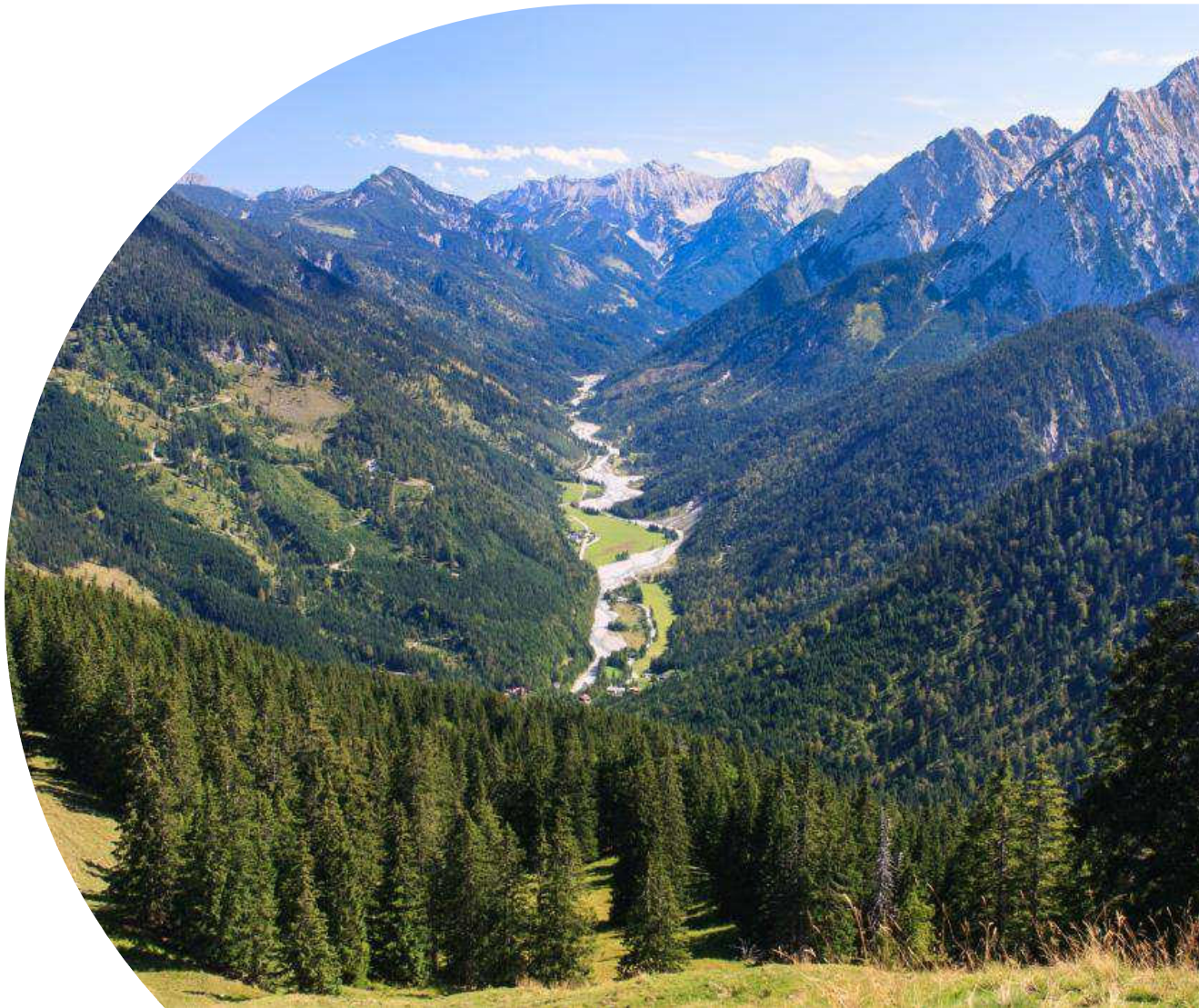


Naturpark Karwendel

Feldkirch, 30.09.2025

# Mobilitätskonzept Rißtal 2.0

Bericht



## Projekt

Mobilitätskonzept Rißtal 2.0 (BA0200140)

Bericht

Projekt-Nr.: 5700

## Auftraggeber

Naturpark Karwendel, Hall in Tirol

(Leadpartner)

## Auftragnehmer

VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG

Waldfriedgasse 6

A-6800 Feldkirch

+43 5522 76 78 5

feldkirch@verkehrsingenieure.com

www.verkehrsingenieure.com

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i

UID ATU42139707

Gerichtsstand Feldkirch

## Bearbeitung

Jürgen Lampert

Alexander Fritz

Alison Frick

Christina Ngo

Quelle Titelbild: „2015 Michael 2015“ CC BY SA 4.0

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG

Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	6
Tabellenverzeichnis .....	8
1. Auftrag und Aufgabenstellung .....	9
2. Grundlagen .....	10
3. Projektablauf .....	11
4. Ziele .....	14
4.1 Übergeordnete bestehende Zielsetzungen .....	14
4.1.1 Mission 2030 – Österreichische Klima- und Energiestrategie 2018 .....	14
4.1.2 Natura 2000 .....	15
4.1.3 Arbeitsgruppen grenzüberschreitender Verkehr und Mobilität .....	15
4.1.4 Tirol 2050 – Energieautonomie .....	15
4.1.5 Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 .....	16
4.1.6 Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie „Leben mit Zukunft“ 2021 .....	16
4.1.7 Klimaschutzprogramm Deutschland 2030 .....	16
4.1.8 Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern .....	16
4.1.9 Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagement Bayern/Tirol .....	16
4.2 Gebietsinterne bestehende Zielsetzungen .....	17
4.2.1 Karwendelprogramm 2028 .....	17
5. Beteiligungsprozess .....	18
5.1 Grundsätze des Verfahrens .....	18
5.1.1 Fokussierung .....	18
5.1.2 Effizienz .....	18
5.1.3 Nachhaltigkeit .....	19
5.2 Ergebnisse Beteiligungsprozess .....	20
5.2.1 Phase 1: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse .....	20
5.2.1.1 Abstimmung mit Nachbargemeinden .....	20
5.2.1.2 Erster Zukunftsworkshop .....	20
5.2.1.3 Stakeholder Beteiligung .....	20
5.2.1.4 Online-Umfrage .....	21
5.2.2 Phase 2: Feedback und Information zur Konzeption .....	24
5.2.2.1 Bürgerversammlung in Hinterriß .....	24
5.2.2.2 Zweiter Zukunftsworkshop .....	24
5.2.2.3 Mobilitätsworkshop und Präsentation .....	24

5.2.3	SWOT- Analyse .....	25
5.2.4	Zusammenfassung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses .....	25
6.	Bestands- und Problemanalyse .....	27
6.1	Analyse Raum und Straße .....	27
6.1.1	Geschwindigkeitsregime und Straßenbreite .....	29
6.2	Analyse Mautstraße und Motorisierter Individualverkehr .....	30
6.3	Analyse Parkierung .....	32
6.4	Analyse Fußverkehr .....	37
6.5	Analyse Radverkehr .....	39
6.6	Analyse Öffentlicher Personenverkehr .....	41
6.7	Zusammenfassung Verkehrsplanung zur Bestandsanalyse .....	43
7.	Problembild und Zielkonflikt .....	44
8.	Maßnahmenkonzept .....	45
8.1	Einleitung Maßnahmenkonzept .....	45
8.1.1	Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr .....	48
8.1.1.1	Lösungsansatz Rad-01: Sperre des Tals für den Radverkehr .....	48
8.1.1.2	Lösungsansatz Rad-02: Geh- und Radweg .....	48
8.1.1.3	Lösungsansatz Rad-03: Markierung für Radverkehr .....	52
8.1.1.4	Lösungsansatz Rad-04: Bike-Sharing System Vorderriß .....	53
8.1.2	Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr .....	55
8.1.2.1	Lösungsansatz ÖPNV-01: Ausbau öffentlicher Personennahverkehr .....	55
8.1.2.2	Lösungsansatz ÖPNV-02: Shuttlebus Wochenende .....	55
8.1.2.3	Lösungsansatz ÖPNV-03: Shuttlebus Spitzentage + Kontigent .....	56
8.1.2.4	Lösungsansatz ÖPNV-04: Pilotprojekt/Testwochenende .....	56
8.1.2.5	Lösungsansatz ÖPNV-05: Anpassung Ticketpreise .....	57
8.1.2.6	Lösungsansatz ÖPNV-06: Anpassung Haltestellen .....	58
8.1.3	Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr .....	59
8.1.3.1	Lösungsansatz MIV-01: Erhöhung Maut .....	59
8.1.3.2	Lösungsansatz MIV-02: Buchungssystem + Begrenzung Kapazität an Mautstelle .....	60
8.1.3.3	Lösungsansatz MIV-03: Parkraumbewirtschaftung statt Maut .....	61
8.1.3.4	Lösungsansatz MIV-04: Erhöhung Management Parkflächen .....	61
8.1.3.5	Lösungsansatz MIV-05: Management Spitzentage .....	63
8.1.3.6	Lösungsansatz MIV-06: Sperre, Teilsperre .....	64
8.1.3.7	Lösungsansatz MIV-07: Temporegime .....	64
8.1.3.8	Lösungsansatz MIV-08: Leitsystem .....	64
8.1.3.9	Lösungsansatz MIV-09: Straßenraumgestaltung .....	65

8.1.4	Handlungsfeld Begleitmaßnahmen.....	69
8.1.4.1	Bewusstseinsbildung / Öffentlichkeitsarbeit.....	69
8.1.4.2	Monitoring / Evaluation .....	69
9.	Zusammenfassung .....	70



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Schema- Projektablauf .....	11
Abb. 2:	Projektstart und erste Begehung .....	12
Abb. 3:	Workshop der Gemeinden .....	13
Abb. 4:	Erster Zukunftsworkshop .....	13
Abb. 5:	Treibhausgasemissionen in Österreich 2022 .....	14
Abb. 6:	Online Umfrage: Was gefällt Ihnen am Besten im Rißtal? .....	21
Abb. 7:	Was könnte bei der Anreise ins Rißtal aus ihrer Sicht verbessert werden? .....	22
Abb. 8:	Online-Umfrage: Was gefällt ihnen nicht? .....	22
Abb. 9:	Online-Umfrage: Was wünschen Sie sich für die zukünftige Entwicklung des Rißtals? .....	23
Abb. 10:	Online-Umfrage Besucher im Rißtal .....	23
Abb. 11:	Übersicht Rißtal als Karte und Luftbild .....	28
Abb. 12:	Tempo 50 .....	29
Abb. 13:	Mautstelle .....	30
Abb. 14:	Auswertung aller Fahrzeuge der Mautstatistik 1960-2024 .....	31
Abb. 15:	Auswertung ohne Pkw der Mautstatistik 1960-2024 .....	31
Abb. 16:	Parkierungssituation Alpengasthof DIE ENG .....	32
Abb. 17:	Beschilderung Parkierung .....	32
Abb. 18:	Offizielle Parkplätze (blau), nicht ausgewiesene Parkplätze (oranges Symbol) und Wildparkierungen (orange Flächen) .....	34
Abb. 19:	Verparkung von Zufahrten und Verparkungen entlang der Mautstraße .....	35
Abb. 20:	Verparkung von nicht dafür vorgesehenen Flächen entlang der Straße bzw. Ausweichen .....	35
Abb. 21:	Parkierungssituation an Spitzentagen außerhalb der Parkfelder 1 .....	36
Abb. 22:	Parkierungssituation an Spitzentagen außerhalb der Parkfelder 3 .....	36
Abb. 23:	Übersicht Fußweg - Rißbach - Mautstraße .....	37
Abb. 24:	IST-Zustand der Straßeninfrastruktur .....	37
Abb. 25:	IST-Zustand der Straßeninfrastruktur für den Radverkehr .....	39
Abb. 26:	Fahrverbot für Radverkehr vor den einzelnen Weideroste .....	40
Abb. 27:	Bergbus - Linie 369 .....	41
Abb. 28:	Gemeinsame und unterschiedliche Sichtweisen auf das Problembild im Rißtal .....	44
Abb. 29:	Aufbau Maßnahmenkonzept .....	45
Abb. 30:	Lösungsansätze Rißtal .....	47
Abb. 31:	3D Darstellung Streckenabschnitt bei Hinterriß – schwierige Rahmenbedingungen für den Bau eines Radweges .....	48
Abb. 32:	Variantenentwürfe - Errichtung eines eigenständigen, straßenbegleitenden Geh- und Radweges .....	49
Abb. 33:	Testplanung Abschnitt Weitgries-Alm .....	50
Abb. 34:	Längenschnitt Vorderriß bis Eng Alm .....	51

Abb. 35:	Markierungen für Radverkehr - Mehrzweckstreifen .....	52
Abb. 36:	Veranschaulichung einseitiger Mehrzweckstreifen und Piktogramm für Radverkehr – Vorher/nachher .....	52
Abb. 37:	Beispiel für Mobilen Radverleih durch Fahrradgeschäft .....	54
Abb. 38:	Beispiel für stationsbasiertes Bike-Sharing System .....	54
Abb. 39:	Aktionstag im Graswangtal .....	56
Abb. 40:	Autofreier Rad-Erlebnistag 2023 am Attersee .....	57
Abb. 41:	Ist-Zustand Haltestellen .....	58
Abb. 42:	Best-Practice Beispiel Ligurische Grenzkammerstraße .....	60
Abb. 43:	Best-Practice Beispiel Loser Altaussee Mautstraße .....	61
Abb. 44:	Straßenrand Wildparker .....	62
Abb. 45:	Detailausschnitt legale und inoffizielle Parkierungen im Rißtal .....	62
Abb. 46:	Verkehrssituation Rißtal .....	63
Abb. 47:	Parksituation .....	64
Abb. 48:	Beispiel Parkordnung .....	65
Abb. 49:	Situation Bestand Ortseingang Hinterriß .....	66
Abb. 50:	Situation Bestand Ortsausfahrt Hinterriß .....	66
Abb. 51:	Schemaschnitt 1:50 .....	67
Abb. 52:	Lösungsansatz Straßenraumgestaltung – Ortseinfahrt Nord kurzfristig .....	67
Abb. 53:	Lösungsansatz Straßenraumgestaltung – Ortseinfahrt Süd langfristig .....	68

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	SWOT-Analyse basierend auf den Beteiligungsprozess.....	25
Tab. 2:	Legende Maßnahmenkonzept.....	47
Tab. 3:	Kostenschätzung für die Erstellung eines Geh- und Radweg.....	51
Tab. 4:	Grobkostenschätzung Markierung für Radverkehr.....	53
Tab. 5:	Mautpreise im Vergleich .....	59



# 1. Auftrag und Aufgabenstellung

Das Landschaftsschutzgebiet „Großer Ahornboden“ im Herzen des Naturparks Karwendel gehört nicht nur zu den bekanntesten Orten im Naturpark Karwendel, sondern ist auch der am stärksten frequentierter Bereich innerhalb des Karwendels. Die Anreise der Besucher, die Großteils aus dem südbayerischen Raum kommen, erfolgt dabei grenzüberschreitend über den sog. Isarwinkel.

