wurde die asphaltierte Fläche des Flughafens in den Entwurf aufgenommen. so wird eine Verbindung zur zukünftigen Vergangenheit des Flughafen Innsbruck Kranebitten geschaffen.



Abb.87 Viertel 1:40000

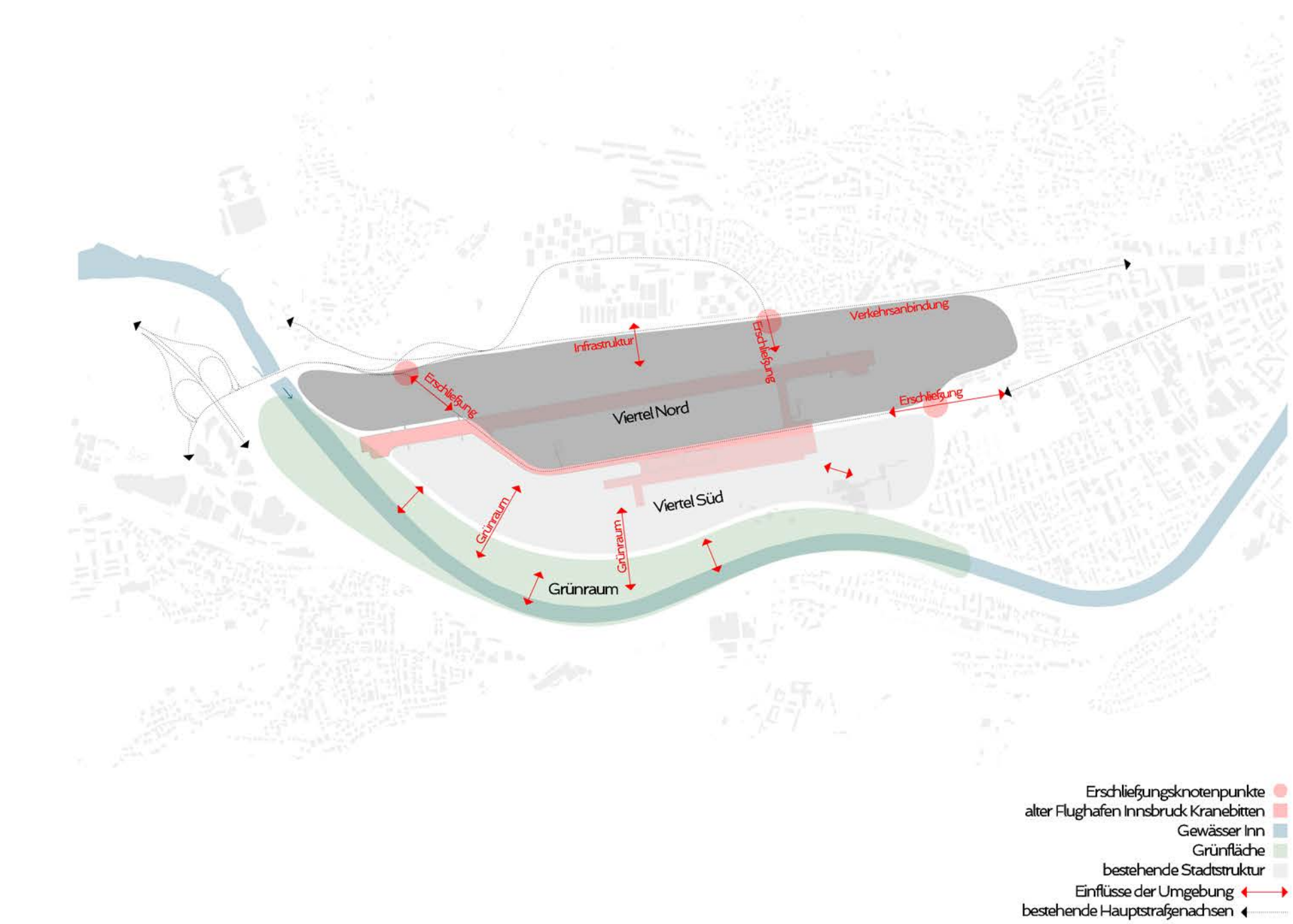


Abb.88 Viertel und Qualitäten 1:20000

Die Innenstadt - Innsbruck Teleferic
Liniennetz des Innsbruck Teleferic

Die räumliche Einteilung erfolgt in erster In-
stanz anhand des innovativen Verkehrsmittels,
des Innsbruck Teleferic. In Abb. 91 ist die ex-
akte Linienführung im Schwarzplan zu sehen.
So ist beim Entwurf besonders auf die Ver-
knüpfung mit den Plateau-Flächen sowie auf
die Verbindung in den alpinen Raum (auch
zu Skigebieten) geachtet worden. Der Inns-
bruck Teleferic kommt somit im alpinen Raum
(siehe Liniennetzplan) und im urbanen Raum
zum Einsatz und verbindet beide Elemente.

Die Linien 1, 2 und 3 werden als
urbane Linien ausgewiesen und bilden im fort-
laufenden Entwurfsprozess eine wesentliche und
gestalterische Rolle. (siehe Seite 102 ff; sowie
Seite 126 ff.)

Die Linien 4-8 haben ihre Talstation jeweils in
der Stadt und ihre Bergstation im (semi - hoch)
alpinen Raum. Neben den Stationen, wird es
auch „Hop on hop off“ Möglichkeiten geben.
Diese ermöglichen somit eine Vielfalt an Aus-
und Einstiegsmöglichkeiten. (siehe Abb. 137 Seite
128)

Vor allem der Vernetzung mit anderen öffent-
lichen Verkehrsmitteln wurde bei der Linien-
führung besondere Wichtigkeit beigemessen.
Ebenso natürlich der Umsetzungsmöglichkeit der
Trassenführung!

In Abb. 90 eine Darstellung der Kapazitäten.
(Berechnung nach dopplmayer.at)



Abb. 89 | Eigendarstellung (O3 2016)
Abb. 90 | Eigendarstellung; Quelle: Datenerhebung: dopplmayer.at (urban solutions) (O4 2016)
Abb. 91 | Eigendarstellung (O3 2016)

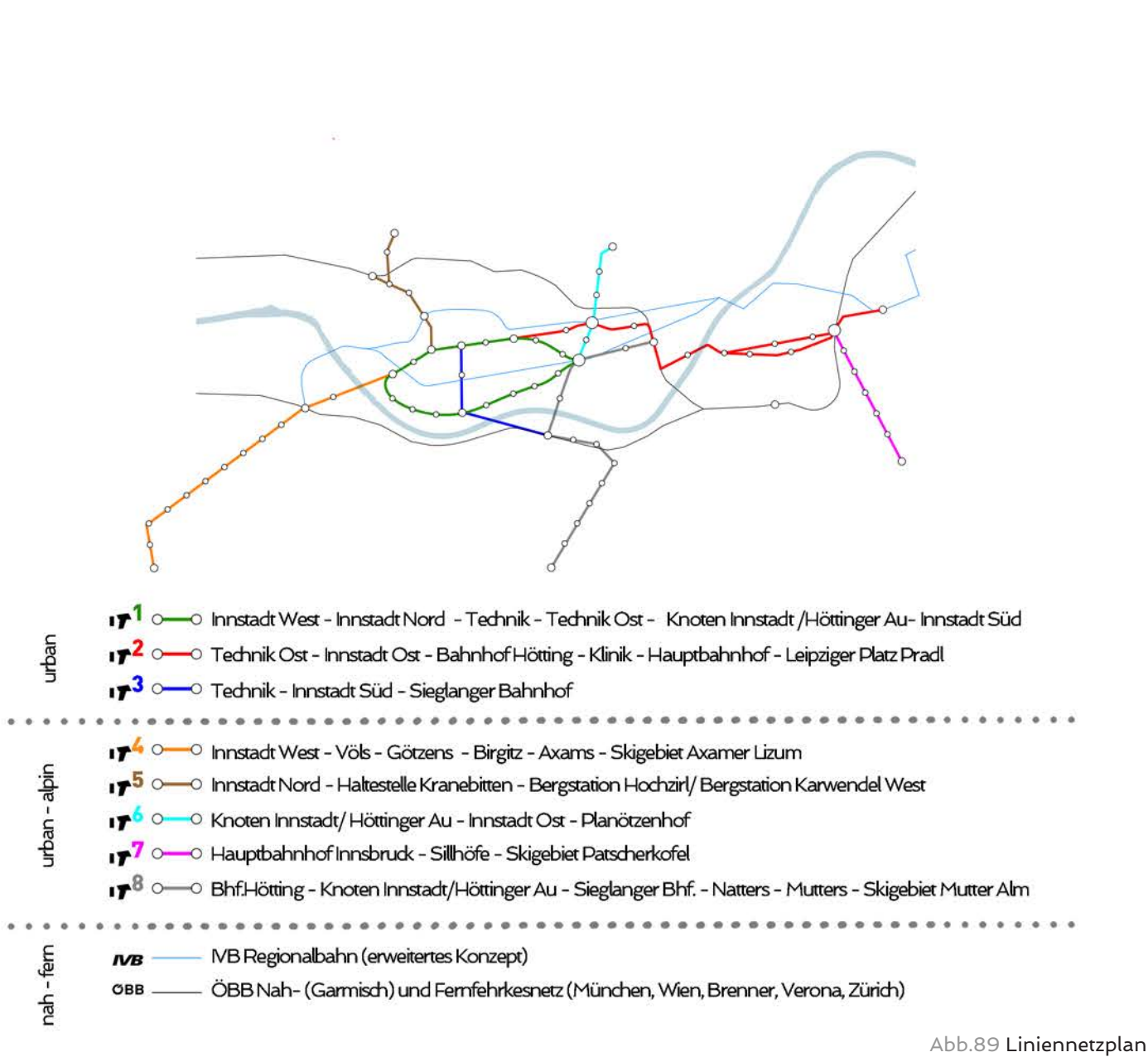


Abb.89 Liniennetzplan

Abb.90 Kapazitäten

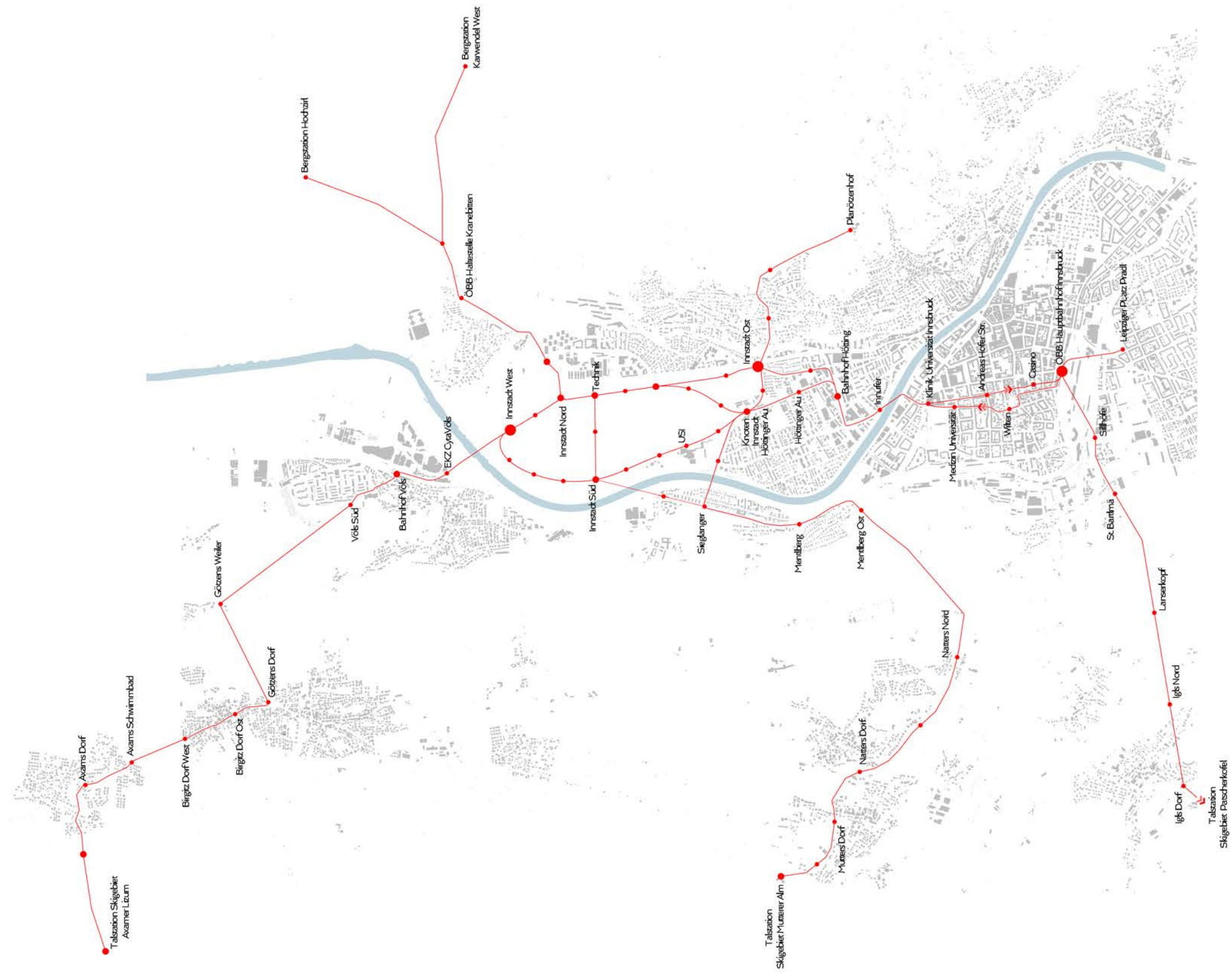


Abb.91 Liniennetzführung Innsbruck Teleferic 1:40000

Die Innstadt - Viertelbildung - Primäres Erschließungsnetz
Einflüsse und Verbindungen

Die Linienführung des Innsbruck Teleferic bildet die zentralen raumbildenden Parameter. Wesentliche Verkehrsknotenpunkte als Verbindungspunkt.

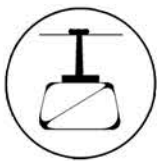
Daraus resultiert das primäre Erschließungsnetz vorranigg für den Fließverkehr. Dies sind die einzigen öffentlich und privat befahrbaren Erschließungsnetze für den motorisierten Verkehr! Auf diesem Netz gibt es verstreut (siehe Seite 98) Parkgaragen.



(Vorrangig: Einsatzwägen, motorisierter öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr - mit Schaffung von Parkgaragen)
(Ebenso: Rad-und Fußgänger-Weg sowie Begrünung)

Die Aufnahme und Adaptierung des IVB Regionalbahnnetzes sowie die Struktur des alten Flughafen Innsbruck bilden die städtebaulichen Achsen.

Unterteilung
.....
Viertel



1

Teleferic Achsensystem
+ Schaffung der Innsbruck Teleferic Routen und die damit verbundenen Achsen in der Innstadt



2

Primäres Erschließungsnetz
+ Erweiterung der bestehenden Straßenachsen
+ Gestaltungsform der alten Flughafen-Struktur



3

Städtebauliche Achsen
+ Aufnahme des IVB Regionalbahnkonzepts und adaptierte Implementierung in das Innstadt-Konzept

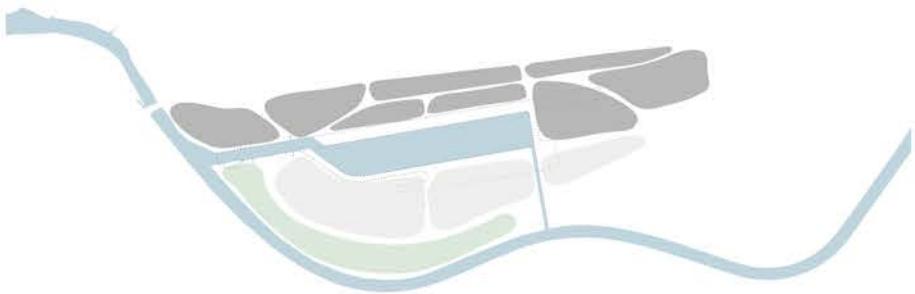
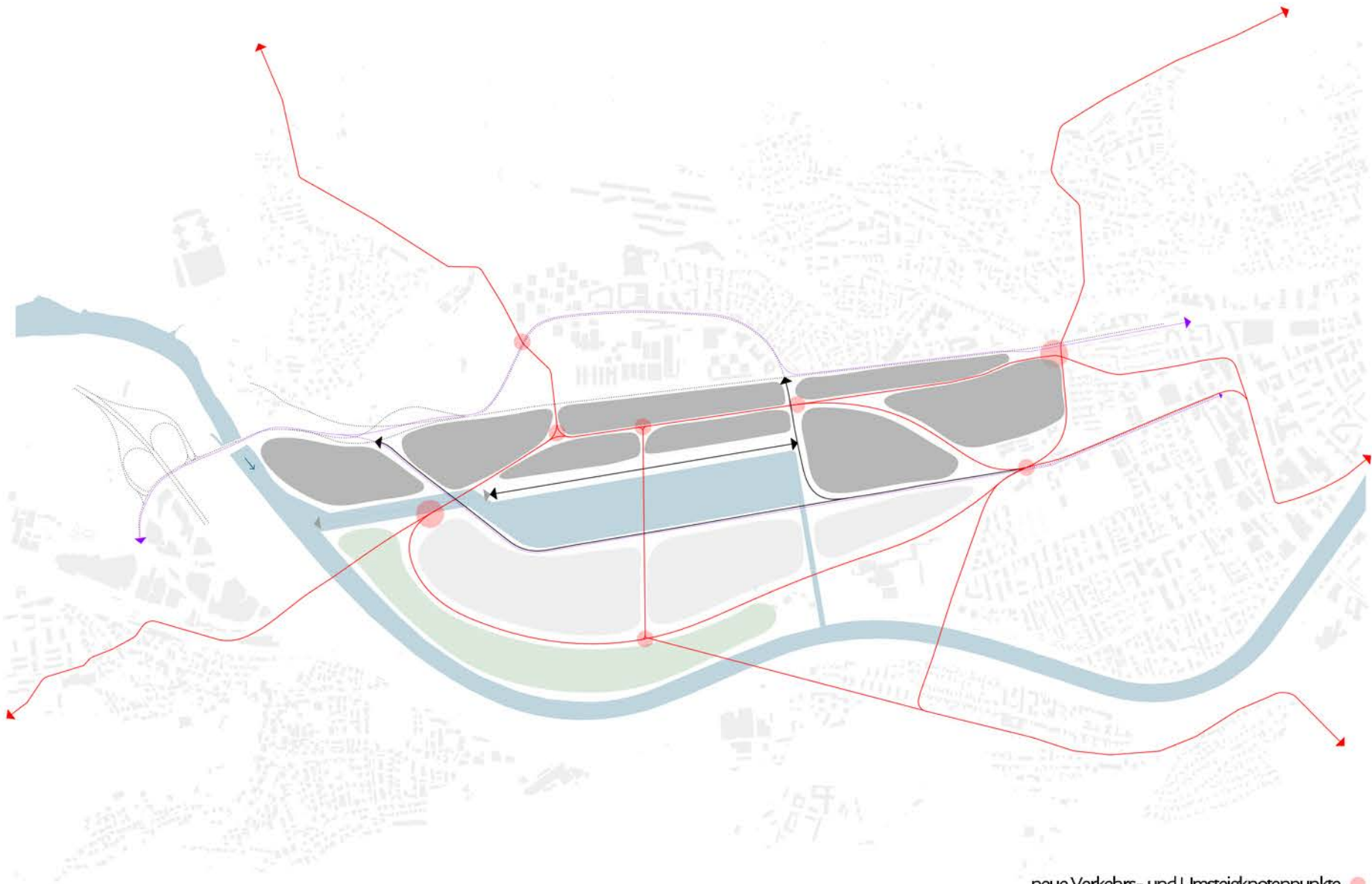


Abb.92 Viertel 1:40000

Abb.92 | Eigendarstellung (03 2016)
Abb.93 | Eigendarstellung (03 2016)



- neue Verkehrs- und Umsteigeknotenpunkte ●
- Viertel Nord ■
- Viertel Süd ■
- Gewässer Inn und See ■
- Grünraum ■
- bestehende Stadtstruktur ■
- Innsbruck Teleferic ■
- IVB Regionalbahn (ab 2020) sowie Neutrasse ■
- neue Straßenachsen, Plätze ■
- bestehende Straßenachsen ■
- Blickachsen ■

Abb.93 Viertel und primäres Erschließungsnetz 1:20000

Die Innenstadt – Grätzlbildung – Sekundäres Erschließungsnetz
Einflüsse und Verbindungen

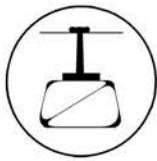
Die Linienführung des Innsbruck Teleferic bildet die zentralen raumbildenden Parameter. Alle Verkehrsknotenpunkte fungieren als Verbindungspunkt.

Daraus resultiert das sekundäre Erschließungsnetz vorrangig für den mittelschnellen Verkehr. Dies wird als “shared space” für Fußgänger und RadfahrerInnen ausgeführt. Befahrbar für Einsatzwagen, Müllabfuhr, Post, beschränkt für Lieferdienste.



Die Erschließung der großen Freiräume erfolgt über das sekundäre Erschließungsnetz und integriert sich somit in die städtebauliche Struktur der Innenstadt.

Unterteilung
Grätzl



1

Teleferic Achsensystem
+ Schaffung von neuen Verkehrsknotenpunkten der Innsbruck Teleferic Routen



2

Sekundäres Erschließungsnetz
+ Anknüpfung an die Innsbruck Teleferic Verkehrsknotenpunkte und Verbindung zum urbanen See sowie zu den umliegenden Gebieten



3

Freiräume
+ Verbindung und Erweiterung zur Fassung der zentralen Seestruktur
+ Erweiterung in den Grünraum und Innverlauf



Abb.94 Grätzl 1:40000

Abb.94 | Eigendarstellung (03 2016)
Abb.95 | Eigendarstellung (03 2016)



neue Verkehrs und Umsteigeknotenpunkte ●
Quartiere ■
Gewässer Inn und See ■
Grünraum ■
bestehende Stadtstruktur ■
Innsbruck Teleferic —
Verbindungsachsen —

Abb.95 Grätzl und sekundäres Erschließungsnetz 1:20000

Die Innenstadt – Parzellenbildung – Tertiäres Erschließungsnetz
Einflüsse und Verbindungen

Die Linienführung des Innsbruck Teleferic bildet die zentralen raumbildenden Parameter. Alle Verkehrsknotenpunkte dienen als Verbindungs- und Anziehungspunkte.

Daraus resultiert das tertiäre Erschließungsnetz vorrangig für den langsamen Verkehr. Dies wird als “shared space” für Fußgänger und RadfahrerInnen ausgeführt. Befahrbar für Einsatzwagen, Müllabfuhr, Post, beschränkt für Lieferdienste.

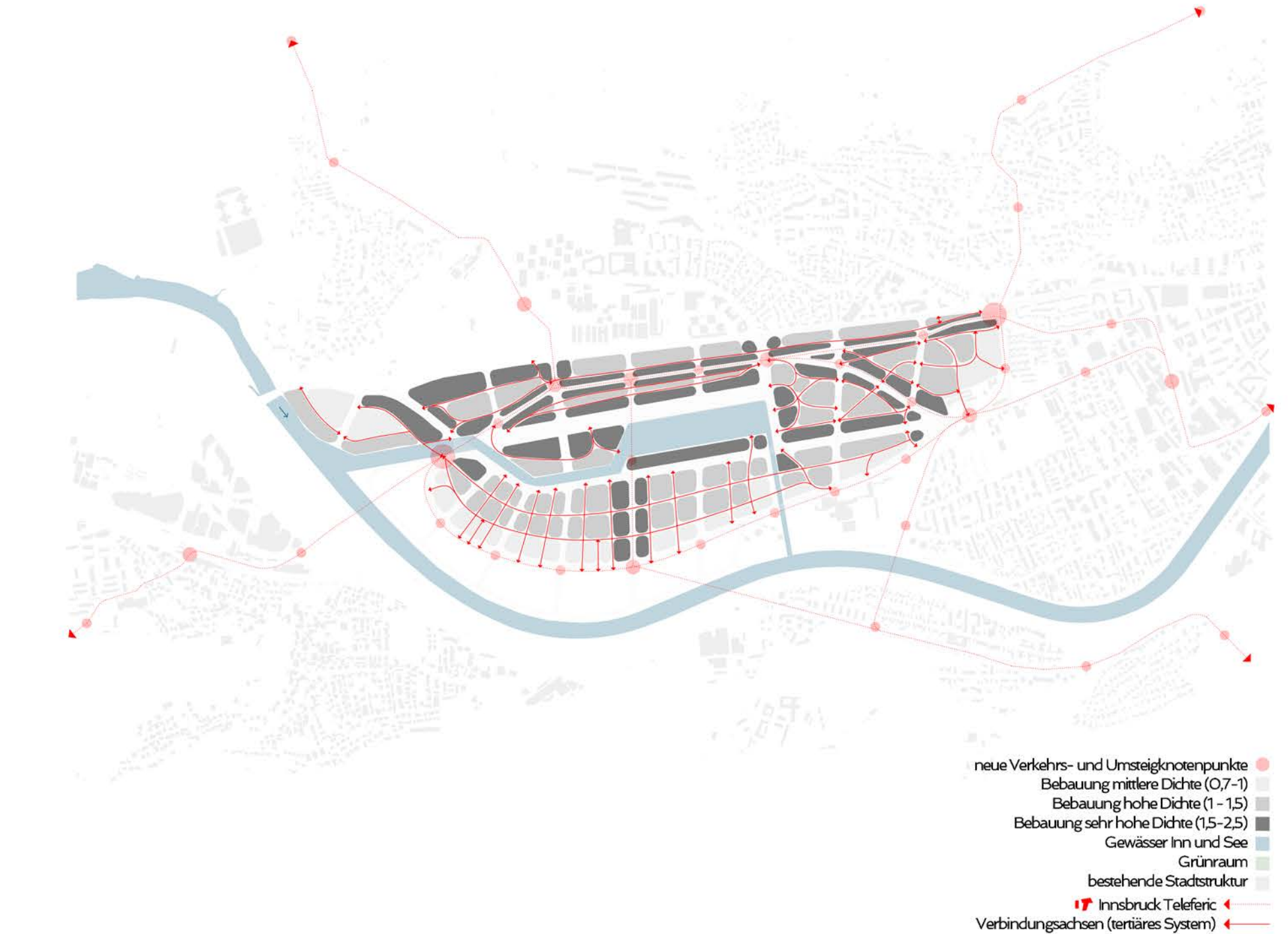


Dieses Wegenetz ist die direkte Erschließung und baut auf dem Konzept der “Stadt der kurzen Wege” auf. Dieses Erschließungsnetz verschwimmt mit den Grünzonen der Parzellen. (siehe Seite 148 ff.)

