

Endbericht

PROJEKT: S3-SU3 Netzwerk ÖPNV & weitere Mobilitätslösungen Bezirk Landeck 2023-2024

Auftrag: Erstellung und Pflege eines Netzwerkes Mobilität im Bezirk

Laufzeit: 01.07.2023 – 31.12.2024

Auftragnehmerin: Michaela Gasser-Mark, Consulting & Projektmanagement

Lt. Auftrag vom 12.06.2023 wird hiermit der geforderte Schlussbericht vorgelegt.

Hauptbestandteil de Netzwerkes ÖPNV & weitere Mobilitätslösungen Bezirk Landeck - kurz Mobilitätskoordination- waren diverse persönliche Koordinationsgesprächen mit VVT, ÖBB, Gemeinden, Land sowie Nutzern des ÖPNV, um die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum zu etablieren.

Es stellen sich nach wie vor folgende Herausforderungen dar:

Im Bezirk Landeck bestehen in einigen Gemeinden ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, fehlende Kommunikation unter den Verkehrsdienstleistern, keine Lernkurve beim Baustellenmanagement, mangelndes Qualitätsmanagement, wenig verfügbare Ressourcen bei VVT und Gemeinden vor allem für die Initiierung von Projekten und Verbesserungsmaßnahmen, u.v.m. Das sind die Hauptthemen, die weiterhin bearbeitet werden sollten und möglicherweise von einer Mobilitätskoordination aufgegriffen werden könnten. Der Öffentliche Nahverkehr mit all seinen möglichen Varianten in der Angebotsgestaltung (aktiver Verkehr) muss einen besseren Stellenwert bekommen.

Dieser orientiert sich an folgenden definierten Maßnahmen:

A. Netzwerk- & Austauschtreffen:

Um die Anliegen, Ideen, Probleme und Hilfestellungen definieren zu können, fanden zahlreiche Netzwerk- und Austauschtreffen statt. Damit wurde durch persönliche Gespräche, Telefonate und E-Mail-Verkehr die Vernetzung der Akteure im Bezirk gesteigert, die Informationsaufbereitung und der -transfer im Bezirk und außerhalb gewährleistet und bei mobilitätsrelevanten Veranstaltungen und Weiterbildungen teilgenommen.

Folgende Treffen und Besprechungen fanden in der Projektlaufzeit statt:

20.09.2023	Tirol West, Präsentation RegioFlink über VVT, Teilnahme am Meeting
25.09.2023	Vernetzungstreffen der Mobilitätskoordinatoren, Land Tirol
28.09.2023	Tourismus Mobilitätstag 2023, Tirol Werbung
13.10.2023	Besprechung Schnellbus Linie 273 LA-Mals mit Bürgermeistern des Oberen Gerichts und VVT
04.12.2023	BBA Imst, zusammen mit KLAR! Managerin Bernadette Hofer - Baustellenmanagement
12.12.2023	VVT Treffen, Carina Seiringer-Schönsleben
15.02.2024	Tirol West – weitere Vorgehensweise Talkessel-Mobilitätsangebot
04.03.2024	Bgm. Alexander Jäger – Anbindung Fließ, Naturpark Bus
13.05.2024	Gespräch mit BGM. Heinz Kofler (Baustelle, Verlegung Haltestelle Schwimmbad, neue Haltestellen Prutz, Anbindung Dorf an Linien 230, 220, 210
16.05.2024	VCÖ-Aktive Mobilität (Präsentation online)
06.06.2024	Vernetzungstreffen der Tiroler Mobilitätskoordinator:innen, Land Tirol
24.07.2024	Mobiles Prutz – Besprechung Gemeinde und VVT
31.07.2024	Tiwag, Christian Wiedenegger – Haltestelle Tiwag/Schwimmbad
07.08.2024	Begehung ÖPNV Mobiles Prutz

11.09.2024	Schlanderser Gespräche 2024, Zernetz
19.09.2024	Besprechung/Begehung Busbahnhof-Vorplatz Bahnhof Zams/Landeck
26.09.2024	Besprechung Stadtgemeinde Landeck, Busbahnhof und Terminal 1&2
08.10.2024	Besprechung Terminal LA, TVB West
11.11.2024	Besprechung VVT, Markus Kathrein – Fahrplan Neu; RegioL Büro
28.11.2024	Präsentation TVB Tiroler Oberland, Mobilitätskoordination Landeck

Nachweis der Termine siehe Teilnehmerlisten mitsamt Protokollen bzw. bei Veranstaltungen gilt die Teilnahmebestätigung.

