



**PLANOPTIMO**

Büro Dr. Köll ZT-GmbH

Wir planen und optimieren  
Mobilität, Verkehr und Infrastruktur.

An die  
Gemeinde St. Anton am Arlberg  
Bauamt Verkehr  
Herrn Bernhard Prantauer  
Dorfstraße 46  
A-6580 ST. ANTON AM ARLBERG

UID:

GZI. HK2306.2449

PNr. 23473

Reith, 26.06.2023

Betrifft: Materplan Mobilität 2033 St. Anton am Arlberg  
Honoraranbot

Sehr geehrter Herr Prantauer, lieber Bernhard!

Bezugnehmend auf unsere Besprechung vom 22.06.2023 in St. Anton danken wir für die Einladung zur Anbotslegung und erlauben uns, nachfolgendes

### **H O N O R A R A N B O T**

für einen „Masterplan Mobilität 2033 St. Anton am Arlberg“ zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

#### **A AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG**

St. Anton ist eine Gemeinde mit rund 2.400 Einwohnern (2022 Statistik Austria) und rund 11.500 Gästebetten (Winter 19/20 Statistik Austria). Der überregionale Kfz-Verkehr verläuft großteils durch den Arlbergtunnel und belastet somit die Gemeinde nicht. Tunnel- bzw. Mautflüchtlinge und der regionale Verkehr werden hauptsächlich über die B 197 Arlbergstraße abgewickelt, die abseits des Siedlungsgebietes (St. Jakob) oder überwiegend am Siedlungsrand (St. Anton) verläuft. Die Ortsteile sind fast durchgängig über das Gemeindestraßennetz miteinander verbunden, lediglich im Zentralbereich von St. Anton muss die B 197 benutzt werden.

Eine Besonderheit ist die Westbahnstrecke mit Railjethalten am Bahnhof von St. Anton. Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist somit für Einheimische und Gäste hervorragend. Eine weitere Besonderheit ist eine riesige Fläche mitten im Dorf, die durch die Verlegung der Bahnstrecke und des Bahnhofes im Zuge der Alpinen Skiweltmeisterschaft 2001 entstanden und unverbaut geblieben ist. Eine dritte Besonderheit sind die Talstationen der Bergbahnen im Siedlungsgebiet, die kurze Fußwege von den Beherbergungsbetrieben zu den Liften ermöglichen. Außerdem befinden sich Busterminals direkt bei den Talstationen, die mit dichter Frequenz von den (Schi-)Bussen angefahren werden. Es wurden somit schon viele wichtige und investive Maßnahmen umgesetzt und deshalb sind die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität in St. Anton sehr gut.

Nun gibt es mehrere weitere Planungen und Großprojekte und es herrscht angesichts der aktuellen Trends und Entwicklungen eine Unsicherheit, ob diese beiseite gelegt, umgeplant, weiterentwickelt oder umgesetzt werden sollen. Als Grund dafür wurde der fehlende übergeordnete strategische Rahmen identifiziert, dieser fehlte auch bei den letzten umgesetzten Projekten. Dieser strategische Rahmen soll, mit Rücksicht auf eine mögliche Bewerbung für eine weitere alpine Ski-WM, geschaffen werden. Es soll ein Masterplan für die nächsten 10 bis 15 Jahre erarbeitet werden, der entlang eines „roten Fadens“ kurzfristige, rasch umsetzbare Maßnahmen oder Pilotprojekte enthält, Aussagen zu geplanten Vorhaben macht und auch langfristige Visionen abbildet. Ein breit angelegter Partizipationsprozess soll die Arbeiten begleiten.