Von Vorderriss (Gemeindegebiet Lenggries) über die Enklave Hinterriß (Gemeinden Vomp und Eben am Achensee) führt eine 12 km lange Mautstraße in die sog. „Eng“ zum Großen Ahornboden. Insbesondere an den Herbstwochenenden reisen viele Besucher mit dem Wunsch an die Herbstfärbung der Ahornbäume zu besichtigen, was teils sehr hohe punktuelle Besucherströme auslöst. Ein Großteil dieser Besucher reist mit dem PKW an. Der Ausflugsverkehr in das Herz des Karwendels ist unstrittig kein neues Phänomen. Seit dem Bau der Mautstraße am Beginn der 1960er Jahre erfreut sich der (Tages-)Ausflug großer und bis zum Beginn der 1990er Jahre steigender Beliebtheit. In den letzten Jahren zeigte sich auch ein starkes Wachstum der Radverkehrszahlen welches durch verschiedene Trends (E-Bike, Gravel-Bike, Rennrad) zusätzlich verstärkt wurde. Auch gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzergruppen, welche im Rißtal unterwegs sind: Einwohner, Beschäftigte, Landwirte, Busreisende, Spaziergänger, Tageswanderer, Mehrtageswanderer, Rennradfahrer, Mountainbiker, Motorradfahrer... - eine Vielzahl an Personen mit sehr unterschiedlichem Verhalten, Wünschen und Ansprüchen. Dabei unterscheiden sich die Ansprüche und Bedürfnisse zum einen an das Rißtal (Wohnort, Ausflugsort, Gastronomie...) aber auch hinsichtlich Mobilität (Sicherheit, Komfort, Einfachheit usw.). Letztere können teilweise auch miteinander konkurrieren und zu Konflikten führen.

In den letzten Jahren wurde auch die Kritik an der Diskrepanz zwischen eines äußerst hochwertigen Naturraums wie dem Rißtal und des Ahornbodens und der plakativ formulierten „Blechlawine“ viel deutlicher zu Tage treten als in der Vergangenheit. Sowohl einige negative Presseartikel als auch E-Mails an das Naturpark-Management sind Signal dieses Wandels.

Um diesen gegenwärtigen und zukünftigen Erfordernissen Rechnung zu tragen, sollen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes mögliche Lösungsansätze und Maßnahmen geplant und diskutiert werden. Ziel ist es, ein Konzept zu entwickeln, dass die oberste Planungsebene abbildet und als Leitfaden für zukünftige Entscheidungen im Mobilitätsbereich dient.

Dabei wurde von Beginn der partizipative Charakter dieses Prozesses betont: alle regionalen Akteure sollen in den Prozess eingebunden werden, um so möglichst breit abgestützte Lösungen umsetzen zu können.

Dabei ist insbesondere der notwendige Ausgleich zwischen dem gesetzlichen Schutz sensibler Naturräume (Natura2000 Gebiet) und dem notwendigen Anspruch weiterhin ein Leben und Arbeiten im Tal zu ermöglichen zu berücksichtigen.

## 2. Grundlagen

Als Grundlage zur Bearbeitung der Aufgabenstellung dienten folgende Daten und Konzepte:

### Lokale Ebene

- Managementplan Landschaftsschutzgebiet „Großer Ahornboden“ im Alpenpark Karwendel 2020
- Managementplan Alpine Wildflüsse im Naturpark Karwendel 2020
- Karwendelprogramm 2028
- Verordnung zur Erklärung des Naturparks Karwendel 2022
- Verkehrsunfallstatistik Statistik Austria 2021-2023
- Mautstatistik Hinterriß-Eng 1960-2024

### Bundesland

- Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen 2009
- Radkonzept Tirol – Themenfeld A – Infrastruktur 2014
- Mautgesetz Hinterriß-Eng 2019
- Mobilitätserhebung Tirol 2022
- Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie – Leben mit Zukunft 2021
- Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030
- Tiroler Radstrategie 2030
- Tirol 2050 – Energieautonomie
- Natura 2000 Tirol

### Bund

- Mission 2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie 2018
- Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich 2021

### Andere Quellen

- Auswertung Online-Umfrage: Mobilität Rißtal 2.0 (Coretis – Georg Mahnke)
- Diplomarbeit: Verkehrsberuhigung in den Schutzgebieten im Karwendel 1995

### 3. Projektablauf

Die Bearbeitung des Projekts Mobilitätskonzept Rißtal 2.0 erstreckte sich über einen Zeitraum von zwei Jahren. Eine erste Startbesprechung fand im Oktober 2023 statt. Um ein Mobilitätskonzept für Rißtal zu entwickeln, welches möglichst nahe an den Bedürfnissen des Naturparks Karwendel, sowie den Gemeinden ist, wurde eine Arbeitsgruppe mit den Vertretern der Gemeinden sowie verschiedenen Interessengruppen eingesetzt.

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde folgender Projektablauf gewählt. Dieser wurde je nach Erfordernis flexibel angepasst.

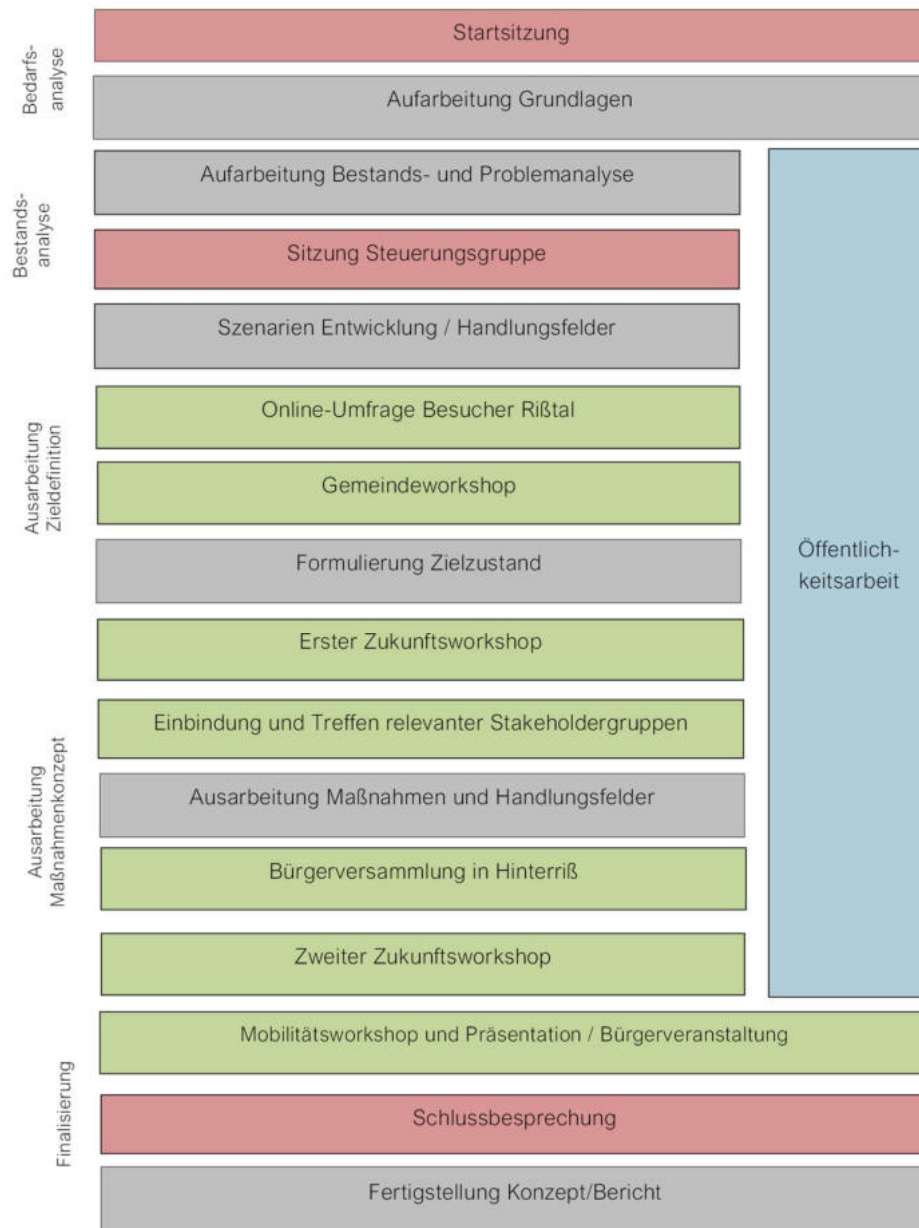


Abb. 1: Schema- Projektablauf

Während der gesamten Prozessdauer haben weitere Termine zu folgenden Themen stattgefunden:

- Einbindung der Stakeholder in die Entscheidungsfindung
- Regelmäßige Medienarbeit und Information über Projekt

Im folgenden Abschnitt sind einige Eindrücke vom Beteiligungsprozess sowie des Projektablaufs abgebildet.



Abb. 2: Projektstart und erste Begehung



81 (+) geographische „Nähe“  
hohe Besucherfrequenz  
kleines bewohntes Gemeindegebiet

Schwächen: kleines bewohntes Gemeindegebiet  
Überalterung d. Bevölkerung

Herausforderung: Gib es in 10 Jahren noch einen Hauptort oder gar noch steht die Gemeinde

Chancen: riesiges Naherholungsgebiet

- Grundentscheidung ↑↓
- Erhaltung der dörflichen Strukturen

Stärken

- Natur im Allgemeinen
- Naherholungsraum
- Zusammenhalt der Bewohner

Schwächen

- ÖPNV-Anbindung
- starker Individualverkehr
- Versorgungsmöglichkeiten
- Abwanderung der Einwohner
- fehlende Entwicklungsmöglichkeiten
- finanzielle Kooperationen?
- Fördermöglichkeiten (Euregio)

Herausforderungen:

- Naturerfahrung / Klimawandel
- Druck durch Naherholer
- Abwanderung Einwohner

Chancen:

- Einheimischermotiv
- Verbesserung ÖPNV
- enger Austausch bei politischen Themen

Abb. 3: Workshop der Gemeinden

Zukunft Rißtal in 20 Jahren

- Radweg ist ein Ziel (April 14)  
↳ einzelne Tage mit mehr Radern als Autos
- öffentliche Anbindung von Österreich aus
- Ausbau ÖPNV allgemein  
↳ Takt pro Tag erhöhen  
↳ Saison erweitern (ganzjährig wirtschaftlich)
- Attraktivierung als Dorfsiedlungsraum  
↳ Infrastruktur für Einwohner und Arbeitnehmer
- erhalten der Landwirtschaft und der Landschaftspflege
- Ausgeglichene Vermarktung. Nicht nur auf den Herbst fokussieren!
- Finanzierung durch die Weggemeinschaft muss gewährleistet bleiben (Straßen, Kläranlage, NPK Haus...)