B. Schnittstelle zu VVT und zu den zuständigen Landesorganisationen:

Als Aufsichtsrätin im VVT und dem bestehenden Netzwerk im Land Tirol wird seitens Auftragnehmerin ein guter Austausch gepflegt. Mit dem VVT werden fast wöchentlich auch Telefongespräche zu Themen wie: Fahrplan, Haltestellen, Baustellen, Verhalten von Busfahrern, Verbesserungsvorschlägen etc. geführt. Anfragen, Projektideen und mögliche Mobilitätsformen werden im Netzwerk des Landes diskutiert und auch im Fall individuell vorgebracht. Die Teilnahme an den Netzwerktreffen in Tirol und die bezirksinterne Kommunikation (BH, BBA, RegioL, TVBs, Gemeinden) wurde eingehalten, dabei haben sich folgende Herausforderungen herauskristallisiert.

Herausforderungen im ländlichen Raum:

1. Geringe Taktfrequenz und unzureichende Busverbindungen

Im ländlichen Raum von Landeck ist die Erreichbarkeit von größeren Städten und touristischen Zielen durch den öffentlichen Verkehr oft unzureichend. Busse fahren häufig nur zu den Hauptverkehrszeiten, was besonders für Pendler und Touristen problematisch ist. Die geringe Taktfrequenz und das fehlende Angebot außerhalb der Stoßzeiten führen dazu, dass die Bevölkerung auf das eigene Auto angewiesen bleibt. Besonders ältere Menschen, Jugendliche oder sozial und finanziell schwächere Gruppen sind dadurch benachteiligt.

2. Finanzierungsproblematik

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs liegt in vielen ländlichen Regionen hauptsächlich bei den Gemeinden und Tourismusverbänden. Diese sind jedoch oft finanziell nicht in der Lage, den öffentlichen Verkehr umfassend zu verbessern oder auszubauen. Gemeinden sind durch ihre begrenzten Haushaltsmittel stark eingeschränkt, was zur Folge hat, dass der öffentliche Verkehr häufig als Nebenbei-Projekt behandelt wird. In ländlichen Gebieten gibt es auch wenig Anreize, Linien auf wirtschaftlich wenig rentable Strecken einzurichten.

3. Geringe Nutzerzahlen und Akzeptanzprobleme

Im ländlichen Raum ist das Auto nach wie vor das bevorzugte Verkehrsmittel. Der Großteil der Haushalte verfügt über ein Zweit- oder sogar Drittauto. Die geringe Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führt zu einem „Henne-Ei“-Problem: Ohne ausreichende Nachfrage gibt es keine Möglichkeit, das Angebot auszubauen, aber ohne ein besseres Angebot bleibt die Nachfrage gering. Studien zufolge liegt ein attraktives Basisangebot bei einer Stundentaktung, besser genutzt würde der ÖPNV mit einer Halbstundentaktung. Zudem fehlt es häufig an einem Bewusstsein für die Vorteile des öffentlichen Verkehrs, wie etwa der Reduktion des CO₂-Ausstoßes oder der Entlastung des Verkehrs. Mobilität im ländlichen Raum ist stark vom privaten Autoverkehr geprägt, da viele Haushalte auf Zweit- oder Drittfahrzeuge angewiesen sind. Diese Fahrzeuge verursachen hohe Kosten, deren Vergleich mit den Kosten für den öffentlichen Verkehr oft nicht bekannt ist. Dabei könnten Haushalte erheblich sparen, wenn ein attraktives und zuverlässiges Angebot im öffentlichen Nahverkehr geschaffen würde. Flexible Lösungen wie bedarfsorientierte Busse, Mitfahrplattformen oder Carsharing-Modelle könnten die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduzieren und zugleich die Lebensqualität steigern.

4. **Tourismus- und Pendlerverkehr als zusätzliche Herausforderung**

Der Bezirk Landeck ist stark vom Tourismus geprägt, besonders durch den internationalen Skitourismus. Viele Besucher reisen mit dem Auto an, was den Verkehr zusätzlich belastet. Zwar gibt es Busverbindungen zu touristischen Zielen, doch auch diese sind nicht immer auf die Bedürfnisse der Gäste und Einheimischen abgestimmt. Der Transport von und zu großen Skigebieten, Ausflugszielen oder Wanderregionen könnte durch verstärkte Kooperationen zwischen den Bergbahnen, Tourismusverbänden und dem öffentlichen Nahverkehrsnetz besser koordiniert werden.