## **B INHALTLICHE SCHWERPUNKTE**

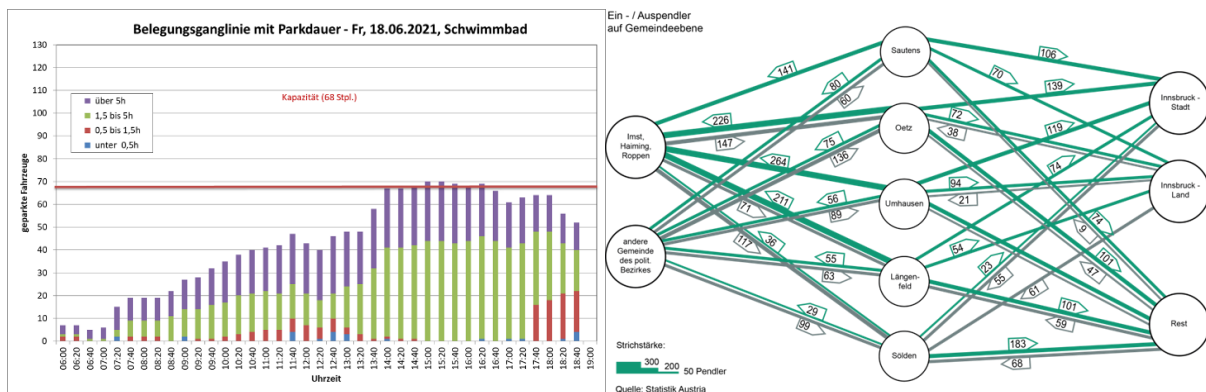
### **Erwartungen klären, Ziele festlegen**

Zunächst ist es wichtig, dass in einem Startgespräch ein Austausch bezüglich Erwartungen an ein Mobilitätskonzept erfolgt und die Ziele eines Planungsprozesses diskutiert werden. Was ist besonders wichtig, was soll den PlanerInnen mitgegeben werden, welche Themenfelder sind dringend zu bearbeiten?

### **Die derzeitige Verkehrssituation darstellen**

Die Analyse ist das Fundament jeder Planung. In einem ersten Schritt werden vorhandene Datenquellen (Daten der Verkehrszählstellen des Landes, Unfalldaten, demografische Daten, Arbeitsplätze, Entwicklungen bei Nächtigungen, Ersteintritte der Schigebiete, Herkunft der Gäste, etc.) und vorhandene Planungen und Konzepte (Überlegungen zur Erschließung Oberdorf, der Busterminal Ost oder die Parkgarage bei der Nahwärme) gesichtet, ausgewertet sowie systematisch und verständlich aufbereitet. Bei den Verkehrsdaten wird auf vorhandene Erhebungen und Daten zurückgegriffen. Bei Notwendigkeit können zusätzliche Zählungen mit Seitenradargeräten durchgeführt werden.

Vorhandene Leitbilder oder Ziele zum Thema Mobilität und Verkehr oder Bezug zum Thema wie z.B. das Zukunftsleitbild des TVB, sind wichtige Arbeitsgrundlagen. Diese Grundlagen und die Erkenntnisse aus einem umfassenden Ortsaugenschein (gemeinsam mit den VertreterInnen und SchlüsselakteurInnen der Gemeinde) im Sommer und im Winter geben einen guten Überblick über die Lage und ermöglichen eine einfache und konsistente Problem- und Schwachstellenanalyse. Trends und Entwicklungstendenzen sind daraus ableitbar.



## Die Bevölkerung einbinden

Um den BewohnerInnen der Gemeinde die Möglichkeit zu bieten, sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen, wird zu Bürgerversammlungen eingeladen. Bei einer ersten strukturierten Veranstaltung am Beginn des Planungsprozesses werden nach einem Impulsreferat die BürgerInnen in Gruppen gemeinschaftlich vorgegebene Fragen zur Mobilität ausarbeiten. Es werden Bedürfnisse, Interessen, Ängste, Befürchtungen, Sichtweisen, Probleme erhoben. Es sollen Erfahrungen, Anregungen und Lösungsvorschläge gesammelt und Fragen beantwortet sowie eine SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) durchgeführt werden. Ziel ist die Verbesserung der Akzeptanz und der Planungsqualität.

Bei Bedarf werden gut abgrenzbare Gruppen, die über Großveranstaltungen schwer erreichbar sind, (Wirtschaftstreibende, Menschen mit speziellen Bedürfnissen, Jugend) zu einer eigenen Gruppendiskussion (Fokusgruppen) eingeladen.

Durch die Veranstaltung führt ein/e professionelle Moderatorin/Moderator, mit krismer beratungen aus Imst wurden bereits gemeinsame Projekte abgewickelt und gute Erfahrungen gemacht. Die Ergebnisse werden im Anschluss dokumentiert sowie ausgewertet und können auch veröffentlicht werden – sie fließen in die weiteren Planungen ein.

