



Planungsverband 13 – Ötztal

Mobilitätsstrategie Ötztal

Endbericht 2020



PLANOPTIMO
Büro Dr. Köll ZT-GmbH

ROSINAK & PARTNER /
Ziviltechniker GmbH



Arbeitsgruppe

Falkner Hansjörg, Bürgermeister Oetz
Falkner Jakob, Bergbahnen Ötztal Tourismus
Grüner Richard, Bürgermeister Längenfeld
Hanselitsch Werner, Liftgesellschaft Obergurgl
Kirchner Oliver, Amt der Tiroler Landesregierung
Kammerlander Johann, Vizebürgermeister Umhausen
Knapp Andreas, Mobilitätskoordinator Ötztal
Köll Manfred, Bürgermeister Sautens
Leitner Josef, Bürgermeister Haiming
Perberschlager Andreas, Bergbahnen Oetz
Rauch Christoph, Ötztal Tourismus
Riml Bernhard, Ötztal Tourismus
Sailer Franz, Ötztaler Verkehrsgesellschaft
Scheiber Alban, Bergbahnen Timmesjoch AG
Scheiber Lukas, Ötztal Tourismus
Schöpf Ernst, Bürgermeister Sölden
Schwarz Oliver, Ötztal Tourismus
Wolf Jakob, Bürgermeister Umhausen

Juli 2020

Quelle Fotos Startseite: Rosinak & Partner,
abenteuerwege, tirol.tl

Auftraggeber

- Planungsverband Ötztal
Heiligegeiststraße 7, 6020 Innsbruck
Tel.: +43 512 508 3602
E-Mail: landesentwicklung@tirol.gv.at

Förderstelle

- Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr und Straße
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
+43 512 508 4041
E-Mail: verkehrundstrasse@tirol.gv.at

Auftragnehmer

- Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH
Lus 88, 6103 Reith bei Seefeld
Tel.: +43 5212 52635-0
E-Mail: office@planoptimo.at
- Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
Tel.: +43 1 544 07 07
E-Mail: office@rosinak.at

Projektteam

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll
Dipl.-Ing. Andrea Weninger
Dipl.-Ing. Raimund Hafele
Jonas Krombach



Inhalt

- 1 Vorbemerkungen
- 2 Aufgaben
- 3 Ausgangslage
- 4 Verkehrserhebungen
- 5 Entwicklungsperspektiven
- 6 Ziele
- 7 Strategische Ausrichtung & Maßnahmenpakete
- 8 Weitere Maßnahmen
- 9 Pilotprojekte
- 10 Quellen



1 Vorbemerkung

Das Ötztal ist das längste Seitental Tirols. Zum Planungsverband 13 – Ötztal zählen die Gemeinden Haiming, Längenfeld, Oetz, Roppen, Sautens, Sölden und Umhausen. Im Ötztal leben etwa 21.500 Personen, die Bevölkerung wächst bis 2030 auf etwa 23.000 Personen (Amt der Tiroler Landesregierung, 2016). Im Ötztal arbeiten ca. 8.900 Personen, der Pendlersaldo ist negativ, d.h. es pendeln mehr Personen aus als ein. Der Tourismus spielt im Ötztal eine wichtige Rolle. Von den 8.900 Arbeitsplätzen entfallen 1.900 auf das Beherbergungs- und Gaststättenwesen (Statistik Austria, 2018). In der Wintersaison 2017 wurden rund 2,9 Mio. Nächtigungen, im Sommer 1,2 Mio. gezählt. Rund 28.000 Gästebetten stehen im Winter zur Verfügung (Amt der Tiroler Landesregierung, 2018).

Der Kfz-Verkehr wird im Ötztal zunehmend zum Problem. Auf der B 186 Ötztal Straße waren am Taleingang 2018 durchschnittlich täglich 14.200 Kfz/24h unterwegs, der Spitzentag lag im März bei rund 20.500 Kfz/24h (Amt der Tiroler Landesregierung, 2018). Der Straßenverkehr verläuft durch praktisch alle Ortszentren der Ötztaler Gemeinden, lediglich das Zentrum von Umhausen wird derzeit umfahren. Es ist auch bekannt, dass das Auto im Ötztal eine wichtige Rolle spielt und deshalb auch viel hausgemachter Verkehr die Lebensqualität für Einwohner und Gäste beeinträchtigt.

Seit längerem gibt es Überlegungen, wie die Verkehrssituation im Ötztal verbessert werden kann, vor allem vor dem Hintergrund des stark vom Kfz-Verkehr belasteten Zillertals mit ähnlichen Strukturen, wo der Verkehr in den letzten Jahren stark gewachsen ist. In mehreren Beratungsgesprächen wurden mit den Vertretern der Gemeinden, der Bergbahnen und des Tourismus gemeinsame Ideen entwickelt und Maßnahmen erarbeitet. Der folgende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse dieses Diskurses zusammen.



Foto: tirol.at



2 Aufgaben

Die Mobilitätsstrategie Ötztal soll eine nachhaltige – also eine auf Dauer tragfähige – Mobilität etablieren. Diese baut auf einem geringeren Ressourcenverbrauch, reduzierten Schadstoff- und Lärmemissionen und auf Klimaschutzmaßnahmen auf. Wichtige Bausteine auf diesem Weg sind beispielsweise

- ein Wandel beim Selbstverständnis für die eigene Mobilität der Bevölkerung im Tal
- die Anreise der TouristInnen ohne Pkw,
- der Ausbau und die Optimierung des öffentlichen Verkehrs und
- die Förderung alternativer Antriebe.

Dabei ist das gemeinsame Verständnis für die Probleme im Tal und die Schaffung von gemeinsamen Datengrundlagen notwendig.

Die Mobilitätsstrategie Ötztal liefert einen verkehrspolitischen Handlungsrahmen in Etappen. Dazu wurden

- die Datenlage erhoben,
- die Interessen der einzelnen Gemeinden erfasst,
- gemeinsame regionale Ziele und Schwerpunkte erarbeitet, aus denen
- zentrale Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen ableitbar sind.

Da sich vor allem in den Städten die Mobilität wandelt und die ausschließliche Orientierung am privaten Pkw abnimmt, sind insbesondere Tourismusregionen angehalten, eine Erreichbarkeit und Mobilität ohne Pkw zu ermöglichen. Dazu kommen technologische Entwicklungen mit neuen Mobilitätsangeboten, die Multimodalität – also die situative Wahl des zweckmäßigsten Verkehrsmittels für den einzelnen Weg – erleichtern. Deshalb werden auch Perspektiven der Mobilität behandelt, die längerfristig eine wesentliche Rolle spielen werden.

Die Mobilitätsstrategie Ötztal wurde in einem gemeinsamen Planungsprozess mit einer Arbeitsgruppe erarbeitet (5 Arbeitsgruppensitzungen). Die Interessen der Bevölkerung wurden im Zuge von Beteiligungsveranstaltungen 2019 von Marion Amort abgefragt.



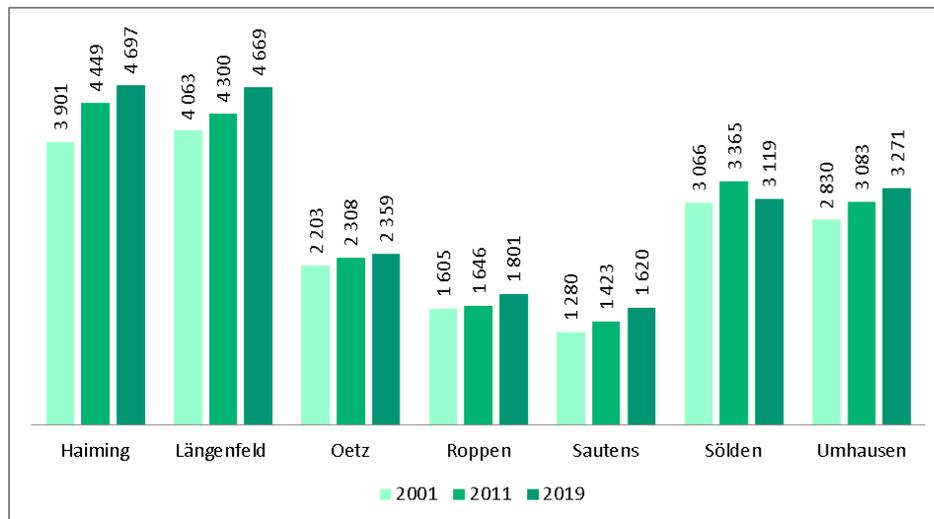
3 Ausgangslage

3.1 Raum- und Verkehrsanalyse

Bevölkerungsentwicklung

Seit 2011 hat die Bevölkerung in der Region um 5 % auf ca. 21.500 BewohnerInnen zugenommen. Besonders hoch waren die Zunahmen in Sautens (14%), Längenfeld (8%) und Roppen (9%), in Sölden hat die Zahl der Einwohner um 7% abgenommen.

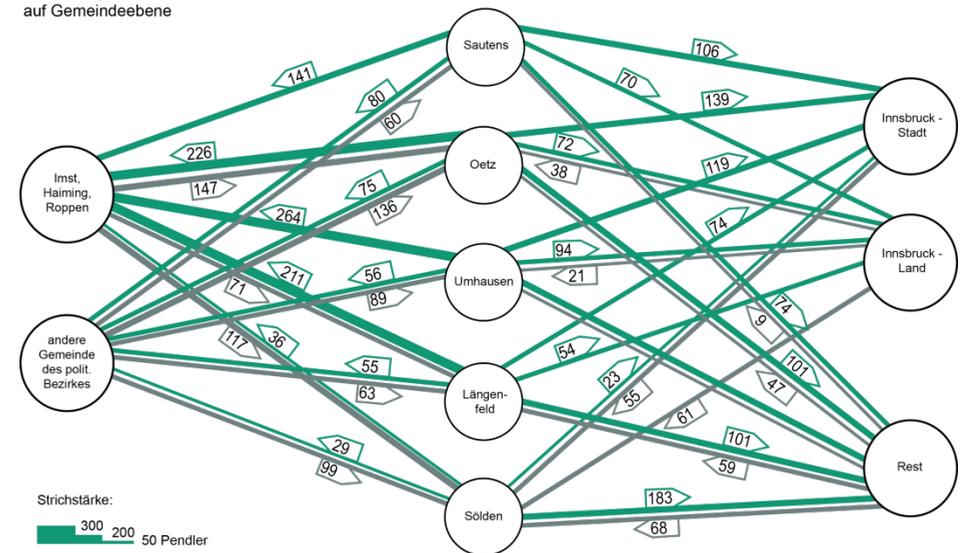
Bevölkerung Ötztal 2001-2011-2019



Quelle: Statistik Austria, 2019

Ein- und AuspendlerInnen Gemeinden 2017

Ein - / Auspendler
auf Gemeindeebene



Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017 – Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel; 3000 Pendler zwischen Sautens, Oetz, Umhausen, Längenfeld, Sölden nicht dargestellt

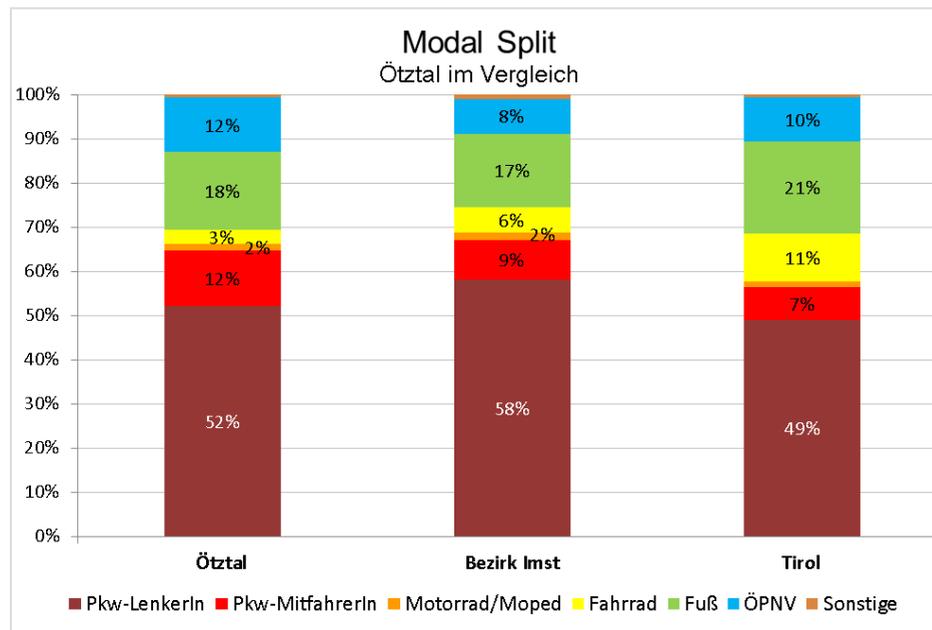
Quelle: Statistik Austria, 2017



Verkehrsverhalten

Im Ötztal werden von der Wohnbevölkerung zwei Drittel der täglichen Wege im privaten Pkw zurückgelegt. 12% der Wege werden mit Bus und Bahn zurückgelegt – im Vergleich zu anderen Regionen ist der ÖV-Anteil hoch, was dem guten Angebot geschuldet ist. Zu Fuß erledigte Wege machen 18% aus, das Fahrrad (3%) spielt eine untergeordnete Rolle. Der Anteil der Mitfahrer im Pkw ist hoch, er liegt bei 12%. Mehr als 1/3 der Pkw-Wege sind unter 3 km, mehr als die Hälfte unter 5 km lang, wären also mit dem Fahrrad gut bewältigbar.

Modal Split nach Regionen



Modal Split im Ötztal, Bezirk Imst und Tirol 2011 | Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung 2011

Quelle: Planoptimo, Mobilitätserhebung Tirol 2011

Verkehrsentwicklung Straßenverkehr

Die Verkehrsentwicklung seit 2006 weist jährliche Zunahmen von etwa 2,2% pro Jahr auf. Am Taleingang bei der Zählstelle in Oetz tritt die höchste Verkehrsbelastung mit durchschnittlich ca. 14.200 Kfz/24h (2018) auf der L 186 auf. Seit dem Jahr 2006 hat der DTV um 28% zugenommen. Der Anteil der Schwerverkehrsfahrzeuge am gesamten Kfz-Verkehr beträgt etwa 4%. Die Anzahl der Schwerverkehrsfahrzeuge ist seit 2006 um 8,5% gestiegen.

Unfallgeschehen

Die Unfallanalyse 2018 weist im Ötztal 95 Unfälle mit Personenschaden (UPS), 113 Verletzte und 2 Getötete auf. Gegenüber 2017 mit 71 UPS ist das ein deutlicher Zuwachs. Die meisten UPS (42) wurden in Sölden registriert, in Längenfeld ereigneten sich 24 UPS, in Umhausen 15, in Oetz 12 und in Sautens 2. In Sölden fallen die vielen Unfälle im Freiland mit Motorrad- oder Fahrradbeteiligung auf, in der Ortsdurchfahrt von Sölden gab es mehrere Fußgängerunfälle (Statistik Austria 2018).

Öffentlicher Verkehr

Das Ötztal ist im öffentlichen Verkehr gut erschlossen. In Ötztal Bahnhof ist das Tal an das Bahnnetz angeschlossen, mit Verbindungen nach Innsbruck und in die Nachbarländer. Das Busliniennetz umfasst mehrere Linien und wird im Sommer und im Winter durch eine Vielzahl an saisonalen Linien bzw. Schibussen sowie Ortsbussen und einem Thermenbus zwischen Sölden und Längenfeld ergänzt. Der Bedienzeitraum des Linienbusverkehrs beginnt um ca. 5:25 Uhr (Sölden Pitze) bzw. 6:20 Uhr (Ötztal Bahnhof) und endet mittlerweile um 22:30 Uhr bzw. 23:30 Uhr (in der Wintersaison). Zusätzlich verkehrt der Nightliner an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zuletzt um 03:45 Uhr ab Sölden. Die Intervalle sind weitgehend unregelmäßig, sie unterscheiden sich je nach Jahreszeit und reichen vom 20-Minuten-Intervall bis zu einem Intervall von 1:30 Stunden. Mit einer Gästekarte des Ötztal Tourismus oder mit alpiner Skibekleidung zur Ausübung des Wintersports ist die Fahrt mit dem Schibus kostenfrei. Seit 2016 sind die Linienbusse der Ötztaler Verkehrsgesellschaft mit kostenlosem WLAN ausgestattet. Darüberhinaus bietet die Ötztaler Verkehrsgesellschaft ein Shuttleservice zum Bahnhof / zum Flughafen Innsbruck an.