5. **Fehlende Soziale Gerechtigkeit**

Im ländlichen Raum stehen viele Menschen vor einer doppelten Belastung: Einerseits sind sie aufgrund mangelnder Alternativen oft auf private Fahrzeuge angewiesen, was hohe finanzielle Kosten verursacht. Andererseits ist das öffentliche Mobilitätsangebot deutlich schlechter ausgebaut als in städtischen Gebieten. Während Städte von dichtem Nahverkehrsnetzen, kurzen Taktzeiten und einer Vielzahl an Verkehrsmitteln profitieren, sind im ländlichen Raum oft nur wenige Verbindungen verfügbar, die zudem unregelmäßig oder unflexibel sind. Diese unfaire Situation führt dazu, dass die Bewohner*innen auf dem Land mehr für ihre Mobilität ausgeben müssen, obwohl sie gleichzeitig von einem schlechteren Service profitieren. Ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr könnte hier nicht nur finanzielle Entlastung schaffen, sondern auch soziale Gerechtigkeit fördern.

C. Begleitende Projektentwicklung und -betreuung für Regionen und Gemeinden

Folgende konkreten Themen wurden seit Juli 2023 behandelt und teilweise in Projekten umgesetzt:

C.1. Positionierung

des öffentlichen Verkehrs und seinen Herausforderungen im Bezirk Landeck bei landesweiten sowie auch überregionalen (Terra Raetica) Austauschtreffen, sowie bei VVT, Land Tirol, BH Landeck und weiteren relevanten Entscheidungsträgern. Der Bezirk Landeck in Tirol ist ein interessantes Beispiel für die Herausforderungen und Chancen der Mobilitätskoordination im ländlichen Raum. Obwohl der Bezirk durch den internationalen Bahnhof in Landeck gut an das überregionale Schienennetz angeschlossen ist, gibt es im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere bei den Busverbindungen, noch deutliche Defizite. Eine verbesserte und flexiblere Busanbindung könnte dazu beitragen, den Verkehr zu entlasten und die Mobilität der Bevölkerung zu fördern.

C. 2. Best practice Schnellbus Mals-Landeck

Die Schnellbuslinie Mals-Landeck, die seit einem Jahr in Betrieb ist, verbindet das Vinschgau in Südtirol mit dem Tiroler Oberland effizienter und komfortabler als zuvor. Mit deutlich verkürzten Fahrzeiten und regelmäßigen Verbindungen auch in den Randzeiten bietet die Linie eine attraktive Alternative zum Auto und stärkt die grenzüberschreitende Mobilität. Besonders Pendler*innen, Studierende und Reisende profitieren von der verbesserten Erreichbarkeit, während die Umwelt durch die Reduzierung des Individualverkehrs entlastet wird. Die Schnellbuslinie ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie öffentlicher Verkehr auch in ländlichen und alpinen Regionen gestärkt werden kann und die grenzüberschreitende Mobilität stärkt.

Die Schnellbuslinie Mals-Landeck erfreut sich besonders auf der Strecke zwischen Pfunds und Nauders wachsender Beliebtheit, was zeigt, dass das bestehende Angebot der Linie 210 die Nachfrage nicht vollständig deckt. Allerdings wird der Betrieb derzeit durch Verzögerungen beeinträchtigt, die durch eine Baustelle auf der Reschenstraße und die notwendige Umleitung über Martina entstehen. Zusätzlich erschwert der zeitintensive Transport von Fahrrädern im Sommer den Fahrplan. Im Jahr 2025 wird sich zeigen, ob der Schnellbus trotz der geplanten Sperre des Landecker Tunnels weiterhin seinem Anspruch als schnelle und verlässliche Verbindung gerecht werden kann.

C. 3. ÖV-(Grund)Versorgung:

Eine vom VVT in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass viele Gemeinden im Bezirk Landeck ein unzureichendes bis mittelmäßiges ÖPNV-Angebot im Verhältnis zur Bevölkerungszahl haben. Besonders betroffen sind Gemeinden im Talkessel Landeck (wie Grins, Stanz, Zams, Landeck und Fließ) sowie im Oberen Gericht (Kauns, Pfunds, Nauders, Spiss). Einige Ortschaften sind sogar nur schwer (Kaurerberg) oder gar nicht (Fendels) erreichbar. Kleine Gemeinden verfügen oft nicht über die finanziellen Mittel, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Um eine flächendeckende Grundversorgung zu gewährleisten, braucht es eine höhere Förderquote durch das Land und den VVT, die aktive Unterstützung der Gemeinden sowie eine professionelle Planung und Umsetzung. Nur so kann eine gerechte Mobilität auch in strukturschwachen Regionen sichergestellt werden.

Die Idee einer flächendeckenden ÖPNV-Grundversorgung in Tirol, die der VVT intensiv ausgearbeitet hatte, wurde von der Landesregierung leider abgelehnt. Dabei wäre ein solches Konzept eine wichtige Grundlage für die Mobilitätsentwicklung in strukturschwachen Regionen gewesen. Diese Entscheidung stellt eine verpasste Chance dar, Mobilität und Lebensqualität in benachteiligten Regionen nachhaltig zu verbessern.