In einer zweiten Bürgerversammlung soll die Bevölkerung über die Ergebnisse des Planungsprozesses und die weiteren Schritte informiert werden. Dies kann beispielsweise in Form einer Ausstellung mit Impulsreferat erfolgen. Die Ausstellung am Abend wird von Experten begleitet, die detailliert Auskunft

geben können. Die Bevölkerung wird danach in einer Reflexionsrunde eingeladen, die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete zu bewerten bzw. zu priorisieren.

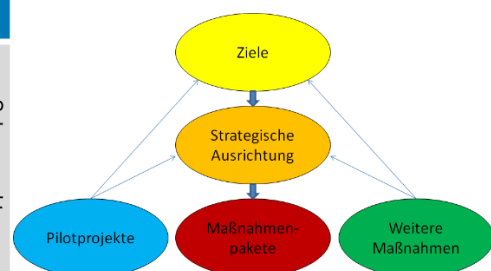


### Ziele und Strategie festlegen, Handlungsschwerpunkte setzen

Im Rahmen des Diskussionsprozesses mit dem Auftraggeber werden – auf Basis der Ausgangslage und der Entwicklungstendenzen – Ziele und Schwerpunkte entwickelt, die die Grundlage für ein nachfolgendes Maßnahmenprogramm bilden.

In jedem Fall soll eine nachhaltige Mobilität für BewohnerInnen und Gäste ermöglicht werden. Der Kfz-Verkehr soll stabilisiert, nach Möglichkeit reduziert werden. Für den Tourismus ist die Anreise mit der Bahn und dann vor allem die Mobilität am Urlaubsort wichtig. Ob Optimierungen im öffentlichen Verkehr erforderlich sind, werden auch die Ergebnisse der Analysen und die Rückmeldungen der Bevölkerung zeigen. Vielleicht ist auch ein neues Verkehrssystem für den innerörtlichen Verkehr anzudenken. Einen Schwerpunkt wird vermutlich der Lieferverkehr bilden, der aufgrund der vielen Hotels und Geschäfte stark und aufgrund der großen Fahrzeuge besonders störend ist. Beim ruhenden Verkehr sind offene Fragen zu klären beispielsweise ob weitere Parkplätze Parkgaragen notwendig sind. Der Fußverkehr ist vor allem im Winter zu betrachten, da starke Fußgängerströme abgewickelt werden müssen, beim Radverkehr sind im Sommer z.B. die Anbindungen an die Mountainbikerouten wichtig.

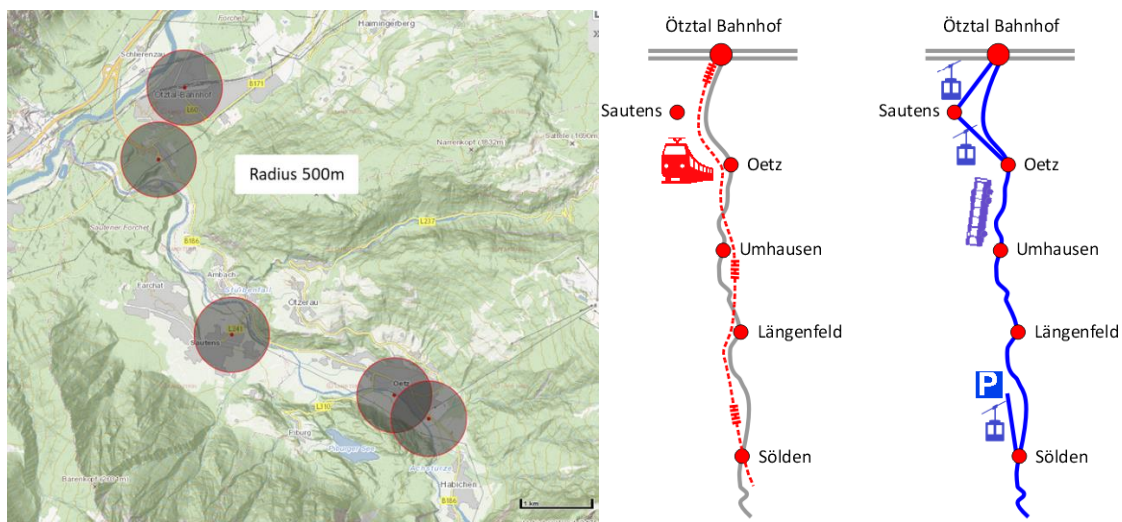
Den Kfz-Verkehr innerhalb der Gemeinde reduzieren	Mehr Wege im Umweltverbund, v.a. zu Fuß und mit dem Rad	Neue Verbindungen schaffen & bestehende attraktiveren	Das Zentrum aufwerten	Ziele
Stellplatzverpflichtung	Kurze und sichere Wege im Fußverkehr	Bahnhof – Zentrum	Neuordnung des ruhenden Verkehrs	Schwerpunkte
Lkw-Verkehre	Radverkehrsnetz und Radabstellanlagen	Stift – Zentrum	Aufwertung von Aufenthaltsräumen	
Hierarchisierung des Straßennetzes	Bahnhof als multimodale Schnittstelle	Gablonzler Siedlung – Zentrum	Alternativen zur Verkehrsführung	
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Bedarfsprüfung ergänzender öffentlicher Verkehre	Durchwegung im Zentrum	Entwicklung des Sportplatzareals	
Entscheidungsgrundlage Umfahrung		Attraktive Schulwege		



