



MASTERPLAN MOBILITÄT 2033 ST. ANTON AM ARLBERG

Endbericht

April 2025

Masterplan Mobilität 2033 St. Anton am Arlberg

Endbericht

April 2025

Auftragnehmer

Planoptimo Büro Dr. Köll ZT GmbH
Lus 88, 6103 Reith bei Seefeld
Tel.: +43 5212 52635-0
E-Mail: office@planoptimo.at

Auftraggeber

Gemeinde St. Anton am Arlberg
Dorfstraße 46
6580 St. Anton am Arlberg

Projektteam AN

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll (PLANOPTIMO)
DDipl.-Ing. Florian Hauser (PLANOPTIMO)
Arch. Dipl.-Ing. Paul Burgstaller (QNA Urban Design Architecture)
Mag. Rainer Krismer (beratung krismer)



INHALT

1 Aufgabe	4	5.2 Fußgängerzone	26
2 Ausgangslage & Entwicklungsperspektiven	6	5.3 Dorfplatz und Umfeld	30
2.1 Bevölkerungsentwicklung	7	5.4 Oberdorf	32
2.2 Nächtigungen und Gästeankünfte	7	5.5 Parken	35
2.3 Verkehrsentwicklung (Kfz-Verkehr)	8	5.6 Logistik	37
2.4 Öffentlicher Verkehr	12	5.7 Verwall	39
2.5 Fußverkehr	13	5.8 Nasserein	41
2.6 Radverkehr	14	5.9 Radverkehr	42
2.7 Touristische Entwicklungsperspektiven	15	5.10 Maßnahmenüberblick	43
3 Partizipation	16	5.11 Feedback der Bevölkerung	44
3.1 Planungsteam	17	5.12 Prioritäten und Zeitplan	45
3.2 Bürger:innenforum 1	18	6 Masterplan Mobilität	47
3.3 Bürger:innenforum 2	19	6.1 Kurzfristig	48
4 Ziele & Handlungsschwerpunkte	19	6.2 Mittelfristig	49
4.1 Befunde	21	6.3 Langfristig	50
4.2 Ziele und Handlungsschwerpunkte	22	6.4 Visionen	51
5 Maßnahmenpakete	23	7 Maßnahmenliste & Priorisierung	52
5.1 Öffentlicher Verkehr	24		



1 | AUFGABE





St. Anton am Arlberg und die Skiregion Arlberg sind weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Die Destination zieht jährlich zahlreiche Gäste an, insbesondere während der Hauptsaison von Weihnachten bis Ostern. Diese phasenweise außerordentlich hohe Besucherfrequenz stellt die Region vor große Herausforderungen, da sowohl die Bedürfnisse der Gäste als auch die Lebensqualität der Einheimischen und der Schutz der Natur auf engem Raum miteinander in Einklang gebracht werden müssen.

In der Vergangenheit wurden in St. Anton und dem umliegenden Stanzertal bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität und Infrastruktur umgesetzt. Ein zentraler Baustein ist das bereits sehr gut ausgebaute Busangebot – sowohl innerorts als auch in der Region Stanzertal. Darüber hinaus sorgt die Westbahnstrecke mit Railjet-Halten am Bahnhof St. Anton für eine sehr gute Anbindung an den überregionalen öffentlichen Verkehr, sowohl für Einheimische als auch für Touristen. Eine weitere Besonderheit ist eine unbebaute Fläche im Dorfzentrum, die im Zuge der Alpinen Ski-WM 2001 durch die Verlegung der Bahnstrecke entstand. Diese Fläche bietet Potenzial für zukünftige Entwicklungen.

Besonders hervorzuheben sind auch die Talstationen der Bergbahnen, die direkt im Ortsgebiet liegen. Dank kurzer Fußwege von den Unterkünften zu den Liften, dem dicht getakteten Angebot an Schibussen sowie die Nähe von Busterminals und Bergbahnstationen, wird Gästen bereits jetzt ein sehr hoher Komfort geboten.

Ganzheitliche Betrachtung des Verkehrs

Einbindung der Bevölkerung

Langfristige Strategie

Konkretisierung, Leitprojekte

Trotz dieser positiven Voraussetzungen besteht derzeit Unsicherheit bezüglich neuer Planungen und Großprojekte. Die fehlende Einbettung in einen strategischen Rahmen wurde als entscheidender Faktor identifiziert, der auch bei bisherigen Projekten gefehlt hat.

Vor diesem Hintergrund soll ein Masterplan entwickelt werden, der für die kommenden 10 bis 15 Jahre eine klare strategische Ausrichtung vorgibt. Dieser soll kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, Visionen sowie Pilotprojekte umfassen. Begleitet wird der Prozess durch eine umfassende Bürgerbeteiligung, um die Interessen aller Akteur:innen einzubinden und nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern.



2 | AUSGANGSLAGE & ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

Bevölkerungsentwicklung | Nüchtingungsentwicklung | Verkehrsentwicklung
Öffentlicher Verkehr | Rad- und Fußverkehr | Touristische Entwicklungsperspektiven

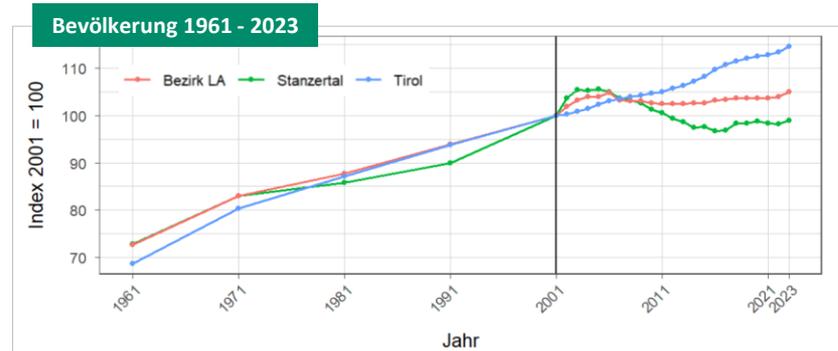




2.1 | BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Mit Stand 2023 zählte das Stanzertal mit den Gemeinden St. Anton, Pettneu, Flirsch und Strengen rund 6.100 Einwohner:innen. Die Bevölkerungszahl stieg zwischen 1961 und 2001 stetig an, sank anschließend bis 2017 und blieb seither ungefähr auf diesem Niveau.

Die Grafik rechts zeigt die Entwicklung der Bevölkerung für ganz Tirol (blau), den Bezirk Landeck (rot) und den Planungsverband Stanzertal (grün) - bezogen auf das Jahr 2001.



Datenquelle: Landesstatistik Tirol

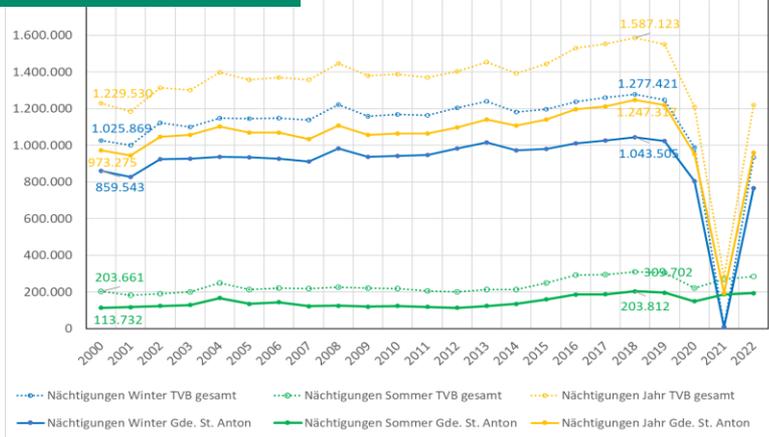
2.2 | NÄCHTIGUNGEN UND GÄSTEANKÜNFTE

Die Anzahl der jährlichen Nächtigungen stieg in der Gemeinde St. Anton vom Jahr 2000 bis 2018 um rund 28% (1,4% p.a.) und im Stanzertal um 29%. Trotz anteilmäßig größerer Zuwächse in der Sommersaison überwiegen die Nächtigungszahlen in der Wintersaison bei weitem (Jahr 2018: 83% Winter, 17% Sommer).

Die Anzahl der jährlichen Gästeankünfte stieg zwischen sogar um 53% in St. Anton (2,4% p.a.) bzw. 57% im Stanzertal (2,4% p.a.).

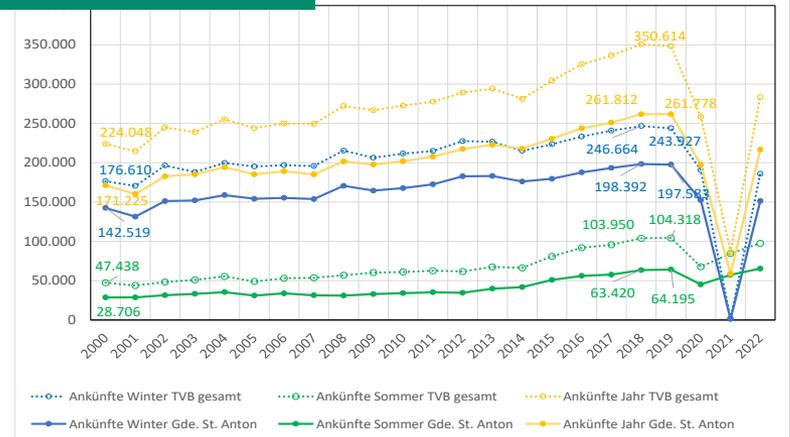
Der Vergleich mit den Nächtigungen zeigt, dass sich die durchschnittliche Gästeaufenthaltsdauer seit dem Jahr 2000 verkürzte.

Nächtigungen 2000 - 2022



Datenquelle: Landesstatistik Tirol

Gästeankünfte 2000 - 2022





2.3 | VERKEHRENTWICKLUNG (KFZ-VERKEHR)

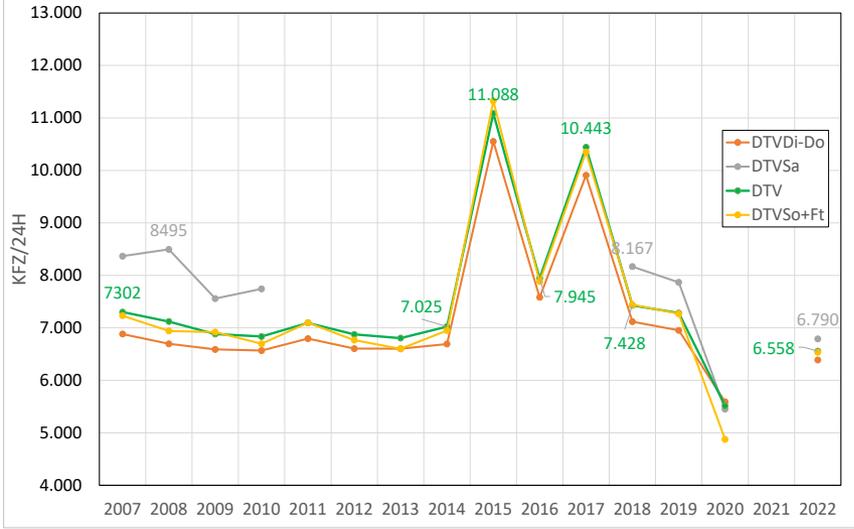
2.3.1 | Landesstraße B 197 | Zählstelle 8234 „Guhlbrücke“

Obwohl Nächtigungszahlen und Ankünfte in den letzten Jahren erheblich anstiegen, blieb der jahresdurchschnittliche Tagesverkehr (DTV) im gleichen Zeitraum dennoch ungefähr konstant bei rund 7.000 Kfz/24h (Anm.: 2015 und 2017 war der Arlbergtunnel zeitweise für Sanierungsarbeiten gesperrt, was zu mehr Verkehr auf der B197 führte).

Die bisher bereits gesetzten Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs in der Region zeigen somit deutlich Wirkung.

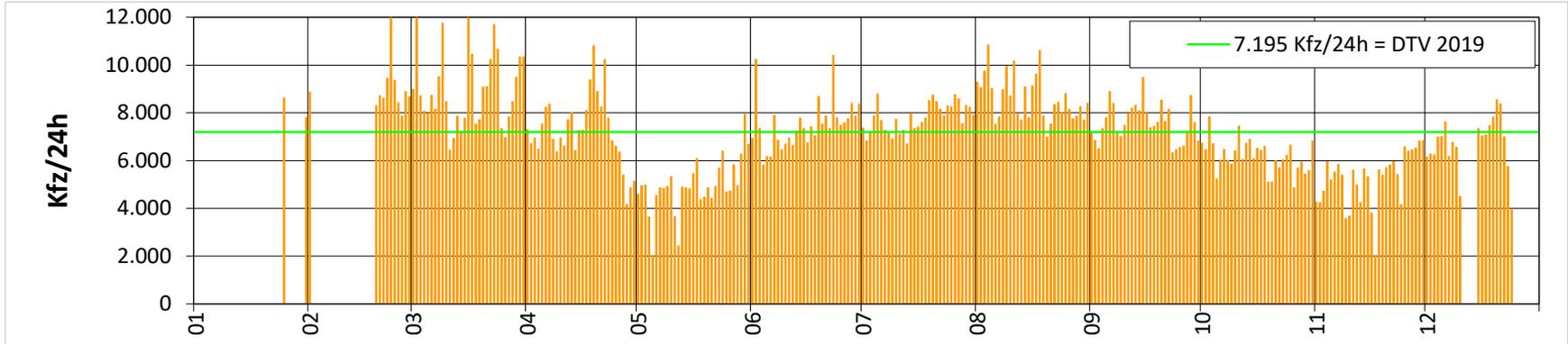
Die Verkehrszahlen an der B197 spiegeln im Jahresverlauf klar Winter-, Sommer- sowie die Zwischensaisonen wider. Stärkster Wochentag ist (insbesondere in der Saison) meist der Samstag.

B197: Verkehr 2007 - 2022



Datenquellen: Verkehrsinformation Land Tirol

B197: Verkehr im Jahresverlauf (2019)



Datenquellen: Verkehrsinformation Land Tirol



2.3.2 | Straßen innerorts

Im Ortsgebiet wurden im Februar 2024 an vier Stellen rund einwöchige Verkehrszählungen durchgeführt. In der Marktstraße (Einbahn) wurden zwischen 750 (So) und 1.100 Kfz/24 h (Sa) gezählt und in der Dorfstraße (Einbahn) zwischen 510 (So) und 760 Kfz/24h (Sa).

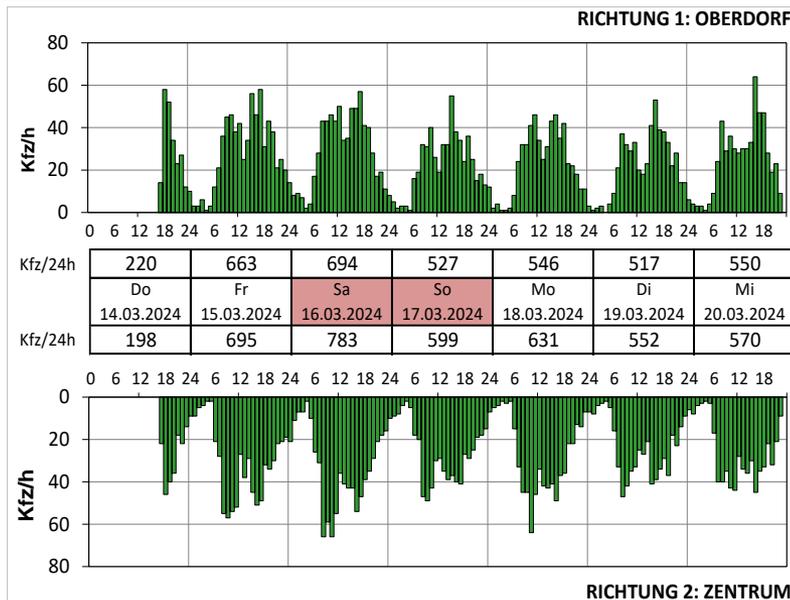
Die Nassereinerstraße befahren auf Höhe des Gertrud-Gabl-Wegs insgesamt zwischen 1.050 (Di) und 1.460 Kfz/24h (Sa) und am unteren Ende der Alten Arlbergstraße (Auffahrt Oberdorf) wurden zwischen 1.060 (Di) und 1.470 Kfz/24h (Sa) gezählt.