Besonders im Bezirk Landeck bleibt die Notwendigkeit eines kontinuierlichen Ausbaus des ÖPNV-Angebots bestehen. Die Analyse des ÖPNV-Angebots von 2022, die erhebliche Unterschiede in der Erschließung aufzeigt, dient nun als Grundlage für weitere Projektierungen und Verhandlungen. Ziel ist es, trotz der Ablehnung der flächendeckenden ÖPNV-Grundversorgung, gemeinsam Lösungen zu finden, um das Mobilitätsangebot im Bezirk Landeck kontinuierlich auszubauen. Besonders in Regionen mit niedrigem Erschließungsgrad, wie Fließ, Landeck und Umgebung (0–20 %), müssen geeignete Maßnahmen erarbeitet werden, um die Versorgung zu verbessern und eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

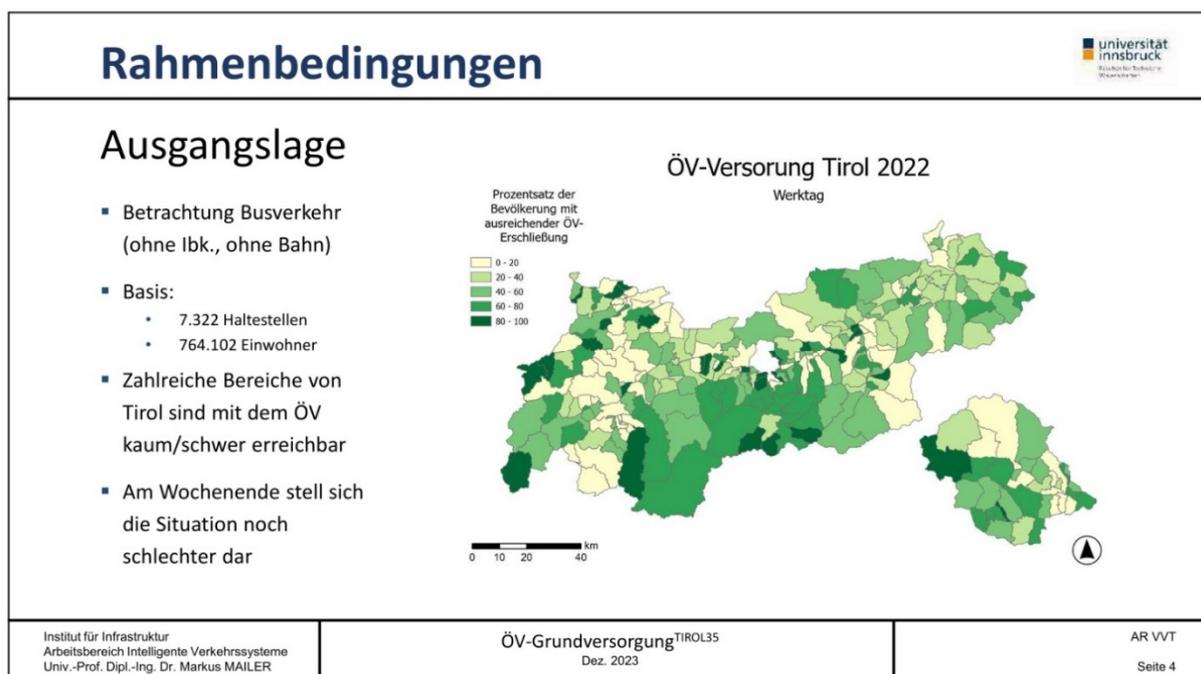


Abb. ÖV Grundversorgung, Institut für Infrastruktur; Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Markus Mailer

Eine Analyse des Angebots von 2022 zeigt deutliche Unterschiede in der Erschließung: Während Galtür mit 80–100 % gut angebunden ist, erreichen Fließ, Landeck und umliegende Gemeinden nur einen Erschließungsgrad von 0–20 %.

C.4. UMSETZUNG: Projekt Verkehrsplanung Prutz NEU „Leader Projekt Mobiles Prutz“:

Das Projekt „Mobiles Prutz“ im Rahmen der Leader-Förderung zielt darauf ab, die Anbindung von Prutz an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) zu verbessern. Durch die Fertigstellung der neuen Unterführung und die Reaktivierung der Haltestelle Innbrücke, ist Prutz derzeit wieder nur über die Bundesstraße an den ÖPNV angeschlossen. Die Gemeindeführung und das E5-Team haben den Wunsch, das Dorf besser in das Verkehrsnetz zu integrieren. Das Projekt umfasst die Überarbeitung bestehender Haltestellen, Planung neuer Haltestellen, die Verbesserung des aktiven Verkehrs, die Gestaltung der Schulstraße sowie die Attraktivierung der Begegnungszone. Nach der Projektierung sollen die Maßnahmen noch im Jahr 2025 umgesetzt werden. Eine verantwortliche Koordination, die als zentrale Drehscheibe fungiert, ist dabei entscheidend, um das Projekt erfolgreich voranzutreiben und die Mobilität in Prutz nachhaltig zu verbessern.