▪ Radverkehr

Radverkehr spielt im Ötztal noch eine untergeordnete Rolle. Im Ötztal lag der Radverkehrsanteil 2011 bei lediglich 3%. Der geringe Radverkehrsanteil lässt sich u.a. durch die weitläufige Besiedelung und die erschwerenden topographischen Verhältnisse im Ötztal – zwischen Ötztal Bahnhof am Taleingang und Obergurgl liegen rund 1.200 Höhenmeter – erklären. Dennoch erfreut sich der Radverkehr steigender Beliebtheit bei Gästen und das E-Bike macht auch größere Steigungen einfach möglich.

Der Ötztal Radweg bildet die Hauptradroute durch das Ötztal. Auf einer Länge von rund 52 km durchläuft er zwischen Haiming am Taleingang und Sölden fast alle Ortschaften des Ötztals. In den letzten Jahren wurde in mehrere Lückenschlüsse investiert, wodurch der Radweg größtenteils abseits der Ötztaler Bundesstraße verläuft. 2018 wurde eine Teilstrecke (Längenfeld – Umhausen) durch die Errichtung von zwei Brücken und einer Unterführung verbessert, weiters die Verbindung zwischen Huben und Bruggen; im Zuge der Radwegoffensive des Landes Tirol soll es in den nächsten Jahren zu weiteren Erweiterungen des Ötztal Radweges kommen.

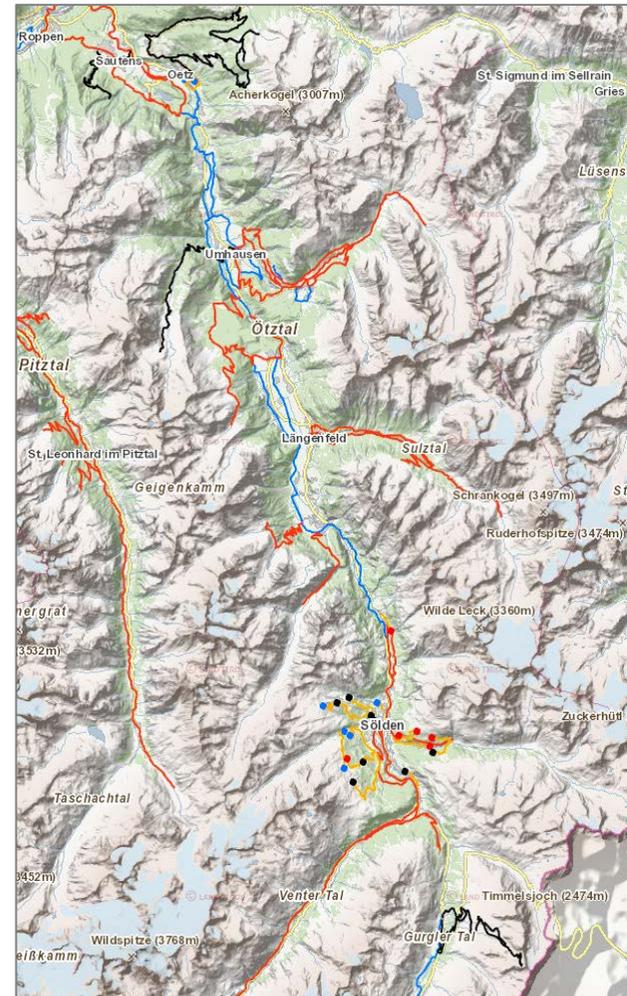
Im Sommer sind einige Busse der Linien 8352 und 4194 mit Fahrradanhängern ausgestattet, insbesondere für Gäste besteht die Möglichkeit, zwischen Ötztal Bahnhof und Obergurgl Räder an ausgewiesenen Bushaltestellen mitzunehmen. Die Fahrradmitnahme ist kostenfrei.



Foto: Rosinak & Partner

Ötztal Radweg: Brücke zwischen Umhausen und Längenfeld

Ötztal Radweg



- Route leicht
- Route mittel
- Route schwierig
- Singletrail leicht
- Singletrail mittel
- Singletrail schwierig

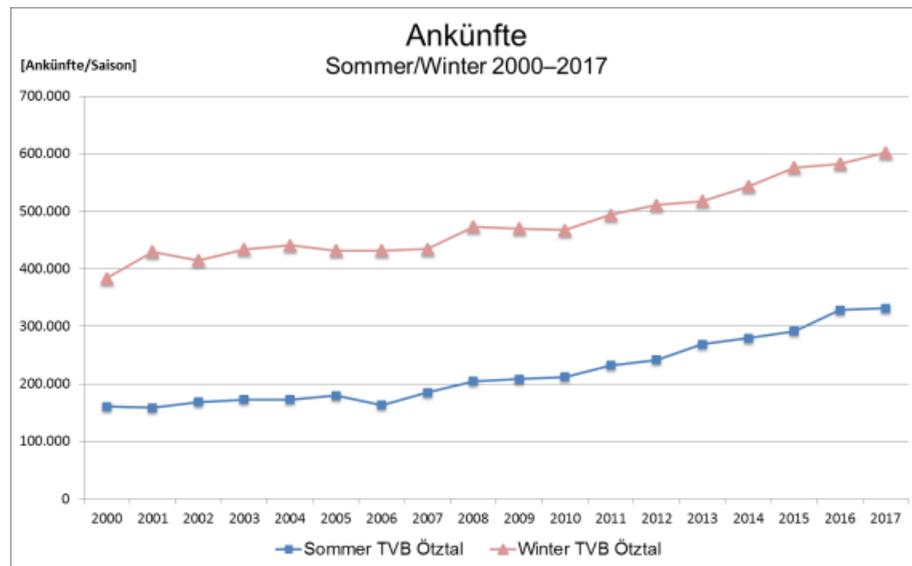
Quelle: Tiris



▪ Tourismus

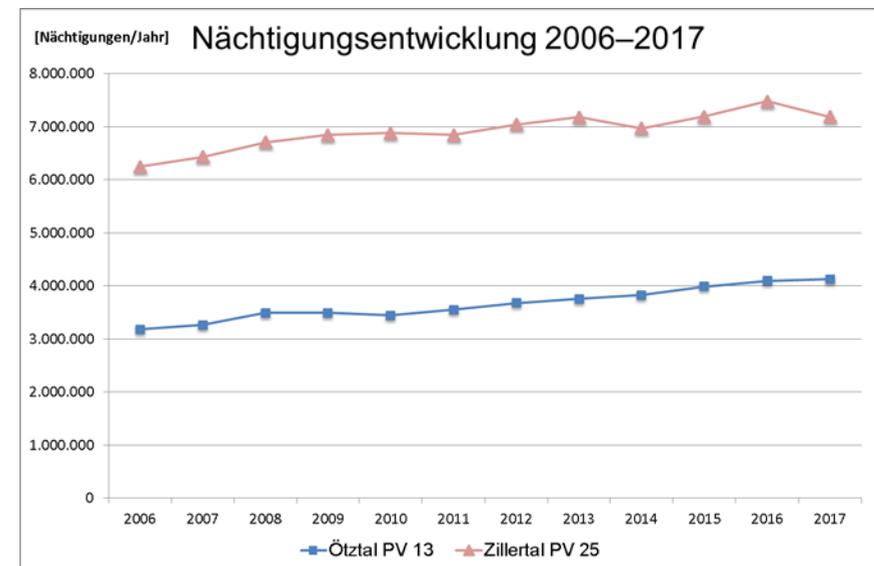
Als Tourismusregion ist das Ötztal für sein umfangreiches Sportangebot bekannt: Wandern, Bergsteigen und Klettern, Badeseen und das Ötzi Dorf, Raften, Canyoning, Mountain Biken und die Area 47 ziehen BesucherInnen im Sommer an. Die Therme Aqua Dome ist über die Region hinaus bekannt, im Winter gibt es fünf Schigebiete. Vent, Umhausen-Niederthai, Hochoetz, Sölden und Obergurgl-Hochgurgl haben Winterbetrieb, am Gletscher in Sölden gibt es ergänzenden Betrieb von September bis Mai. Im Jahr 2018 wurden im Planungsverband 4,1 Millionen Nächtigungen gezählt. Es gibt mehr als doppelt so viele Nächtigungen im Winter wie im Sommer. Die Nächtigungszahlen sind seit dem Jahr 2006 um etwa 30% gestiegen. Die Ankünfte wachsen deutlich stärker als die Zahl der Nächtigungen, was auf kürzere Aufenthaltsdauer und mehr An- und Abreisen hinweist.

Nächtigungen seit 2006 im Ötztal im Vergleich zum Zillertal



Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, 2018

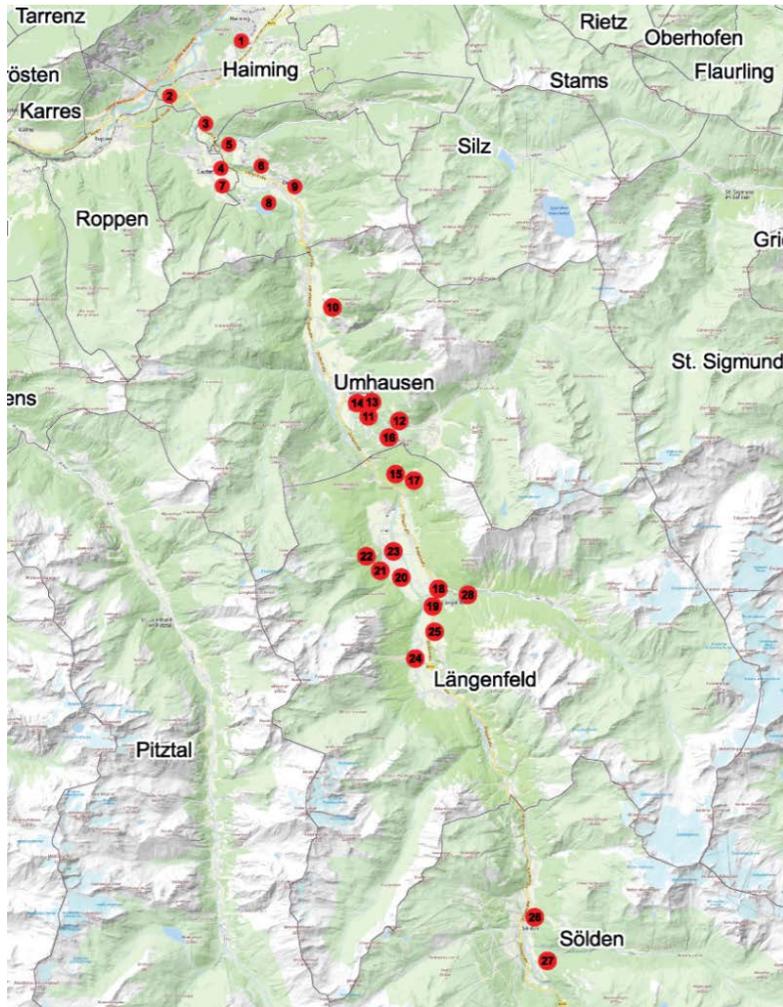
Ankünfte 2000-2017 im Planungsverband Ötztal



Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, 2018



Wichtige Ausflugsziele im Ötztal



- (1) Waldbad Haiming
- (2) Area 47
- (3) Klettergarten Brunau / Oetz
- (4) Öztaler Outdoor Parcours
- (5) Auerklamm-Klettersteig
- (6) Klettergarten Oetz
- (7) Klettergarten Sautens / Ritzlerhof
- (8) Piburger See
- (9) Erlebnisbad Oetz
- (10) Kletterwand Tumpen
- (11) Ötzi-Dorf
- (12) Stuibenfall + Klettersteig Stuibenfall
- (13) Ötztaler Greifvogelpark
- (14) Badesee Umhausen
- (15) Klettergarten Auplatte
- (16) Klettergarten Niederthai
- (17) Klettergarten Nösslach
- (18) Freibad Längenfeld
- (19) Aqua Dome
- (20) Klettergarten Oberried
- (21) Lehner Wasserfall
- (22) Jubiläums-Klettersteig
- (23) Ötztaler Heimat- und Freilichtmuseum
- (24) Klettergarten Astlehn
- (25) Reinhard Schiestl Klettersteig
- (26) Freizeit-Arena Sölden
- (27) Klettersteig Moosalm
- (28) Flying Fox und Seilparcour Längenfeld



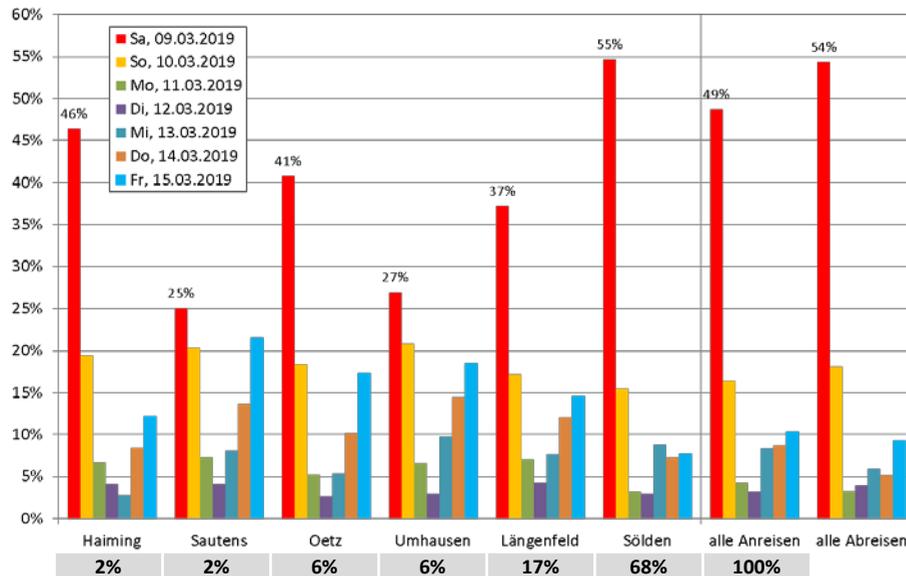
▪ Schitourismus

Der stärkste Anreisetag ist der Samstag, gefolgt von Sonntagen und Freitagen. Bei der Verkehrsmittelwahl zum Schilift nutzt ein großer Anteil der Gäste, nämlich etwa 40%, den Schibus, etwa genau so viel nutzen den Pkw. 19% kommen zu Fuß/ mit den Ski, der Rest mit dem Reisebus (3%).

An einem starken Schitag mit rund 23.000 Gästen (davon reisen etwa 8.700 mit dem Pkw an) und einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 3 Personen je Fahrzeug ergeben sich etwa 2.900 Pkw-Fahrten/Tag zu den Schigebieten im Ötztal.

Anreisetag der Gäste (Summe 30.000 Gäste pro Woche im März 2019)

Verteilung Urlauberankünfte auf Wochentage und Gemeinden
Woche 09.03.2019 - 15.03.2019



Datengrundlage: Ötztal Tourismus, eigene Auswertung, 2019

Schigästezahlen Ötztal Wintersaison 2018/19

Kennzahlen Schigebiete Winter	Sölden	Obergurgl/Hochgurgl	Ötz Acherkogelbahn	Vent	Summe Ötztal
Gäste Spitzentage	16.000	9.000	3.500	500	29.000
Gäste starker Tag	12.500-14.000	6.000	2.500-3.000	500	21.500-23.500
Gäste Durchschnitt	8.400	4.500-5.000	-	-	15.000
Stellplätze beim Lift	2.100 + 1900	800-900	630	35	5.500
Reisebusse/Tag	10-15	1-2	1-2	0	12-19
Anteil mit Schibus zum Lift	40%	15%	40%-50%	0%	40%
Anteil mit Pkw zum Lift	35%	-	50%-60%	20%	35%-40%

Schätzwerte

Datengrundlage: Auskunft Bergbahnen 2018/19

Laut Erhebungen im Zuge von Easy Travel (Easy Travel – new mobility concepts in tourism, FFG-Forschungsprojekt, 2018) nutzen im Winter bei der Anreise ins Ötztal etwa 83% hauptsächlich das eigene Auto, 12% das Flugzeug, 4% die Bahn und 7% einen organisierten Reisebus. Etwa die Hälfte der befragten Gäste nutzen den Schibus oder den Linienbus täglich (oder auch mehrmals täglich).



