

ARBEITSPROGRAMM MOBILITÄTSBEAUFTRACTER 2019-2022

VORWORT

Das vorliegende Programm ist ein strategischer Rahmen für alle Schritte, die das Regionalmanagement und der Mobilitätsbeauftragte der Region Kufstein und Umgebung – Untere Schranne – Kaiserwinkl im Bereich Mobilität in den kommenden Jahren setzen werden. Das Programm ist anhand von Fortbewegungsarten aufgebaut und jede einzelne Maßnahme soll alle Bevölkerungsgruppen zugute kommen.

Die neue und in dieser Form tirolweit einzigartige Funktion eines Mobilitätsbeauftragten ist so mit einem Fundament ausgestattet, die alle weiteren Schritte in Richtung einer Verbesserung der Verkehrsangebote in der Region strukturiert erreichen lässt und anhand dessen gemeinsame Ziele ablesbar sind.

Zusätzlich zu diesem Programm, das bereits viele konkrete Projekte beinhaltet, welche so umgehend wie möglich umgesetzt werden sollen, wird mit einem gemeindeübergreifenden „Mobilitätskonzept“ ein umfangreiches Instrument erstellt, das die zukünftige Entwicklung im Bereich Mobilität skizzieren und auch unter Einbindung einer breiten Öffentlichkeit entstehen soll. Geplanter Startschuss dafür ist mit Ende 2019 vorgesehen (siehe Abschnitt „Mobilitätskonzept“).

Alle Maßnahmen und Projekte können nur in enger Zusammenarbeit und durch Unterstützung der verschiedenen Institutionen, Ämter, Akteure und handelnden Personen erreicht werden. Das Arbeitsprogramm gibt eine Richtung und Ideen vor.

Kufstein, Mai 2019

KONTAKT

Manuel Tschenet, Mobilitätsbeauftragter
Regionalmanagement Kufstein & Umgebung - Untere Schranne - Kaiserwinkl
Mobil +43 660 3200809, Büro +43 5372 21185, www.rm-kuusk.at

IMPRESSUM

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich: Regionalmanagement KUUSK
Text und Gestaltung: Regionalmanagement KUUSK/Manuel Tschenet
Fotos: Titelseite: Tourismusverband Kufsteinerland; ohne Quellenangabe: Regionalmanagement KUUSK/Manuel Tschenet

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	2
MOBILITÄT VERÄNDERN	4
ZU FUSS	5
E-SCOOTER	7
FAHRRAD	9
BUS	14
BAHN	18
CARSHARING	21
MOBILITÄTSFORUM	22
MOBIL.KUFSTEIN.COM	24
MOBILITÄTSKONZEPT	26
MOBILITÄTSZENTRUM	27



MOBILITÄT VERÄNDERN

Jeden Tag sind Menschen mobil und legen viele Wege zurück. Meist geschieht die Wahl des Verkehrsmittels dabei aus Gewohnheit oder weil Komfort, Schnelligkeit und Flexibilität im Vordergrund stehen.

Mobilität erzeugt jedoch in jedem Fall Umweltbelastungen, die es zu reduzieren gilt. Der Klimawandel ist eine große Herausforderung für uns alle und kann nur abgemildert werden, wenn auch im Verkehrsbereich große Anstrengungen unternommen werden.

In allen Bereichen gilt es, unnötigen Verkehr zu verhindern und wo das nicht möglich ist, alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen und auszubauen. Der Modal Split – die Wahl des Verkehrsmittels für das Zurücklegen eines Weges – muss sich zulasten des privaten PKW verändern. Das wird nur erreicht werden, indem das Bewusstsein der Menschen für die Alternativen geschaffen wird und diese im gleichen Zuge vielfältiger, flexibler und auch individueller werden.

Unsere Region kann durch eine bewusste Planung und durch das aktive Mitwirken aller Stellen eine ressourcenschonendere Mobilität in die Wege leiten.

Besonders bei Neuerrichtungen von Bauvorhaben gilt es, von Anfang an nicht nur die aktuellen Bedürfnisse zu berücksichtigen, sondern auch vorausschauend zu denken und dabei den Fokus nicht mehr in allererster Linie auf den MIV zu legen. Erst wenn die Voraussetzungen zum Radfahren, Busfahren und andere Formen der aktiven Mobilität so attraktiv sind, dass sie an den Komfort und die Flexibilität eines Autos herankommen, wird eine deutliche Trendwende zu spüren sein.

Die Region Kufstein und Umgebung – Kaiserwinkl – Untere Schranne hat durch ihre Lage, Wohlstand und Innovationskraft die besten Voraussetzungen hier eine Vorreiterrolle einzunehmen.



ZU FUSS

BESCHILDERUNG

Eine gute und durchgängige Beschilderung ist ein wichtiges Mittel, das im Straßenverkehr für den motorisierten Verkehr seit vielen Jahrzehnten selbstverständlich eingesetzt wird und zunehmend auch zur Standardausstattung von Radverkehrsrouten gehört.



Beschilderung für Fußgänger
Foto: Rhein-Zeitung

Genauso muss eine Beschilderung auch für Fußgänger*innen selbstverständlich werden. Dabei sind jedoch andere Maßstäbe anzusetzen. Das Wandernetz in unserer Region ist bestens beschildert, jedoch ist es notwendig zwischen Wanderrouten und innerörtlichem Wegenetz zu unterscheiden. Ortskundige Personen werden keine großen Probleme haben sich zurecht zu finden, jedoch können

Menschen sich oftmals schon im benachbarten Ort Ziele nur durch mehrmaliges Nachfragen oder Nutzen von (mobilen) Karten auffinden.

Eine Beschilderung soll auch das gemeindeeigene CI aufgreifen und sich an internationalen best practice-Beispielen orientieren.

NETZLÜCKEN-ANALYSE

Oftmals sind es kleine Lücken im Wegenetz, die Wege von A nach B deutlich verlängern und Menschen dazu veranlassen, den PKW zu nutzen, statt zu Fuß zu gehen. Diese Lücken müssen identifiziert und geschlossen werden.

SCHUL- UND KINDERGARTENWEGE

Kinder werden zunehmend mit dem PKW zum Kindergarten und zur Schule gebracht. Dieser Entwicklung muss entgegengesteuert werden, da Kinder so nicht das richtige Verhalten im Straßenverkehr lernen und ihnen wichtige Lernerfahrungen (auch mit der umgebenden Natur/Lebensraum) fehlen. Außerdem sind Menschen später eher bereit, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen oder mit dem Fahrrad zu fahren, wenn sie das bereits aus ihrer Kindheit kennen.