## Maßnahmen entwickeln und beurteilen

Auf Basis der gemeinsam mit dem Auftraggeber entwickelten Ziele und Schwerpunkte werden Maßnahmen ausgearbeitet. Diese sind strategischer Natur und konzeptiv. Innovative Ansätze, Visionen, „Spinnereien“ sollen überlegt, ausgearbeitet und bei Bedarf als Variante in einer Variantenuntersuchung anderen Maßnahmen gegenübergestellt werden.

Wichtig ist, dass neben einem längerfristigen Mobilitätsmasterplan auch sofort umsetzbare Maßnahmen vorgeschlagen und einzelne dieser Maßnahmen im Entwurf maßstäblich dargestellt werden. In Teilbereichen kann somit das Mobilitätskonzept auch über die konzeptionelle Ebene hinaus detailliert ausgearbeitete konkrete Maßnahmen für alle Mobilitätsbereiche und auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung beinhalten. Wenn möglich können im Zuge des Planungsprozesses bereits erste Schritte umgesetzt oder Impulsprojekte/Pilotversuche gestartet werden.



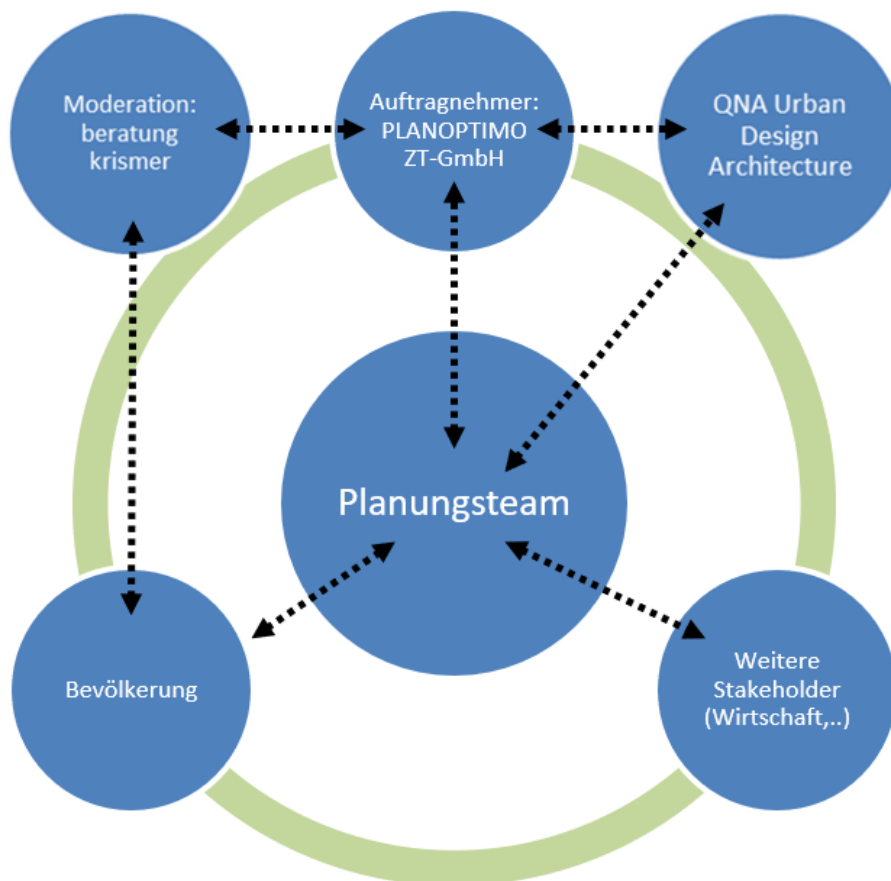
Für kreative Inputs, zur Beratung und ggf. für weiterführende Planungen und Visualisierungen wird das Büro QNA Urban Design Architecture aus Innsbruck als Subauftragnehmer herangezogen, welches unter anderem im Städtebau tätig ist.