Die Definierung der Höhen der Baukubaturen erfolgt einerseits anhand der Unterteilung dieses Erschließungsnetzes (siehe Abb.97), da dies am feinmaschigsten und detailliertesten ist, sowie an der Unterteilung der Grätzl, aufgrund der Einflussnahme der städtebaulichen Struktur (siehe Seite 114 ff.)

Anmerkung: Die Abb. 96 sowie Abb. 97 greifen, in der chronologischen Darstellung in diesem Buch, dem Entwurfsprozess vor, leiten sich allerdings aus dem Prozess ab Seite 108 ff. ab. Der Vollständigkeit wegen (betreffend Erschließungsnetz) wird dies hier veranschaulicht!

Abb.96 | Eigendarstellung (03 2016)
Abb.97 | Eigendarstellung (03 2016)



Die Innenstadt – Zusammenfassung der räumlichen Einteilung
Einflüsse und Verbindungen

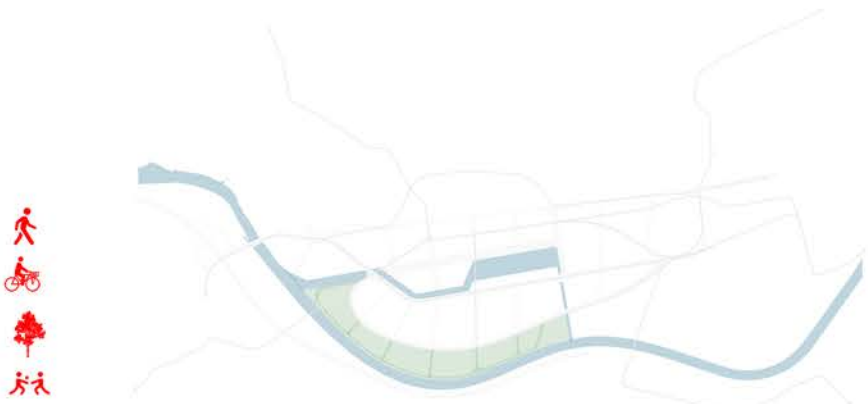


Abb.98 Freiräume

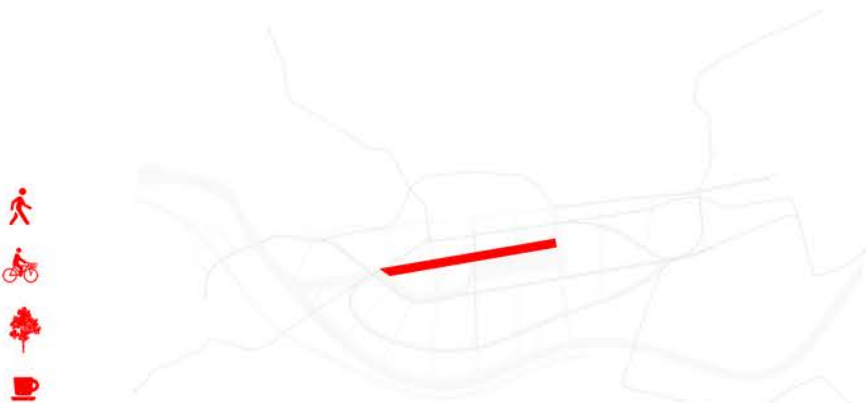


Abb.99 Landebahn (Seebahn)

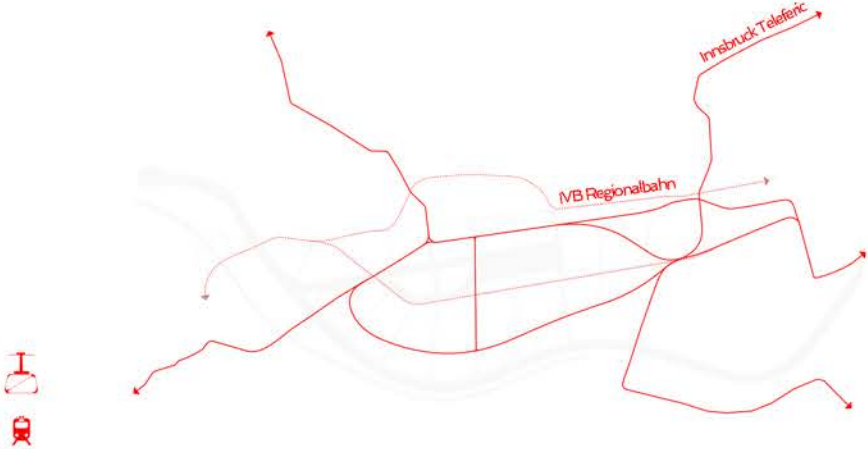


Abb.100 öffentliches Verkehrssystem

Abb.98 – 104 | Eigendarstellungen(O3 2016)

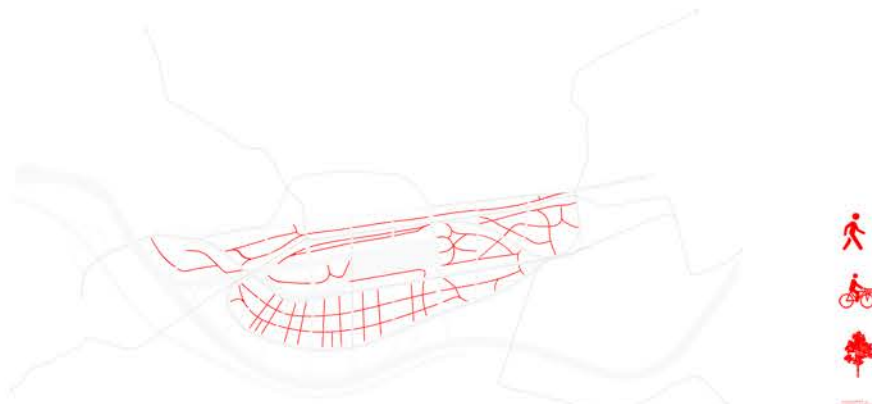


Abb.101 tertiäres Erschließungsnetz
reine FußgängerInnenwege
befahrbar für Einsatzwagen und Müllabfuhr

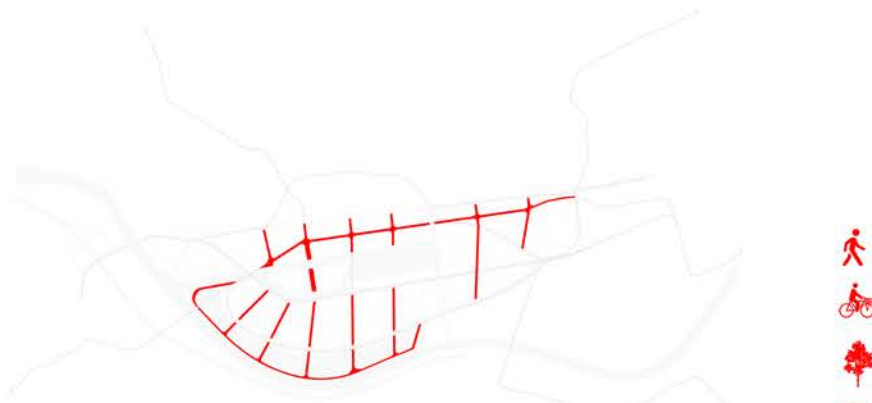


Abb.102 sekundäres Erschließungsnetz
vorrangig FußgängerInnenwege
shared space

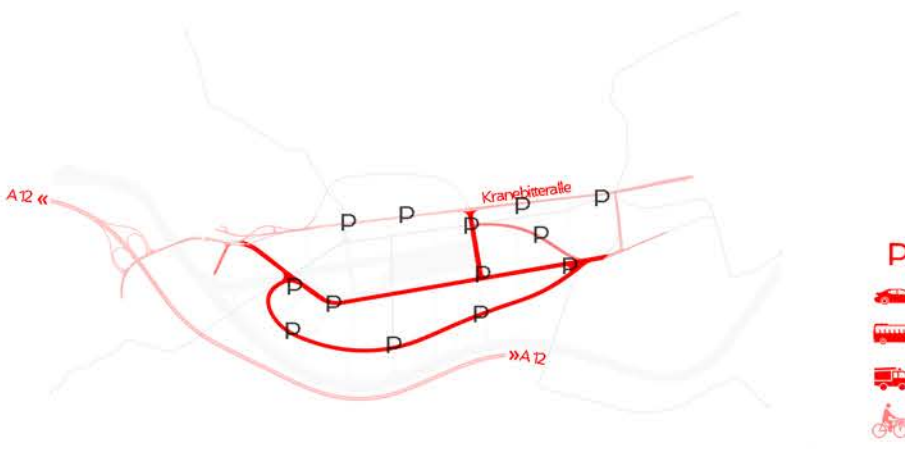


Abb.103 primäres Erschließungsnetz
mit Fahrbahn

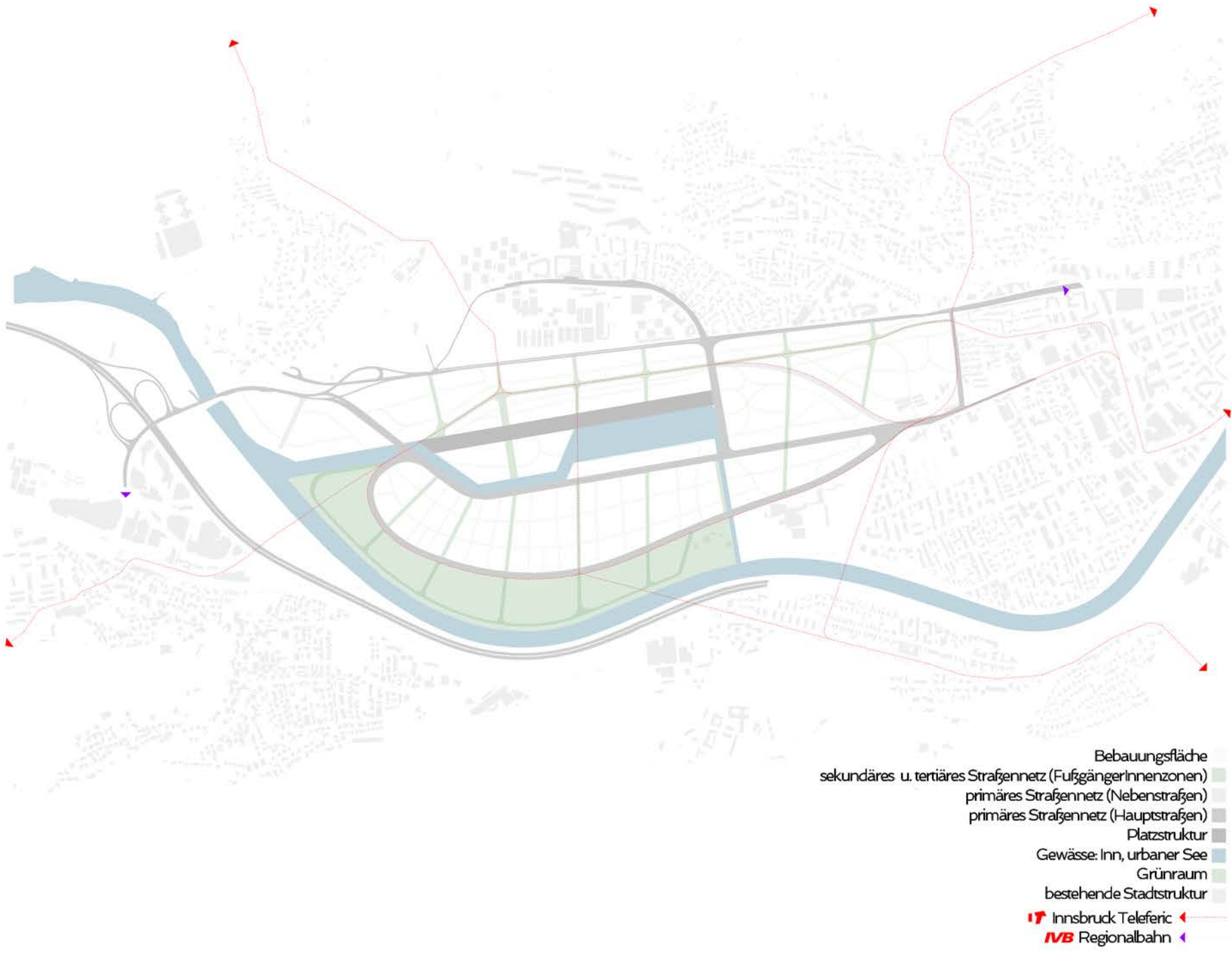


Abb.104 gesamtes Erschließungsnetz 1:20000

- Bebauungsfläche
- sekundäres u. tertiäres Straßennetz (FußgängerInnenzonen)
- primäres Straßennetz (Nebenstraßen)
- primäres Straßennetz (Hauptstraßen)
- Platzstruktur
- Gewässer: Inn, urbaner See
- Grünraum
- bestehende Stadtstruktur
- Innsbruck Teleferic
- IVB Regionalbahn

Übergreifenden Qualitätsmerkmale

Innstadt Identität – **telegrüne**, **telerote** und **teleblaue** Aspekte

Bei der Umsetzung des Entwurfs und als Qualitätsmerkmal für die Innstadt spielt der Innsbruck Telefic eine wesentliche Rolle. So werden die verschiedenen Ebenen der Innstadt (siehe Abb.105) zur Qualitätssteigerung und Identitätsbildung herangezogen.

Diese bilden in Kombination einen Stadtteil des 21. Jahrhunderts und spiegeln einen Ort mit hoher urbaner Qualität und lebenswerten Freiräumen

Diese Ebenen sind Hauptelemente des Entwurfs und verbinden die verschiedenen Quartiere durch eine hochwertige Infrastruktur mit Variationen und unterschiedlichen Identitäten.

Die Kombination aus der Bebauungsstruktur, dem Liniennetz der urbanen Innsbruck Teleferic Linien, dem sekundären Erschließungsnetz und den Freiräume wird auf den folgenden Seiten als:

telegüne Aspekte,
telrote Aspekte, und
teleblaue Aspekte

dargestellt, in Anlehnung an die Farben und Funktionen der urbanen Innsbruck Teleferic Linien.

Die rote  Linie (3. urbane Teleferic Linie) zeichnet sich vor allem durch die Integration in das Stadtbild aus, so wurden die **teleroten** Aspekte bereits unter Punkt 3.3.2 visualisiert. Werden allerdings unter Punkt 4.2.6 auf Seite 128 wieder aufgegriffen.

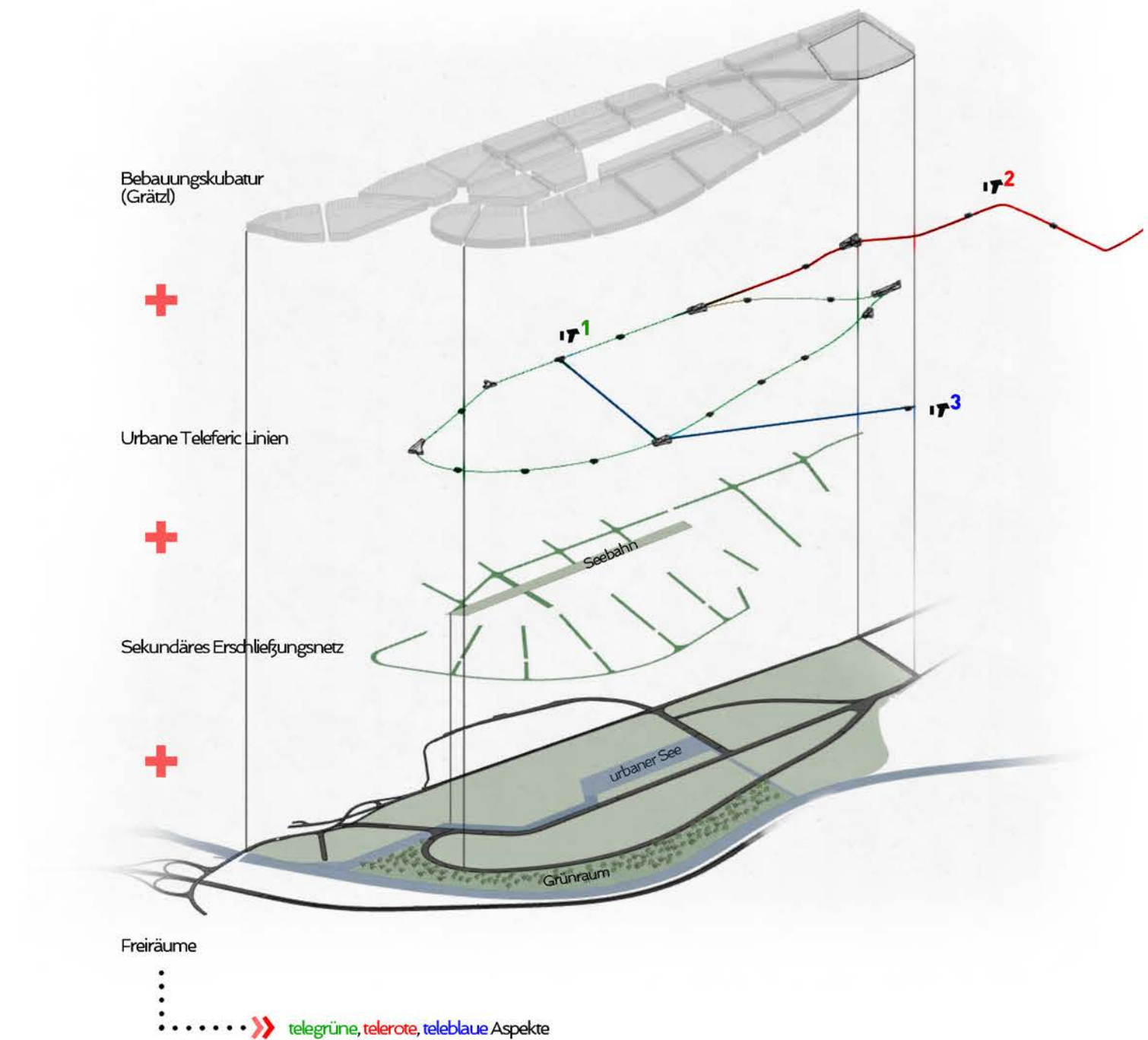


Abb.105 schematische axonometrische Darstellung der qualitätsschaffenden Entwurfparameter 1:20000

Übergreifende Qualitäten der Innenstadt
telegrüne Aspekte

Die telegrünen Aspekte, die Qualitäten rund (allerdings nicht ident) um die Innsbruck Teleferic Linie 1 besteht aus 2 großen Segmenten, aus Segment A, dem Grünraum am Inn, und Segment B, der Haupthandelsstraße.

Diese Segmente sind identitätsbildend für die Quartiere und schaffen direkte Bezüge zur Umgebung.

- 1 Funktion und Identität der Achse
A Grünraum und Innzugang
B Einkaufs- und Handelsschwerpunkt

- 2 Verbindungsglied
+ Erdgeschosszone 2.0 als
Verbindungsglied

- 3 Qualitäten
+ Grünraum und Inn
+ öffentlicher Stadtraum
als Handelszone

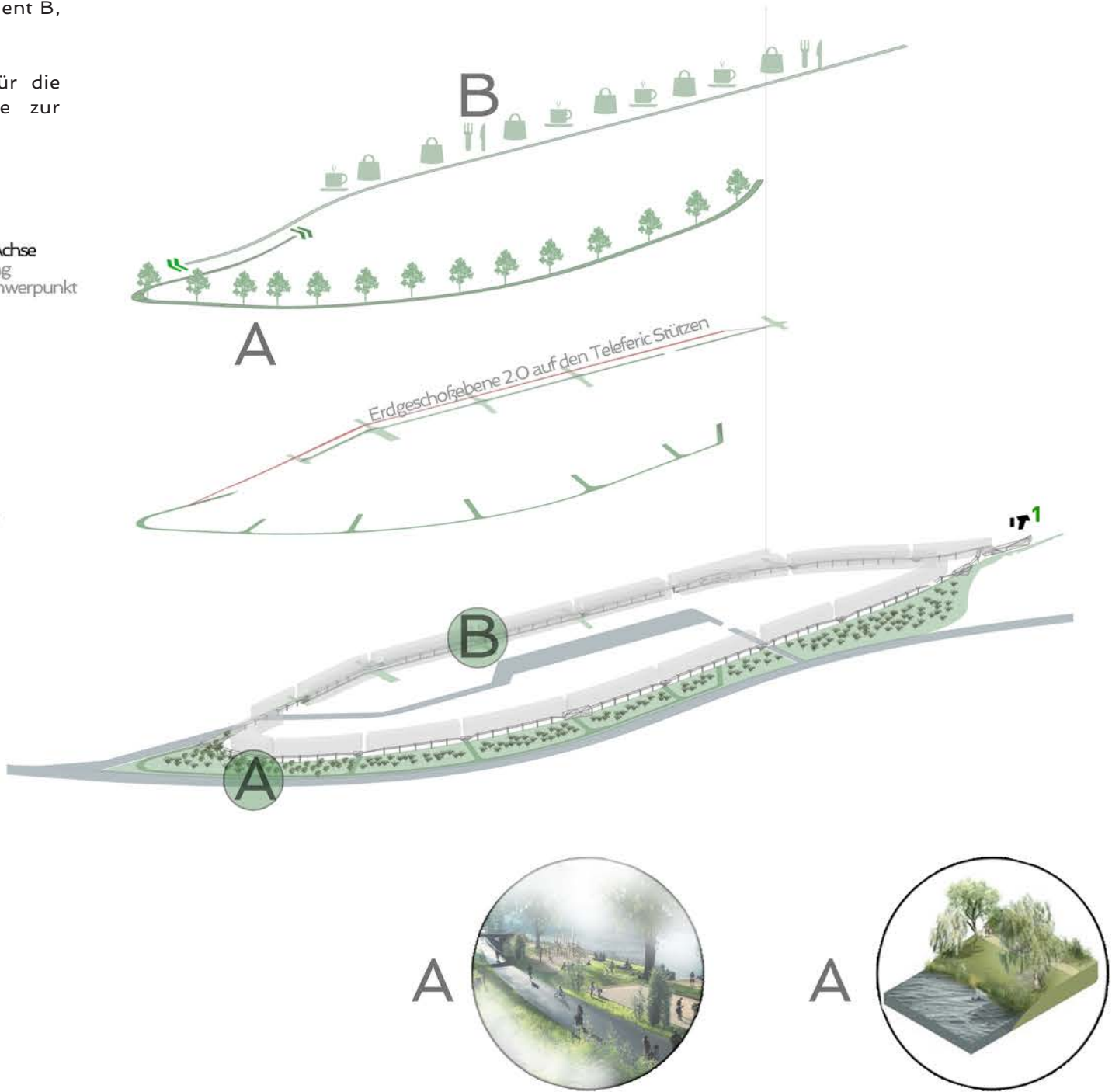
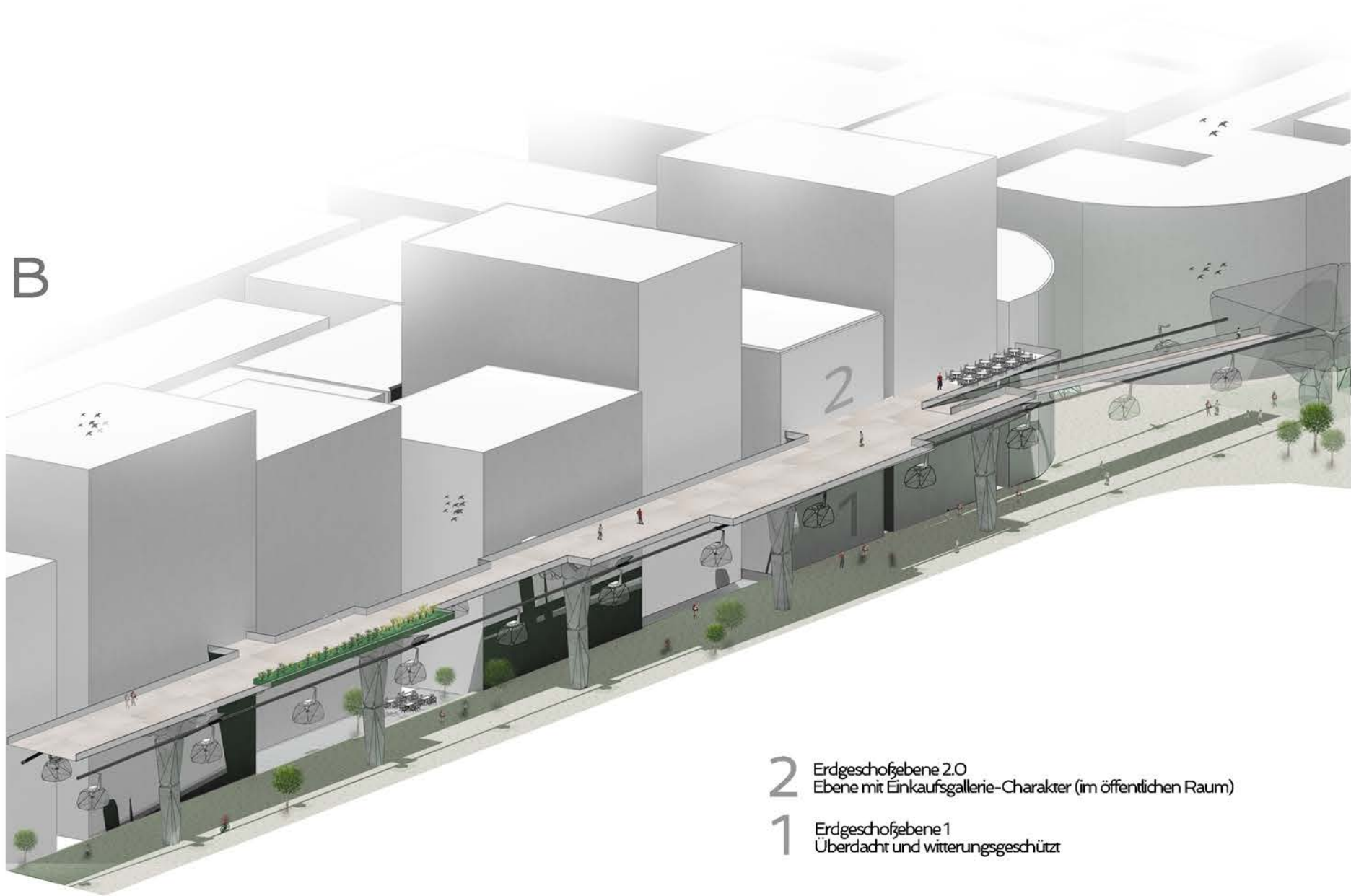


Abb.106 Darstellung der telegrünen Aspekte

Abb.106 | Eigendarstellungen; Quelle: pinterest.com (04 2016)
Abb. 107 | Eigendarstellung (04 2016)



Räumliche Lage der telegrünen Aspekte



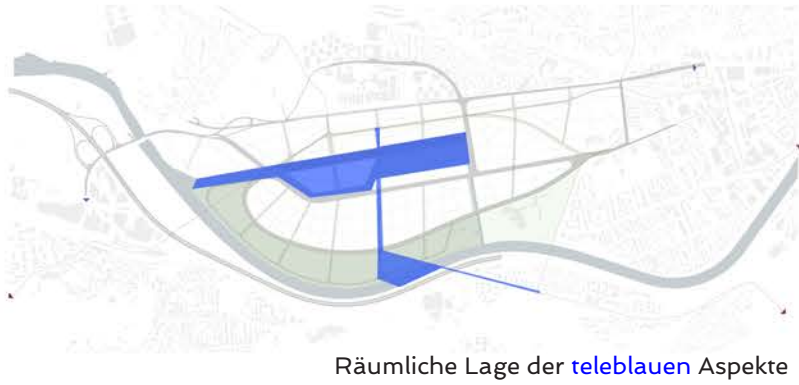
- 2 Erdgeschosszone 2.0
Ebene mit Einkaufsgalerie-Charakter (im öffentlichen Raum)
1 Erdgeschosszone 1
Überdacht und witterungsgeschützt

Abb.107 Darstellung der telegrünen Aspekte Segment B

Übergreifende Qualitäten der Innenstadt
teleblaue Aspekte

Die teleblauen Aspekte, die Qualitäten rund um die Innsbruck Teleferic Linie 3 besteht aus 3 Segmenten. Die Segmente A und B, die Promenade am Zulauf des Wassers zum urbanen See, und Segment C der Seebahn.