Abb: Begegnungszone Prutz; Haltestelle Arzt (von Westen aus nicht sichtbar)



Abb: Haltestellen Prutz Innbrücke

Anmerkung: Mängel bei der ÖPNV-Anbindung am neuen Verkehrsknotenpunkt Prutz Innbrücke

Am Verkehrsknotenpunkt Unterführung Prutz wird leider deutlich, dass der öffentliche Verkehr immer noch nicht den nötigen Stellenwert erhält. Zwar wurde in den ursprünglichen Planungen ausreichend Raum für Busbuchten und Warthäuschen eingeplant, doch bei der Umsetzung wurde an diesen Bereichen gespart. So hat nun nur noch ein Bus genügend Raum, und der Warteunterstand musste so stark verkleinert werden, dass er nur noch knapp auf den Gehsteig passt. Zudem bietet das Warthäuschen keinen Schutz vor Wind und Regen, da es auf beiden Seiten geöffnet ist. Diese Mängel verdeutlichen, wie wichtig es ist, den öffentlichen Verkehr von Anfang an gleichwertig mit anderen Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen, um eine nachhaltige und funktionale Mobilitätslösung zu gewährleisten.

C. 5. Bahnhofsgelände Landeck/Zams



Abb.: Bussteige Bahnhof Landeck/Zams

C.5.1. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten wie dem Bahnhofsgelände Landeck/Zams ist von entscheidender Bedeutung, um den Bedürfnissen der Pendler*innen, Reisenden und der gesamten Region gerecht zu werden. Eine gut durchdachte Infrastruktur trägt nicht nur zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität bei, sondern steigert auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und fördert nachhaltige Mobilität. Insbesondere die Integration von modernen Informationssystemen, eine bedarfsorientierte Gestaltung des Geländes, verbesserten Radabstellmöglichkeiten und einer optimierten Park-and-Ride-Anlage ist essenziell, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Daher wurden in einem Sondierungsgespräch mit Vertretern der ÖBB, dem VVT, der Mobilitätsabteilung des Landes Tirol und der Mobilitätskoordinatorin sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnhofsgeländes besprochen.

Langfristig muss die Situation der Verkehrsführung, einschließlich aktiver Mobilität, der Park-and-Ride-Anlage und der Radabstellplätze, über das gesamte Bahnhofsgelände hinweg mit der ÖBB und der Mobilitätsabteilung des Landes besprochen und idealerweise gemeinsam geplant werden. Eine Einbindung aller betroffenen Planungsverbände, Gemeinden und Tourismusverbände im Bezirk Landeck wäre hierbei von Vorteil. Eine projektorientierte Unterstützung könnte über die Mobilitätskoordination erfolgen.



Abb. Busbahnhof Landeck/Zams

C.5.2. UMSETZUNG Projekt Digitalisierung Bahnhofsgelände Landeck/Zams



Abb: derzeitige Information an den Bus-Steigen

Kurzfristige Maßnahme – Modernisierung der Informationssysteme

Zur Modernisierung des Busbahnhofes werden als kurzfristige Maßnahme bis Frühjahr 2025 an allen Bussteigen digitale Anzeiger (E-Paper) sowie ein großer Monitor im Bahnhofsgelände installiert. Die Gesamtkosten für dieses Vorhaben betragen € 37.015,56 netto. Der VVT übernimmt 33 % der Kosten, was zu Eigenmitteln von € 24.800,43 führt. Eine wichtige Änderung im Finanzierungsmodell ist, dass nun alle Regionen im Bezirk sich finanziell beteiligen und diese Kosten nicht mehr allein von der Standortgemeinde Landeck getragen werden müssen. Die Finanzierung der Restkosten erfolgt über die Planungsverbände, Gemeinden und Tourismusverbände in der Region, wobei die einzelnen Partner einen Beitrag von € 3.279,15 für das E-Paper und € 5.125,50 für den Monitor leisten. Diese gemeinschaftliche Finanzierungslösung ermöglicht es, die dringend benötigten Verbesserungen am Bahnhofsgelände umzusetzen und fördert die Zusammenarbeit innerhalb des gesamten Bezirks. Am Bahnhofsgelände Landeck/Zams vor allem in der Darstellung des Busverkehrs wesentlichen Verbesserungsbedarf.