Quelle: EASY-Travel



3.2 Herausforderungen und Probleme in den Gemeinden

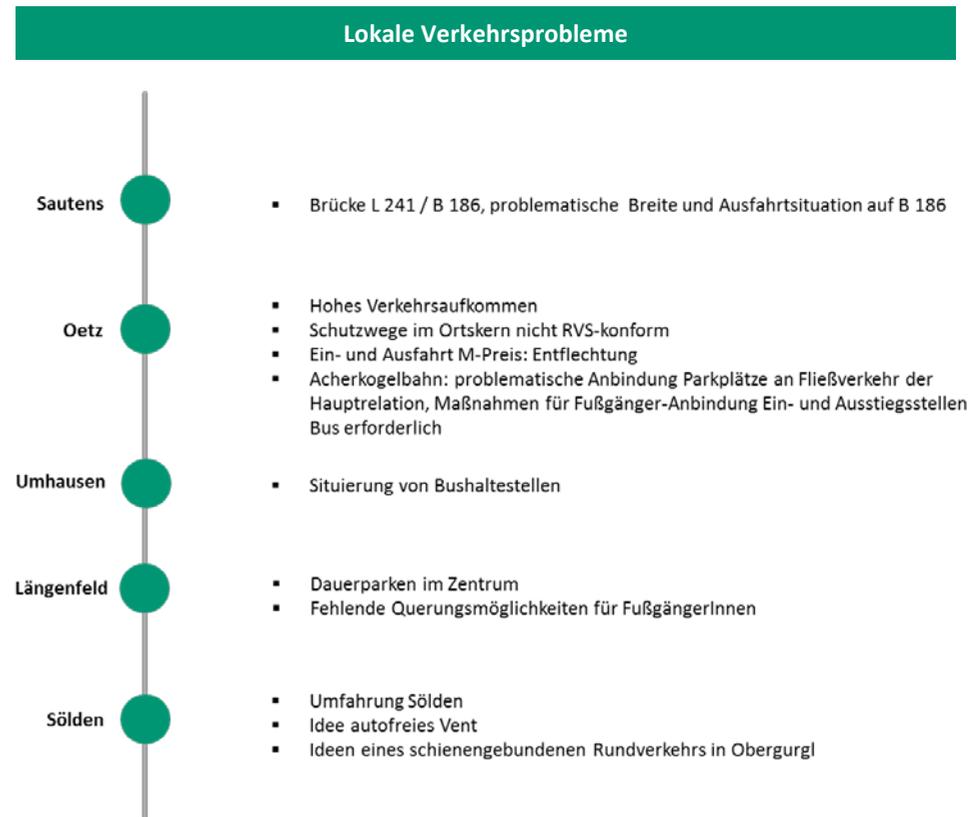
Im Zuge einer gemeinsamen „Ötztaltour“ am 31. Oktober 2018 und des Workshops am 8. April 2019 konnten Einblicke in die spezifischen Interessenlagen der Gemeinden Sautens, Oetz, Umhausen, Längenfeld und Sölden, der Ötztaler Verkehrsgesellschaft, der Seilbahnunternehmen und des Tourismus gewonnen werden. Folgende Fragen wurden aufgegriffen:

- Welche Probleme gibt es auf regionaler Ebene, für die es gemeinsame Maßnahmen braucht?
- Welche Ziele wollen die Gemeinden im Ötztal verfolgen?
- Welche Verkehrsprobleme gibt es in den Gemeinden, die lokale Maßnahmen erfordern?
- Welche langfristigen Perspektiven zur Mobilität gibt es?

Hervorzuheben sind die Verkehrsmengen am Taleingang in Oetz – verursacht durch den Alltags- aber auch den Tourismusverkehr im Ötztal. Sölden selbst leidet am starken Pkw- und Lieferverkehr verursacht vor allem durch die Urlaubsgäste.

Gemeinsame Themen

Das Bewusstsein im Ötztal für gemeinsame Aufgaben (öffentlicher Verkehr, ruhender Verkehr, Arbeitspendlerverkehr, abgestimmte Tourismusentwicklung) ist stark vorhanden.





4 Verkehrserhebungen

4.1 Fahrgastzählungen Busverkehr

Im Herbst 2018 wurden vom Verkehrsverbund Tirol Linienverkehre im Tiroler Verbundgebiet gezählt, darunter folgende Linien im Ötztal:

- 4194: Imst – Obergurgl
- 8352: Obergurgl – Imst/Innsbruck
- 8400: Sölden – Vent
- 4196: Imst – Kühtai

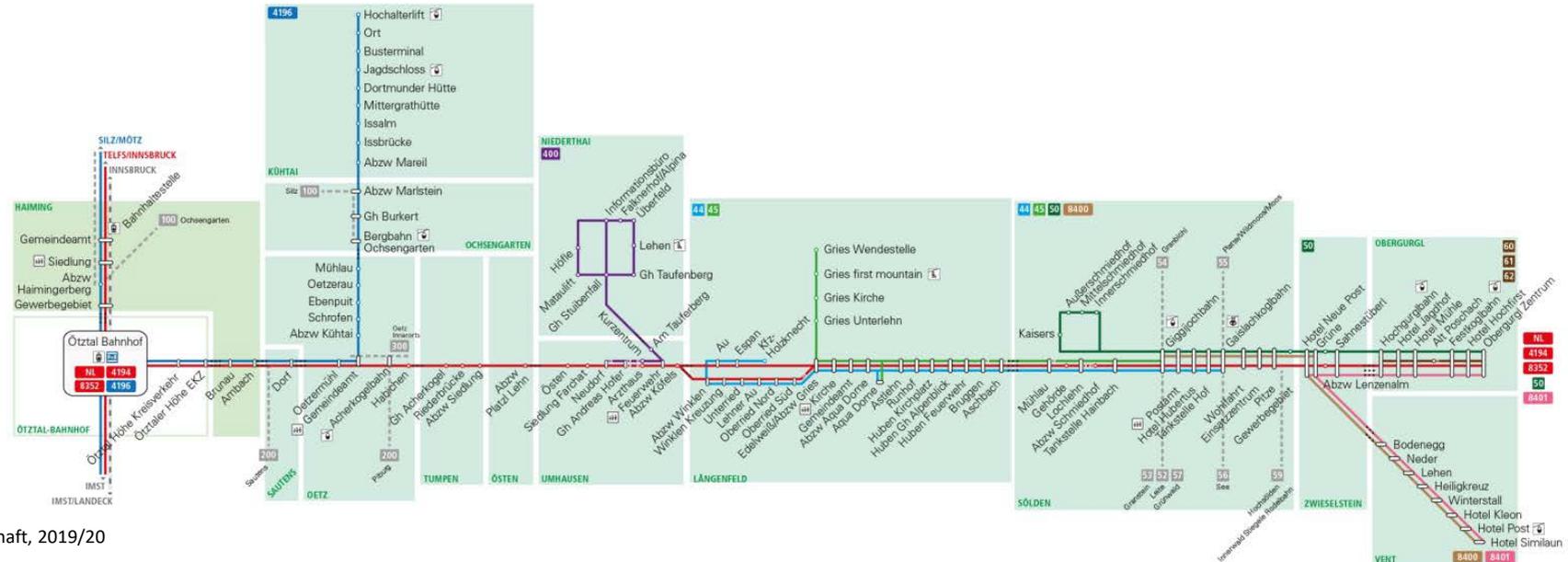
Laut Ötztaler Verkehrsgesellschaft gibt es im Winter im Ötztal 18.000 bis 20.000 Fahrgastwechsel pro Tag, im Sommer sind es 12.000. Dies zeigt eine starke Nutzung des Linienbusangebotes durch (Schi-)TouristInnen.

Auswertung Bus Herbst 2018 (Personen / Werktag)

Anzahl Kurse	19		14		7		4		44	
	Imst - Obergurgl		Obergurgl - Imst/Innsbruck		Sölden - Vent		Imst - Kühtai		Summe	
Liniennummer	4194		8352		8400		4196		alle Linien	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
Ötztal-Bahnhof	134	133	142	96	0	0	26	38	302	267
Ötztaler Höhe	23	26	17	25	0	0	1	4	41	55
Sautens	57	33	18	48	0	0	0	1	75	82
Oetz	91	105	62	54	0	0	51	7	204	166
Umhausen	108	113	99	109	0	0	0	0	207	222
Längenfeld	168	167	112	163	0	0	0	0	280	330
Sölden	138	178	132	171	61	69	0	0	331	418
Zwieselstein	19	24	21	10	5	2	0	0	45	36
Vent	0	0	0	0	16	13	0	0	16	13
Obergurgl	28	44	117	60	0	0	0	0	145	104
Summe Ötztal	766	823	720	736	82	84	78	50	1.646	1.693

Mittelwerte zweier Erhebungstage im 4. Quartal 2018 (beide Fahrtrichtungen)

Quelle: Planoptimo/VVT, 2019



Quelle: Ötztaler Verkehrsgesellschaft, 2019/20



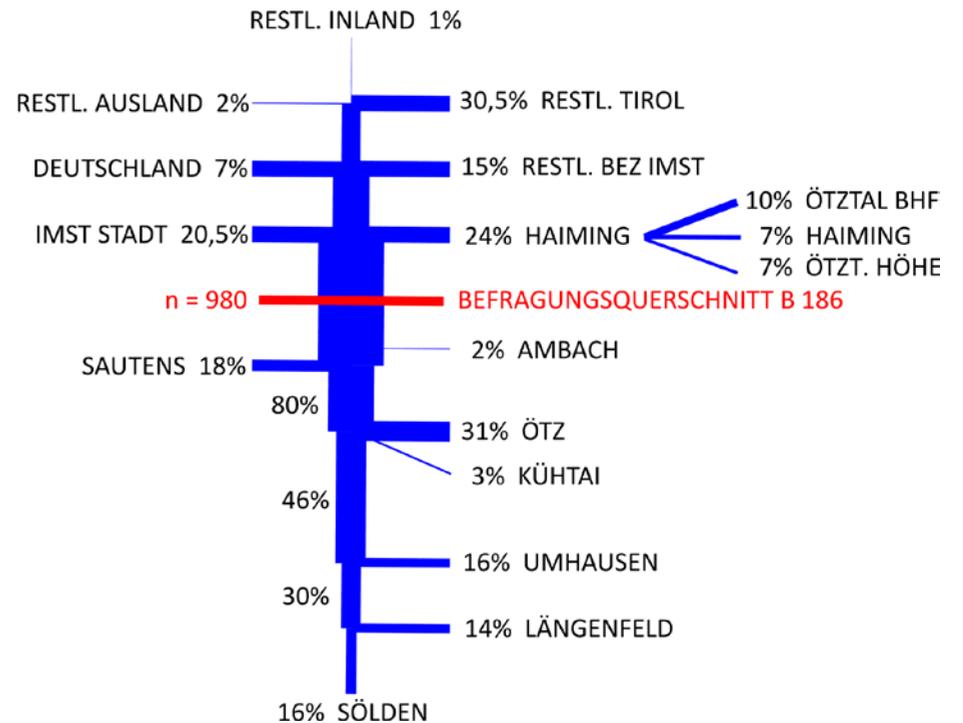
4.2 Lenkerbefragung

Erhebungskonzept

Am Donnerstag, 7. März 2019 wurden in der Zeit von 7:00-10:00, 11:00-14:00 und 15:00-18:00 Uhr die LenkerInnen von Fahrzeugen < 3,5 Tonnen höchst zulässiges Gesamtgewicht über ihren Fahrtzweck und Quelle und Ziel der Fahrt befragt. Es wurde auch das Kennzeichen erhoben, weiters wie viele Personen im Fahrzeug waren (Besetzungsgrad) und ob eine Autobahnvignette vorhanden ist. Insgesamt wurden an zwei Befragungsquerschnitten im Ortsteil Ambach (Gemeindegebiet Haiming) 980 Interviews geführt. Diese Erhebung zeigt, woher die Fahrzeuge kommen und welches Ziel sie haben. Daraus können auch Verlagerungspotenziale auf andere Verkehrsmittel abgeschätzt werden.

Ein Drittel der Fahrzeuge am Befragungsquerschnitt hat seinen Ausgangs- oder Zielort in Oetz.

Ausgangs- und Zielort – Lenkerbefragung 2019



Quelle: Planoptimo, 2019

Lenkerbefragung 2019



Quelle: Planoptimo, 2019

Herkunft der Fahrzeuge und Ausgangs- und Zielorte der Fahrten

Der Großteil der Fahrzeuge (60%) hatte ein Imster Kennzeichen, etwa 12% ein Kennzeichen aus einem anderen Bezirk in Tirol, 16% der Fahrzeuge hatten ein deutsches Kennzeichen. Der Rest verteilt sich auf das übrige Österreich (4%), Niederlande (2,5%), Belgien (2%) und restliches Ausland (4%).



▪ **Wegezwecke, Aktivitäten am Zielort**

Der größte Anteil der Fahrten sind Wege von zu Hause oder nach Hause, der Wegeanteil der Arbeitswege beträgt 10% taleinwärts, talauswärts 20%, bei Einkaufswege liegen bei den Fahrten talauswärts bei 12%. Hoch ist auch der Anteil der geschäftlichen Erledigungen (Lieferfahrten, Handwerker), der taleinwärts bei 14% liegt. Der Urlaubsverkehrsanteil liegt bei Fahrten ins Ötztal an diesem Stichtag (Werktag) bei 14%, aus dem Ötztal bei 7%.

▪ **Besetzungsgrad**

Der Besetzungsgrad der Fahrzeuge beträgt durchschnittlich 1,7 Personen/Fahrzeug. Naturgemäß hoch ist der Besetzungsgrad bei Urlaubsfahrten (2,7 Personen/Fahrzeug), bei der Aktivität „Schifahren“ (3,1) und bei den Freizeitverkehren (2,5 taleinwärts, 2,0 talauswärts).

▪ **Fahrzeugart**

Der Anteil der Lieferwägen beträgt am Erhebungsquerschnitt 8%, die übrigen Fahrzeuge sind Pkw (92%). Schwerverkehrsfahrzeuge wurden bei dieser Lenkerbefragung nicht erhoben, der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr beträgt laut Amt der Tiroler Landesregierung 4%.

▪ **Personengruppen**

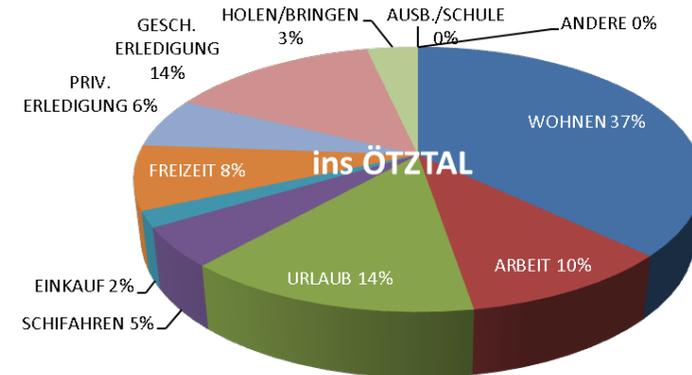
Der größte Anteil der LenkerInnen sind ÖtztalerInnen mit 41% am Querschnitt.

