

*Studie für das nationale IWB/EFRE-Projekt*

## **„Mobilitätskonzept“**

*für die Leader Region KUUSK –*

*Kufstein und Umgebung, Untere Schranne - Kaiserwinkl*



## **Endbericht**

Wien, Februar 2022

Mit Unterstützung von Land und Europäischer Union



Erstellt im Auftrag von:

**Regionalmanagement KUUSK**

**con·sens**  
mobilitätsdesign

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Kaiserstraße 37/15  
A-1070 Wien  
T: +43 1 9081181

E: [studio@cvp.at](mailto:studio@cvp.at)  
W: [www.cvp.at](http://www.cvp.at)

**komobile**

komobile GmbH  
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17  
A-1070 Wien  
T: +43 1 8900681-0

E: [wien@komobile.at](mailto:wien@komobile.at)  
W: [www.komobile.at](http://www.komobile.at)

**Titel: „Mobilitätskonzept“ für die Leader Region KUUSK –  
Kufstein und Umgebung, Untere Schranne - Kaiserwinkl**

**Erstellt im Auftrag von: Regionalmanagement KUUSK**  
Kufstein und Umgebung, Untere Schranne – Kaiserwinkl  
Prof. Sinwel-Weg 2  
6330 Kufstein, Österreich  
tschenet@rm-kuusk.at

**Mit Unterstützung von Land und Europäischer Union**



**Bearbeitung:**

komobile:

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Olivia Kantner (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Julian Kammerlander

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Margarethe Staudner

con.sens:

Dipl.-Ing. Michael Szeiler, MAS

Dipl.-Ing. Laurentius Terzic

Titelbild: Olivia Kantner

**con·sens**  
mobilitätsdesign

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Kaiserstraße 37/15

A-1070 Wien

T: +43 1 9081181

E: studio@cvp.at

W: www.cvp.at

**komobile**

komobile GmbH

Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17

A-1070 Wien

T: +43 1 8900681-0

E: wien@komobile.at

W: www.komobile.at

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Rahmenbedingungen und Ausgangslage	1
1.2.1	Räumliche Analyse des Untersuchungsgebietes	3
1.2.2	Einordnung in bestehende Konzepte, Erhebungen und Planungen	6
<b>2</b>	<b>Planungsprozess</b>	<b>7</b>
2.1	Projekthalte	7
2.2	Projektorganisation	8
2.3	Projektablauf	9
2.4	Analyse und Beteiligung	10
2.4.1	Besichtigung vor Ort	10
2.4.2	Informationen der Gemeindevertretungen	11
2.4.3	Workshops der Projektgruppe	11
2.4.4	Bürger:innen-Workshops „regional mobil“	11
2.4.5	Stakeholder:innen-Interviews zur Mobilitätsvision	12
2.4.6	Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2021	13
2.4.7	Bestehende Projekte und Konzepte	13
2.4.8	Recherche Zukunftstrends	13
<b>3</b>	<b>Mobilitätsvision</b>	<b>14</b>
3.1	Zukunftstrends	14
3.2	Idealbild der Region in 20 Jahren	16
3.3	Idealbild der Mobilität in 20 Jahren	17
<b>4</b>	<b>Handlungsfelder und Mobilitätsziele</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Leitideen</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkatalog</b>	<b>34</b>
6.1	Aufbau des Maßnahmenkataloges	34
6.1.1	Handlungsfeld / Thema	34
6.1.2	Bestand / Herausforderung	34
6.1.3	Räumliche Ebene	34
6.1.4	Entscheidungshilfen: Priorität, Kosten & Zeitraum	35

---

6.1.5	Anmerkungen	35
6.2	Örtliches Fußverkehrskonzept	35
6.3	Zusatzinformationen	36
6.3.1	Verkehrsmodi	36
6.3.2	Planliche Darstellung	36
6.3.3	Richtlinien als Planungsgrundlage	37
6.4	Fördermöglichkeiten	38
6.4.1	Förderungen im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogrammes 2022-2030	38
6.4.2	klimaaktiv mobil - Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden	39
6.4.1	klimaaktiv mobil - Mobilitätsmanagement für Tourismus und Freizeit	40
6.5	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	41
6.5.1	In der Theorie	41
6.5.2	In der Praxis	42
<b>7</b>	<b>Anhang</b>	<b>43</b>
7.1	Output für die Gemeinden	43
7.1.1	Karten mit Maßnahmen auf Gemeindeebene bzw. regionsübergreifend	43
7.1.2	Listen mit Maßnahmen auf Gemeindeebene bzw. regionsübergreifend	43
7.2	Inputs aus den Workshops	43
7.3	Auflistung der im Konzept berücksichtigten Vorplanungen	43

## Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
FG	Fußgänger:in
JDTV	Jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr
KUUSK	Kufstein und Umgebung, Untere Schranne - Kaiserwinkl
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV / ÖV	Öffentlicher Personennahverkehr / Öffentlicher Verkehr
RM	Regionalmanagement
RV	Radverkehr
RVA	Radverkehrsanlage
	EB – Ebbs
	EL – Erl
	KO – Kössen
	KU – Kufstein
	LK – Langkampfen
Gemeinde- kürzel	ND – Niederdorf
	NB – Niederndorferberg
	RE – Rettenschöss
	SH – Schwoich
	ST – Schwendt
	TH – Thiersee
	WA - Walchsee

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Lage KUUSK-Region.....	2
Abbildung 2: Projektgemeinden und Verkehrsnetz innerhalb der KUUSK-Region.....	3
Abbildung 3: Pendlersaldo nach Gemeinden.....	4
Abbildung 4: Projektorganisation.....	8
Abbildung 5: Projektablauf.....	9
Abbildung 6: Überblick Analyse und Beteiligung.....	10
Abbildung 7: Fotos von den Workshops.....	12
Abbildung 8: Begegnungszone Prutz – Bild: FXA – ursula faix architecture.....	21
Abbildung 9: Bushaltestelle in Krumbach – Bild: Bregenzerwald Tourismus.....	22
Abbildung 10: Begegnungszone im Ortszentrum von Hard am Bodensee.....	24
Abbildung 11: Radnetz in Vorarlberg mit einheitlicher Beschilderung – Bild: Land Vorarlberg.....	25
Abbildung 12: Teilstück „Rheinische Bahn“ des RS1 in Essen – Bild: RVR/Schulte.....	26
Abbildung 13: Unterführung in Zutphen – Bild: Jannes Linders.....	27
Abbildung 14: W3-Shuttle – Bild: Tourismusverband Werfenweng.....	28
Abbildung 15: Traunseetram in Gmunden – Bild: Stern & Hafferl Verkehr.....	30

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Skalen für die tabellarische Darstellung: Priorität, Kosten & Zeitraum.....	35
Tabelle 2: Handlungsfelder und zugehörige, primär betroffene Verkehrsmodi.....	36

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Eine klimaschonende Mobilität und ein lebenswertes Umfeld sind zentrale Anliegen der Leader-Region KUUSK. Um dies zu erreichen, sollen für die zwölf Mitgliedsgemeinden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) und zur Verringerung der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs gesetzt werden.

Zur Erreichung von Klimazielen, aber auch zur Erhöhung der Lebensqualität in der Region sollen die Alltags- und Freizeitwege vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Für den Kfz-Verkehr und auch den öffentlichen Verkehr gibt es bereits zahlreiche Untersuchungen, Studien und Vorhaben. Bislang fehlt jedoch ein übergeordnetes Konzept für den Fuß- und Radverkehr. Mit dem vorliegenden, umfassenden Mobilitätskonzept werden für die Region gemeindeübergreifend Maßnahmenvorschläge vorgelegt. Die auf einen langfristigen Zeithorizont ausgelegte Strategie soll den zwölf Gemeinden der KUUSK eine Leitschnur bieten, um zukünftige Entwicklungen zu steuern und frühzeitig die passende, nachhaltige Infrastruktur errichten zu können.

Nach dem Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 ist „Mobilität und Infrastruktur“ einer der zentralen Schwerpunkte für die Transformation zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft. Es sollen Anreize geschaffen werden, um Alltags- und Freizeitwege möglichst emissionsarm zurückzulegen. Ein Grundsatz dabei sind die vier „Vs“: Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verbessern – Verkehr teilen.

Aktive Mobilitätsformen und der öffentliche Verkehr wie Bus und Bahn bilden das Rückgrat eines zukunftsfähigen Verkehrssystems. Radfahren und zu Fuß gehen sind nicht nur kostengünstige und umweltverträgliche Verkehrsmodi, sondern auch sozial gerechte, gesunde und kommunikative Mobilitätsformen.

Aufgrund des Anspruches an einen beständigen Wandel in der Mobilität, sollen kurz-, mittel- und langfristige Projekte und Initiativen auf den Weg gebracht werden. Diese Projekte sollen sich an den folgenden Zielsetzungen orientieren:

- ▶ Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) an allen Wegen
- ▶ Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen Wegen
- ▶ Erhöhung des Fußgänger:innenanteils an allen Wegen
- ▶ Senkung der Anzahl der Kfz-Fahrten, Fahrende und Mitfahrende (MIV)

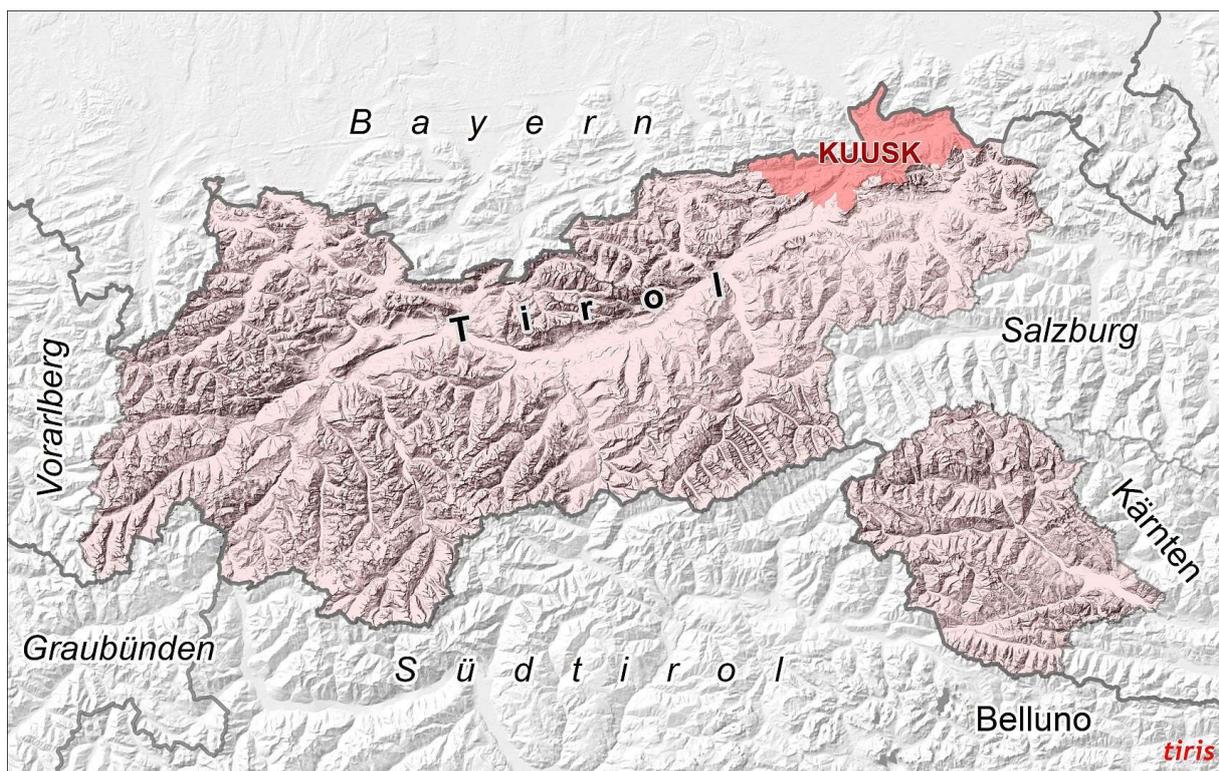
## 1.2 Rahmenbedingungen und Ausgangslage

Das Projektgebiet umfasst die Gemeinden der KUUSK-Region. Die Betrachtung der Bestandsanalyse und Maßnahmenentwicklung geht darüber hinaus und bindet angrenzende Gemeinden und Regionen, auch über Österreich hinaus, mit ein.