Die Seebahn, die vorherige Landebahn, gliedert sich von Westen mit Schwerpunkt Handel (aufgrund der Bebauungsstruktur) zu einem offenen Boulevard sowie einem urbanen Zugang zum See mit Platzstruktur und Zugängen zum See. Dieser Platz definiert den zentralen Ort der Innenstadt.



Räumliche Lage der teleblauen Aspekte

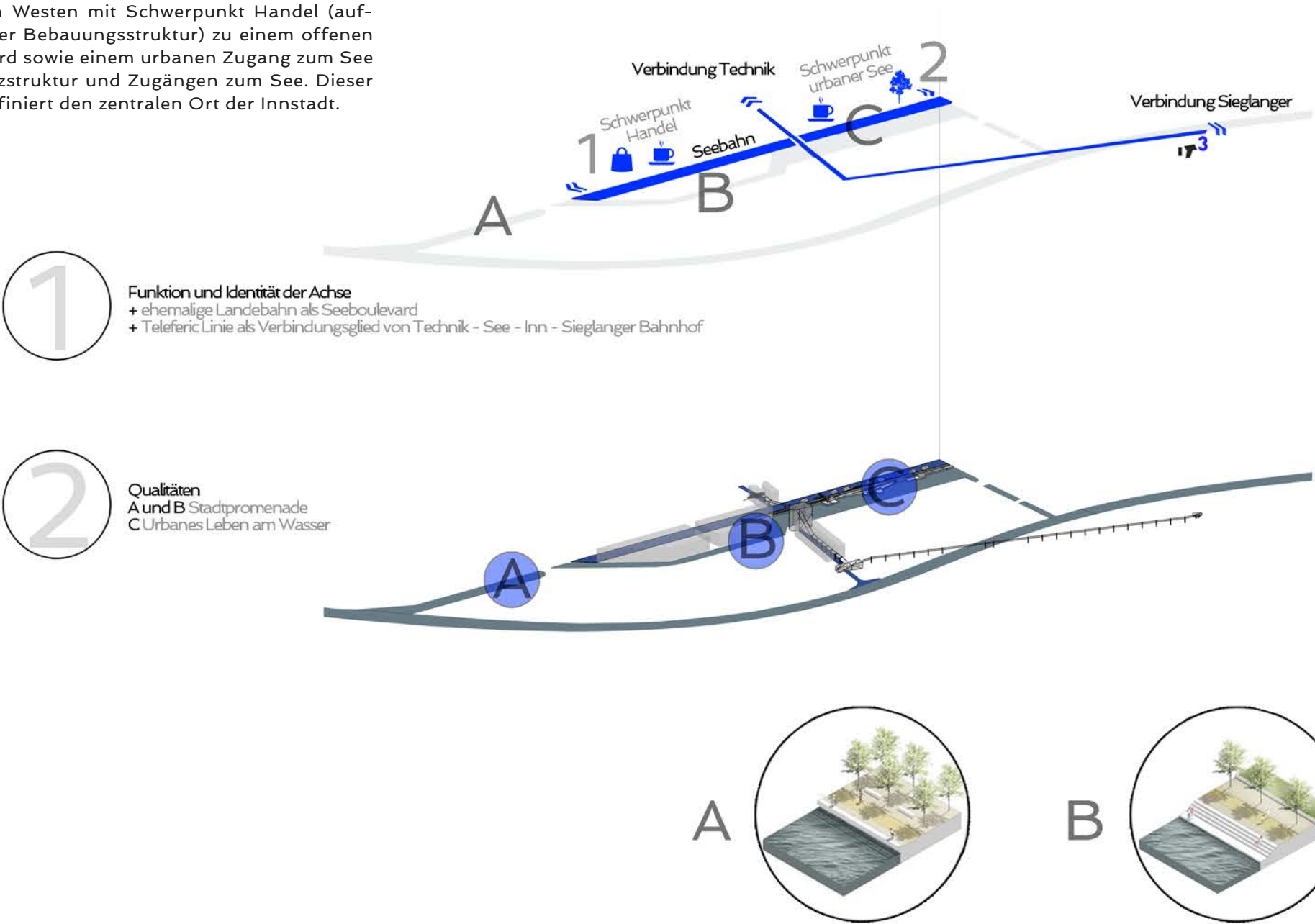


Abb.108 Darstellung der teleblauen Aspekte

Abb.108 | Eigendarstellungen; Quelle: pinterest.com (04 2016)
Abb. 109 | Eigendarstellung (04 2016)



- 1 Seebahn
Entwicklung Richtung Handel
- 2 Seebahn
Urbaner See mit Restaurants, Zugang zum See und Platzstruktur
Zentraler Ort der Innenstadt

Abb.109 Darstellung der teleblauen Aspekte Segment C

Quartiereinteilung
Bildung der Quartiere



Abb.110 Größenvergleich Maria-Theresien-Str.

Die **telegrünen**, und **teleblauen** Aspekte und deren Qualitäten sind für die Bildung der Quartiere wesentlich. (Die **teleroten** Aspekte sind vor allem in der bestehenden Stadtstruktur relevant)

Die Quartiere und deren Einteilung verstehen sich als ein Zusammenhang aus Erschließungsqualitäten, räumlichen Qualitäten und infrastrukturellen Eigenschaften. Kurzum: die vorher ermittelten räumlichen Bezüge zur Umsetzung der Visionen mit der hohen Lebensqualität als Ziel.

Die Quartiere bilden nun die Möglichkeit des Schaffens von baulich-räumlichen Strukturen in Einbeziehung der bestehenden sowie der geschaffenen Qualitäten. (siehe Seite 84)

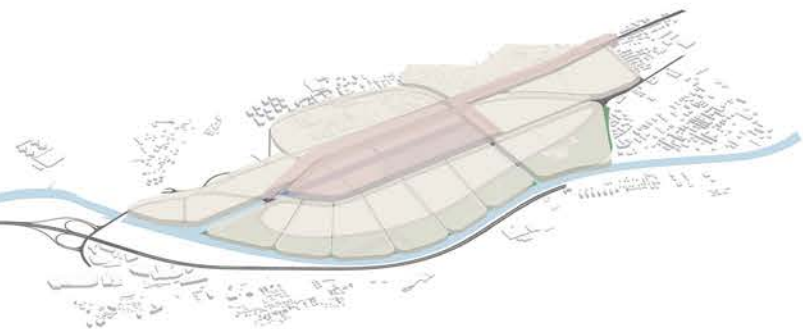


Abb.114 Schaubild
der Quartiere

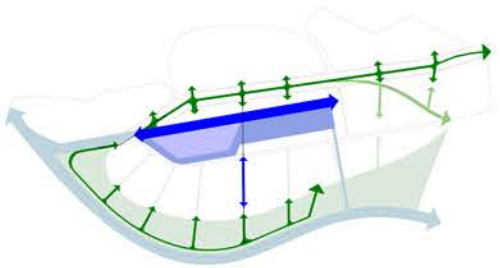
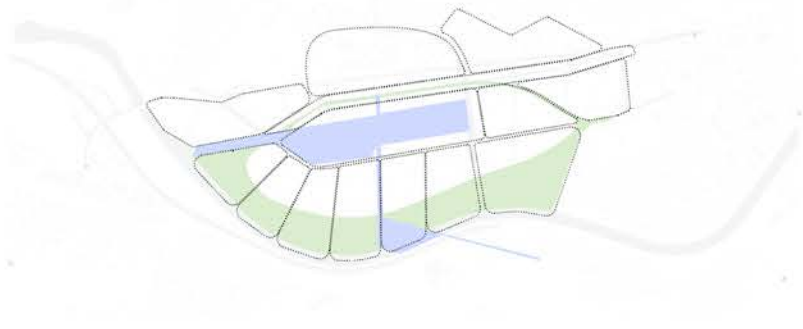


Abb.111 Übergreifende Qualitäten
telegrüne und **teleblaue** Aspekte
(siehe Seite 102-105)

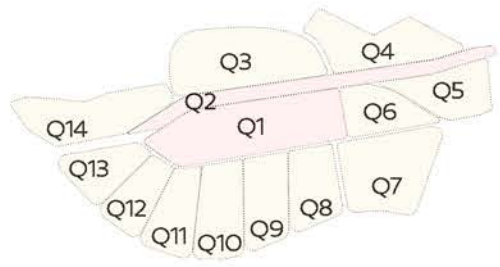


Abb.112 Einteilung der Quartiere



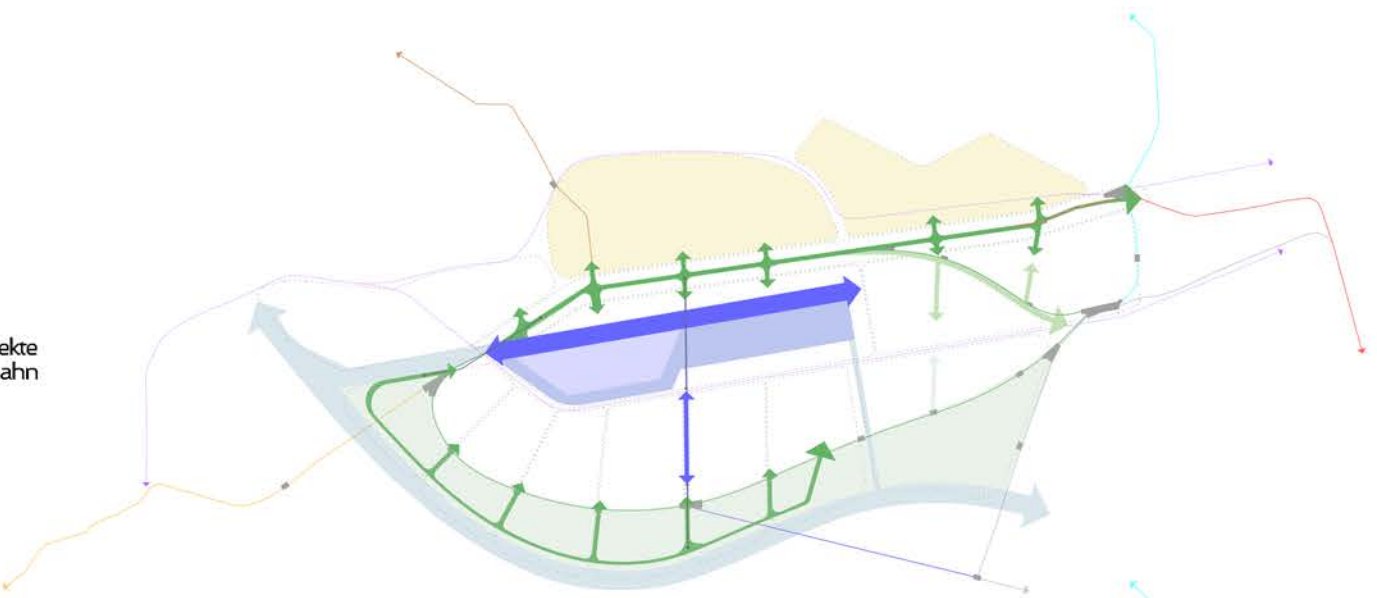
Abb.113 Fassung der Quartiergruppen
aufgrund ähnlicher Eigenschaften



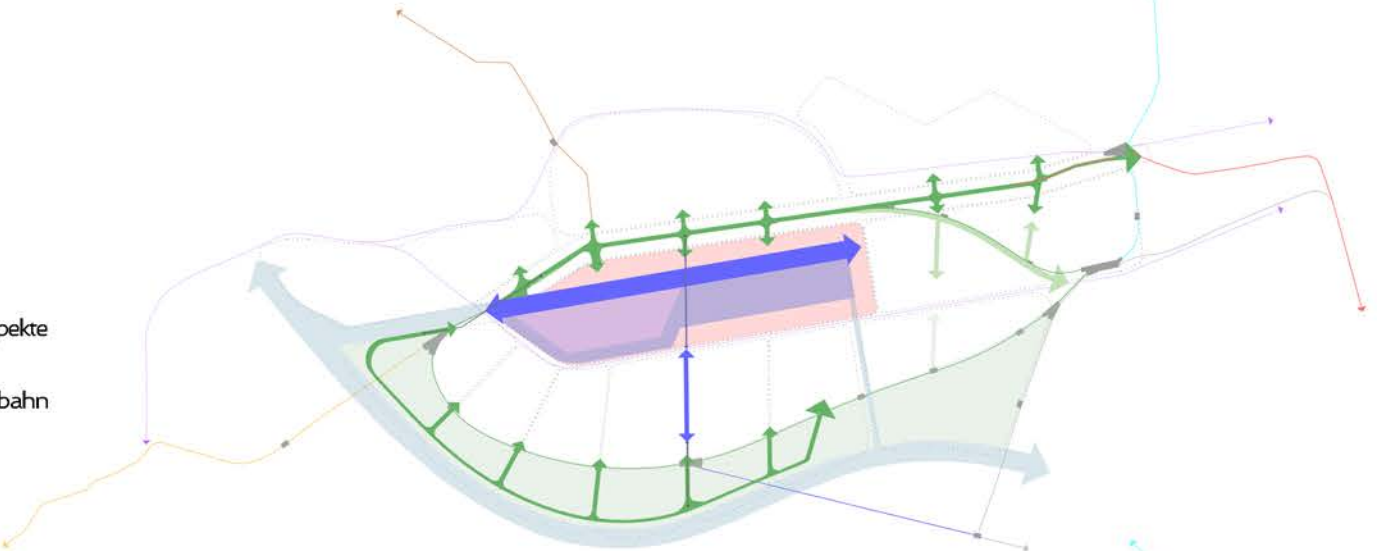
Abb.115 Quartiere und Teleferic Linien sowie Stationen 1:20000

Quartiere
Verbindungen und Identitäten

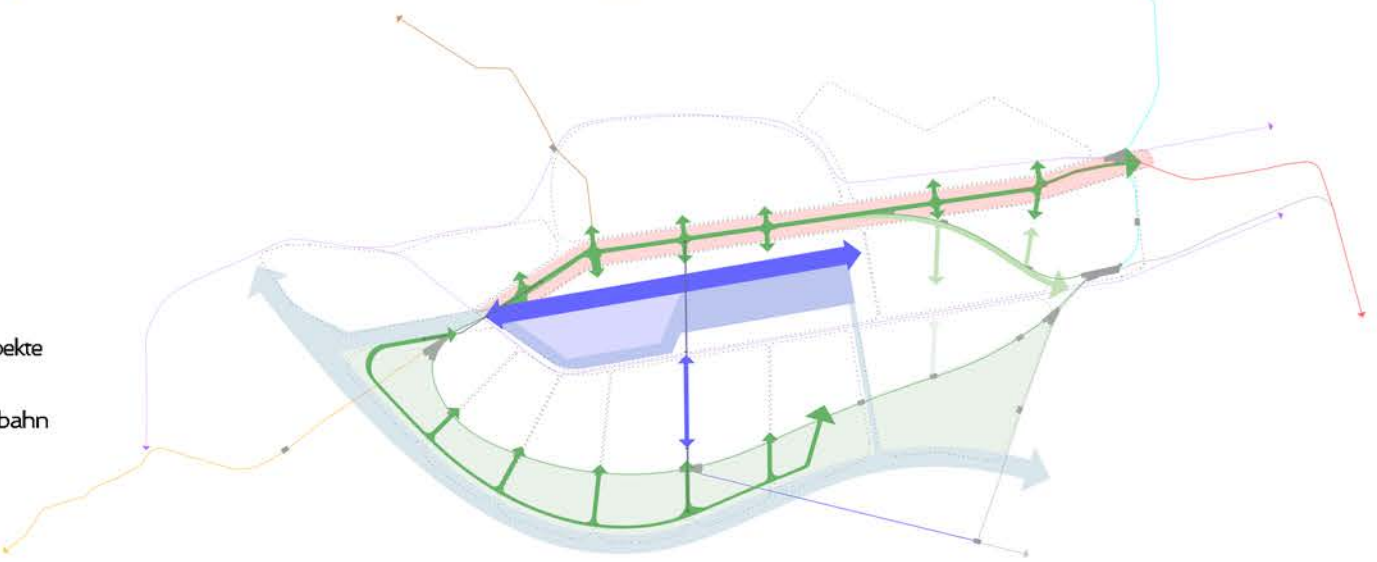
Quartiere Nord 1
> Anbindung an die **telegrünen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 2 3 5 6



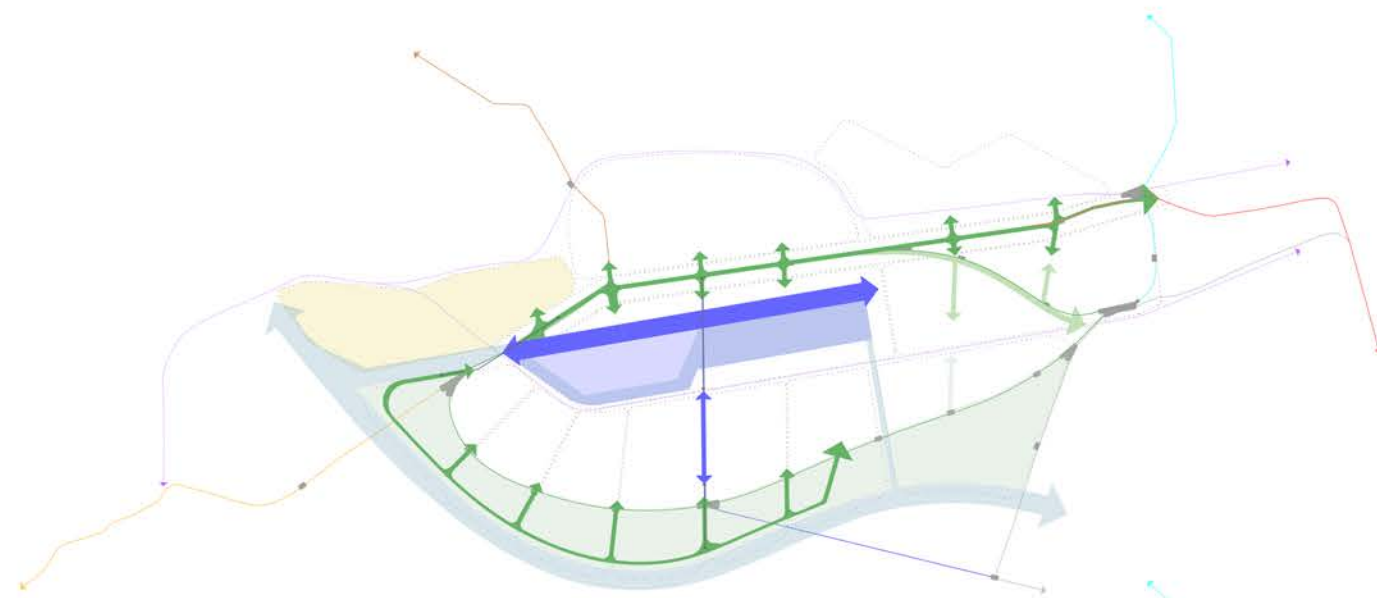
Quartier Q1 2
> Anbindung an die **telegrünen** Aspekte
> Zentrales Quartier der **teleblauen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 3 5



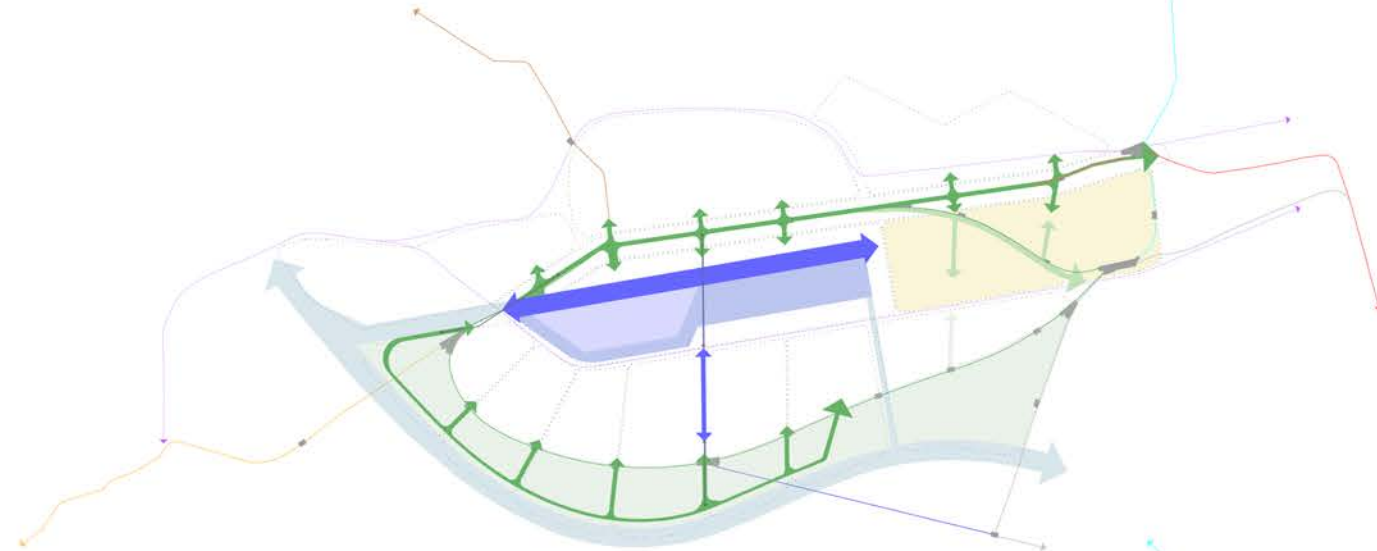
Quartier Q2 3
> Anbindung an die **teleblauen** Aspekte
> Zentrales Quartier der **telegrünen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 2 3 4 5 6