Personengruppe	taleinwärts	talauswärts	Querschnitt
ÖZTALER/IN	38%	44%	41%
URLAUBSGAST	16%	15%	15%
BERUFSPENDLER/IN	10%	11%	10%
TAGESGAST	11%	10%	11%
SAISONNIER/E	2%	1%	2%
ANDERE/R	23%	19%	21%
Summe	100%	100%	100%

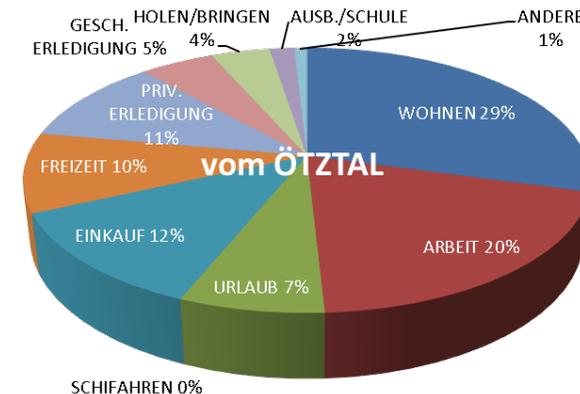
Quelle: Planoptimo, 2019

Anm: BERUFSPENDLER/IN von außerhalb Ötztal

Aktivitäten am Zielort (gesamtes Ötztal*)



n=458



n=474

* Ötztal = Sautens, Oetz, Umhausen, Längenfeld, Sölden

Quelle: Planoptimo, 2019



4.3 Verfolgezählung

Erhebungskonzept

Am Donnerstag, 7. März 2019 (taleinwärts) und am Mittwoch, 13. März 2019 (talauswärts) wurden mittels Kameras an 20 Querschnitten etwa 165.000 Kennzeichen mit 48.900 Fahrten erfasst. Erhoben wurden alle Kraftfahrzeuge, also Pkw und Schwerverkehrsfahrzeuge. Die Erhebung zeigt Quell-Ziel-Beziehungen innerhalb des Ötztales, die Anteile der Durchgangsverkehre in den Gemeinden sowie Streckenbelastungen auf den einzelnen Querschnitten.

Binnenverkehre innerhalb der Gemeinden

17.300 Kfz/24h verkehren innerhalb der Gemeinden. Hinzu kommen die nicht erhobenen Fahrten, also jene, die keinen Kameraquerschnitt passierten und deshalb nicht erfasst wurden. Es verbleiben rund 31.600 Fahrten, die zwischen den 5 Gemeinden (Talverkehr) aus dem Ötztal hinaus bzw. ins Ötztal hinein führen.

38% Talverkehr

Von den 31.600 Fahrten verlaufen 38% (12.000 Fahrten/Tag) zwischen den Gemeinden Sölden, Längenfeld, Umhausen, Oetz und Sautens. Besonders stark ist die Relation Sölden – Längenfeld mit 4.650 Kfz-Fahrten/Tag und Längenfeld – Umhausen mit 2.400 Kfz-Fahrten/Tag. An dritter Stelle rangiert Umhausen - Oetz mit 1.480 Kfz-Fahrten/Tag, in etwa gleich stark ist Oetz – Sautens.

47% Quell/Zielverkehre vom Ötztal/ins Ötztal

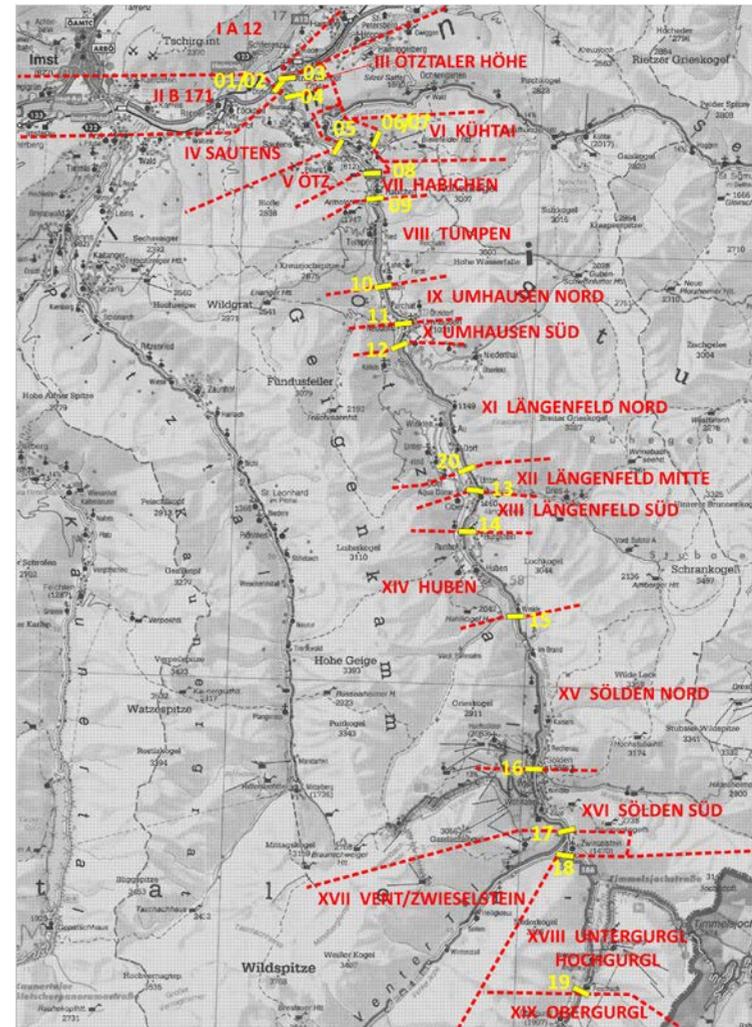
Jeweils etwa 7.400 Kfz-Fahrten/Tag führen von den fünf Gemeinden zur Ötztaler Höhe oder weiter auf der B171 Tiroler Straße bzw. A12 Inntal Autobahn. Von Oetz zur Ötztaler Höhe, B171 oder A12 und retour wurden knapp 4.400 Kfz/24h erfasst. Die restlichen 15% sind vor allem Fahrten zwischen der B171/A12 und Ötztaler Höhe.

Durchgangsverkehre an einem Winterwerktag

Die Durchgangsverkehre sind besonders hoch in der Gemeinde Oetz.

- Oetz (Zst 05 – 08): 8.500 Kfz/24 h
- Umhausen (Zst 10 - 12): 6.000 Kfz/24 h
- Längenfeld (Zst 20 - 14): 4.900 Kfz/24 h
- Sölden (Zst 16 - 18): 1.500 Kfz/24 h

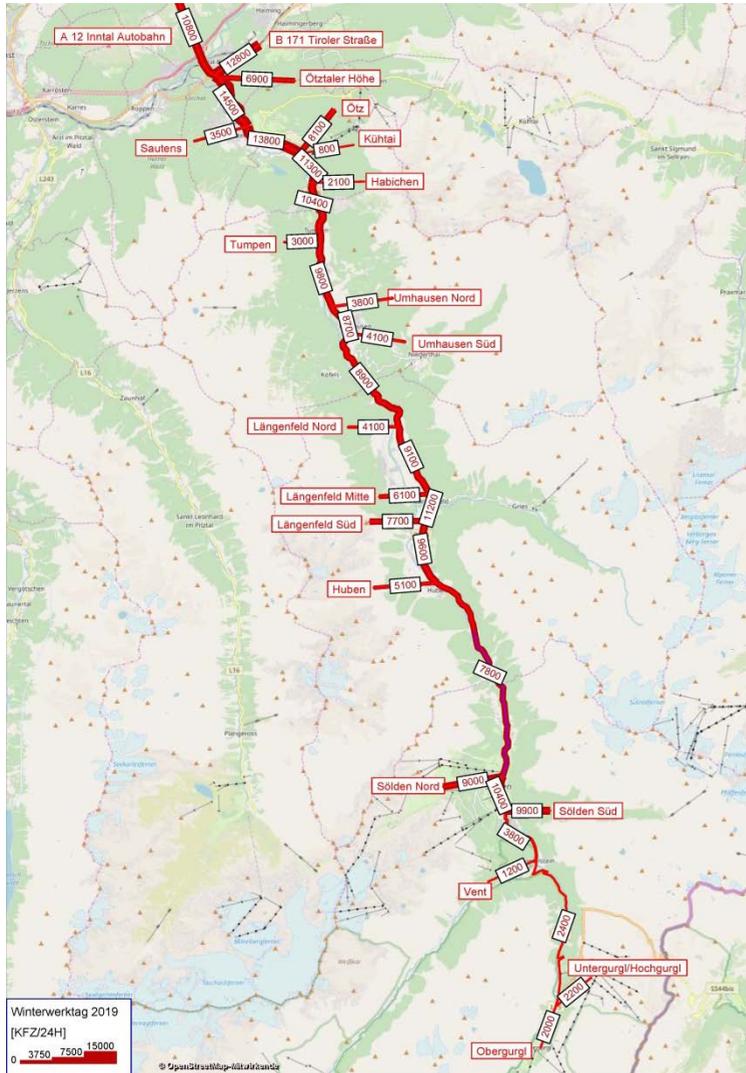
Verfolgezählung 2019 – 20 Querschnitte



Quelle:
Planoptimo, 2019

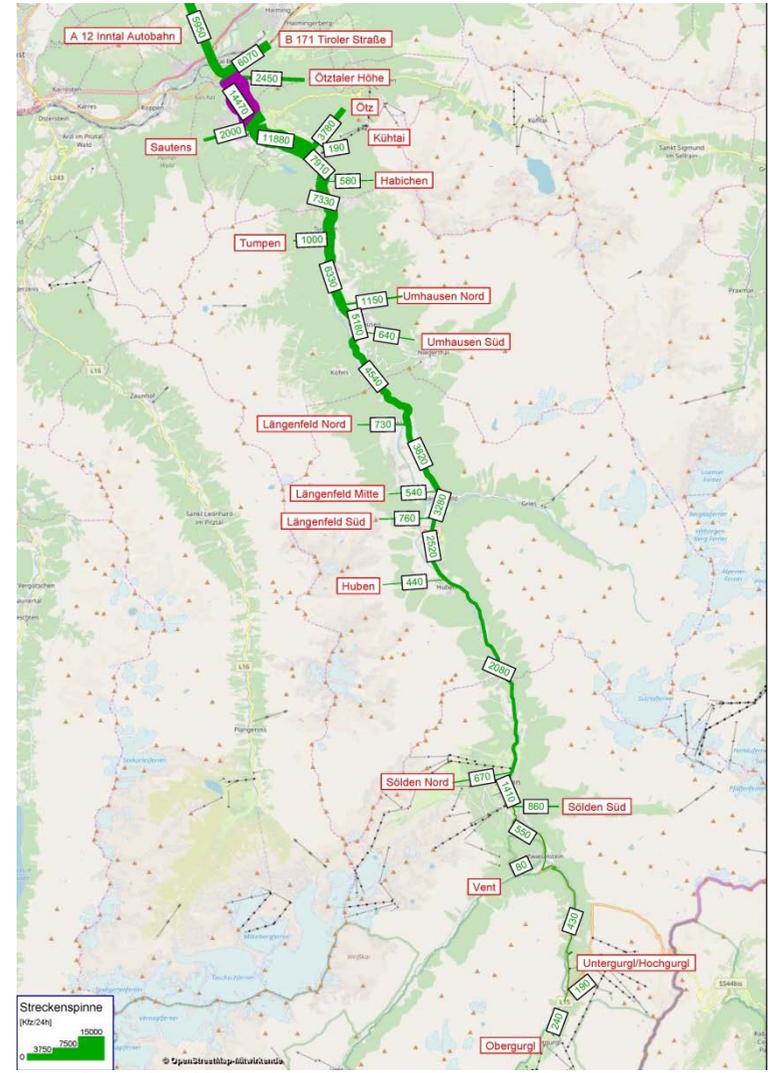


Verfolgezählung 2019 – Streckenbelastung B186



Quelle: Planoptimo, 2019

Verfolgezählung 2019 – Verkehrsspinne B186 Ambach



Quelle: Planoptimo, 2019



5 Entwicklungsperspektiven

Die Attraktivität des Ötztals ist als Urlaubsregion ungebrochen, die Nächtigungen und die Ankünfte der Gäste werden weiter wachsen. Zudem sind Bevölkerungszunahmen sowie ein Wachstum bei den ArbeitspendlerInnen und damit auch mehr zurückgelegte Wege zu erwarten. Der geplante Zusammenschluss des Pitztaler und Ötztaler Gletschers wird ebenfalls Auswirkungen auf die Besucherzahlen und damit die Verkehrsmengen bringen.

Für das gute Angebot im öffentlichen Verkehr, mit einem dichten Takt der Busse im Tal gibt es noch Spielraum für Attraktivierungen – insbesondere für die Bevölkerung und den Pendlerverkehr. Im Tourismus muss sich die Region auf jene Gäste aus den urbanen Räumen einstellen, die künftig kein eigenes Auto oder gar keinen Führerschein mehr haben.

Der Ötztalradweg erschließt das Tal, der landesweite Rückenwind im Radverkehr sollte daher regional ankommen und die RadfahrerInnen künftig attraktive Angebote (Abstellanlagen, Förderungen) vorfinden.

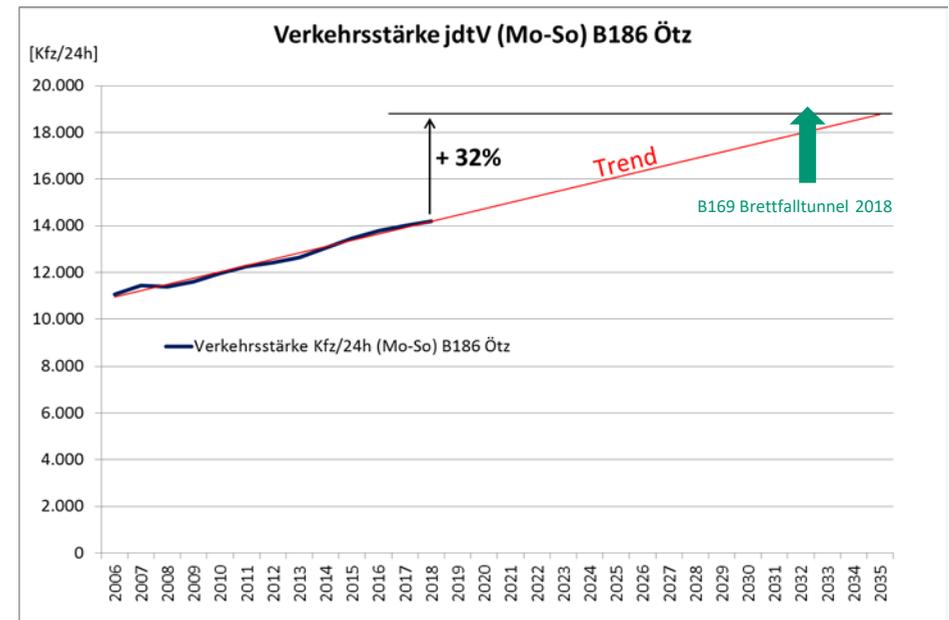
Neue Technologien (MaaS = Mobility as a Service) haben bereits bei vielen Verkehrsunternehmen Eingang gefunden. So gibt es bereits heute die iÖtztal-Mobile App für Gäste, die allerdings noch keine Informationen zur Mobilität oder zu den Radrouten und ÖV-Verbindungen im Ötztal bietet. Andere Technologien wie das automatisierte Fahren werden vorerst auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz zum Tragen kommen, allenfalls auch im öffentlichen Verkehr, vor allem bei Verkehrsangeboten für die so genannte „letzte Meile“.

Trendentwicklung Einwohner und Verkehr

Bei Trendentwicklung wären im Jahr 2030 im Planungsverband rund 23.000 EinwohnerInnen zu erwarten, im Jahr 2035 23.800 EinwohnerInnen. Die Prognosen liegen für 2030 zwischen 22.150 (ÖROK 2014) und 23.200 (BPR 2015) Personen. Unterstellt man auch bei Arbeitsplätzen und im Tourismus eine ungebrochene Entwicklung, führt dieses Wachstum natürlich zu mehr Wegen in der Region.

Umgelegt auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies einen durchschnittlichen täglichen Verkehr auf der B 186 von knapp 19.000 Kfz/Tag (Referenzquerschnitt Zählstelle Oetz), das sind bis zum Jahr 2035 + 32%. Das Verkehrsaufkommen läge damit im Ötztal im Jahr 2035 im Bereich des Brettfalltunnels im Zillertal. Damit stieße die B 186 am Taleingang bei einer weiteren Trendentwicklung an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit – mit höheren Verspätungsanfälligkeiten auch im Busverkehr in den Spitzenstunden.