PRÄGENTE FLORA & FAUNA

SCHÖNHEIT BEWERTEN  
SCHNITT

BEWERTEN  
STÄHLICH

STARK  
REISEREN  
RUHIG +  
LEBENDIG  
LAGERND

POSITIVES  
BEWUSSTSEIN  
ALLES  
GEGENÜBER  
DES  
H. STÜCK

INTERESSANT  
CURIOSITÄT  
LEBENDIG  
LEBEN  
(KAD, LÄNDEN,  
INVERTEBRATEN)

AUSBAU

ÖFFENTLICHE  
ANBINDUNG

\* BELIEBIGER (PERSON + TIER)  
\* BELIEBIGER  
LAND & FORSTLICHE  
JÄGER  
UNTERNEHMER  
GRUNDEIGENTUMER  
NACHFOLGER

\* SAISONALE / KUNSTEDN.  
BILDUNG FÜR ALLE  
INTERESSELEISTUNG

Abb. 4: Erster Zukunftsworkshop

## 4. Ziele

Das Mobilitätskonzept für das Rißtal und den Großen Ahornboden verfolgt das Ziel, die Mobilität und besonders den zunehmenden Ausflugsverkehr in diese ökologisch besonders wertvolle Region nachhaltig zu lenken und die negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft deutlich zu reduzieren. Dabei sollen gemeinsam mit den regionalen Akteuren Lösungen entwickelt werden, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und leistungsfähiger zu gestalten, den Fuß- und Radverkehr sicherer und besser integriert anzubieten sowie die Besucherlenkung und Information, insbesondere die Parkierungssituation zu verbessern. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der gezielten Entschärfung der PKW-Verkehrsspitzen in der Herbstsaison.

### 4.1 Übergeordnete bestehende Zielsetzungen

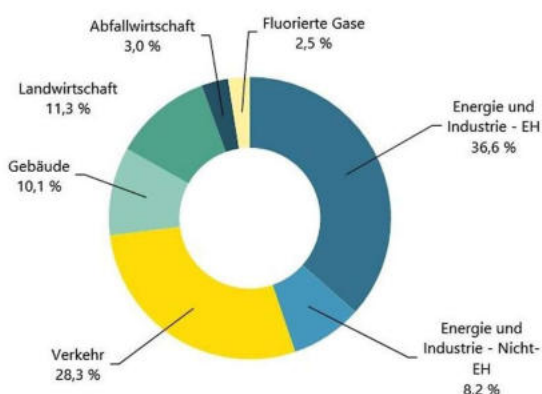
Im folgenden Kapitel werden übergeordnete Vorgaben sowie strategische Ziele der verschiedenen Lenkungebenen hinsichtlich des Themas Verkehr und Mobilität vorgestellt.

#### 4.1.1 Mission 2030 – Österreichische Klima- und Energiestrategie 2018

Als nationale Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommen wurde in Österreich die „Mission 2030“ als österreichische Klima- und Energiestrategie verabschiedet. Darin festgeschrieben ist als wichtigstes Ziel die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 36 % gegenüber dem Niveau von 2005.

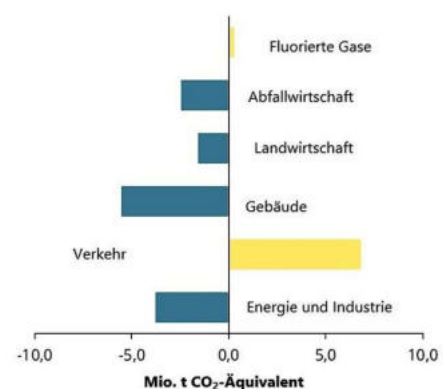
Der Bereich Verkehr ist in Österreich im Jahre 2022 für rund 28 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich und hat die größten Steigerungsraten zu verzeichnen.

#### SEKTORALE ANTEILE 2022



Quelle: Umweltbundesamt

#### ENTWICKLUNG 1990-2022



PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT

Abb. 5: Treibhausgasemissionen in Österreich 2022<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/news240116/thg2022-rueckblick>

#### 4.1.2 Natura 2000

Die Natura 2000 ist ein europaweites Netzwerk von Schutzgebieten, das darauf abzielt, die Vielfalt durch den Schutz von natürlichen Lebensräumen und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten zu erhalten. Dabei soll auch eine nachhaltige Nutzung dieser Gebiete gefördert werden. Es basiert auf zwei EU-Richtlinien:

- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie), die den Schutz von Lebensräumen und Arten regelt.
- Vogelschutzrichtlinie (VS-Richtlinie), die den Schutz von seltenen und bedrohten Vogelarten fokussiert.

Natura 2000 im Karwendelgebiet verfolgt das Ziel sensible Naturräume wie das Rißtal durch nachhaltige Mobilitätskonzepte zu schützen und gleichzeitig für Besucher zugänglich zu halten. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass das Rißtal auch künftig als Erholungsraum genutzt werden kann, ohne die ökologischen Werte des Natura 2000 Gebiets zu gefährden.

#### 4.1.3 Arbeitsgruppen grenzüberschreitender Verkehr und Mobilität

Tirol ist wie auch viele andere Regionen im Alpenraum, besonders stark von steigenden Verkehrsströmen und dessen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt betroffen. Das Land Tirol wirkt dem grenzüberschreitenden Verkehr entgegen und arbeitet mit verschiedenen Initiativen wie die EUSALP Aktionsgruppe 4 Mobilität, iMONITRAF! und die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) zusammen. Ziel ist eine bessere Koordination der Verkehrspolitik über Ländergrenzen hinweg.

Besonders das Netzwerk iMONITRAF! spielt dabei eine zentrale Rolle, denn sie verfolgen insbesondere drei Ziele:

1. Wirken als politisches Netzwerk zum gegenseitigen Austausch und zur Stärkung der gemeinsamen Stimme der Alpenregionen,
2. Datenerfassung und Darstellung von verkehrsrelevanten Indikatoren und von Auswirkungen künftiger Szenarien in der Verkehrsentwicklung, und
3. Erarbeitung einer gemeinsamen Strategie zur Harmonisierung bestehender Verkehrslenkungsmaßnahmen und zur Einführung eines Steuerungsinstrumentes.<sup>2</sup>

#### 4.1.4 Tirol 2050 – Energieautonomie

Das Land verfolgt im Rahmen der Initiative „Energieautonomie Tirol 2050“ im Bereich Verkehr und Mobilität das Ziel, den Energieverbrauch deutlich zu senken und vollständig auf erneuerbare Energieträger umzusteigen. Dazu sollen fossile Treibstoffe durch Strom aus heimischen, erneuerbaren Ressourcen ersetzt, die Elektromobilität ausgebaut und der öffentliche Verkehr sowie Rad- und Fußwege gestärkt werden. Gleichzeitig wird angestrebt, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und durch bewusstseinsbildende Maßnahmen eine sanfte Mobilität zu fördern.

---

<sup>2</sup> <https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/grenzueberschreitender-verkehr-und-mobilitaet-1/#c286719>



#### 4.1.5 Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030

Das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 fördert eine nachhaltige, klimafreundliche Mobilität durch gezielte Maßnahmen für Gemeinden, Schulen und Vereine. Ziel des Programms ist es Alltags- und Freizeitwege möglichst emissionsarm zu gestalten und den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr-, Rad- und Fußverkehr zu stärken. Darüber hinaus wird die Integration von E-Mobilität vorangetrieben, um das Verkehrssystem in Tirol energieeffizient, klimafreundlich und zukunftsfähig auszurichten.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm stellt zudem die Förderschiene des Landes dar, mit welchem die Gemeinden unterstützt werden die gesetzten Ziele zu erreichen.

#### 4.1.6 Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie „Leben mit Zukunft“ 2021

Die Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie „Leben mit Zukunft“ wurde im Jahr 2021 veröffentlicht. Darin wird festgehalten, dass „im Gegensatz zu anderen Sektoren der Ausstoß von Treibhausgas-Emissionen, die durch den Verkehr verursacht werden, in den vergangenen Jahren in Tirol nicht gesunken, sondern sogar leicht angestiegen ist. Es besteht hier also ein besonders großer Handlungsdruck. Der Mobilitätswende kommt daher bei der Umsetzung der Klimaziele eine zentrale Rolle zu.“

#### 4.1.7 Klimaschutzprogramm Deutschland 2030

Deutschland strebt bis 2030 eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor um mindestens 40%. Dafür wird der Ausbau der Elektromobilität, die Förderung des Radverkehr sowie ein klimafreundlicher öffentlicher Nahverkehr gezielt vorangetrieben. Dabei stehen auch die Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung auf nachhaltige Alternativen und die Effizienzsteigerung im Fokus.

#### 4.1.8 Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern

Im Abschnitt „Mobilität und Verkehr“ in den Verordnungen des Landesentwicklungsprogramm Bayern wird eine zukünftige, vernetzte und nachhaltige Mobilitätsstrategie verfolgt. Ziel ist es, die bestehende Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch gezielte Aus-, Um- und Neubauten zu ergänzen. Dabei sollen alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Rad und öffentlicher Verkehr, besser verknüpft und durch neue Technologien effizienter genutzt werden. Der Radverkehr wird durch sichere, getrennte Wege und ein ausgebautes Bayernnetz für Radler gestärkt. Die Anbindung Bayerns an internationale, nationale und regionale Verkehrsnetze wird bedarfsgerecht verbessert, insbesondere in Ballungsräumen, Tourismusregionen und dem ländlichen Raum.

#### 4.1.9 Grenzüberschreitende Mobilitätsmanagement Bayern/Tirol

Die Euregio SBM ist eine grenzüberschreitende Kooperation zwischen den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen und Miesbach sowie dem Regionalmanagement Bezirk Schwaz in Tirol. Im Fokus stehen nachhaltiger Tourismus, umweltschonende Mobilität und neue Arbeitsformen, wobei die Querschnittsthemen Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz in allen Projekten berücksichtigt werden.

## 4.2 Gebietsinterne bestehende Zielsetzungen

### 4.2.1 Karwendelprogramm 2028

Der Naturpark Karwendel verfolgt das Ziel, den Erhalt und die nachhaltige Entwicklung der einzigartigen Natur- und Kulturlandschaften im Karwendelgebirge sicherzustellen. Dabei wird Naturschutz in enger Verbindung mit Bildung, Forschung, regionaler Entwicklung und naturverträglichem Tourismus gedacht.

Im Bereich Tourismus und Verkehr setzt der Naturpark auf die Förderung eines qualitätsvollen, nachhaltigen Tourismus, der im Einklang mit den Schutzziele steht. Hierzu gehören der Ausbau öffentlicher Anreisemöglichkeiten, die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Besucherlenkung sowie die Stärkung von Besucherzentren als Informations- und Begegnungsorte. Durch diese Maßnahmen wird eine gezielte Besucherlenkung ermöglicht, um sensible Lebensräume zu schützen und gleichzeitig hochwertige Naturerlebnisse zu schaffen. Die Kooperation mit Tourismusverbänden und regionalen Betrieben unterstützt dieses Ziel und positioniert die Region als Modell für nachhaltigen Alpentourismus.

## 5. Beteiligungsprozess

Zu Beginn des Projektes war eine Beteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes mittels verschiedener Formate geplant. Im Laufe der Bearbeitung zeigte sich aber, dass die akuten Fragestellungen nicht nur die Mobilität betreffen, sondern auch das Tal als Lebens- und Wirtschaftsraum als Ganzes betroffen sind. Die rückgängigen Einwohnerzahlen, die schwierige Situation der Versorgung, geringe Entwicklungspotentiale hinsichtlich Tourismus und Arbeitsplätzen, die unterschiedlichen Zuständigkeiten (drei Gemeinden, Naturpark, ÖBF...) sowie die unterschiedlichen Zielsetzungen und Problembilder der ansässigen Akteure, stellen eine komplexe Ausgangslage dar, welche weit über das Themenfeld Verkehr und Mobilität hinausgeht. Daher wurde seitens der Auftraggeber entschieden, mehrere Beteiligungs- und Diskussionsformate zusätzlich abzuhalten, um auch zu diesen Fragestellungen erste Lösungsansätze zu diskutieren. Diese wurden zeitlich eingeschoben und durch Coretis – Georg Mahnke organisiert. Die Dokumentation der Ergebnisse dieses Prozesses erfolgt eigenständig und ist nicht Teil dieses Berichts. Die relevanten Ergebnisse zum Thema Mobilität wurden in das Mobilitätskonzept eingebunden und bestmöglich verknüpft.

Die nachfolgenden Anmerkungen zum Beteiligungsprozess behandeln daher den Beteiligungsprozess zum Thema Mobilität.

### 5.1 Grundsätze des Verfahrens

Ein wesentliches Element der vorliegenden Konzeption ist ein umfangreicher Partizipationsprozess. Die Einbindung von relevanten Stakeholder-, Interessens- bzw. Bevölkerungsgruppen legt den Grundstein für die spätere Umsetzung konzeptioneller Ideen. Damit wird am Ende nicht nur über Ergebnisse informiert, sondern eine aktive Mitgestaltung während des Prozesses gewährleistet. Betroffene werden zu Beteiligten, was das Verständnis und die Akzeptanz für später zu treffende Maßnahmen erhöht und eine Einstellungs- und Verhaltensänderung relevanter Gruppen in Bezug auf Mobilität wahrscheinlicher macht.

Die von der Projektgruppe vorgegebene Aufgabenstellung erforderte eine präzise Auswahl des geeigneten Verfahrens für den Partizipationsprozess. Ganz allgemein wurden die Kriterien „Fokussierung“, „Effizienz“ und „Nachhaltigkeit“ als Grundsätze für das partizipative Verfahren definiert:

#### 5.1.1 Fokussierung

Für die Konzeption ist es wichtig, aktuelle Problemstellen und Lösungsansätze verschiedener Nutzergruppen im Hinblick auf vordefinierte Ziele zu erfassen. Dabei ist die Haupt-Stoßrichtung, möglichst viele Möglichkeiten, Hindernisse und Lücken in Bezug auf die Mobilität im Rißtal vollständig und unverfälscht in den Blick zu bekommen. Diese Grundausrichtung erfordert die Anwendung eines halb offenen Prozesses, wobei die Fachexperten einen allgemeinen Rahmen mit einem spezifischen Methoden-Setting vorgeben.