Mit Aufklärungsmaßnahmen durch Expert*innen wird versucht werden, hier eine Trendumkehr einzuleiten. Zudem werden weitere Maßnahmen gesetzt, wie etwa eine Schulweganalyse, Problemkarten, etc. um das Sicherheitsgefühl für Eltern, Schüler*innen und Lehrer*innen zu steigern.

ATTRAKTIVE PLÄTZE

Straßen sind nicht nur ein Verkehrsweg, sondern haben auch eine wichtige Funktion als Aufenthaltsort. In der Region ist man hier bereits auf einem sehr guten Weg indem man den öffentlichen Raum immer mehr auch als einen Ort zum Kennenlernen, Entdecken und Erleben sieht.

Das gilt es fortzusetzen und auch abseits der zentralen Plätze attraktive Orte zu gestalten. Ein attraktives und abwechslungsreiches Umfeld lässt den Anteil an Fußgänger*innen in einer Gemeinde steigen.

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes werden Orte definiert, die sich besonders für eine städtebauliche Umgestaltung anbieten.



Begegnungszone Fischergries in Kufstein
Foto: Stadt Kufstein

BARRIEREFREIHEIT

Ein besonders wichtiger, jedoch oft vernachlässigter Punkt ist die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums (Stufen, taktile Leitsysteme, etc.). Dies betrifft vor allem Menschen mit eingeschränkter Mobilität wie Rollstuhlfahrer*innen, aber auch ältere Personen, Menschen mit Kinderwagen, usw.

Gemeinsam mit Fachverbänden und Interessensgruppen sollen Maßnahmenkataloge erstellt werden mit entsprechender Priorisierung der einzelnen Vorschläge.





E-SCOOTER

AUFKLÄRUNGSKAMPAGNE

E-Scooter sind eine neue Technologie, welche sich derzeit in einem rasanten Wachstum befindet. In vielen Städten Europas benutzen bereits viele Menschen E-Scooter um damit kurze bis mittlere Distanzen zurückzulegen. Der Gesetzgeber reagiert auf diese neue Entwicklung mit einer Gesetzesänderung zum 1. Juni 2019 und behandelt E-Scooter zukünftig ähnlich wie Fahrräder.

Die Fahrzeuge erreichen Geschwindigkeiten von rund 20 km/h und haben Reichweiten zwischen 15 und 30 km und sind damit das ideale Transportmittel für das „Last Mile“-Problem: Damit wird die Schwierigkeit bezeichnet, von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zum eigentlichen Zielort zu gelangen. Der letzte Wegabschnitt ist oftmals mit langen Fußmärschen oder Wartezeiten verbunden und ein äußerst negativer Faktor in der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.



E-Scooter in Betrieb
Foto: TrendingTopics.at

Die Region soll nun proaktiv handeln und die Bevölkerung über Vor- und Nachteile informieren (z.B. Fahrverbot auf Gehsteigen) und hier vor allem einen Fokus auf Schüler*innen legen. Von dieser Gruppe ist am ehesten davon auszugehen, dass sie die neue Technologie schnell benutzen wird.

KOOPERATION MIT LOKALEN HÄNDLERN

Es soll geprüft werden, ob lokale Sportartikelhändler für Schulungen, Aufklärungsmaßnahmen und auch Kauf-Aktionen gewonnen werden können, um die regionale Wirtschaft zu stärken.

VERLEIHSYSTEM

In den großen europäischen Städten gibt es bereits viele Verleihsysteme, aber beispielsweise auch der Bevölkerung und den Gästen der mittelgroßen oberösterreichischen Stadt Wels steht seit Kurzem ein E-Scooter Mietsystem zur Verfügung (Arolla in Kooperation mit EWW Wels-Strom).

Es wird geprüft, ob auch in Kufstein und in Folge in den umliegenden Gemeinden ein Verleihsystem Sinn macht und wie eine mögliche Umsetzung erfolgen, bzw. wer als Projektpartner auftreten könnte.

ABSTELLANLAGEN

Durch die bereits eingeführten Verleihsysteme, aber auch die zunehmende private Nutzung von E-Scootern ergibt sich ein neues Problem: Wo können die Fahrzeuge abgestellt werden, ohne den öffentlichen Raum zu beeinträchtigen und das Ortsbild negativ zu beeinflussen?

Auch hierbei soll proaktiv gehandelt werden und Abstellanlagen an sinnvollen Orten geplant und errichtet werden.



Scooter-Abstellanlage
Foto: ÖKOLOG





FAHRRAD

JOBRAD

Damit sich Mitarbeiter*innen mehr bewegen und für ihre Wege von und zur so- wie während der Arbeit das Fahrrad benutzen, werden Betriebe in der Region motiviert sogenannte Jobräder anzubieten.

Das Unternehmen stellt dazu interessierten Mitarbeiter*innen zu attraktiven Bedingungen ein alltagstaugliches Dienstfahrrad zur Verfügung, das sowohl dienstlich als auch privat genutzt werden kann. Im Gegenzug verpflichtet sich der/die Mitarbeiter*in, das Fahrrad nach Möglichkeit oft auch für den Weg zur Arbeit und für dienstliche Wege einzusetzen.

Dafür können durch den Betrieb attraktive Förderungen in Anspruch genommen werden (z.B. die klimaaktiv mobil E-Bike-Förderung), der/die Mitarbeiter*in zahlt den Restbetrag in Form einer monatlichen „Nutzungsgebühr“ in 48 Monatsraten ab. Dabei kann der Betrieb bei normalen Fahrrädern auch den Vorsteuerabzug geltend machen (20%). (Quelle: www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/job-rad)

VERLEIHSYSTEM

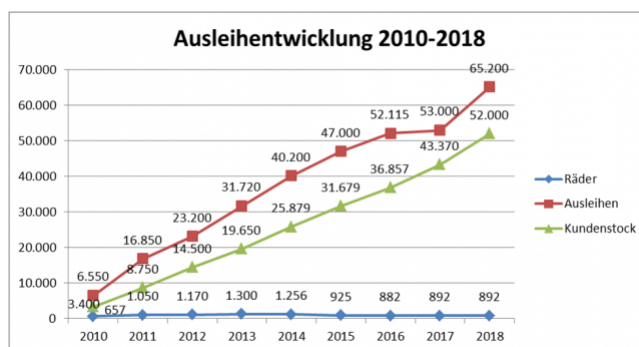
Auch wenn viele Personen ein Fahrrad zuhause haben, ist es jedoch nicht in jeder Situation, in der man es benutzen könnte, mit dabei. Das betrifft sowohl Tourist*innen als auch Einheimische. Um den Anteil am Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen und Fahrrad fahren) zu steigern, benötigt es in der Region ein Fahrradverleihsystem.