## Die Region KUUSK im Überblick

Die LEADER-Region KUUSK – Kufstein und Umgebung - Untere Schranne - Kaiserwinkl befindet sich an der nördlichen Pforte Tirols an der Grenze zu Bayern in Deutschland. 2015 hatten insgesamt 47.028 Personen ihren Wohnsitz in der Region. Sie erstreckt sich über 435 km<sup>2</sup>. Ungefähr 12 % des Gebiets sind Dauersiedlungsraum. Eine etwa gleich große Fläche steht unter Naturschutz. Darunter befinden sich das Naturschutzgebiet Kaisergebirge, die Kufsteiner und Langkampfener Innauen und die Schwemm in Walchsee. Unmittelbar angrenzend erheben sich die schroffen Bergketten des Wilden und Zahmen Kaisers mit ihrem naturgeschützten Wald und ihren Felsfluren über das Kaisertal. Vom Inntal bis zum Mittelgebirge an den Flanken der Brandenberger Alpen und des Kaisergebirges im Osten wird Grünland- und Waldwirtschaft betrieben. Das Inntal sieht sich einer starken Konkurrenz um die Nutzung von Grund und Boden ausgesetzt. Hier schlägt der Puls der gewerblichen und industriellen Produktion und des Handels. Entlang des Inns zwischen Langkampfen und Kufstein befinden sich namhafte Produktionsfirmen wie Viking, Sandoz und Riedelglas sowie wichtige Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen der Region.<sup>1</sup>

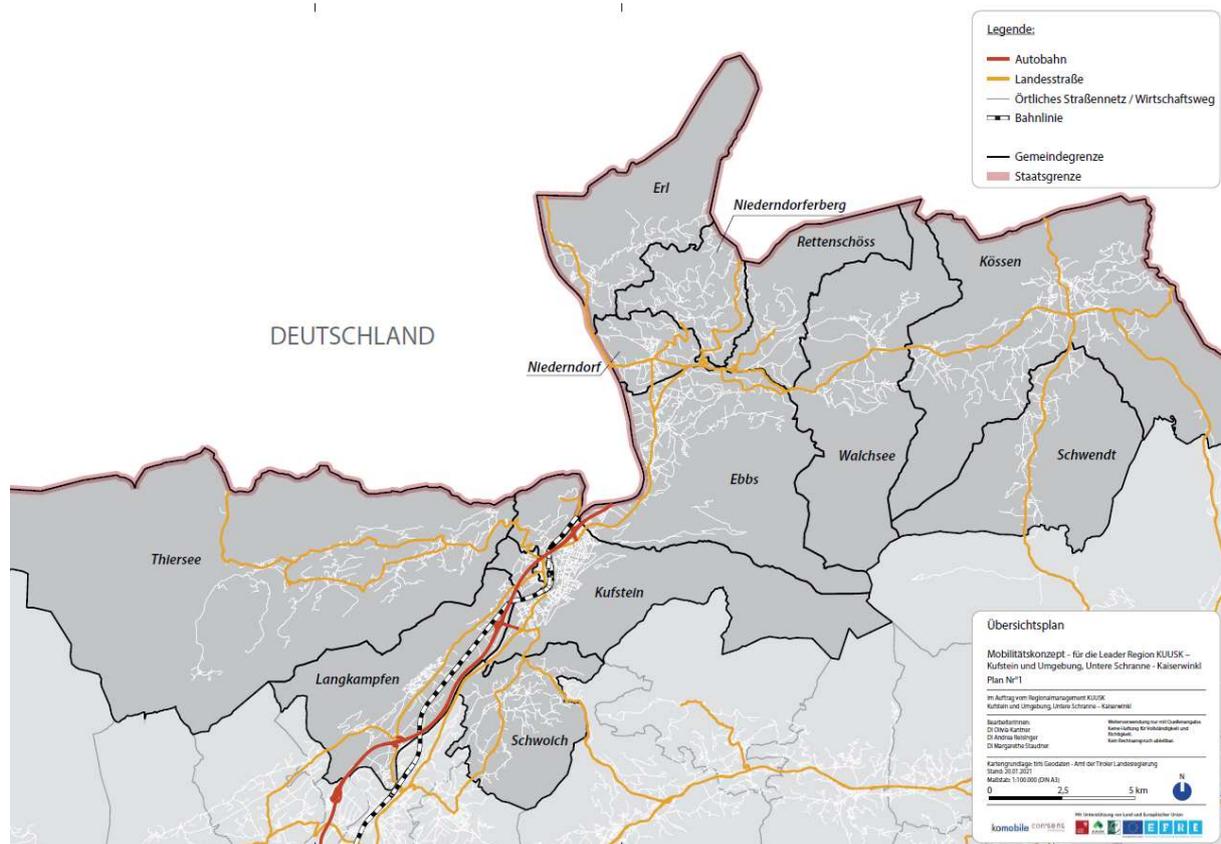
Abbildung 1: Übersicht Lage KUUSK-Region



Quelle: Land Tirol, TIRIS ©

<sup>1</sup> <https://www.rm-tirol.at/regionen/kuusk/unsere-region/> & <https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/statistik/regionsprofile/regionalmanagement-kufstein-u-umgebung/>

Abbildung 2: Projektgemeinden und Verkehrsnetz innerhalb der KUUSK-Region



Quelle: Darstellung komobile

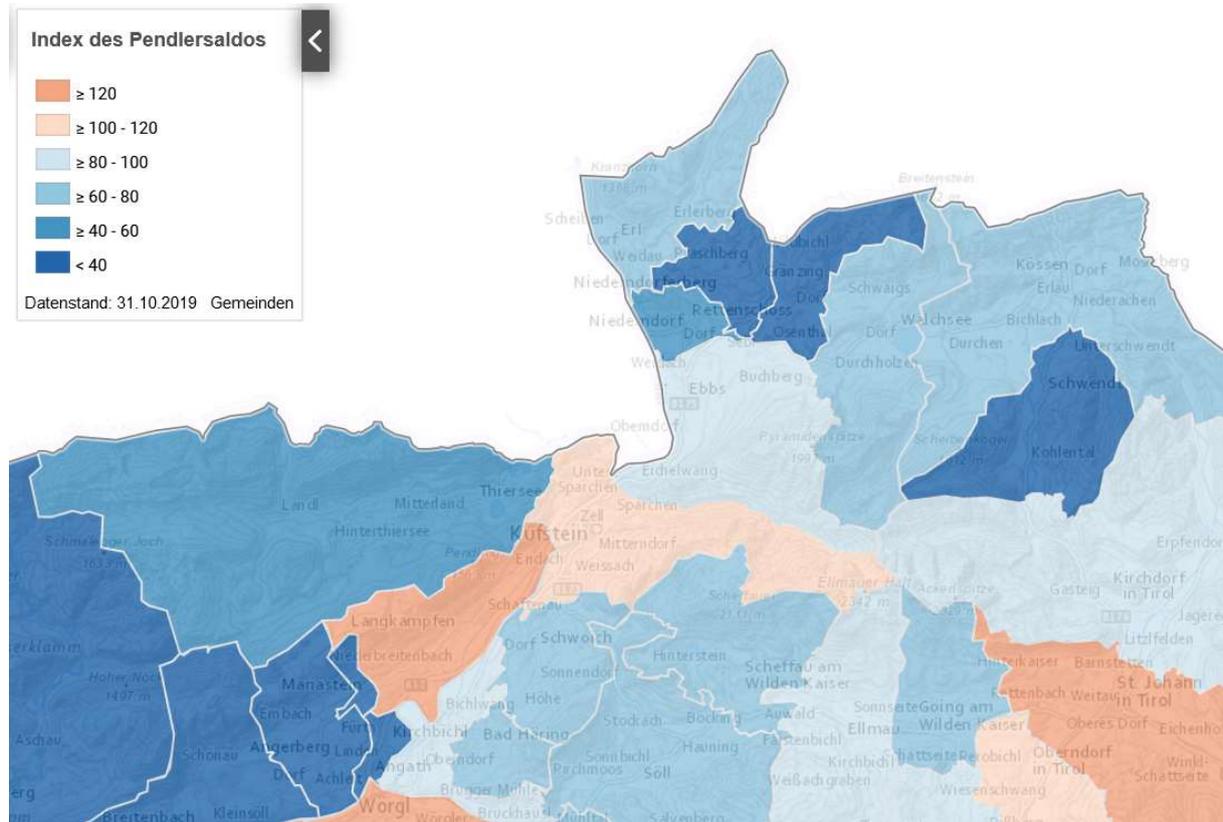
## 1.2.1 Räumliche Analyse des Untersuchungsgebietes

### Verknüpfungen innerhalb der Region

Mit über 19.500 Einwohner:innen stellt Kufstein das urbane Zentrum der Region dar. Aufgrund der Bildungs-, Versorgungs-, Beschäftigungs- und Freizeitangebote ist die Stadt am Inn stark frequentiert und spielt eine zentrale Rolle für viele Bewohner:innen der Projektregion. Sämtliche Gemeinden verzeichneten in den vergangenen 10 Jahren Bevölkerungszuwächse, wobei der durchschnittliche Zuwachs bei rund 8% liegt.

Das Inntal ist die Hauptschlagader des regionalen Wirtschaftslebens. In der Region sind ca. 20.000 Personen erwerbstätig, davon knapp 2/3 in der Dienstleistungsbranche, knapp 1/3 in Gewerbe und Industrie und rund 4 % in der Land- und Forstwirtschaft. Der Trend ist in fast allen Sektoren stabil bis steigend. Das Pendlersaldo der gesamten Region ist leicht negativ, wobei Kufstein und Langkampfen als einzige Gemeinden einen positiven Saldo aufweisen (siehe Abbildung 3). In den vergangenen Jahren hat die Anzahl derjenigen Personen, die täglich in eine andere Gemeinde pendeln, stark zugenommen. Besonders stark war die prozentuelle Zunahme in Gemeinden, in denen sich große Betriebe angesiedelt haben: Niederndorf, Ebbs, Schwoich und allen voran Langkampfen.

Abbildung 3: Pendlersaldo nach Gemeinden



Quelle: Atlas der ErwerbpendlerInnen, Statistik Austria (Stand 2019)

**Touristische Bedeutung<sup>2</sup>**

Die Anzahl der Nächtigungen im Tourismussektor ist in den Jahren vor der Covid-19-Pandemie in den Tourismusverbänden Kufsteinerland und Kaiserwinkl, welche große Teile des Projektgebietes abdecken, gestiegen. Jedoch spielt auch der Tagestourismus, besonders aus Gebieten nördlich der Region, eine große Rolle. Dieser trägt nicht nur zu Spitzenauslastungen in der Hauptsaison und an Wochenenden bei, sondern auch zu kontinuierlichem Verkehrsaufkommen in den Nebensaisonen und unter der Woche.

**Bestehende Verkehrsinfrastruktur**

MIV & Car-Sharing

Die Region liegt verkehrsstrategisch günstig an der Nord-Süd-Achse, die München mit Verona verbindet. Sie hat Anschluss an die österreichischen Autobahnen A12 (Inntal), A13 (Brenner) und die deutsche A93 (Fortsetzung der A12 nach Rosenheim) und A8 (Saarlouis-Stuttgart-München-Salzburg). Drei Flughäfen liegen im Umkreis von 100 km (MUC, SZG, INN).<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/statistik/tourismus/>

<sup>3</sup> vgl. LAG KUUSK – Lokale Entwicklungsstrategie 2014-2020

Das Inntal bei Kufstein ist Verkehrsknotenpunkt und das Nordportal Tirols. Der Transit über A12 und Bahn sowie der örtliche Individualverkehr in den Gemeinden stößt an seine Grenzen. Die wichtigsten Landesstraßen, welche großteils einen jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 10.000 Fahrzeugen pro Stunde aufweisen, verlaufen meistens durch das Gemeinde- bzw. Ortszentrum und sorgen dort für hohe Lärm-, Abgas- und weitere Verkehrsbelastungen. Die Landesstraßen sowie einzelne Gemeindestraßen sind zu Hauptverkehrszeiten und in der Hauptsaison des Tourismus überlastet.

Der Großteil der Bevölkerung fühlt sich auf die Verwendung eines eigenen Pkws im Alltag angewiesen, da es an attraktiven Alternativen fehlt.

Mit dem Anbieter BeeCar besitzt die Region mittlerweile ein flächig ausgerolltes Angebot an standortbasierten E-Carsharing-Fahrzeugen. Die Nutzung und Akzeptanz des Angebotes variieren je nach Gemeinde bzw. Standort.

### Öffentlicher Verkehr

Die Region ist mit dem Bahnhof in Kufstein sehr gut an das überregionale, hochrangige Schienenverkehrsnetz angebunden. Hierbei gibt es allerdings noch Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Taktung sowie der grenzüberschreitenden Verbindungen nach Deutschland. Es existieren keine einheitlichen Tarifsysteme innerhalb der Verflechtungsregion mit Rosenheim.

Der öffentliche Personennahverkehr innerhalb der Region wird vom Großteil der Bevölkerung als lückenhaft und nicht bedarfsgerecht empfunden. Die Buslinien verkehren nur äußerst selten im Stundentakt, an Wochenenden und Tagesrandzeiten ist das Angebot eher gering. Bedarfsorientierte Mobilitätsangebote existieren, wenn überhaupt, nur als Pilotprojekte in einzelnen Gemeinden.

Multimodale Verknüpfungen von Haltestellen, zum Beispiel durch geeignete Park&Ride-Anlagen, nutzerfreundliche Radabstellanlagen oder kombinierte alternative Mobilitätsangebote finden sich äußerst selten in der Region.

Die genannten Umstände werden momentan im Rahmen der Neuausschreibung der Regiobuslinien auf Basis des Regiobus-Konzeptes 2023+ verbessert.

### Rad- und Fußverkehr

Aktuell gibt es mit dem Inntalradweg und Teilstücken des Kaiserwinkl-Radweges gut ausgebaute, hochrangige Radverkehrsverbindungen in der Region. Allerdings fehlt es, ähnlich wie beim öffentlichen Verkehrsangebot, an einem ausreichenden flächendeckenden Hauptnetz und einer engmaschigen Verdichtung des kleinräumigen Netzes. Der Anschluss vom Ortskern zum Hauptradnetz sowie die lokalen Verbindungen auf Gemeindeebene verlaufen selten auf geeigneter Radverkehrsinfrastruktur.

Für den Alltagsradverkehr existiert kein geeignetes Radverleihsystem, wobei die Stadt Kufstein aktuell an der Umsetzung arbeitet. Für den touristischen bzw. Freizeit-Radverkehr gibt es seit Mitte 2021 mit Bike-Tirol ein Angebot der ÖBB.

Ausgebaute fußläufige Verbindungen gibt es hauptsächlich innerhalb der Orts- bzw. Gemeindezentren. Kufstein ist aufgrund der Vielzahl an Begegnungszonen österreichweit ein Vorbild. Dennoch gibt es bezüglich der Durchgängigkeit, des Komforts für Fußgänger:innen und der Mindestbreiten von Fußverkehrsinfrastruktur in allen Gemeinden Verbesserungspotenzial.

Im Umfeld von Schulen herrscht in allen Gemeinden erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende. Meistens gibt es keine funktionierenden Maßnahmen, um die immer größer werdende Anzahl an „Elterntaxis“ vom unmittelbaren Schulumfeld fernzuhalten, um den Kindern einen sicheren Schulweg zu ermöglichen.

### **1.2.2 Einordnung in bestehende Konzepte, Erhebungen und Planungen**

Für die KUUSK-Region gibt es bereits einige Programme bzw. Konzepte auf unterschiedlichen Ebenen, die in diesem Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Dazu zählen beispielsweise der Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK<sup>4</sup> auf Bundesebene, das Radkonzept Tirol auf Landesebene, das regionale ÖPNV-Konzept 2023+ oder die Mobilitätschecks der einzelnen Gemeinden, wobei die letztgenannten eine kleinräumigere Betrachtungsweise ermöglichen.

Im Anhang (7.3) wird eine Übersicht aller bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigten Konzepte, Erhebungen und Planungen unterschiedlicher räumlicher Ebenen gegeben.