#### 5.1.2 Effizienz

Wesentlich für einen effizienten Beteiligungsprozess ist eine sinnvolle und nachvollziehbare Wahl an Instrumenten und Stichproben. Diese darf weder zu umfangreich noch zu engmaschig ausfallen, um zwar einerseits alle wesentlichen Aspekte einer Thematik in den Blick zu bekommen, aber andererseits die dafür budgetierten Ressourcen nicht zu überziehen. Bei der vorliegenden Konzeption wurde auf verschiedene Instrumente der Beteiligung gesetzt:

**Zwei Ebenen der Beteiligung (teilweise durch Coretis):**

- Experten und Interessensvertreter: Zukunftsworkshops (2 Termine), Treffen mit relevanten Stakeholdern (Natur- und Kulturräum, Tourismusverbände und Unternehmer) (2 Termine), Abstimmung mit Gemeinden (1 Termin)
  - a. Bevölkerung / Besucher / Gäste: Bürger-Workshops (2 Termine), Online-Umfrage
- **Zwei Phasen der Beteiligung:**
  - a. Bedarfserhebung und Bestandsanalyse inklusive Sammlung von Problemstellen (2023-2024)
  - b. Feedback und Information zur Konzeption inklusive Ergänzung von Lösungsansätzen (2024-2025)

### 5.1.3 Nachhaltigkeit

Partizipation macht Betroffene zu Beteiligten. Damit ist die Erfahrung verbunden, dass Menschen, welche sich an Entscheidungen beteiligen bzw. an Lösungen mitarbeiten, eher bereit sind, deren Umsetzung mitzutragen und zu fördern bzw. weniger geneigt sind, diese zu behindern oder zu bekämpfen. Insofern sorgt Partizipation eher für nachhaltige Lösungen als hierarchisch verordnete Maßnahmen, die meist nur unter aufwendiger Kontrolle oder Sanktion bzw. in der Tendenz nur kurzfristig wirksam sind. Zudem ermöglicht Partizipation den Einzelnen, sich mit Problemstellungen intensiver zu beschäftigen und damit deren Komplexität sowie die Schwierigkeit der Auflösung von naturgegebenen Interessenkonflikten besser verstehen bzw. nachhaltig akzeptieren zu können.

## 5.2 Ergebnisse Beteiligungsprozess

An dieser Stelle werden nur die wesentlichsten Eckdaten der im Beteiligungsprozess behandelten und diskutierten Inhalte dargestellt. Eine vollständige Dokumentation der Ergebnisse wurde bereits während des Prozesses erstellt und in mehreren Präsentationen in unterschiedlicher Form vorgestellt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass versucht wurde jeder einzelne in der Partizipation vorgebrachte Aspekt – inklusive ganz konkreter Problemstellen – zu berücksichtigen. Teilweise wurden diese einem Handlungsfeld bzw. einer konkreten Handlungsempfehlung zugewiesen, teilweise im Rahmen des Prozesses diskutiert und zur langfristigen Bearbeitung eingereiht. Manche Aspekte konnten auch bereits im Rahmen der fachplanerischen Begleitung und Beratung als nicht oder nur sehr langfristig verfolgenswert kategorisiert werden. Details werden im Kapitel 7 Maßnahmenkonzept vorgestellt.

### 5.2.1 Phase 1: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse

In dieser ersten Phase wurden im Zeitraum August 2024 bis Februar 2025 insgesamt vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt.

#### 5.2.1.1 Abstimmung mit Nachbargemeinden

Im Anschluss an den Kick-Off und das erste Treffen der Steuerungsgruppe fand ein gemeinsames Abstimmungsgespräch mit den betroffenen Gemeinden Lenggries, Vomp und Eben am Achensee statt. Dabei wurde das geplante Vorgehen für das Mobilitätskonzept Rißtal 2.0 vorgestellt und gemeinsam an einer SWOT-Analyse gearbeitet. Gleichzeitig wurde an Lösungsansätzen und Visionen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Rißtal erarbeitet.

#### 5.2.1.2 Erster Zukunftsworkshop

Im Rahmen des ersten Zukunftsworkshops wurde gemeinsam mit den relevanten Akteuren Visionen und Strategien für die Entwicklung des Rißtals erarbeitet. Ziel war es, ein erstes gemeinsames Zukunftsbild zu formulieren, konkrete Anforderungen und Maßnahmen für zentrale Handlungsfelder abzuleiten und den Grundstein für eine strategische Zusammenarbeit zu legen.

Zur Entwicklung des ersten Zukunftsbildes wurden folgende Leitfragen herangezogen:

- Wie sieht das Tal in 20 Jahren aus, wenn es sich ideal entwickelt hat?
- Welche Herausforderungen und Risiken bestehen bei der Umsetzung des Zukunftsbildes?
- Was sind die Schlüsselfaktoren, die das Zukunftsbild prägen?

#### 5.2.1.3 Stakeholder Beteiligung

Im Rahmen der Bedarfs- und Bestandsanalyse wurden von themenspezifischen Gruppen, darunter Natur- und Kulturräum, Tourismusverbänden und Unternehmen, Ideen und Impulse gesammelt. Gemeinsam wurden strategische Ziele, Maßnahmen und Visionen für die jeweiligen Bereiche diskutiert. Dabei lag der Fokus auf gegenseitiges Verständnis und dem Herausarbeiten von gemeinsamen Interessen und Zielen, sowie Kooperationspotenziale.

#### 5.2.1.4 Online-Umfrage

Durch das Büro Coretis – Georg Mahnke wurde eine Online-Umfrage unter den Besuchern und Gästen durchgeführt, um die Sichtweisen und Vorstellungen dieser Nutzergruppen zu eruieren. Dabei konnten 230 Rückmeldungen eingeholt werden.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen einen ersten Einblick in ausgewählte Ergebnisse. Detailliertere Ergebnisse wurden in einer eigenständigen Publikation dokumentiert.

Als Antworten auf die Frage was den Gästen / Besuchern am Besten im Rißtal gefällt, sind die Ergebnisse wenig überraschend.

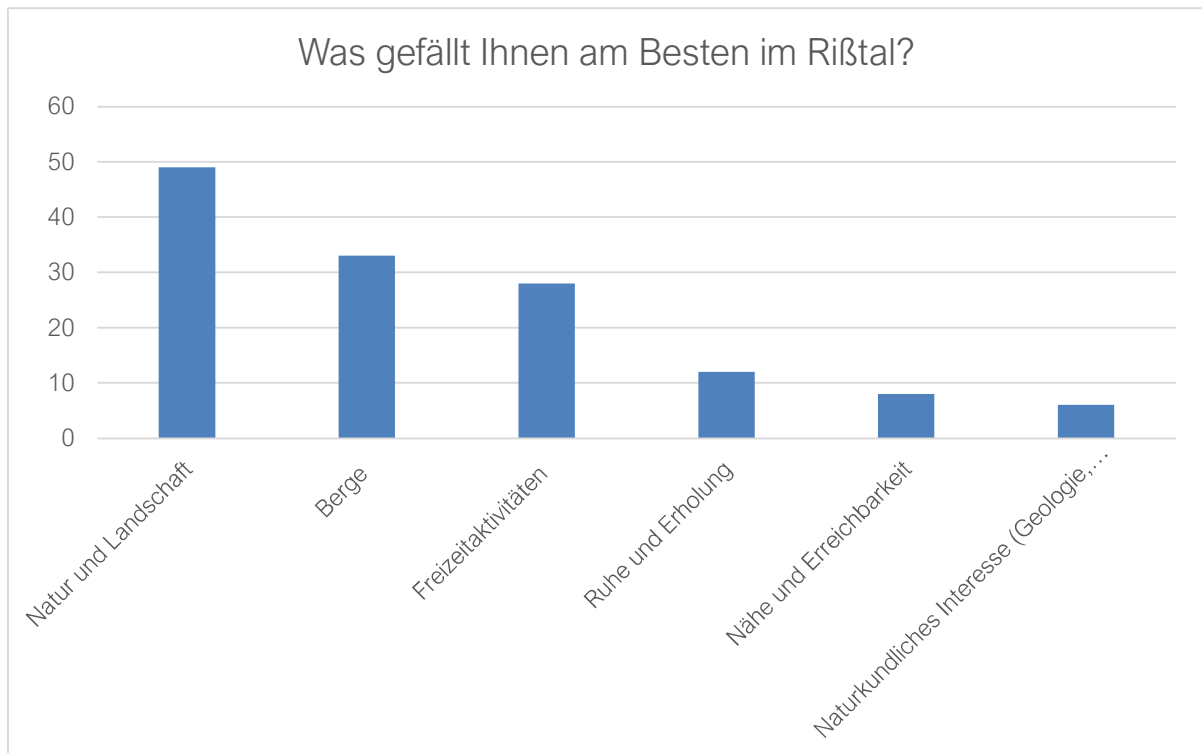


Abb. 6: Online Umfrage: Was gefällt Ihnen am Besten im Rißtal?

Bei der Frage „**Was könnte bei der Anreise ins Rißtal aus ihrer Sicht verbessert werden?**“, wurden diese in folgende Themenschwerpunkte zusammengefasst:

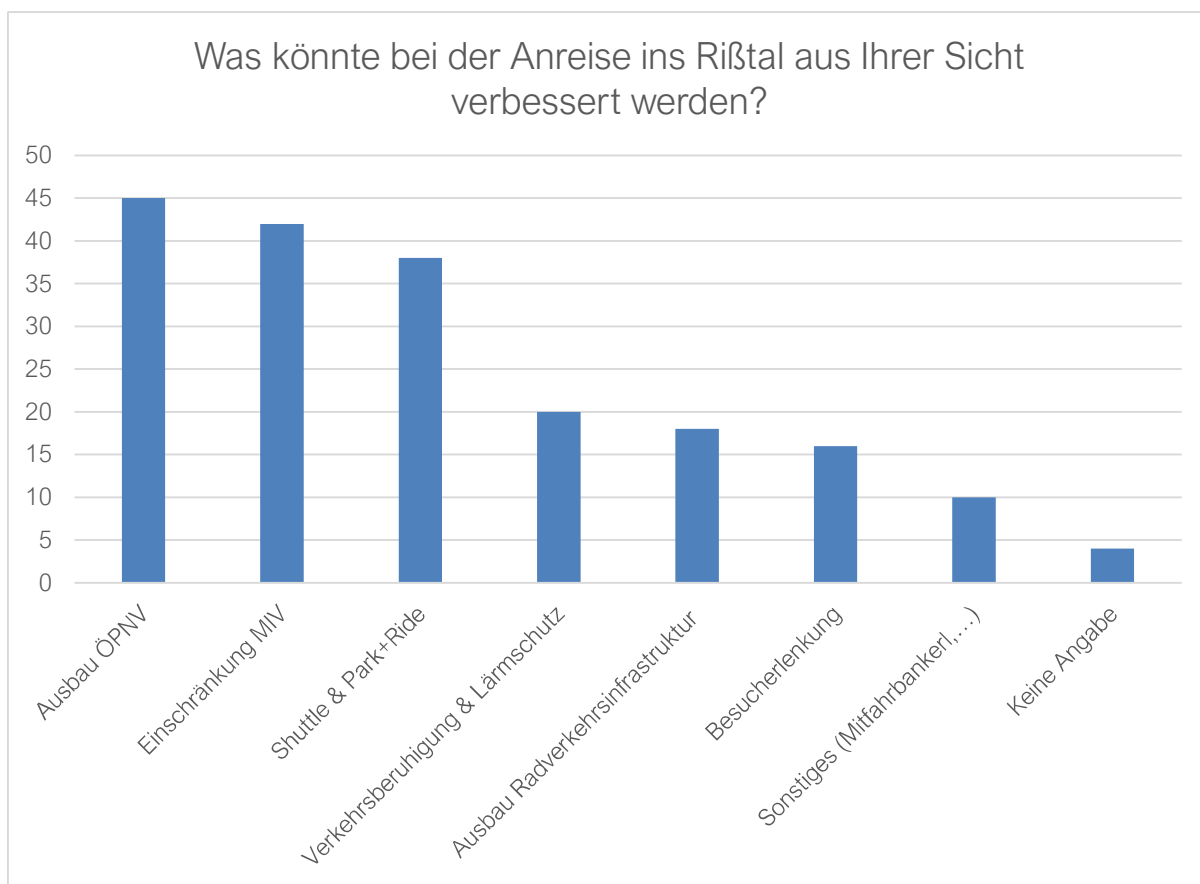


Abb. 7: Was könnte bei der Anreise ins Rißtal aus ihrer Sicht verbessert werden?

Zur Frage „Was gefällt Ihnen nicht?“ ergeben sich folgende Themenbereiche:



Abb. 8: Online-Umfrage: Was gefällt ihnen nicht?