In großen Städten sind solche Leihsysteme bereits gang und gäbe, im ländlichen Raum jedoch noch selten. Ein besonders erfolgreiches Beispiel gibt es in Niederösterreich: In über 70 Gemeinden existiert dort das System nextbike, das von der Energie- und Umweltagentur NÖ betrieben wird. Der Anbieter nextbike ist in vielen europäischen Ländern verbreitet und bietet sowohl stationsbasierte als auch free-floating Systeme an (auch bekannt als „Stadtrad“ der IVB in Innsbruck). In Niederösterreich kann damit jede/r Benutzer*in innerhalb der Gemeinde als auch im gesamten Bundesland fahren und die Räder an jeder beliebigen Station zurückgeben. Inzwischen sind rund 900 Fahrräder im Einsatz und wurden im Jahr 2018 über 65.000 mal ausgeliehen (siehe Grafik nächste Seite).

Aufgrund der speziellen geografischen Gegebenheiten unserer Region ist die Einführung eines solchen Systems grenzüberschreitend zwischen den Räumen Rosenheim und Kufstein wünschenswert um einerseits die starken wirtschaftlichen Verflechtungen (Pendlerströme) abzubilden und andererseits die Positionierung der Region als Radfahrdestination zu unterstreichen.



nextbike-Station in St. Pölten
eigenes Foto



Entwicklung nextbike in Niederösterreich
Grafik: Energie- und Umweltagentur NÖ

FAHRRADSTRASSEN

Eine verhältnismäßig einfache Maßnahme, um den Fahrradverkehr zu priorisieren, ist die Einrichtung von Fahrradstraßen nach der Straßenverkehrsordnung.



In dieser Straße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren zum Zwecke der Zu- und Abfahrt. Das Queren der Straße ist erlaubt. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. (Quelle: www.wien.at)

Eine Analyse von Straßenabschnitten in der Region, in dem die Ausweisung einer Fahrradstraße möglich wäre, wird in Auftrag gegeben.

FAHREN GEGEN DIE EINBAHN

In immer mehr Gemeinden Österreichs ist das Fahren gegen die Einbahn für Radfahrer*innen erlaubt. Nach Abklärung der rechtlichen Voraussetzungen sollen auch geeignete Straßenzüge in unserer Region gefunden werden.

AUSBAU ABSTELLANLAGEN

Gemeinsam mit dem Ausbau von Radwegen muss auch der kontinuierliche Ausbau von Abstellanlagen erfolgen. Dazu werden moderne Konzepte geprüft, um möglichst sichere und gut zugängliche Anlagen zu errichten.

Einer gründlichen Bestandsaufnahme wird eine Liste mit potenziellen, idealen Standorten von neuen oder zu erweiternden Abstellanlagen folgen.

MITNAHME IN BUSSEN/BAHNEN

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen soll verbessert und vereinheitlicht werden und schon an Haltestellen ersichtlich sein.

Wenn möglich sollen Busse auch mit eigenen Fahrradständern ausgestattet werden, die auf der Rückseite der Busse angebracht werden und eine unkomplizierte Mitnahme ermöglichen.



Fahrradmitnahme zum Kloster Andechs
Bild: Landkreis Starnberg

E-BIKE LADESTATIONEN



E-Bike Ladestation

Der deutsche Zweirad-Industrie-Verband geht von einem mittelfristigen Anteil von 35% E-Bikes am gesamten Fahrradmarkt aus. Der aktuelle Trend zum Pedelec ist demnach ungebrochen.

Um dem zu begegnen soll die Möglichkeit geprüft werden Ladestationen zu errichten. Mögliche Standort sind dabei leicht zugängliche, öffentliche Plätze, aber auch Unternehmen, Freizeiteinrichtungen und Schulen sowie Bahnhöfe. Auch hier könnte eine Kooperation mit lokalen Anbietern sinnvoll sein.

ZÄHLSTELLEN EINRICHTEN

Eine weitere Maßnahme um den Fahrradverkehr zu stärken ist das Aufstellen von Zählstellen, sogenannten „Radbarometern“, an vielbefahrenen Strecken. Die Zählstellen sind ein sichtbares Zeichen für die Bevölkerung und sollen die Bedeutung des Fahrradverkehrs betonen.

Die damit gewonnen Daten können in Folge zur Trendanalyse, Maßnahmenplanung aber auch zur Bewusstseinsbildung



Radbarometer in Feldkirch
Bild: Helmut Köck/VOL.at

verwendet werden und sollen im Sinne von Open Data öffentlich zugänglich sein.

EVENTS

Zusätzlich zu den bestehenden Fahrrad-Rennen sollen noch weitere Veranstaltungen etabliert werden, die andere Bevölkerungsgruppen ansprechen (z.B. Schulausflüge mit dem Fahrrad; Gaststätten-Touren, etc.). Auch hier soll wieder von anderen Regionen gelernt werden, welche Konzepte umsetzbar und auf die Region Kufstein und Umgebung übertragbar sind.

Im Zuge der Veranstaltungen soll die Akzeptanz für das Fahrradfahren weiter erhöht werden und neue Verbindungen/Angebote beworben werden.

EINBINDUNG IN INTERNETANGEBOTE (APPS)



Fahrrad Touren App
Bild: ADAC

Die bestehenden und zukünftigen Radrouten sollen auf möglichst vielen Internetplattformen auffindbar und aktuell sein. Dazu zählen sowohl die überregionalen Radrouten wie beispielsweise der Innradweg, aber auch innerörtliche Routen wie die Grünen Achsen in Kufstein.

Es muss erhoben werden, welche Apps und Internetseiten Einheimische und Gäste verwenden, um auf möglichst allen Plattformen aktuelle Datenbestände anzubieten. Auch die großen Dienste Google Maps und Apple Karten sind hier zu berücksichtigen.