An den exemplarisch dargestellten Werten (Auffahrt ins Oberdorf) sind im Tagesverlauf die Spitzen zu Beginn und Ende der Liftbetriebszeiten gut erkennbar. Stärkster Wochentag war stets der Samstag.

2.3.3 | Geschwindigkeiten

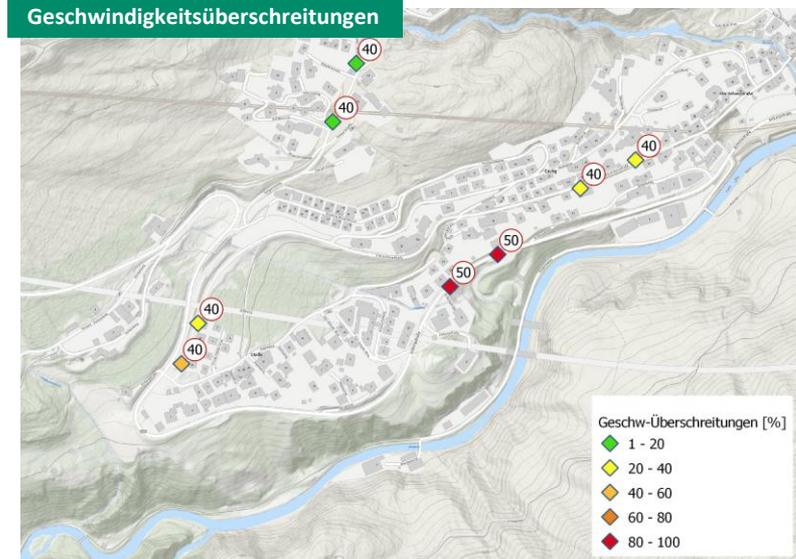
Geschwindigkeitsüberschreitungen treten besonders häufig an der B197 auf Höhe des Oberdorfs auf. Innerorts ist dies, oft auch bedingt durch die schmalen Straßenquerschnitte seltener. In der Karte unterhalb ist dargestellt, wie hoch an verschiedenen Straßenquerschnitten die zulässige Geschwindigkeit ist, und bei wie viel Prozent der Fahrten diese überschritten wird.

Verkehr auf Alter Arlbergstraße (b. Hotel Ullrhaus)



Quelle: Planoptimo

Geschwindigkeitsüberschreitungen



Datenquelle: Gemeinde St. Anton

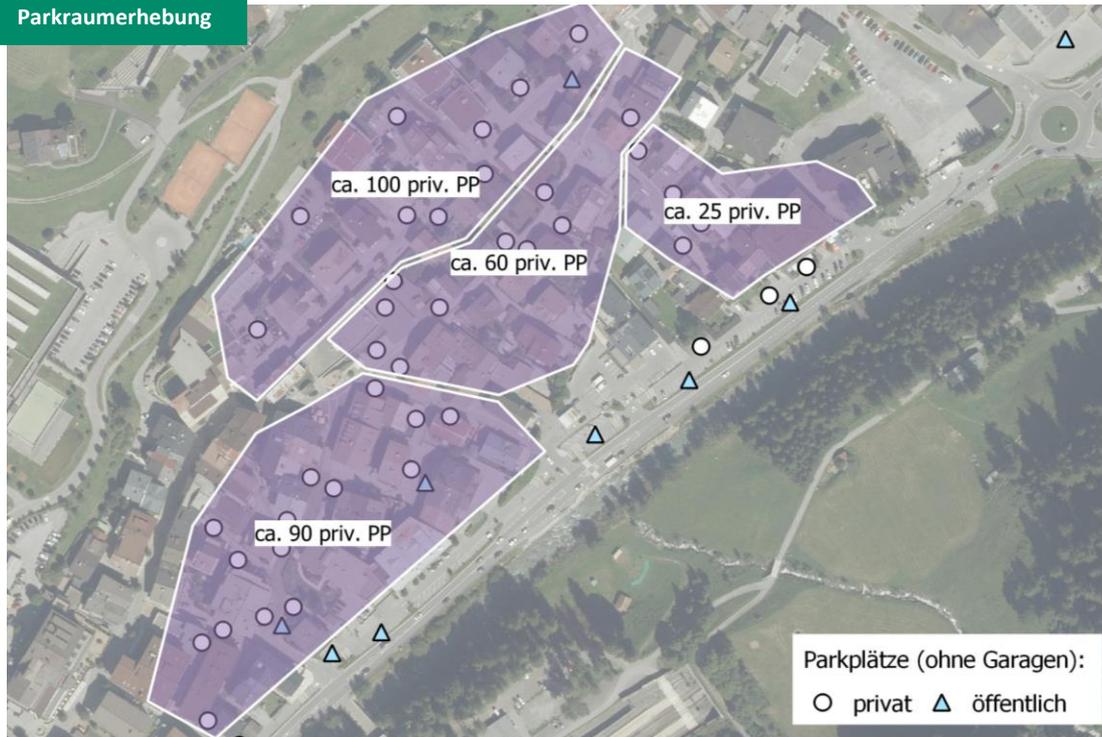


2.3.4 | Parkraumerhebung

Am 15.02.2024 wurde zur Mittagszeit einer Erhebung von Parkplätzen und deren Auslastung durchgeführt. Private und öffentliche Stellplätze (ohne Berücksichtigung von Garagen) wurden dabei separat erfasst und verortet. Entlang der Markstraße gibt es rund 100 private Oberflächenparkplätze, im Bereich der Dorfstraße ca. 60, in der Kirchgasse ca. 25 und im Gries rund 90 private Stellplätze.

Die meisten Parkplätze im Bereich von Hotels und Unterkünften waren zur Mittagszeit mit Pkws von Gästen belegt. Dies legt den Schluss nahe, dass das Fahrzeug in sehr vielen Fällen (jedenfalls tagsüber) vor Ort nicht genutzt wird und Wege zu den Liften zu Fuß oder mit dem Bus bewältigt werden. Der eigene Pkw dient dann wahrscheinlich in erster Linie der An- und Abreise.

Parkraumerhebung



Quelle: Planoptimo



Quelle: Planoptimo



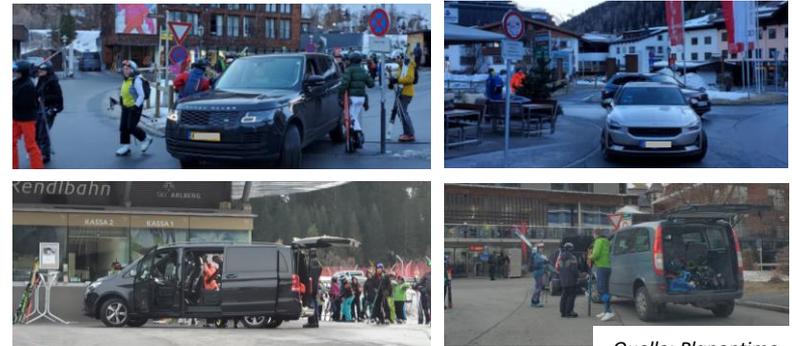
2.3.5 | Auswertung von Knotenströmen

Am 15.02.2024 wurden auch die Verkehrsströme im Bereich der Bergbahnen erhoben. Gezählt und ausgewertet wurden der Kreisverkehr zwischen Rendlbahn und Galzigbahn (vor dem Café Sailer) sowie die Zufahrten zu den Parkplätzen vor dem Eingang der Fußgängerzone, jeweils von 8:00 – 18:00 Uhr.

In Summe waren in den 12 Stunden rund 3.000 Kfz am Kreisverkehr unterwegs (Gesamtzufahrtsbelastung) – mehr als ein Drittel fuhr von bzw. zur B 197. Die stärkste Relation war mit rund 600 Fahrten jene vom WellCom zur B 197.

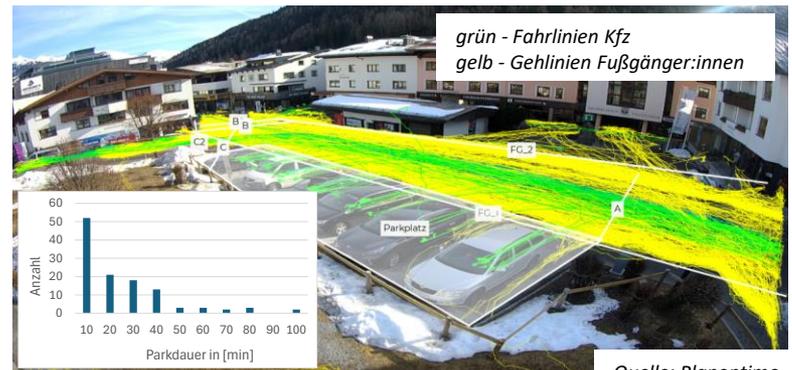
Insbesondere zu Beginn und Ende der Liftbetriebszeiten wurden zahlreiche Fahrzeuge beobachtet, die unerlaubterweise am Rand

der Kreisfahrbahn, am Vorplatz der Rendlbahn, entlang des Hannes-Schneider-Wegs, sowie dem Verbindungsweg zur Dorfstraße stehen blieben, um Personen ein- und aussteigen zu lassen. Auch wurde festgestellt, dass die Vielzahl von „Hotelbussen“ maßgeblich zum Pkw-Verkehrsgeschehen im Umfeld der Bergbahnen beitragen.

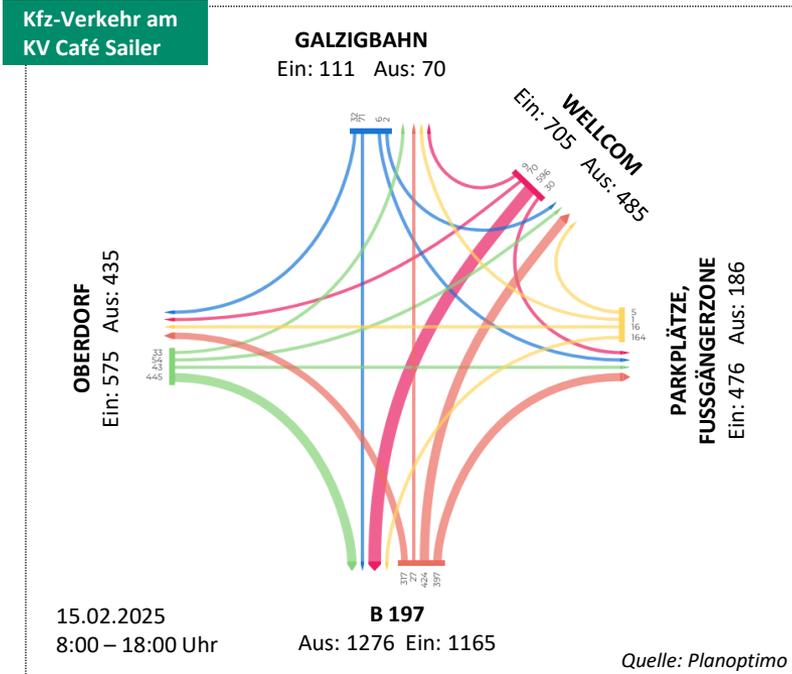


Quelle: Planoptimo

Beim Parkplatz am Eingang der Fußgängerzone wurden zwischen 8:00 und 18:00 Uhr 124 Parkvorgänge registriert. Die meisten davon dauerten 10 min oder weniger.



Quelle: Planoptimo





2.4 | ÖFFENTLICHER VERKEHR

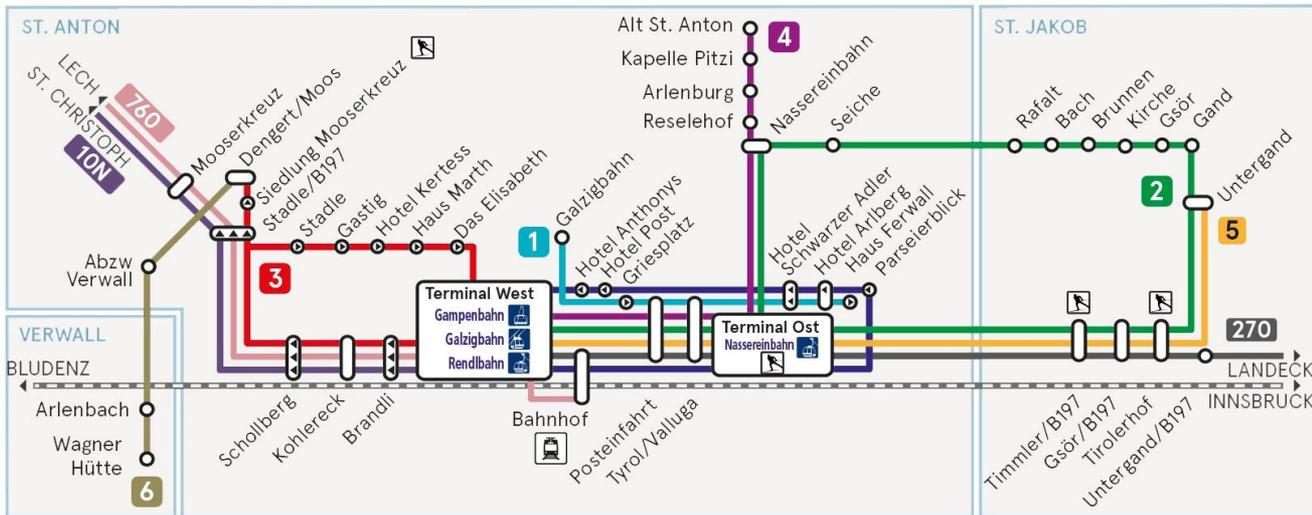
In Vorbereitung auf die Ski-WM 2001 wurde die Bahntrasse an den Ortsrand verlegt, die Flächen der alten Trasse im Ortsgebiet wurden jedoch freigehalten. Der Bahnhof St. Anton liegt nach wie vor sehr zentrumsnah und ist Haltestelle für den überregionalen Bahnverkehr. Der Railjet hält hier alle zwei Stunden (abwechselnd mit Langen a.A. in Vorarlberg) – in St. Anton besteht jedoch der klare Wunsch nach einem Stundentakt. Regionalzüge enden in Landeck, von wo aus das Stanzertal mit Bussen erschlossen wird.

Wichtige Verkehrsknotenpunkte im Ort sind der Bahnhof, Terminal West (nahe Rendl-, Galzig- und Gampenbahn) und Terminal Ost (bei der Nassereinbahn). Insbesondere im Winter steht Einheimischen wie Gästen ein sehr attraktiv getaktetes Busangebot

zur Verfügung. Der Vollbetrieb mit 11 Linien läuft von Mitte Dezember bis Mitte/Ende April, doch auch während des restlichen Jahres verkehren 7 Buslinien in und durch St. Anton. Im Vollbetrieb gibt es zudem noch 6 Nachtbuslinien.

Buslinien im Vollbetrieb

Linie 1 Shuttle Zentrum „AntOON“	Linie 2 St. Jakob	Linie 3 Mooserkreuz
Linie 4 Nasserein	Linie 5 Untergand	Linie 6 Verwall
Linie 7 Pettneu Dorf – St. Anton	Linie 8 Flirsch – Schnann – St. Anton	Linie 9 Pettneu Wellnessp. - St. Anton
Linie 760 St. Christoph – Zürs – Lech	Linie 270 Landeck – Pettneu – St. Anton	



Quelle: Verkehrsverbund Tirol, VVT



Quelle: Planoptimo



2.5 | FUSSVERKEHR

Die Fußgängerzone in St. Anton erstreckt sich entlang der Dorfstraße vom Intersport Arlberg bis zur Marktstraße. Aufgrund der kurzen Distanzen zwischen Unterkünften, Liftanlagen und Restaurants können die meisten Wege im Ort bequem zu Fuß zurückgelegt werden.