Zuletzt wurde auf die Frage „Was wünschen Sie sich für die zukünftige Entwicklung des Rißtals“ folgenderweise beantwortet:

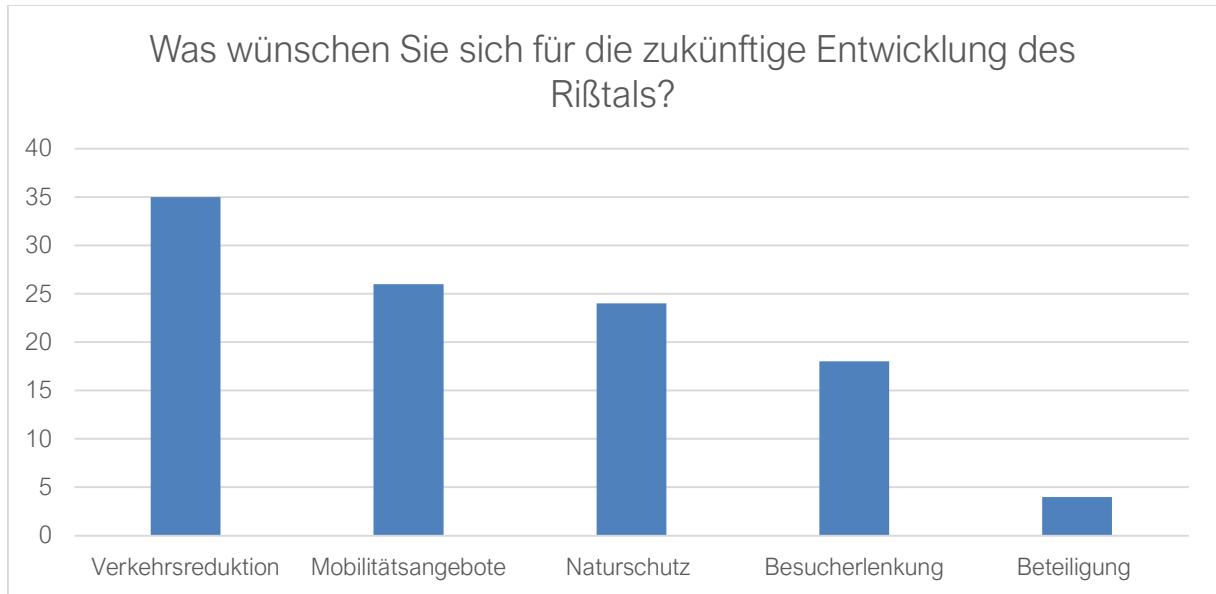


Abb. 9: Online-Umfrage: Was wünschen Sie sich für die zukünftige Entwicklung des Rißtals?

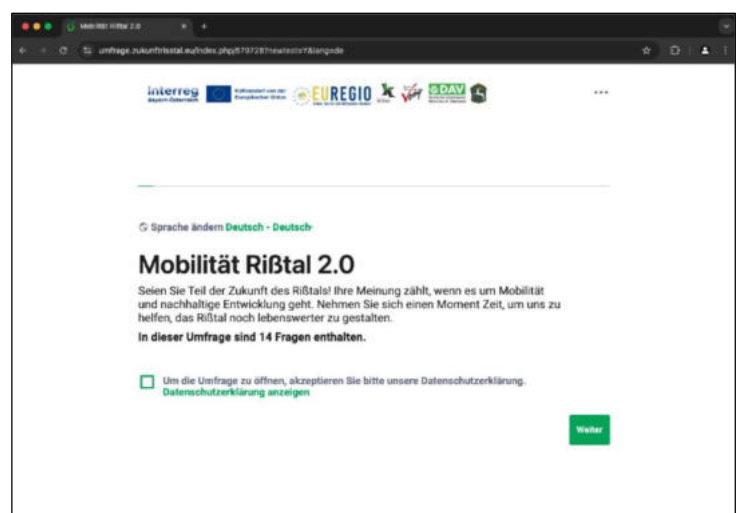


Abb. 10: Online-Umfrage Besucher im Rißtal

## 5.2.2 Phase 2: Feedback und Information zur Konzeption

In der zweiten Phase wurden von Februar bis Juli 2025 insgesamt drei Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt.

### 5.2.2.1 Bürgerversammlung in Hinterriß

Im Rahmen der Ergebnisanalyse wurden alle bisherigen Erkenntnisse gebündelt vorgestellt. Dabei zeigten sich zentrale, wiederkehrende Themen wie Mobilität und Verkehr, Besucherlenkung, Naturschutz und Nachhaltigkeit sowie Infrastruktur und Lebensqualität. Die unterschiedlichen Interessen und Prioritäten der beteiligten Bürger wurden systematisch erfasst, um darauf aufbauend gemeinsam konkrete Maßnahmen und Lösungsansätze für die zukünftige Entwicklung des Rißtals zu definieren.

### 5.2.2.2 Zweiter Zukunftsworkshop

Im zweiten und letzten Zukunftsworkshop wurden gemeinsam mit verschiedenen Interessensvertreter und Stakeholdern konkrete Maßnahmen und Lösungsansätze für die Weiterentwicklung des Rißtals erarbeitet sowie bestehende Ideen weiterentwickelt. Hierbei sind jeweils drei bis vier gezielte Fragen zu den verschiedenen Themenbereichen: Mobilität und Verkehr, Tourismus und Besucherlenkung, Naturschutz und Nachhaltigkeit, Infrastruktur und Lebensqualität sowie Zusammenarbeit und Kommunikation, gestellt worden.

### 5.2.2.3 Mobilitätsworkshop und Präsentation

Im Mobilitätsworkshop wurde eine umfassende Analyse der Verkehrssituation im Rißtal präsentiert, einschließlich einer Bestandsaufnahme und Problemanalyse aller Verkehrsmittel sowie die Rolle der Mautstraße anhand aktueller Statistiken zur Verkehrsbelastung. Zentrale Herausforderungen wie Verkehrssicherheit und die Vereinbarkeit von Mobilität mit Natur- und Landschaftsschutz wurden intensiv diskutiert. Ergänzend wurden erfolgreiche Mobilitätsmaßnahmen aus vergleichbaren Regionen wie dem Zugertal in Lech, Alpe Laguz im Großen Walsertal und dem Nenzinger Himmel vorgestellt.

Auf Basis dieser Grundlagen erfolgte die Vorstellung eines Maßnahmenkonzepts mit konkreten Ansätzen zur Verbesserung der Verkehrssituation in drei zeitlichen Etappen (– kurz-, mittel- und langfristig). Ziel ist es, eine langfristige nachhaltige Mobilitätslösung für das Rißtal zu entwickeln und umzusetzen. Anschließend wurden auch jene Maßnahmen aufgezeigt, die nach eingehender Prüfung ausgeschieden wurden. Dabei handelte es sich um Lösungsansätze, die entweder nicht mit den übergeordneten Zielsetzungen vereinbar waren oder keine ausreichende Wirkung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Rißtal erwarten ließen.

### 5.2.3 SWOT-Analyse

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses im Projekt „Mobilität Rißtal 2.0“ wurden durch verschiedene Workshops und Gesprächsrunden zahlreiche Themen, Anliegen und Herausforderungen gesammelt und diskutiert. Ziel war es, die unterschiedlichen Perspektiven und Erwartungen der beteiligten Akteure sichtbar zu machen und in die Erarbeitung eines tragfähigen Mobilitätskonzept für das Rißtal einzubringen.

Es wurde dabei zusammen mit der Steuerungsgruppe zu Beginn des Prozesses eine gemeinsame SWOT-Analyse (Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken) erstellt. Die untenstehende Grafik zeigt das unkorrigierte Ergebnis der Gruppe – daher können sich auch Punkte widersprechen bzw. werden fachplanerisch differenzierter gesehen.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Natur</li> <li>• Ruhe (großer Teil des Jahres)</li> <li>• Funktionierende Landwirtschaft</li> <li>• Funktionierende Weggemeinschaft</li> <li>• Wanderweg</li> <li>• Bekanntheit</li> <li>• Angebot für Alt und Jung</li> <li>• Zugang über eine Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parken</li> <li>• Radverkehr</li> <li>• Überlastung an Spitzentagen</li> <li>• Zugang über eine Straße</li> <li>• ÖV-Anreise funktioniert nicht</li> <li>• KFZ-Zahlen gehen zurück</li> <li>• Sicherheit auf Forststraßen</li> <li>• Nutzergruppen, welche keine Einkünfte bringen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualität statt Quantität</li> <li>• ÖPNV Ausbau</li> <li>• An Spitzentagen leidet Naturerlebnis</li> <li>• Mehrwert soll spürbar sein</li> <li>• Information</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harte Maßnahmen vertreiben Gäste</li> <li>• Ballermann Image → Medien</li> <li>• Sehr wetterabhängig</li> <li>• Stau wird auch in Kauf genommen</li> <li>• Weniger Verkehr, weniger Gäste, weniger Umsatz</li> <li>• Kaum wirtschaftliche Entwicklung möglich</li> <li>• Haftung / Kosten Straße</li> </ul>
Chancen	Risiken

Tab. 1: SWOT-Analyse basierend auf den Beteiligungsprozess

Bei der oben angeführten SWOT-Analyse bzw. bei der Diskussion der einzelnen Punkte mit der Gruppe zeigte sich, dass die Sichtweise auf die Mobilität bzw. auch generell auf das Rißtal sehr unterschiedlich ist. Beispielsweise sehen einige, dass der Zugang zum Rißtal nur über eine einzige Straße möglich ist als Stärke (kein Durchgangsverkehr...) und gleichzeitig aber auch als Schwäche, da dadurch keinerlei Redundanz möglich ist. Auch andere Themen wie beispielsweise der Rückgang der KFZ-Zahlen wurde von den einzelnen Akteuren sehr unterschiedlich bewertet: Vertreter der Gastronomie und der Landwirtschaft sehen die einzige Einnahmequelle (Besucher und Gäste) gefährdet, anderen sehen den Bedarf nach einer Veränderung der Mobilität und Einhaltung der naturschutzrechtlichen Gesetze, welche derzeit durch die Verparkungen eingeschränkt ist.

### 5.2.4 Zusammenfassung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Ein zentrales und in allen Sitzungen wiederkehrendes Thema war die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität im Rißtal. Dabei wurde einerseits die Bedeutung einer deutlich verbesserten und zugleich nachhaltigeren Mobilität hervorgehoben, andererseits aber auch auf bestehende Defizite hingewiesen. Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Einrichtung sicherer und attraktiver Radwege, sowie die Einführung von alternativen Mobilitätslösungen wurden seitens der Beteiligten als mögliche Lösungsansätze diskutiert. Hierbei wurde besonders betont, dass solche Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen (Tagesgäste, Wanderer, Radfahrende, Einheimische) attraktiv und funktional gestaltet sein müssen.

Besucherlenkung stellt einen weiteren wichtigen Themenbereich dar. Gerade in den stark frequentierten Zeiten – insbesondere im Herbst zur Ahornfärbung – kommt es regelmäßig zu Überlastungen der Straßeninfrastruktur und der Parkflächen. Um negativen Folgen von Overtourism entgegenzuwirken und gleichzeitig die Qualität des Besuchererlebnisses zu sichern, wurden Maßnahmen zur gezielten Lenkung und Steuerung der Besucherströme diskutiert. Dazu zählen unter anderem Begrenzungen von Besucherzahlen, Echtzeit-Informationssysteme und die Stärkung des Umweltverbundes als bevorzugte Anreisemöglichkeit.

Im Zuge des erweiterten Beteiligungsprozesses zur allgemeinen Entwicklung des Rißtals (Coretis – Georg Mahnke) wurden auch weitere allgemeine Ziele und Wünsche diskutiert. Da diese Inhalte auch von Relevanz für die Mobilität sind, werden diese hier kurz zusammengefasst:

Der Schutz der Natur- und Kulturlandschaft des Rißtals bildet eine tragende Säule der gemeinsamen Zielsetzung im Beteiligungsprozess. Insbesondere der Ahornboden wurde als besonders schützenswerter Raum genannt, dessen Erhalt durch eine Wiederbelebung und Flexibilisierung des bestehenden Managementplans aktiv gefördert werden soll. Auch die Unterstützung der landwirtschaftlichen Betriebe im Tal, die maßgeblich zum Erhalt der Kulturlandschaft beitragen, wurde als essenziell angesehen.

Ein weiterer Themenbereich betrifft Infrastruktur und Lebensqualität. Hier wurde unter anderem der Mangel an leistbarem Wohnraum angesprochen, der sowohl für die Ansiedlung neuer Familien als auch für die Sicherung der vorhandenen Wohnbevölkerung eine Herausforderung darstellt. Ebenso wurden Defizite bei der digitalen Infrastruktur (z. B. fehlende zuverlässige Breitbandverbindungen für Homeoffice) und bei der sozialen und medizinischen Versorgung identifiziert. Verbesserungen in diesen Bereichen gelten als wichtige Voraussetzungen für die Lebensqualität der Einheimischen und die nachhaltige Entwicklung des Tals.

Im Beteiligungsprozess zeigte sich zudem, dass eine Vielzahl an Interessengruppen mit teilweise unterschiedlichen und teils widersprüchlichen Interessen im Rißtal aktiv ist. Dazu gehören unter anderem Tourismusverbände, Naturschutzorganisationen, lokale Unternehmen, Landwirtschaft und Kommunen. Während einige Akteure die Notwendigkeit des motorisierten Individualverkehrs betonen und Änderungen in diesem Bereich kritisch gegenüberstehen, setzen andere stärker auf klimafreundliche Mobilität und eine Reduzierung des Autoverkehrs. Diese Vielfalt an Perspektiven verdeutlicht den Bedarf an einer verbesserten Kooperation und Kommunikation zwischen den beteiligten Gruppen und an der Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Zukunft des Rißtals.