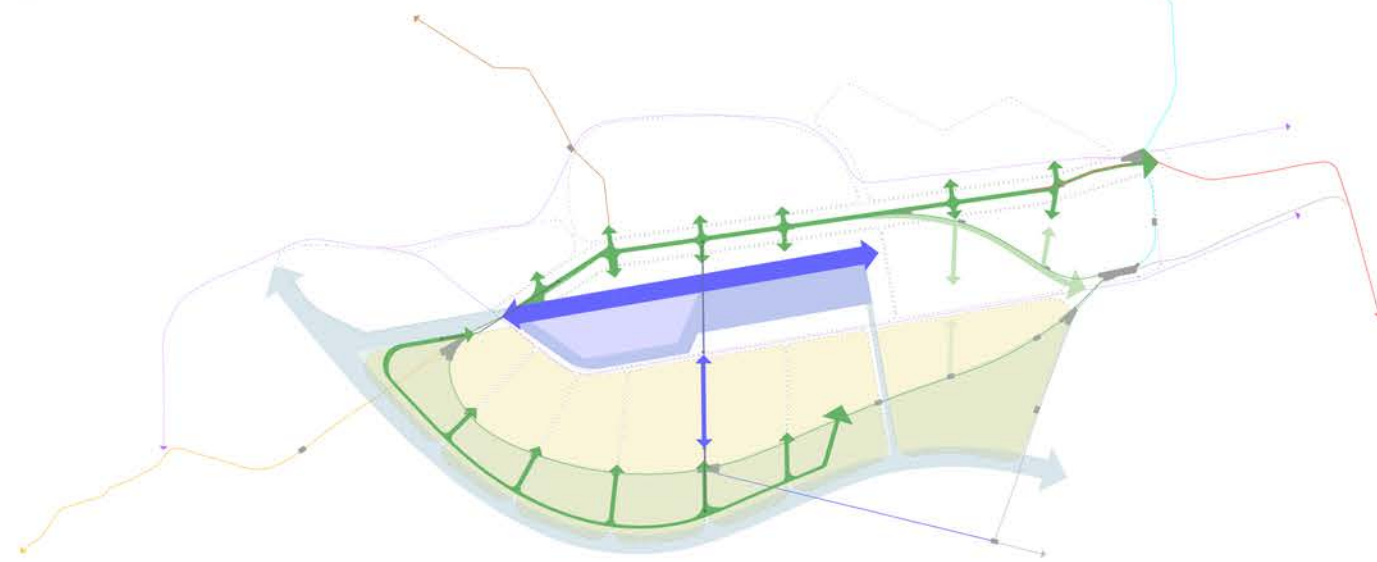
Quartier Q14 4
> Anbindung an die **telegrünen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 5



Quartiere Ost 5
> Anbindung an die **telegrünen** Aspekte
> Westlich Anbindung an die **teleblauen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 2 6 8



Quartiere Süd 6
> Anbindung an die **telegrünen** Aspekte
> Anbindung an die **teleblauen** Aspekte
> Gute Anbindung an die Regionalbahn
1 3 4 8

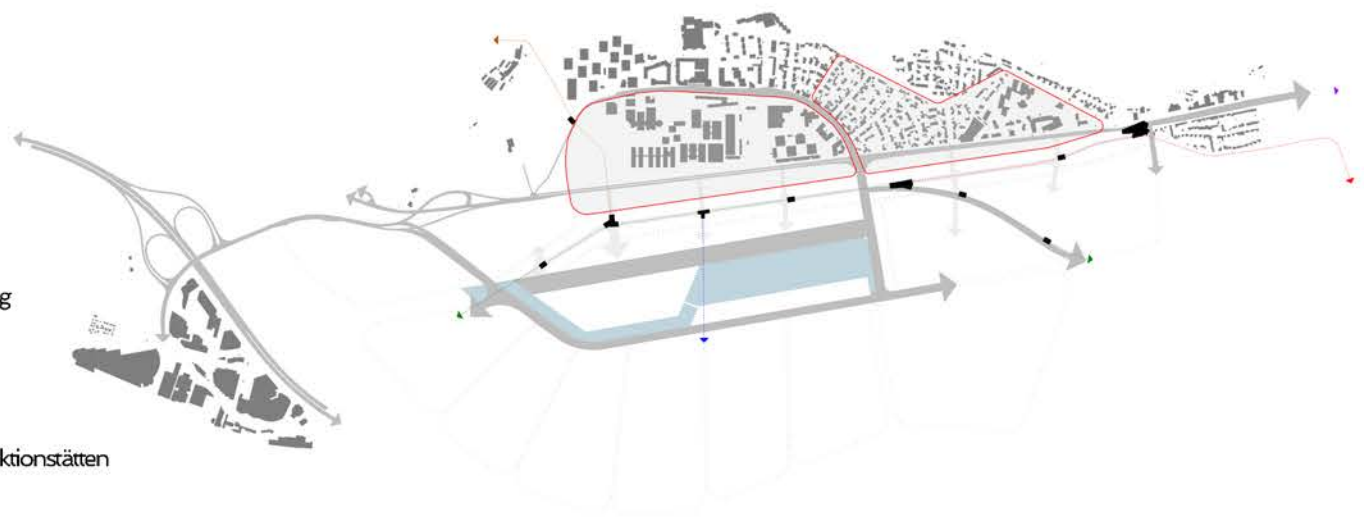


Quartiere - Bebauungstypologie
Identitäten und Schlussfolgerungen

Quartiere Nord

- 1
- > Vorhandene Infrastruktur der Technik/Lohbadsiedlung
 - > Kranebitter Allee als Erschließung
 - > Guter Anschluss an die A12
 - > Abschluss und Beginn der Innstadt von Norden

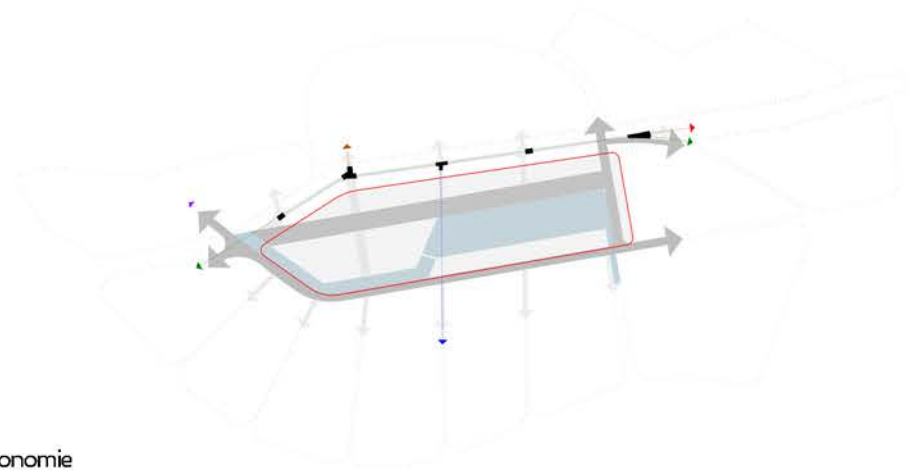
- >>
- > Vorwiegend als Zeilenbebauung
 - > Vorwiegend Dienstleistungssektor und Produktionsstätten
 - > Sehr hohe - hohe Dichte



Quartier Q1

- 2
- > Zentraler Ort der Innstadt
 - > See als Zentrum
 - > Zentraler Bestandteil der teleblauen Aspekte

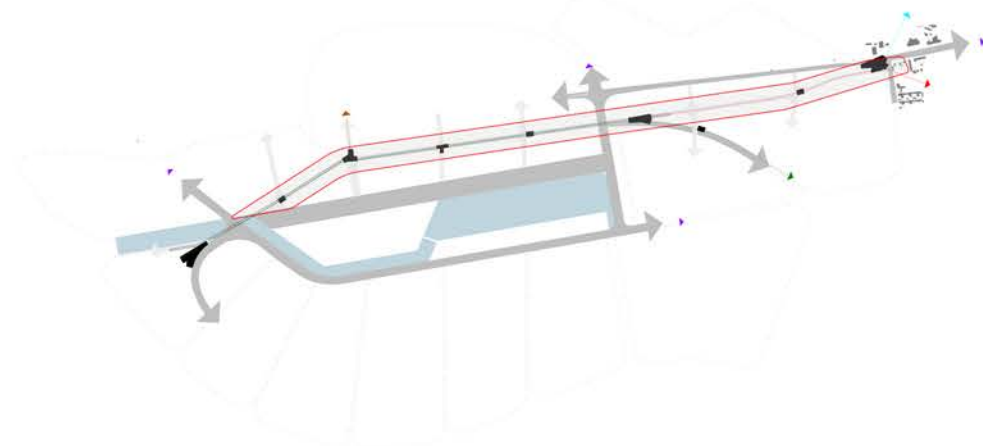
- >>
- > Vorwiegend als Zeilen- oder Punktbauung
 - > Vorwiegend Dienstleistungssektor, Ausbildungsstätten, Handel und Gastronomie
 - > Sehr hohe Dichte



Quartier Q2

- 3
- > Quartier Q2 als Haupthandelsstraße
 - > zentraler Bestandteil der telegrünen Aspekte
 - > Parallel zu Seebahn und Kranebitter Allee
 - > östlicher Abschluss bei Verkehrsknotenpunkt
 - > westlicher Abschluss als Übergang in den Grünraum am Inn

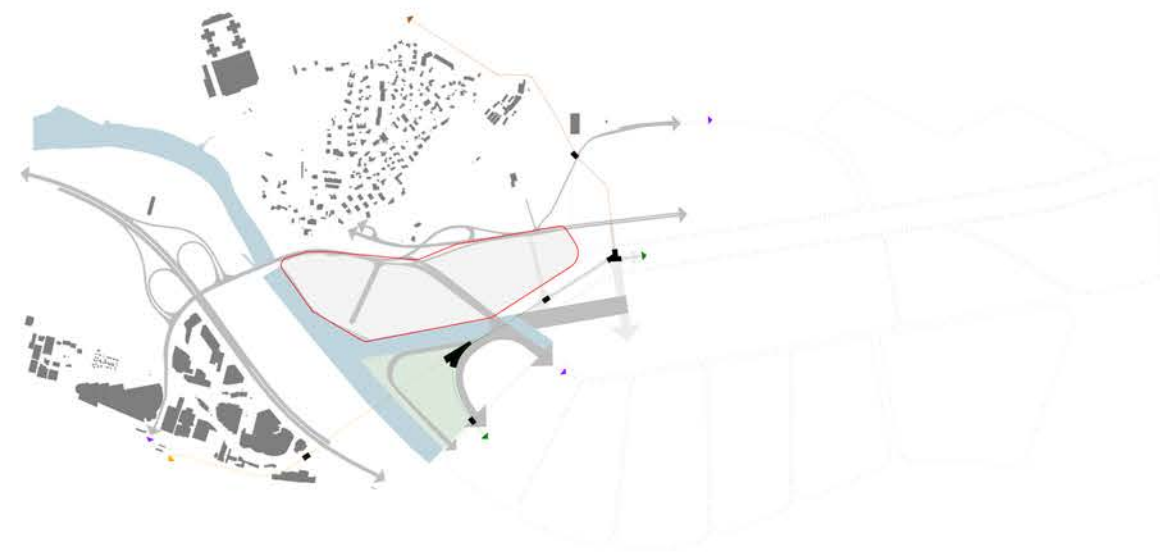
- >>
- > Vorwiegend als Zeilen- oder Punkt bebauung
 - > Vorwiegend für Dienstleistungssektor, Handel und Gastronomie
 - > hohe - sehr hohe Dichte



Quartier Q14

- 4
- > Sehr gute Anbindung an die Autobahn
 - > Sehr gute Anbindung an die Kranebitter Allee
 - > südlicher Abschluss als Übergang zu Q2

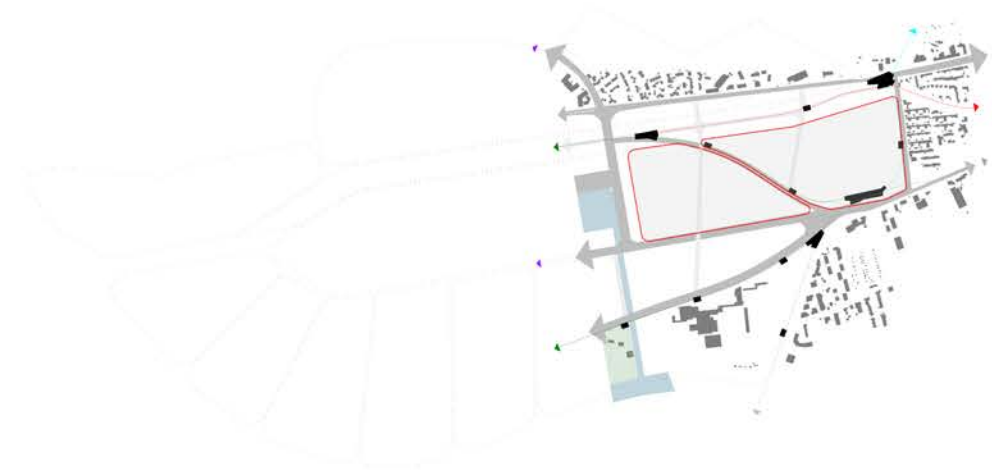
- >>
- > Vorwiegend als Sonderbebauung
 - > Vorwiegend für Gewerbe- und Produktionsstätten
 - > mittlere - hohe Dichte



Quartiere Ost

- 5
- > zentrale Anbindung an die telegrünen Aspekte
 - > Naheliegendstes Quartier zur Innenstadt
 - > USI-Areal im direkten Einzugsbereich

- >>
- > Vorwiegend als offene Blockrandbebauung
 - > Vorwiegend für Wohnen und Dienstleistung
 - > mittlere - hohe Dichte



Quartiere Süd

- 6
- > zentrale Anbindung an die telegrünen und teleblauen Aspekte
 - > Direkter Zugang zum Grünraum am Inn
 - > nördlicher Abschluss zu Q1

- >>
- > Vorwiegend als offene Blockrandbebauung
 - > Vorwiegend für Wohnen und Dienstleistung
 - > mittlere - hohe Dichte

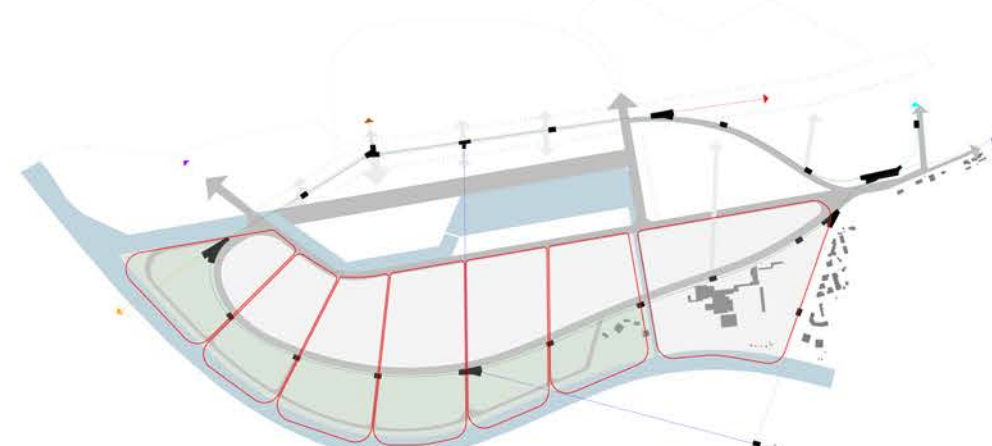


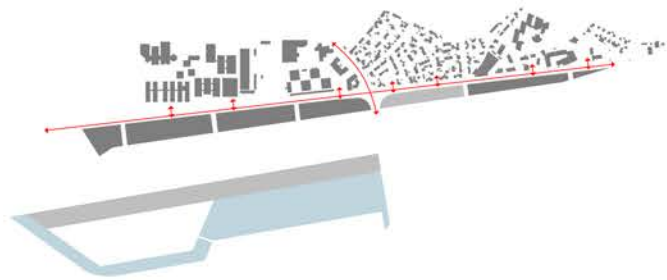
Abb.117 Quartiere 1:16000

Quartiere - Höhen
Aufnahme von Kriterien

Quartiere Nord

1

- > Bezugaufnahme durch die umliegenden Gebiete
- > die Technikerstraße als Öffnung in die Innenstadt
- > Weniger hohe Bebauung bezugnehmend auf Einfamilienhausstruktur
- > Höhere Bebauung bei allen anderen bezugnehmenden Gebäuden



Quartier Q1

2

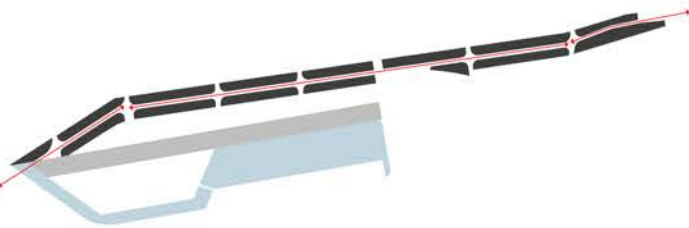
- > Schaffung und Fassung des Sees durch hohe Bebauung
- > Stärkung eines städtischen Gefüges
- > Schaffung des urbanen Zentrums der Innenstadt



Quartier Q2

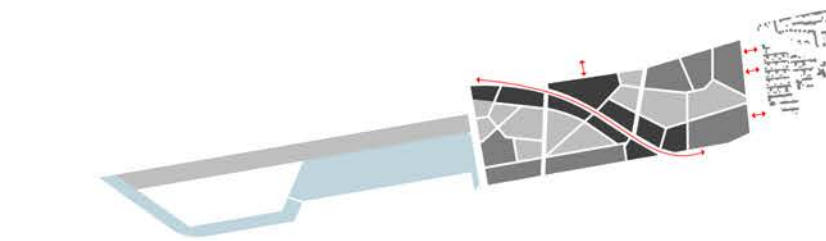
3

- > Fassung der **telegrünen** Aspekte durch eine kompakte Bebauung
- > Hohe Bebauung inklusive Erdgeschossbereich 2.O



sehr hohe Bebauung
weniger hohe Bebauung

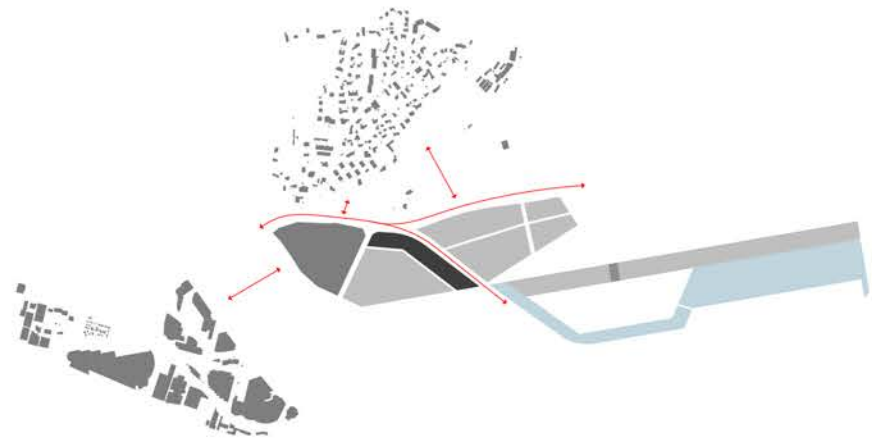
sehr hohe Bebauung
weniger hohe Bebauung



Quartier Q14

4

- > Hohe Bebauung zum primären Erschließungsnetz
- > weniger hohe Bebauung als Aufnahme der Struktur von Kranebitten



Quartiere Ost

5

- > Hohe Bebauung zu den primären Erschließungsstrukturen als Lärmschutz
- > Aufnahme der Bebauungsstruktur im Osten

Quartiere Süd

6

- > Aufnahme der Verbindungen südlich in den Grünraum durch niedrigere Gebäudehöhen
- > Hohe Bebauung im Bereich der **teleblauen** Aspekte, sowie der Innsbruck Teleferic Linie 3

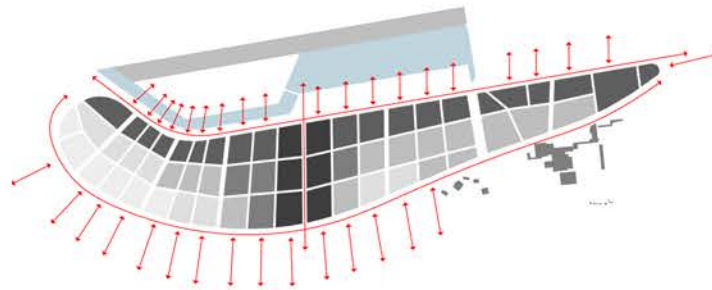


Abb.118 Höhenentwicklung 1:16000

Konzept - Bebauungsmorphologie
Höhendefinition und Bebauungstypologie

Die Definition der Höhen ergibt sich aufgrund der Eruierung auf Seite 112, steht in direktem Zusammenhang mit der Bebauungstypologie (Seite 110) und ergibt das auf den Seiten 116-119 beschriebene Konzept der Bebauungs-morphologie.

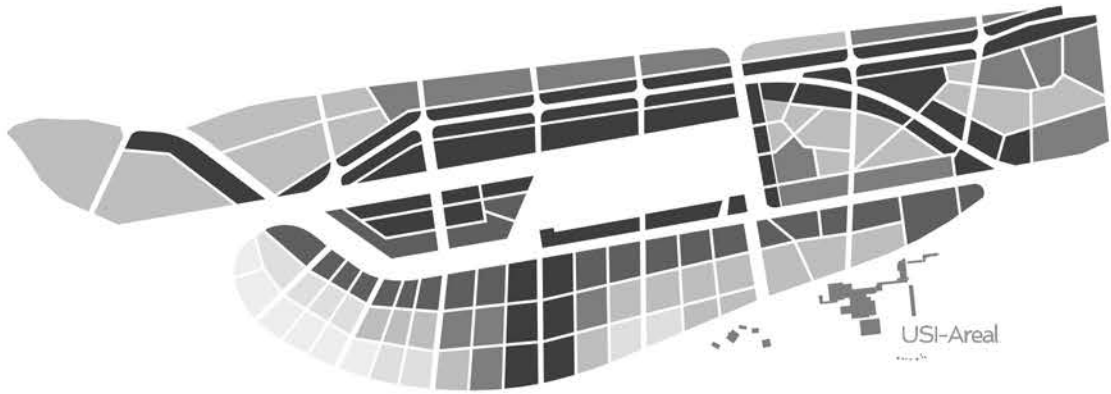


Abb.119 Bebauungshöhen 1:20000
mit maximaler Bebauungs-Höhengrenze

- sehr hohe Bebauung bis zu (vereinzelt) 60 Meter
- hohe Bebauung bis zu 38 Meter
- mittlere Bebauung bis zu 21 Meter
- niedere Bebauung bis zu 18 Meter

Schlussfolgerungen

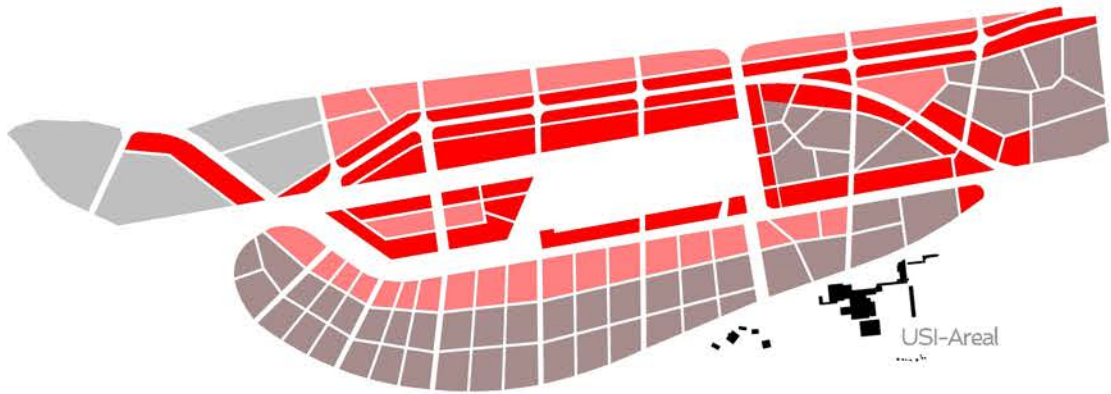


Abb.120 Bebauungstypologien 1:20000

- Zeilen- und Punktbauung (Fassung von Strukturen)
- Zeilen- und Punktbauung (Aufnahme von Strukturen)
Übergang zur offenen Blockrandbauungsform
- offene Blockrandbauung
- Sonderbauungsflächen



Abb.121 Höhendefiniton- grundlegende Bebauungskubatur Schaubild

Bebauungsmorphologie
Anhand von Typologie, Höhe und Dichte

Aus der Eruiierung der Höhe, der Typologie sowie der erwünschten Dichte ergeben sich diese drei Bebauungsformen für die Innenstadt:



- Gebiete mit sehr hoher Dichte**
- + Bebauungsmorphologie durch Zeilen- und Punktbauung mit Fassadenrücksprüngen zur Auflockerung
 - + Vorwiegende Funktion: Handel, Restaurants, tertiärer Wirtschaftssektor, Bildungsstätten.
 - nachrangige Funktion: Wohnen



- Gebiete mit mittelhoher -hoher Dichte**
- + Bebauungsmorphologie durch geöffnete Randbebauung mit öffentlicher Hofstruktur
 - + geschlossene Bebauung zum primären und sekundären Erschließungsnetz.
 - + Vorwiegende Funktion hierbei: Handel, tertiärer Wirtschaftssektor
 - + Vorwiegende Funktion: Wohnen, soziale Einrichtungen
 - nachrangige Funktion: Handel, Bildungsstätten, tertiärer Wirtschaftssektor



- Gebiete mit mittlerer Dichte/Sonderflächen**
- + Bebauungsmorphologie durch Sonderbebauung wie Industrie oder Gewerbe
 - + Vorwiegende Funktion: sekundärer Wirtschaftssektor, tertiärer Wirtschaftssektor
 - nachrangige Funktion: Wohnen, Handel, Bildung.