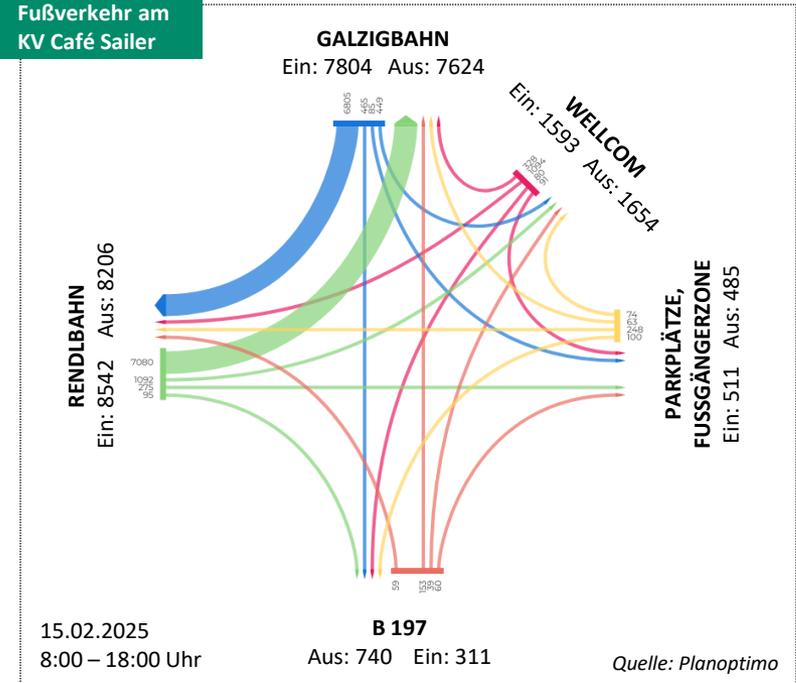
Die Verkehrserhebung im Bereich des Kreisverkehrs Café Sailer belegte eindrucksvoll diese hohe Bedeutung des Fußverkehrs im Zentrumsbereich für Skifahrer:innen. Zwischen 8:00 und 18:00 Uhr wurden rund 3.000 Kfz gezählt, denen mehr als 19.000 Fußgänger:innen gegenüberstanden. Die stärkste Relation bestand zwischen der Rendlbahn und der Galzigbahn mit etwa 7.000 Personen pro Richtung.

Die Aufteilung der Verkehrsflächen in diesem Bereich spiegelt nicht das Verhältnis der Verkehrsteilnehmer:innen wider. Da Pkw zu Stoßzeiten im Kreisverkehr kaum schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren können, weichen viele Fußgänger:innen daher auch selbstbewusst auf die Kreisfahrbahn aus. Auch in Hinblick auf die Verkehrsdynamik dominiert hier klar der Fußverkehr.

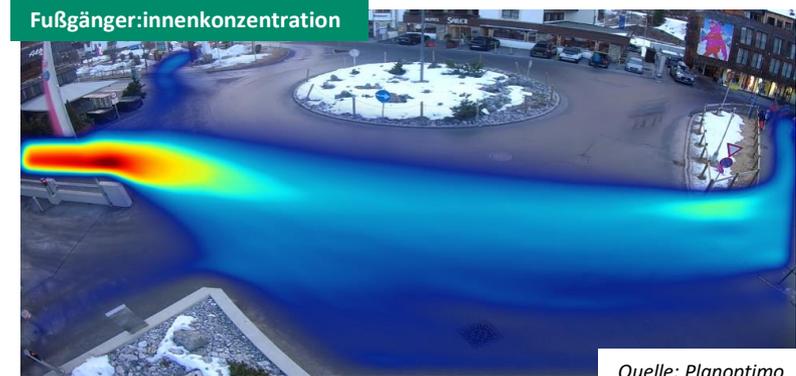


Quelle: Planoptimo

Fußverkehr am KV Café Sailer



Fußgänger:innenkonzentration





Auch die Auswertung der Verkehrsströme in Richtung Fußgängerzone bestätigte die Bedeutung des Fußverkehrs. Am Eingang der Fußgängerzone wurden rund 5.400 Wege zu Fuß innerhalb von 12 h gezählt.

Fußgänger:innenkonzentration



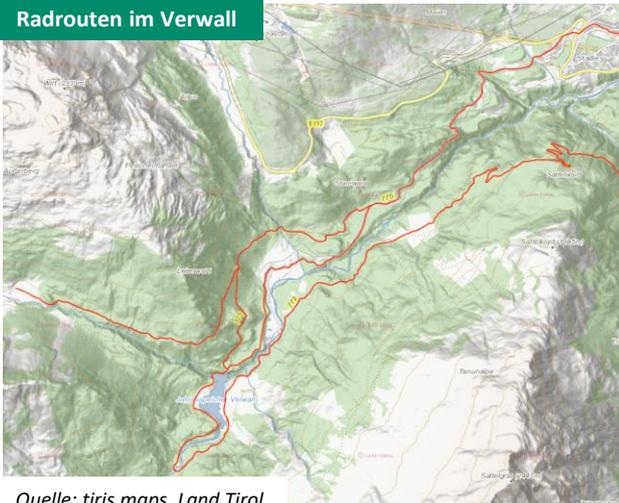
2.6 | RADVERKEHR

Im Stanzertal verläuft eine als leicht eingestufte Radroute (blau) entlang der Rosanna, von Flirsch über Schnann und Pettneu nach St. Anton. Ergänzend gibt es anspruchsvollere Radrouten (rot) an den Berghängen und in Wäldern südlich von St. Anton sowie nördlich von St. Jakob.

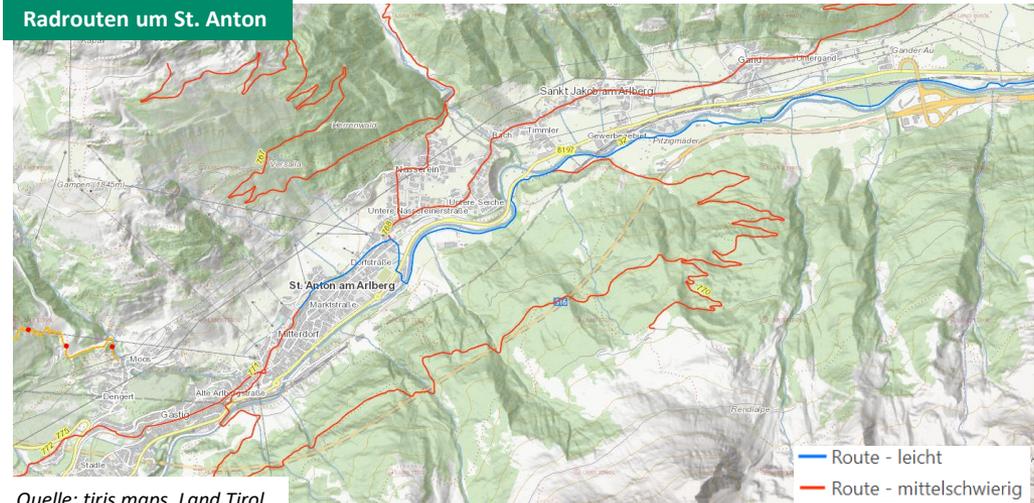
Die Radroute ins Verwall beginnt im Ortszentrum, führt abseits der B197 über die Alte Arlbergstraße ins Oberdorf, quert dort mittels einer 2022 fertiggestellten Radbrücke die B 197 und verläuft dann weiter in das besonders im Sommer sehr beliebte Erholungsgebiet.

Von St. Anton in Richtung St. Christoph und Arlbergpass existiert derzeit keine offiziell beschilderte Radroute. Der Abschnitt ist insbesondere im Sommer dennoch von Fernradfahrer:innen und Rennradfahrer:innen recht viel befahren.

Radrouten im Verwall



Radrouten um St. Anton





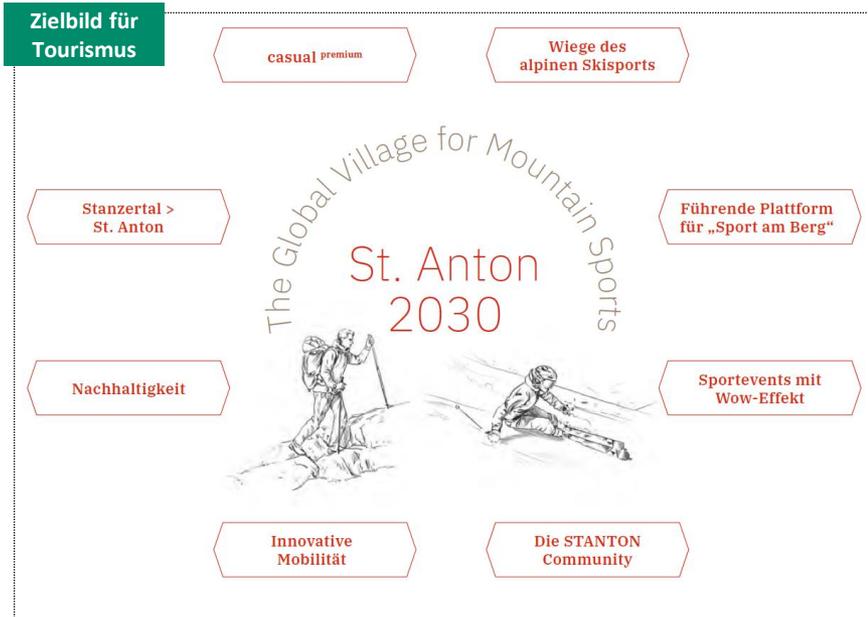
2.7 | TOURISTISCHE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

Das 2019 ausgearbeitete Konzept „St. Anton 2030“ bildet den strategischen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Tourismus in St. Anton. Ziel ist es, die Region sowohl als Zentrum für Bergsport als auch als Lebens- und Wirtschaftsraum zukunftssicher zu gestalten.

Ein zentraler Bestandteil des Konzepts ist die historische Bedeutung und das Image St. Anton als „Wiege des alpinen Skisports“. Neben dem Wintertourismus wird künftig jedoch auch verstärkt auf Sommerangebote wie Wandern und E-Mountainbiken gesetzt.

Als ein bedeutendes Handlungsfeld, wird im Konzept auch die Förderung nachhaltiger Mobilität benannt. Empfehlungen umfassen hierbei den Ausbau von E-Mobilität und Ladeinfrastruktur sowie den Einsatz moderner Ansätze und Konzepte sowohl für den Regionalverkehr als auch für die „letzte Meile“.

Die geplanten Maßnahmen umfassen die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur, die Optimierung von Sport- und Freizeitangeboten sowie die Stärkung der regionalen Wirtschaft. Dabei sollen die Bedürfnisse von Einheimischen, Gästen und wirtschaftlichen Akteur:innen gleichermaßen berücksichtigt werden, um den Lebensraum Stanzertal nachhaltig attraktiv zu gestalten.



Quelle: Markenhandbuch St. Anton a.A., Kazianka & Edmaier, 2019



Quelle: Markenhandbuch St. Anton a.A., Kazianka & Edmaier, 2019



3 | PARTIZIPATION

Abstimmung und Austausch im Planungsteam | Bürger:innenforen





3.1 | ABSTIMMUNG UND AUSTAUSCH IM PLANUNGSTEAM

Der gesamte Planungsprozess erfolgte stets in engem Austausch und Abstimmung mit dem Planungsteam, dessen Kern neben den Auftragnehmern aus den Mitgliedern des Verkehrsausschusses bestand. Themenbezogen nahmen weitere Personen an den Sitzungen teil.

Grundlage der Arbeiten waren unter anderem zwei gemeinsame Begehungen (Sommer und Winter) im Ort sowie im restlichen Gemeindegebiet. Dabei wurden bereits von der Gemeinde identifizierte Problemstellen besprochen und dokumentiert.

Im Laufe des Projekts fanden in Summe fünf Planungsteamtreffen statt, bei denen der Stand der Arbeiten und neue Inhalte diskutiert sowie Input für die weitere Bearbeitung eingeholt wurde.

Der Planungsprozess sollte somit von Anfang an auf eine möglichst breite Basis seitens der Entscheidungsträger:innen gestellt werden.



Fotos von den beiden Begehungen



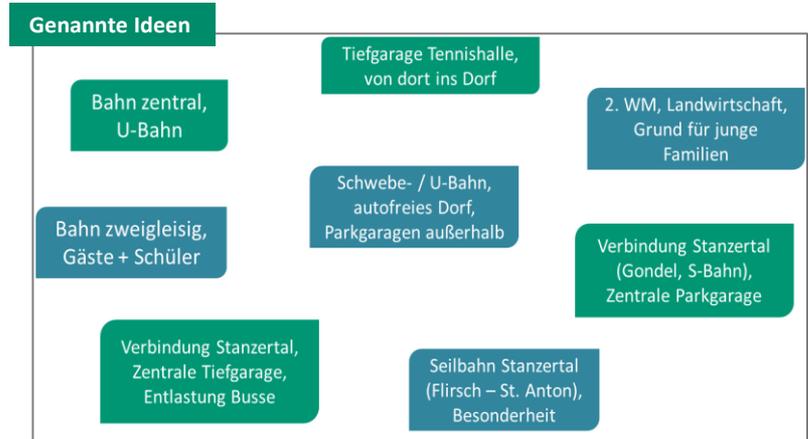
Quelle: Planoptimo



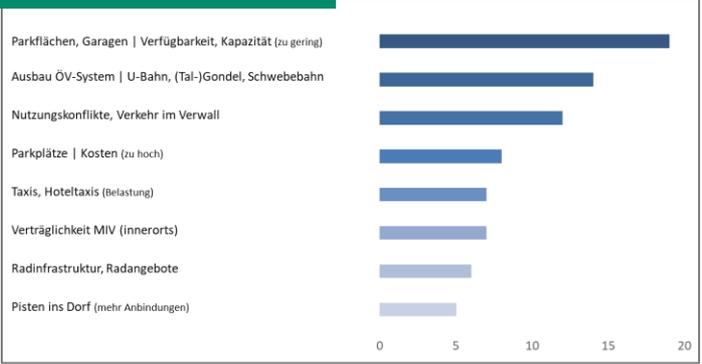
3.2 | ERSTES BÜRGER:INNENFORUM, OKTOBER 2023

Das erste Bürger:innenforum fand am 23.10.2023 statt. Zu Beginn wurden das Projekt und der Planungsauftrag, das Planungsteam und der Planungsprozess kurz vorgestellt. Im Anschluss wurden die Ergebnisse der Analysephase präsentiert (siehe Kapitel 2) und zum ersten aktiven Teil übergeleitet.

Die anwesenden Bürger:innen waren eingeladen, auf Karten des Gemeindegebiets einerseits Probleme und Herausforderungen zu benennen und zu verorten und andererseits ihre Lösungsideen und Visionen einzubringen.



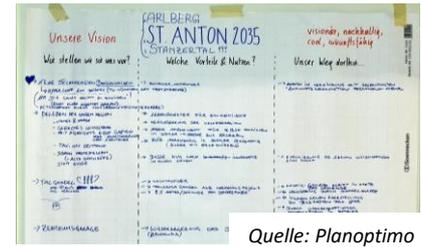
Genannte Herausforderungen



Die sechs Themenfelder, die dabei behandelt werden konnten waren: „Gäste & touristische Mobilität“, „Skifahren & Bergbahnen“, „Busse, Bahn, ÖV“, „Kfz-Verkehr, Parken und Lieferverkehr“, „Fuß- und Radverkehr“ sowie „Sonstiges“

Im zweiten aktiven Teil, wurde in Kleingruppen an Tischen weitergearbeitet. Dabei wurden genannte Probleme, Ideen und Visionen diskutiert und pro Tisch zu einer gemeinsamen Vision „St. Anton 2035“ zusammengefasst.

Die eingebrachten Inhalte wurden dokumentiert und bildeten eine wichtige Grundlage für die weiteren Arbeiten.



Quelle: Planoptimo



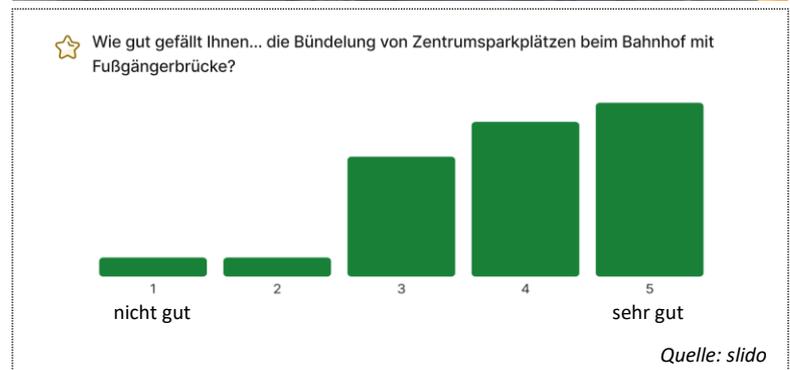
3.3 | ZWEITES BÜRGER:INNENFORUM, JULI 2024

Das zweite Bürger:innenforum wurde am 01.07.2024 abgehalten. Nach einem Rückblick auf die Planungsarbeiten und Schwerpunkte wurden die ausgearbeiteten Maßnahmen präsentiert. Diese waren den folgenden Bereichen zugeordnet und in Form eines Masterplans mit drei Zeithorizonten kurz-, mittel- und langfristig zusammengefasst :

- ÖV-Achse
- Parken
- Oberdorf
- Fußgänger(-zone)
- Radverkehr
- Verwall
- Nasserein

Im Anschluss daran stand das Planungsteam an Plakaten für Fragen und Diskussionen bereit. Mit Hilfe eines Umfragetools konnten die Besucher:innen live abstimmen, welche Vorschläge ihnen wie gut gefielen und einzelne Maßnahmen priorisieren.