Trendentwicklung Verkehr im Ötztal bis 2035



Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, eigene Darstellung



6 Ziele

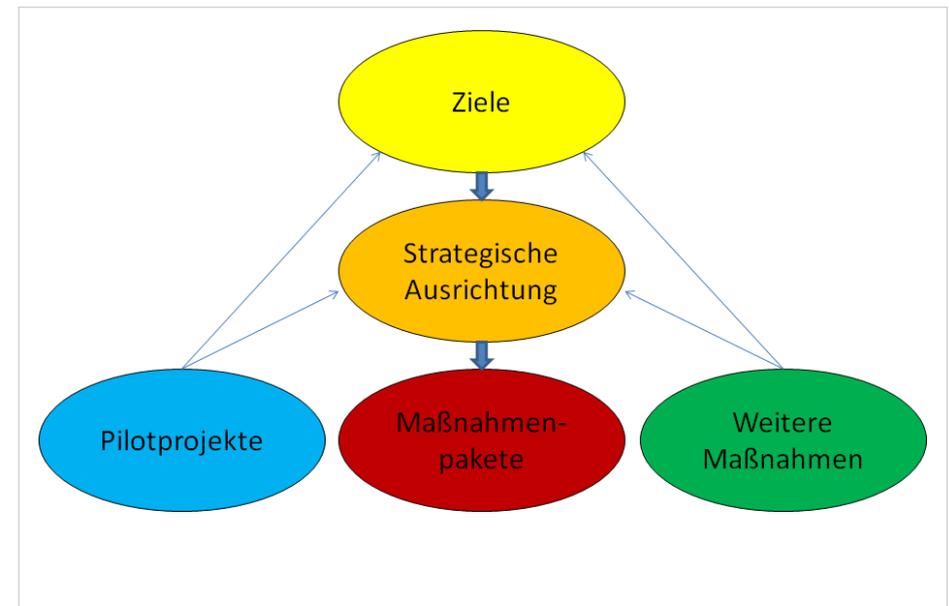
Angesichts der Ausgangslage und der Trendentwicklung leiten sich folgende Ziele für das Ötztal ab:

- Das Ötztal ist eine besondere Region. Das Kfz-Verkehrsaufkommen stabilisiert sich bzw. reduziert sich an kritischen Querschnitten mittelfristig durch geeignete Maßnahmen.
- Die BewohnerInnen im Ötztal sind auf direktem Wege, bequem und umweltfreundlich unterwegs.
- Unsere Gäste reisen umweltfreundlich an und nutzen unsere attraktiven Mobilitätsangebote in der Region.
- Unsere Ortskerne sind lebendig und attraktiv gestaltet.
- Tourismusbetriebe, Seilbahnen, Mobilitätsanbieter und Gemeinden arbeiten betreffend Mobilität zusammen. Das betrifft den ruhenden Verkehr, Angebote für BewohnerInnen, Gäste und ArbeitnehmerInnen.

Die Ziele wurden in fünf Workshops im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie Ötztal 2030+ entwickelt und abgestimmt.

Will man das Kfz-Verkehrsaufkommen zukünftig stabilisieren oder verringern, ist eine strategische Ausrichtung mit kurz- (1 – 5 Jahre), mittel- (5 – 10 Jahre) und langfristiger (> 10 Jahre) Perspektive notwendig. Der Schwerpunkt der Bemühungen liegt dabei vor allem auf dem Alltagsverkehr der BewohnerInnen und ArbeitnehmerInnen und beim Verkehr der UrlauberInnen am Urlaubsort. Eine signifikante Reduktion des Urlaubseran- und -abreiseverkehrs ist allein schon aus Kapazitätsgründen schwer möglich (siehe dazu Kap. 7.1)

Ziele - Strategische Ausrichtung – Maßnahmen



Das strategische Konzept erfordert große und teilweise investive Maßnahmenpakete, welche nachfolgend detailliert beschrieben werden. Darüber hinaus werden Pilotprojekte vorgeschlagen, welche kurzfristig und mit innovativen Ansätzen einen Impuls zur Erreichung der Ziele setzen sollen. Weitere Maßnahmen ergänzen das Mobilitätsangebot im Sinne der strategischen Ausrichtung und sollen im Zuge der laufenden Bemühungen zur Stabilisierung des Verkehrsaufkommens umgesetzt werden.



7 Strategische Ausrichtung & Maßnahmenpakete

7.1 Verlagerung vom Pkw auf andere Verkehrsmittel

Soll die Verkehrsbelastung auf der B 186 bis zum Jahr 2035 in etwa auf dem heutigen Niveau bleiben, bedeutet dies massive Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel, aber auch, dass touristische und raumordnungspolitische Maßnahmen im Ötztal so gesetzt werden, dass kein zusätzlicher Verkehr auf der B 186 entsteht.

Damit eine Entlastung für die Bevölkerung spürbar wird, sollten bei einem dtV von etwa 14.500 Kfz/24h derzeit am Referenzquerschnitt Oetz mindestens 5.000 Kfz/24h verlagert werden. Damit die Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2035 in etwa auf dem heutigen Niveau bleibt, sollten bei einem dtV von knapp 19.000 Kfz/24h im Jahr 2035 ebenfalls etwa 5.000 Kfz/24h verlagert werden.

Bei diesem Entwicklungsszenario müssen somit werktags mindestens 7.500 Personen (Referenz Zählquerschnitt Oetz) auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Umgelegt auf den öffentlichen Verkehr würde dies (rein rechnerisch) folgendes bedeuten:

- 75 voll besetzte 15m-Busse
- 24 vollbesetzte Talent Nahverkehrszüge
- 16 vollbesetzte Doppelstock-Züge oder
- 19 vollbesetzte Railjets

Wollte man 5.000 Kfz vom Reiseverkehr am Samstag auf den ÖV verlagern, würden rund 15.000 Personen die doppelte Kapazität beanspruchen.

Aus diesen Überlegungen lassen sich **3 Kernaussagen** ableiten:

- Selbst bei größter Anstrengung im öffentlichen Busverkehrsangebot ist eine spürbare Reduktion des Kfz-Verkehrs in Oetz nicht zu erwarten.
- Will man den Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsmittel verlagern, erfordert dies Entwicklungsperspektiven in Etappen, die rasch umsetzbar sind bzw. schon heute vorbereitet werden müssen, damit sie bis 2035 wirksam werden können.
- Schwerpunkt der Maßnahmen muss der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung sein.

Diese Erkenntnisse spiegeln sich in der strategische Ausrichtung für die Mobilität im Ötztal wider.



7.2 Kurzfristig: Bus plus

Kurzfristig sollen neue Qualitäten im Busverkehr geschaffen werden. Das betrifft

- Taktverdichtungen an Werktagen und Samstagen, Betriebszeiten 05:00 bis 00:30 Uhr sowie den täglich durchgehenden 30 Minuten Takt von 6:00 bis 21:00 Uhr (ab 2020/2021), mit einer Verlängerung der Betriebszeiten in den frühen Morgenstunden und Abendstunden
- Winterfahrplan Längenfeld – Gurgl im 10 Minuten Takt; Sommerfahrplan Ötztal Bahnhof – Sölden in Lastrichtung im 15-Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit
- Abstimmungen des Fahrplans mit RailJet- und S-Bahn-Halten sowie
- leicht merkbare, wiederkehrende Abfahrzeiten zur gleichen Minute
- die Einführung von Schnellbussen – auch in Kombination mit Busbevorrangungsmaßnahmen (Busspur, Kfz-Dosierung)
- Verbesserungen der Radzubringer zu den Bushaltestellen im Gemeindestraßennetz sowie verbesserte Ausstattung von Haltestellen (Bike & Ride, Park & Ride bei wichtigen Haltestellen, Witterungsschutz, Beleuchtung, ...)
- Ausstattung der Kurse im Sommer mit Radanhänger
- Erneuerung des Fuhrparks mit modernster Ausstattung, auch: Anhänger für Räder und Koffer
- Neues attraktives Ticketangebot insbesondere für TagespendlerInnen, u.a. auch Teilzeitarbeitskräfte
- Faires Ticketangebot für Gäste: Gratisfahrten versus VVT-Tickets für Einheimische
- Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-Images bei den BewohnerInnen



Busspur in Oetz, Dosierung des Kfz-Verkehrs

Eine kurzfristige Möglichkeit zur Beschleunigung der Busse und zur Verlagerung des Staus aus dem Ortsgebiet von Oetz heraus wäre eine Dosierampel mit Busspur. Die Dosierampel steuert den Zufluss nach dem sogenannten „Tropfenzählersystem“ nach dem Vorbild der Dosieranlage auf der B 179 Fernpassstraße in Reutte Süd, die seit 2016 in Betrieb ist. Damit der Linienbusverkehr am Stau vorbeifahren kann, muss eine Busspur eingerichtet werden.

Mögliche Standorte für die Dosierampel wären der Ortseingang von Oetz oder Ambach. In Oetz wäre mit geringem Aufwand entlang der B 186 eine – allerdings nur ca. 750 m lange – Busspur z.T. am Landesstraßen-Begleitweg bis zur Bushaltestelle Ötzmühl möglich. In Ambach wären 1.800 m Busspur möglich, der genaue Verlauf müsste detaillierter untersucht und der Aufwand für die Umsetzung abgeschätzt werden.

Auch Richtung talauswärts könnte eine Dosierung vor Oetz/Habichen untersucht werden.

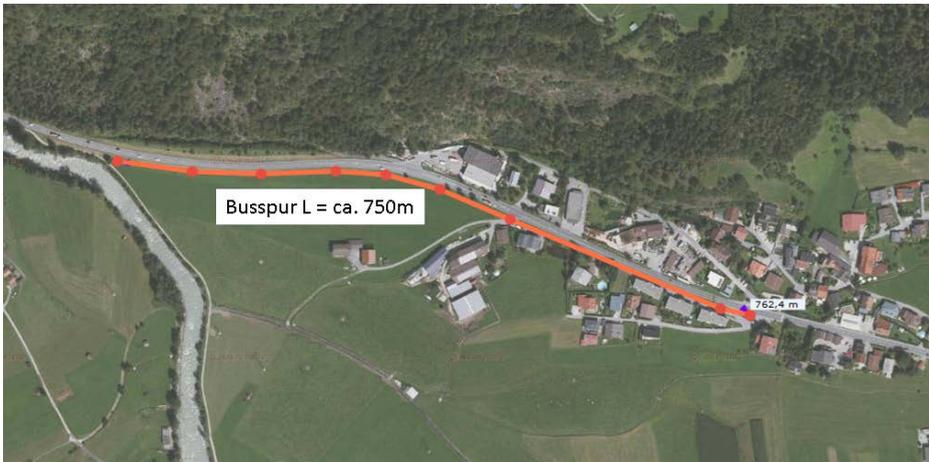
Dosierampel Reutte Süd



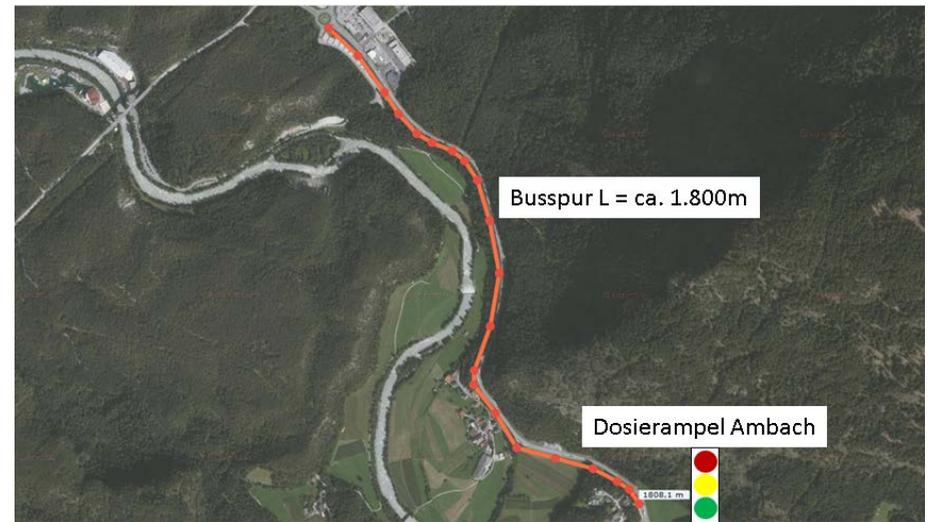
Quelle: Planoptimo, 2016



Mögliche Lage von Dosierrampel und Busspur



Quelle: Luftbild tiris, eigene Bearbeitung



Quelle: Luftbild tiris, eigene Bearbeitung



7.3 Kurzfristig: Maßnahmenpaket Ruhender Verkehr

Für das Ötztal wird eine talweite Parkraumbewirtschaftung in den Ortszentren und an den wichtigsten Zielorten (Seilbahnen, Aquadome, Bäder, Ötzidorf,...) vorgeschlagen. Bei einzelnen touristischen Einrichtungen besteht bereits eine Bewirtschaftung, diese sollen in die neue Parkraumbewirtschaftung integriert werden. Mit der Parkraumbewirtschaftung werden Zielfahrten auf alternative Verkehrsmittel verlagert und es bekommen durch das Kurzparksystem jene Parker einen Stellplatz im Ortszentrum, die ihn zum Einkaufen etc. benötigen. Dauerparker können etwas weiter in fußläufiger Entfernung vom Ortszentrum parken.

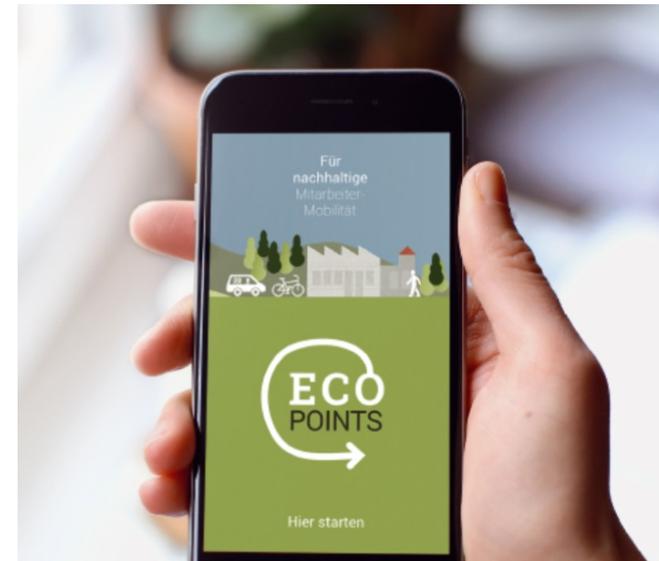
In einem ersten Schritt sollen daher die bestehenden Stellplätze in den Ortszentren und touristisch genutzten Parkplätzen erhoben werden (Erhebung von Parkdauer und Belegung). Aus dieser Bestandsanalyse wird einerseits eine Abgrenzung der zu bewirtschaftenden Gebiete abgeleitet, die Bewirtschaftungszeiten, die maximale Parkdauer sowie ein Tarif vorgeschlagen. Die Umsetzung sollte jedenfalls gemeinsam erfolgen und nicht individuell unterschiedliche Tarife zur Folge haben. Aufgrund von vorbereitenden Arbeiten kann die Umsetzung allerdings in Sölden beginnen.

Vorgeschlagen wird vorerst:

- Einführung einer zeitlichen und tarifliche Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze in den Ortszentren
- nach Möglichkeit unter Berücksichtigung privater Stellplätze
- Tarif: 0,50 – 2,50 Euro / h
- max. 3 h Kurzparkdauer
- Montag bis Samstag 8 bis 19 Uhr

Genaue Festlegungen können erst nach einer Erhebung getroffen werden.