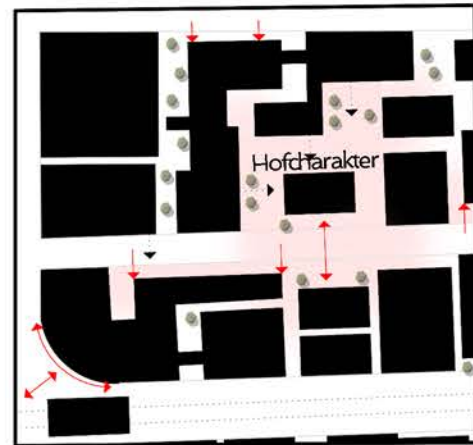
Abb.122 Bebauungsmorphologien Referenzen

Abb.122 | Foto: Eigendarstellung, Quellen: <http://www.woha.net/#PARKROYAL-on-Pickering> (05 2016), [pinterest.com](https://www.pinterest.com) (05 2016)
Abb.123 | Eigendarstellungen (05 2016)

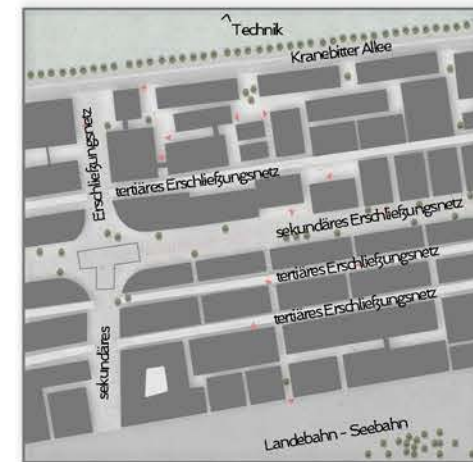
1



- > Sprünge der Gebäudekante zur Schaffung von Plätzen
 - > Abgerundete Gebäudekante als Öffnung bei den Teleferic Stationen
- Gebäudekante 1:2000

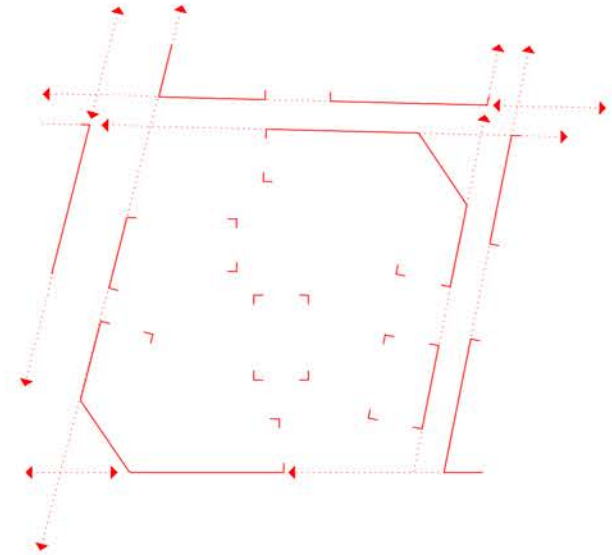


Bebauungsmorphologien 1:2000

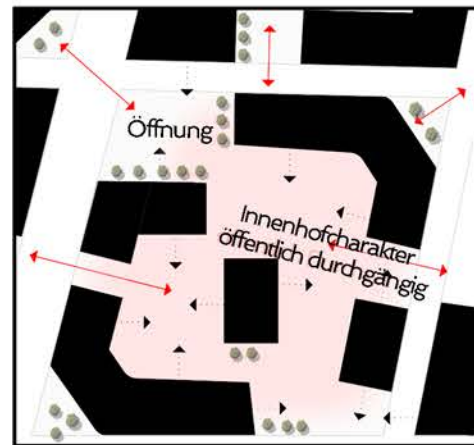


Bebauungsmorphologien 1:5000

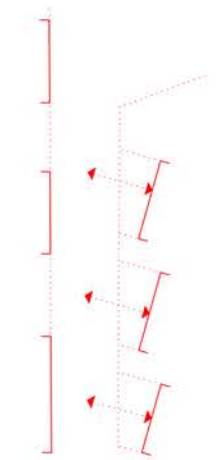
2



- > Äußere Gebäudekante in Fluchtnie
- > Gebäudekante zur Hofseite in Sprüngen



3



- > Gebäudekante im Sprung für leichtere Ladetätigkeiten
- > Gewerbliche Nutzung im Vordergrund

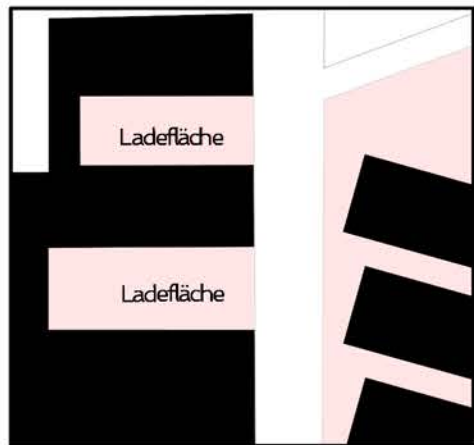


Abb.123 Bebauungsmorphologien

Erdgeschoßbereich
Höhendefinition und Dichte

Die lebendige und funktionierende Erdgeschoßzone ist wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten Stadt. Diese soll bespielt und attraktiviert werden und bildet so ein funktionierendes soziales Leben. (Ideologie Cerda, Eixample Barcelona).

Die Bildung von Einkaufszentren (privater Raum) wird so unterbunden und der Handel soll, neben dem in den **telegrünen** Aspekten in Segment B, eben auch im öffentlichen Raum vorstatten gehen.

In den Grafiken der Abb.124 wird die Idee der Funktion der Erdgeschoßzone verdeutlicht. In Rot Handel und Gastronomie, in Violett Dienstleistungsanbieter (Frisör, Arzt, Kindergärten, Therapiezentren,...) sowie in Grau gewerblich genutzte Flächen (Lagerhallen, Produktionsstätten)

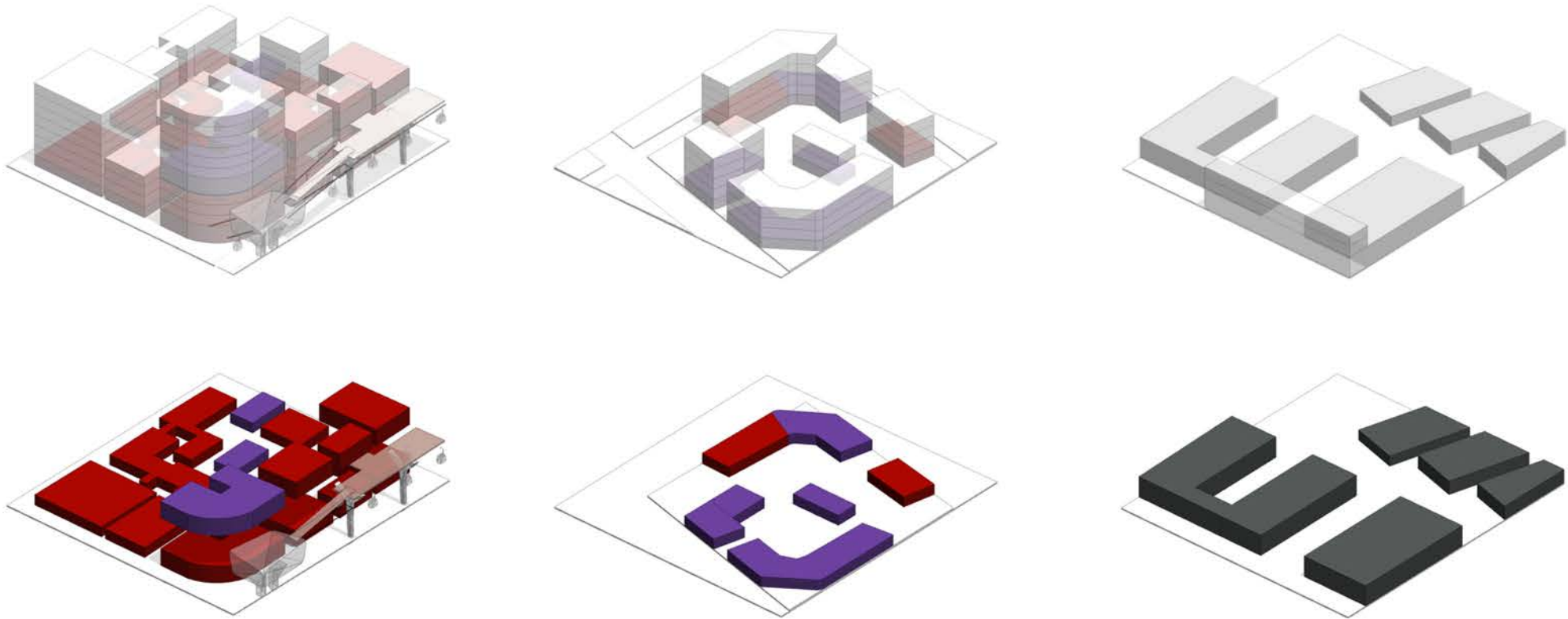
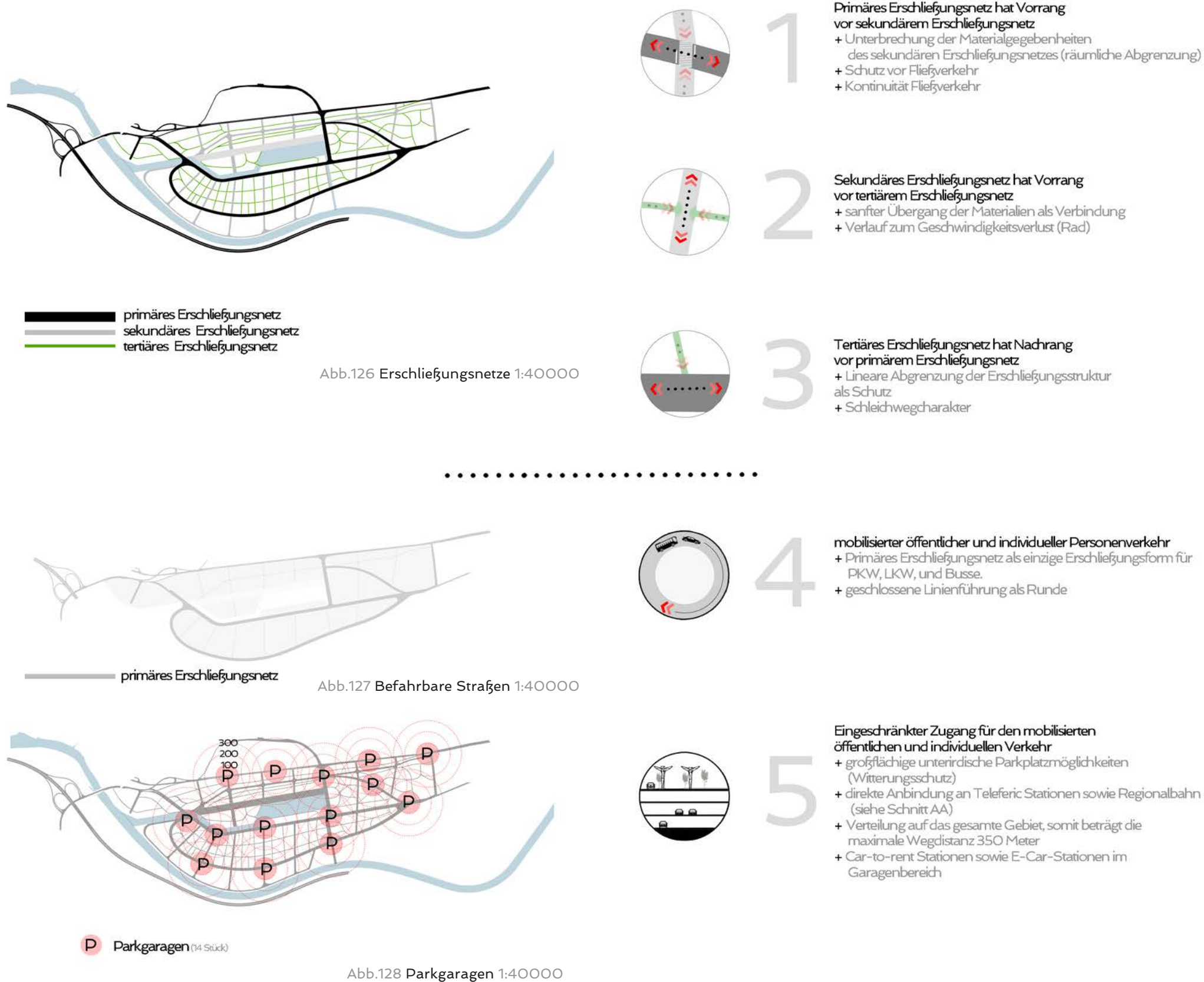


Abb.124 Erdgeschoßbereiche, Bebauungsmorphologie und Höhen Axonometrie



Abb.125 schematische Draufsicht auf die mögliche Bebauungsstruktur Schaubild - kein Masterplan!

Regelwerk - Definierung allgemeiner Regeln für das gesamte Gebiet der Innenstadt
O > Regelwerk Erschließungsnetze



Regelwerk
1> primäres Erschließungsnetz

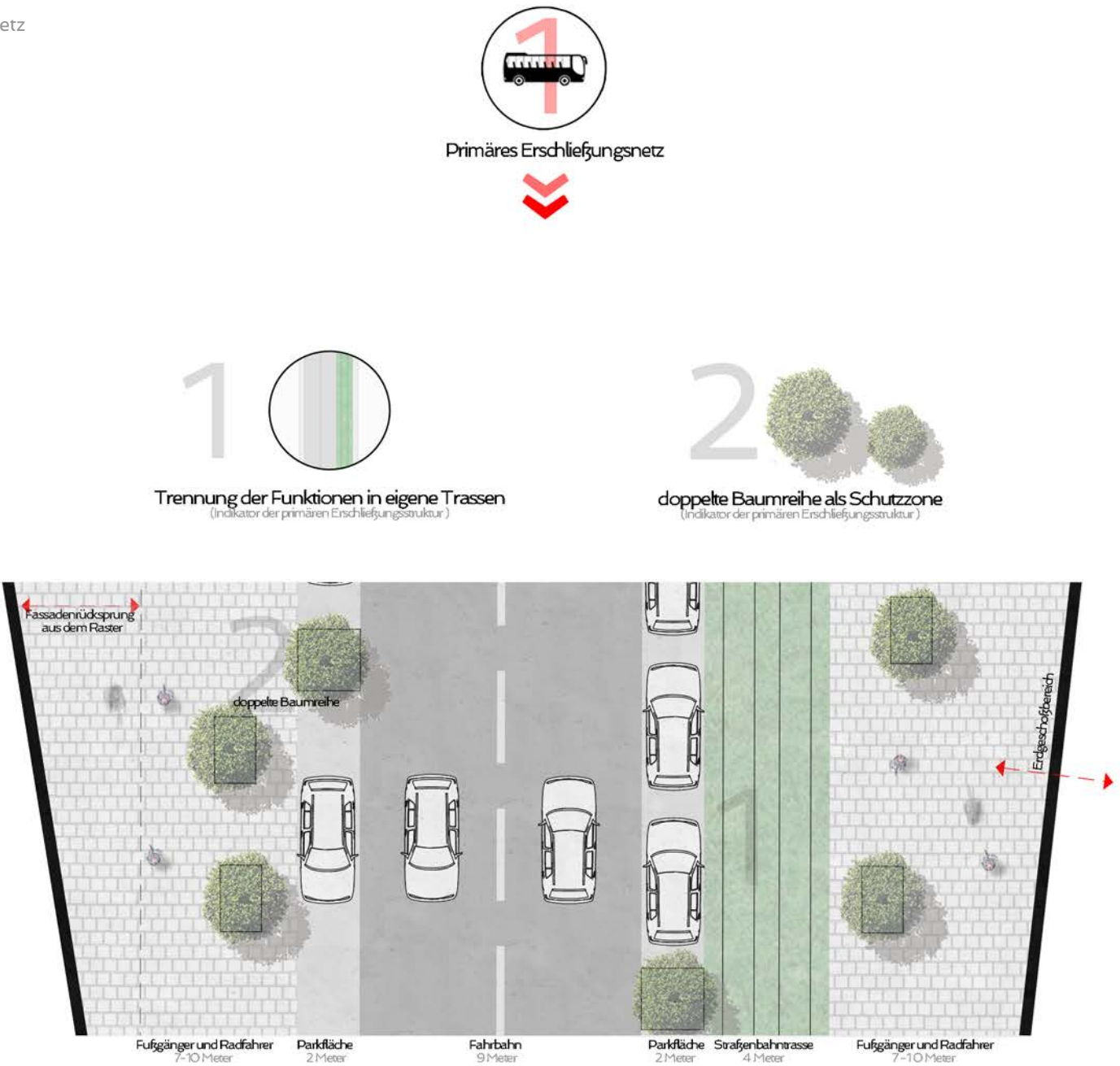


Abb.129 Inventar primäre Erschließung 1:200

Regelwerk
2 > Sekundäres Erschließungsnetz



Abb.130 Inventar sekundäre Erschließung 1:200

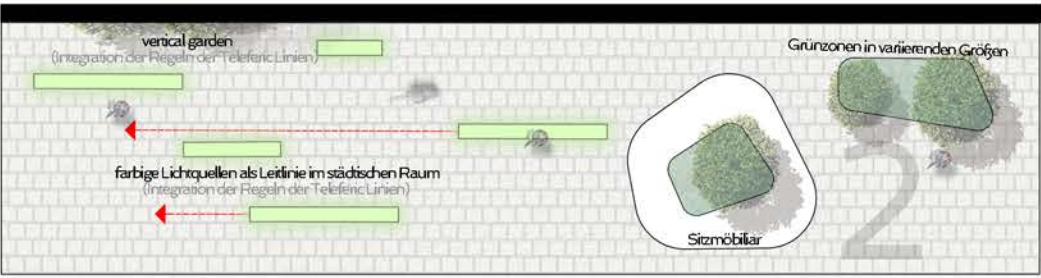


Abb.131 Inventar sekundäre Erschließung 1:200

Regelwerk
3 > Tertiäres Erschließungsnetz

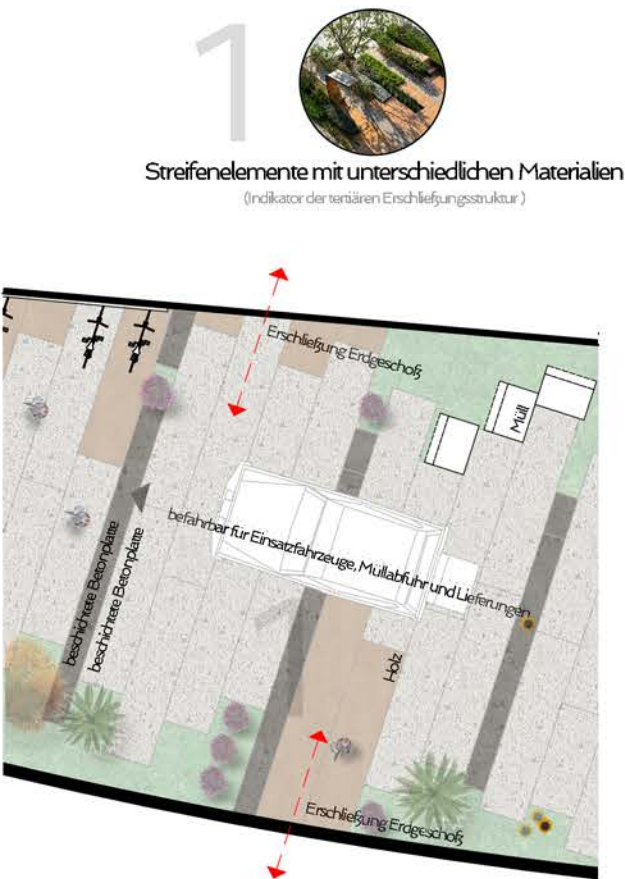


Abb.132 Inventar tertiäre Erschließung 1:200

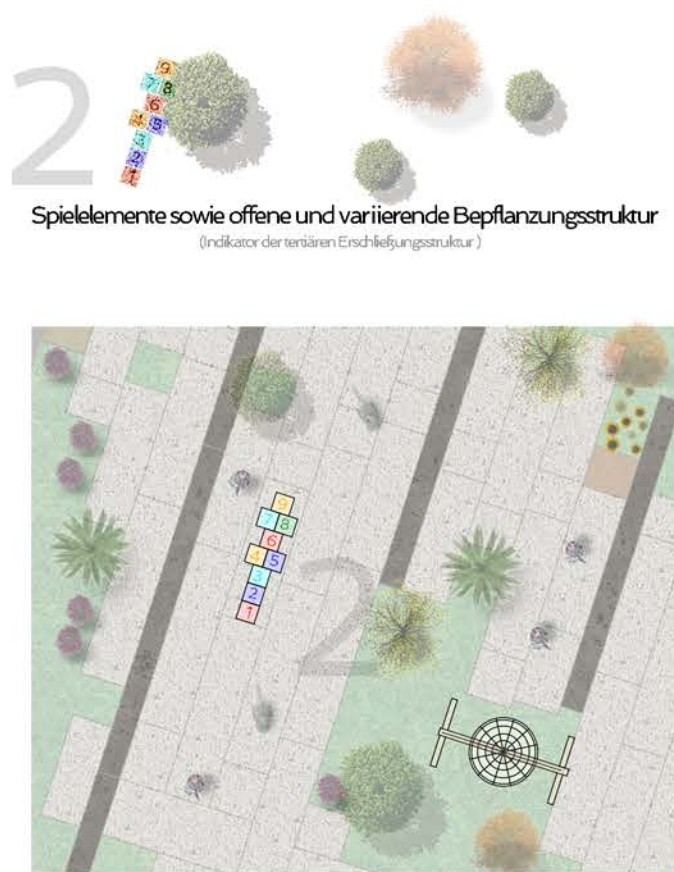


Abb.133 Inventar tertiäre Erschließung 1:200

Das Stadtinventar der Innstadt lehnt sich an die Gestaltungsform des Innsbruck Teleferic an. So erzeugt dies einen Wiedererkennungswert und bildet somit eine eigene Identität (siehe 4.1.5. Vision)

Schlussfolgernd resultiert daraus die konzipierte Form von Fahrradständern in der gesamten Innstadt (von XL,M bis S).

Diese sind je nach Hierarchie des Erschließungsnetzes vorfindbar und somit soll den Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen die Nutzung des Rades schmackhaft gemacht werden.

Ebenso kommt es zur Ausgestaltung der Leuchtmasten. Ein des Weiteren individuell angepasstes Beleuchtungskonzept stärkt das Gefühl von Sicherheit und ebenso die reale Sicherheit.

Die Innsbruck Teleferic Stützen bilden das zentrale Element des Regelwerks. Diese sollen mit feuerverzinkten (Bergstruktur in der Oberfläche) Stahlpanelen verkleidet sein.

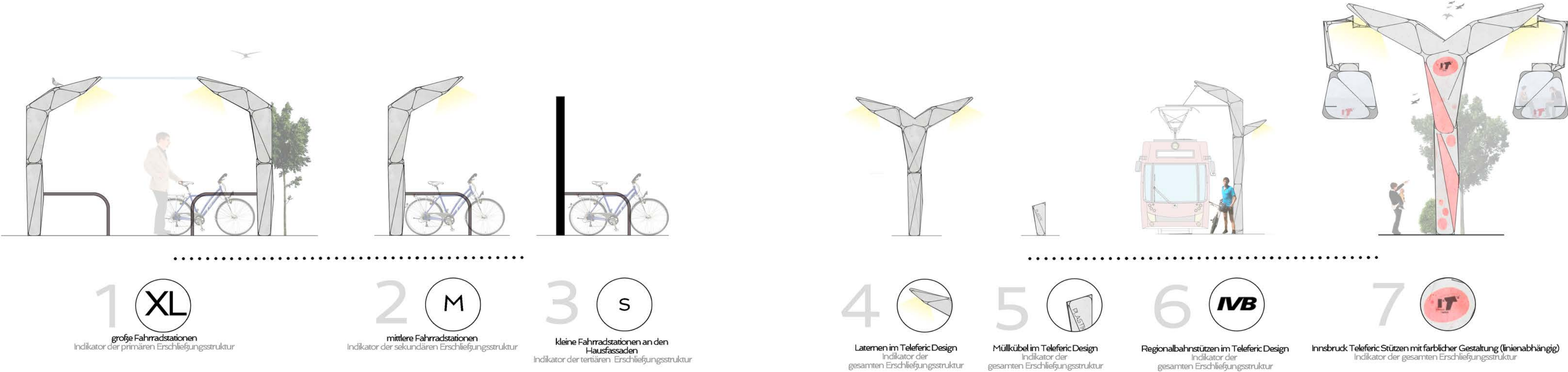


Abb.134 Stadtinventar und Stadtkonen

Das Stadtinventar der Innstadt wird auch bei den drei für den gesamten Entwurf relevanten Innsbruck Teleferic Linien ausgestaltet. So schafft dies eine Vielfalt in der Innstadt sowie Leitlinien im Streckennetz der Innsbruck Teleferic Linien.

So ist dies ein Regelwerk der übergeordneten Formensprache, kann und soll allerdings in unterschiedlichen Varianten angewendet werden. (Beispiel: unterschiedliche Größe der Wasserinstallationen auf der Innsbruck Teleferic Linie 3: von Hundewasserstellen, Trinkbrunnen für Menschen bis zu begehbaren Wasserspielen).

Alle drei Linien weisen die unten aufgeführten Eigenschaften auf, sowie die in denn Abb. 136, Abb. 137 und Abbb. 138 abgebildeten Lichterbänder in den jeweiligen Farben der Linien. Dies ist ein Gestaltungselement mit Hinweischarakter.