Als Abschluss wurde an Tischen in Kleingruppen nochmals Feedback zur Finalisierung des Mobilitätsmasterplans für das Planungsteam gesammelt.



Einbahn Nasserein
 → Problemverlagerung von Oberer Nassereinstraße auf Untere N.S. (dadurch nicht rausparken)

Kreuzverkehr Rückbau gut
 + Furo bis Sailer erweitern
 gut Fußgängerbrücke Bahnhof - TVB
 → Furo attraktiver bauen
 → + Garage Bahnhof

Gemeinsames Süden 24/7 unterirdisch (z.B. Kreuzverkehr)

KV Lösung: Fußgängerbrücke von Galtzup zu Rendlbahn entlang dem y-förmigen Weg

ÖV-Achse nicht notwendig (Buspark)
 Kosten: Mieten (Mittel auf Aufwand aus Dorf)
 keine Relation → rausparken

Selbstbahn Verwall - St. Christoph → no go
 sonntäglicher Dorf - Moos - Verwall

Terminal Ost - Parkhaus bei NUSA zu weit weg
 → Anbindung zu Nassereinbahn
 → Bus Terminal sollte näher zur Bahn (Näherer Haus)

Metall Plaza → nicht aus Verwall



Quelle: Planoptimo



4 | ZIELE & HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Befund | Ziele und Handlungsschwerpunkte





4.1 | BEFUNDE

- Als hochfrequentierte Skidestination steht St. Anton schon seit Jahrzehnten vor der Herausforderung großer Verkehrsmengen und zahlreicher Pkw auf einem räumlich begrenzten Gebiet.
- Der Bahnhof St. Anton liegt am Ortsrand, fußläufig vom Zentrum und den Bergbahnen erreichbar, und ist Halt im überregionalen Bahnverkehr. Die Railjets verkehren auf der Arlbergstrecke im Stundentakt, halten jedoch abwechselnd in St. Anton und Langen (Vorarlberg), woraus sich jeweils nur eine 2-stündliche Bahnanbindung der Orte ergibt. Stündliche Railjet-Halte wären eine wesentliche Stellschraube, um die Anreise mit der Bahn weiter zu attraktiveren und zu fördern. Trotz laufenden Bemühungen der Gemeinde St. Anton konnte dies bisher jedoch nicht erwirkt werden.
- Der weit überwiegende Teil der Anreise von Gästen in die Region erfolgt nach wie vor mit dem eigenen Pkw. Die Gemeinde ist hier nur beschränkt Handlungsträger.
- In der Region und besonders in St. Anton wurden bereits über viele Jahre hinweg zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, damit sowohl in der Gemeinde wie auch im Stanzertal Bewohner und Gäste komfortabel und nachhaltig ohne Pkw unterwegs sein können – allem voran der Ausbau und die Förderung des öffentlichen Busverkehrs. Das aufgebaute Busangebot weist ein dichtes Netz und insbesondere im Winter eine hervorragende Taktung auf.
- Die Bemühungen und der Einsatz von Gemeinde, Tourismusverband und Skigebietsbetreibern tragen Früchte, was sich auch in den Verkehrszahlen niederschlägt: Obwohl Gäste- und Nächtigunzshahlen in den letzten Jahren (mit Ausnahme der Covid19-Pandemie) kontinuierlich anstiegen, stagnierte die jährliche Verkehrsmenge auf der Landesstraße B197.
- Trotz des ausgezeichneten Busangebots nutzen sehr viele Einheimische und Gäste nach wie vor den eigenen Pkw, zur Fortbewegung in der Gemeinde und dem Stanzertal. Unerwünschte, strukturelle Begleiterscheinungen im Ort sind neben dem derzeit erheblichen Flächenbedarf für oberirdische Parkflächen, die vielerorts starke Präsenz von Pkw im Ortsbild, sowie Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen - insbesondere im weiteren Umfeld der Talstationen von Liftanlagen.
- Im Ort und in der Gemeinde sollen Rad- und Fußverkehr gefördert werden. Neben geeigneter Infrastruktur ist dabei ein essentieller Einflussfaktor die rad- und fußgängerfreundliche, ansprechende Gestaltung des Umfelds, was wiederum Hand in Hand geht mit erhöhter Aufenthaltsqualität im Ort.
- Insbesondere im Bereich des derzeitigen Kreisverkehrs beim Café Sailer, im Gries und im Bereich des Griesplatzes besteht großes Potenzial, innerörtliche Räume aufzuwerten. Durch Umgestaltung kann hier eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität für Anwohner:innen und Gäste geschaffen werden.
- Im Verwall, als sehr beliebtem und zeitweise hochfrequentierten Naherholungsgebiet mit unterschiedlichen Nutzer:innengruppen, gibt es aufgrund der beengten Straßenverhältnisse regelmäßig Konflikte: Im Sommer v.a. zwischen Bussen und Radfahrer:innen, im Winter v.a. zwischen Fußgänger:innen und Langläufer:innen.

Der Mobilitätsmasterplan soll einen klaren strategischen Rahmen für nächsten 10 – 15 Jahre bieten, anhand dem über die Weiterverfolgung vorhandener Projektideen entschieden, und Einzelmaßnahmen besser geplant und koordiniert werden können.

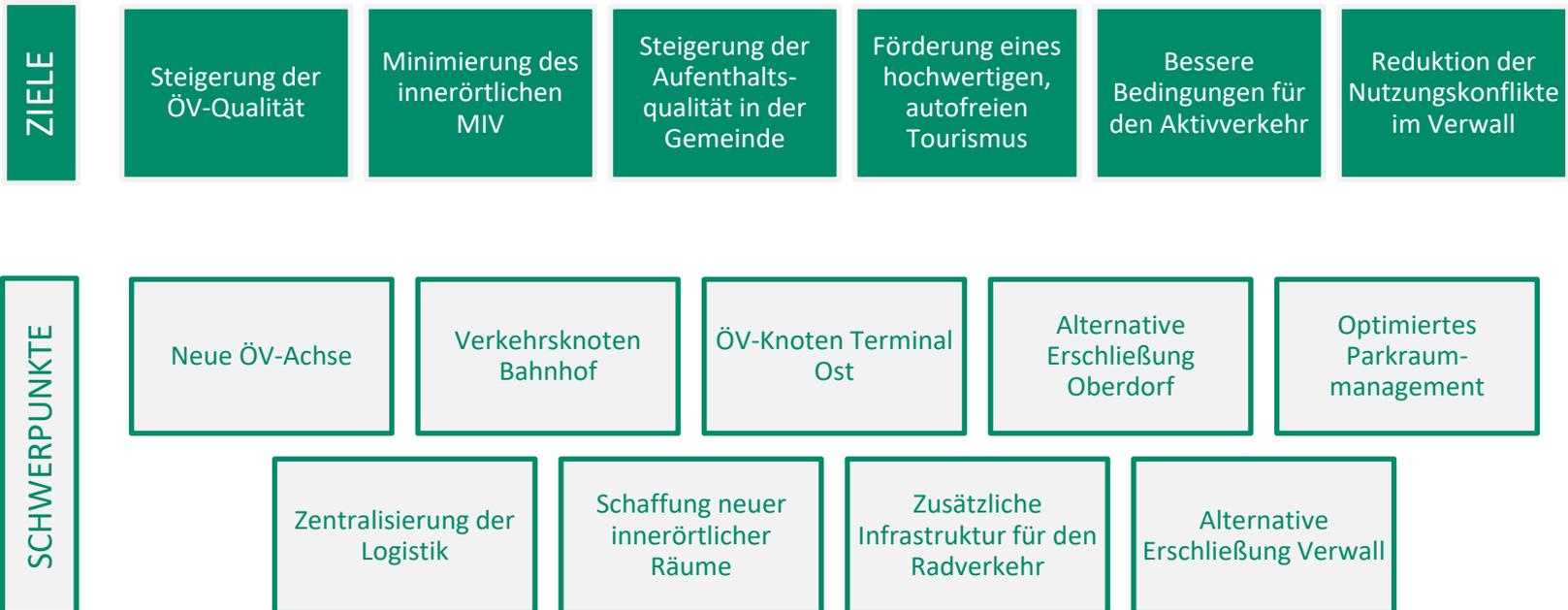


4.2 | ZIELE UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätsmasterplans für St. Anton ist die Minimierung des Pkw-Verkehrs innerhalb des Orts und ein „autofreies Dorfzentrum“ mit höchstmöglicher Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste. Dies umfasst neben verkehrlichen Maßnahmen auch gestalterische Aspekte.

Der verbleibende Pkw-Verkehr soll möglichst verträglich abgewickelt werden. Bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs liegt, aufgrund des bereits im Bestand sehr gut ausgebauten Busangebots, der Fokus auf der Steigerung von Qualität und Komfort für die Nutzer:innen.

Die folgenden Ziele und daraus abgeleiteten Handlungsschwerpunkte sind dem Masterplan Mobilität zugrunde gelegt:





5 | MASSNAHMENPAKETE

Öffentlicher Verkehr | Fußgängerzone | Parken | Oberdorf | Verwall | Nasserein |
Radverkehr | Visionen





5.1 | ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.1.1 | Untersuchung alternativer Systeme

Im Zuge der Planungsarbeiten wurden verschiedenste Alternativen zum bestehenden Bussystem untersucht:

- **U-Bahn** | vom Bahnhof über Rendlbahn bis zum Terminal Ost, Verlauf unter der alten Bahntrasse mit Verlängerungsmöglichkeit nach St. Jakob
- **Seilbahn** | vom Bahnhof über Rendlbahn bis zum Terminal Ost und weiter Richtung St. Jakob, innerorts schienengeführt
- **Spurbus in Tunnel** | als Adaptierung der oft genannten Vision einer U-Bahn, außerorts als Bus geführt, ab Nassereinbahn Tunnel unter der alten Bahntrasse, Station unter dem Dorfplatz

In Zusammenhang mit Visionen, wurden am Beginn des Planungsprozesses häufig Serfaus und Zermatt, als Beispiele für autofreie Skorte und Verlagerung von innerörtlichem Verkehr auf die Schiene genannt. Beide Orte liegen am Talschluss ohne weiterführende Straßenverbindung. Auch bei Errichtung einer neuen (schienengebundenen) ÖV-Achse in St. Anton bliebe die B197 als bedeutende Verkehrsverbindung dennoch bestehen. **Eine mit Serfaus oder Zermatt vergleichbare autofreie Gemeinde am Talschluss ist in St. Anton nicht möglich.**

Ein schienengebundenes ÖV-System ist unter den örtlichen Rahmenbedingungen lediglich zwischen Terminal Ost und Bahnhof denkbar. Für Gäste, die mit dem (Ski-)Bus von außerhalb kommen, würde das einen Umstieg von Bus zur Bahn und damit einen erheblichen Komfortverlust bedeuten.

Ein alternatives Verkehrssystem ist nur sinnvoll, wenn es nicht mit einem zusätzlichen Umstieg für Fahrgäste verbunden ist.

Dies führte zur Idee eines Spurbusses, welcher von St. Jakob kommend bis zum Terminal Ost als gewöhnlicher Bus verkehrt und anschließend in einem Tunnel unter der alten Bahntrasse „als U-Bahn“ zum Bahnhof fährt. Die Kosten für den rund 1,3 km langen Tunnel wären enorm – die Verbesserung der Erreichbarkeiten und Komfortgewinn für Fahrgäste gegenüber dem Bestand hingegen vergleichsweise gering. **Die Kosten eines innerörtlichen Tunnels allein für den öffentlichen Verkehr erscheinen im Vergleich zum Nutzen unverhältnismäßig hoch.** Immerhin könnte der Tunnel auch für Lieferverkehre im Zentrumsbereich genutzt werden.

Die Weiterentwicklung des attraktiven, bestehenden Bussystems ist empfehlenswert

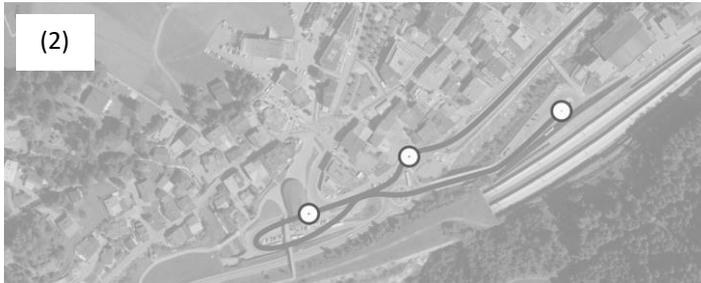


Quellen: li.o: leitner.com; re.o: flickr.com/mikecogh; li.u.: zatran.com



5.1.2 | Untersuchung alternativer Linienführungen

Untersucht wurden, neben alternativen Systemen auch alternative Linienführungen im Umfeld des Terminal West. Geprüft wurde eine Schleife mit Haltestelle unter Dorfplatz und Kreisverkehr Café Sailer



Quelle: Planoptimo

(1) sowie eine zusätzliche Haltestelle an der B197 kurz vor dem Kreisverkehr an der B197 (2). Untersucht wurden Auswirkung der Anpassung und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen, Vor- und Nachteile für Fahrgäste und Kosten.

Die Beibehaltung der bestehenden Linienführung erscheint mittelfristig sinnvoll

5.1.3 | Anpassungen am bestehenden Bussystem

Zuletzt wurden Anpassungen und Ausbaumaßnahmen am bestehenden Bussystem untersucht, für die teilweise bereits Planungen vorliegen.

Als zweckmäßig erachtet wird die Umgestaltung und Aufwertung des Terminal Ost. Bei der Planung sollte in jedem Fall das in diesem Bereich angedachten Parkhaus (siehe 5.3.3), ein möglicher Logistikhub (siehe 5.6), Wechselwirkungen und mögliche Synergien berücksichtigt werden.

Ebenfalls sinnvoll erscheint die Errichtung des geplanten Buswendeplatzes Gastig zur Anbindung der dort liegenden Beherbergungsbetriebe mit einer eigenen Buslinie.



Quelle: ZT Hagner, Planoptimo



5.2 | FUSSGÄNGERZONE

Mit Blick auf das übergeordnete Ziel eines „autofreien Dorfkentrums“ wird eine schrittweise Ausweitung der Fußgängerzone vorgeschlagen. Die entstehenden, verkehrsfreien öffentlichen Räume sind im Zuge dessen entsprechend attraktiv zu gestalten. Die Aufenthaltsqualität im Ort soll so gesteigert, der Fußverkehr attraktiviert und der innerörtlichen MIV reduziert werden.

5.2.1 | Medal Plaza / Dorfplatz

Die bestehende Fußgängerzone kann ohne wesentliche bauliche Maßnahmen, auch als möglicher erster Schritt sehr kurzfristig, bis zum Kreisverkehr Café Sailer erweitert werden. Damit einher ginge ein Rückbau des Kreisverkehrs zu einem T-Knoten und der Entfall der dortigen Kurzparkplätze.

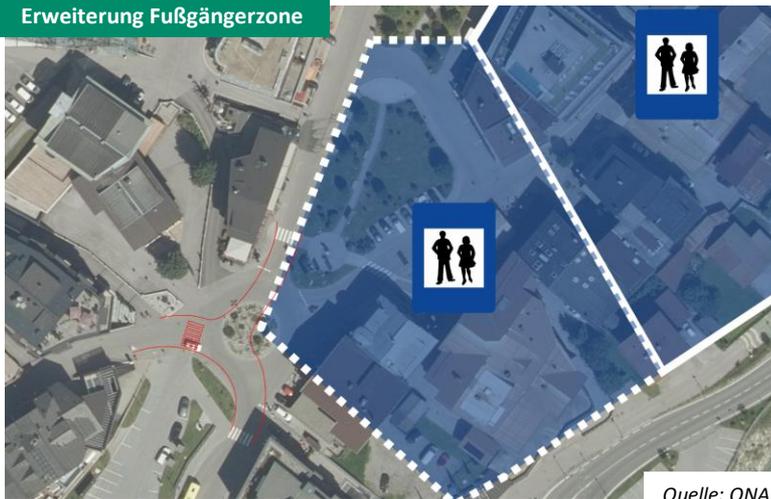
Für Erledigungen im Zentrum können dann die Stellplätze an der B 197 verwendet werden (siehe 5.3.2).