INNERÖRTLICHE RADWEGANALYSEN

Der durch das Land Tirol und das Baubezirksamt Kufstein priorisierte Radwegeausbau muss weiter vorangebracht werden. Abseits des Inntals sind die überregionalen Routen bisher ein großes Defizit im Radwegenetz. Auch das laufende Leader-Projekt **Grenzenlos Radfahren** erarbeitet zwischen den Gemeinden Kössen, Walchsee und Niederndorf sowie Kiefersfelden, Oberaudorf und Flintsbach Lösungsvorschläge, um die zwischenörtlichen Verbindungen zu verbessern.

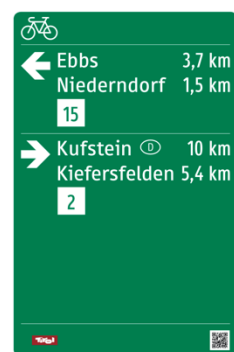
Doch auch innerörtlich muss der Radwegeausbau fortgesetzt werden. Dazu sollen vor allem Neubauprojekte von Anfang an gut angeschlossen werden, um möglichst unabhängig vom PKW-Verkehr zu sein.

Das bestehende Netz in der Region wird im Zuge des Mobilitätskonzeptes analysiert und Ausbaumaßnahmen empfohlen. Kleinere Lückenschlüsse und Verbesserungsmaßnahmen sollen schon davor umgesetzt werden (vor allem zwischen Kufstein-Zell und Kufstein-Zentrum).

BESCHILDERUNG

Die von Land Tirol und Tourismusverband Kufsteinerland durchgeführte Beschilderung der Radwege nach den neuesten Maßstäben war der erste Schritt um die Navigation und Orientierung für Radfahrer*innen in der Region zu verbessern.

Es bedarf einer beständigen Evaluierung, ob die Beschilderung noch aktuell ist (z.B. bei Routenänderung/Streckeneneröffnungen) und daraus notwendige Adaptierungen. Zusätzlich werden auch innerörtliche Beschilderungen von Radrouten empfohlen.



Beschilderung
Bild: Land Tirol



Auch die konsequente Ausweisung und Beschilderung von Geh- und Radwegen muss in allen Gemeinden erfolgen, um zum einen Rechtssicherheit zu erzeugen und zum anderen ein deutliches Zeichen für Radfahrer*innen zu setzen.

Dazu wird eine Bestandsaufnahme durchgeführt und eine Maßnahmenliste erstellt.





BUS

REGIONALES BUSKONZEPT

Um den Umstieg von vielen Personen auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen, benötigt es ein attraktives Busnetz. Die Basis dazu ist in den Bezirken Kufstein und Kitzbühel bereits vorhanden, jedoch mit teils unattraktiven Bedienzeiten und wichtigen Lücken/fehlenden Direktverbindungen. Umso komfortabler das Reisen mit Bussen ist, umso eher wird das Angebot angenommen. Daher wird versucht ein regionales Buskonzept zu erarbeiten, dass das Rückgrat für die nächsten zehn Jahre im öffentlichen Verkehr sein soll. Dazu gehört:

- Mehr direkte Verbindungen (z.B. Kufstein-St. Johann)
- Ausdehnung der Betriebszeiten in den Morgen- und Abendstunden
- Dichtere Takte (idealerweise durch Überlagerung von Linien)
- Abstimmung Regiobus mit Stadtbus Kufstein
- Mikro-ÖV Systeme, wo große Linienbusse keinen Sinn machen

Für das Buskonzept bedarf es einer großen gemeinsamen Anstrengung des Verkehrsverbundes, des Landes und der Gemeinden. Nach vielen Jahren ohne große Änderungen im Netz ist es jedoch an der Zeit den nächsten Schritt zu machen.

SAISONALE BUSSE

In die Planung des Regionalen Buskonzeptes werden auch die diversen saisonalen und touristischen Busse sowie Werksverkehre eingebunden. Besitzer des VVT Jahrestickets sollen alle Angebote ohne Aufpreis nutzen können. Auch braucht es hier eine besser koordinierte Abstimmung der verschiedenen Angebote die möglichst zusätzliche Synergieeffekte bringen.

GRENZÜBERSCHREITENDE VERBINDUNGEN

Besonders wichtig ist der Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen, die bisher - bis auf wenige Ausnahmen - komplett fehlen. Das auf der Schiene bereits gute Angebot muss auf jeder Hauptverbindung angeboten werden. Die oftmals bereits bestehenden Linien sollen verknüpft und ins nächste regionale Zentrum (Kufstein, St. Johann, Rosenheim, Traunstein) durchgebunden werden.



Regionalbus 9502 zwischen Oberaudorf und Niederndorf
Foto: Bezirksblätter

Folgende Linien werden versucht einzuführen bzw. die fehlende Verknüpfung der bayerischen und tiroler Linien hergestellt:

- Oberaudorf-Niederndorf-Aschau-Bernau am Chiemsee (bestehenden Saisonsbetrieb ganzjährig ausdehnen)
- Kufstein-Thiersee-Bayrischzell-Schliersee
- Kufstein-Erl-Nußdorf am Inn-Neubeuern-Rosenheim
- Kössen-Schleching-Marquartstein

Das angelaufene Projekt **cross border-mobility** lieferte hierzu im Mai 2019 den Startschuss mit zahlreichen Teilnehmern aus der Region Kufstein-Rosenheim.

NACHTBUSSE

Der Erfolg des Nachtbusliners Kössen-Walchsee-Niederndorf-Ebbs-Kufstein zeigt den Bedarf für ein öffentliches Verkehrsangebot auch in den Nächten.

Zusammen mit der vor wenigen Jahren eingeführten Nacht S-Bahn wird so ein sicheres Verkehrsmittel geschaffen, das abendliche Kino- und Konzertbesuche, spätere Arbeitszeiten und Ausgehen für Jugendliche gefahrlos und günstig ermöglicht. Ziel muss sein, jeden Ort in der Region auch in der Nacht erreichen zu können. Zuerst am Wochenende, nach erfolgreicher Etablierung auch unter der Woche.

SCHIBUSSE

Die angebotenen Schibusse sind eine gute Alternative zum eigenen Fahrzeug und sollen weiter ausgebaut werden. Wo es möglich und sinnvoll ist, sollen bestehende Linien aufgewertet werden.

Ein Fokus wird auf die optimale Ausstattung und Abfahrtszeiten der Schibusse gelegt. Beispielsweise sind ausreichend Schiträger und Teppichböden gegen Schmelzwasser zu nennen.

Andere Angebote im Alpenraum werden begutachtet und gemeindeübergreifende Kooperationen angestrebt. Zielgruppe, wie in fast allen Projekten, sind hierbei sowohl Einheimische als auch Tourist*innen.