Abb: Digitale Informationssysteme, Monitor, E-Paper

Anmerkung: Langfristige Planung und Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur am Bahnhof Landeck

Langfristig muss die Situation der Verkehrsführung, einschließlich aktiver Mobilität, der Park-and-Ride-Anlage und der Radabstellplätze, über das gesamte Bahnhofsgelände hinweg mit der ÖBB und der Mobilitätsabteilung des Landes besprochen und idealerweise gemeinsam geplant werden. Eine Einbindung aller betroffenen Planungsverbände, Gemeinden und Tourismusverbände im Bezirk Landeck wäre hierbei von Vorteil. Eine projektorientierte zentralisierte Unterstützung könnte über die Mobilitätskoordination erfolgen.

Ein großes Problem ist die immer wieder überfüllte Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof Landeck. Oft muss man bereits früh am Morgen dort sein, um einen Parkplatz zu finden. Eine verbesserte öffentliche Anbindung des Bahnhofs an die umliegenden Täler würde nicht nur zu einer Entlastung des Pendlerverkehrs beitragen, sondern auch die Parksituation spürbar verbessern. Die ungleiche Behandlung der entlegenen Gemeinden wird in Gesprächen von der Mobilitätskoordination immer wieder thematisiert. Während auf der Inntalschiene die Verbindungen (teilweise im Halbstundentakt) zu 100 % finanziert werden, müssen die entlegenen Gemeinden einen Großteil der Kosten für den öffentlichen Verkehr selbst aufbringen.

C.6. Mögliche künftige Projekte

C.6.1. Projektierung Terminal 1 und 2 Innenstadt Landeck

Die Mobilitätskoordination empfiehlt, den Umsteigeplatz in der Innenstadt von Landeck, resp. des Terminals 1 und 2 zu erfassen und mögliche Verbesserungen im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzeptes zu erarbeiten. Es besteht ein großer Bedarf an einer besseren Übersicht sowie einer Modernisierung der Informationssysteme an den Bussteigen. Darüber hinaus sollten Maßnahmen zur Verkehrslenkung und eine allgemeine Attraktivierung der gesamten Verkehrssituation in diesem Bereich geprüft werden, um den Umsteigeprozess für die Fahrgäste zu erleichtern und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Die Situation am Terminal in der Innenstadt von Landeck ist komplex und erfordert eine detaillierte Analyse und Optimierung. (siehe folgende Abbildung).



Der Umsteigeknoten ist eingeteilt in zwei Terminals, die jeweils unterschiedliche Anordnungen und Herausforderungen aufweisen. Terminal 1 ist in die hintereinanderliegende Steige A-E unterteilt (vom Zentrum aus in Richtung Bahnhof). Der weiterfolgende Steig F befindet sich am Ende der Malsersstraße, nicht sichtbar von den anderen Steigen, um die Ecke von Steig A und etwa 100 Meter Fußweg von Steig E entfernt.



Abb. Terminal 1, Steig A-E



Abb: Busterminal 1, Landeck Stadt, © Othmar Kolp



Abb. Terminal 1, Steig F – „Parkplatz oder Haltestelle?“

Etwa 50 Meter weiter entfernt, an einer Verkehrsinsel quer zur Malserstraße, befindet sich Terminal 2. Dieser ist in Steig G und Steig H unterteilt, wobei Steig H direkt beim Büro des Tourismusverbands (TVB) liegt. Diese Distanz zwischen Steig E und Steig G bzw. H macht das Umsteigen für Fahrgäste, die zwischen den Terminals wechseln müssen, unpraktisch und unübersichtlich.



Abb. Terminal 1 Steig F; Terminal 2, Steig G, © Othmar Kolp



Abb.: Terminal 2, Steig G und H

Aktuell gibt es nur ein digitales Informationssystem, das sich direkt am Büro des TVB befindet; an den anderen Steigen fehlen solche Systeme, was die Orientierung und Information für die Fahrgäste erschwert.



Abb: Infosysteme TVB

Eine umfassende Verbesserung der Verkehrsführung und Informationsstruktur am Terminal ist dringend erforderlich, um sowohl die Übersichtlichkeit zu erhöhen als auch den Umsteigeprozess für Reisende effizienter und angenehmer zu gestalten. Eine digitale Darstellung der Steige, sowie Maßnahmen zur besseren Verkehrslenkung und einer allgemeinen Attraktivierung des gesamten Bereichs, wären wichtige Schritte in diese Richtung.