Der neu geschaffene Dorfplatz kann für Veranstaltungen genutzt werden, bei Großveranstaltungen als Medal Plaza dienen und ist ansonsten ein Platz für Gastronomie und zum Verweilen.

Gestaltungsmöglichkeiten, Eingang Dorfplatz



Erweiterung Fußgängerzone



Quelle: QNA

Quelle: QNA



5.2.2 | Im Gries

Der Straßenraum im Gries ist derzeit geprägt von parkenden Pkw. Um die Fußgängerzone hierhin auszuweiten und die entstehenden Gestaltungsspielräume nutzen zu können, bedarf es Alternativen für die dortigen recht zahlreichen Parkplätze (siehe 2.3.4). Bei Errichtung eines Parkhauses beim Bahnhof könnten diese Stellplätze auf der anderen Seite der B197 im Parkhaus untergebracht werden. Vom Gries aus sind die meisten Wege im Ort (Bergbahnen, Gastronomiebetrieben, etc.) am bequemsten zu Fuß machbar. Der private Pkw dient für Gäste wahrscheinlich in den meisten Fällen lediglich zur An- und Abreise und könnte während des Aufenthalts ohne Komfortverlust auch im Parkhaus geparkt werden.

Eine Verlegung der Parkplätze schafft Platz und ermöglicht eine Neugestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums im Gries mit erheblichem Potenzial zur Steigerung der Aufenthaltsqualität („Verweilplätze statt Parkplätze“). Als erster, auch vorzeitig umsetzbarer Schritt kann die Durchfahrt zum Griesplatz mit Pollern unterbunden werden.



Gestaltungsmöglichkeiten, Gries



Quelle: QNA



Quelle: QNA



5.2.3 | Griesplatz

Für Ortsbild und innerörtliche Aufenthaltsräume sehr erstrebenswert wäre die Ausweitung der Fußgängerzone auf den Griesplatz. Hier könnte ein zweiter, „ruhigerer“ Dorfplatz etwas abseits der Bergbahnen geschaffen werden. Eine Nutzung für kleinere Veranstaltungen ist ebenso denkbar wie für Konzerte der Musikkapelle. Im Zuge einer Umgestaltung könnte auch ein zweiter Eingang zum Sparmarkt errichtet werden (dann beidseitiger Zugang möglich).

Aus verkehrlicher Sicht würde dies bedeuten, dass eine Durchfahrt von der Dorfstraße in die Marktstraße nicht mehr wie bisher möglich ist. Idealerweise kann eine Verbindung zwischen Dorf- und Marktstraße etwas weiter östlich (orange Pfeile) geschaffen werden. Für die betroffenen Parkplätze („Landhaus Albert Murr“) gäbe es ebenfalls im neuen Parkhaus beim Bahnhof Ersatz. Ansonsten müsste die Einbahn in der Dorfstraße aufgelassen werden.

Gestaltungsmöglichkeiten, Griesplatz



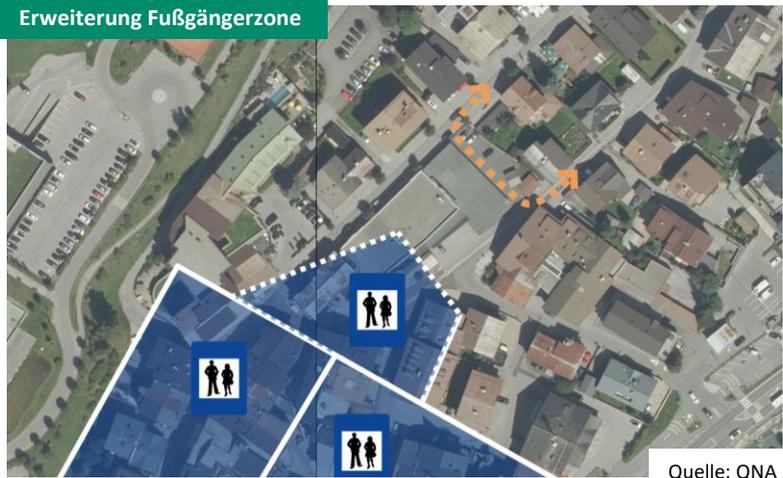
Quelle: QNA

5.2.4 | Dorfstraße, Marktstraße, Stockiweg

Über die beschriebenen Abschnitte wird langfristig eine Erweiterung der Fußgängerzone bis zum Auweg und dem Hotel Arlberg vorgeschlagen. Die zurückzulegenden Distanzen im Ortszentrum sind gering, Bergbahnen und Gastronomiebetriebe und allgemein Ziele für Gäste sind von überall sehr gut erreichbar. Parkflächen für Besucher sind am Auweg, entlang der B197 und im geplanten Parkhaus zentrumsnah vorhanden bzw. werden geschaffen (hierfür bedarf es einer Neuregelung von Dauerparkberechtigungen und wo diese angeordnet werden). Für Anwohner wird die Zufahrt zum Haus auch weiterhin möglich sein. Wenn Pkw nicht zu jedem Zeitpunkt direkt vor der Hotelür zugänglich sind, ist dies auch förderlich für Gastronomiebetriebe im näheren Umfeld.

Die Ausweitung der Fußgängerzone und Gestaltung der beschriebenen Bereiche sollen ein attraktives Umfeld mit höchstmöglicher Lebensqualität für Anwohner:innen schaffen. Gäste sollen während des Aufenthalts den eigenen Pkw nicht benötigen und dies als Teil des Erholungswerts erleben.

Erweiterung Fußgängerzone



Quelle: QNA



Vorgeschlagene Erweiterung der Fußgängerzone



Quelle: QNA

Bedeutende Schritte am Weg in Richtung Umsetzung sind die Schaffung einer Verbindung zwischen Dorfstraße und Marktstraße, sowie die Klärung, wie viele Hotelparkplätze aus dem Zentrum heraus in Parkhäuser verlegt werden können.

Für Gäste könnte die Anreise mit dem Pkw zukünftig beispielsweise direkt zum Parkhaus und von dort zu Fuß zum Hotel führen. Für den Transport des Gepäcks könnte ein hotelübergreifender Transportservice (mit Elektrofahrzeugen) eingerichtet werden.

Überblick über die schrittweise Erweiterung:

- (1) Bestand
- (2) Dorfplatz / Medal Plaza
- (3) Im Gries
- (4) Griesplatz

- (5) Dorfstraße*
- (6) Marktstraße*
- (7) Stockiweg*

* ggf. nur im Winter als Fußgängerzone



5.3 | GESTALTUNG DORFPLATZ UND UMFELD

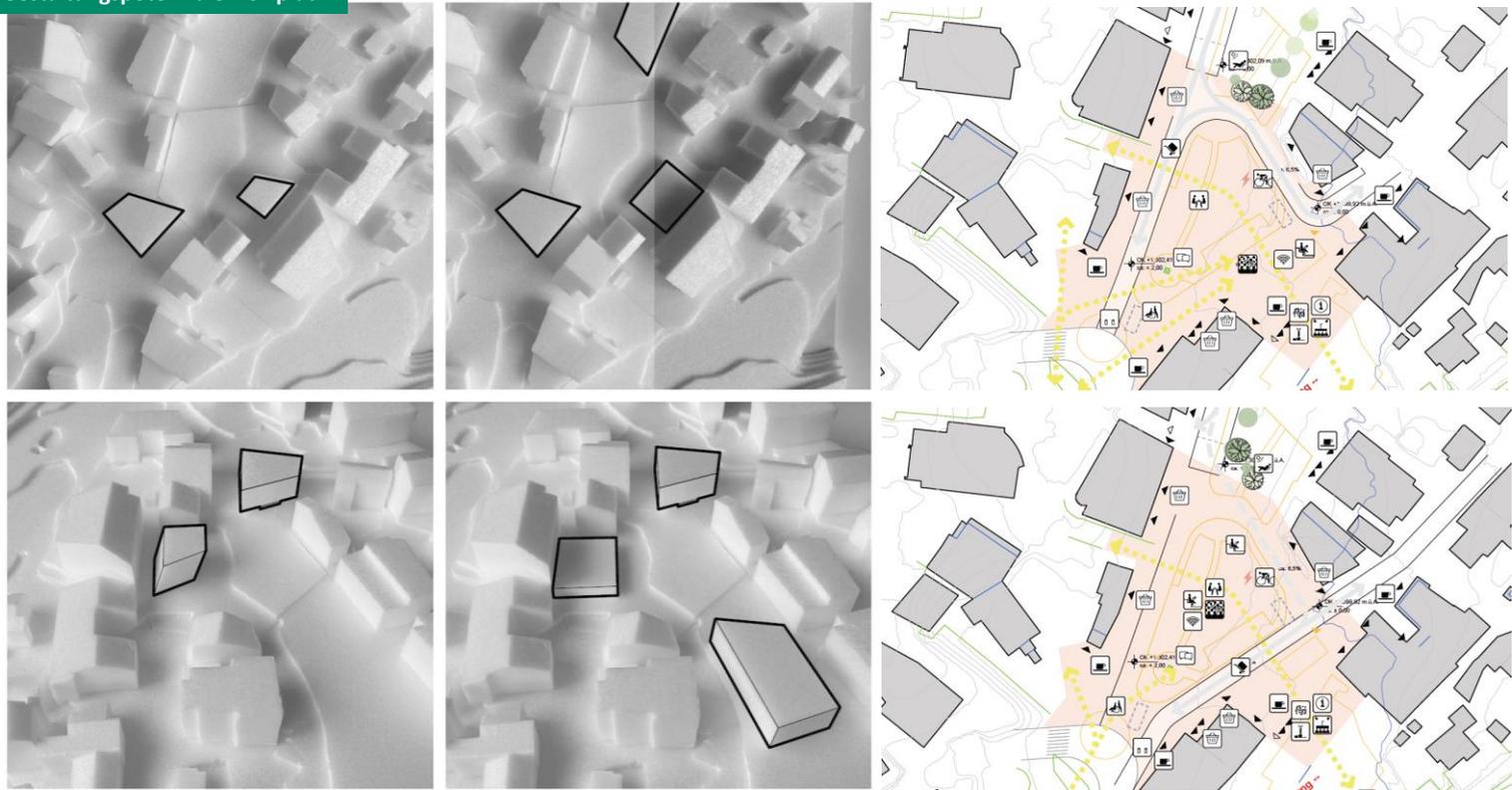
5.3.1 | Dorfplatz

Im Zuge der Erweiterung der Fußgängerzone in Richtung Westen bis zum Kreisverkehr Café Sailer, soll der entstehende Platz umgestaltet werden. Dieser soll als Treffpunkt, Ort zum Verweilen,

Platz für Veranstaltungen und Konzerte sowie bei eventuellen Skigroßereignissen als Medal-Plaza dienen.

Die Gestaltung ist Gegenstand eines separaten Architekturprojekts.

Gestaltungspotenziale Dorfplatz



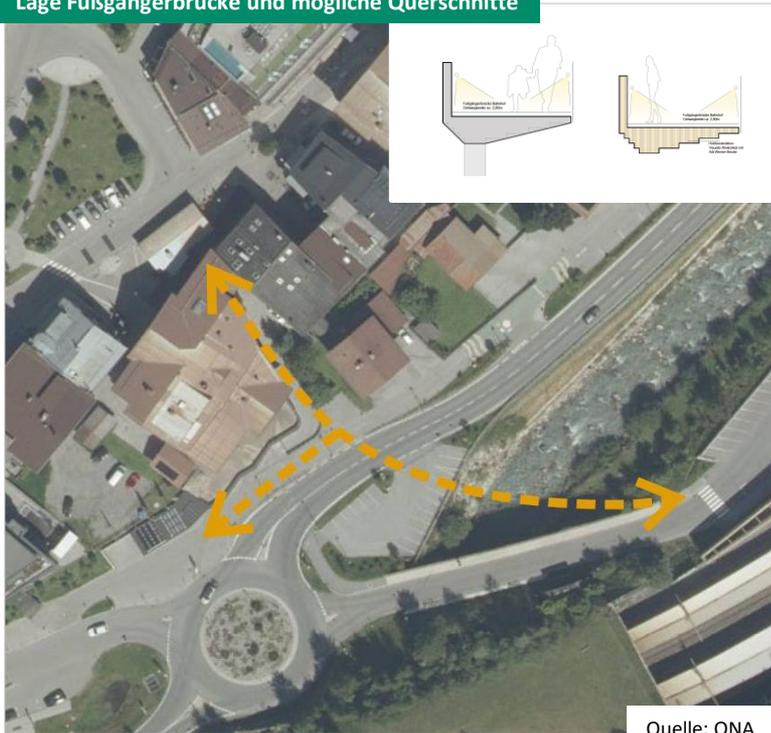
Quelle: QNA



5.3.2 | Fußgängerbrücke zum Bahnhof

Vom neu gestalteten Dorfplatz soll eine Fußgängerbrücke über die B 197 direkt zum Bahnhof führen - Dorfplatz und Bahnhofsvorplatz liegen auf gleicher Höhe und Gäste müssen somit keine Straße queren. Querschnitt und Gestaltung könnten sich an der Adi-Werner-Brücke (Radbrücke in Richtung Verwall) orientieren. Die Brücke ermöglicht zudem auch einen komfortableren Zugang vom Bahnhof zur Rendlbahn.

Lage Fußgängerbrücke und mögliche Querschnitte

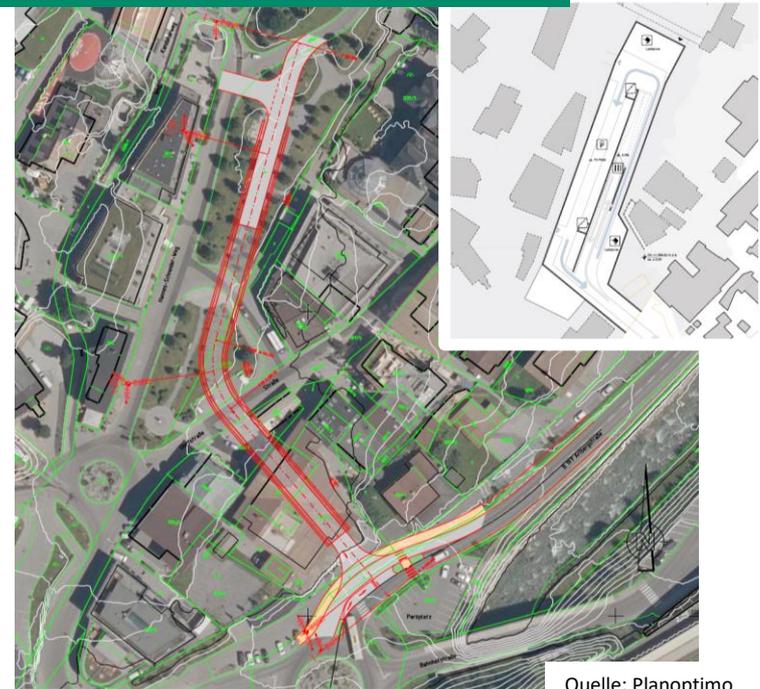


Quelle: QNA

5.3.2 | Unterführung unter Dorfplatz

Bei der Knotenstromauswertung am Kreisverkehr Café Sailer war der stärkste Pkw-Strom, jener zum WellCom-Center (siehe 2.3.5). Dieser könnte durch eine Unterführung direkt von der B 197 unter dem Dorfplatz durchgeführt werden. Hannes-Schneider-Weg und Dorfplatz könnten so, abgesehen von Lieferverkehr, weitestgehend verkehrsfrei gemacht werden. In der Unterführung könnten auch einige Stellplätze für Anlieferung von Waren an umliegende Hotels angeordnet werden.