Gegebenenfalls können je nach Größe der Bewirtschaftungsgebiete auch Dauerparkkarten für direkt betroffene BewohnerInnen eingeführt werden. Alternativ zu Dauerparkkarten sollen für Unternehmen, Schulen, PendlerInnen Ecopoints eingeführt werden. Wird der Parkplatz benutzt, bezahlen die NutzerInnen die Parkgebühr über Ecopoints – es werden Punkte abgezogen. Bei alternativer Verkehrsmittelwahl kommen Punkte dazu. Die Punkte kann man bei örtlichen Händlern oder Freizeiteinrichtungen einlösen. Diese Maßnahme fördert nicht nur die Nutzung von Bus/Bahn oder des Fahrrades, sondern unterstützt auch den lokalen Handel und die Wirtschaft.





7.4 Mittelfristig: Ortsumfahrungen und Ortskerngestaltungen

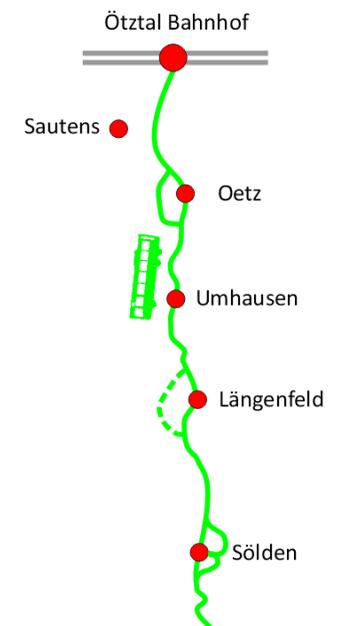
Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt größere Verkehrsreduktionen nicht absehbar sind, sind insbesondere in den stark belasteten Ortsdurchfahrten Maßnahmen notwendig. In Oetz und Sölden (ggf. in Längenfeld) sollen durch Ortsumfahrungen die Möglichkeiten geschaffen werden, die Ortskerne zu gestalten und der Bevölkerung und den Gästen als Aufenthaltsraum zurückzugeben.

Am Taleingang werden bis zum Jahr 2035 im Schnitt täglich 19.000 Kfz erwartet. Damit stößt die B 186 in Oetz an die Grenze der Leistungsfähigkeit, was heute schon an starken Reisetagen zu bemerken ist. Der Ortskern von Sölden ist vor allem vom hohen Verkehrsaufkommen der Urlaubs- und Tagesgäste beeinträchtigt. Spitzenwerte von rund 13.000 Fahrzeugbewegungen wurden schon vor vielen Jahren im Ortszentrum gemessen. In Sölden ergeben sich Engpässe vor allem durch die zahlreichen Nutzungen entlang der Landesstraße sowie die vielen FußgängerInnen. Eine spürbare Reduktion des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten ist selbst bei massivem Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten (siehe dazu Pkt. 7.1).

Bereits seit über einem Jahrzehnt plant die Gemeinde Sölden eine Umfahrung des Ortskernes und eine Umgestaltung des Zentrums in eine Flaniermeile. Mehrere Varianten einer Umfahrung wurden geprüft, nun liegt die Trasse im wesentlichen fest und es gibt Gespräche mit den Grundeigentümern. Geplant sind zwei Umfahrungstunnel sowie eine größere Parkhaus beim Mittelanschluss der Umfahrung. Die Planungen im Zuge der Ortsentwicklung schlagen Fußgängerzonen vor, die zum Flanieren und Einkaufen sowie zum Aufenthalt einladen.

Es wird vorgeschlagen, kurzfristig jedenfalls gemeinsam mit dem Land Tirol eine Machbarkeitsstudie für eine Umfahrung Oetz auszuarbeiten und auszuloten, welche Trassen denkbar sind. Trassen sind im Zuge der örtlichen und überörtlichen Raumplanung zu sichern. Jedenfalls muss eine Umfahrung mit einer Zentrumsgestaltung und -aufwertung verbunden werden.

Umfahrungen & Ortskerne





Umfahrung und Ortskerngestaltung Oetz

In Oetz fahren an Winterwerktagen über 8.000 Kfz/24h auf der B186 durch den Ortskern, ohne im Ort zu halten. Eine Ortsumfahrung könnte daher mindestens 60% des heutigen Verkehrsaufkommens auf eine neue Straße verlagern. An den Reiseverkehrswochenenden ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt noch wesentlich größer.

Entlang der B 186 sind derzeit etwa 20.000 m² Straßenraum als „Freiraum“ vorhanden – diese Flächen werden als Straßenraum, Gehsteige, Gastgärten, Parkflächen und Grünflächen genutzt. Ein erheblicher Anteil ist Verkehrsfläche, deutlich weniger Flächen sind attraktiv gestaltet und dienen dem Aufenthalt der BewohnerInnen oder Gäste. Die B186 wird an zahlreichen Stellen gequert – auf den Schutzwegen und abseits dieser.



Quelle: Furchtlehner 2020

Im Zuge der Mobilitätsstrategie Ötztal wurden daher für die Gemeinde Oetz eine Variante einer Neugestaltung erarbeitet, die für BewohnerInnen und Gäste mehr Aufenthaltsqualität und eine Neustrukturierung des Straßenraumes als Ort der Begegnung im Zentrum vorsieht.



Quelle: DKM, Luftbild tiris, eigene Bearbeitung



Die B 186 weist im Ortskern von Oetz schmale Gehsteige (teilweise < 1,50 m) mit abgeflachten Gehsteigkanten auf. Es gilt Tempo 50. Es ist keine Radinfrastruktur vorhanden. Die Gastgärten wenden sich hinter dichten Hecken von der Straße ab, der Straßenraum ist stark fragmentiert. Vor der Tourismusinformation befindet sich eine kleine, mit Hecken eingefasste Parkanlage, die von Stellplätzen umgeben ist. Ein Teil der Freiflächen liegt im privaten Eigentum, der Großteil der Verkehrsflächen ist öffentliches Eigentum.

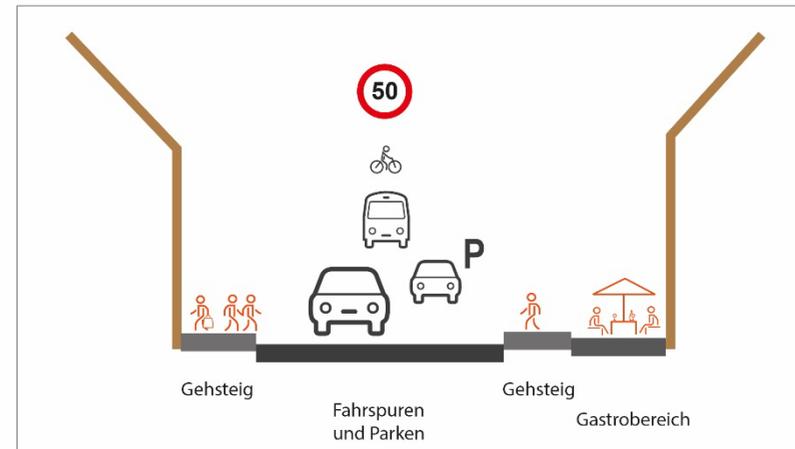
Begegnungszone in Oetz

Eine Umfahrung Oetz ermöglicht entlang der B 186 neuen Gestaltungsspielraum für

- Treffpunkt für Alt und Jung mit mehr Aufenthaltsqualitäten
- Gastronomie, Geschäfte mit mehr Platz im Außenbereich
- Ruhe und Entspannung
- Veranstaltungsmöglichkeiten und Belebung
- eine ansprechende Gestaltung
- Verkehrsberuhigung
- Rückbau der L 186 mit einer Begegnungszone
- mehr Flächen für Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und Busfahrgäste

Durch die Verordnung einer Begegnungszone und andere gestalterische Maßnahmen wird das Öffnen der Gastgärten zum Platz bzw. zur Straße hin möglich, neue Bepflanzungen und Sitzgelegenheiten können den Raum attraktiver machen. Nicht nur für die FußgängerInnen, sondern auch für den Radverkehr wird sich durch verkehrsberuhigende Maßnahmen die Situation verbessern, ebenso der Verkehrsfluss. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung einer Umfahrung von Oetz.

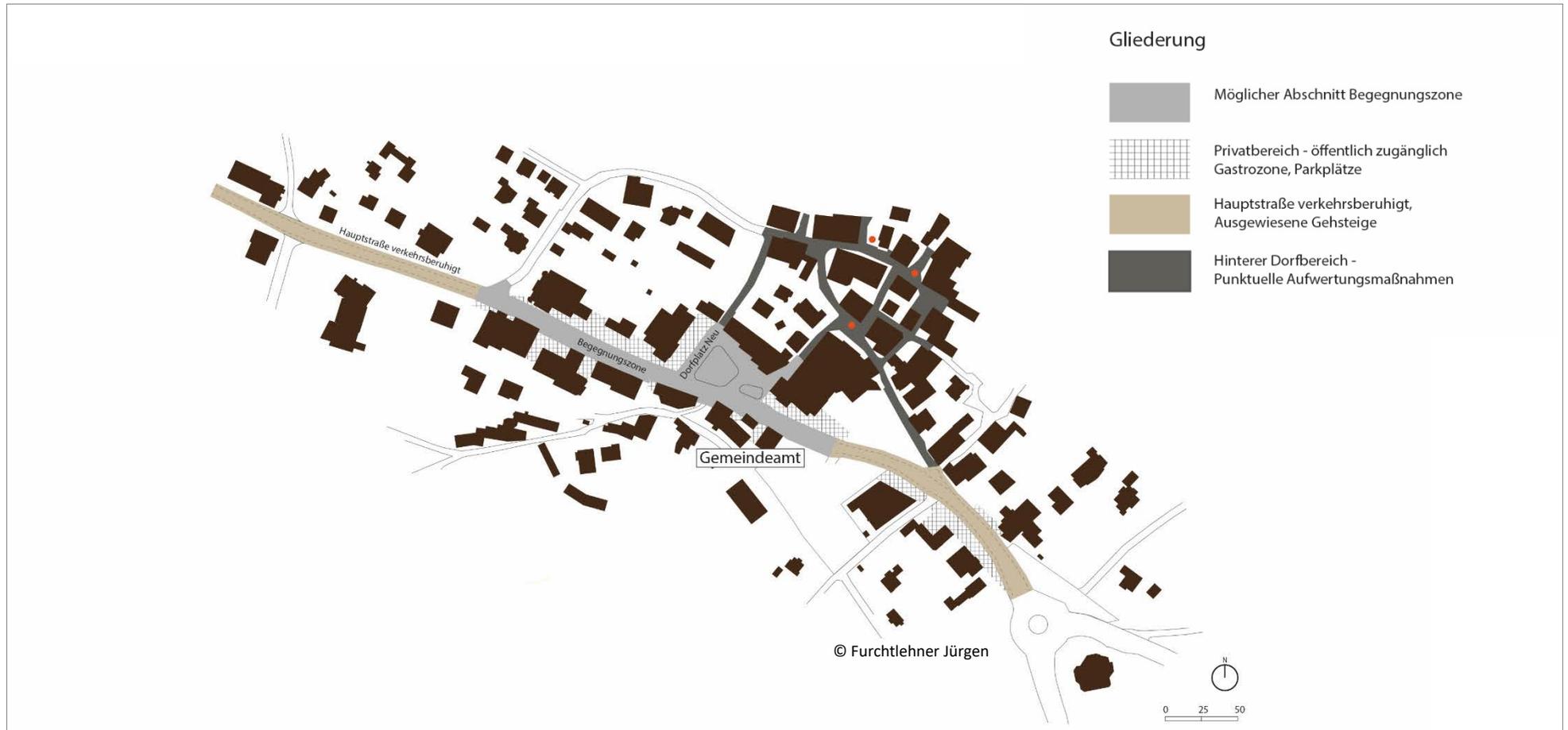
Straßenquerschnitt Oetz B 186 und Eigentumsverhältnisse



Quelle: DKM, eigene Bearbeitung



Entwurf für eine Aufwertung des Zentrums in Oetz





Was ist eine Begegnungszone?

Das Grundprinzip einer Begegnungszone ist ein rücksichtsvolles Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Begegnungszonen sollen in Räumen verordnet werden, die einen besonderen Anspruch an die Aufenthaltsqualität haben. Durch eine einheitliche, fußgängerfreundliche Gestaltung nach dem Prinzip einer selbsterklärenden Straße erkennen FahrzeuglenkerInnen, dass sie einen besonderen Bereich befahren und wählen eine niedrige Geschwindigkeit. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen ist 20 km/h, mit Begründung auch 30 km/h, vor allem wenn auch der öffentliche Verkehr in diesem Raum geführt wird.

- Die Fahrbahn ist für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und FußgängerInnen bestimmt. Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benutzen.
- Das bedeutet AutofahrerInnen und RadfahrerInnen dürfen FußgängerInnen weder gefährden noch behindern.
- RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren, AutofahrerInnen dürfen auch RadfahrerInnen nicht behindern oder gefährden.
- FußgängerInnen dürfen den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.
- Das Parken von Kraftfahrzeugen ist an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Eine Begegnungszone könnte im **Bereich Gasthaus 3 Mohren bis zum Posthotel Kassl** eingerichtet werden (Abschnitt 300 m), der **Dorfplatz Oetz Neu** wird in die Begegnungszone integriert. Den Gastgärten der Hotels und Restaurants wird so ein offenerer Platzbereich zugewiesen – mit freien Blickbeziehungen zu den Geschäften und ins Dorfleben.

Zentrum Oetz Gestaltungsvorschlag (Entwurf)