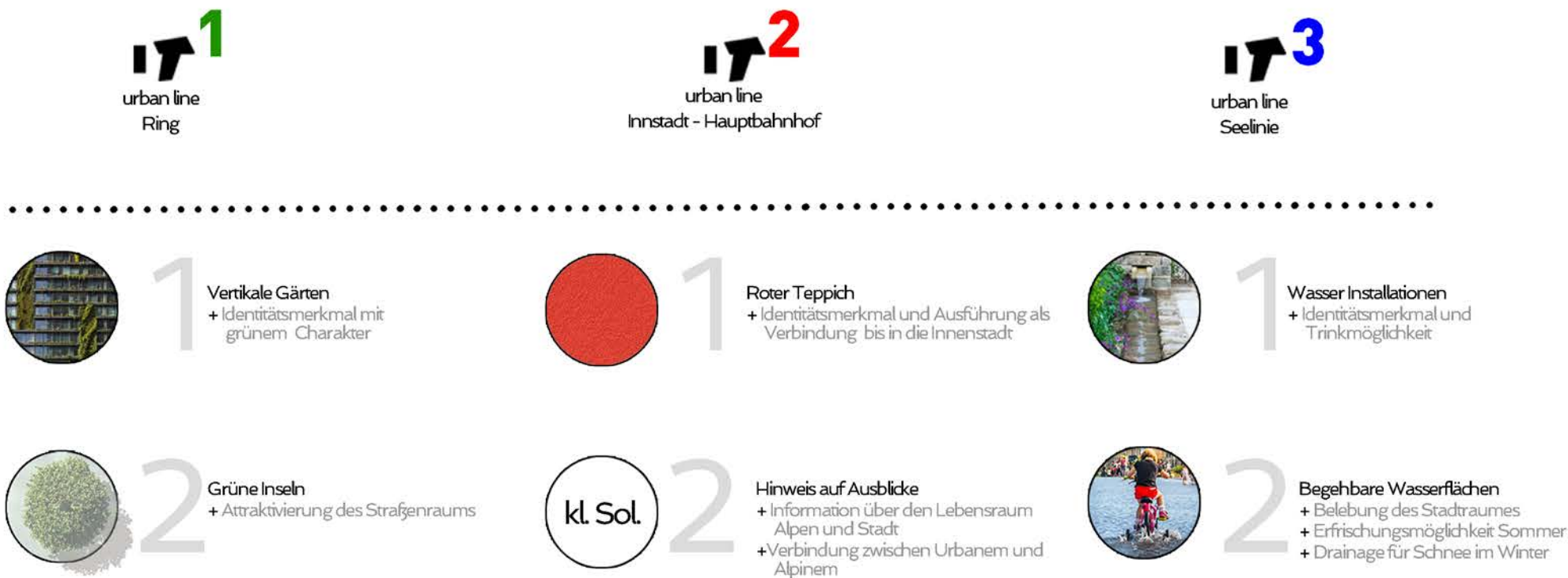


Abb.135 Inventar urbane Innsbruck Teleferic Linien Schema



Abb.136 Darstellung der zusätzlichen Installationen bei der Linie 1 des Innsbruck Teleferic

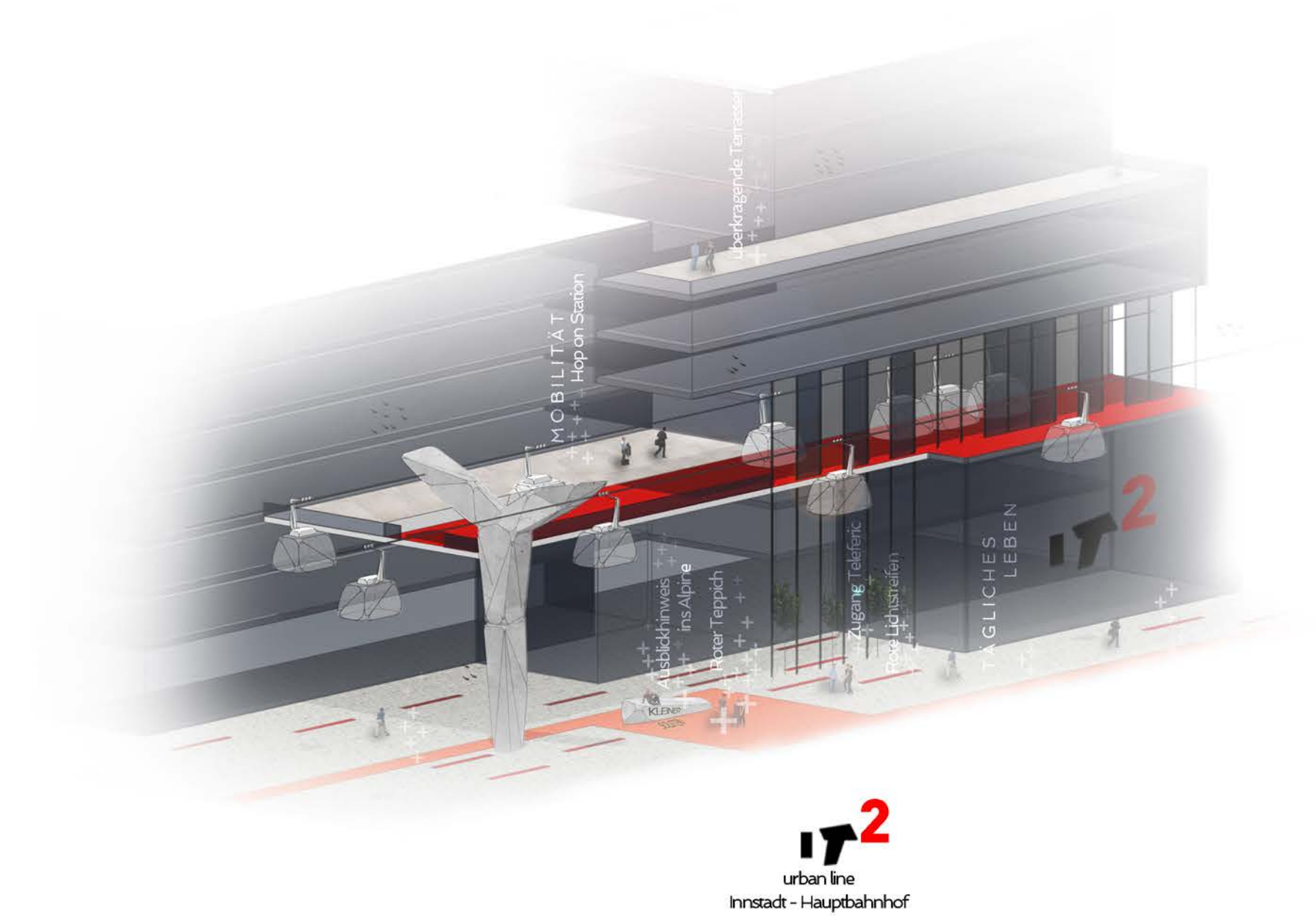


Abb.137 Darstellung der zusätzlichen Installationen bei der Linie 2 des Innsbruck Teleferic

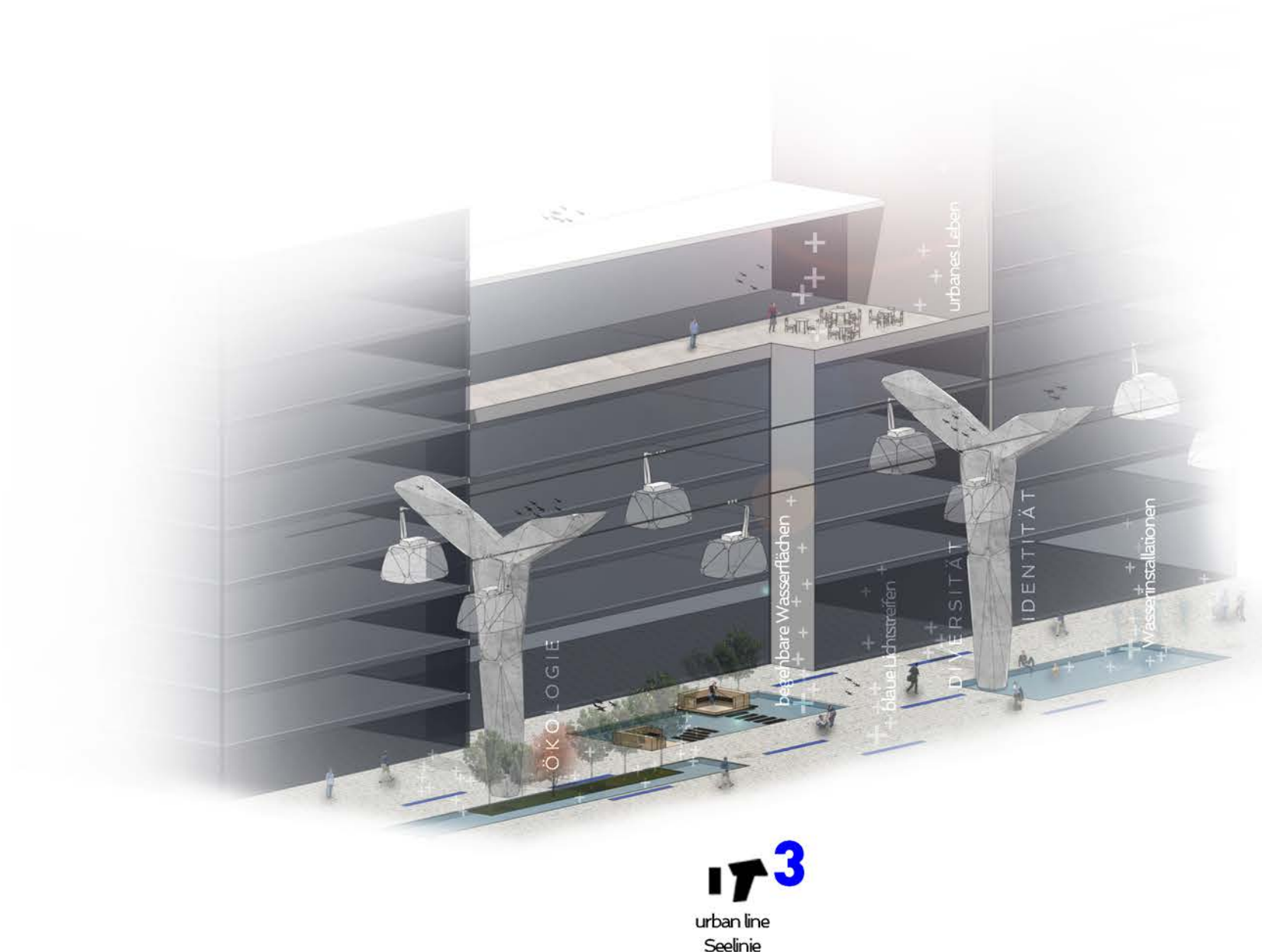


Abb.138 Darstellung der zusätzlichen Installationen bei der Linie 3 des Innsbruck Teleferic

Phasenplan zur Umsetzung
Innstadt Innsbruck

Schließung Flughafen Innsbruck
Beginn der Umsetzung 2016



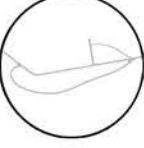
Freiwerdung des 223 ha großen Areals
Ausschreibungen, Umsetzungsbeginn



Bau und Schaffung der Seestruktur
Beginn der Bauarbeiten für den urbanen See



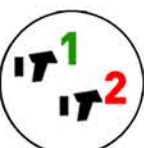
Bau des primären Erschließungsnetzes
Hauptverbindungsachsen auch zum
Mehrwert für andere Viertel



Inbetriebnahme der Direktverbindung
Innsbruck Hauptbahnhof - Flughafen München
fortlaufende Verbesserung!



Bau der Teleferic Linien 1 und 2
urbane Teleferic Linien als städtisches
Verkehrsmittel
Vorbereitung für den Bau der Linien IT3-IT8
(Bau in den Umlandgemeinden, Ausarbeitung
„Verkehrskonzept Neu“ für den
Großraum Innsbruck)



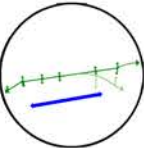
Inbetriebnahme der ersten Linien
2017



Beginn der Bauarbeiten in den
nördlichen, östlichen, sowie zentralen Quartieren
Aufgrund der infrastrukturellen Qualität und
aufgrund der Schaffung vieler
Arbeitsplätze in diesen Quartieren
(Q1-Q6 sowie Q14)



telegrüne und teleblaue Aspekte
Funktionelle Nutzung der Segmente
B (telegrün) sowie C (teleblau)

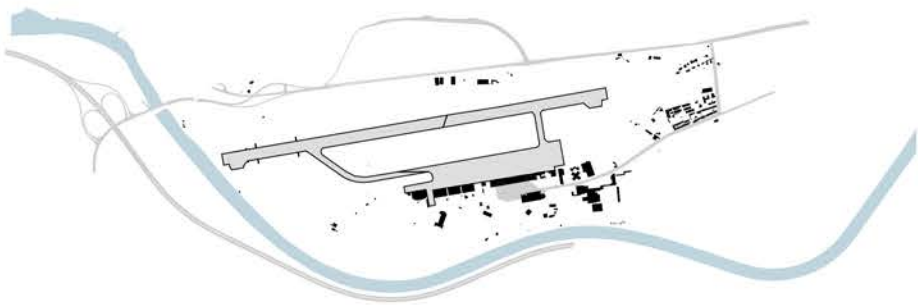


Grünraum und Innzugang in Zwischennutzung
Landwirtschaftliche Zwischennutzung
Attraktivierung des Lebensraumes Inn
(In Form des Segments A, der telegrünen Aspekte)

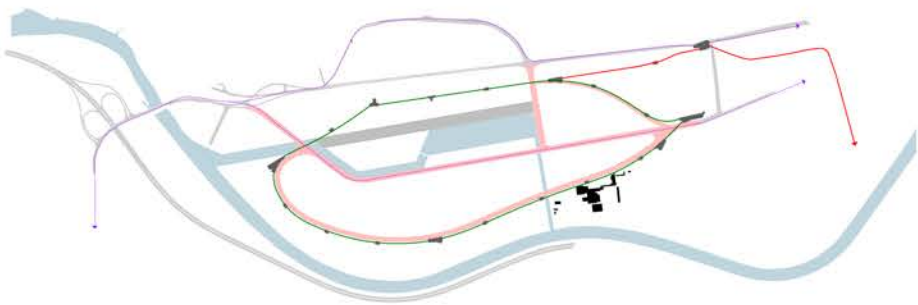


«
siehe Seite 132

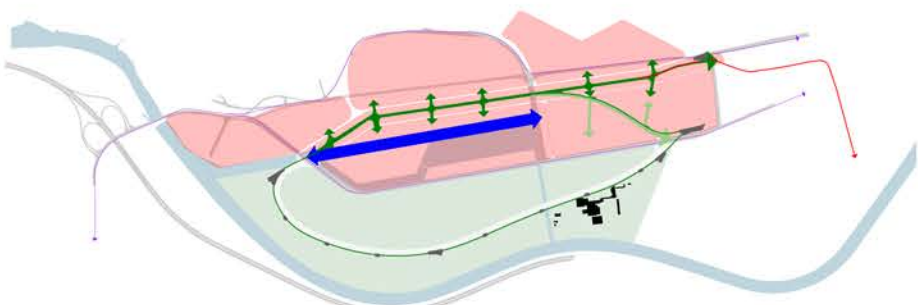
Etappe 1: 2016



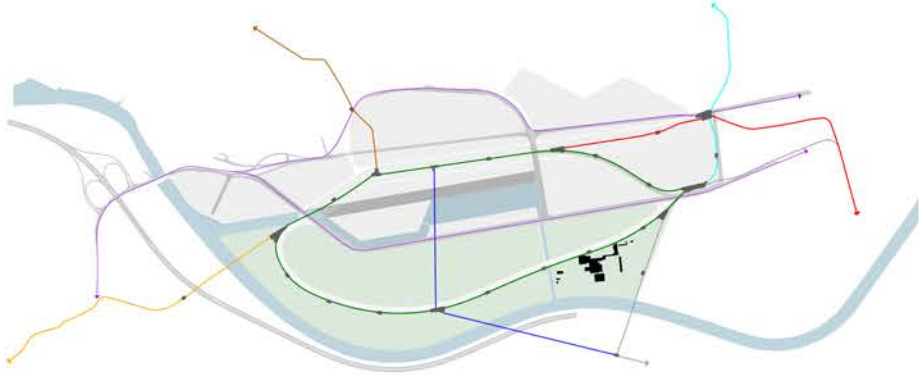
Etappe 2: 2016-2017



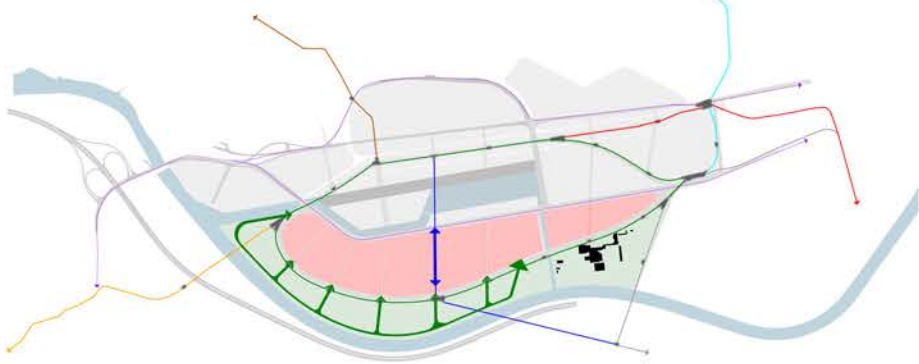
Etappe 3.1: 2016-2026



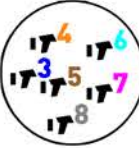
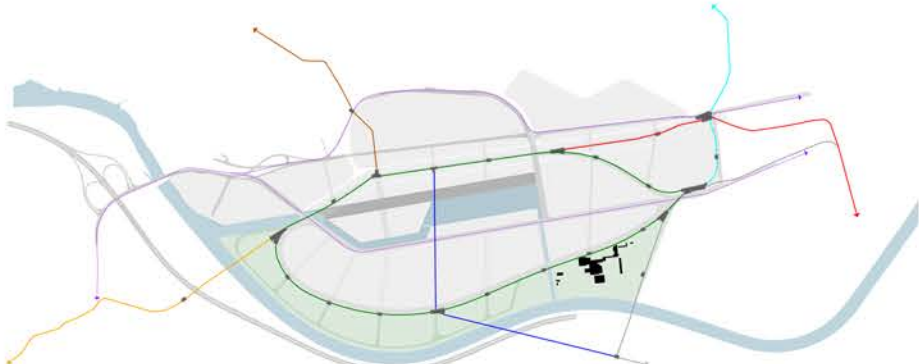
Etappe 3.2: 2020-2030



Etappe 4: 2030-2075



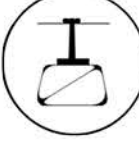
Etappe 5: bis 2075



Bau der restlichen Teleferic Linien
Fertigstellung der Linien IT3 - IT8



Inbetriebnahme des Brenner Basis Tunnel
Bozen - Innsbruck Hauptbahnhof - Flughafen München
fortlaufende Verbesserung!



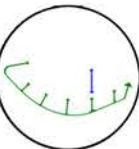
Inbetriebnahme der Teleferic Linien
Vollwertige Inbetriebnahme des Innsbruck
Teleferic-Netzes
Fertigstellung der Umstiegsknotenpunkte



Fertigstellung der nördlichen und
zentralen Quartiere
Vollwertige Fertigstellung und damit verbundene
Schaffung von Arbeitsstätten, Ausbildungsstätten,
sowie des gewerblich genutzten Quartiers.
(Q1-Q4, sowie Q14)



Fertigstellung der östlichen Quartiere
Vollwertige Fertigstellung, in den vor
 allem als Wohnraum genutzten
Quartieren (Q5 und Q6)



Fertigstellung der quartierübergreifenden
telegrünen und teleblauen Aspekte



Erweiterung der südlichen Quartiere
Baubeginn der Quartiere Q7 - Q13)



Fertigstellung der Quartiere bis 2075
Schaffung weiteren Wohn- und Lebensraumes



Fertigstellung des Projektes Innstadt 2075
Neuer Wohn- und Lebensraum für 45.000
Personen.

Abb.139 Phasenplan Umsetzung Innstadt 1:40000

Grünraum – Sonderentwicklungszone
Entwicklungssystematik

Der Grünraum und der damit verbundene Zugang zum Inn stellen eine Sonderentwicklungszone im Entwurf dar. Diese Zone wird sich im Laufe der Zeit verändern und entwickeln. So gibt es eine Zwischennutzung als Landwirtschaftsfläche und als Wald. (siehe Abb.139 sowie Abb.140)

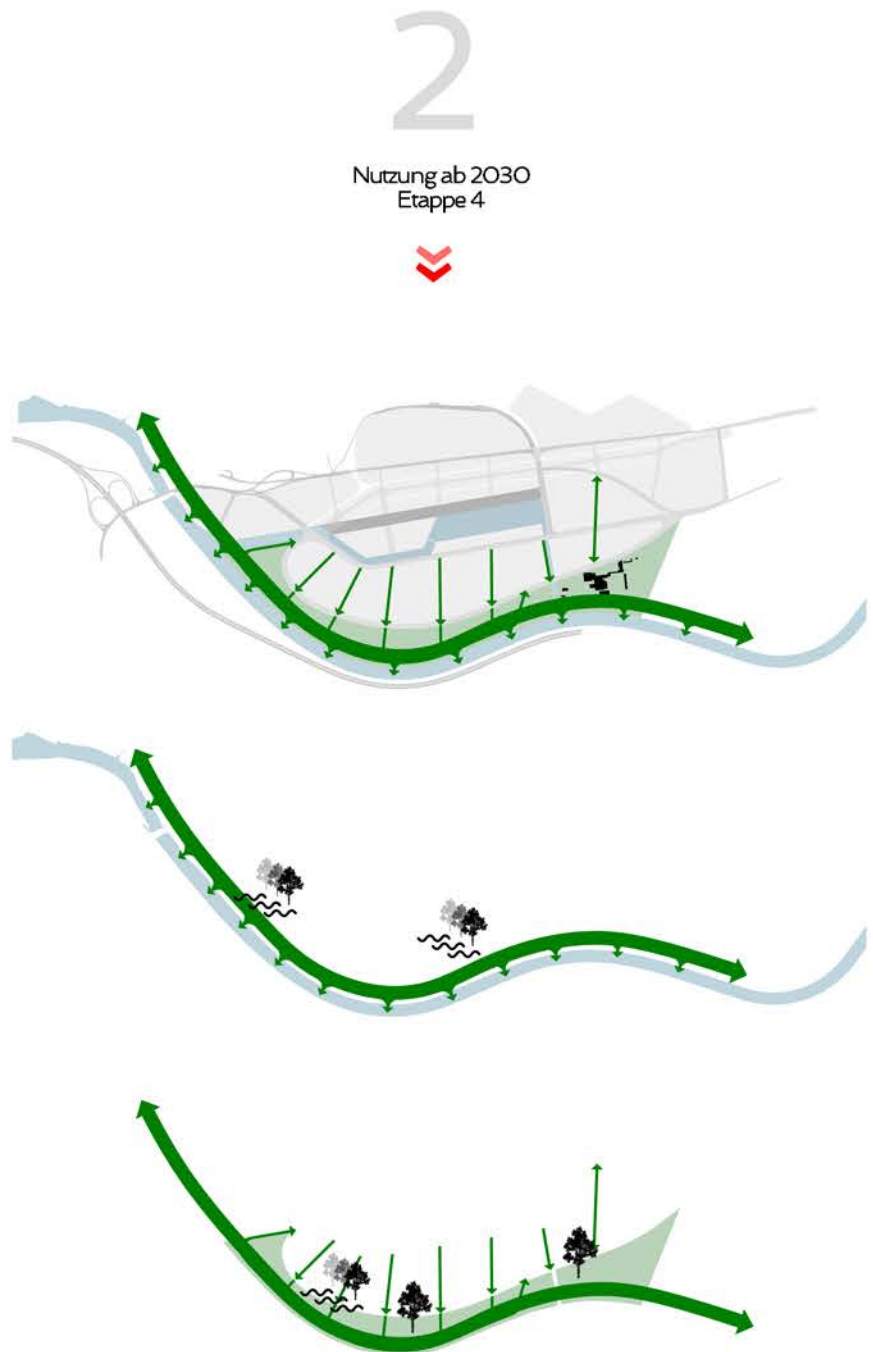
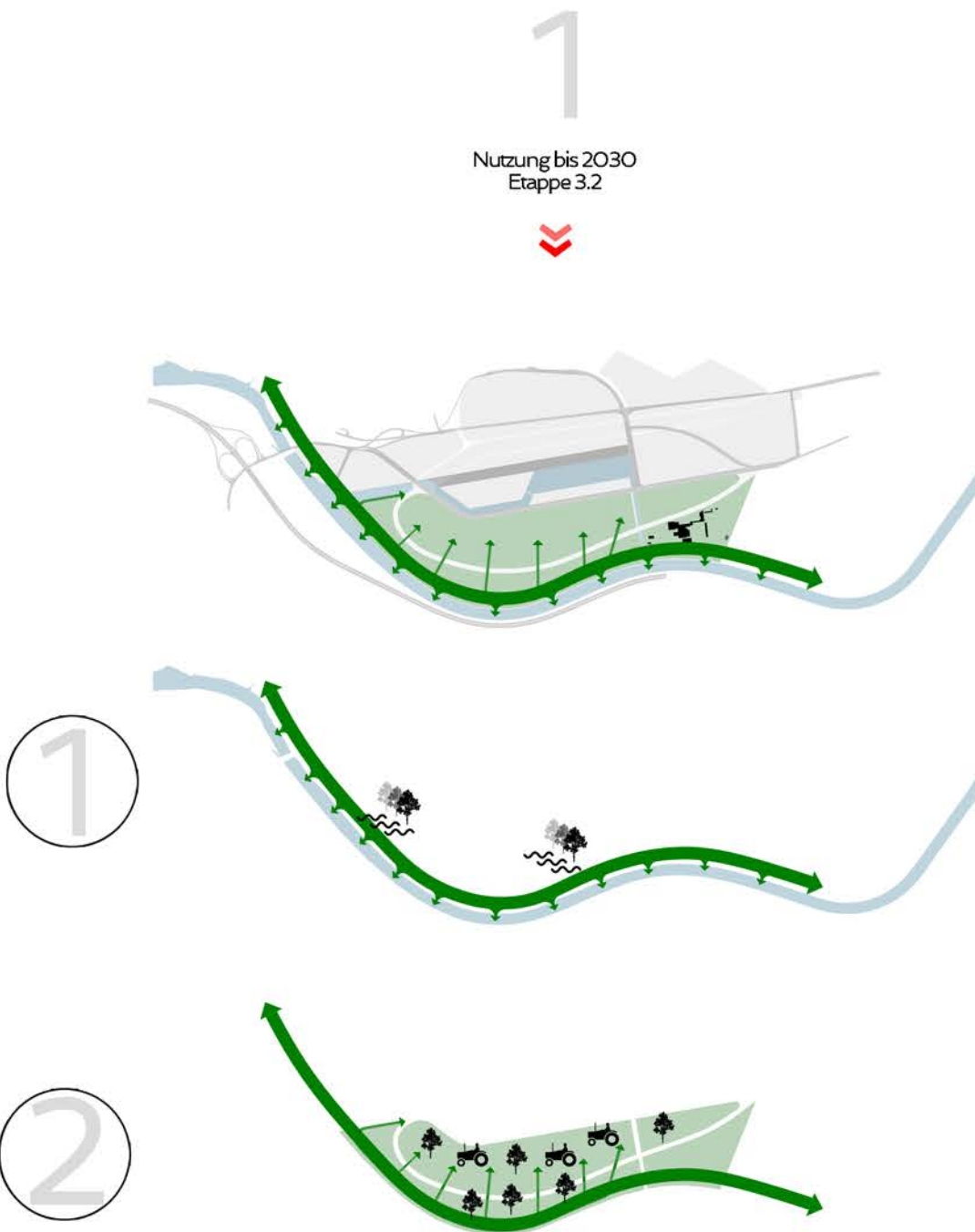
Der Zugang zum Inn soll jedoch sofort offen und attraktiv von Landschaftsplanern und Landschaftsarchitekten gestaltet werden (in Etappe 3.1 mit Beginn 2017).