Unterführung Dorfplatz mit Anlieferungsmöglichkeit



Quelle: Planoptimo



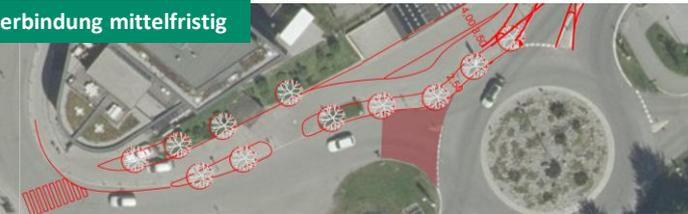
5.3.3 | Fußgängerverbindung Bahnhof – Terminal West

Die Fußgängerverbindung zum Terminal West ist vom Bahnhof kommend derzeit durch parkende Pkw verdeckt und für Gäste oft schlecht erkennbar. Kurzfristig kann der Weg vor die Parkplätze an die Straße verlegt und auch mit Piktogrammen die Sichtbarkeit erhöht werden. Mittelfristig wird empfohlen, einen Teil der Parkplätze zu verlegen und den Abschnitt attraktiver zu gestalten.

Verbindung kurzfristig



Verbindung mittelfristig



5.4 | OBERDORF

5.4.1 | Unechte Einbahn im Oberdorf

Mit Verordnung einer unechten Einbahn auf der Oberdorfstraße kann der Verkehr im Bereich des jetzigen Kreisverkehrs reduziert werden. Vom Dorfplatz bis zur Villa Arlberg kann weiterhin in beide Richtungen gefahren werden – eine Weiterfahrt in Richtung Oberdorf ist dann jedoch nicht mehr erlaubt. Die Durchfahrt vom Oberdorf zum Dorfplatz bleibt möglich, um die verursachten Umwege möglichst gering zu halten.

5.4.2 | Rückbau Kreisverkehr Café Sailer

Insbesondere nach Verlegung der Kurzparkplätze vom Dorfplatz an die B 197 (siehe 5.4.2) und Unterbindung der Durchfahrt vom Zentrum ins Oberdorf, ist der bestehende Kreisverkehr beim Café Sailer aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig und kann rückgebaut werden. Der frei werdende Platz kann somit aufgewertet und dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden (Erweiterung Fußgängerzone, Gestaltung Medal Plaza).

Da durch den Rückbau des Kreisverkehrs das Wenden für Kfz erschwert wird und keine Parkplätze mehr zur Verfügung stehen, sollte Pkw-Lenker:innen bereits beim Kreisverkehr an der B 197 mit einer Hinweistafel und Piktogrammen klargemacht werden, dass die Zufahrt mit Pkw weder gewünscht noch sinnvoll ist. Im Zuge von Lokalausweisung und Knotenstromanalyse beim Kreisverkehr wurde erheblicher Parksuchverkehr beobachtet. Auch dieser soll durch entsprechende Gestaltung der Kreisverkehrausfahrt minimiert werden. Vorgeschlagen wird, ab der Kreisverkehrausfahrt ein Fahrverbot zu verordnen mit Ausnahmen für Anrainerverkehr, Radfahrer und Kraftfahrlinienverkehr.

Taxis und „Hotelbusse“, die Gäste zu den Bergbahnen bringen wollen, haben die bereits existierende Halte- und Wendemöglichkeit unter dem Vorplatz der Rendlbahn zu nutzen.

Ausfahrt KV B 197 Richtung Zentrum



Fotogrundlage: Google Street View





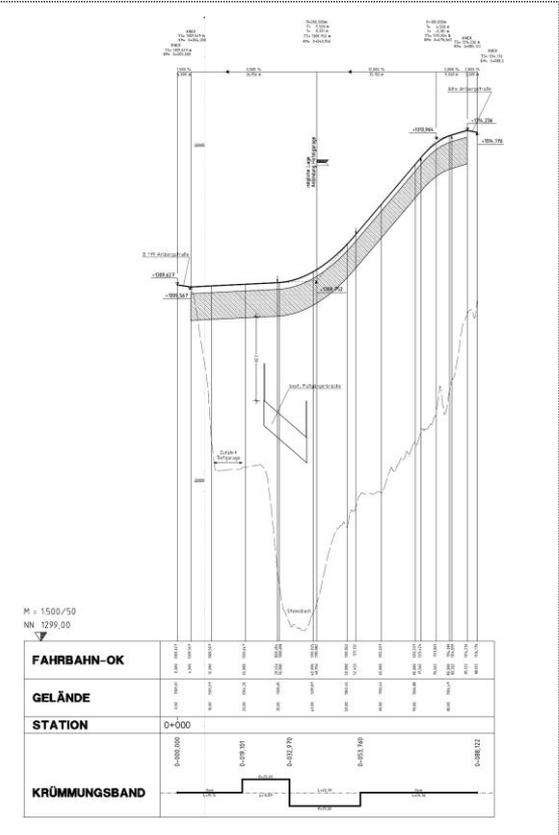
5.4.3 | Untersuchte Erschließungsalternativen

Es wurde eine Reihe baulicher Alternativen zur Erschließung des Oberdorfs vom Zentrum und der B 197 untersucht. Aufgrund der großen Höhenunterschiede stellte sich eine Verbindungsstraße westlich der Rendlbahn als **einzige, technisch machbar Lösung**

heraus. Diese stünde jedoch einerseits in Konflikt mit einem geplanten Hotelprojekt und würde andererseits eine Überbauung des Steissbachs und folglich äußerst aufwändige und teure Begleitmaßnahmen erfordern.

Die Verbindungsstraße wird daher nicht weiter verfolgt.

Lageplan und Längenschnitt (überhöht)





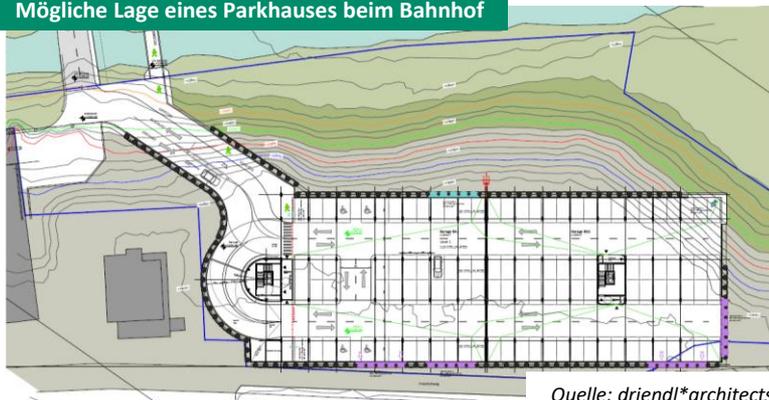
5.5 | PARKEN

Im Projektteam wurde festgelegt, die Parkplatzkapazitäten gegenüber dem Bestand insgesamt nicht weiter auszubauen. Durch teilweise Verlegung und Konzentration der bestehenden Parkplätze besteht jedoch Potenzial, im Zentrumsbereich mehr Platz für attraktiv gestaltete, innerörtliche Aufenthaltsräume und eine Ausweitung der Fußgängerzone zu schaffen

5.5.1 | Parkhaus Bahnhof

Für die Zusammenlegung von derzeit oberirdischen Stellplätzen im Zentrumsbereich der Standort eines bereits im Jahr 2020 angedachten, nicht weiterverfolgten Multifunktionsgebäudes beim Bahnhof günstig. Der größte Teil des Ortsgebiets liegt dann innerhalb eines Einzugsradius von 300 m oder weniger. Die Zufahrt erfolgt über eine dafür errichtete Brücke direkt von der B 197. Das Parkhaus ist vor allem für Gäste vorgesehen, die den Pkw lediglich für An- und Abreise, nicht jedoch während des Aufenthalts nutzen, und kann auch für kurze Zentrumsbesuche genutzt werden.

Mögliche Lage eines Parkhauses beim Bahnhof



Quelle: driendl*architects



Quelle: QNA



5.5.2 | Verlegung Kurzparkzone Dorfplatz

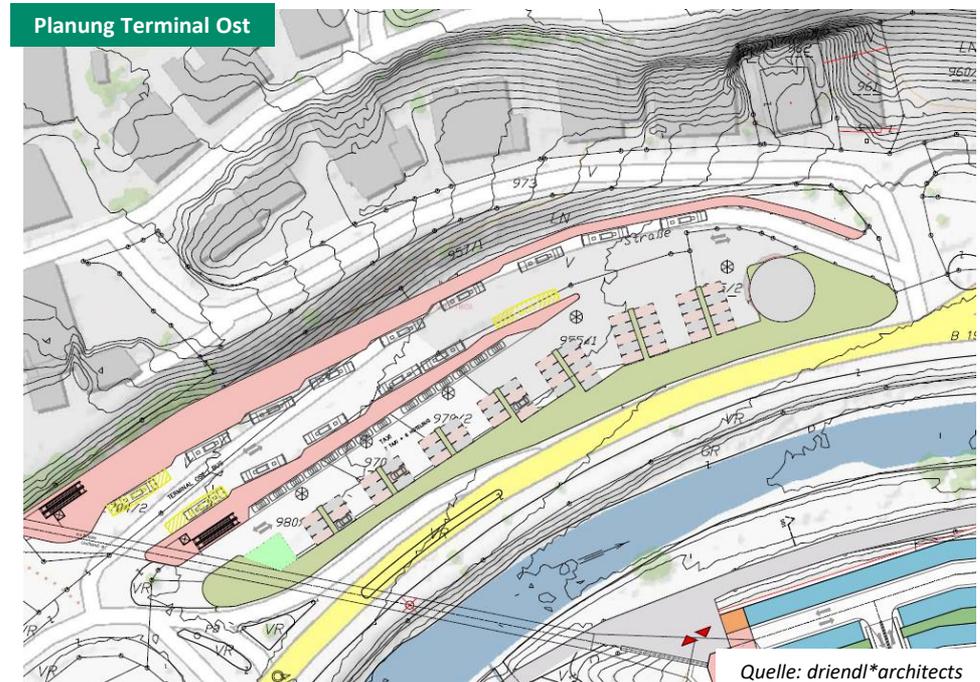
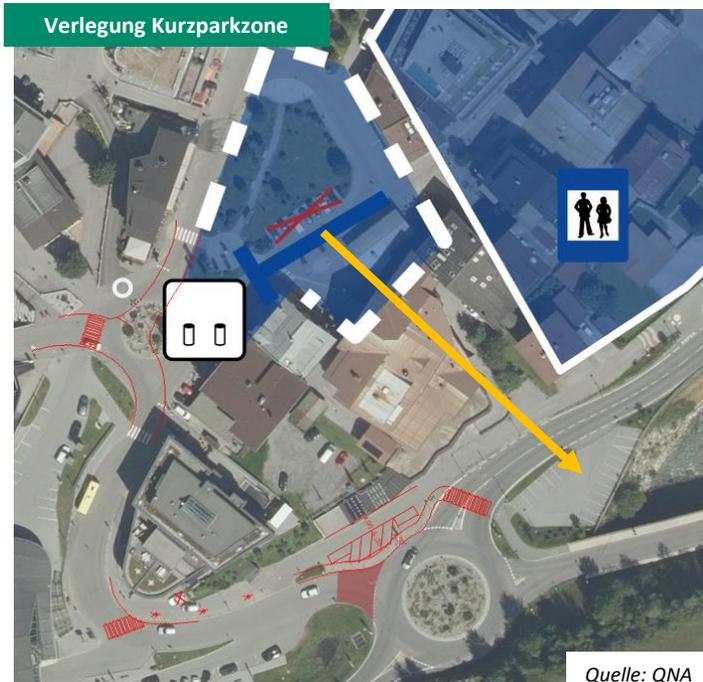
Die Auswertung der Verkehrsströme im Bereich des Dorfplatzes ergab, dass trotz der wenigen Stellplätze, zahlreiche Pkw ins Zentrum fahren, um dort zu parken (siehe 2.3.5). Geplant ist daher, die Kurzparkplätze vom Dorfplatz an die B 197 zu verlegen. Der Kreisverkehr beim Cafe Sailer wird rückgebaut (siehe 5.5.2) und die Zufahrt in die Dorfstraße mit Pollern unterbunden. So entsteht ein Platz, der als Medal Plaza gestaltet wird (siehe 5.3).

Der Fußweg von den verlegten Kurzparkplätzen zum Dorfplatz beträgt, östlich am TVB-Gebäude vorbei, dennoch nur rund 80 m.

5.5.3 | Umgestaltung Terminal Ost

Am östlichen Ortsende soll der Busterminal Ost umgestaltet und ausgebaut werden. Vorgesehen sind gemäß aktueller Planung Haltebuchten mit Platz für 15 Busse, Taxi- und Hotelbusstandplätze sowie Ladeinfrastruktur zur Elektrifizierung der Busflotte.

Für die derzeit in diesem Bereich gelegenen Tagesparkplätze für Pkw bedarf es Ersatzflächen. Im Rahmen des Mobilitätsmasterplans wurden mehrere Varianten untersucht, wie ein Parkhaus für Tagesgäste, nahe der Nassereinbahn mit dem Busterminal kombiniert werden kann.

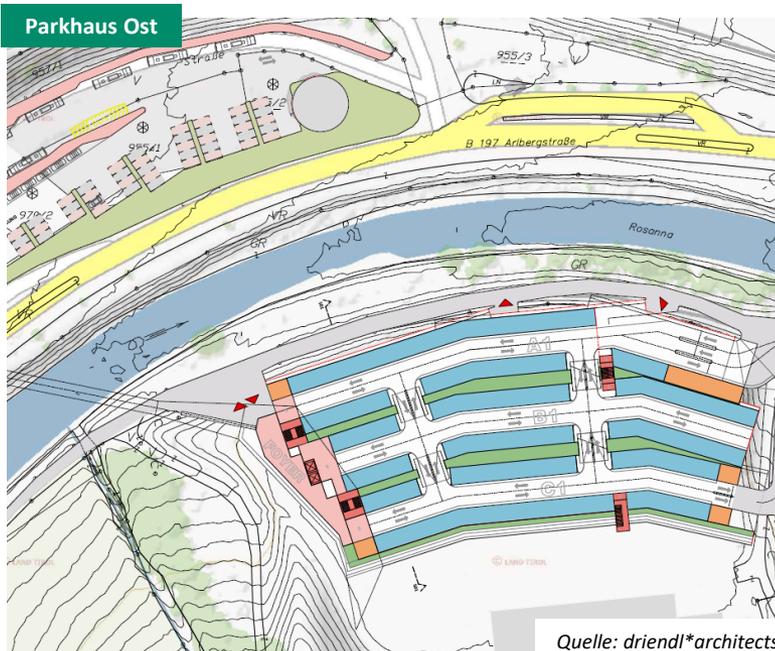




5.5.4 | Parkhaus Ost

Die Gemeinde sprach sich für ein Parkhaus beim Nahwärmewerk aus. Für diesen Standort wurde 2019 bereits eine Studie erstellt. Wenn die Gesamtparkkapazitäten, wie vom Projektteam festgelegt, im Ort insgesamt nicht ausgebaut werden sollen, so kann das Parkhaus deutlich kleiner ausgeführt werden, als bisher geplant. Wie Gäste von dort am besten zu den Bergbahnen gelangen (Brücke, Tunnel, Busshuttle) ist noch zu klären.

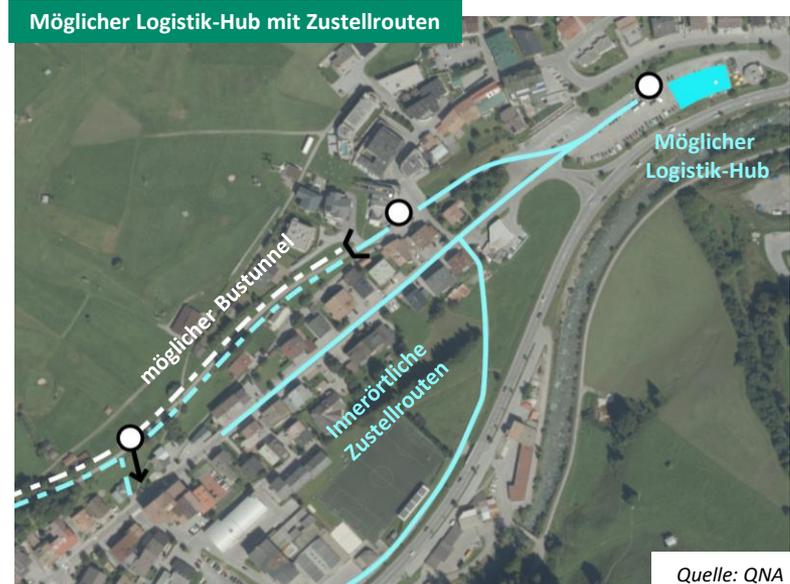
Die Planung von Terminal Ost und Parkhaus sind unter Berücksichtigung der geänderten Anforderungen und eines möglicherweise integrierten Logistik-Hubs zu überarbeiten.