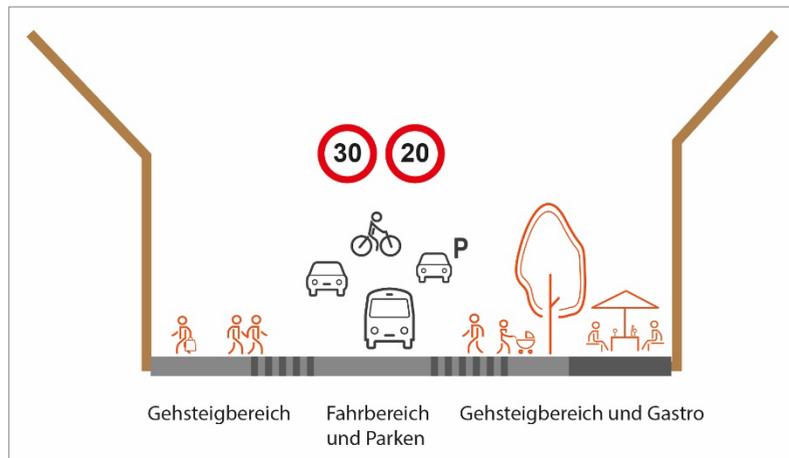




Ein neuer Dorfplatz

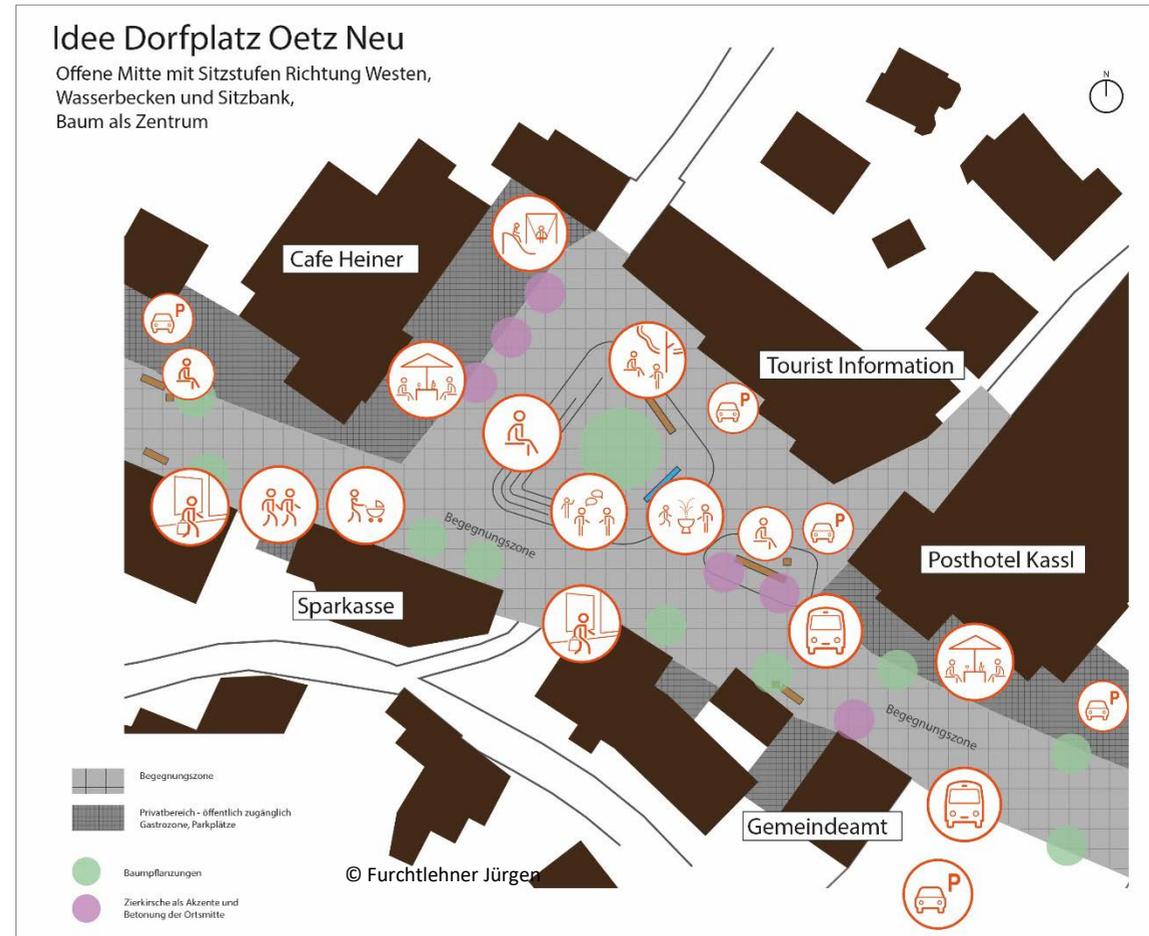
In der Mitte, dort, wo sich heute eine kleine Parkanlage befindet, entsteht ein neuer Dorfplatz. In einer offenen Mitte mit Sitzstufen in Richtung Westen, einem Wasserbecken und Sitzbänken und einem Baum in der Mitte des Platzes entsteht ein Aufenthalts- und Kommunikationsraum für BewohnerInnen und Gäste. Zierkirschen umrahmen den Platz und geben dem Raum eine neue Struktur. Entlang der Touristen-Information, den Cafés und dem Hotel ist Halten, Parken und Liefern weiterhin möglich. In der Begegnungszone wird Tempo 20 oder Tempo 30 verordnet. Fahrradfahrer, Busse, Pkw und Lkw sind auf der gleichen „Fahrbahn“ unterwegs. Durch die neue Raumaufteilung entstehen breitere Fußgängerbereiche, Schutzwege werden in der Begegnungszone aufgegeben.

Neuer Straßenquerschnitt B 186 Oetz Zentrum



Idee Dorfplatz Oetz Neu

Offene Mitte mit Sitzstufen Richtung Westen, Wasserbecken und Sitzbank, Baum als Zentrum





Historischer Dorfkern Oetz

Im historischen Ortskern von Oetz sollen auch ortsgestalterische Maßnahmen umgesetzt werden. Brunnen, Kapellen und Nischen sollen „freigeräumt“, zugänglich und sichtbar gemacht werden, um diese stärker in das gut erhaltene Ortsbild von Oetz zu integrieren.





Visualisierungen Zentrum Oetz Begegnungszone (Entwurf)





Umfahrung und Maßnahmen im Ortskern Sölden

Aufgrund des fehlenden Ortskernes und der mangelnden Aufenthaltsqualität einerseits und der Lärm- und Schadstoffbelastung in der engen Ortsdurchfahrt von Sölden andererseits, wurden bereits 2008 erste Überlegungen zu einer Ortsumfahrung angestellt. Die umfassenden Erhebungen und Modellrechnungen zeigten bald, dass eine zufriedenstellende Verlagerungswirkung nur mit einer Zweiteilung der Umfahrung und Mittelausfahrt sowie Fußgängerzonen in den zentralen und nutzungsintensiven Abschnitten des Ortes möglich ist.

Die ursprünglich auf der Westseite des engen Tales geplanten zwei Tunneln mussten aufgrund der geologischen Verhältnisse aufgegeben werden. Die Ostumfahrung sieht nun einen Kreisverkehr mit Anschluss der Giggijochbahn im Norden und einen Nordtunnel mit einer Länge von 370m vor. Der Mittelanschluss führt zum Freizeitzentrum mit neuer Parkgarage, die den Besuchern einen schnellen Zugang zum Zentrum von Sölden erlaubt. Im Süden schließt ein weiterer 680m langer Tunnel an, der die Öztaler Ache unterquert. Vor dem Lärchenweg, der zur „mittleren Bauerschaft“ führt, mündet die Umfahrung Sölden in den Bestand.

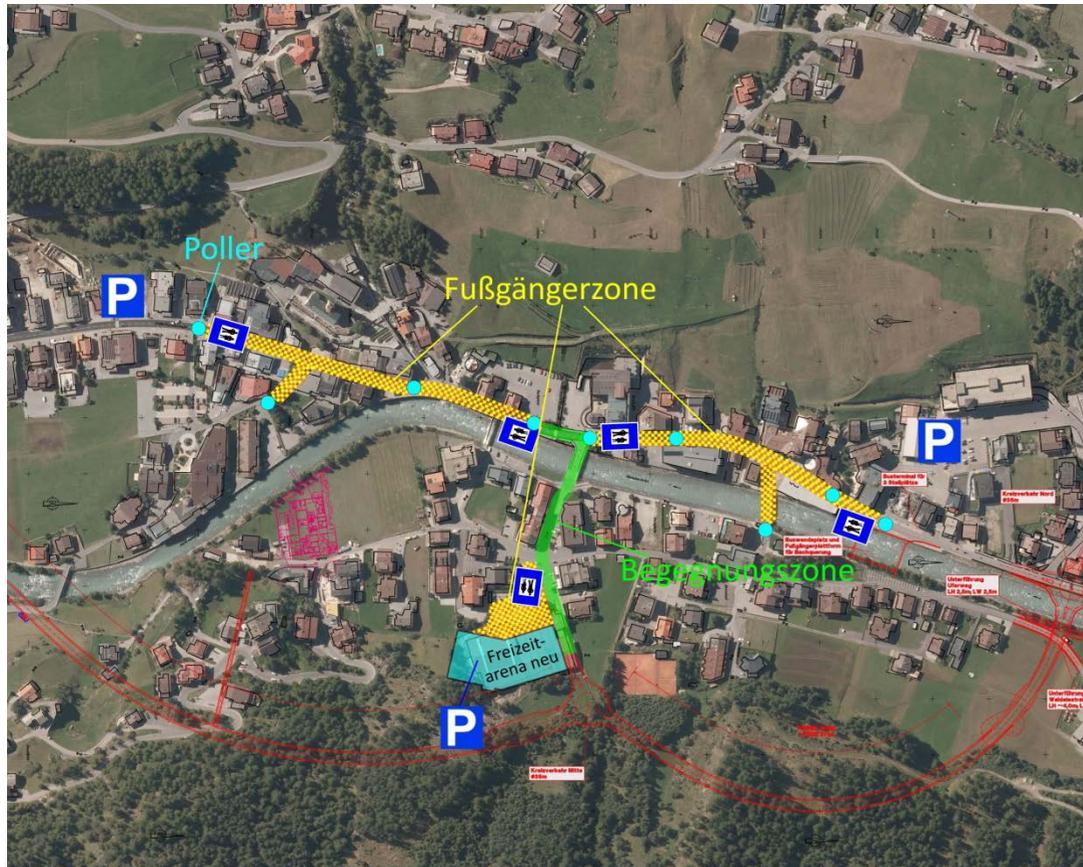


Quelle: Planoptimo, 2019



Umfahrung und Maßnahmen im Ortskern Sölden

Parallel zu den Arbeiten am Umfahrungsprojekt in Sölden gab es umfassende Planungen zur innerörtlichen Verkehrsorganisation und erste Entwürfe zur Gestaltung einer Fußgängerzone.



Quelle: Planoptimo, 2019



Quelle: Architektur Walch und Partner, 2019



7.5 Mittelfristig: Machbarkeitsstudie Bahn Ötztal und Trassensicherung

Für eine Umfahrung Oetz und Sölden sollen bereits heute die Flächen / Trassen raumplanerisch gesichert werden. Für eine mögliche Bahnanbindung des Ötztales soll ebenfalls bereits heute eine Trassensicherung erfolgen. Dazu ist zuerst eine Machbarkeitsstudie für eine Bahnverlängerung ins Ötztal notwendig, welche die technische Machbarkeit prüft, Fahrgastpotenziale und Reisezeiten in Varianten ermittelt, Systemvarianten (Einbindung in ÖBB-Trasse ja / nein, Magnetschwebebahn, ...) sowie eine Verlängerungsmöglichkeit nach Umhausen bzw. Sölden prüft.

7.6 Langfristig: Bahn Ötztal – bis Oetz und weiter ins hintere Ötztal

Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bis 2035 vor allem durch das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum und durch touristische Einrichtungen wird empfohlen – sollte die Machbarkeitsstudie Bahn Ötztal eine Machbarkeit einer Bahnverbindung ins Ötztal nachweisen –, die Bahn in einer ersten Stufe bis nach Oetz zur Acherkogelbahn auszubauen. So könnten direkte Bahnangebote aus dem Ötztal nach Innsbruck ermöglicht werden. Bei den Haltestellen muss ein Kompromiss aus Erschließungsqualität und Reisegeschwindigkeit gefunden werden. Die topografischen Verhältnisse und örtlichen Rahmenbedingungen haben ebenfalls Einfluss auf Anzahl und Lage der Haltestellen und machen vermutlich eine Projektierungsgeschwindigkeit von 60 km/h erforderlich.

Um möglichst vielen BewohnerInnen eine gute Erreichbarkeit der Bahn zu ermöglichen, wären folgende Haltestellen wünschenswert:

- Ötztal Bahnhof
- Ötztaler Höhe / Area 47
- Sautens
- Oetz
- Acherkogelbahn

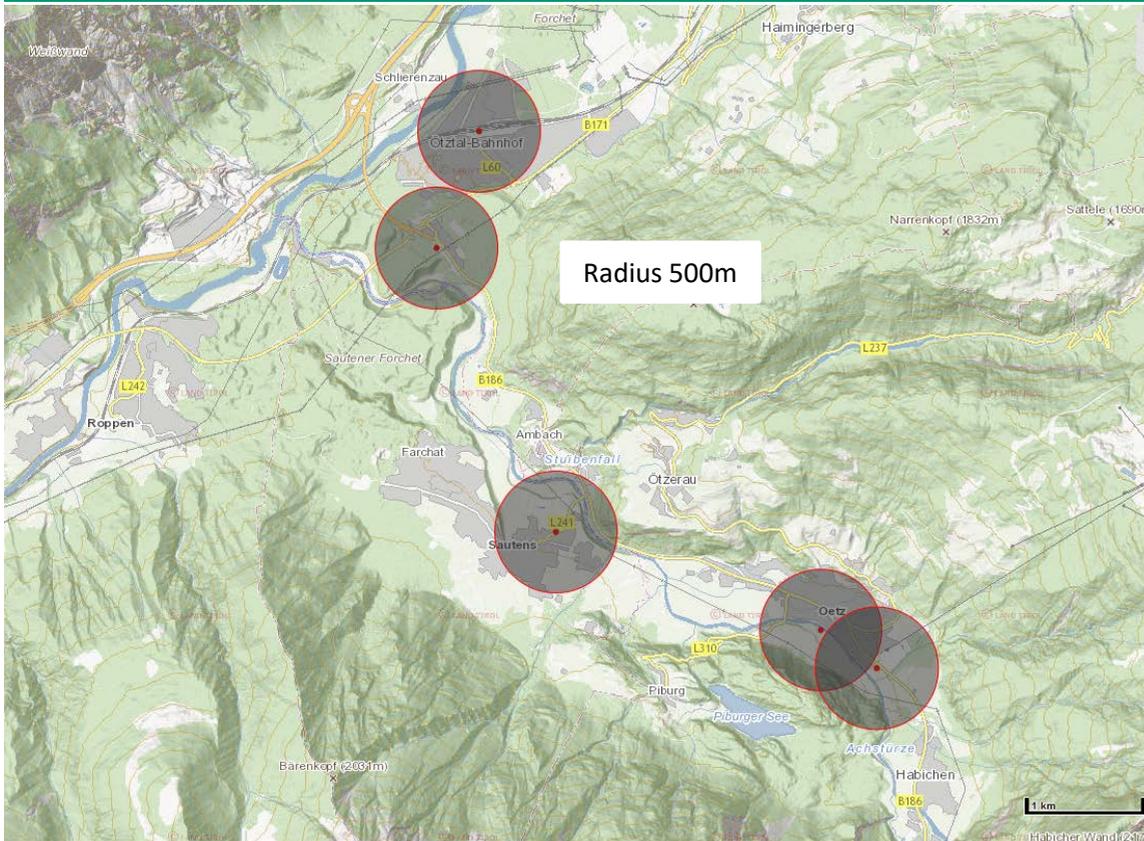
Bei der Acherkogelbahn soll eine Park & Ride Anlage errichtet werden. So müssen Auspendler aus dem Ötztal nicht mehr nach Ötztal Bahnhof, sondern können bereits in Oetz auf die Schiene umsteigen.

Nach erster Einschätzung ist ein Systemwechsel in Ötztal Bahnhof nicht angeraten. Die Möglichkeit, ohne Umsteigen von Innsbruck in die Gemeinden des Ötztales zu gelangen, sollte jedenfalls gewahrt bleiben. Außerdem sollte bei allen Planungsschritten die Verlängerung der Bahn ins hintere Ötztal mitgedacht werden. Langfristiges Ziel muss eine durchgehende Bahnverbindung zumindest bis Sölden sein.





Vollbahn Bahnhof Ötztal – Oetz: Mögliche Haltestellen/Bahnhöfe und Einzugsbereiche



Quelle: tiris, eigene Darstellung

Die Abbildung zeigt, dass in einem Einzugsbereich von 500 m große Teile der Siedlungsgebiete von Ötztal Bahnhof, Sautens und Oetz liegen – auch die Area 47 und die stark frequentierten Handelsbetriebe auf der Ötztaler Höhe sind angebunden.

Der Abstand zwischen den Haltestellen/Bahnhöfen beträgt Luftlinie ca. 1 km zwischen Ötztal Bahnhof und Ötztaler Höhe/Area 47, 2,5 km zwischen Ötztaler Höhe/Area 47 und Sautens sowie Sautens und Oetz, rund 600m weiter befindet sich die vorläufige Endhaltestelle mit Anbindung der Acherkogelbahn und einer P&R-Anlage.

Durch einen kurzen Haltestellen-Abstand ermöglicht die Bahnanbindung hohe Erreichbarkeiten und die Anbindung der Wohnbevölkerung an die Haltestelle.

Bei einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h und 3 Halten beträgt die Fahrzeit von der Acherkogelbahn nach Ötztal Bahnhof rund 13 Minuten. Mit dem Pkw ist man bei guter Verkehrslage derzeit 10 Minuten unterwegs.

8 Weitere Maßnahmen

8.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist die systematische, verkehrsträgerübergreifende Organisation von Arbeits- und Dienstwegen der Beschäftigten in der Region. Sowohl für das Unternehmen als auch für die Mitarbeiter können Kosten vermieden, die Umwelt entlastet und die Gesundheit der MitarbeiterInnen gefördert werden. Im Ötztal sollen daher die Möglichkeiten eines regionalen betrieblichen Mobilitätsmanagements ausgelotet werden. Dazu ist ein eigenes talweites Projekt aufzusetzen.