---

<sup>4</sup> Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

## 2 Planungsprozess

### 2.1 Projektinhalte

#### **Analyse & Beteiligung (Kapitel 2.4)**

In der Erhebungsphase wurden die Strukturdaten erhoben, zahlreiche Konzepte und Programme analysiert, Vor-Ort-Besichtigungen durchgeführt sowie die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung ausgewertet. Es fanden Treffen mit Gemeindevertreter:innen, die ihr Wissen und ihre Vorschläge in den Prozess einbrachten, statt. Weitere Stakeholder:innen, u.a. aus Wirtschaft und Tourismus, wurden über Interviews und einen Workshop in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts miteinbezogen. Integraler Bestandteil der Erarbeitung des Konzepts war ein umfassender Beteiligungsprozess. In insgesamt vier Workshops wurde die Bevölkerung zur Mitgestaltung eingeladen.

#### **Mobilitätsvision (Kapitel 3)**

Wie sind die Menschen in 20 Jahren in der Region KUUSK mobil? Die Mobilitätsvision schafft ein Zielbild, in welche Richtung sich die Mobilität in der Region in Zukunft entwickeln soll. Sie gibt eine langfristige Orientierung und unterstützt eine Veränderungsdynamik in Richtung nachhaltige, CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität. Die Mobilitätsvision basiert auf zahlreichen Ideen und Anregungen von Bürger:innen, Gemeindevertreter:innen und weiteren Stakeholder:innen.

#### **Handlungsfelder und Mobilitätsziele (Kapitel 4)**

Für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurden acht Handlungsfelder definiert. Jedem Handlungsfeld sind Mobilitätsziele unterlegt, die die jeweiligen Schwerpunkte konkretisieren.

#### **Leitideen (Kapitel 5)**

Die Leitideen sind eine vom Planungsteam aufbereitete Sammlung von Anregungen der Bürger:innen aus den „regional mobil“-Workshops. In Form von besonders häufig genannten Wünschen und Forderungen sowie Einzelprojekten mit Modellcharakter zeigen sie, wie Mobilitätsvision und Mobilitätsziele konkret umgesetzt werden könnten.

#### **Maßnahmenkatalog (Kapitel 6)**

Der Maßnahmenkatalog ist die kleinräumigste und konkreteste Bearbeitungsebene des Mobilitätskonzepts. Für alle relevanten Handlungsfelder soll er Entscheidungsträger:innen ermöglichen, die passenden Maßnahmen aus der Fülle an Möglichkeiten im Bereich der Mobilität zu finden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden anhand übersichtlicher Tabellen und mithilfe von Übersichtsplänen dargestellt. Die Beschreibung umfasst insbesondere die räumliche Ebene der vorgeschlagenen Maßnahmen, eine kurze Beschreibung, die Priorität aus fachlicher Perspektive, eine Grobschätzung der erwartbaren Kosten sowie einen empfohlenen Zeithorizont zur Umsetzung. Fördermöglichkeiten werden ebenfalls angeführt.

## 2.2 Projektorganisation

Das Projekt ist von hoher räumlicher Komplexität geprägt, es gibt vier räumliche Ebenen: Gemeinden, Gruppierungen der Gemeinden (Kufstein, Umlandgemeinden, ländliche Gemeinden), alle zwölf Gemeinden der KUUSK-Region zusammen sowie die Umgebungsgemeinden der KUUSK-Region, deren Ziel- und Quellverkehr oder Durchzugsverkehr sich in der KUUSK-Region bemerkbar macht. Durch die Projektorganisation wird sichergestellt, dass sämtliche Ziele und Maßnahmen innerhalb der Region gut miteinander abgestimmt werden. Daher wurde eine Projektgruppe eingerichtet, in der alle relevanten Akteur:innen vertreten sind. In die Erarbeitung der Mobilitätsvision wurden zudem Umgebungsgemeinden der KUUSK-Region einbezogen.

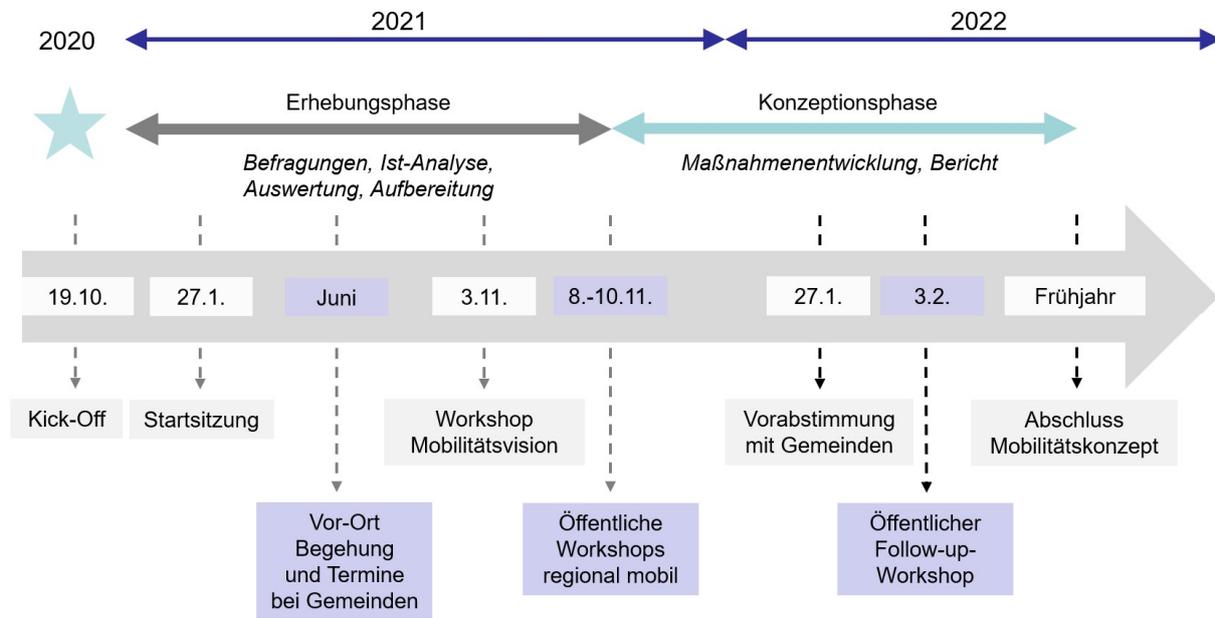
Abbildung 4: Projektorganisation

STEUERUNGSGRUPPE	PROJEKTGRUPPE
<p>Regionalmanagement KUUSK Team Auftragnehmer:innen (komobile, con.sens)</p> <p>Aufgabe: Projektkoordination</p>	<p>Regionalmanagement KUUSK Vertreter:innen der 12 Gemeinden Vertreter:innen der Tourismusverbände Vertreter:innen des Landes Tirol Team Auftragnehmer:innen</p> <p>Aufgaben: Inhaltliche Steuerung des Projekts Abstimmung zwischen relevanten Akteur:innen Gemeinsame Festlegung der Vorgangsweise</p>

### 2.3 Projektablauf

Nachfolgende Abbildung 5 gibt einen Überblick über den Projektablauf von Herbst 2020 bis Frühjahr 2022:

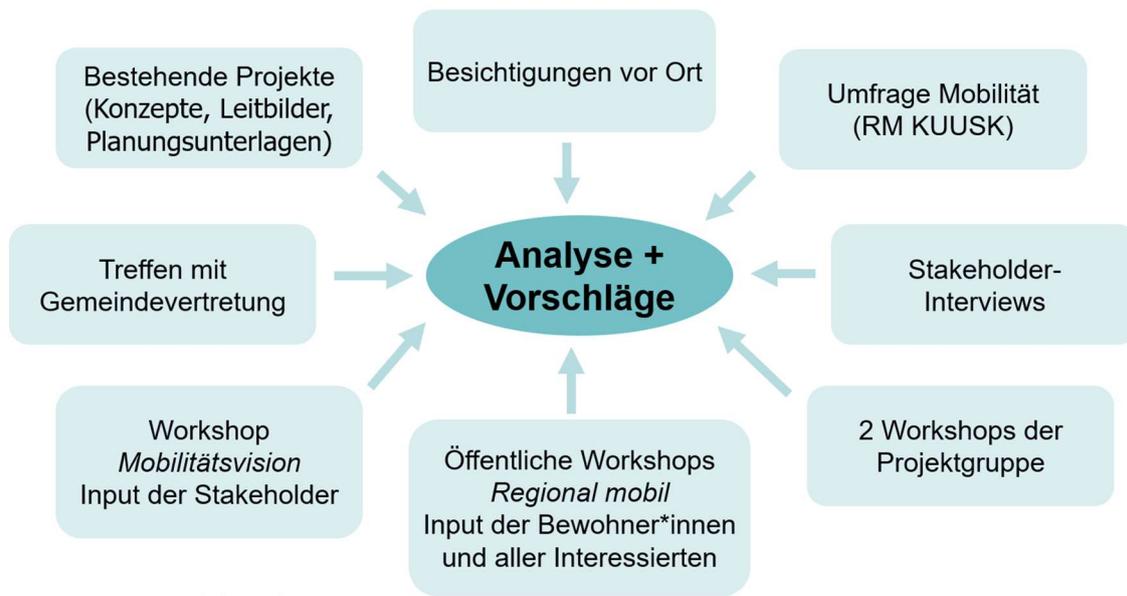
Abbildung 5: Projektablauf



## 2.4 Analyse und Beteiligung

Nachfolgende Abbildung 6 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der Informationsquellen zur Erstellung der Bestandsanalyse.

Abbildung 6: Überblick Analyse und Beteiligung



### 2.4.1 Besichtigung vor Ort

Jede Gemeinde wurde im Juni 2021 besucht und es wurden Besichtigungen mit ortskundigen Personen durchgeführt. Dabei wurde die Siedlungsstruktur dokumentiert und die Verkehrsinfrastruktur mit Fokus auf den Umweltverbund untersucht. Nachfolgende Aufzählung soll einen Überblick über die Bestandserhebung bei den Vor-Ort-Besichtigungen geben:

#### Fußverkehr

- ▶ Fußwegenetz, Netzlücken-Analyse (innerorts & außerorts)
- ▶ Querungshilfen an Hauptstraßen und Kreuzungen
- ▶ Schulumfeld-Analyse
- ▶ Erhebung von Qualität, Komfort und Attraktivität einzelner für die Gemeinde relevanter Fußverkehrsverbindungen

#### Radverkehr

- ▶ Radverkehrsnetz, Netzlücken-Analyse (Radrouten innerhalb der Gemeinde & überregionale Verbindungen)
- ▶ Radabstellanlagen
- ▶ Erhebung von Qualität, Komfort und Attraktivität der Radverkehrsverbindungen

## Öffentlicher Verkehr

- ▶ Bestand des öffentlichen Verkehrsangebotes
  - Verbindungen, Takte, Erschließung der Gemeindeteile
  - Alternative Verkehrsangebote (Anruftaxi, Gemeindemobil, Carsharing)
- ▶ Bus
  - Lage und Erreichbarkeit der Haltepunkte
  - Qualität einiger ausgewählter Haltepunkte (z.B. Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz)
  - Multimodale Verknüpfung
- ▶ Bahn
  - Lage und Erreichbarkeit von Bahnhöfen/Haltestellen
  - Multimodale Verknüpfung
  - Radabstellplätze

## Siedlungsstruktur

- Soziale und lokale Ortszentren
- Dichte der Bebauung
- Erweiterungsgebiete: Wohngebiete, Gewerbegebiete
- Schulumfeld
- Lage der Haltestellen des höherrangigen ÖV-Netzes (Bahnhöfe)

### 2.4.2 Informationen der Gemeindevertretungen

Im Zuge der Besichtigung wurden bei den meisten Gemeinden ein Treffen mit für Verkehr und Mobilität zuständigen Vertreter:innen der Gemeinden organisiert. Dabei konnten viele Informationen über die Herausforderungen und die organisatorischen sowie kommunikativen Rahmenbedingungen der Gemeinden bzw. Projektregion, gesammelt werden. Bestehende, zukünftige oder verworfene Projekte wurden aus der Sicht der Gemeindevertretungen beleuchtet, um bestmögliche Umsetzbarkeiten der Maßnahmenvorschläge aus dem vorliegenden Konzept zu erreichen.

### 2.4.3 Workshops der Projektgruppe

Die Projektgruppe definierte Herausforderungen in der Region, erarbeitete den Grundstein für die Mobilitätsvision und gab Rückmeldungen zu den Maßnahmenvorschlägen.

Mit der Projektgruppe wurde am 3. November 2021 der Visionsworkshop veranstaltet. Das Planungsteam präsentierte Erkenntnisse aus der Analyse der Mobilitätstrends und der Stakeholder:innen-Interviews sowie Vorschläge für Eckpfeiler der Mobilitätsvision. Die Teilnehmer:innen brachten in vier Kleingruppen ihre Inputs für die Mobilitätsvision ein.

### 2.4.4 Bürger:innen-Workshops „regional mobil“

Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurden Bürger:innen in Form mehrerer Workshops in die Erarbeitung des Konzepts eingebunden. Vom Planungsteam wurden Zwischenstände der Bearbeitung präsentiert, von den Bürger:innen kamen Inputs für alle Ebenen des Konzepts. Im Dialog

konnten wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der Bedürfnisse der Bevölkerung und der Akzeptanz möglicher zukünftiger Maßnahmen gewonnen werden.

Von 8.-10. November 2021 lud das Regionalmanagement KUUSK die Bürger:innen aller Gemeinden der Region zu drei „regional mobil“-Workshops ein. Diese fanden in Walchsee, Kufstein und Langkampfen statt. Das Planungsteam präsentierte das Projekt mit Schwerpunkt auf den bisherigen Arbeitsstand in der Erarbeitung der Mobilitätsvision und der Bestandsanalyse. Die Teilnehmer:innen diskutierten in mehreren Kleingruppen die vorgestellten Leitfragen:

- Welche speziellen ortsspezifischen Probleme im Fußverkehr und Radverkehr gibt es?
- Welche Lösungsansätze schlagen Sie vor?
- Stellen Sie sich Ihre Gemeinde im Jahr 2040 vor: Wie soll sie aussehen? Wie werden die Menschen mobil sein?