5.6 | LOGISTIK

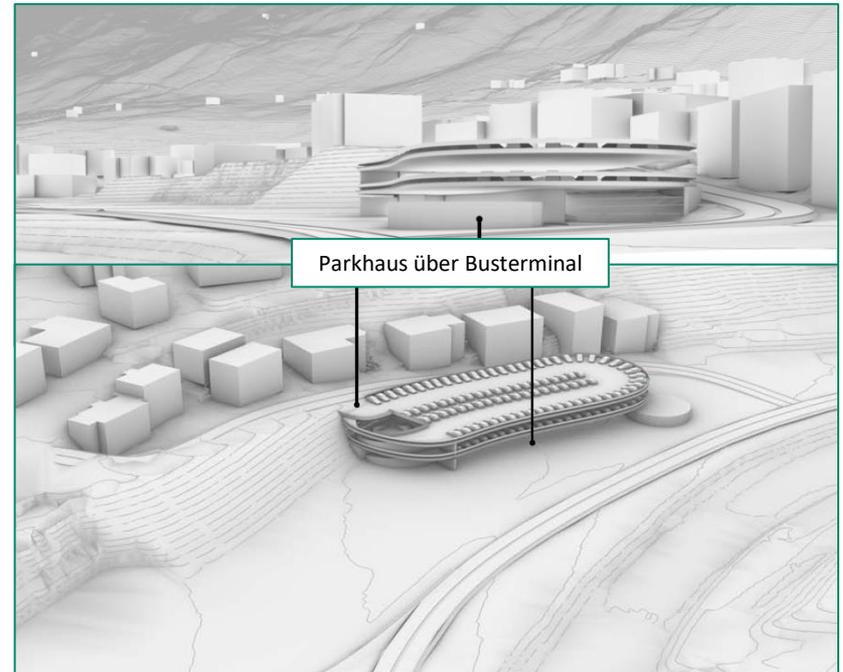
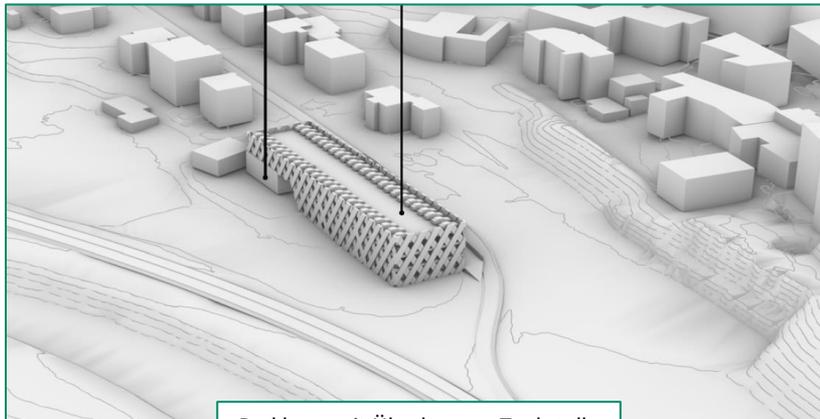
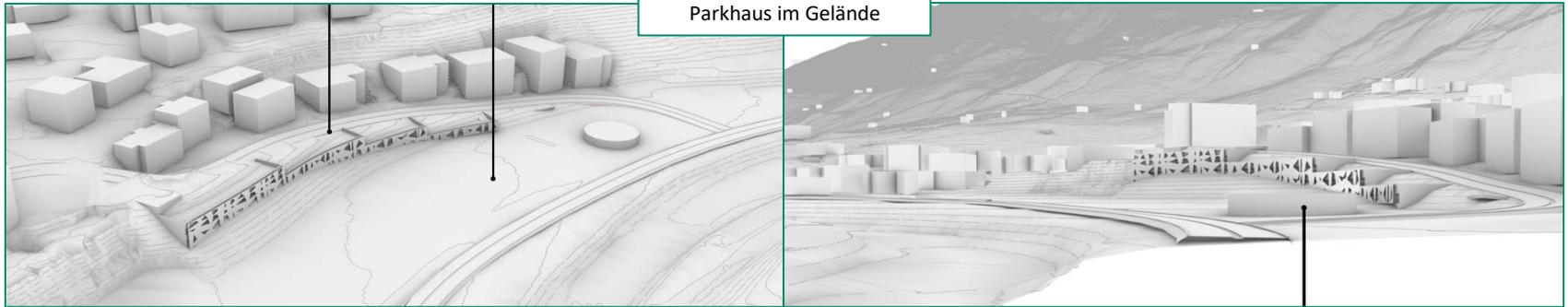
Um die Anlieferung von Gütern zu Hotels im Ortsgebiet neu zu organisieren, wurde die Einrichtung eines Logistik-Hubs diskutiert, um die Bewohner und Gäste im Ortszentrum vom Lieferverkehr zu entlasten. Nach der Lieferung mit Lkw zum Logistik-Hub, werden die Waren mit Elektrokleinfahrzeugen im Ort verteilt. Als am besten geeigneter Ort wurde der Bereich am östlichen Ortseingang identifiziert. Die Errichtung könnte hier mit dem Terminal Ost oder dem geplanten Parkhaus kombiniert werden.

Sollte langfristig der Busverkehr in einen Tunnel im Bereich der alten Bahntrasse verlegt werden, so könnte dieser ebenfalls für die innerörtliche Zustellung genutzt werden. Als Vorbild dient hier das Logistik-System in Oberlech.





Untersuchte Parkhausvarianten beim Terminal Ost



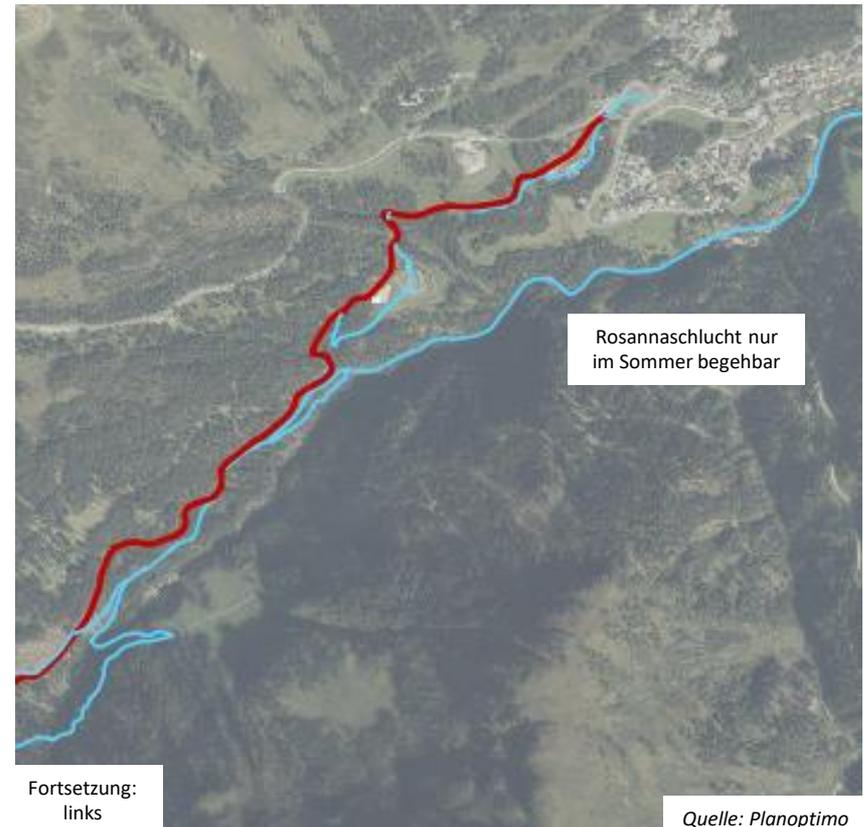


5.7 | VERWALL

Im Verwall gibt es sowohl im Winter als auch im Sommer Nutzungskonflikte. Im Winter ist die Straße abschnittsweise nicht breit genug für die Begegnung von Bus und Fußgänger:innen - die daher oft auf die Loipe ausweichen, was wiederum dort zu

Konflikten führt. Im Sommer ist die Breite nicht überall ausreichend für die erforderliche Begegnung zwischen Bus und Radfahrer:innen. Geplant ist daher, wo erforderlich, den Straßenquerschnitt so weit zu verbreitern, dass diese Begegnungsfälle gefahrlos möglich sind.

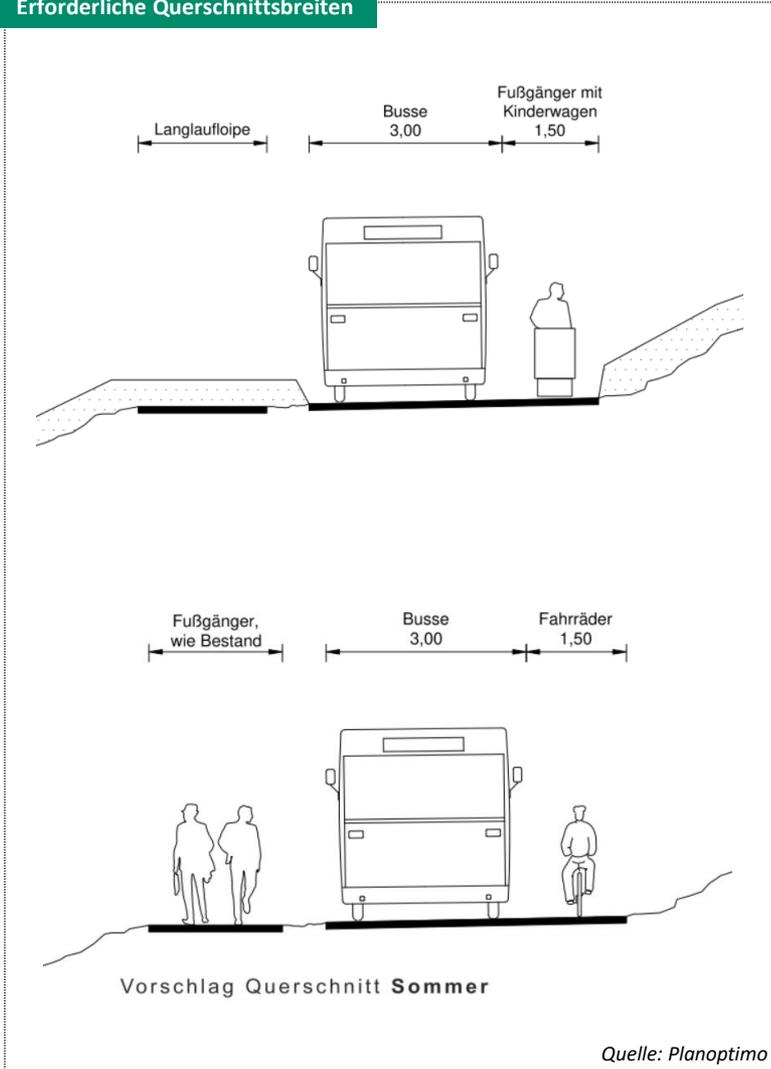
Buslinien und Wege im Verwall



Quelle: Planoptimo



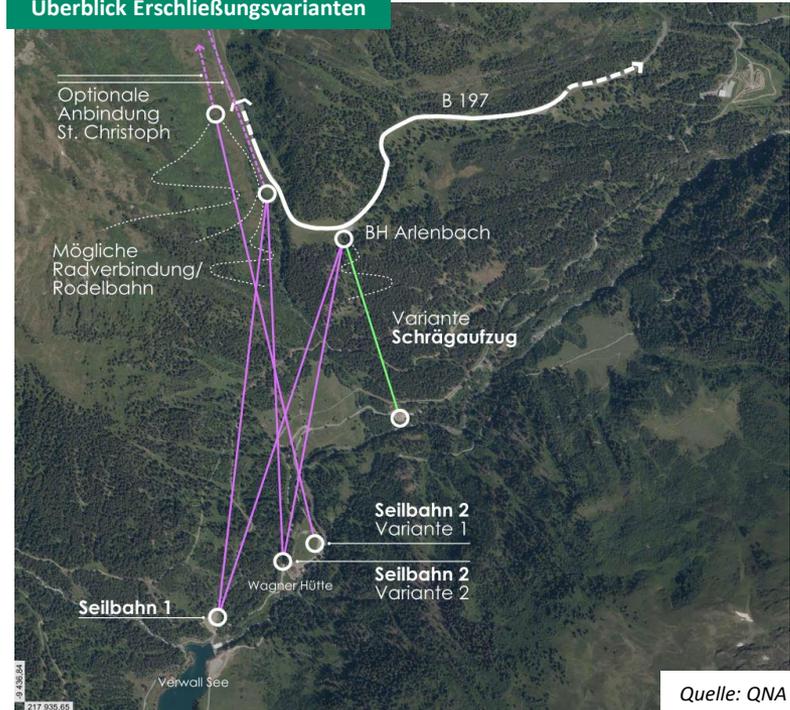
Erforderliche Querschnittsbreiten



5.7.1 | Untersuchte Erschließungsalternativen

Untersucht wurde auch alternative Erschließungsformen zum Linienbusverkehr. Sowohl eine Seilbahn als auch ein Schrägafzug zwischen B197 und Verwall erfordern jedoch erhebliche Investitionen, und stellen einen wesentlichen technischen Eingriff im Naherholungsgebiet dar. Um den Einstiegspunkt einer Bahn (entlang der B 197) ohne Pkw zu erreichen, wäre zudem weiterhin eine Busfahrt erforderlich. Die dargestellten Erschließungsvarianten werden daher nicht weiterverfolgt.

Überblick Erschließungsvarianten





5.8 | NASSEREIN

Die Straßen im Nasserein sind abschnittsweise zu schmal für die Begegnung zweier Pkw und haben zudem oft keinen Gehsteig. Für bauliche Maßnahmen ist stets Fremdgrund erforderlich und auch für einen (mit Bus befahrbaren) Einbahnring

bedarf es einer Verbreiterung des Ing.-Gomperz-Wegs oder einer zusätzlichen Verbindung zur St. Jakober Dorfstraße. Die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde beschränken sich daher auf einen laufenden Ausbau, wo und wann dies möglich ist.



Quelle: QNA



Quelle: Planoptimo





5.9 | RADVERKEHR

Im Ortsgebiet von St. Anton sind keine Anpassungen an der Radwegführung erforderlich. Im Umfeld von Verweilplätzen, insbesondere im Zuge der Umgestaltung und Aufwertung des Dorfplatzes wird jedoch empfohlen, mehr Radabstellanlagen (bei Bedarf mit E-Bike-Ladestationen) zu errichten.

Radweg auf alter Bahntrasse



Quelle: Planoptimo

E-Bike-Ladestation in Wolkenstein



Quelle: www.dolomitisuperski.com

Eine von der B 197 baulich getrennte Radwegverbindung zwischen dem Ortsgebiet von St. Anton und dem Arlbergpass besteht derzeit nicht. Eine mögliche Trasse wurde 2022 untersucht. Diese verläuft vom EldoRADO Bike-Areal im Verwall hoch zur B 197 und dann straßenbegleitend bis zur Galerie bei St. Christoph. Ab dort könnte der Wartungsweg außerhalb der Galerie genutzt werden. Im Ortsgebiet ist bei Bedarf die Möglichkeit eines bergwärts führenden Mehrzweckstreifen zu untersuchen.

Mögliche Radwegtrasse Richtung Arlbergpass



Quelle: Atelier Gstrein

Um auch kurzfristig, ganz besonders vor Kurven, zumindest die Aufmerksamkeit für den Radverkehr auf der Strecke zu erhöhen, können bergwärts Sharrows markiert werden.