Die Mobilitätskoordination empfiehlt, den Umsteigeplatz in der Innenstadt von Landeck, insbesondere die Terminals 1 und 2, zu erfassen und mögliche Verbesserungen im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzeptes zu erarbeiten. Es besteht ein großer Bedarf an einer besseren Übersicht sowie einer Modernisierung der Informationssysteme an den Bussteigen. Darüber hinaus sollten Maßnahmen zur Verkehrslenkung und eine allgemeine Attraktivierung der gesamten Verkehrssituation in diesem Bereich geprüft werden, um den Umsteigeprozess für die Fahrgäste zu erleichtern und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern.

Dabei muss auch das Interesse der umliegenden Regionen berücksichtigt werden, da das Terminal als wichtiger Umsteigeknoten für ihre Linien fungiert. Insbesondere für das Stanzertal, das Paznauntal und das Tiroler Oberland ist eine gut koordinierte Anbindung von großer Bedeutung, um eine effiziente und reibungslose Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsströmen sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang würde sich der Tourismusverband West als Projektträger besonders gut eignen, da er ein starkes Interesse an der touristischen Anbindung der Stadt Landeck an die umliegenden Talkesselgemeinden, Ausflugsziele und Naherholungsgebiete, wie beispielsweise den Naturpark Kaunergrat, hat. Eine verbesserte Verkehrsanbindung würde nicht nur die Erreichbarkeit dieser attraktiven Ziele für Gäste und Einheimische erleichtern, sondern auch die touristische Attraktivität der Region steigern und den Austausch zwischen den einzelnen Gebieten fördern. Dies könnte zu einer stärkeren Vernetzung der Region führen und den nachhaltigen Tourismus in der Region stärken.

Hierfür haben bereits vielversprechende Gespräche mit der Stadtführung sowie dem Tourismusverband stattgefunden. Auch das Talkesselmarketing würde eine Attraktivierung sehr begrüßen. Das RegioL hat bereits Bereitschaft für eine Förderung signalisiert.

C.6.2. Optimierung der ÖPNV-Anbindung für den Naturpark Kaunergrat und angrenzende Gebirgstäler

Für die nachhaltige und umweltschonende Erreichbarkeit des Naturparks Kaunergrat und seiner umliegenden Naherholungsgebiete ist ein Ganzjahresangebot erforderlich, das alle drei Zufahrten – Pitztal, Kaunertal und Fließ – abdeckt. Der Naturpark, die Mitgliedsgemeinden sowie die beiden Tourismusverbände, Tirol West und TVB Tiroler Oberland, erhoffen sich eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots. Besonders in Kombination auf eine angedachte Parkraumbewirtschaftung rund um das Naturparkhaus wird es zunehmend wichtiger, den Naherholungsraum besser öffentlich zu erschließen, um den Individualverkehr zu minimieren. Hier könnte ein projektorientierter Ansatz zur Lösung beitragen.

- **Fließ**

Fließ, mit mehr als 3.000 Einwohnern, kämpft mit einer äußerst schlechten ÖPNV-Situation. Eine Verbesserung wäre vor allem durch die Kombination mit einer Ganzjahrestaktung zum Naturparkhaus zu erreichen, die von Landeck direkt verlaufen könnte. Dies würde das Naherholungsgebiet für die Einheimischen und Gäste wesentlich besser zugänglich machen und gleichzeitig den Verkehr in der Region entlasten. In mehreren Gesprächen zwischen Gasser-Mark und dem VVT (Vertreter Markus Kathrein und Alexander Jug) wurden jedoch mehrere Hürden identifiziert, darunter die Finanzierung, das Fehlen einer Ganzjahres-Konzession sowie die begrenzten zeitlichen Ressourcen beim VVT und in der Mobilitätsplanung. Diese Herausforderungen haben dazu geführt, dass die Umsetzung dieser für den Bürgermeister und den Obmann des Naturparks wünschenswerten Verbesserung

- **Kaunerberg**

Der Kaunerberg verfügt derzeit nur über eine sehr eingeschränkte ÖPNV-Anbindung, da abgesehen vom Schülerbus keine regulären Verbindungen bestehen. Dies erschwert sowohl den Einheimischen als auch den Besuchern den Zugang zu wichtigen Infrastrukturangeboten im Inntal sowie zum Naturpark Kaunergrat. Eine Lösung könnte in einer verbesserten Anbindung des Kaunerbergs an den Naturpark und/oder Fendels liegen. Eine durchgehende Linie würde nicht nur den Naherholungsraum besser erschließen, sondern auch den Individualverkehr auf der Reschenstraße entlasten und den Zugang zum öffentlichen Verkehr für die Bewohner erleichtern.