Am 3. Februar 2022 fand der abschließende öffentliche Workshop „regional mobil“ in Kufstein im Rathaus statt. Bei diesem wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Fußverkehr, Radverkehr und den öffentlichen Verkehr sowie die Leitideen präsentiert sowie Feedback und Ergänzungen von den Bürger:innen eingeholt.

Abbildung 7: Fotos von den Workshops



#### **2.4.5 Stakeholder:innen-Interviews zur Mobilitätsvision**

Als Grundlage für die Erarbeitung der Mobilitätsvision wurden zwischen April und August 2021 sechs in unterschiedlichen Branchen tätige Stakeholder:innen aus der Region und Umgebung zu folgenden Fragen interviewt:

- Wie hat sich die Region KUUSK in den letzten 20 Jahren verändert?
- Wie ist ihr Idealbild der Region KUUSK in 20 Jahren?
- Wie werden bestimmte Zukunftstrends unser Leben verändern?
- Wie wird bzw. soll sich die Mobilität verändern?
- Welche Fragestellungen / Herausforderungen in Bezug auf die Mobilität werden in der Region KUUSK besonders dringlich bzw. relevanter als in anderen Regionen sein?

### **2.4.6 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2021**

Die im Frühjahr 2021 vom Regionalmanagement KUUSK online durchgeführte Mobilitätsbefragung der Bewohner:innen lieferte eine Vielzahl an Problemstellen mit subjektivem Handlungsbedarf der Region. Zusätzlich wurden zahlreiche Lösungsvorschläge übermittelt, welche in aggregierter Form und geografisch verortet in die Bestandsanalyse einbezogen wurden. Dadurch konnte die Meinung vieler Bürger:innen der Region berücksichtigt werden.

Insgesamt beteiligten sich rund 1.850 Teilnehmer:innen an der Befragung.

### **2.4.7 Bestehende Projekte und Konzepte**

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die bestehenden Unterlagen aus Kapitel 1.2.2 gesichtet und durch zusätzliche Recherchen ergänzt.

### **2.4.8 Recherche Zukunftstrends**

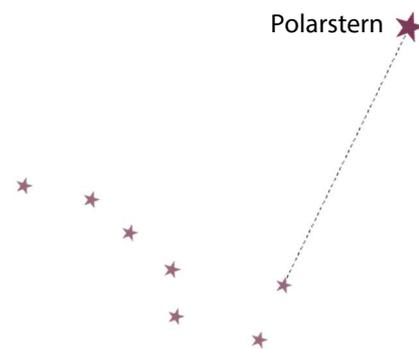
In Hinblick auf die Entwicklung der Mobilitätsvision wurden Informationen zu Zukunftstrends recherchiert, die voraussichtlich Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft im Allgemeinen und in der Region KUUSK im Speziellen haben werden.

### 3 Mobilitätsvision

Die Mobilitätsvision ist ein Zielbild, in welche Richtung sich die Mobilität in der Region in Zukunft entwickeln soll. Sie gibt eine langfristige Orientierung und unterstützt eine Veränderungsdynamik zu einer nachhaltigen, CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität. Heute gesetzte Infrastrukturmaßnahmen haben meist für Jahrzehnte Bestand. Kurz- und mittelfristige Ziele und Maßnahmen müssen im Einklang mit einem langfristigen Zielbild stehen. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bilden daher bereits Bausteine für die Mobilitätsvision.

Die Vision wurde aus folgenden Inputs entwickelt:

- Recherche gesellschaftlicher Zukunftstrends mit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten
- Stakeholder-Interviews
- Visionsworkshop mit Gemeindevertreter:innen
- Bürger:innen-Workshops „regional mobil“



#### 3.1 Zukunftstrends

Unabhängig von Entscheidungsträger:innen in der Region wird gesellschaftlicher und technischer Wandel das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern. Als Grundlage für die Erarbeitung der Mobilitätsvision wurden Trends recherchiert, die Auswirkungen auf die Mobilität der Zukunft haben werden und daher schon in heutigen Planungen mitgedacht werden sollten. Zehn voraussichtlich einflussreiche Trends werden im Folgenden vorgestellt.

**Digitalisierung:** Die Digitalisierung verändert die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Fahrplan- und Buchungs-Apps oder das Wachstum des Sharing-Markts sind einige der schon heute spürbaren Effekte der Digitalisierung. Die Auswirkungen langfristiger Entwicklungen wie des autonomen Fahrens sind aktuell noch nicht vollständig abschätzbar, haben aber das Potenzial für massive Veränderungen im Mobilitätsverhalten.

**Klima- und Umweltbewusstsein:** Der Klimawandel wurde in den vergangenen Jahren zu einem beherrschenden Thema im öffentlichen Diskurs. Viele Menschen hinterfragen ihr Mobilitätsverhalten. Nicht absehbar ist, inwieweit sich ein ausgeprägteres Klimabewusstsein in tatsächlichen Verhaltensänderungen niederschlagen wird. Jedenfalls hat sich bereits der Druck für den Ausbau von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds verstärkt. Ebenso ist ein starkes Wachstum individueller E-Mobilität zu verzeichnen, die allerdings nur einen Teil, der durch den MIV verursachten Probleme löst.

**Gesundheit:** Abseits der Präsenz des Themas Gesundheit durch die Corona-Krise ist bereits seit längerer Zeit ein Trend zu gesundheitsbewussterem Leben bemerkbar. Diese Entwicklung kann als Verstärker dafür dienen, dass mehr Menschen vor allem kürzere Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen.

**Diversifizierung der Arbeitszeiten:** Waren früher die Verkehrsspitzen in der Früh und am Abend ausgeprägter, sind zunehmend mehr Menschen auch zu anderen Tageszeiten beruflich unterwegs. Diese Entwicklung stellt insbesondere Herausforderungen an die Betriebszeiten öffentlicher Verkehrsmittel, die zu immer stärker gestreuten Tageszeiten nachgefragt werden. Andererseits ist es ein Vorteil, wenn die Verkehrsspitzen weniger ausgeprägt sind. Auch die Zunahme des Arbeitens im Home-Office und Videokonferenzen verändern die Mobilität der Menschen, indem sie die Anzahl beruflich bedingter Wege verringern.

**Diversifizierung der Freizeitgestaltung:** Nachfrage und Angebot unterschiedlicher Freizeitangebote wachsen. Menschen legen in ihrer Freizeit weitere Wege zurück als früher. Angebote gibt es etwa im Kulturbereich vermehrt auch zu abendlichen Uhrzeiten. Nutzen kann diese Angebote insbesondere im ländlichen Raum allerdings oft nur, wer über ein Auto verfügt. Im Freizeitverkehr am Wochenende ist seit der Covid19-Pandemie ein deutliches Wachstum zu beobachten, insbesondere zu den Naherholungsgebieten. Der öffentliche Verkehr wird eine starke Ausweitung hinsichtlich Betriebszeiten und Flexibilität brauchen, um in Zukunft auf Freizeitwegen mit dem Auto konkurrieren zu können.

**Demografischer Wandel:** Die Gesellschaft altert, Menschen bleiben aber auch länger gesund und mobil. Im Gegensatz zu früheren Generationen sind ältere Menschen heute meist bereits im Besitz eines Führerscheins und gleichzeitig weniger offen für Änderungen im Mobilitätsverhalten als junge Menschen. Andererseits wächst auch die Gruppe jener, die nicht (mehr) mit dem eigenen Auto fahren können oder wollen. Sie brauchen maßgeschneiderte Angebote im öffentlichen Verkehr ohne lange Fußwege zwischen Haltestelle und Fahrziel.

**Verkehrssicherheit:** Waren in den 1970er-Jahren noch über 2.000 Verkehrstote jährlich auf Österreichs Straßen zu beklagen, ist dieser Wert mittlerweile auf unter 400 gesunken – trotz eines massiv höheren Verkehrsaufkommens. Im EU-Vergleich schneidet Österreich vergleichsweise schlecht ab, und hat doppelt so viele Verkehrstote auf Einwohner bezogen im Vergleich zum Spitzenreiter Schweden. Die Anzahl an Personen, die sich bei Verkehrsunfällen leicht oder schwer verletzen ist zudem erheblich. Das weiter steigende Bewusstsein für Verkehrssicherheit verstärkt die Forderungen nach Verkehrsberuhigung in den Ortskernen und sicheren Schulwegen für Kinder.

**Kurzzeittourismus:** Für die Region KUUSK besonders relevant sind Veränderungen im Tourismus. Seit Jahren zeigt sich, dass die Aufenthaltsdauer von Gästen zurückgeht. Damit einhergehen Probleme durch zunehmenden An- und Abreiseverkehr. Um diese zu lindern, wird ein verkehrspolitischer Schwerpunkt auf Angeboten für eine nachhaltige Tourismusmobilität liegen müssen.

**Zersiedelung vs. Urbanisierung:** Ein hoher Anteil an Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist am ehesten in verdichteten Siedlungsformen mit kurzen Wegen zu erzielen. Vielfach basierend auf jahrzehntealten Flächenwidmungen ist in Österreich nach wie vor eine Zersiedelung im Gange, die ein Wachstum des Kfz-Verkehrs begünstigt. Demgegenüber stehen Bemühungen, Ortskerne und Siedlungsgebiete in Zukunft wieder stärker zu verdichten. Das ist eine wichtige Voraussetzung für

einen höheren Anteil an nachhaltiger Mobilität und geringeren Verlusten an unverbautem Landschaftsraum.

### 3.2 Idealbild der Region in 20 Jahren

In der Entwicklung der Mobilitätsvision wurde mit Akteur:innen aus der Region nicht nur über Mobilität im engeren Sinne gesprochen, sondern allgemeiner über ein Idealbild der Region in 20 Jahren – dessen Teil die Mobilität selbstverständlich ist. Häufig genannte Aspekte dieses Idealbilds betreffen die wirtschaftliche Entwicklung, die Rolle als Grenzregion, die Kultur und das öffentliche Leben sowie den Umgang mit Natur und Landschaft.

*„Die Region hat weiterhin **hohe Wirtschaftskraft** und Wertschöpfung.“<sup>5</sup>*

Wirtschaftlich ist die Region KUUSK als Standort zahlreicher großer und mittlerer Betriebe mit tausenden Arbeitsplätzen hoch entwickelt. Diese Stärke soll langfristig erhalten und weiterentwickelt werden. Für viele Gemeinden der Region ist der Tourismus ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Bis zur Corona-Krise waren die vergangenen Jahrzehnte von starken Zuwächsen der Gästezahlen und der Umsätze in dieser Branche geprägt. Das hat der Region zwar hohen Wohlstand beschert, aber auch die Schattenseiten des Tourismus in Form von Naturzerstörung und Lärmbelastung durch den Anreiseverkehr haben zugenommen. In 20 Jahren soll es daher nicht viel mehr Tourist:innen geben als heute. Während es im Sommertourismus noch Entwicklungspotenziale gibt, soll der Wintertourismus quantitativ eher eingebremst werden.

*„**Grenzen** wird man als **Phänomen einer Epoche** betrachten.“*

Die Region KUUSK grenzt unmittelbar an Bayern. Die Grenze wurde ab dem Schengen-Beitritt Österreichs im Alltagsleben der Menschen zunehmend weniger spürbar. Dieser Trend hat sich seit der Flüchtlingskrise 2015 umgekehrt und durch die Corona-Krise nochmals verschärft. Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen kehrten zumindest zeitweise zurück. Im Idealbild der Region für die Zukunft sind die Grenzkontrollen wieder Vergangenheit. Die Regionen Bayern und Tirol wachsen zusammen, physische und bürokratische Barrieren werden abgebaut, der gesellschaftliche Austausch intensiviert sich.

*„Man **sieht und erlebt draußen** wieder was.“*

Kufstein als Bezirkshauptstadt soll in Zukunft die Rolle eines Zentrums des kulturellen Lebens der Region einnehmen. Gleichzeitig soll das öffentliche Leben auch in den kleineren Gemeinden gestärkt werden. Initiativen für lebenswerte Ortszentren sollen dazu beitragen, dass dörfliche Umgebungen erhalten bleiben und aus öffentlichen Räumen wieder attraktive Lebensräume werden.

*„**Intakte Natur** und **saubere Luft** sind ein wichtiges Kapital der Region.“*

---

<sup>5</sup> Alle Zitate in diesem Kapitel stammen aus Gesprächen mit Stakeholdern und Bürger:innen.

Schutz von Umwelt und Natur sind Grundlage für eine hohe Lebensqualität der Menschen. Für eine Tourismusregion gilt dies umso mehr. Lärm- und Abgasbelastung durch den Transitverkehr – aber auch den regionalen Verkehr – haben der Umwelt in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend zugesetzt. Die Landschaft hat durch die rasante Versiegelung von Böden gelitten. Im Bereich des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes soll eine Trendwende gelingen. In 20 Jahren soll die Emissionsbelastung drastisch reduziert und in der Bebauung das Prinzip von Innen- statt Außenentwicklung etabliert sein. Die Raumplanung orientiert sich an der Erschließung mit dem Umweltverbund.

### 3.3 Idealbild der Mobilität in 20 Jahren

In das Idealbild der Region fügt sich eine Vision, wie die Menschen in der Region KUUSK in 20 Jahren mobil sein möchten. Die Eckpfeiler der Mobilitätsvision betreffen Innerortsverkehr & öffentlichen Raum, den regionalen Verkehr, den Transitverkehr mit Gütern und Pkw und den touristischen Verkehr.

*„Die **Geschwindigkeiten** der Autos in den Orten sollen geringer werden, damit **Kinder wieder allein raus können.**“*

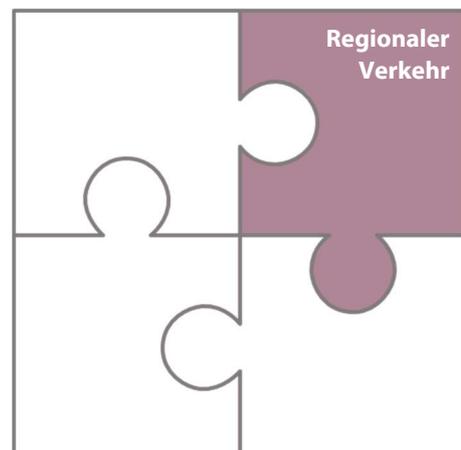


Um die Ziele lebenswerterer Ortszentren und sauberer Luft zu erreichen, soll der Innerortsverkehr beruhigt werden. Der Kfz-Verkehr soll verringert und eingebremst werden, Kfz-Stellplätze insbesondere in zentralen Bereichen anders genutzt werden. Durch mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, Begrünung und Raum für Begegnung und Kultur sollen Zentren wieder an Aufenthaltsqualität gewinnen. Verkehr soll stärker aus der Perspektive schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen geplant werden. Kinder sollen gerne und sicher zu Fuß in die Schule gehen können.

können.