Als Chancen wurden insbesondere die Förderung des sanften und nachhaltigen Tourismus, der Ausbau des Ganzjahrestourismus sowie die Möglichkeit gesehen, das Rißtal als Modellregion für innovative Mobilitätslösungen und nachhaltige Regionalentwicklung zu positionieren. Positive Vermarktung und eine stärkere Einbindung der Besucher in Themen wie Naturschutz und Nachhaltigkeit wurden ebenfalls als Potenziale identifiziert.

Gleichzeitig wurden auch Risiken benannt: Dazu zählen unter anderem die Abhängigkeit des Tourismus vom Wetter, die möglichen Akzeptanzprobleme bei neuen Verkehrs- und Besucherlenkungsmaßnahmen, die unsichere Finanzierung der Straße bei Reduktion des Individualverkehrs sowie die Herausforderung, bei starkem Besucherandrang in Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur nicht zu überschreiten.

Insgesamt zeigt der Beteiligungsprozess, dass die Herausforderungen im Rißtal komplex und vielschichtig sind und dass eine ganzheitliche, integrative und kooperative Herangehensweise erforderlich ist. Nur durch ein gemeinsam getragenes Mobilitäts- und Tourismuskonzept, das Natur- und Kulturlandschaft schützt, Mobilität nachhaltig gestaltet, regionale Wertschöpfung stärkt und die Lebensqualität der Bevölkerung sichert, können die unterschiedlichen Interessen im Rißtal miteinander in Einklang gebracht werden.

## 6. Bestands- und Problemanalyse

### 6.1 Analyse Raum und Straße

Das Rißtal ist nur über den südbayerischen Raum erreichbar. Die Zufahrt erfolgt von Vorderriß aus über eine rund 24 Kilometer lange Straße, die bis zur Engalm führt und das gesamte Tal erschließt. Im Bereich des Ortsteils Hinterriß, der zur Gemeinde Vomp sowie zur Gemeinde Eben am Achensee gehört und rund 30 Ortsansässige zählt, verläuft die Straße durch unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche.

Von Vorderriß bis zur Staatsgrenze handelt es sich um die Kreisstraße TÖL 24, die im Verantwortungsbereich des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen liegt. Ab der Grenze bis nach Hinterriß wird die Straße als Landesstraße vom Land Tirol betrieben. Im anschließenden Abschnitt kurz nach Hinterriß bis zur Engalm verläuft eine mautpflichtige Privatstraße, die sich im Eigentum der Wegegemeinschaft befindet und von dieser unterhalten wird.

Diese komplexe Eigentums- und Betreiberstruktur sowie die grenzüberschreitende Erschließung sind wichtige Rahmenbedingungen für alle Überlegungen und Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts.

Das Rißtal ist Gemeindegebiet dreier Gemeinden: Vomp, Eben und Lenggries (DE). Das Siedlungsgebiet konzentriert sich auf die Ortsteile Vorderriß (D) und Hinterriß (A). Abgesehen von touristischen und gastronomischen Einrichtungen gibt es hinsichtlich Versorgung keine Einrichtungen, welche den täglichen Bedarf abdecken (Arzt, Nahversorgung, Kindergarten, Schule...). Die ansässige Bevölkerung muss daher für einen Großteil der Wege in benachbarte Gemeinden ausweichen.

Im Rißtal verteilt sich der Zielverkehr auf eine begrenzte Anzahl von Zielorten. Im Ortsteil Hinterriß befinden sich neben den Wohngebäuden ein Hotel und das Naturparkhaus des Naturparks Karwendel. Der Große Ahornboden stellt einen weiteren bedeutenden Anziehungspunkt im Tal dar.

Am Talende liegt die Engalm mit einem Gasthaus, einer bewirtschafteten Alm, einer Käserei und Verkaufsmöglichkeiten. Entlang der Mautstraße befinden sich zudem gastronomische Betriebe und Almen.

Darüber hinaus wird die Straße zur Erreichung verschiedener Ausgangspunkte für Wanderungen und Berghütten genutzt, wofür entlang der Strecke Parkplätze zur Verfügung stehen. Ein Teil des Verkehrs besteht zudem aus reinen Durch- bzw. Bewegungsfahrten entlang der Straße.



Abb. 11: Übersicht Rißtal als Karte und Luftbild



### 6.1.1 Geschwindigkeitsregime und Straßenbreite

Entlang der Zufahrtsstraße ins Rißtal gelten unterschiedliche Regelungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Auf der deutschen Seite (Kreisstraße TÖL 24) ist streckenweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h ausgeschildert. Ab der Grenze auf österreichischem Staatsgebiet sowie auf der Mautstraße bis zur Engalm gilt eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.

Die Fahrbahnbreiten variieren entlang der Strecke. In der Regel beträgt die Breite zwischen 5,50 und 6,50 Metern zuzüglich des Banketts. Im Bereich des Großen Ahornbodens misst die Fahrbahn rund 5,50 Meter, ergänzt durch Ausweichstellen mit einer Breite von bis zu 7,00 Metern. Die notwendigen Begegnungsfälle können daher in Abhängigkeit der Verkehrsstärken im Regelfall abgewickelt werden.



Abb. 12: Tempo 50



## 6.2 Analyse Mautstraße und Motorisierter Individualverkehr

Die Mautstraße Hinterriss-Eng ist 15 km lang und von 1. Mai bis Ende Oktober geöffnet. Sie wird von der Wegegemeinschaft Hinterriss-Eng betrieben und unterliegt einem eigenen Mautgesetz des Landes Tirol (LGBI.Nr. 39/2019), dass die Tarifregelungen festlegen. Die Tarife betragen pro Tag: 7€ für PKW, 5€ für Motorräder, 12€ für Wohnmobile und 1€ pro Fahrgast bei Omnibussen. Urlaubsgäste zahlen einmalig 10€ für die gesamte Aufenthaltsdauer. Fahrräder, Mountainbikes und E-Bikes dürfen die Straße kostenlos nutzen.

### Herausforderungen

Die Mautstraße im Rißtal steht vor mehreren Herausforderungen: steigende Erhaltungs- und Tiefbaukosten, schwierige Erhaltungsmaßnahmen aufgrund der Situation im alpinen Raum (Brücken, Wildbäche...), ein Ungleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben, personelle Engpässe sowie eine angedachte Umstellung des Mautsystems. Zudem verändern sich die Nutzungszahlen, mit einem Rückgang des motorisierten Verkehrs und einer Zunahme des Radverkehrs. Ziel ist es, die langfristige Finanzierung dieser wichtigen Verkehrsverbindung sicherzustellen, um die „Lebensader“ des Tals dauerhaft zu erhalten.



Abb. 13: Mautstelle

### Statistik und Verkehrsstärke

Durch die Lage des Rißtals in der Region (nur eine Straßenverbindung, große Distanz zu nächstem regionalem Zentrum) sowie dem Mangel an Alternativen, erfolgt ein Großteil der Mobilität der Bevölkerung und Gäste mit dem KFZ.

Es liegen keine gesonderten Verkehrserhebungen für das ganze Rißtal vor, allerdings kann die Verkehrsstärke über die Ticketstatistik der Mautstraße abgeschätzt werden. Dabei muss beachtet werden, dass diese im hinteren Teil des Rißtales liegt, nur begrenzte Öffnungszeiten hat und daher nicht alle Fahrten darin enthalten sind.

Während der 22-wöchigen Öffnungszeit verzeichnet die Straße jährlich rund 40.000 bis 50.000 Fahrzeuge. Die Verkehrsbelastung ist dabei durch den starken touristischen Verkehr stark ungleich verteilt. Je nach Jahreszeit, Wochentag und Wetter kann die Tagesverkehrsstärke sehr stark schwanken. Als Spitzentage sind laut Arbeitsgruppe die Herbstwochenenden mit schönem Wetter zu nennen.

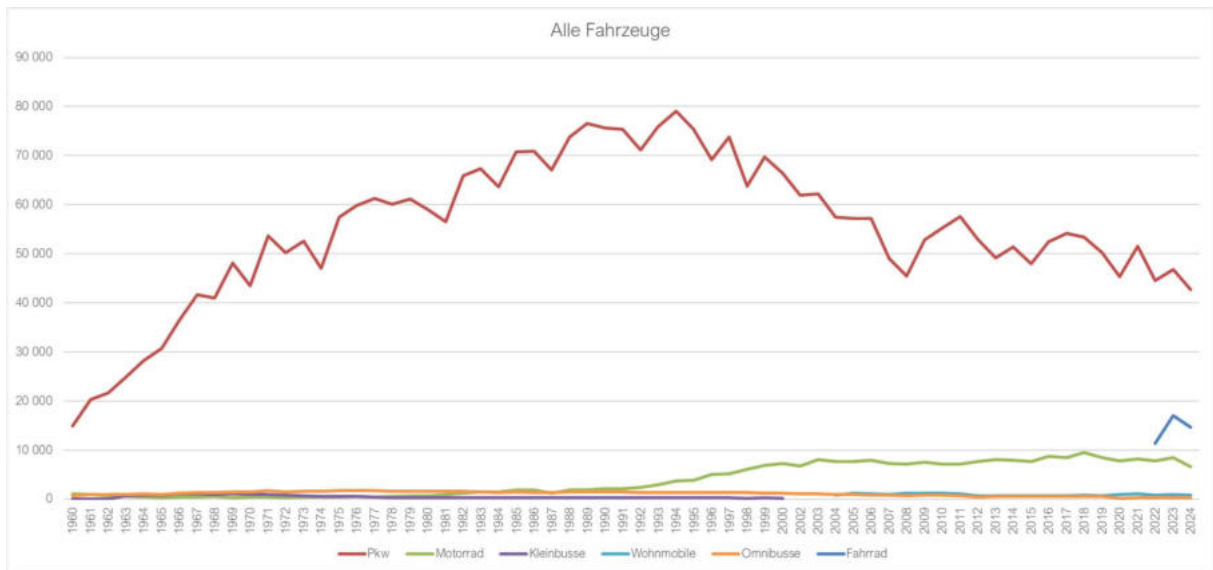


Abb. 14: Auswertung aller Fahrzeuge der Mautstatistik 1960-2024

Da sehr weit zurückreichende Zeitreihen vorhanden sind (bis 1960) kann auch erkannt werden, dass der KFZ-Verkehr bis in die 1990er (Spitze: 79.000 Fahrzeuge / Jahr) stetig zugenommen hat, um seitdem langsam zurückzugehen.

Neben dem zunehmenden Autoverkehr hat auch der Motorradverkehr im Rißtal in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen - mit durchschnittlich rund 8.000 Motorrädern pro Jahr. Der Motorradverkehr kann insbesondere je nach Fahrverhalten und Geschwindigkeit die Lärmemissionen stark beeinflussen. Ab dem Jahr 2022 liegen auch Daten zu der Anzahl Radfahrende vor. Mit 11.000 bis 17.000 Radfahrende in den drei Jahren liegen diese überraschend hoch und stellen einen bedeutenden Anteil an der Gesamt-Besucherzahl im Rißtal dar.

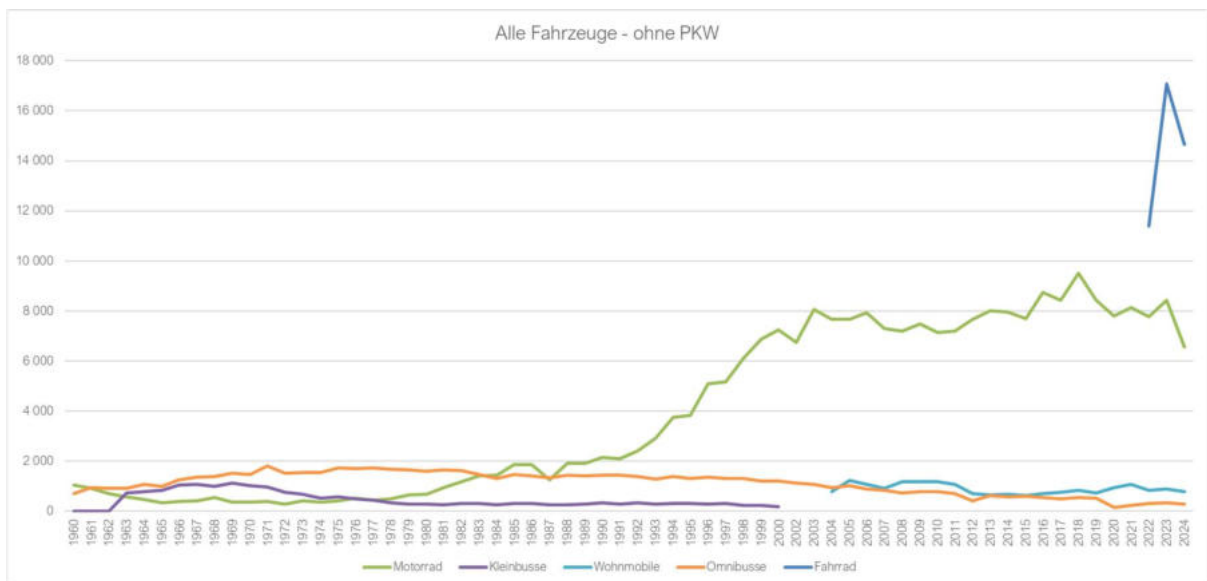


Abb. 15: Auswertung ohne Pkw der Mautstatistik 1960-2024

### 6.3 Analyse Parkierung

Entlang der gesamten Straßenachse im Rißtal gibt es mehrere Parkplätze, welche meist als Ausgangspunkte für Wanderungen und Zustiege zu den Hütten dienen (P1 bis P10). Der größte Parkplatz (P10) befindet sich am Ende der Mautstraße beim Alpengasthof DIE ENG.