Zugang Inn
attraktiver und offener Zugang



Grünraum
Nutzung als Wald und
Landwirtschaftsfläche



Zugang Inn
attraktiver und offener Zugang
Lebensqualität und
positiver Einfluss auf die
Entwicklung der Innstadt



Grünraum
Umnutzung als Grünraum
mit Waldelementen und
gestalteten Elementen
+ Bäume sind mit der
Zeit gewachsen

Abb.140 Phasenplan Umsetzung Grünraum 1:40000

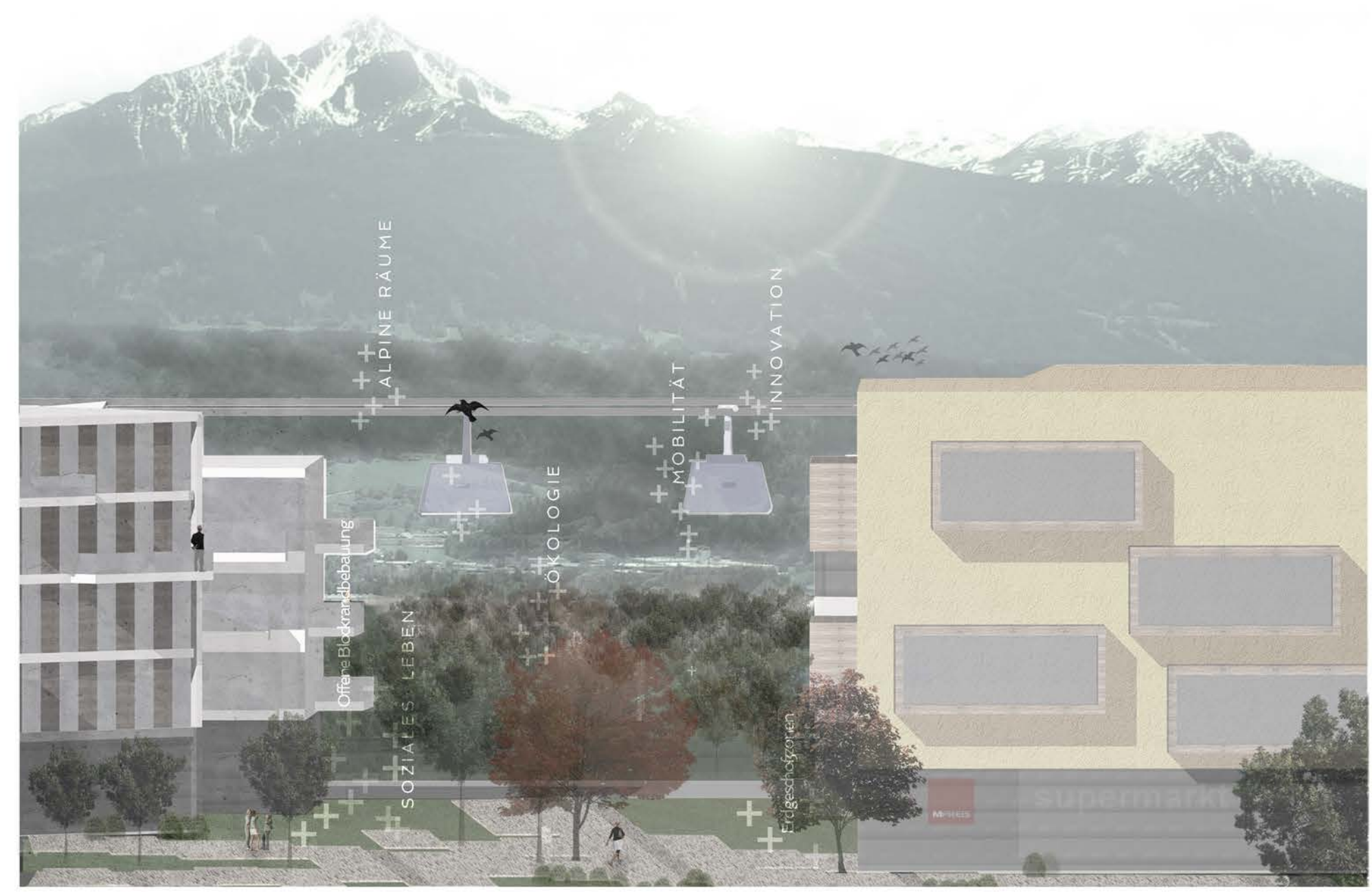


Abb.141 Wohnsituation Innstadt 2017/2018

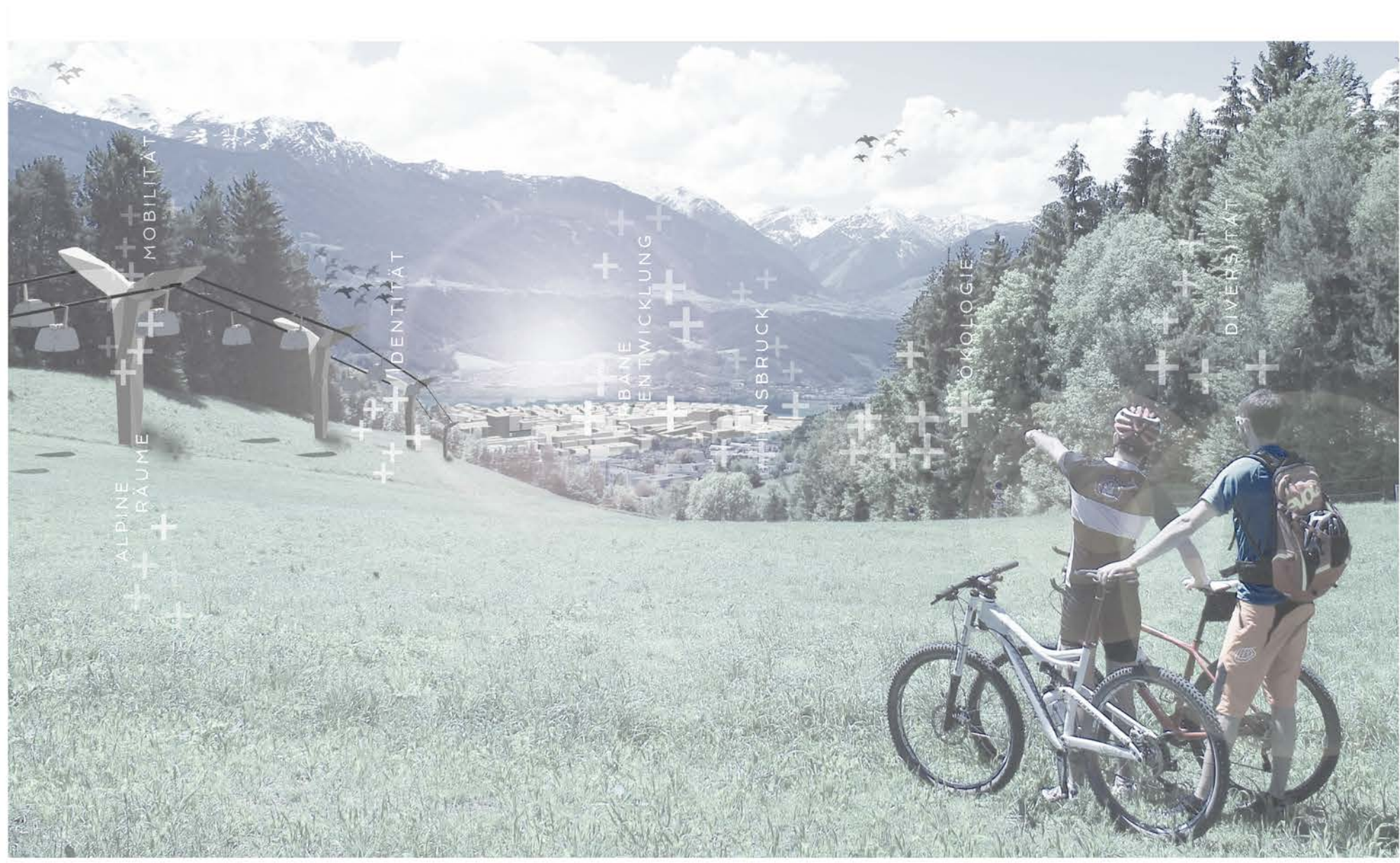


Abb.142 Urbane Entwicklung in alpinen Räumen am Beispiel von Innsbruck mit innovativem Verkehrskonzept am Flughafen-Areal

Reflexion und Zahlen zur Innstadt
Innstadt Innsbruck



Abb.143 Berechnung der Einwohnerzahl

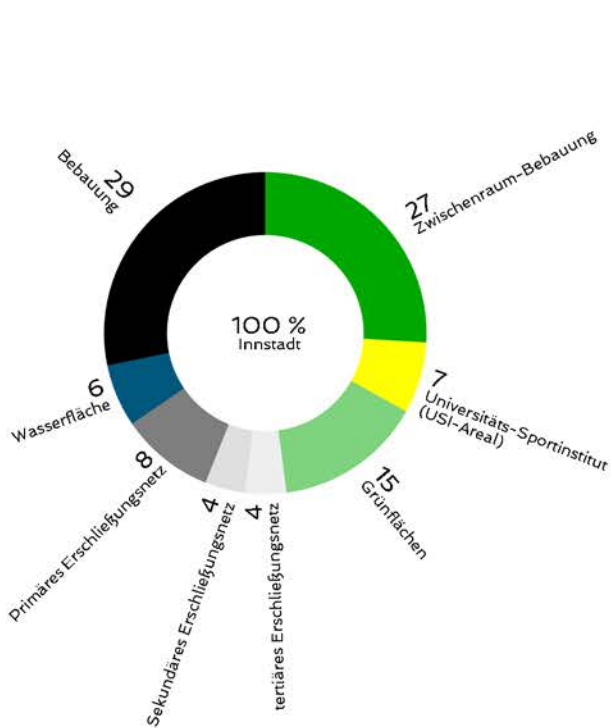


Abb.144 Flächenproportionen in Prozent

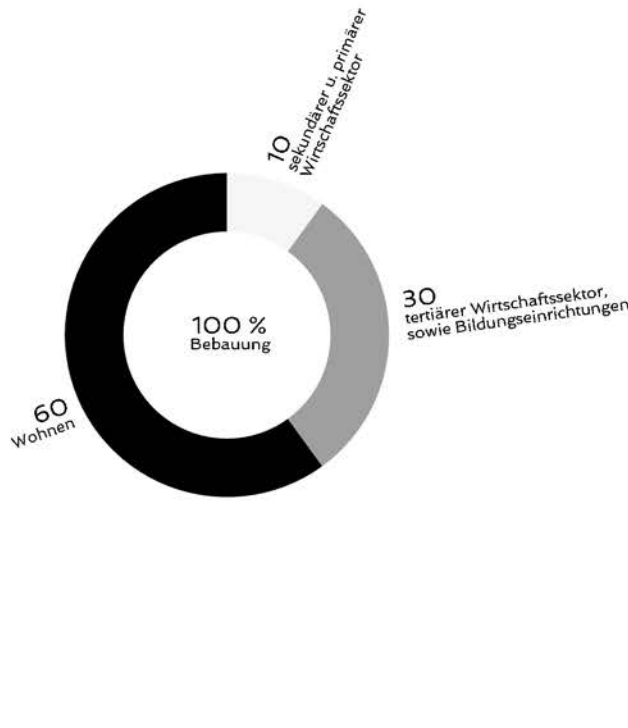


Abb.145 Nutzungsproportionen in Prozent



Abb.146 Flächenproportionen in Hektar



Abb.147 Vorher Flughafen Innsbruck



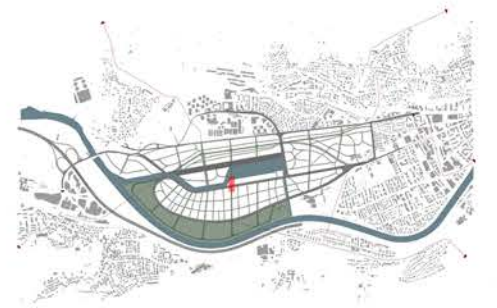
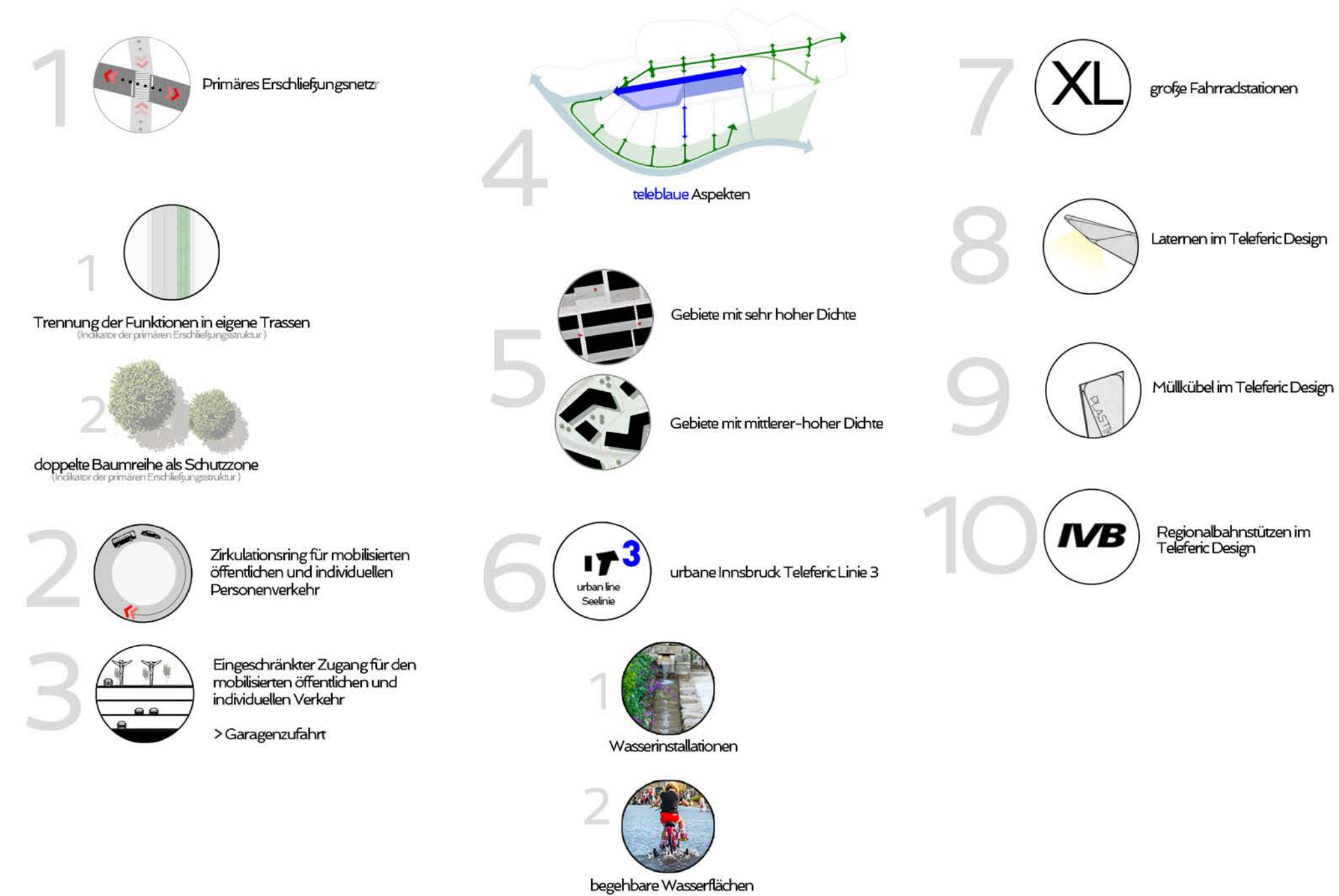
Abb.148 Nachher Innstadt Innsbruck

Abb.143- 146 | Eigendarstellung; Berechnungsgrundlage: Statistik Austria (2015) (Durchschnitts Wohnfläche für Tirol: 43m² pro Person)
Abb.147-148 | Eigendarstellung; Quelle: google.maps (04 2016)