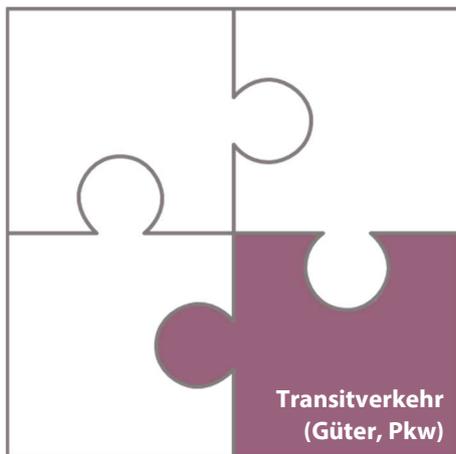
*„Die wichtigste Alternative zum Pkw wäre ein guter **öffentlicher Verkehr mit hochattraktivem Takt.**“*

Um den regionalen Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten, sollen auch die Bewohner:innen künftig weniger mit dem Auto fahren. Dafür müssen die Alternativen zum Auto so gut sein, dass künftig zumindest kein Zweitauto mehr benötigt wird – was die Leistbarkeit des alltäglichen Lebens für viele Menschen gleichzeitig erheblich erleichtern würde. Die wichtigste Alternative zum Auto soll ein öffentlicher Verkehr sein, der in der Dichte des Netzes und in der Taktung an zentrumsnahe Großstadtqualität heranreicht. Alltägliche Wege zwischen



Wohnort, Arbeitsort und Freizeitaktivitäten sollen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln problemlos möglich sein. Ergänzend dazu kann auch ein ausgebautes Radnetz zwischen den Gemeinden einen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität leisten, insbesondere da der Trend zum E-Bike die Reichweite des Radverkehrs deutlich gesteigert hat. Die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Tirol und Bayern sollen sowohl im öffentlichen Verkehr, als auch im Radverkehr verbessert werden.

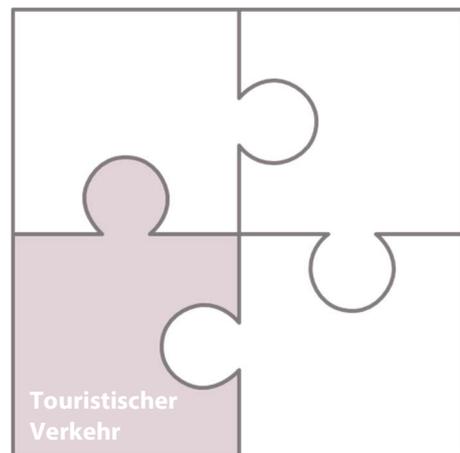
„Der **Transitverkehr** soll auf die **Schiene** verlagert sein.“



Eine wirtschaftlich starke Region wird wahrscheinlich auch in naher Zukunft von einem beträchtlichen Verkehrsaufkommen geprägt sein. Lärm- und Staubbelastung sollen aber eingebremst werden, indem der internationale Transitverkehr auf die Schiene verlagert wird. Schlüssel dazu kann die Errichtung der Brenner Nordzulaufstrecke, die sich derzeit in Planung befindet, sein. Auch der Durchzugsverkehr durch die Gemeinden soll verträglicher gestaltet werden. Neben der Verlagerung der Wege auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann dazu auch die Transformation auf E-Mobilität einen Beitrag leisten.

„In 20 Jahren reisen viele **Tourist:innen** mit dem **öffentlichen Verkehr** an.“

Das Problem des vor allem zu saisonalen Spitzen überbordenden Tourismusverkehrs soll künftig entschärft werden. Attraktive öffentliche Verbindungen, auch direkt nach Deutschland, sollen Tourist:innen die öffentliche Anreise erleichtern. Ergänzend dazu sollen maßgeschneiderte Mobilitätsangebote vor Ort eine echte Alternative zum Privat-Pkw sein.



## 4 Handlungsfelder und Mobilitätsziele

Aus der Mobilitätsvision ergeben sich acht Handlungsfelder, die für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts relevant sind. Jedem Handlungsfeld sind Mobilitätsziele unterlegt, die die jeweiligen Schwerpunkte konkretisieren.

### 1 – Nachhaltige Gemeindeentwicklung

Verteilung des Siedlungsraumes, soziales Ortszentrum, Erschließung Entwicklungsgebiete

- Ortszentren lebenswert gestalten
- ÖV-Haltestellen zu attraktiven „Treffpunkten“ weiterentwickeln

### 2 – Radverkehr in der Gemeinde

Lokale Radverbindungen, Wegweisung und Markierung, Abstellplätze

- Sichere und komfortable Radinfrastruktur entlang wichtiger Routen schaffen
- Sicheren Mischverkehr im Nebenstraßennetz ermöglichen

### 3 – Radverkehr regionsübergreifend

Haupttradrouten & Radschnellwege, Anbindung an überregionales Netz

- Verbindungen zwischen Gemeinden bedarfsgerecht verdichten
- Grenzüberschreitende Verbindungen ergänzen

### 4 – Fußverkehr

Fußwegenetz, Lücken und Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung und Komfort

- Kurze Wegverbindungen sicherstellen
- Maximale Sicherheit im Straßenverkehr

### 5 – Öffentlicher Verkehr

Qualität der Haltestellen, Verbindungen und Takt, Erreichbarkeit und Multimodalität

- Angebote verdichten und ergänzen
- Zweitauto in allen Gemeinden verzichtbar machen

### 6 – Tourismusmobilität

Alternative Mobilitätsangebote für Gäste, Sharing-Angebote, E-Ladestellen

- Mehr Gäste reisen öffentlich an
- Gästen werden vor Ort attraktive Alternativen zum Privat-Pkw angeboten

### 7 – Schulumfeld

Sicherer und gesunder Schulweg, Komfort und Attraktivität der Schulwege, Elterntaxi-Problem

- Schulumfelder kindergerecht gestalten
- Höherer Fußwegeanteil an Schulwegen

### 8 – Steuerung und Lenkung des MIV

Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit, Parkraummanagement

- Verkehrsberuhigung in Ortszentren und entlang von Landesstraßen
- Stellplatznutzung in sensiblen Bereichen steuern und optimieren

## 5 Leitideen

Das Kapitel Leitideen ist eine Sammlung von Anregungen von Bürger:innen aus den „regional mobil“-Workshops, aufbereitet und vertieft vom Planungsteam. Sie zeigen, in welcher Form Mobilitätsvision und Mobilitätsziele – großteils mittel- bis längerfristig – konkret umgesetzt werden können. Ausgewählt wurden in den Workshops häufig genannte Forderungen sowie Ideen für Einzelprojekte mit Modellcharakter.

### Überblick Leitideen:

<b>Nachhaltige Gemeindeentwicklung</b>	
5.1.1	Ortszentren verkehrsberuhigen und attraktivieren
5.1.2	Gestaltungswettbewerb für Bushaltestellen
5.1.3	Nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Betriebsstandort Langkampfen
<b>Radverkehr in der Gemeinde</b>	
5.2.1	„Grüne Achsen“ – Hauptradverkehrsnetz Kufstein
5.2.2	Sichere Radrouten durch die Ortszentren
5.2.3	Radabstellplätze an wichtigen Zielen und Quellen
<b>Radverkehr regionsübergreifend</b>	
5.3.1	Baulich getrenntes regionales Radnetz
5.3.2	Schnellradweg Kufstein – Langkampfen
5.3.3	Fuß- und Radbrücke Ebbs – Kiefersfelden
<b>Fußverkehr</b>	
5.4.1	Lückenschlüsse, Barrieren für den Fußverkehr abbauen, Umwege vermeiden
5.4.2	Dichtes Netz an Sitzgelegenheiten und attraktiven Aufenthaltsbereichen
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
5.5.1	Rufbusse für entlegene Ortsteile
5.5.2	Betriebszeitausweitungen & Taktverdichtungen
5.5.3	Unterschiedliche ÖV-Angebote harmonisieren
5.5.4	Einführung von Expressbuslinien
5.5.5	Machbarkeitsprüfung Stadt-Umland-Tram Kufstein – Kössen
5.5.6	Euregio-Inntal-Ticket
<b>Tourismusbilität</b>	
5.6.1	Saisonale Bahnverbindung München – Kufstein – Kitzbühel
5.6.2	Anreizmodelle für öffentlich anreisende Gäste
<b>Schulumfeld</b>	
5.7.1	Pedibus
5.7.2	Autofreies Schulumfeld
<b>Steuerung und Lenkung des MIV</b>	
5.8.1	Machbarkeitsprüfung Durchfahrtsperre in der Innenstadt von Kufstein
5.8.2	Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet
5.8.3	Koordinierte Parkraumbewirtschaftung

### 5.1.1 Ortszentren verkehrsberuhigen und attraktivieren

Ortszentren sollen (wieder) zu lebendigen sozialen Treffpunkten werden – das ist ein Wunsch, der in allen Workshops vielfach geäußert wurde. Dazu sollen zentrale Bereiche oder Plätze verkehrsberuhigt, mit neuen Oberflächengestaltungen attraktiviert und stärker begrünt werden. Damit einhergehend sollen die Nahversorgung und öffentliche Nutzungen (Kultur, Bildung, etc.) in den Ortszentren gestärkt werden.

Mögliche verkehrstechnische Maßnahmen sind z.B. die Einrichtung von Begegnungszonen und Fußgängerzonen, Tempo 30-Zonen und die bauliche Erweiterung der Flächen für den Fußverkehr. Verkehrsmaßnahmen können aber jedenfalls nur ein Teil eines gesamtheitlichen Maßnahmenpakets für lebendige Ortszentren sein.

Referenzbeispiel: Im Zentrum von Prutz wurde die erste Begegnungszone entlang einer Landesstraße in Tirol errichtet. Entlang der L18 wurde eine Gestaltung mit Farbasphalt realisiert und die Aufenthaltsqualität des Dorfkerns mittels Aufenthaltsbereichen, Grünelementen und Wasserspielen gehoben.<sup>6</sup>



Abbildung 8: Begegnungszone Prutz – Bild: FXA – ursula faix architecture

<sup>6</sup> <http://www.begegnungszonen.or.at/details.php?Projektnummer=120>

### 5.1.2 Gestaltungswettbewerb für Bushaltestellen

Bushaltestellen sollen architektonisch einzigartige Visitenkarten der Region werden. Gleichzeitig können Stationen funktional aufgewertet werden. Zu beachtende Punkte sind dabei die ausreichende Dimensionierung von Wartebereichen, Witterungsschutz, qualitativ hochwertige Möblierung, gute Beleuchtung, Echtzeitinformation, Radabstellanlagen in der Nähe, Barrierefreiheit und kurze Umsteigewege samt Querungsmöglichkeiten.

Referenzbeispiele: Im Jahr 2020 wurden mit Fördermitteln des Landes Salzburg 45 Haltestellen in 12 Gemeinden aufgewertet. Neben einer attraktiven Gestaltung gehörten zu den geförderten Maßnahmen verbesserte Informationssysteme, höhere Verkehrssicherheit für die Fahrgäste und überdachte Radständer.<sup>7</sup> In Krumbach (Vorarlberg) gestalteten im Rahmen des Projekts BUS:STOP sieben namhafte internationale Architekt:innen jeweils eine Haltestelle im Ort. In Zusammenarbeit mit lokalen Handwerker:innen wurden sieben einzigartige Haltestellen geschaffen, deren Gestaltung überregional Aufmerksamkeit erregt hat.<sup>8</sup>



Abbildung 9: Bushaltestelle in Krumbach – Bild: Bregenzerwald Tourismus

<sup>7</sup> <https://www.salzburg24.at/news/salzburg/bushaltestellen-260-000-euro-foerderung-98299822>

<sup>8</sup> <https://www.bregenzerwald.at/aktivitaet/busstop-krumbach/>

### 5.1.3 Nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Betriebsstandort Langkampfen

Mit über 1.000 Arbeitsplätzen ist der Betriebsstandort Langkampfen Ziel zahlreicher Pendler:innen, die heute zum größten Teil mit dem Pkw anreisen. Um den Pkw-Anteil zu verringern, sollen Mobilitätsalternativen unter Einbeziehung aller größeren Betriebe neu gedacht werden. Kurz-, mittel und längerfristige Potenziale für eine Verbesserung der Bahn- und Busanbindung, neue Radverbindungen oder Mitfahrgelegenheiten sollen analysiert werden. Ein Mobilitätskonzept kann den Startschuss für ein dauerhaftes überbetriebliches Mobilitätsmanagement in Langkampfen bilden.

Referenzbeispiel: Der Messgerätehersteller Inficon in Balzers (Liechtenstein) hat über Jahre ein betriebliches Mobilitätsmanagement entwickelt. Das breit gestreute Maßnahmenbündel reicht von Rad-Reparatur über gratis nutzbare Firmen-Sharing-Fahrzeuge bis zu Bonuszahlungen für Mitarbeiter:innen, die keinen Stellplatz benötigen.<sup>9</sup>

### 5.2.1 „Grüne Achsen“ – Hauptradverkehrsnetz Kufstein

Die "Grünen Achsen" sind speziell ausgeschilderte Wege für den Radverkehr parallel zu den Hauptachsen. Teilweise ist das Konzept bereits umgesetzt, vielfach ist die Infrastruktur aber noch nicht optimal für den Radverkehr adaptiert. In Zukunft sollen die bestehenden Planungen für die „Grünen Achsen“ auch baulich konsequent umgesetzt werden und so ein durchgehendes, sicheres Hauptradverkehrsnetz in Kufstein geschaffen werden.