## Bericht

Das Ergebnis des Planungsprozesses wird in einem kompakten, gut lesbaren Endbericht inkl. Maßnahmenvorschlägen zusammengefasst.

## C VORSCHLAG PROJEKTORGANISATION

Wir schlagen eine einfache und klare Arbeitsstruktur mit einem Planungsteam als Herzstück vor. Das kompakte Planungsteam treibt die inhaltliche Arbeit voran und trifft gemeinsame Entscheidungen. Es besteht aus dem Verkehrsausschuss der Gemeinde, VertreterInnen von Tourismus, Bergbahnen, Polizei und den Auftragnehmern. Evtl. können Bürger-VertreterInnen z.B. aus den Ortsteilen mit einbezogen werden. Bei Bedarf werden Experten aus der Verwaltung (Mobilitätsplanung Land, VVT) und Stakeholder (u. a. Verkehrsunternehmen, Wirtschaftsvertreter, sonstige Interessenvertreter) zu einzelnen Sitzungen eingeladen. Die Größe des Planungsteams soll 10 bis 15 Personen nicht übersteigen. Der Auftragnehmer wird durch einen Architekten/Städteplaner ergänzt und ein Moderator/Moderatorin begleitet den Beteiligungsprozess.



**D TERMINPLAN**

Tätigkeit	2023					2024								Res	
	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Verfahrensdesign und Terminplanung	■														
Auswertung, Aufbereitung vorh. Grundlagen und Konzepte	■	■													
Ergänzende Analysen und Erhebungen, Ortsaugenschein		■	■	■	■										
Ziele, Strategie und Handlungsschwerpunkte				■	■										
Maßnahmenentwicklung und -beurteilung					■	■	■	■	■	■	■	■			
Studien, Entwürfe, Detaillierungen								■	■	■	■	■			
Maßnahmenkatalog und Prioritäten											■	■	■		
Berichtswesen											■	■	■		
Projektmanagement und Projektorganisation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Kommunikation	PT		↓		↓		↓		↓		↓		↓		
	BI			↓	↓							↓	↓		
	Presse							↓				↓	↓		

PT ..... Planungsteam

BI ..... BürgerInneninformation

## **E VERTRAGSGRUNDLAGEN**

Die angeführten Pauschalhonorare sind Festpreise bis 31.12.2024 und wurden auf Basis der Zeitgrundgebühr nach §33 des Ziviltechnikerkammergesetzes 1993, mit dem aktuellen Basiswert von € 99,57 ermittelt.

Für Leistungen, welche nach dem 31.12.2024 erbracht werden, bzw. für Leistungen, welche aufgrund von Verzögerungen, die nicht von der Seite des Bieters zu vertreten sind, später als zum derzeit absehbaren Termin zu erbringen sind, werden die Honorare im Verhältnis des jeweiligen aktuellen Ingenieurstundensatzes zum obigen Ingenieurstundensatz angehoben.

Die Kalkulation geht von der einmaligen Bearbeitung des Gegenstandes aus. Allfällige Mehraufwendungen bzw. -leistungen infolge von Abänderungen oder Ergänzungen, welche nicht von der Seite des Bieters zu vertreten sind, werden entsprechend dem Aufwand (nach Zeitgrundgebühr bzw. zu den Bedingungen des Honoraranbotes) zusätzlich in Rechnung gestellt.