4.3

Leitdetails
Leitdetail O1
Leitdetail O2
Leitdetail O3

Rahmenbedingungen - anhand des primären Erschließungsnetzes



Verortung

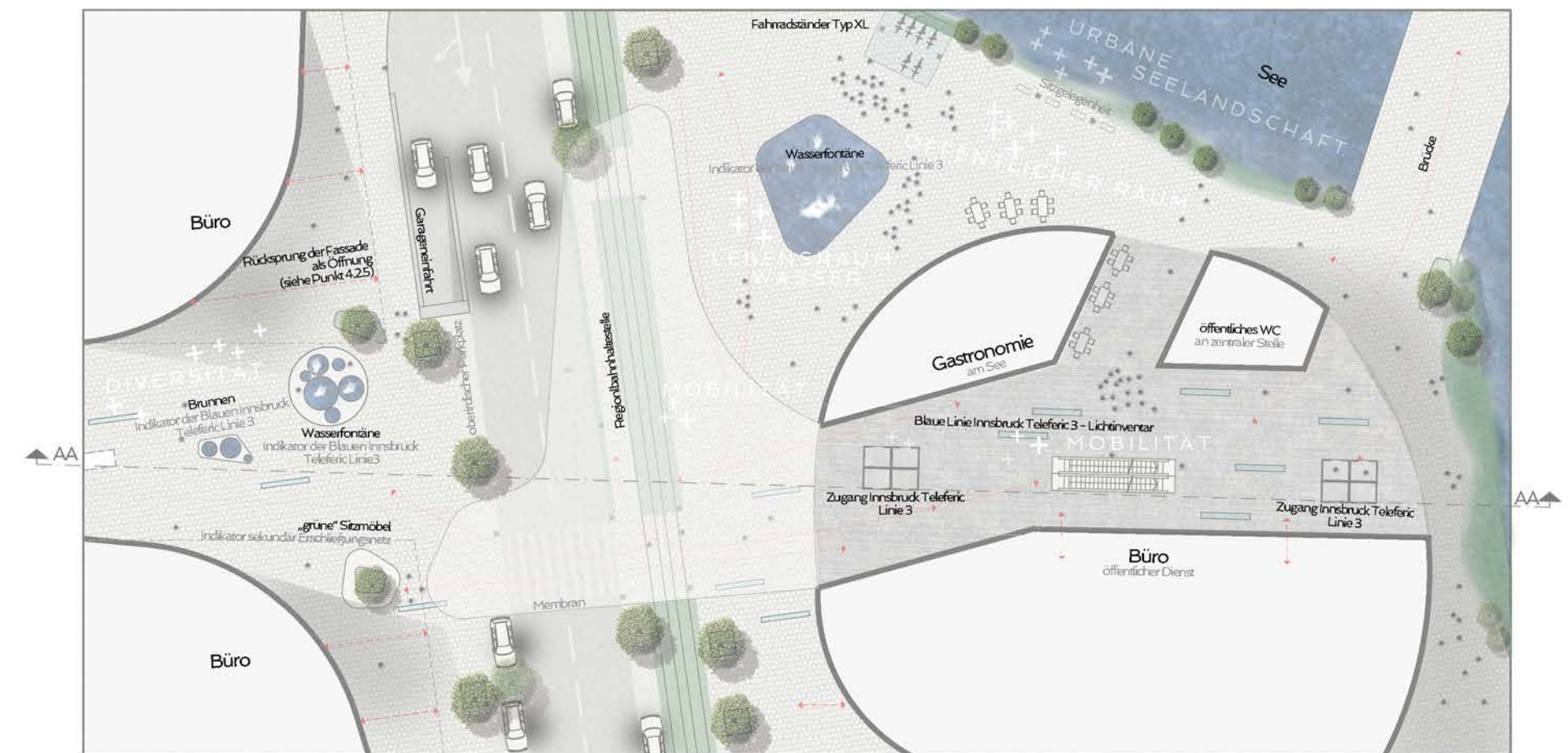


Abb.149 Prinzipgrundriss EG - Plan01 1:500

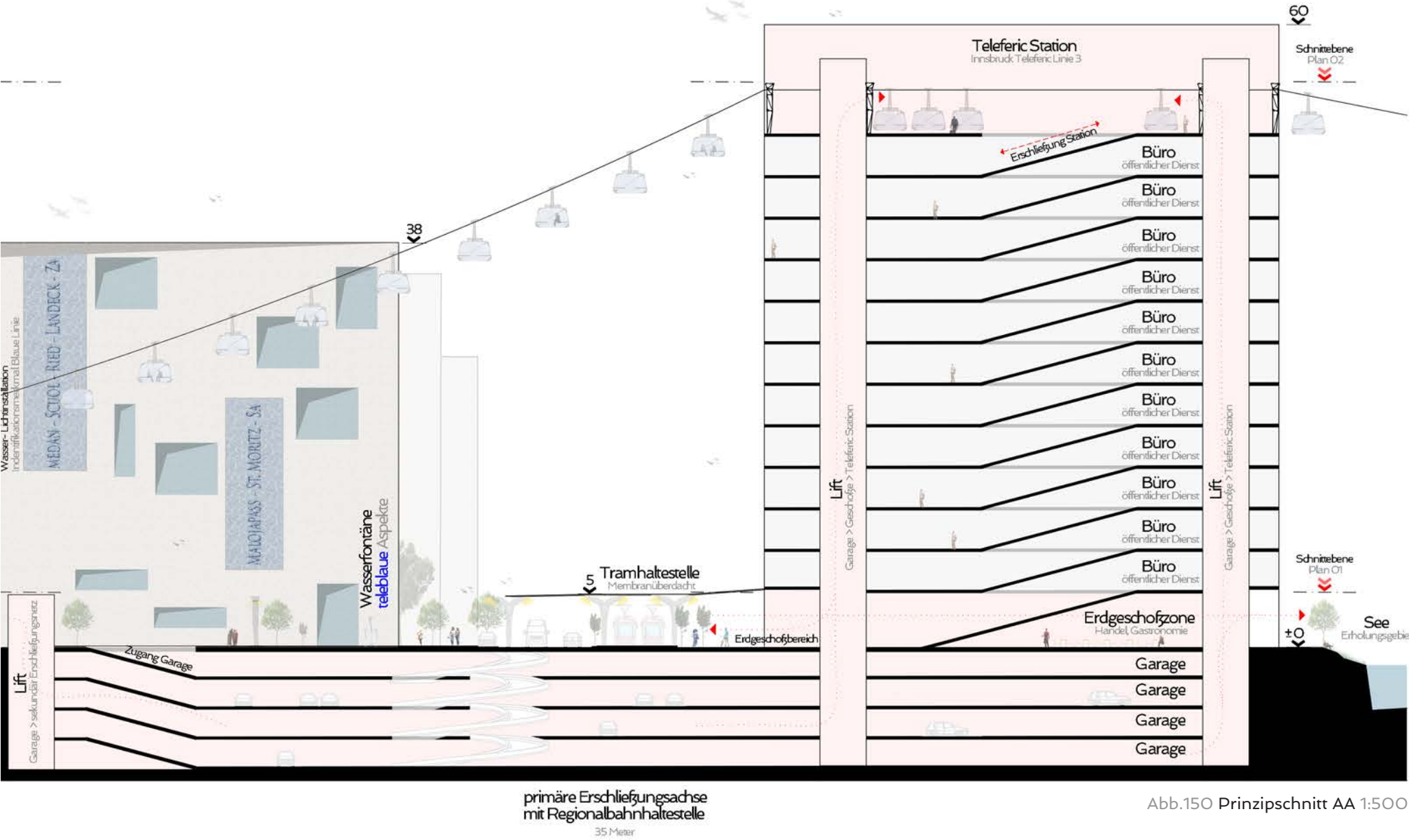


Abb.150 Prinzipschnitt AA 1:500

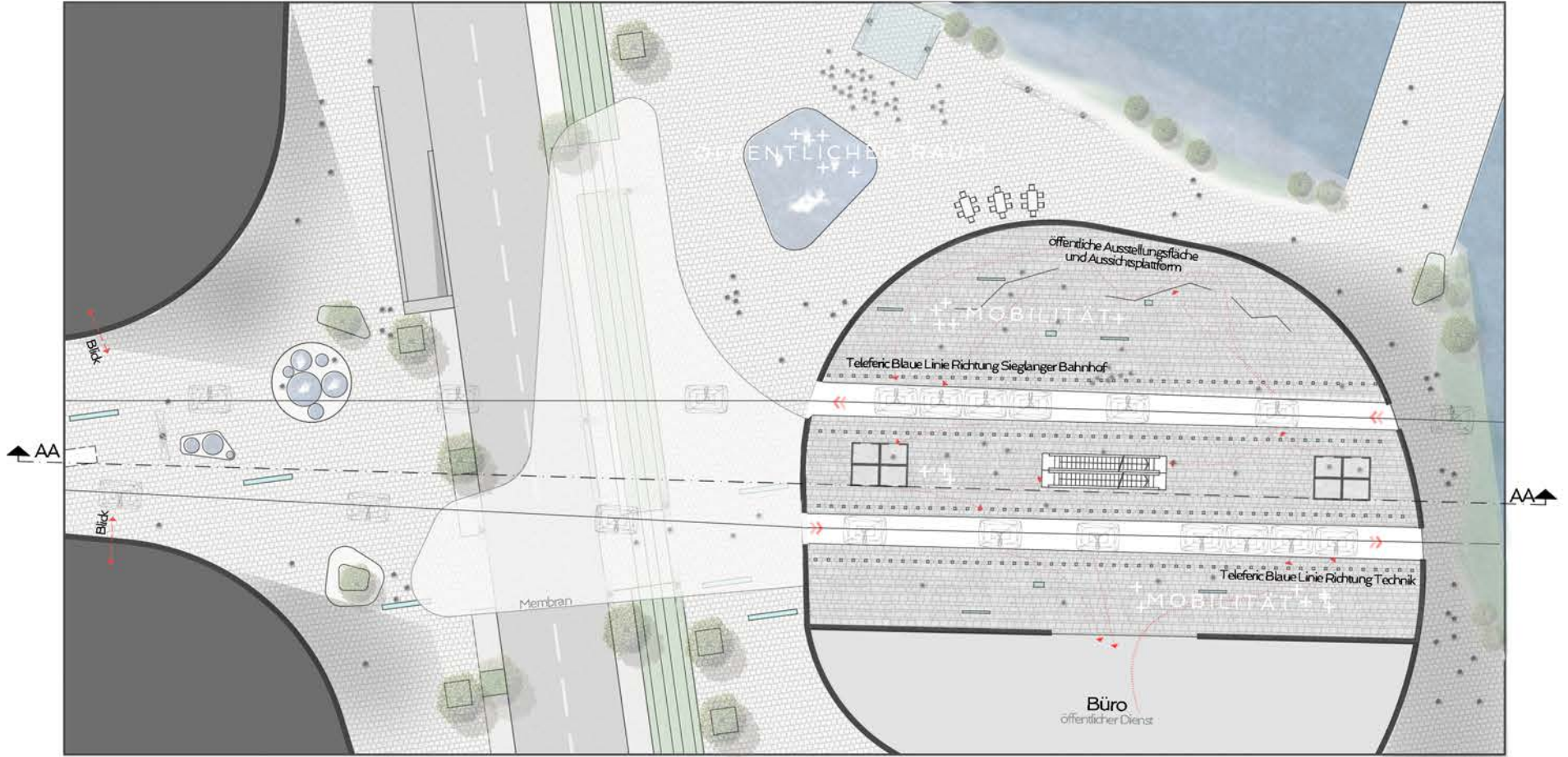
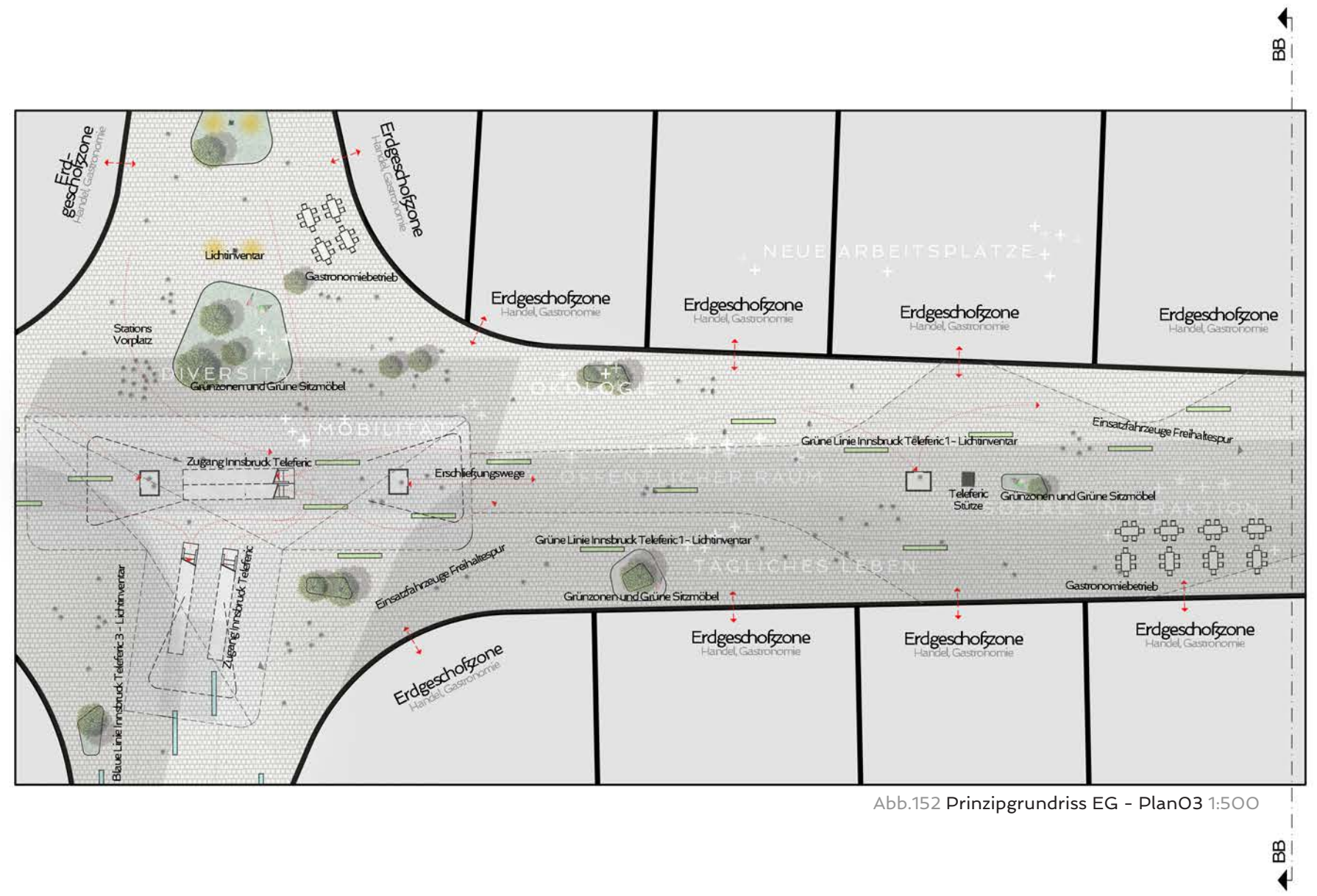
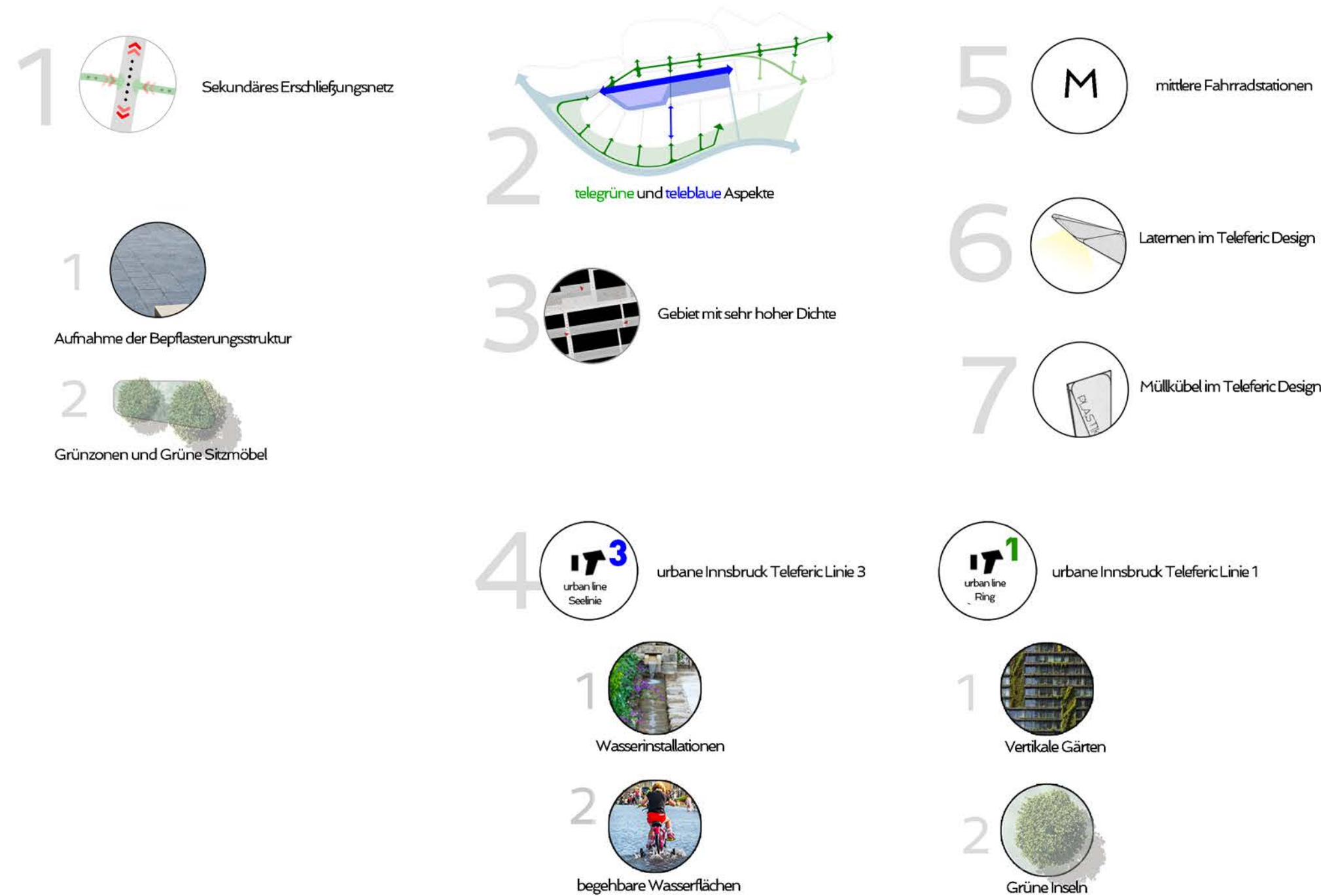
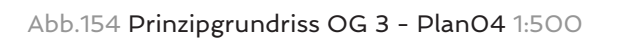
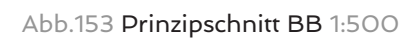


Abb.151 Prinzipgrundriss OG 13 - Plan O2 1:500

Rahmenbedingungen - anhand des sekundären Erschließungsnetzes
Wirken des gesamten Punktes 4.2



Leitdetail O2



Rahmenbedingungen - anhand des tertiären Erschließungsnetzes
Wirken des gesamten Punktes 4.2

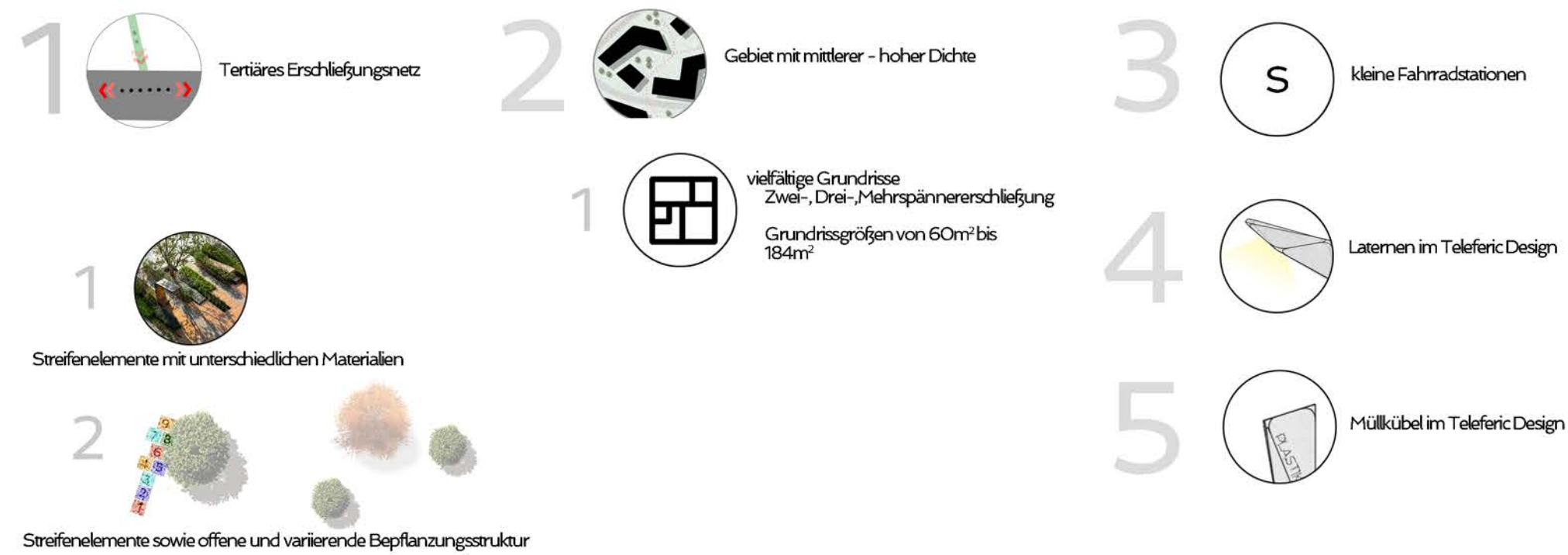
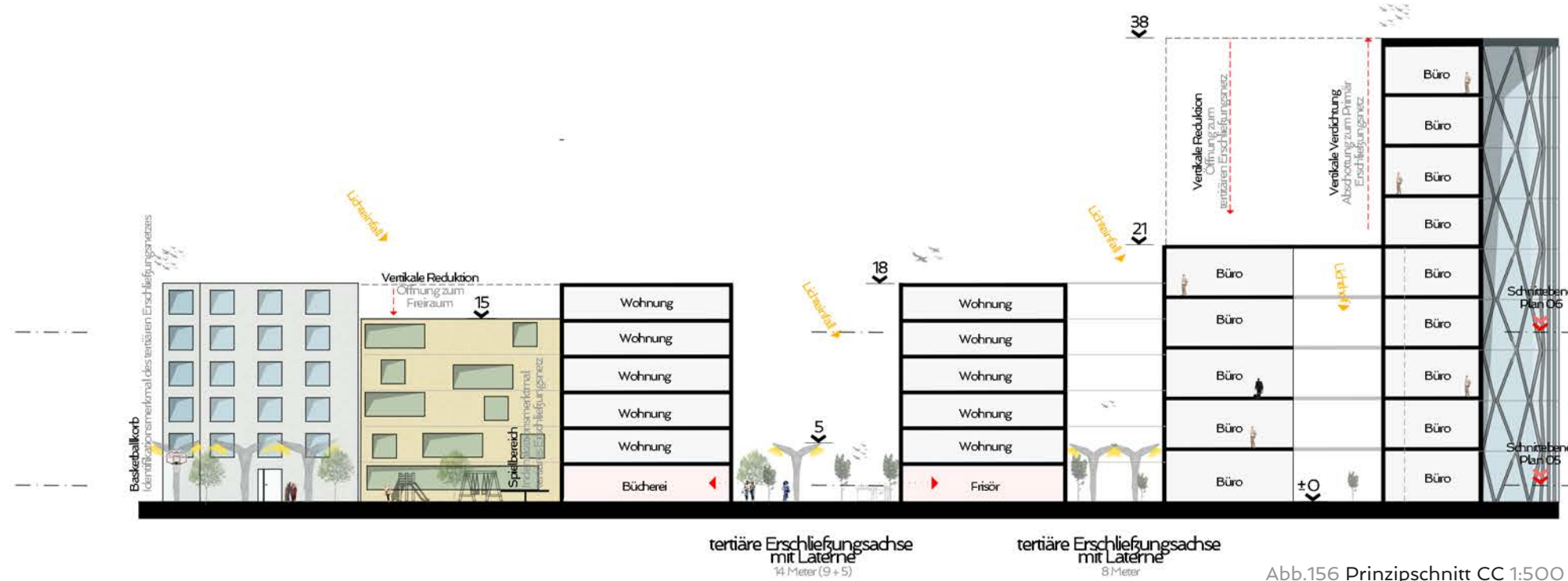


Abb.155 Prinzipgrundriss EG - Plan05 1:500





Conclusio

Persönliches Fazit

Im März 2016 erschien erschien die meines Erachtens in ihrer Art bis dato umfassendste (und auch einzige explizit auf die spezielle Thematik der Stadt Innsbruck eingehende) Publikation zur Stadtenwicklung und zum Städtebau in Innsbruck. (Arnold Klotz - Stadtentwicklung und Städtebau in Innsbruck 1938 - 2015)

Diese stellt auf 557 Seiten ausführlich die städtische Entwicklung Innsbrucks dar, geht allerdings lediglich auf 8 Seiten auf die alpine Lage Innsbrucks ein.

Der Forschungsbereich urbaner alpiner Räume im Gesamten betrachtet enthält allerdings eine Fülle an Literatur, allerdings kaum mit dem Schwerpunkt auf Innsbruck.

Weiters gilt ein persönlicher Kritikpunkt der Architektur-Faklutät von Innsbruck, an der ich 3 Jahre studieren durfte. Diese widmet sich ebenso wenig (mit Ausnahmen) der alpinen-urbanen Lage der Stadt Innsbruck. Besonders negativ nennenswert ist für mich der einseitige Forschungsschwerpunkt (der gesamten Fakultät) auf dem reinen(!) Formfindungsprozess in manchen Entwurfsarbeiten der Fakultät.

Sozialen, technischen und räumlichen Qualitäten wird eine zu geringe Aufmerksamkeit geschenkt. Leider werden ebenso zu wenige Potenziale genutzt und interdisziplinäre Untersuchungen (beispielsweise mit der Geographie, auch auf dieser Faklutät durfte ich studieren) in Bezug auf Urbanität und Alpineraum unternommen. Hierbei stellt sich die Frage für mich: „Wo, wenn nicht in Innsbruck, könnte man dieses Potenzial nützen?!"

In meiner Arbeit legte ich somit einen Großteil des Schwerpunktes auf die inhaltlichen Überlegungen den Flughafen Innsbruck zu entfernen und darauf, welche umfassenden Konsequenzen dies haben könnte und würde! Ebenso wichtig war mir die Schaffung einer Verbindung zwischen den beiden Lebensräumen (Urban und Alpin), was mit dem Entwurf des Innsbruck Teleferic erfolgte! Somit investierte ich einen großen Teil des Arbeitsaufwandes imn einen komplexen analytischen und inhaltlichen Denkprozess.

Als Konsequenz dieser Schwerpunkte erfolgte ein städtebaulicher Entwurf in einem sehr großen Maßstab. Hierbei stellte sich für mich das Areal mit seinen 210 ha (Flughafen Innsbruck) sowie 223 ha Innstadt Innsbruck als große Herausforderung dar. Da dieses selbstgestellte Thema dem Fachbereich der Raumplanung, der Regionalplanung, sowie der Stadtplanung (Planungsebenen nach Netsch 2015) zuordenbar ist, betrat ich als Architekturstudent hierbei teilweise neues Terrain, mit dem ich anfänglich Schwierigkeiten hatte.

Jedenfalls sehe ich für mich persönlich einen Mehrwert in dieser Arbeit, ich durfte neue Planungsprozesse erlernen und möchte mich auch zukünftig in Richtung Raumplanung, Raumordnung und Städtebau orientieren und weiterentwickeln.

Hierbei möchte ich speziell meinem Betreuer Norbert danken, welcher mich auf die Planungsprozesse hinwies und mir dieses Thema näher brachte. Danke.

Abkürzungsverzeichnis:

Abb. Abbildun
f. folgende Seite x
ff. Folgeseiten ab Seite x

Abbildungsverzeichnis:

Die Abbildungen sind auf der jeweiligen Seite mit Fußnoten markiert.
Zur Unterstützung der Darstellungen verwendete ich unter folgenden Quellen:

Piktogramme:
thenounproject.com (2016)

Architekturvisualisierung, Staffagefiguren:
vyonyx.com (2016), pinterest.com (2016)

Schwarzplan:
Studio 2 - Insitut ür Gestaltung - Architektur-Fakultät
Univeristät Innsbruck

Die mit Eigendarstellung betitelten Abbildungen wurden alle von mir, Roman Schögggl, erstellt.

Literaturverzeichnis:

Stadtentwicklung und Städtebau in Innsbruck 1938 - 2015
Strategien - Konzepte - Gestaltung

Arnold Klotz
Studia Universitätsverlag 2016

Stadtmorphologie
Annäherung, Umsetzung, Aussichten

Erich Raith
SpringerWienNewYork 2000

Die Zukunft der europäischen Stadt

Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel
Olver Frey, Florian Koch (Hrsg.)
VS Verlag für sozailwissenschaften 2011

Land- Stadt Entwicklung in den Alpen
Dorf oder Metropolis?

Alex Brosdorf
Institut für Geographie Universität Innsbruck 2007

Tyrol City
New urbanity in the Alps

YEAN
Wolfgang Andexlinger ua.
Folio Verlag Wien. Bozen 2005

Alpenstädte - zwischen Metropolisation und neuer Eigenstädnigkeit

Perlik, M.
Geographica Bernensia 2001

Handbuch und Entwurfshilfen Stadtplanung

Stefan Netsch
DOM Berlin 2015

Hochhausstudie 2002

Hsgb. Stadt Innsbruck - Stadtplanung, ehem. Ar- chitekturforum Tirol - heutiges AUT

Anton Pustet Verlag, Salzburg 2002

Metropolen des Weltmarkts

Saskia Sassen
Campus Verlag Frankfurt/New York 1997

Die Stadt und ihr Grundriss

Carsten Jonas
Wasmuth Verlag Tübingen/Berlin 2009

Onlineverzeichnis:

Flughafen Innsbruck
innsbruck-airport.com (2016)

Stadt Innsbruck
innsbruck.gv.at (2016)

Statistik Austria
statistik.at (2016)

Land Tirol
tirol.gv.at (2016)

Architektur und Tirol
aut.cc (2016)

Seestadt Aspern
wien3420.at (2016)

Magistratsabteilung 18
stadtentwicklung.wien.at (2016)

Österreichische Bundesbahnen
oebb.at (2016)

Innsbrucker Verkehrsbetriebe
ivb.at (2016)

Zaha Hadid Architects
zaha-hadid.com (2016)

Rolf und Matthias Sauren
foto-sauren.at (2016)

Danke – grazie – gracias – gràcies – grazzi –
thank you – vagelts Gott!

An alle, die mir bei der Erstellung dieser Arbeit
geholffen haben, im Besonderen an meinen Be-
treuer Norbert, Dr. Norbert Trolf (TU Wien), sowie
Dr. Andreas Hofer (TU Wien), DI HR Klaus Juen
(Land Tirol), Dr. Volker Milkautz (I-unit Architek-
ten), Dr. Hubert Salden (Universität Innsbruck),
Dr. Brigitte Oesterle sowie meinen Freunden
Martin Höck, Stefan Steidl, Matthias Sauren, Rolf
Sauren, Stefan Zaderer, Andreas Steinlechner
sowie Andrea Lloret Sánchez.

Im Weiteren einen Dank an meine Freunde des
Stammtisches (Siard, Max, Johannes, Mag-
go, Matze, Riedi, Flo,...), den Godners und allen
Kommilitonen in Innsbruck, Rom, Barcelona und
Wien.

Mein ganz besonderer und größter Dank ergilt an
meine Eltern,

meinen Papa Werner
sowie an meine Mama Gertraud.

DANKE!



Roman Manuel Schöggel
romanmanuel.com

*1990 in Innsbruck; Matura Reithmann-gymnasium Innsbruck; Zivildienst Verein für Obdachlose; Mitarbeiter Obdachlosen-Notschlafstelle Innsbruck; Besatzungsmitglied Costa Concordia und Costa Luminosa; Bachelorstudium Architektur Innsbruck und Rom; Architektur-Praktikum AP Malta; Masterstudium Barcelona und Wien; Mitarbeit I-Unit architecture unlimited Innsbruck...

...seguirem...>