Referenzbeispiel: Die Stadt Wetztingen in Nordrhein-Westfalen wurde beim „Fahrradklimatest“ des ADFC als fahrradfreundlichste Kommune Deutschlands in der Kategorie bis 20.000 Einwohner:innen ausgezeichnet.<sup>10</sup> Erreicht wurde dies unter anderem durch einen ambitionierten Radwegeausbau und die Errichtung mehrerer exklusiv von Fuß- und Radverkehr nutzbaren Brücken über den die Stadt querenden Fluss Steinfurter Aa, wodurch Dichte und Qualität des Radnetzes erheblich gesteigert werden konnten.<sup>11</sup>

### 5.2.2 Sichere Radrouten durch die Ortszentren

In Ortszentren besteht besonders hoher Bedarf an sicheren Radverbindungen. Herausfordernd ist der dort oft starke Kfz-Verkehr. Lösungsansätze können – je nach Örtlichkeit – die Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptstraßen, die Schaffung sicherer Parallelrouten für den Radverkehr oder eine ganzheitliche Verkehrsberuhigung der Ortskerne sein.

Referenzbeispiel: In Hard am Bodensee wurde eine Begegnungszone im Ortszentrum verordnet. Beschilderte Radrouten werden durch diese Begegnungszone geführt. Die Wirkung der

---

<sup>9</sup> <https://www.mobilservice.ch/de/mobilitaetsmanagement/unternehmen/inficon-ag-106.html>

<sup>10</sup> [https://www.wetztingen.de/gv\\_wetztingen/Aktuelles/2021/ADFC-Fahrradklimatest/](https://www.wetztingen.de/gv_wetztingen/Aktuelles/2021/ADFC-Fahrradklimatest/)

<sup>11</sup> <https://www.wn.de/muensterland/wie-wetztingen-den-fahrradklima-test-gewonnen-hat-1054980>

Begegnungszone wird durch Kreismarkierungen auf der Fahrbahn unterstützt. Ohne getrennte Radinfrastruktur konnte so dennoch ein sicheres Umfeld für den Radverkehr geschaffen werden.



Abbildung 10: Begegnungszone im Ortszentrum von Hard am Bodensee

### 5.2.3 Radabstellplätze an wichtigen Zielen

Die Schaffung von Radabstellplätzen ist eine günstige und wirksame Methode zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Besonderer Bedarf an Radabstellplätzen im öffentlichen Raum besteht an wichtigen Zielen des Alltagsverkehrs – etwa Nahversorger, Schulen, Ämter, Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln – ebenso wie an Zielen des Freizeitverkehrs – etwa Kultur- und Sportstätten oder Wanderausgangspunkte. Ein Konzept für mehr Radabstellplätze ist im Rahmen des Programms „familienfreundliche Region“ in Vorbereitung.

Leitfaden: Das Land Tirol hat einen Leitfaden erarbeitet, in dem die wichtigsten Qualitätskriterien für hochwertige Fahrradabstellanlagen zusammengefasst sind.<sup>12</sup>

<sup>12</sup>

[https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/mobil/downloads/Folder\\_168x240\\_web.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/mobil/downloads/Folder_168x240_web.pdf)

### 5.3.1 Baulich getrenntes regionales Radnetz

Der E-Bike-Trend schafft ein Potenzial für das Fahrrad als Verkehrsmittel zwischen mehreren Gemeinden, im Alltags- ebenso wie im Tourismusverkehr. Voraussetzung dafür ist ein funktionierendes regionales Radnetz auf sicherer – überwiegend baulich getrennter – Radinfrastruktur. Konkrete Anregungen für baulich getrennte regionale Radverkehrsverbindungen waren in den Workshops z.B. von Kössen nach Walchsee (See), Reit im Winkl und Schleching sowie von Kufstein nach Schwoich.

Referenzbeispiel: Vorarlberg ist österreichweit Vorreiter in der Schaffung eines landesweiten regionalen Radverkehrsnetzes in hoher Qualität, was bereits im hohen Modal Split-Anteil des Radverkehrs sichtbar wird. Zur besseren Orientierung sind die wichtigsten Routen des Vorarlberger Radnetzes mit einer einheitlichen Beschilderung kenntlich gemacht.



Abbildung 11: Radnetz in Vorarlberg mit einheitlicher Beschilderung – Bild: Land Vorarlberg

### 5.3.2 Schnellradweg Kufstein – Langkampfen

Als wichtiger Betriebsstandort hat Langkampfen eine hohe Zahl an Einpendler:innen, zu einem Gutteil aus der Bezirkshauptstadt Kufstein. Die Distanz von ca. 7 Kilometer bei ebener Topographie eignet sich gut für einen Schnellradweg. Der Schnellradweg sollte im Rahmen der Planungen für die Brennernordzulaufstrecke mitgedacht und umgesetzt werden.

Referenzbeispiel: Der Regionalverband Ruhr arbeitet an einem flächendeckenden Radwegenetz für die Region. Ein Herzstück ist der Radschnellweg RS1, der auf 101 km Länge Duisburg mit Hamm verbinden soll. Teilstücke sind bereits fertiggestellt.<sup>13</sup>



Abbildung 12: Teilstück „Rheinische Bahn“ des RS1 in Essen – Bild: RVR/Schulte

### 5.3.3 Fuß- und Radbrücke Ebbs – Kiefersfelden

Die Brücke könnte eine direkte, bisher nicht existente Verbindung zwischen den Gemeinden Ebbs in Tirol und Kiefersfelden in Bayern schaffen. Eine Machbarkeitsstudie für eine Fuß- und Radbrücke ist im Rahmen eines Euregio-Projekts 2022 geplant.

Referenzbeispiel: Neuburg (Bayern) und Wernstein (Oberösterreich) wurden im Jahr 2008 mit einer den Inn überspannenden Fuß- und Radbrücke verbunden. Das mit einem Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnete Bauwerk schafft seither eine direkte, länderübergreifende Verbindung für den nichtmotorisierten Verkehr.<sup>14</sup>

### 5.4.1 Barrieren für den Fußverkehr abbauen

Barrieren für den Fußverkehr wie stark befahrene Straßen oder Fließgewässer sollen abgebaut und in kürzeren Abständen überbrückbar gemacht werden. In den Workshops genannte Beispiele sind

<sup>13</sup> <https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/radschnellwege-ruhr/>

<sup>14</sup> <https://www.presseportal.de/pm/51529/1310408>

der Fluss Großsache in Kössen-Erlau, die Landesstraße in Langkampfen und die Salurner Straße in Kufstein.

Referenzbeispiele: In der Schweiz wurden Verkehrsversuche mit Fußgängerquerungen mittels markierter Mittelinseln durchgeführt, die günstig und schnell hergestellt werden können. Eine Evaluierung zeigte positive Ergebnisse, wenn auch nicht ganz so große Effekte auf die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer:innen wie bei baulichen Mittelinseln.<sup>15</sup> In den niederländischen Stadt Zutphen wurden Unterführungen mittels farbigem Licht neugestaltet. Die gefühlte Sicherheit und die Qualität des öffentlichen Raums konnten dadurch signifikant gesteigert werden.<sup>16</sup>



Abbildung 13: Unterführung in Zutphen – Bild: Jannes Linders

#### 5.4.2 Dichtes Netz an Sitzgelegenheiten

Als Rastplätze sind Sitzgelegenheiten wichtige Elemente eines guten Fußverkehrsnetzes. Besonders für ältere und gebrechliche Menschen schafft ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten eine Erleichterung der täglichen Wege. Durch die zunehmende Erhitzung im Sommer sollten Sitzgelegenheiten schwerpunktmäßig an beschatteten Plätzen errichtet werden.

<sup>15</sup> [https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/studie\\_0801\\_markierte-schutzinseln-1.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/studie_0801_markierte-schutzinseln-1.pdf)

<sup>16</sup> <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/infrastruktur-der-niederlande-lichtkunst-in-bahnunterfuehrung-a-1065720.html>

Leitfaden: Der Verein Fußverkehr Schweiz hat einen Leitfaden erarbeitet, der zur richtigen Wahl und Anordnung von öffentlichen Sitzgelegenheiten informiert.<sup>17</sup>

### 5.5.1 Rufbusse für entlegene Ortsteile

Die Qualität der „letzten Meile“ ist ein ausschlaggebender Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Der öffentliche Verkehr hat dabei in vielen Gebieten Aufholbedarf, will man den Anteil des Umweltverbunds steigern. Ein Lösungsansatz sind Rufbusse, im Idealfall emissionsfrei betrieben. Sie können auch entlegene Ortsteile bei Bedarf bedienen, Leerfahrten werden vermieden.

Referenzbeispiel: Die Gemeinden Werfen, Werfenweng und Pfarwerfen haben ein gemeinsames Rufbus-System namens „W3-Shuttle“ gegründet. In dichten Intervallen verbindet der W3-Shuttle zwischen 06:00 und 22:30 die drei Gemeinden miteinander und bis zum nächsten Fernbahnhof in Bischofshofen.<sup>18</sup>



Abbildung 14: W3-Shuttle – Bild: Tourismusverband Werfenweng

### 5.5.2 Betriebszeitausweitungen & Taktverdichtungen

<sup>17</sup> [https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads//2019/02/2019\\_Sitzbaenke\\_r.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads//2019/02/2019_Sitzbaenke_r.pdf)

<sup>18</sup> <https://www.pfarwerfen.at/pdf/w3-shuttle.pdf>

Besonders häufig wurde in den Workshops der Wunsch nach dichterem Takt auf den bestehenden Buslinien geäußert. Ein dichter Taktverkehr soll auf allen Linien zum Standard werden, in den Abendstunden sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden.

Referenzbeispiel: Die Landbuslinie 303 verbindet Hohenems (Vorarlberg) mit Heerbrugg (Schweiz). Zwischen ca. 06:00 und 00:00 fährt die Linie in einem genauen Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten werktags zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Der Fahrplan der gesamten Linie ist benutzerfreundlich und gut lesbar auf einer Seite zusammengefasst.<sup>19</sup>

### **5.5.3 Unterschiedliche ÖV-Angebote harmonisieren**

Neben dem klassischen Linienerverkehr gibt es zusätzliche ÖV-Angebote wie Werks-, Schul- und Skibusse. Ziel soll sein, die unterschiedlichen ÖV-Angebote hinsichtlich der Fahrplan- und Tarifgestaltung zu harmonisieren und Anschlüsse zueinander und zur Bahn zu optimieren.

Referenzbeispiel: Der Linienerbus 280 bindet das Skigebiet Obertauern ganzjährig im Stundentakt an Radstadt an. Während der Wintersaison verkehren zusätzliche Skibusse, die genau angepasst an den Linienerbus dessen Stundentakt zu einem Halbstundentakt morgens und nachmittags verdichten.<sup>20</sup>

### **5.5.4 Einführung von Expressbuslinien**

Als Ergänzung zum bestehenden Linienerverkehr sollen Expressbuslinien mit wenigen Halten und kürzeren Fahrzeiten eingeführt werden. Vorgeschlagen wurde konkret die Verbindung Niederndorf – Kufstein – Langkampfen – Kundl. Neu wäre an dieser Verbindung auch die Durchbindung einer Buslinie durch die Bezirkshauptstadt Kufstein.

Referenzbeispiel: Der „Regiobus Express“ ist bereits auf längeren Strecken im VVT unterwegs. Mit Schnellbussen verbunden werden aktuell Innsbruck – Lienz, Lienz – Kitzbühel und Reutte – Innsbruck.<sup>21</sup>

### **5.5.5 Machbarkeitsprüfung Stadt-Umland-Tram Kufstein – Kössen**

Bereits in den 1900er-Jahren gab es Planungen zur Errichtung einer Eisenbahnlinie von Kufstein über Ebbs und Walchsee nach Kössen. Durch den 1. Weltkrieg wurden das Projekt gestoppt und später nicht wiederaufgenommen. Heute könnte das Konzept in Form einer modernen Hauptader des klimafreundlichen Regionalverkehrs wieder aufgegriffen werden. Eine Umsetzung als Stadt-Umland-Tram würde die direkte Erschließung der Ortszentren ermöglichen, wo nicht ausreichend Platz für eine baulich getrennte Schieneninfrastruktur ist. Mit geeigneten Fahrzeugen wäre sogar eine Durchbindung der derzeit in Kufstein endenden S-Bahn-Züge bis Kössen denkbar. Auf diese Weise könnte die Region auf der Schiene direkt mit der Landeshauptstadt Innsbruck verbunden

---

<sup>19</sup> <https://www.vmobil.at/sites/default/files/2021-12/303.pdf>

<sup>20</sup> <https://www.ski-obertauern.at/obertauernskibus.htm>

<sup>21</sup> <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=ueber-uns/unsere-leistungen/regiobus>

werden. Erster Umsetzungsschritt könnte eine Verlängerung der Bahnstrecke vom Bahnhof Kufstein über den Inn in den Stadtteil Sparchen sein, wo u.a. die Ansiedlung mehrerer hundert Arbeitsplätze geplant ist.

Referenzbeispiel: Die Traunseetram entstand 2018 aus einer Verknüpfung der Gmundner Straßenbahn mit der Traunseebahn mittels einer Neubaustrecke durch das Stadtgebiet von Gmunden. Befahren wird die Strecke im Halbstundentakt von vollbahntauglichen Straßenbahnzügen.<sup>22</sup> Im Jahr nach der Inbetriebnahme stiegen die Fahrgastzahlen der Traunseetram gegenüber den beiden getrennten Vorgängelinien um rund 60 Prozent an.<sup>23</sup>



Abbildung 15: Traunseetram in Gmunden – Bild: Stern & Hafferl Verkehr

### 5.5.6 Euregio-Inntal-Ticket

Zur Stärkung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs zwischen den im Inntal gelegenen Regionen Bayerns und Tirols soll ein Euregio-Inntal-Ticket mit Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten eingeführt werden. Zielgruppe sind Gäste ebenso wie Pendler:innen. Mit dem grenzüberschreitenden Ticket können Hürden beim Fahrkartenverkauf überwunden und ein attraktives, gut bewerbbares Angebot geschaffen werden.