Schibus
Foto: TVB Wilder Kaiser

NEUER, REGIONALER BUSPLAN

Grafische Aufbereitungen sind für viele Menschen wichtige Orientierungshilfen. Um das gesamte Angebot in der Region einfach und verständlich darzustellen, wird ein Liniennetzplan wie man ihn z.B. aus den U-Bahnen in München und Wien kennt, nach neuesten Maßstäben der Verkehrsplanung erstellt und an allen Haltestellen aufgehängt, im Internet verfügbar gemacht und in Publikationen eingebunden.

Alle Angebote des Öffentlichen Verkehrs werden berücksichtigt, wie die Bahn, Regiobusse, Stadtbusse, Saisonaler Verkehr, Seilbahnen, Carsharing, Bürgertaxis, Park&Ride Plätze, usw.



Ausschnitt Liniennetzplan Salzburg
Bild: Salzburg AG

ATTRAKTIVE BUSHALTESTELLEN

Pendler*innen und andere Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs verbringen viel Zeit an Haltestellen. Diese sollten daher so gut wie möglich ausgestattet sein. Ein einfaches grünes „H“-Symbol an einer Tafel ist nicht genug.

In Vorarlberg wurden vor Jahren spezielle Architekturwettbewerbe für Bushaltestellen durchgeführt. Die Region kam dadurch in die Medien und hat bis heute ansprechende Wartehäuschen, die die Landschaft bereichern. Im Vergleich zu dem, was Autofirmen in das Design ihrer Modelle und die öffentliche Hand in Straßenbau- und -erhaltung investiert, ist der Betrag der für Busse und die dazugehörige Infrastruktur aufgewendet wird, verschwindend gering.

Unsere Region sollte hier eine Vorreiterrolle einnehmen und den Komfort und das Reiseerlebnis im Öffentlichen Verkehr steigern um dem des PKW-Verkehrs näherzukommen.



Bushaltestellen in Krumbach/Vorarlberg
Bild: The Gap

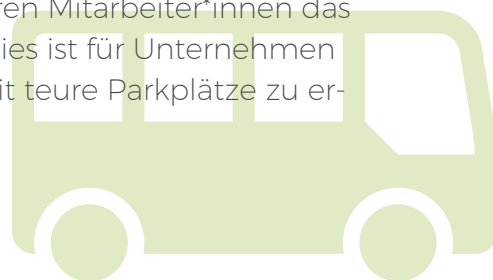
EUREGIO-TICKET

Ein vergleichbares Produkt wie das preiswerte VVT Jahresticket Land bzw. Region soll auch Pendler*innen, die täglich die Grenze überqueren, angeboten werden. In den Landkreisen Miesbach, Traunstein und Rosenheim Stadt sowie Land gibt es derzeit kein vergleichbares Angebot.

Die Euregio Inntal hat dazu in Kooperation mit der Internationalen Alpenschutzkonvention CIPRA, dem Land Tirol und den Landkreisämtern Rosenheim Stadt und Land das Projekt [cross border-mobility](#) ins Leben gerufen, an dem das Regionalmanagement Kufstein und Umgebung mitarbeitet. Ziel des Forums ist die Einführung eines Euregio-Tickets und der Ausbau der grenzüberschreitenden Busverbindungen.

JOBTICKET

Mit dem VVT Jahresticket für das ganze Land bzw. eine Region wurde tariflich die optimale Voraussetzung für das Pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen. Betriebe sollen motiviert werden, ihren Mitarbeiter*innen das Jahresticket in Form eines „Jobtickets“ anzubieten. Dies ist für Unternehmen steuerlich absetzbar und reduziert die Notwendigkeit teure Parkplätze zu errichten bzw. zu mieten.





BAHN

ANSCHLÜSSE VERBESSERN

Kurze und sichere Anschlüsse sind beim Umstieg zwischen zwei Bussen, Bus und Bahn oder zwei Zügen essenziell. Nur wenn die Reisekette problemlos funktioniert sind Pendler*innen bereit vom PKW auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

Bestehende Defizite sollen verbessert werden und bei neuen Verbindungen von Anfang an darauf besonderes Augenmerk gelegt werden.

Eine Durchbindung der Regionalzüge Innsbruck-Kufstein und Kufstein-Rosenheim bzw. der Ausbau des Bahnhofs Kufstein hin zu kurzen Umstiegswegen wird gefordert.

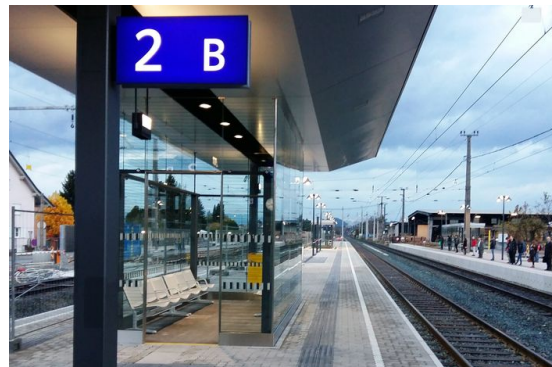
BAHNHÖFE ATTRAKTIVIEREN

Die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen ist ein Faktor, der die Bereitschaft zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel beeinflusst. Umso besser die infrastrukturelle Ausstattung ist, desto positiver wird das Reisen mit der Bahn befunden. Zeitgemäße Architektur und ein modernes Erscheinungsbild sind dabei ebenso wichtig wie ein positives Sicherheitsgefühl, die Möglichkeit Produkte zu kaufen und warme und windgeschützte Warteräume im Winter.

Es wird darauf hingewirkt, dass der Bahnhof Kufstein und die Haltestellen in der Region dem State of the Art in Bezug auf Ausstattung und Optik entsprechend aufgewertet werden. Auch die geplanten Neuerrichtungen der Haltestellen Langkampfen und Kufstein-Süd sind dabei zu berücksichtigen.