- Eine erste Maßnahme ist dazu die **Einführung der Parkraumbewirtschaftung** in den Ortszentren in Kombination mit Ecpoints zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl der ArbeitnehmerInnen (vgl. Kapitel 7).
- Ein konkretes Projekt soll darüber hinaus ein **gemeinsames Mobilitätsmanagement der Sport- und Freizeitgeschäfte** sein. Eine gemeinsame Lieferlogistik könnte Lieferungen und Fahrten im Tal bündeln und Synergien nicht nur für die Reduktion des Verkehrsaufkommens sondern auch bei den Kosten schaffen.
- Weiters könnte ein Leitprojekt unter Federführung des Planungsverbandes ausgearbeitet werden, welches gemeinsam mit den Unternehmen im Tal ein talweites betriebliches Mobilitätsmanagement startet.
- Die Unternehmen im Tal können ihren Beschäftigten ein sogenanntes **Jobticket** für den Weg in die Arbeit anbieten. Diese Maßnahme ist nur dann wirksam, wenn auch am Tagesrand ÖV-Angebote vorhanden sind und die Angestellten im Tourismussektor ein attraktives Angebot vorfinden. Das Jobticket gilt für den Weg in die Arbeit als steuerfreier Sachbezug. Für die Beschäftigten fallen keine Steuern oder Sozialabgaben an; die Unternehmen können das Ticket als Betriebsausgabe geltend machen.
- Seit 01.01.2020 wird ein Steuervorteil nicht nur für E-Pkw sondern auch für Elektrofahrräder gewährt (**Jobbike**). Beide Fahrzeuge sind nun vorsteuerabzugsfähig, und auch die Privatnutzung ist vom Sachbezug befreit. Das Unternehmen stellt den MitarbeiterInnen ein Dienstfahrrad zur Verfügung, das dienstlich und privat genutzt werden kann.
- Eine schnell umzusetzende weitere Maßnahme ist die Einführung von **Mitfahrbörsen** (vgl. Kapitel 8.4).



8.2 Touristisches Mobilitätsmanagement

Mehr als drei Viertel der Gäste reist mit dem Pkw ins Ötztal an. Da die Anreise der Touristen nur begrenzt steuerbar und auch von Maßnahmen am Herkunftsort abhängig ist, ist es nicht sinnvoll, Maßnahmen ausschließlich für den Tourismus zu entwickeln, vielmehr ist der Alltagsverkehr im Ötztal relevant. Dennoch soll ein Projekt zur autofreien Anreise in Zusammenarbeit mit Ötztal Tourismus umgesetzt und Abholscenarien für den Bahnhof Ötztal und Imst ausgearbeitet werden. Dazu gehören

- eine **durchgängige Buchungsmöglichkeit** von zu Hause zum Urlaubsort und das Ticket am Urlaubsort,
- die **Erweiterung und Bewerbung des Abhol-Shuttle-Service**, vom Bahnhof Ötztal und vom Flughafen Innsbruck bis zum Hotel,
- die **Integration der Angebote in bestehende Gepäckservices**, wobei besonders Preis, Flexibilität und Sicherheit zu berücksichtigen sind (vgl. Seltenhammer, 2017),
- ein **Last-Mile-Gepäckservice**,
- die Unterstützung der Hoteliers und Tourismusbetriebe bei der **Bewerbung der autofreien Anreise-Angebote**,
- die **Zusammenarbeit mit den Sportartikelverleihern**, da bereits ein Viertel der Wintergäste im Ötztal die Schiausrüstung am Urlaubsort ausborgt (vgl. Easy Travel, Auswertung Ötztal, 2018)

Reist man autofrei an, so ist **das Mobilitätsangebot vor Ort** wesentlich. Dazu gehört ein dichter Bus-Takt (vgl. Kapitel 7.2), insbesondere am Abend und die Ergänzung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs durch ein (E-)Car-Sharing-System, das am besten schon bei der Reise- und Hotelbuchung reserviert werden kann. Dazu ist eine Bedarfsstudie auszuarbeiten, die die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge ermittelt.

Für die Urlauber am Urlaubsort gibt es mit der **Ötztal Card** und **Ötztal Premium Card** ein perfektes Angebot mit freier Nutzung der Busse, Wanderbusse und (eingeschränkt) Hüttentaxis. Dieses Angebot sollte im Hinblick auf die Alltagsnutzung durch die BewohnerInnen oder speziellen Personengruppen (z.B. AlleinerzieherInnen, Mehrkindfamilien etc.) des Ötztals evaluiert werden.



8.3 Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen und Events

Für größere Veranstaltungen und Events ist zukünftig ein Verkehrskonzept zu erstellen, bei dem An- und Abreise mit Bus und Bahn im Vordergrund stehen.

8.4 Mitfahrbörsen

Im Zuge des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 8.1) können Mitfahrbörsen mit Hilfe digitaler Apps Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz fördern und den Besetzungsgrad im Ötztal erhöhen. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl an Angeboten am Markt (Ummadam, Carployee). Der Verkehrsverbund bzw. die Ötztaler Verkehrsgesellschaft kann die Nutzung von Mitfahrbörsen unterstützen, indem fixe Mitfahrbörsen in das erweiterte Mobilitätsangebot eingebaut werden. Der Verkehrsverbund Ostregion setzt dies bereits in Wien, Niederösterreich und im Burgenland um.

8.5 Schulverkehre

Durch ein Mobilitätsmanagement an Schulen sollen die Hol- und Bringverkehre mit dem Auto reduziert werden. Dazu können Schulstraßen, Elternhaltestellen, verkehrsberuhigte Bereiche vor den Schulen dienen. Besondere Aktivitäten von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit den Schulen (Punktesammeln,...) machen den Schulweg zu Fuß attraktiv. Ziel ist die Förderung der selbstständigen Alltagsbewegung. Zu Fuß Gehen und/oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren hat nachweislich positive Auswirkungen auf die Kompetenz der Kinder, sich eigenständig und sicher im Verkehr zu bewegen und auf die Persönlichkeitsentwicklung und Lernfähigkeit. Beispielhaft werden aus anderen Gemeinden Maßnahmen angeführt:

- Wahrnehmungs- und Bewegungstrainings , Radfahrtrainings
- Zu Fuß in die Schule: Punkte sammeln
- Der Schulumgebungsplan (Wien, etc.)
- Eltern-Kind-Tandem-Test (Graz)
- Mit dem Lama in die Schule spazieren (Werfenweng)
- uvm.

8.6 Verbesserung der Infrastruktur am Bahnhof Ötztal

Der Bahnhof Ötztal ist für Fahrgäste derzeit wenig attraktiv. Dazu kommt, dass die Park & Ride-Anlage an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Daher soll die Park & Ride-Anlage mittelfristig erweitert werden (inkl. E-Ladepunkte), weiters werden eine überdachte Radabstellanlage (buchbar über die Jahreskarte des Verkehrsverbundes Tirol als Aufzahlungsmodell) errichtet. Die Wartehalle soll attraktiviert und der Bahnhof zu einem multimodalen Knoten ausgebaut werden. Diese Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie für eine mögliche Bahnverlängerung ins Ötztal (vgl. Kapitel 7.6) und muss darauf zeitlich abgestimmt entwickelt werden. Als Mindestangebot ist kurzfristig jedenfalls die Wartehalle zu verbessern.

8.7 Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregimes in den Gemeinden

Im Ötztal sollen die Geschwindigkeitsregimes vereinheitlicht werden: Tempo 30 im Wohngebiet, jedenfalls vor Schulen, in den Ortskernen und Zentren, maximal Tempo 50 auf regional bedeutsamen Vorrangstraßen.

8.8 Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist eine laufende Aufgabe der Gemeinden und des Landes als Straßenerhalter. Sichere und attraktive Querungen und Gehsteige sind besonders wichtig. Die Gemeinden sanieren Unfallhäufungspunkte im eigenen Wirkungsbereich.

8.9 Attraktivierung des Radverkehrs innerorts und an den Zielorten

Das Mobilitätsprogramm des Landes Tirol legt als Ziel fest, dass in der Programmperiode zwischen 2013 und 2020 der Radverkehrsanteil landesweit um drei Prozent gesteigert werden soll. Da jede zweite Autofahrt in Tirol kürzer ist als fünf Kilometer, ist das Potenzial des Radverkehrs sehr groß. Mit bis zu 60 Prozent der Kosten für die Planung, Errichtung und Instandhaltung von regionalen und überregionalen Radwegen sowie touristischen Radwegverbindungen unterstützt das Land Tirol Gemeinden, Gemeindeverbände und Tourismusverbände, so auch beim Ausbau des Ötztalradweges.



Das 2015 beschlossene Radkonzept des Landes Tirol beinhaltet eine Kategorisierung und Qualitätskriterien für Radwege sowie Wunschlinien für zukünftige Routen. Für das Ötztal sieht das Konzept eine alltagstaugliche Radwegverbindung mit regionaler bzw. überregionaler Funktion (Kategorie R II) vor. Somit ist der Ötztal Radweg das Rückgrat des Radverkehrs im Ötztal. Der Radweg ist als R II Kategorie allerdings nur abschnittsweise asphaltiert, im Alltagsradverkehr daher für ArbeitspendlerInnen nur bei trockener und schneefreier Fahrbahn befahrbar.

In Ergänzung zum Ötztal Radweg sind daher von Bedeutung:

- Tempo 30 im Gemeindestraßennetz und
- Führung des Radverkehrs idR im Mischverkehr
- Attraktive Routen aus den Siedlungsgebieten zur Anbindung an den Ötztalradweg
- Ausstattung von Bushaltestellen mit komfortablen Fahrradabstellplätzen
- Nachrüstung von komfortablen und attraktiven Fahrradabstellplätzen (Bügel) bei wichtigen Zielorten (Einkaufen, Gemeindeamt, Tourismus-Hot-Spots, Bäckereien, Hotels)
- Ausbau von sicheren, gut zugänglichen Abstellanlagen inklusive absperrbarer Stellplätze (Boxen) am Bahnhof Ötztal
- Erhöhung des Angebots zur Radmitnahme bei Buslinien für die Fahrradnutzung im Freizeitverkehr,
- Schnittstellenperson, die sich speziell um das Management zwischen Radverkehr, Gemeinden, Busunternehmen, ÖBB, Tourismus, Geschäften, ... kümmert

8.10 Brücke Sautens und Knoten B186/L241

Auf der L 241 Sautener Straße sind auf Höhe der Brücke an starken Tagen 4.000 Kfz/24h unterwegs. Gerade in den Spitzenstunden kommt es zu zahlreichen Begegnungsfällen mit Lkw oder Bussen auf der Brücke, die den Verkehrsfluss beeinträchtigen und schlimmstenfalls zu Rückstaus bis auf die B186 führen. Gleichzeitig sind die Schrammborde für Fußgänger viel zu schmal.

Ein weiteres Problem ist der Knoten B186/L241. Die Zufahrt von Sautens weist in der Morgenspitze die Qualitätsstufe ungünstig mit hohen Auslastungsgraden und langen Wartezeiten und Rückstaus auf. Letztere wirken sich wiederum sehr negativ auf die Begegnungsfälle auf der engen Brücke aus.

Es ist deshalb zu untersuchen, ob eine Ertüchtigung der Brücke möglich ist. Für den Knoten gibt es grundsätzlich drei Handlungsoptionen:

- Innenliegende Einfädelungsspur
- Kreisverkehr
- Lichtsignalanlage

Eine innenliegende Einfädelungsspur scheint aufgrund der Flächenverfügbarkeit und des Schutzweges schwierig, ein Kreisverkehr ist nur dann sinnvoll, wenn der Querverkehr einen Mindestanteil an der Gesamtzufahrtsbelastung aufweist und eine Lichtsignalanlage kann als vollständige oder unvollständige (schlafende) Anlage ausgeführt werden. Auch hier ist eine Untersuchung im Detail erforderlich.



9 Pilotprojekte

9.1 Aufbau einer talweiten E-Ladeinfrastruktur

Im Ötztal soll gemeinsam mit der Tiwag und den Gemeinden Ladepunkte ausgebaut werden.

9.2 Aufbau eines talweiten E-Car-Sharings

Es ist beabsichtigt, ein talweites E-Car-Sharing aufzubauen (vgl. Kapitel 8.2). Das Angebot soll Gästen und BewohnerInnen (Alternative zum Zweit- oder Drittauto) dienen. Beispiele sind Flo Mobil (Stadtwerke Wörgl), FLUGS Osttirol, Beecar Kufstein/Niederndorf/Langkampfen/Kössen (Stadtwerke Kufstein) oder Caruso.

9.3 Verteilerverkehr Ötztal

Im Planungsprozess „Wirtschaft in Bewegung – Verkehrsvision“ für den Verteilerverkehr der Tiroler Wirtschaftskammer wurden Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich erörtert, mit denen die Fahrleistung von Lkw und Lieferwägen durch mehr Effizienz und bessere Steuerung reduziert werden kann.

Das Ergebnis waren unter anderem drei Leitprojekte. Eines davon betrifft den Talverkehr im Ötztal mit einem sogenannten „White Label Hub“ am Taleingang, wo die Güter gesammelt und dann gemeinsam weiter transportiert werden.

Bevor dieses Projekte in Angriff genommen und größere Investitionen getätigt werden, müssen bis Ende 2020 einige wichtige Fragen geklärt werden:

- Wie lässt sich der Verteilerverkehr gliedern und welche grundsätzlichen Anforderungen haben die einzelnen Sparten an den Transport bzw. die Transportkette?
- Welches Potenzial hat das Pilotprojekt, gibt es für ein entsprechendes Angebot überhaupt eine Nachfrage?
- Ist eine verkehrliche Wirkung spürbar, in welcher Größenordnung können Fahrten, Fahrleistung, Transportleistung reduziert werden?

Die Beauftragung dafür soll 2020 erfolgen.

9.4 Motorradlärm

Ein starker Leidensdruck der Bevölkerung geht vom Motorradlärm aus. Auch wenn die absoluten Zahlen bzw. prozentuelle Anteile gering sind, sind es die Lautstärke und die Schallspitzen, die den BewohnerInnen zu schaffen machen.

Dieses Problem gibt es vielerorts in den Alpen und es konnte noch keine befriedigende Lösung gefunden werden. Generell gibt es folgendes Maßnahmenpektrum:

- Hinweisschilder, z. B. Allgäu und Außerfern



- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- mehr Geschwindigkeitsüberwachung und Kontrollen, mehr fahrzeugtechnische Kontrollen
- Fahrverbote
- dynamische Preisgestaltung (Wochentage, Kontingente/Menge, Uhrzeit)
- Fahrverbote für „laute“ Motorräder, wie in Außerfern

Maßnahmen müssen jedenfalls gemeinsam mit dem Tourismusunternehmen ausgearbeitet werden.



9 Quellen

Amt der Tiroler Landesregierung (2012): Nachhaltigkeitsstrategie

Amt der Tiroler Landesregierung (2013): Tiroler Mobilitätsprogramm 2013-2020

Amt der Tiroler Landesregierung (2014): Radkonzept Tirol, Themenfeld A - Infrastruktur

Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Landesstatistik und Tiris (2016): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Tirol

Amt der Tiroler Landesregierung (2018) : Regionsprofil Planungsverband 13 – Ötztal

Amt der Tiroler Landesregierung (2008): Energiestrategie Tirol 2020

Bergbahnen Ötztal (2019): Gästezahlen Ötztal Wintersaison 2018/19

Ötztal Tourismus (2019) Verteilung der Urlauberankünfte nach Anreisetagen, März 2019

Ötztaler Verkehrsgesellschaft (2018/19): Busfahrpläne und Liniennetzplan

Planoptimo (2011): Mobilitätserhebung Tirol

Planoptimo (2019): Lenkerbefragung Ötztal

Planoptimo (2019): Verfolgezählung Ötztal

Seltenhammer, Klara (2017): KundInnenanforderungen an Gepäckserviceleistungen im Urlaubsreiseverkehr. Diplomarbeit TU Wien.

Statistik Austria (2017): Pendlerstatistik. Ein Blick auf die Gemeinde. Ötztaler Gemeinden

Statistik Austria (2018): Erwerbsstatistik. Ein Blick auf die Gemeinde. Ötztaler Gemeinden

Statistik Austria (2019): Bevölkerungsentwicklung. Ein Blick auf die Gemeinde. Ötztaler Gemeinden

Statistik Austria (2019): Straßenverkehrsunfälle 2018 mit Personenschaden

Verkehrsverbund Tirol, Planoptimo (2018/19): Fahrgastzählungen 2018 VVT, Auswertung Linien Ötztal