---

<sup>22</sup> <https://www.stern-verkehr.at/portfolio/traunseetram/>

<sup>23</sup> <https://www.lok-report.de/news/europa/item/15059-oesterreich-positive-bilanz-nach-1-betriebsjahr-der-traunseetram.html>

Referenzbeispiel: Mit dem „Bayern-Böhmen-Ticket“ bietet die Deutsche Bahn ein Ticket für den Regionalverkehr an, das in Bayern und den grenznahen Gebieten Tschechiens gültig ist.<sup>24</sup>

### **5.6.1 Saisonale Bahnverbindung München – Kufstein – Kitzbühel**

Die Region ist in der Wintersaison stark vom Kfz-Verkehr durch Tagestourist:innen belastet, von denen viele aus dem Raum München kommen. Um für diese Zielgruppe ein Angebot zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen, könnte zumindest saisonal ein Zugpaar München – Kitzbühel über Kufstein und Hopfgarten mit Ankunft in Kitzbühel am Vormittag und Abfahrt am späten Nachmittag eingeführt werden.

Referenzbeispiel: Auf der Mariazellerbahn etwa wird der Fahrplan im Advent, in der Winter- und in der Sommersaison jeweils durch passende saisonale Züge ergänzt.<sup>25</sup>

### **5.6.2 Anreizmodelle für öffentlich anreisende Gäste**

In Kooperation mit Betrieben aus dem Tourismus und Gastgewerbe können Anreize für Gäste angeboten werden, die nachweislich mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Angebote könnten z.B. Gutscheine für Seilbahnbetriebe oder Upgrades in der Unterkunft sein.

Referenzbeispiel: Das Hotel Habicherhof im Ötztal bietet öffentlich anreisenden Gästen bei Aufenthalt ab einer Woche Vergünstigungen wie Rabatt auf den Buchungspreis, Shuttleservice vom/zum Bahnhof und Wellnessgutscheine an.<sup>26</sup>

### **5.7.1 Pedibus**

„Pedibus“ ist ein Angebot, Kinder sicher zu Fuß zur Schule oder in den Kindergarten zu begleiten. Wie bei einem Bus werden die Kinder zu fixen Zeiten entlang einer Route an Haltestellen von einer ehrenamtlichen Aufsichtsperson abgeholt und am Schulweg begleitet. Kinder erlernen auf diese Weise richtiges Verhalten im Verkehrsgeschehen, gleichzeitig kann das „Elterntaxi“-Problem entschärft werden.

Leitfaden: klimaaktiv hat einen Leitfaden zur Umsetzung des Projekts Pedibus zusammengestellt.<sup>27</sup>

### **5.7.2 Autofreies Schulumfeld**

Schulumfelder eignen sich gut als Initiationspunkte für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Für Kinder sind autofreie, sichere Aufenthaltsflächen rund um Schulen wichtig. Die Akzeptanz in der

---

<sup>24</sup> [https://www.bahn.de/angebot/regio/laender\\_tickets/bayernticket/bayern-boehmen-ticket](https://www.bahn.de/angebot/regio/laender_tickets/bayernticket/bayern-boehmen-ticket)

<sup>25</sup> <https://www.mariazellerbahn.at/fahrplan-mzb>

<sup>26</sup> <https://www.habicherhof.at/informieren/gruene-anreise/?L=0>

<sup>27</sup> <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Materialien/pedibus.html>

Bevölkerung ist für Verkehrsberuhigungs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen rund um Schulen meist höher als anderswo.

Leitfaden: Das Land Niederösterreich hat einen Leitfaden zur verkehrssicheren Gestaltung des Schulumfelds inklusive mehrerer Referenzbeispiele erstellt.<sup>28</sup>

### **5.8.1 Machbarkeitsprüfung Durchfahrtsperre in der Innenstadt von Kufstein**

Eine in den Workshops eingebrachte Vision für Kufstein ist die Schaffung eines autofreien Zentrums. Die Durchfahrt wäre für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich, nur die Zufahrt von Norden und Süden. Stellplätze könnten reduziert bzw. in Garagen verlagert werden. An der Oberfläche entsteht mehr Platz, der für Begrünung sowie Aufenthalts- und Begegnungsflächen umgenutzt werden kann. Wichtige Straßenzüge wie der Obere Stadtplatz und die Kinkstraße würden von einer Verkehrsberuhigung profitieren. Um Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs in den Stadtteil Zell zu vermeiden, sollten zusätzliche Maßnahmen geprüft werden.

Referenzbeispiel: In Hallein (Salzburg) wird an Wochenenden in der Altstadt die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt. Aus einem Mobilitätsgipfel entstand der Wunsch, gerade in den wärmeren Monaten einen hochfrequentierten Platz im Zentrum mit einer Durchfahrtsperre verkehrstechnisch zu entlasten.<sup>29</sup>

### **5.8.2 Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet**

Tempo 30 als Standardgeschwindigkeit im Ortsgebiet ist eine Maßnahme für Verkehrsberuhigung und eine höhere Verkehrssicherheit. Besonders in Zentrumsbereichen sollte auch die Einbeziehung von Landesstraßen in die Tempo 30-Regel erwogen werden. Die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird signifikant erhöht, wenn begleitend verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen gesetzt werden.

Referenzbeispiel: In Walchsee wurde auf einem Abschnitt der das Ortszentrum passierenden Landesstraße B172 Tempo 30 verordnet, um eine Verkehrsberuhigung der stark belasteten Straße zu erzielen.<sup>30</sup>

### **5.8.3 Koordinierte Parkraumbewirtschaftung**

Parkraumbewirtschaftung ist ein bewährtes Mittel, um den Stellplatzdruck an zentralen Orten zu mindern und Raum für Stellplatzrückbau zugunsten von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu gewinnen. Eine regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung ist nutzerfreundlich und hilft, Standortkonkurrenz innerhalb der Region zu vermeiden. Eine Umsetzung der Maßnahme wäre

---

<sup>28</sup> [https://www.noel.gv.at/noe/P81378\\_Schulumfeld\\_270820\\_TAGS\\_v12.pdf](https://www.noel.gv.at/noe/P81378_Schulumfeld_270820_TAGS_v12.pdf)

<sup>29</sup> [https://www.hallein.gv.at/Testphase\\_Durchfahrtsperre\\_Robertplatz\\_ab\\_10\\_August\\_aktiv](https://www.hallein.gv.at/Testphase_Durchfahrtsperre_Robertplatz_ab_10_August_aktiv)

<sup>30</sup> [https://www.meinbezirk.at/kufstein/c-lokales/mit-tempo-30-durch-walchsee-hin-zur-umfahrungsstrasse\\_a3803247](https://www.meinbezirk.at/kufstein/c-lokales/mit-tempo-30-durch-walchsee-hin-zur-umfahrungsstrasse_a3803247)

besonders wirksam, wenn der Raum Wörgl miteinbezogen würde, wohin viele Menschen aus der Region KUUSK zum Einkaufen fahren. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung könnten für den Ausbau der Angebote des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zweckgewidmet werden.

Referenzbeispiel: Sieben Vorarlberger Gemeinden (Bregenz und Umgebung) haben sich auf ein gemeinsames Parkraumbewirtschaftungsmodell verständigt. Damit werden Faktoren wie Kosten, Geltungsdauer und Kontrolle der Kurzparkzonen zwischen den Gemeinden harmonisiert.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup>

<https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Pr%C3%A4sentation+02+Parkraummanagement+plan+b+und+Lustenau+-+Martin+Reis.pdf>

## 6 Maßnahmenkatalog

Das nachfolgende Kapitel stellt das Kernstück des Mobilitätskonzeptes dar. Anhand eines Maßnahmenkataloges wird es Entscheidungsträger:innen in den Gemeinden ermöglicht, die passenden Maßnahmen aus der Fülle an Möglichkeiten im Bereich der Mobilität zu finden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden anhand übersichtlicher Tabellen (siehe Anhang, Kapitel 7.1.2) und mithilfe von Übersichtsplänen (siehe Anhang, Kapitel 7.1.1) dargestellt. Thematisch werden sie nach den acht Handlungsfeldern (siehe Kapitel 4) gegliedert. Die tabellarische Aufzählung umfasst die Beschreibung des Bestandes bzw. einer aktuellen Herausforderung, die räumliche Ebene der Maßnahme, betroffene Gemeinden und behandelte Verkehrsmodi sowie eine kurze Beschreibung der Maßnahme selbst. Zusätzlich werden die Priorität aus fachlicher Perspektive, die erwartbaren Kosten sowie ein grober empfohlener Zeitraum zur Umsetzung anhand einer dreistufigen Skala angegeben. Mögliche Förderungen zur Umsetzung der Maßnahmen werden ebenfalls angeführt.

Die Maßnahmen des Konzeptes überspannen das räumlich sehr große, strukturell divergente Gebiet der KUUSK-Region. Dementsprechend bieten sie einen Überblick über Verbesserungen und Lösungsmöglichkeiten vieler Herausforderungen, welche bei Entschluss zur Umsetzung jedenfalls tiefgreifende Untersuchungen bzw. Planungen bedürfen.

### 6.1 Aufbau des Maßnahmenkataloges

Nachfolgend werden die Bestandteile des tabellarischen und planlichen Maßnahmenkataloges beschrieben:

#### 6.1.1 Handlungsfeld / Thema

Um die Maßnahmen thematisch zuordnen zu können, werden sie jeweils einem der acht Handlungsfelder zugeordnet (siehe Kapitel 4). Falls eine Maßnahme zu mehreren Themen passt, wird sie dem Hauptthema zugeordnet, wobei ein entsprechender Hinweis zu möglichen Überschneidungen gegeben wird.

#### 6.1.2 Bestand / Herausforderung

Im Zuge des in Kapitel 2.3 erläuterten Prozesses konnten viele Herausforderungen in der Bestandssituation eruiert werden. Diese werden im Katalog jeweils kurz erläutert.

#### 6.1.3 Räumliche Ebene

Die Maßnahmen haben Auswirkungen auf unterschiedliche räumliche Ebenen:

- ▶ Gemeinde

Maßnahmen betreffen nur die jeweilige Gemeinde. Dabei geht es vor allem um lokale Verbesserungen, die meistens in der Verantwortung der Gemeindepolitik liegen. Bei Landesstraßen liegt die Kompetenz beispielsweise zwar nicht bei den Gemeinden, diese können aber Änderungswünsche bei der zuständigen Behörde einbringen.

- ▶ **Gemeindeübergreifend**  
Maßnahmen betreffen zwei oder mehrere Gemeinden.
- ▶ **KUUSK-Region**  
Maßnahmen werden in der Projektregion umgesetzt und haben dort auch ihren größten Wirkungsbereich.
- ▶ **Überregional inkl. Deutschland**  
Maßnahmen über Gemeinde- oder auch Landesgrenzen.

### 6.1.4 Entscheidungshilfen: Priorität, Kosten & Zeitraum

Die drei Parameter zur Entscheidungshilfe und Abschätzung einer möglichen Umsetzung werden jeweils mithilfe einer 3-stufigen Skala dargestellt. Sie dienen als grober Richtwert, welcher sich aufgrund unterschiedlicher Ausprägungen der Umsetzung einer Maßnahme verändern kann.

Tabelle 1: Skalen für die tabellarische Darstellung: Priorität, Kosten & Zeitraum

Kosten		
●○○	gering	1.000 - 20.000 €
●●○	mittel	20.000 - 200.000 €
●●●	hoch	> 200.000 €

Priorität		
●○○	gering	Umsetzung aus fachlicher Sicht sinnvoll und anzustreben
●●○	mittel	Umsetzung aus fachlicher Sicht dringend empfohlen
●●●	hoch	Umsetzung aus fachlicher Sicht unbedingt erforderlich

Umsetzungszeitraum empfohlen		
●○○	kurzfristig	Umsetzung innerhalb der kommenden zwei Jahre anstreben
●●○	mittelfristig	Umsetzung innerhalb der kommenden fünf Jahre anstreben
●●●	langfristig	Umsetzung innerhalb der kommenden zehn Jahre anstreben

### 6.1.5 Anmerkungen

In der letztgereihten Spalte „Anmerkungen“ werden Informationen zu bereits bestehenden Umsetzungsschritten, der Möglichkeit zum optimalen Start-Zeitpunkt der Maßnahme oder bereits bekannten/involvierten Akteuren, o.ä. angeführt.

## 6.2 Örtliches Fußverkehrskonzept

Das vorliegende Konzept deckt einen Großteil der Voraussetzungen für Förderungen des Fußverkehrs, gemäß Förderprogramm „Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement“ im Rahmen des Klima- und Energiefonds (bzw. aus weiteren Ressortmitteln des BMK) ab. Als Grundlage zur Förderung wird für Gemeinden / Städte bis 15.000 Einwohner:innen

ein örtliches Fußverkehrskonzept gefordert. Folgende Teile davon sind im vorliegenden Konzept enthalten:

- ▶ Planungshorizont
- ▶ Zielsetzungen
- ▶ Ist-Analyse
- ▶ Soll-Fußwegenetz
- ▶ Maßnahmenliste

Aufgrund der höheren Einwohner:innenzahl Kufsteins, benötigt die Stadt Kufstein einen „Lokalen Masterplan Gehen“, welcher zusätzliche Anforderungen an eine mögliche Förderfähigkeit stellt.

Bei allen anderen Projektgemeinden sind zur Fördereinreichung eventuell vertiefende Planungen erforderlich. Detaillierte Informationen zur entsprechenden Förderung sind dem Kapitel 6.4.2 zu entnehmen bzw. bei den ebendort angeführten Kontaktdaten zu erhalten.

### 6.3 Zusatzinformationen

#### 6.3.1 Verkehrsmodi

Grundsätzlich hat jede einzelne Maßnahme aufgrund ihrer Eigenschaften und der gegebenen Rahmenbedingungen unterschiedliche Auswirkungen auf die Verkehrsmodi (Fuß-, Rad-, öffentlicher – oder motorisierter Individualverkehr). Insgesamt lassen sich die betroffenen Verkehrsmodi folgendermaßen anhand der Handlungsfelder einteilen, wenngleich es zu Ausnahmen kommen kann (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2: Handlungsfelder und zugehörige, primär betroffene Verkehrsmodi

Handlungsfeld	Primär betroffene Verkehrsmodi
Thema 1 - Nachhaltige Gemeindeentwicklung	Übergreifend, vorwiegend Umweltverbund
Thema 2 - Radverkehr in der Gemeinde	Radverkehr
Thema 3 - Radverkehr regionsübergreifend	Radverkehr
Thema 4 - Fußverkehr	Fußverkehr
Thema 5 - Öffentlicher Verkehr	Öffentlicher Verkehr, Fokus auf Multimodalität
Thema 6 - Tourismusmobilität	Übergreifend, vorwiegend Umweltverbund
Thema 7 - Schulumfeld	Vorwiegend Fuß- & Radverkehr, zusätzlich ÖV
Thema 8 - Steuerung und Lenkung des MIV	Motorisierter Individualverkehr

#### 6.3.2 Planliche Darstellung

Die tabellarisch aufgezählten Maßnahmen sind auf Übersichts-Lageplänen verortet. In den Tabellen wird jeweils ein Kürzel zur Identifikation der Maßnahme auf dem Plan angegeben. Maßnahmen auf dem Plan können in Form eines Punktes, einer Linie (z.B. Straße) oder einer Fläche (z.B. Siedlungsgebiet) dargestellt werden.