Sharrows auf B197 vor Kurven

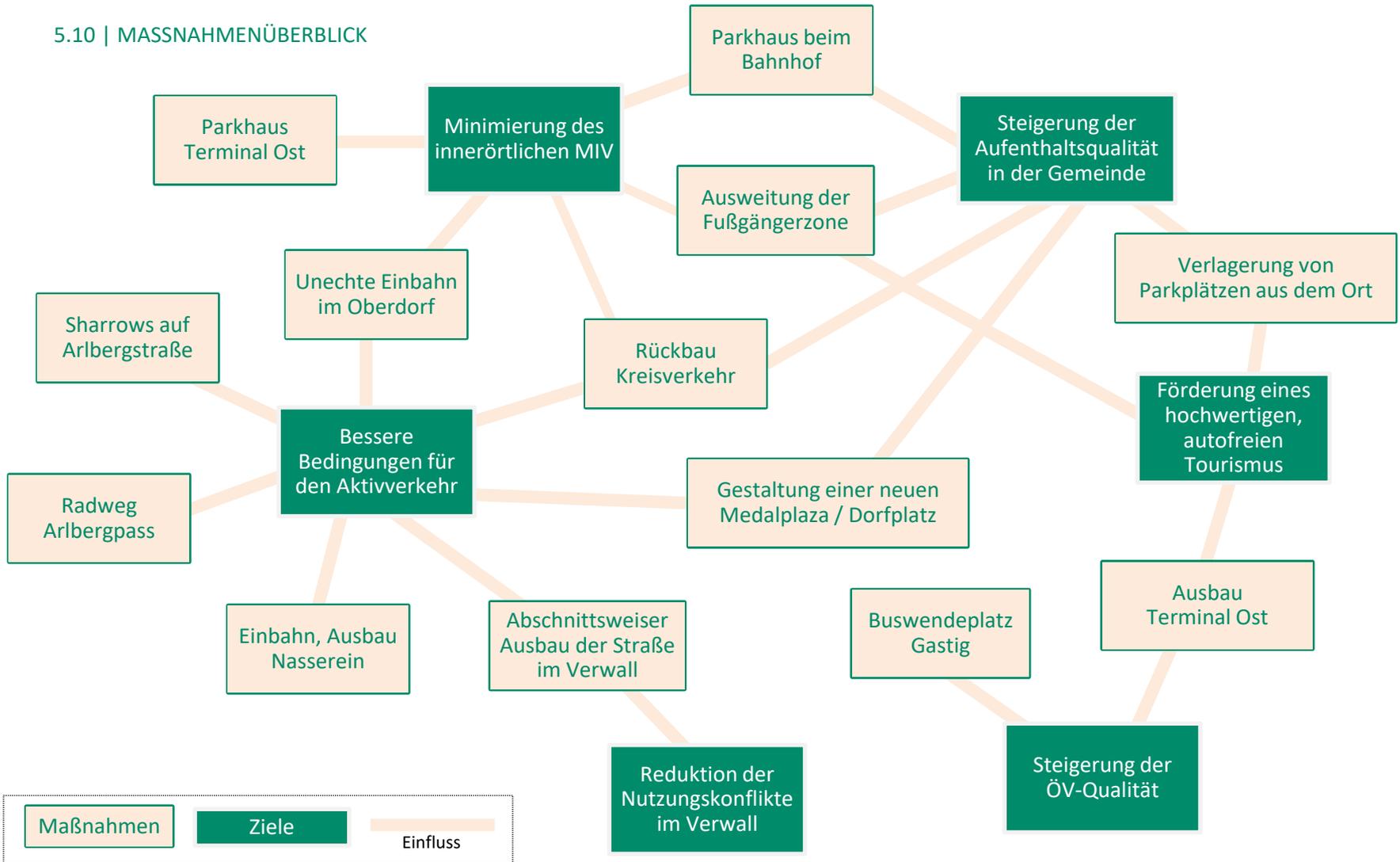


Fotogrundlage: google maps

Quelle: Planoptimo



5.10 | MASSNAHMENÜBERBLICK





5.11 | FEEDBACK DER BEVÖLKERUNG

Nach intensivem Planungsprozess und laufendem Austausch mit dem Projektteam, wurden die erarbeiteten Maßnahmen und Masterpläne der Bevölkerung vorgestellt. Feedback zu Maßnahmenvorschlägen wurden sowohl in Form von Live-Abstimmungen als auch in persönlichen Gesprächen an Plakaten gegeben und vom Planungsteam in die Finalisierungsphase des Projekts mitgenommen.

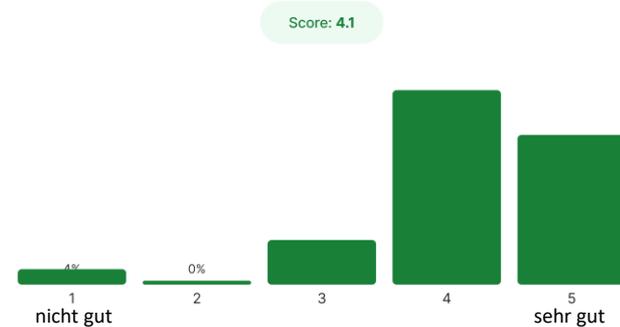


Quelle: Planoptimo

In Form von Live-Abstimmungen mittels App konnten die Anwesenden auch Feedback zu ihrer persönlichen Priorisierung von Maßnahmen geben.

Exemplarische Live-Abstimmungsergebnisse

★ Wie gut gefällt Ihnen... die Umgestaltung Bereich Dorfplatz / Kreisverkehr Café Sailer?
Rating Poll 27 votes 27 participants



🗳️ Was soll besonders rasch umgesetzt werden? (2 auswählen!)

Multiple Choice Poll 31 votes 31 participants



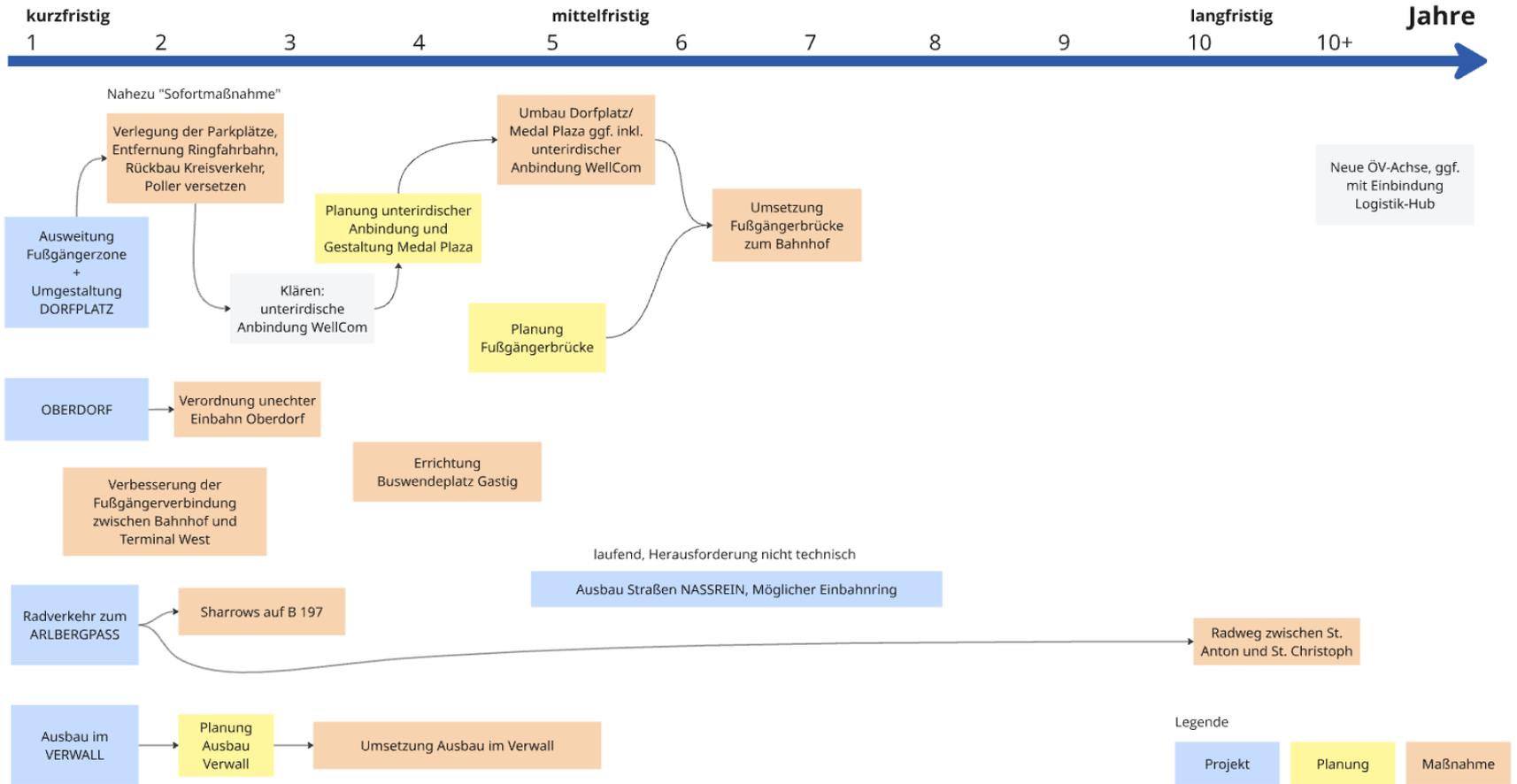
Quelle: Slido



5.12 | PRIORITÄTEN UND ZEITPLAN

Aus den Rückmeldungen des Bürger:innenforums und der Einschätzung des Projektteams wurden die ausgearbeiteten Maßnahmen priorisiert.

Einige Maßnahmen sind Voraussetzung für andere Maßnahmen, manche Maßnahmen erfordern längere Planungs- und Vorbereitungsprozesse. Aus den Prioritäten und Abhängigkeiten ergibt sich folgender Zeitplan.





6 | MASTERPLAN MOBILITÄT

Kurzfristig | Mittelfristig | Langfristig | Visionen





6.3 | MASTERPLAN
KURZFRISTIG

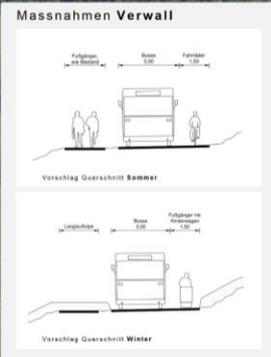
(X)... Seite im Bericht für
Beschreibung der Maßnahme





6.3 | MASTERPLAN MITTELFRISTIG

(X)... Seite im Bericht für Beschreibung der Maßnahme



(39)

(28) Fußgängerzone Griesplatz

Fußgängerzone im Gries (27)

Parkhaus Variante 1 (35)

Parkhaus Variante 2 (35)

Fußgängerbrücke Bahnhof / Rendlbahn / Medal Plaza (31)

Anbindung Wellcom (31)

(34) Knoten und Umfeld

„unechte Einbahn“ Durchfahrtrichtung Oberdorf nicht gestattet (32)

(25) Wendeplatz Gastig

(32) Fußgänger Verbindung Bahnhof / Rendlbahn neu gestalten

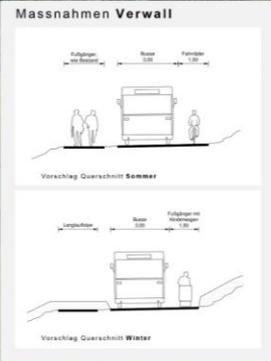
Fahrverbot (32)





6.3 | MASTERPLAN LANGFRISTIG

(X)... Seite im Bericht für Beschreibung der Maßnahme

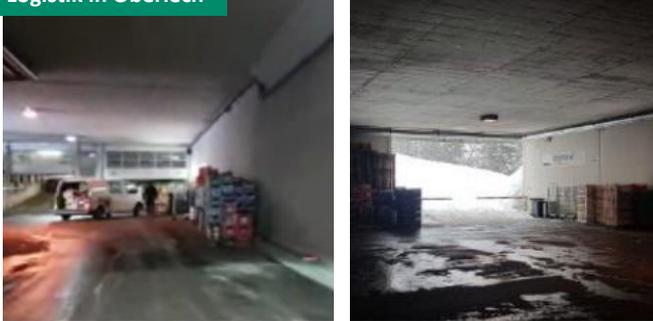




6.4 | VISIONEN

Bei der Untersuchung alternativer ÖV-Routenführungen wurde auch die Möglichkeit eines Tunnels zwischen Terminal Ost / Nassereinbahn und Terminal West mit Haltestellen unter dem neuen Dorfplatz, dem WellCom-Center und dem Hotel Arlberg geprüft. Betrachtet als Einzelmaßnahme für den ÖV, ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht. Die Kombination mit einem Logistik-Hub im Bereich des Terminal Ost und teilweiser Verlegung innerörtlicher Zustellverkehre in den Tunnel, könnte als Maßnahmenpaket in Zukunft jedoch durchaus interessant sein.

Logistik in Oberlech



Quellen: oesterreichwiki.org





7 | MASSNAHMENLISTE & PRIORISIERUNG





7 | MASSNAHMENLISTE UND PRIORISIERUNG

Maßnahmenpaket		Erforderliche Tätigkeiten	Seite im Bericht	Fristigkeit			Priorität (Planersicht)			
				kurz	mittel	lang	niedrig	mittel	hoch	
öV	Terminal Ost	Planung Terminal Ost überarbeiten	36	x					x	
		Umsetzung Terminal Ost			x				x	
	Buswendeplatz Gastig	Errichtung Buswendeplatz Gastig	25		x			x		
Fußgängerzone	Dorfplatz / Medal Plaza	Rückbau Kreisverkehr	26, 34	x					x	
		Verlegung der Kurzparkplätze, Entfernung Ringfahrbahn, Poller versetzen	34, 36	x					x	
	Griesplatz, Dorfstraße	Klärung Durchstich Spar/Murr	28	x				x		
		Detailplanung der Maßnahmen, Einbahn, Zufahrt Hotels			x			x		
		Erweiterung Fußgängerzone Griesplatz			x			x		
		Erweiterung Fußgängerzone Dorfstraße				x		x		
	Im Gries	Unterbindung der Durchfahrt	27	x			x			
		Planung der Gestaltung			x			x		
		Verlegung der Parkplätze in Parkgarage beim Bahnhof			x					x
		Umsetzung Fußgängerzone im Gries			x					x
	Marktstraße, Stockiweg	Verlegung der Parkplätze	28, 29			x	x			
		Umsetzung Fußgängerzone in Marktstraße				x	x			
Umsetzung Fußgängerzone am Stockiweg					x	x				
Dorfplatz	Umgestaltung Dorfplatz / Medalplaza	Klärung unterirdischer Anbindung WellCom	30		x				x	
		Planung unterirdischer Anbindung WellCom und Gestaltung Dorfplatz / Medal Plaza			x				x	
		Umbau und Neugestaltung Dorfplatz / Medal Plaza			x					x



Maßnahmenpaket		Erforderliche Tätigkeiten	Seite im Bericht	Fristigkeit			Priorität (Planersicht)		
				kurz	mittel	lang	niedrig	mittel	hoch
Dorfplatz	Fußgängerbrücke zwischen Bahnhof und Dorfplatz / Medalplaza	Planung Fußgängerbrücke	31		x				x
		Umsetzung Fußgängerbrücke			x				x
	Fußgängerverbindung Bhf - Terminal Ost	Verbesserung der Fußgängerverbindung zwischen Bahnhof und Terminal West	32						x
Oberdorf	Oberdorf	Verordnung unechter Einbahn Oberdorf	32, 34	x				x	
Parken	Parkgarage beim Bahnhof	Planung Parkgarage und Parkleitsystem	35	x					x
		Umsetzung Parkgarage beim Bahnhof			x				x
		Überarbeitung Parkleitsystem			x			x	
	Parkhaus Ost	Überarbeitung der Planung inkl. Fußgängerverbindung zu Nassereinbahn	37	x				x	
		Detailplanung (ggf. mit Logistik-Hub)						x	
	Umsetzung Parkhaus (ggf. mit Logistik-Hub)				x		x		
Logistik	Logistik-Hub Ost	Klärung des genauen Standorts	37		x			x	
		Berücksichtigung bei Planung von Terminal Ost bzw. Parkhaus Ost (gemeinsame Umsetzung)	36, 37		x			x	
Verwall	Abschnittsweiser Ausbau der Straße	Planung Ausbau	40	x					x
		Umsetzung Ausbau				x			x
Nasserein	Ausbau der Straßen	Ausbau Straßen nach Möglichkeit	41		x			x	
		Einbahnring nach Möglichkeit				x			x
Radverkehr	Radverkehr zum Arlbergpass	Sharrows auf B 197	42	x					x
		Radweg zwischen St. Anton und St. Christoph					x	x	