- **Pitztal**

Das Pitztal spielt ebenfalls eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung für den Naturpark Kaunergrat. Derzeit gibt es im Pitztal einige Anbindungen, die jedoch nicht ausreichend sind, um eine ganzjährige und effiziente Anbindung an den Naturpark zu gewährleisten. Hier könnte die Einführung zusätzlicher, regelmäßiger Linien sowie eine bessere Verzahnung mit den Verkehrsanbindungen aus dem Kaunertal und Fließ eine Entlastung bringen und gleichzeitig den Zugang für Touristen und Einheimische verbessern. Hier könnten die Pitztaler Naturparkgemeinden sowie der Tourismusverband Pitztal eine wesentliche Rolle spielen.

Die Einbindung aller relevanten Akteure und eine koordinierte Planung sind daher von entscheidender Bedeutung, um eine nachhaltige Lösung für den öffentlichen Verkehr in dieser gesamten Region zu finden.

C.6.3. Verbesserung der mangelhaften Anbindung der Talkesselgemeinden Grins, Stanz, Tobadill

Die Gemeinden Grins, Stanz und Tobadill weisen eine unzureichende Anbindung an den Öffentlichen Verkehr auf, was sowohl für die Bevölkerung als auch für Besucher eine erhebliche Einschränkung darstellt. Die geringe Taktung und die wenigen Verbindungen erschweren es, zentrale Ziele wie den Bahnhof Landeck-Zams oder andere wichtige Infrastrukturpunkte im Bezirk zu erreichen. Besonders in den Abendstunden und an Wochenenden sind Fahrten oft gar nicht möglich, wodurch die Mobilität der Einwohner stark eingeschränkt wird.

Da viele Bewohner aufgrund der schlechten Anbindung auf den eigenen PKW angewiesen sind, führt dies zu einer verstärkten Nutzung der Park-&-Ride-Anlage am Bahnhof Landeck-Zams. Diese ist bereits in den frühen Morgenstunden vollständig ausgelastet, was die Situation zusätzlich verschärft. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots auch im bedarfsorientierten Sinn (z.B. RegioFlink, RegioAst, etc.) in diesen Gemeinden ist daher dringend erforderlich, um die Lebensqualität zu steigern, die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten und eine nachhaltigere Mobilität zu fördern.

C.6.4. Baustellenmanagement im Bezirk Landeck und seine Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr

Ein bedeutendes Problem im Bezirk Landeck ist der mangelnde Stellenwert des Öffentlichen Verkehrs im Baustellenmanagement. Dies führt zu verschiedenen Herausforderungen für die Fahrgäste und beeinträchtigt das Vertrauen in den ÖPNV.

- Haltestellen werden oft kurzfristig verlegt oder sogar komplett gesperrt, ohne die Fahrgäste rechtzeitig zu informieren.
- Die Informationsweitergabe ist meist unzureichend, häufig erfolgt sie nur analog über Aushänge an den Haltestellen.
- Es mangelt an einer effektiven Kommunikation zwischen den beteiligten Interessensvertretungen. Besonders der Tourismusverband (TVB) ist bei vielen Verhandlungen nicht einbezogen und erhält oft

- keine Informationen, obwohl er als zentrale Kommunikationsdrehscheibe für Gäste und Gemeinden fungiert.
- In den meisten Fällen gibt es keinerlei Informationen über Baustellen in den ÖPNV-Apps.
- Baustellen werden oft so kurzfristig angekündigt, dass eine alternative Regelung des ÖPNV gar nicht mehr möglich ist. Dies führt zu Chaos und einer zunehmenden Frustration bei den Fahrgästen.
- Bei Straßenbauprojekten wird der ÖPNV häufig vernachlässigt. Fahrgäste „stranden“ an Haltestellen, die plötzlich nicht mehr bedient werden, oder bestehende Haltestellen werden ohne Alternativen einfach verlegt. Häufig wird auch auf die Einrichtung eines Ersatz-Wartehäuschens vergessen.

Ein konstruktives Gespräch mit dem BBA Imst und der Baudirektion wie auch der Mobilitätsabteilung des Landes Tirol wurde bereits geführt, und ein weiterer Termin mit der Bezirkshauptmannschaft Landeck ist in Planung, um diese Probleme anzugehen und Lösungen zu finden.

D. Bewusstseinsbildung:

Alle relevanten Informationen wurden aufbereitet und für die Aussendung von Medienberichten aufgearbeitet. Hier fand am 11.12. eine Presseaussendung statt, die im Zuge des Beschlusses zur Förderung der Verkehrsplanung „Mobiles Prutz“ die Mobilitätskoordination im Bezirk Landeck zum Inhalt hatte.

E. Erstellung des Schlussberichts: erfolgt hiermit.

Hiermit bestätige ich die Richtigkeit aller genannten Angaben.

Ich bedanke mich für den Auftrag und Ihr Vertrauen und hoffe, einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität geleistet zu haben. Für Fragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung.

Michaela Gasser-Mark

Mobilitätskoordinatorin Bezirk Landeck