### 6.3.3 Richtlinien als Planungsgrundlage

Die Detailplanungen sollen gemäß der gültigen Gesetze, Richtlinien und Regelwerke ausgeführt werden. Für die Entwurfselemente sollen im Regelfall die empfohlenen Regemaße angewendet werden. An Engstellen müssen die Mindestabmessungen eingehalten werden und bei Bedarf in den weiteren Planungen detailliert vermessen werden, um die Machbarkeit und das Ausmaß einer eventuellen Fremdgrundinanspruchnahme festzustellen.

Folgende Abmessungen sind gemäß aktueller RVS anzuwenden.

#### Fußgängerverkehr<sup>32</sup>

- ▶ Gehsteig
  - Regelbreite:  $B = 2,00 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^{*33}$
  - *Minimale Breite*:  $B = 1,50 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$

#### Radverkehr<sup>34</sup>

- ▶ Einrichtungsrادweg
  - Regelbreite:  $B = 1,60 \text{ m} - 2,00 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$
  - *Minimale Breite*:  $B = 1,00 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$
- ▶ Zweirichtungsrادweg
  - Regelbreite:  $B = 3,00 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$
  - *Minimale Breite*:  $B = 2,00 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$
- ▶ Radfahrstreifen\* (angegebene Werte bei  $V_{85} < 50 \text{ km/h}$  neben Bordstein)
  - Regelbreite:  $B = 1,50 \text{ m}$
  - *Minimale Breite*:  $B = 1,25 \text{ m}$

#### Gemeinsame Anlage für Fuß- und Radverkehr

- ▶ Gemischter Geh- und Radweg
  - Regelbreite:  $B = 3,0 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$
  - *Minimale Breite*:  $B = 2,50 \text{ m} + \text{Schutzstreifen}^*$

#### Begegnungsfall Kraftfahrzeuge innerorts<sup>35</sup>

- ▶ Straße 50 km/h:
  - **Lkw-Lkw**  $B = 6,50 \text{ m}$
  - **Pkw-Lkw**  $B = 5,50 \text{ m}$
  - **Pkw-Pkw**  $B = 4,80 \text{ m}$

<sup>32</sup> RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr

<sup>33</sup> \* ... abhängig von der Geschwindigkeit, angrenzenden Nutzungen (Freiland bei 50 km/h mind. 1,0 m; zur Fahrbahn im Ortsgebiet im Fließverkehr mind. 0,50 m; neben Parkstreifen mind. 0,75 m)

<sup>34</sup> RVS 03.02.13 Radverkehr

<sup>35</sup> RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen

- ▶ Gemeindestraße 30 km/h:
  - **Lkw-Lkw** B = 6,25 m
  - **Pkw-Lkw** B = 5,25 m
  - **Pkw-Pkw** B = 4,50 m

## 6.4 Fördermöglichkeiten

Der Großteil der empfohlenen Maßnahmen eignet sich aufgrund ihrer grundsätzlichen Eigenschaften zur Fördereinreichung. Die genaue Höhe der Förderung sowie die Förderfähigkeit müssen je Maßnahme gesondert überprüft werden.

Nachfolgend werden aktuelle Fördermöglichkeiten (Stand Februar 2022) angeführt, welche sich für Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern anbieten.

### 6.4.1 Förderungen im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogrammes 2022-2030

#### Förderrichtlinien für Mobilitätsprojekte in Gemeinden, Gemeindeverbänden, Schulen und gemeinnützigen Vereinen in Tirol <sup>36</sup>

- ▶ Fördergeber: Land Tirol
- ▶ Wer wird gefördert:
  - Gemeinden, Verbände, Schulen, gemeinnützige Vereine, ...
- ▶ Was wird gefördert:
  - Mobilitäts-Check
  - Planungskonzepte für den Umweltverbund (Fuß-, Rad und öffentlicher Verkehr)
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fuß-, Rad und öffentlicher Verkehr)
  - Verbesserung der Infrastruktur (Fuß- & Radverkehr, sowie Intermodalität)
  - Bewusstseinsbildung, Schul- und Bildungsprojekte
  - Sharing-Projekte
- ▶ Kontakt
  - Förderansuchen schriftlich
  - Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung
    - Tel.: +43 (0)512 508 4081
    - E-Mail: [mobilitaetsplanung@tirol.gv.at](mailto:mobilitaetsplanung@tirol.gv.at)
- ▶ Handlungsfelder: 1-5 & 7

#### Förderung von E-Carsharing und E-Ladestellen für Gemeinden und Gemeindeverbände

- ▶ Fördergeber: Land Tirol
- ▶ Wer wird gefördert:
  - Gemeinden, Gemeindeverbände & -kooperationen

---

<sup>36</sup> Quelle:

[https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/mobil/Mobilitaetsprogramm/FRL\\_Mobilitaetsprogramm\\_2022-2030.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/mobil/Mobilitaetsprogramm/FRL_Mobilitaetsprogramm_2022-2030.pdf)

- ▶ Was wird gefördert: (für im VVT-Tarifsystem integrierte E-Carsharing-Systeme)
  - Ankauf bzw. Leasing von Elektroautos
  - Errichtung von E-Ladestellen (Standsäule oder Wallbox)
- ▶ Kontakt
  - Förderansuchen schriftlich
  - Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung
    - Tel.: +43 (0)512 508 4081
    - E-Mail: mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
- ▶ Handlungsfelder: 1, 5

### **Förderung der Beleuchtung von Haltestellen und Unterführungen**

- ▶ Fördergeber: Land Tirol
- ▶ Wer wird gefördert:
  - Gemeinden, Gemeindeverbände & -kooperationen
- ▶ Was wird gefördert:
  - Anschaffungs- und Montagekosten für normgerechte Beleuchtung von ÖV-Haltestellen und Unterführungen als Zufahrtswege zu ebendiesen
- ▶ Kontakt
  - Förderansuchen schriftlich
  - Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung
    - Tel.: +43 (0)512 508 4081
    - E-Mail: mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
- ▶ Handlungsfelder: 1, 4, 5

### **6.4.2 klimaaktiv mobil - Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden<sup>37</sup>**

Die Maßnahmen in diesem Konzept sind so aufbereitet, dass sie als Teil einer Fördereinreichung für die seit 2021 neuen Förderungen „klimaaktiv mobil - Fußverkehr“ verwendet werden können.

- ▶ Fördergeber: Klima- und Energiefonds, Bund (BMK)
- ▶ Förderabwicklung KPC (Kommunalkredit Public Consulting)
- ▶ Wer wird gefördert:
  - Gemeinden
- ▶ Was wird gefördert
  - Radverkehr
    - Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Radschnellverbindungen)
    - Wegweisung und Informationssysteme, Leiteinrichtungen und Bodenmarkierungen

---

<sup>37</sup> [https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden\\_Aktionsprogramm\\_KA\\_Mobil\\_2021.pdf](https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_Aktionsprogramm_KA_Mobil_2021.pdf)

- Radabstellanlagen (Nachrüstung Fahrradparken)
- Dauerzählstellen
- Radverleih
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen Radverkehr
- Fußverkehr
  - Bauliche Maßnahmen (Gehwege, Straßenraumgestaltung, Gehsteigverbreiterung)
  - Raum- und Siedlungsentwicklung (Planungen zur Ortskernbelebung, Parkraummanagement, Vermeidung von Zersiedelung)
  - Bewusstseinsbildende Maßnahmen Fußverkehr
- Mobilitätsmanagement
  - für umweltfreundliche Gütermobilität (CO<sub>2</sub>-neutrale Logistik, Transportrationalisierung)
  - für umweltfreundliche Personenmobilität (Sharing-Modelle, Wander- oder Gemeindebus, Jobrad, Schnuppertickets)
- ▶ Kontakt: komobile Gmunden
  - [mobiltaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobiltaetsmanagement@komobile.at)
  - +43 7612 70 911
- ▶ Handlungsfelder: 1-8, primär 1-5 & 7

#### **6.4.1 klimaaktiv mobil - Mobilitätsmanagement für Tourismus und Freizeit**

- ▶ Fördergeber: Klima- und Energiefonds, Bund (BMK)
- ▶ Förderabwicklung KPC (Kommunalkredit Public Consulting)
- ▶ Wer wird gefördert:
  - Gemeinden, Betriebe (für Tourismus)
- ▶ Was kann gefördert werden:
  - Bedarfsorientierte Verkehrssysteme
  - Bewusstseinskampagnen und Marketing
  - (Touristisches) Carsharing
  - Radverleih
  - Besuchermobilität bei Veranstaltungen
- ▶ Kontakt: komobile Wien
  - [freizeit.mobil@komobile.at](mailto:freizeit.mobil@komobile.at)
  - +43 1 8900681
- ▶ Handlungsfelder: 5, 6, 8

## 6.5 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation<sup>38</sup>

### 6.5.1 In der Theorie

Allgemeine und zielgruppenspezifische Kommunikation von Mobilitätsmaßnahmen und Angeboten haben sich in der Vergangenheit bewährt, um die Akzeptanz und das Bewusstsein zu erhöhen. Beabsichtigte Verhaltensänderungen, ein „Kulturwandel“, sollten immer von Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden. Vom Wissen zum Wollen und schließlich zum tatsächlichen Tun ist der Weg oft weit. Statt der sogenannten Bewusstseinsbildung geht es in Zukunft stärker um „Absichtsbildung“ und Veränderungen von Verhaltensroutinen. Dabei sollen verstärkt folgende Prinzipien beachtet werden:

- ▶ Menschen lernen nicht durch Appelle oder Wissen, sondern durch Erfahrung, durch das „Tun“ und durch Emotion,
- ▶ Menschen ändern ihr Verhalten, wenn andere es auch tun,
- ▶ Maßnahmen können in einen argumentativen Rahmen gebettet werden (z. B. Gesundheit, Fitness, Klimakrise),
- ▶ Nutzung neuer Informationstechnologien,
- ▶ Nutzung von biografischen Brüchen (Berufsantritt, Übersiedlungen, Pensionierung, Arbeitsplatzwechsel, Familiengründung, Krankheit),
- ▶ gemeinsame Thematisierung der Themen Gesundheit/Wellness und Mobilität.

Umweltfreundliches Verhalten kann nur bei sehr wenigen Menschen durch moralische Appelle erreicht werden. Die meisten Menschen wissen, dass Autofahren umweltschädlich und Radfahren gesund ist, viele Menschen wollen auch weniger motorisierten Verkehr in ihrem Umfeld, dennoch ändern die wenigsten ihr Verhalten. Eine auf Appelle und Erklärungen, auf Kosten und Nutzen, auf Zeiteinsparungen orientierte Verkehrsplanung mit komplexen Verhaltensmustern funktioniert nur eingeschränkt, da Mobilität kein ausschließlich rationales Phänomen ist. Die Verhaltensökonomie beweist, dass Entscheidungen zur täglichen Mobilität mehrere Faktoren enthalten, die gemeinhin als irrational bezeichnet werden:

- ▶ Kontext (Wetter, Uhrzeit, Wochentag)
- ▶ individuelle Aspekte (Wegeart, Transportvolumen, usw.)
- ▶ psychologische Aspekte (Gefühle: Flexibilität, Unabhängigkeit, soziale Kontrolle)
- ▶ Gewohnheiten (immer schon so gemacht).

Diese prägen gemeinsam mit Preis, Kosten und Zeit das Verhalten. Die Faktoren sind allerdings keine Konstanten, sondern müssen nach verhaltenshomogenen Zielgruppen erfasst werden. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, die auf Verhaltensänderungen abzielen, müssen sich diese Erkenntnisse zunutze machen. Dabei geht es darum, welche Motive, Vorstellungen,

---

<sup>38</sup> vgl. Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019

Bedürfnisse, Erwartungen an Verkehrsmittel die jeweiligen Zielgruppen haben und wo konkret eine effektive Kommunikation anschließen muss.

### **6.5.2 In der Praxis**

Folgende bewusstseinsbildende Maßnahmen werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes empfohlen:

- ▶ Teilnahme am Landesprogramm „Tiroler Mobilitätssterne“
- ▶ Teilnahme und Bewerbung an Kilometer-Sammel-Aktionen (z.B. Österreich radelt)
- ▶ Organisation und Bewerbung an der Europäischen Mobilitätswoche
- ▶ Gemeinsame Aktionen bezgl. nachhaltiger Mobilität organisieren (z.B. Radfest, gemeinsame Fahrrad-Reparatur-Workshops, Frühjahrs-Ausfahrten mit Gemeindevertreter:innen)
- ▶ Angebot von Öffi-Schnuppertickets in der Gemeinde
- ▶ Motivation wichtiger Multiplikator:innen in der Gemeinde (Schulen, Betriebe, Kirchen, Vereine, etc.)
- ▶ Informations- und Bürgerbeteiligungsveranstaltungen im Rahmen der Planung, Umsetzung und Evaluierung von Mobilitätsmaßnahmen
- ▶ Informationsmaterial und Imagebroschüren nach Umsetzung neuer Maßnahmen erstellen (z.B. neues Radverkehrsnetz, ÖV-Verbindungen, Carsharing-Angebot etc.)
- ▶ Aktive Vorbildfunktion von Gemeindevertreter:innen

## **7 Anhang**

### **7.1 Output für die Gemeinden**

**7.1.1 Karten mit Maßnahmen auf Gemeindeebene bzw. regionsübergreifend**

**7.1.2 Listen mit Maßnahmen auf Gemeindeebene bzw. regionsübergreifend**

### **7.2 Inputs aus den Workshops**

### **7.3 Auflistung der im Konzept berücksichtigten Vorplanungen**