Bahnhof Attnang-Puchheim
Foto: Skyline Architekten



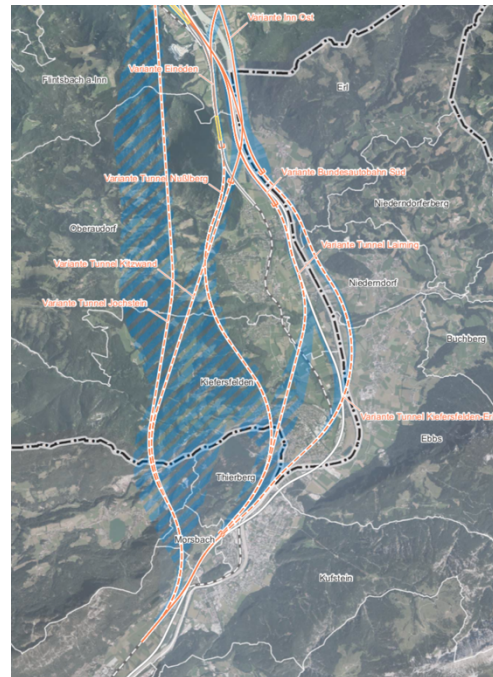
Warteraum Bahnhof Rankweil
Foto: ÖBB

BRENNERNORDZULAUF

Der Brennerbasistunnel ist im Bau und wird voraussichtlich 2027 fertiggestellt. Damit eröffnen sich neue Möglichkeiten im europäischen Bahnverkehr durch deutlich geringere Reisezeiten und mehr Kapazität auf der Schiene zur Verlagerung von Güterverkehren.

Die Zulaufstrecke im Norden, die Neue Unterinntalbahn bzw. der Brennernordzulauf, sind zum Teil bereits gebaut und die nächsten Teilstücke (Kundl-Schaftenau, Schaftenau-Rosenheim, Rosenheim-Gräfing) werden folgen und sprichwörtlich die Weichen für die nächsten Jahrzehnte stellen.

Die Interessen der Region sollen hier bestmöglich vertreten werden. Außerdem soll darauf hingewirkt werden, dass das Generationenprojekt Brennernordzulauf einen Mehrwert für die einheimische Bevölkerung bringt und auch in Zukunft optimale Anbindungen Richtung Verona, Zürich, Innsbruck, München und Wien bestehen und schneller werden.



Erste Entwürfe Grobtrassen
Bild: DB/ÖBB/ILF/IPBN

VERKEHR RICHTUNG SCHIGEBIETE

Das größte Verkehrsproblem ist in der Region der touristische Verkehr in die Schigebiete, der Spitzenbelastungen im Straßennetz erzeugt und zu Stau führt. Alle Maßnahmen, die diese Wege weg von der Straße bringen, sind zu verfolgen. Die Region Kufstein und Umgebung steht mit diesem Problem jedoch nicht alleine da – in ganz Tirol und darüber hinaus sind ähnliche Stauerscheinungen jeden Winter zu beobachten.

Es existieren jedoch auch Schigebiete, in denen große Teile der Schifahrer*innen mit dem öffentlichen Verkehr anreisen und das eigene Fahrzeug zuhause stehen lassen. Garmisch-Partenkirchen kann hier als best practice-Beispiel genannt werden.

Um eine langfristige Verlagerung des Verkehrs zu erreichen wird eine überregionale Vernetzung gestartet. Austausch und Lernen von den Anderen stehen

dabei im Fokus. In Folge werden mit allen wichtigen Stakeholdern Programme erarbeitet, die konkrete Lösungsmaßnahmen enthalten. Denkbar wäre dabei eine Kooperation zwischen den Ländern Bayern, Tirol, Südtirol, Salzburg und Vorarlberg, den Bahnen, Verkehrsverbünden und Schigebieten.

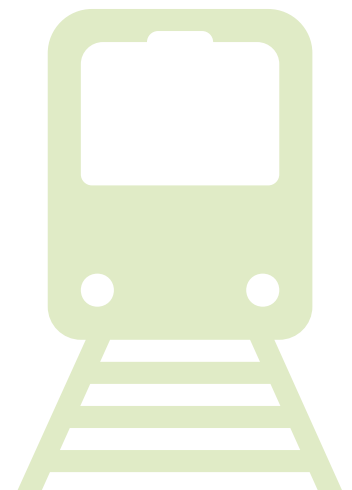
Durch ein gemeinsames Problembewusstsein und Auftreten sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Mehr Direktverbindungen zwischen Städten und Schigebieten
- Günstige und flexible Kombitickets (Zug+Schifahren)
- Bessere infrastrukturelle Ausstattung von Zügen und Haltestellen
- Prüfung der Notwendigkeit von weiteren Haltestellen an Schipisten
- Optimierung der Wege zwischen Haltestellen in Schigebieten und Talstationen (z.B. Hopfgarten-Berglift)
- Marketingmaßnahmen

Falls es überregional hier kein Fortkommen geben sollte, wird die Initiative jedenfalls regional gestartet werden.



Bahnsteig in Garmisch-Partenkirchen
Bild: DB





CARSHARING

BEECAR

Das im Jahr 2018 gestartete und LEADER-geförderte Carsharing-Projekt mit dem Namen Beecar der Stadtwerke Kufstein weist schon nach kurzer Zeit gute Auslastungswerte auf. Aktuell sind 7 PKW in 4 Gemeinden im Betrieb. Mit Carsharing soll langfristig die Zahl der Zweitwagen sinken und im noch besseren Fall Personen dazu bewogen werden, überhaupt auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Das Regionalmanagement ist an einer Ausweitung des Systems interessiert und wird in dieser Hinsicht positiv auf Gemeinden und Betriebe einwirken sich ebenfalls ein Beecar anzuschaffen bzw. das bestehende System zu nutzen.



VVT-INTEGRATION

Ziel des Landes und des Verkehrsverbundes Tirol ist es, die verschiedenen Carsharing Angebote in das Jahresticket gegen eine Gebühr aufzunehmen. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr soll so noch attraktiver und flexibler werden. Das Regionalmanagement wird hier gerne vermittelnd mitarbeiten.

VERKNÜPFUNG VERKEHRSMITTEL

Zukünftige Carsharing-Standorte sollen auf die optimale Situierung geprüft werden, um einen einfachen und schnellen Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu ermöglichen. Ebenfalls sollen die Standorte auf ihre Auffindbarkeit hin geprüft werden und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.





MOBILITÄTSFORUM

In der Region nimmt die Verkehrsbelastung beständig zu während die körperliche Aktivität der Mitarbeiter*innen zugleich mangelhaft ist. Zu wenig Bewegung führt zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Krankenstände. Schätzungen zufolge sind 6% der frühzeitigen Todesfolgen auf körperliche Inaktivität zurückzuführen. Weiters führt Autofahren zu Stress, schädigt die Umwelt, macht Lärm und ist das Verkehrsmittel mit dem höchsten Unfallrisiko.