Die EDV-Kosten für die Beistellung von Programmen und die Rechnerzeit auf der büroeigenen Rechenanlage wurden in den einzelnen Positionen eingerechnet. Angeordnete Besprechungen und sonstige Zusatzleistungen werden nach den angegebenen Pauschalsätzen bzw. dem tatsächlichen Aufwand abgerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass die notwendigen Grundlagen wie Konzepte, Studien, Projekte, Datengrundlagen insbesondere die aktuellen Verkehrszahlen, Strukturdaten und die notwendigen Plangrundlagen in digitaler Form zeitgerecht und kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Für die Sitzungen und BürgerInneninformationen werden Räumlichkeiten und erf. Ausstattung (Tische, Pinwand), vom Auftraggeber organisiert und kostenfrei bereitgestellt. Einladungen erfolgen generell durch die Gemeinde in den Gemeindeblättern oder als Postwurf, Email etc.

Alle Leistungen werden in enger Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber durchgeführt. Teilrechnungen zuzüglich der gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer sind entsprechend dem Stand der Ingenieurleistungen vorgesehen. Die Schlussrechnung erfolgt nach Abschluss der Ingenieurleistungen. Als Zahlungsziel gilt ein Zeitraum von 30 Tagen ab Rechnungsdatum.

An das vorliegende Honoraranbot halten wir uns bis zum 31.08.2023 gebunden.



## F HONORARERMITTLUNG

Pos 1	<b>Grundlagenarbeiten</b> Unterlagen und Datengrundlagen beschaffen, sichten, prüfen, auswerten. Ergänzende Analysen und Prognosen, Lokal-augenschein vor Ort, identifizieren von Problem- und Schwachstellen; Ableiten von Trends und Entwicklungstendenzen.		
	Pos 1 .....	€	6.000,00
Pos 2	<b>Ziele, Strategie, Handlungsschwerpunkte</b> Vorschlag für ein Zielsystem ausarbeiten, Strategie entwickeln und Handlungsschwerpunkte setzen als Basis für das Maßnahmenprogramm.		
	Pos 2 .....	€	2.700,00
Pos 3	<b>Maßnahmenentwicklung, -beurteilung, -reihung</b> Ausarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen für alle Verkehrsträger und verkehrsträgerübergreifend, Beurteilung der verkehrlichen Wirkung nach Bedarf, Zusammenstellung eines Maßnahmenkatalogs mit Prioritäten; inkl. Unterstützung Büro QNA.		
	Pos 3 .....	€	22.100,00
Pos 4	<b>Studien, Entwürfe, Detaillierungen</b> (bei Bedarf) Planung von konkreten Maßnahmen im Lageplan als Studie.		
	Pos 4 angenommen 70h á € 100,00 gerundet.....	€	7.000,00
Pos 5	<b>BürgerInnenbeteiligung, Planungsteam</b> Vorbereitung, Teilnahme, Präsentationen, Moderation, Nachbereitung, Protokollierung; Materialien, Unterlagen, Plakate nach Erfordernis; inkl. externe Moderation bei den Großveranstaltungen.		
	Pos 5.1 6 Planungsgruppensitzungen in St. Anton á € 2.300,00 .....	€	13.800,00
	Pos 5.2 2 Großveranstaltungen in St. Anton á € 3.800,00 .....	€	7.600,00
Pos 6	<b>Bericht</b> Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Bericht.		
	Pos 6 .....	€	5.000,00

Pos 7 **Projektmanagement, Projektorganisation, Projektkommunikation**

sowie Unterstützung bei der Medien- und Pressearbeit.

Pos 7 .....	€	<u>3.400,00</u>
Summe netto .....	€	67.600,00
+ 20 % Mehrwertsteuer .....	€	<u>13.520,00</u>
<b>Summe brutto</b> .....	€	<b><u>81.120,00</u></b>

Wir hoffen mit diesem Angebot Ihre geschätzte Zustimmung zu finden und erwarten gerne Ihre Beauftragung.

Mit vorzüglicher Hochachtung



PLANOPTIMO Büro Dr. Köll ZT-GmbH  
A-6103 Reith bei Seefeld, Lus 88  
Tel. +43(0)5212 52635-0 / Fax: DW 5  
office@planoptimo.at - www.planoptimo.at