Um die genannten Probleme zu lösen wird ein Mobilitätsforum eingerichtet werden. Ziel dieses Forums ist es, in den Unternehmen **Betriebliches Mobilitätsmanagement** einzuführen, um eine Verbesserung des Status Quo zu erreichen. Die organisatorische Arbeit übernimmt dabei das Regionalmanagement.

Durch Betriebliches Mobilitätsmanagement wird versucht, die Rahmenbedingungen für Mitarbeiter*innen so zu verbessern, dass sie eher bereit sind, für Wege von/zur oder in der Arbeit auf den PKW zu verzichten und Alternativen des Umweltverbundes wählen (zu Fuß gehen/Radfahren/Öffentlicher Verkehr).

Idealerweise gibt es pro Betrieb eine/n Mobilitätsmanager*in, die/der die Vor-Ort Situation in den Betriebsstätten ihres/seines Unternehmens kennt. Durch Fortbildung, Informationskampagnen und konkrete Maßnahmen soll diese Person eine Veränderung des Modal Splits (Verkehrsmittelwahl bei Wegen) erreichen.

Für das Projekt werden 10 Unternehmen in der Region gesucht, welche an der Mitarbeit und Installation eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagers interessiert sind. Diese Unternehmen müssen eine geeignete Person finden, die motiviert an dem Projekt mitarbeiten will. Die Einstiegshürde (Zeit, Kosten, Unabwägbarkeiten) für Unternehmen sinkt durch das Forum deutlich.

Anschließend daran erfolgt der Projektstart mit einem 2-3 tägigen Workshop, an dem alle Mobilitätsmanager*innen von Experten geschult werden, ihnen best practice-Beispiele vorgestellt werden und ein erstes Kennenlernen stattfindet. Den betreffenden Personen wird unter anderem beigebracht, wie sie in ihrem eigenen Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufbauen, wie sie auf Probleme und Widerstände reagieren und was sie von diesen Maßnahmen erwarten können.

In den Unternehmen werden anschließend daran in jährlichen Abständen der Modal Split der Mitarbeiter*innen durch standardisierte Umfragen erhoben. Dadurch wird das Projekt evaluier- und Fortschritte erkennbar.

Nach dem Start-Workshop wird es regelmäßige Vernetzungstreffen geben, in dem die Fortschritte und initiierten Einzelmaßnahmen vorgestellt und besprochen werden. Ebenso soll hier Platz sein, Probleme anzusprechen und Inputs von Personen zu bekommen, die in einem anderen Betrieb in der gleichen Rolle sind.

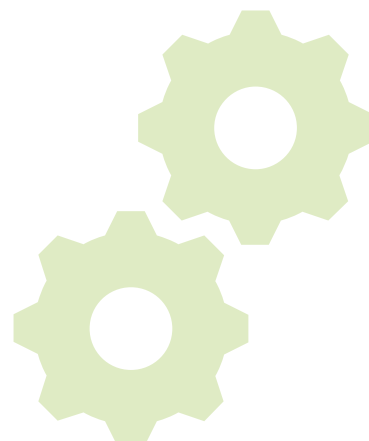
Zusätzlich zu den regelmäßigen Vernetzungstreffen werden in unregelmäßigen Abständen Fachexperten eingeladen, welche innovative Lösungen präsentieren. Diese können aus dem theoretischen Bereich kommen oder aber aus der Praxis und ihre eigenen Ideen vorstellen.

Durch die regelmäßigen Zusammenkünfte und Pressemitteilungen sollen die beteiligten Unternehmen sowohl eine Art „positive Konkurrenz“ entwickeln als auch voneinander lernen.

Das Forum steht weiteren Unternehmen jederzeit offen und sucht diese auch selbstständig auf. Umso mehr Betriebe Teil des Forums werden, umso geringer sind die Kosten pro Teilnehmer und umso mehr Menschen profitieren von den Verbesserungen, die dadurch erreicht werden.

Für Unternehmen ist die Teilnahme einfach, günstig und gut organisiert. Letztendlich sollen Unternehmen gesündere Mitarbeiter*innen beschäftigen und weniger Kosten für Parkplätze aufwenden müssen. Die Region nimmt damit eine Vorreiterrolle in Österreich ein und setzt bewusst Akzente im Hinblick auf Klima, Umwelt, Gesundheit und Verkehrsvermeidung.

Geplant ist, das Projekt vom Fonds Gesundes Österreich einzureichen, um eine Kofinanzierung zu erreichen.





MOBIL.KUFSTEIN.COM

Die immer noch zunehmende Nutzung und Bedeutung von Internetseiten und Apps muss auch im Bereich der Mobilität in unserer Region gesehen werden. Dazu wird eine neue Website erstellt, die alle bereits bestehenden Angebote bündelt und dort strukturiert aufgefunden werden können.

Derzeit bietet eine Vielzahl von Apps bereits eine gute Auskunft zu Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen und zu idealen Wegverbindungen und Radrouten. Ebenfalls bieten die Gemeinden, Tourismusverbände und der Verkehrsverbund Tirol spezifische Informationen zu Verkehrsangeboten. So ist es im eigenen Interesse der Region, das bestehende Verkehrsangebot auch im Internet zu vermarkten.

Jedoch fehlt eine gesamtheitliche Übersicht aller Angebote, was sowohl die Art als auch den Tarif betrifft, ohne sich auf vielen verschiedenen Seiten informieren zu müssen. Das ist ein großer Nachteil gegenüber dem PKW, der mit Smartphone auch über ein überall funktionierendes Navigationsgerät verfügt. Viele Personen wissen über die bereits bestehenden Angebote nicht Bescheid und können sie daher auch nicht nutzen.

Auf mobil.kufstein.com wird man alle Angebote aller Verkehrsträger gesammelt und einfach dargestellt finden, ohne sich lange durch unzählige Seiten klicken zu müssen. Folgende Verkehrsmittel sollen dabei berücksichtigt werden:

Bahn

ÖBB & DB Fernverkehr; ÖBB NightJets; ÖBB S-Bahn Tirol;
Meridian Regionalbahnen; ÖBB Nacht-S-Bahn Tirol

Bus

Stadtbus Kufstein; Regiobusse im Bezirk KU, KB und Landkreis RO;
Nachtbusliner Kufstein <> Kössen; Saisonale Verkehre in der ganzen Region; Private Busanbieter

Fahrrad

Überregionale Routen (z.B. Innradweg, Mozartweg); Innerörtliche Routen;
Verleihsysteme bzw. -anbieter; E-Bike Ladeinfrastruktur; Abstellanlagen;
Events

E-Scooter

Verleihsysteme bzw. -anbieter; Abstellanlagen

Fußwege

Wanderwege; Innerörtliche Routen

Das Rad soll jedoch nicht neu erfunden werden, sondern bestehende Seiten verknüpft bzw. integriert werden. Die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen ist bei diesem Projekt – wie auch bei allen anderen Projekten – entscheidend, um der Bevölkerung eine möglichst gute Informationsplattform anzubieten. Von anderen Regionen in Europa soll von best practice-Beispielen gelernt werden.

Gemeinsam mit dem Launch der neuen Seite wird die Bevölkerung ebenfalls in einer großen Werbekampagne auf das bestehende Angebot aufmerksam gemacht. Nur durch permanente Bewerbung von Mobilitätsalternativen werden diese auch in den Köpfen der Menschen verankert und letztendlich auch genutzt. Dies umfasst sowohl die Werbung im öffentlichen Raum (Plakate, Werbung in Bussen, Bahnen, Kino) als auch eine Postwurfsendung.

Auch bei diesem Projekt werden letztendlich Experten die Umsetzung übernehmen, während das Regionalmanagement für die Informationen und Ausgestaltung verantwortlich ist.





MOBILITÄTSKONZEPT

Eine vorausschauende Planung, die die Entwicklungen im Verkehrsbereich der nächsten Jahre strategisch vorgibt, ist für die Region ein wichtiger Schritt hin zu einem umweltverträglichen, klimaschonenden und flexiblen Mobilitätsangebot.

Dazu wird ein gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept erarbeitet, welches nicht an den Grenzen der KUUSK-Region endet, sondern die Nachbarregionen mit einbindet. Wichtig ist hier ebenfalls wieder das Lernen von den Besten.

In einer professionellen, konzeptionellen und umfassenden Weise werden alle Nutzergruppen und Stakeholder in den Prozess der Ausarbeitung mit eingebunden. Dies umfasst ein weites Spektrum das von Schüler*innen und Pendler*innen über die Landes- und Gemeindeverwaltungen bis zu Betrieben und Interessensverbänden reicht. Jede*r soll gehört werden.

Das Mobilitätskonzept wird dabei von beauftragten Verkehrsexpert*innen erarbeitet, welche bereits in anderen Regionen gute Ergebnisse erzielt haben. Das Regionalmanagement fungiert dabei sowohl als Auftraggeber wie auch als Koordinator und Inputgeber und begleitet den Prozess in der gesamten Laufzeit kontinuierlich.

Am Ende wird ein Konzept vorliegen, das aufbauend auf Analysen und Bestandserhebungen (z.B. Verkehrszählungen, Fahrgastzählungen, Modal Split) und durch die Einbindung diverser Akteur*innen zum einen eine breite Akzeptanz und Problembewusstsein für Mobilitätsfragen erreicht hat und zum anderen die **Leitschnur für die zukünftige Entwicklung** der Region darstellt.

Die Ausschreibung zum Mobilitätskonzept soll Ende 2019 vorbereitet werden. Zuvor wird mit den Gemeinden und der Abteilungen Raumordnung und Verkehr die genaue Vorgehensweise abgeklärt. Voraussichtliche Fertigstellung ist spätestens mit Ende 2021 vorgesehen.





MOBILITÄTSZENTRUM

Aktuell finden Benutzer*innen des öffentlichen Verkehrs in der Region keinen zentralen Ansprechpartner. Es gibt zwar den (noch) mit ÖBB Mitarbeiter*innen besetzten Bahnhof Kufstein und die Kundeninformation der Stadtwerke Kufstein, jedoch erhält man dort nicht auf alle Fragen/Anliegen eine Antwort, sondern beschränkt sich auf das jeweils eigene Angebot.

Erst in Innsbruck findet sich das nächste VVT-Kundencenter, das nächste Gepäckschließfach befindet sich in Wörgl und für Fragen zum Meridian-Verkehr muss man nach Rosenheim.

Dieser Umstand muss geändert werden und ein Mobilitätszentrum, wie es ein solches auch in anderen Kleinstädten gibt, eingerichtet werden. Idealweise bündeln dort die verschiedenen Transportdienstleister ihr Kundenservice und profitieren so von Synergieeffekten. Für die Bevölkerung und Tourist*innen ist ein Mobilitätszentrum dann der ideale erste Anlaufpunkt zu sämtlichen Fragen und Bedürfnissen.

Der organisatorische Aufbau des Mobilitätszentrums gliedert sich in ein Front- und ein Backoffice:

Frontoffice

Ticketverkauf; Fragen zum ÖV, Fahrrad und Fußgängerverkehr; Gepäckhinterlegung; Verkauf von Getränken und Snacks; Schulung und Information von speziellen Personengruppen; etc.

Backoffice

Übernahme der Aufgaben des Mobilitätsbeauftragten für die Region; Planung und Koordinierung des ÖV in der Region; Schulung und Fortbildung; Neue Mobilitätskonzepte für die Region adaptieren; etc.

Als Partner wird versucht die ÖBB, DB, Transdev/Meridian, Land Tirol, Freistaat Bayern, den VVT, die Gemeinden der Region, die Stadtwerke Kufstein und die Tourismusverbände Kufsteinerland, Kaiserwinkl und Wilder Kaiser mit ins Boot zu holen.

Mit dem Mobilitätszentrum sollen die Bemühungen der kommenden Jahre, die die Region Kufstein und Umgebung – Kaiserwinkl – Untere Schranne im Bereich Mobilität zum Vorreiter in Österreich werden lassen, gefestigt werden und in die Zukunft geführt.

MOBILITO BISCHOFSHOFEN

Als best practice-Beispiel kann dabei mobilito in Bischofshofen gelten, welches die genannten Punkte jetzt schon umsetzt und sich als regionales Mobilitätszentrum im Salzburger Pongau und darüber hinaus etabliert hat.

In Kooperation mit den ÖBB wird ein Kundencenter im Bahnhofsgebäude von Bischofshofen betrieben, welches im März 2019 einer Generalsanierung unterzogen wurde. Jährlich wird es von etwa 40.000 Personen besucht. Im gegenüberliegenden „Haus der Region“, dem das mobilito angeschlossen ist, befindet sich der regionale Gemeinde- und Planungsverband für den Bezirk und die operative Leitung des Mobilitätszentrums.