Abb. 16: Parkierungssituation Alpengasthof DIE ENG

Generell ist das Abstellen von Fahrzeugen ausschließlich auf den dafür ausgewiesenen Stellplätzen erlaubt – es gilt ein generelles Parkverbot. Campieren im Fahrzeug oder im Freien ist im gesamten Bereich untersagt. Dies wird mit mehreren Schildern kommuniziert. Für die Nutzung der Parkplätze werden derzeit keine Parkgebühren erhoben.



Abb. 17: Beschilderung Parkierung

Die Kontrolle der Parkregelungen sowie die Sanktionierung von Verstößen erfolgt punktuell durch Ranger des Naturpark Karwendel. Immer wieder kommt es laut Beobachtungen bzw. laut Aussagen der Arbeitsgruppe vor, dass auch entlang der Straße bzw. auf Zufahrten oder im Bankett geparkt wird. Dies ist aus verkehrsplanerischer Sicht aus mehreren Gründen zu kritisieren: zum einen wird dadurch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, welche aus Mangel an Alternativen auf der Straße laufen müssen, eingeschränkt. Teilweise werden auch immer wieder Ausweichen verparkt, was den Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer erschwert. Zum anderen werden auch notwendige Zufahrten, welche auch für die Forst- und Landwirtschaft mit größeren Fahrzeugen befahren werden müssen, verparkt. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist das Verparken von Grünflächen, sei es direkt neben der Straße oder auch auf anderen Flächen ebenfalls kritisch zu sehen. Zum einen aufgrund der direkten Flächenbeanspruchung, zum anderen gelangen so auch Gäste in naturräumlich sensible Gebiete (Uferbänke usw.), welche besonders geschützt sind.

Da das touristische Potential im Rißtal vor allem durch die Landschaft und die Natur definiert ist, wird die Qualität des Naturerlebnisses auch durch diese Verparkungen eingeschränkt. Dies zeigen auch die Ergebnisse der Online-Umfragen bzw. Rückmeldungen durch Gäste per Mail / Online-Rezension, welche die Verkehrsbelastung und im Speziellen die Verparkungen kritisch sehen.



Die nachfolgende Karte zeigt eine Übersicht der Parkplätze im Rißtal. Offizielle Parkplätze sind mit dem blauen Park-Symbol dargestellt, inoffizielle, nicht ausgewiesene Parkplätze sind mit orangenen Park-Symbolen dargestellt (siehe auch Fotos) und selektiv auftretendes Wildparkieren ist mit orangenen Flächen dargestellt. Eine detaillierte Darstellung mit höherer Zoomstufe findet sich im Anhang.

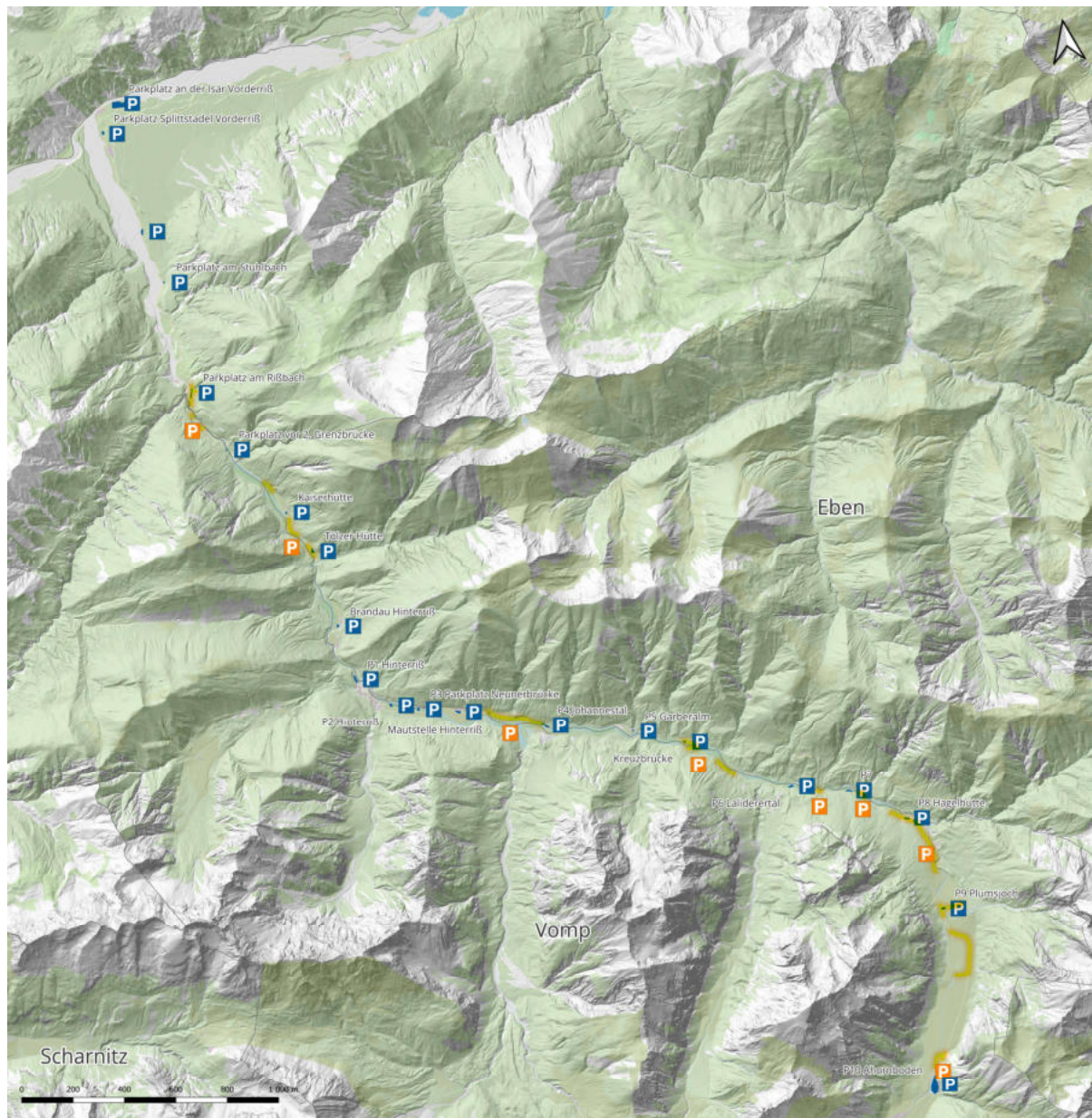


Abb. 18: Offizielle Parkplätze (blau), nicht ausgewiesene Parkplätze (orangenes Symbol) und Wildparkierungen (orange Flächen)



Abb. 19: Verparkung von Zufahrten und Verparkungen entlang der Mautstraße



Abb. 20: Verparkung von nicht dafür vorgesehenen Flächen entlang der Straße bzw. Ausweichen



An einzelnen Tagen, insbesondere während der Hochsaison zur Ahornfärbung im Herbst, kommt es trotz der bestehenden Regelungen zu einer Überlastung der vorhandenen Parkkapazitäten. Genaue Zahlen zur Anzahl der an diesen Tagen parkenden Fahrzeuge liegen derzeit nicht vor. Dabei werden auch in Abstimmung mit den Grundbesitzern zusätzliche Flächen verparkt (siehe untenstehende Fotos).

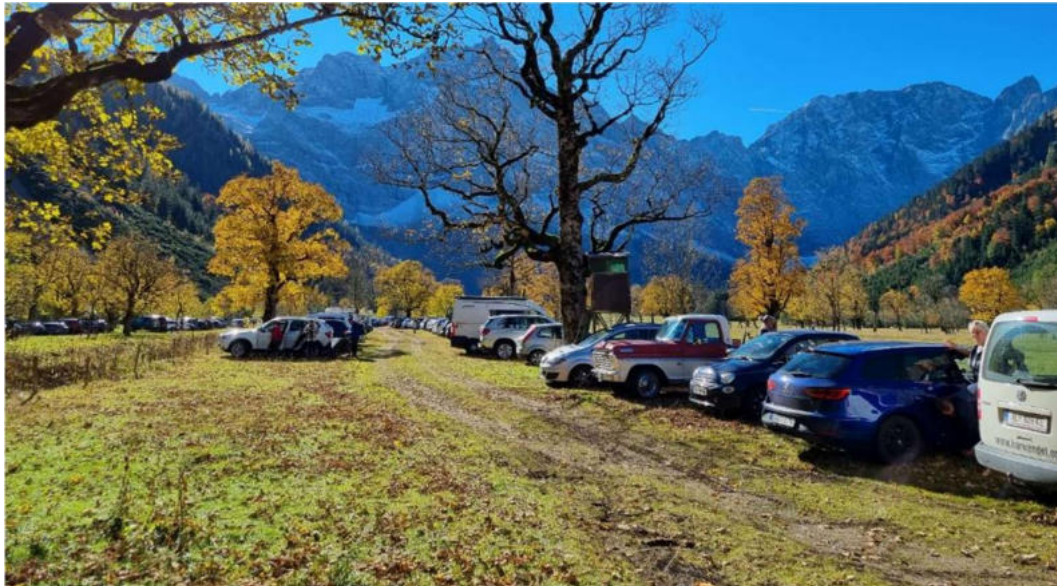


Abb. 21: Parkierungssituation an Spitzentagen außerhalb der Parkfelder 1



Abb. 22: Parkierungssituation an Spitzentagen außerhalb der Parkfelder 3



## 6.4 Analyse Fußverkehr

Für den Fußverkehr besteht im Rißtal derzeit keine eigenständige Infrastruktur. Lediglich auf wenigen, kurzen Abschnitten sind parallele Gehwege oder begehbare Wege vorhanden. Im überwiegenden Teil der Strecke wird der Fußverkehr im Mischverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Diese Situation ist für Fußgänger wenig attraktiv, was sich darin widerspiegelt, dass entlang der Straßenachse nur wenige Personen zu Fuß anzutreffen sind. Die eingeschränkte Sicherheit und fehlende Trennung vom motorisierten Verkehr wirken sich dabei deutlich auf die Nutzung des Talbereichs durch Fußgänger aus. Die Linienführung und Ausgestaltung der Straße verleitet zum schnellen Fahren, was sich negativ auf die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs auswirkt.

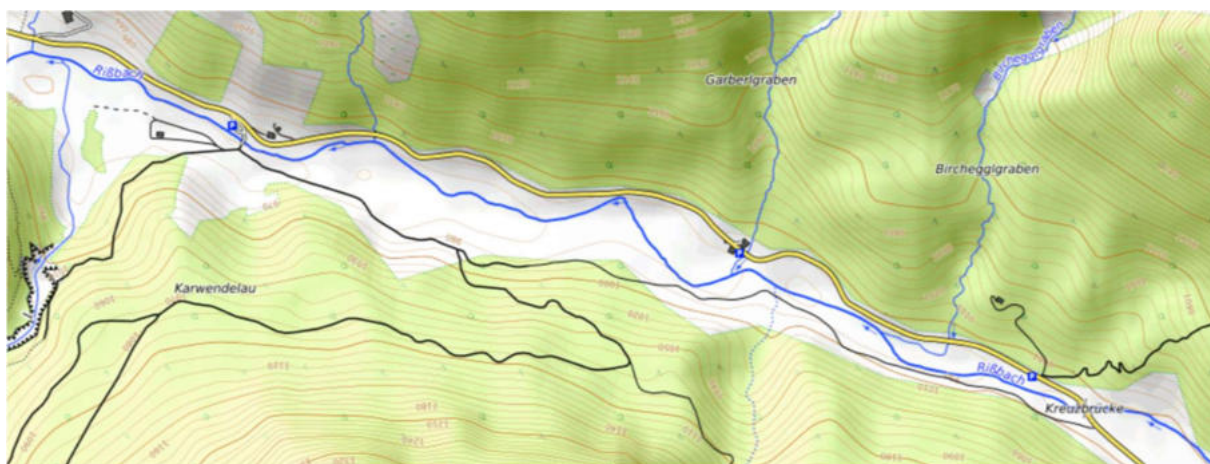


Abb. 23: Übersicht Fußweg - Rißbach - Mautstraße

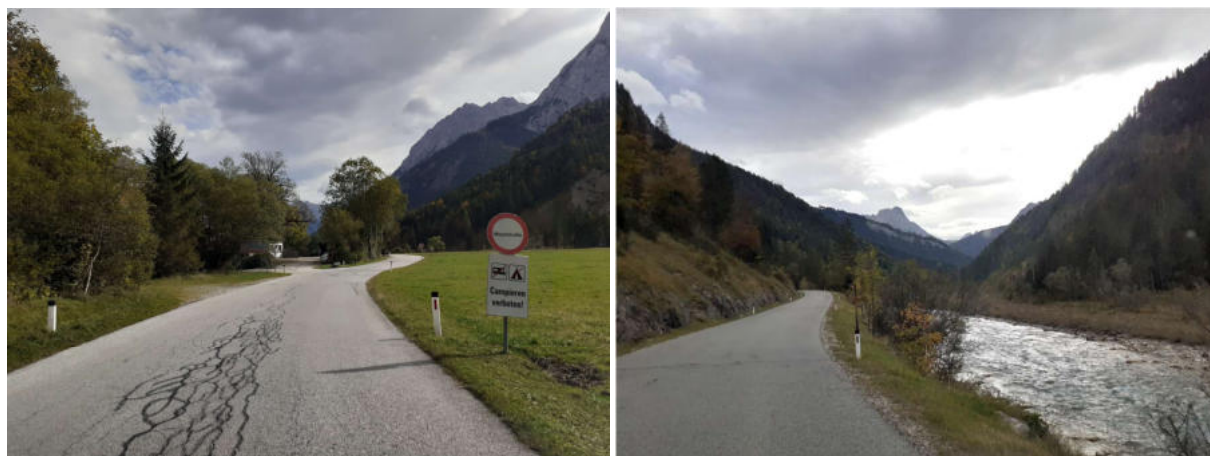


Abb. 24: IST-Zustand der Straßeninfrastruktur

### Vorgaben laut RVS

Die RVS – Richtlinie 03.02.12. Fußgängerverkehr der FSV (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) gibt folgende Vorgaben zu gemeinsamen Flächen mit anderen Verkehrsteilnehmern vor:

*Die Gemeinsame Führung von Fußgängern und Kraftfahrzeugen - Bei Mischverkehr bewegen sich alle Verkehrsteilnehmer auf eine gemeinsam genutzte Fläche.*

*Dieses Mischprinzip darf unter folgenden Voraussetzungen angewandt werden:*

- *Höchstzulässige Geschwindigkeit  $\leq 30$  km/h*
- *Geringe Kfz-Verkehrsstärken (s. RVS 03.04.12)*
- *Kein (wesentlicher) überörtlicher Durchgangsverkehr*
- *Kein übermäßiger Parkdruck*

*Fehlen diese Voraussetzungen, ist das Trennprinzip anzuwenden. Ebenso, wenn keine ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kfz-Lenkern vorhanden sind.*

Klarerweise muss erwähnt werden, dass in Hinblick auf die obenstehenden Richtlinien und den Rahmenbedingungen im Rißtal, dies nicht mit einer klassischen Situation im Siedlungsgebiet zu vergleichen ist. Aufgrund der sehr speziellen Situation, dass auf dem Großteil der Länge des Rißtals keine alternative Möglichkeit für Fußverkehr (auch kein Wanderweg) besteht und saisonal bedingt, aber gewisse Fußverkehrsstärken vorhanden sind, ist aus verkehrsplanerischer Sicht trotzdem Handlungsbedarf gegeben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Hinblick auf die Attraktivität des Fußverkehrs am Talboden bzw. entlang der Hauptachse sollten ebenfalls Maßnahmen gesetzt werden, um zumindest die vorhandene Qualität zu sichern und bestenfalls zu verbessern. Ansonsten kann es auch durch die Verkehrsstärke und den Verkehrsablauf (Überholvorgänge, Verparkungen...) zu einer Verschlechterung der Situation kommen.

## 6.5 Analyse Radverkehr

Im Rißtal besteht derzeit keine eigenständige Infrastruktur für den Radverkehr. Lediglich auf kurzen Teilstrecken sind parallel zur Straße verlaufende Wege vorhanden. Radfahrende werden im Regelfall im Mischverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Nutzergruppen im Radverkehr sind dabei vielfältig und unterscheiden sich sowohl in ihrem Verhalten als auch in ihren Anforderungen. Rennradfahrende nutzen die Strecke meist ohne Anreise per PKW und verweilen nur kurz im Tal, meist ohne größere Inanspruchnahme gastronomischer Angebote und mit geringen Ansprüchen an die Verkehrssicherheit. Tourenradfahrende und Radwanderer hingegen reisen häufig mit dem Auto bis Vorderriß an und nutzen die Strecke für Tagesausflüge mit Zwischenstopps bei Almen oder Gasthäusern. Diese Gruppe bewegt sich in der Regel in kleineren Gruppen. Mountainbiker sind teils ebenfalls mit dem PKW angereist und unternehmen sowohl Tages- als auch Mehrtagestouren im Gebiet.

Eine weitere Nutzergruppe ergibt sich aus organisierten Busreisen, bei denen Teilnehmende bis zur Engalm per Bus fahren und anschließend die Strecke mit dem Fahrrad bis Vorderriß zurücklegen.

Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich daraus mehrere Herausforderungen. Die fehlende Radverkehrsinfrastruktur führt zu Problematiken bei der Verkehrssicherheit und im Verkehrsablauf, insbesondere beim Überholen von Radfahrenden auf der Fahrbahn. Zusätzlich wird ein mögliches Fehlen von Einnahmen durch entfallene Mautgebühren und nicht genutzte Busverbindungen durch Mitglieder der Arbeitsgruppe thematisiert. In Verbindung mit der teils PKW-basierten Anreise von Radfahrenden entsteht außerdem eine zusätzliche Belastung der begrenzten Parkraumkapazitäten im Bereich Vorderriß und Hinterriß.



Abb. 25: IST-Zustand der Straßeninfrastruktur für den Radverkehr



Im Bereich der Mautstraße gibt es mehrere Weideroste über die Fahrbahn. Laut vorliegenden Informationen wurde aus Haftungsgründen bzw. aufgrund eines Unfalls mit einer radfahrenden Person vor den Weiderosten ein Fahrverbot für Radfahrer (inkl. Zusatztafel „Achtung Weiderost Radfahrer absteigen“) beschildert. Da die jeweils entsprechenden Beschilderungen für das Ende des Fahrverbots fehlen, würde dies bedeuten, dass das Radfahren ab dem ersten Schild bis ans Ende der Straße gilt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird empfohlen die Situation generell zu verbessern. Derzeit wird wahrscheinlich kaum ein Radfahrer dieses Fahrverbots befolgen wird. Es empfiehlt sich zu prüfen, ob diese Fahrverbote rechtlich erforderlich sind, oder ob nicht durch eine andere Ausgestaltung der Weideroste eine haftungstechnisch sinnvolle Lösung gefunden werden kann.



Abb. 26: Fahrverbot für Radverkehr vor den einzelnen Weideroste

## 6.6 Analyse Öffentlicher Personenverkehr

Der Bergbus, die Linie 369 ist eine wichtige und die einzige Verbindung zwischen Bad Tölz bzw. Lenggries und der Engalm. Diese Linie verkehrt von Juni bis Oktober, werktags mit zwei Fahrten pro Tag und an Wochenenden / Feiertagen mit bis zu sieben Kursen. Die gesamte Strecke von Bad Tölz über Lenggries, Sylvensteinsee, Rißtal bis zur Endhaltestelle in der Eng, dauert etwa eine Stunde. Umstiege auf den Zug sind in Bad Tölz oder Lenggries möglich. Eine Besonderheit stellt die Mitfinanzierung durch den Deutschen Alpenverein (DAV) dar, die den umweltfreundlichen Zugang zur Region unterstützt. Zusätzlich wird mittwochs eine Ausflugs-Busfahrt ab dem Inntal angeboten, die nach Voranmeldung über die Silberregion Karwendel organisiert wird. Eine zentrale Herausforderung im öffentlichen Verkehr besteht in der weit verstreuten Herkunft der Touristen, was eine effiziente Planung und Koordination der Angebote erschweren.



Abb. 27: Bergbus - Linie 369

Seit Juli 2025 entfällt erstmals der bisherige Aufpreis mit dem Bergbus Eng für die Fahrt auf der österreichischen Seite. Das bedeutet, dass das Deutschlandticket oder das reguläre MVV-Ticket, die gesamte Strecke über die Grenze hinweg ohne zusätzliche Kosten genutzt werden kann.

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde immer wieder der Wunsch geäußert die Erreichbarkeit des Rißtales mit öffentlichen Verkehrsmitteln stark auszubauen, um den KFZ-Verkehr dadurch reduzieren zu können. Dabei stellen sich mehrere Herausforderungen, welche intensiv diskutiert wurden. Es wurde auch verschiedener Fachinput durch externe Fachpersonen eingebracht (Vertreter regionaler Verkehrsverbund Bayern).

Die Lage des Rißtals in der Region stellt eine schwierige Ausgangslage für einen effizienten ÖPNV dar. Innerhalb des Rißtals ist die Linienführung sehr einfach, da sich die Zielpunkte linienförmig entlang des Talbodens konzentrieren. Außerhalb des Rißtals in Richtung Norden sind die Ausgangspunkte der potentiellen Öffi-Nutzer sehr breit verstreut. Die nächstgrößeren Ortschaften (Lenggries, Bad Tölz, Garmisch-Partenkirchen, Murnau, Rosenheim, München...) sind weit verstreut, mit großen Distanzen und spannen daher ein großes Einzugsgebiet auf. Dies würde bedingen, dass es mehrere ÖV-Linien aus unterschiedlichen Richtungen mit Zielort Rißtal benötigen würde, um ein konkurrenzfähiges Angebot zum PKW darzustellen und größere Anteile des motorisierten Individualverkehr zu verlagern.

Dabei muss klargestellt werden, dass aus verkehrsplanerischer Sicht jede Ausweitung des ÖV-Angebots zu begrüßen ist und auch klar empfohlen wird.

Durch den Vertreter des Verkehrsverbundes wurde auch die schwierige Finanzierungs- und Personalsituation dargestellt. Der Mangel an geeignetem Fahrpersonal erschwert das bestehende Angebot durchgängig anbieten zu können. Die komplizierte Finanzierungssituation (grenzüberschreitend...) sowie die angespannte öffentliche Budgetsituation bedingen, dass kurzfristig nur ein Halten des derzeitigen Angebots möglich ist. Trotzdem gibt es hier Überlegungen wie zum Beispiel eine geplante Erweiterung mit einer Buslinie zwischen Tegernsee und Achensee welche einen wichtigen Lückenschluss im regionalen Verkehrsnetz darstellt.

## Haltestellen



## 6.7 Zusammenfassung Verkehrsplanung zur Bestandsanalyse

Der derzeitige Verkehrsablauf im Tal ist insbesondere an Spitzentagen stark beeinträchtigt und wirkt sich negativ auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität sowie auf anderweitige Nutzungen und Flächen aus. Während Natur, Erlebnis und Gastronomie von Besuche positiv wahrgenommen werden, wird der Verkehr häufig kritisch bewertet. Die Wahrnehmung ist insgesamt sehr unterschiedlich, auch innerhalb der Steuerungsgruppe bestehen unterschiedliche Meinungen. Ein klarer Handlungsdruck ist bislang nicht erkennbar, ebenso fehlt ein eindeutiges Zielbild oder eine präzise Problemdefinition, was eine Richtungsentscheidung erschwert. Die verkehrstechnische Analyse zeigt eine Vielzahl beteiligter Akteure, einen starken touristischen Einfluss sowie Herausforderungen im motorisierten Individualverkehr, Fuß- und Radverkehr hinsichtlich Sicherheit, Parkierung und öffentlichem Verkehr. Angesichts wachsender Herausforderungen und bestehender Verkehrs- und Nutzungskonflikte ist eine umfassende Abklärung erforderlich. Um Fortschritte zu erzielen, braucht es ein gemeinsames Verständnis der Herausforderungen und vor allem das aktive „Ins-Tun-Kommen“: durch die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen, das gezielte Ausprobieren neuer Ansätze und das Sammeln praktischer Erfahrungen als Grundlage für weiterführende Entscheidungen.

## 7. Problembild und Zielkonflikt

Im Rißtal fehlt bislang ein einheitliches Problembild, welches von allen handelnden Akteuren ähnlich gesehen wird, da die Ausgangslage durch vielfältige und teils widersprüchliche Themen geprägt ist, von Verkehr und Mobilität über Naturschutz bis hin zu sozialen und infrastrukturellen Fragen. Die Vielzahl beteiligter Akteure wie Tourismusverbände, Naturschutzorganisationen, Unternehmen, Landwirtschaft, Kommunen und Verwaltung bringt unterschiedliche Interessen und Erwartungen mit sich, was zu spürbaren Konflikten in bisherigen Beteiligungsprozessen geführt hat.

Einigkeit besteht lediglich in der zentralen Bedeutung der Straße sowie dem Wunsch, die funktionale Qualität des Tals langfristig zu sichern. Dennoch unterscheiden sich die Bewertungen hinsichtlich Auswirkungen, Spitzentagen, Naturschutzbelangen und notwendigen Maßnahmen bzw. der generellen Strategie für das Tal. Dies wurde auch intensiv im parallel laufenden Zukunftsprozess diskutiert, insbesondere im Hinblick auf die langfristige, generelle Perspektive des Tals. Die grundsätzliche Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Tal und die möglichen Potentiale für einen Erhalt und bestenfalls Ausbau der Dorfbevölkerung wurden hier als eine der wichtigsten Themen identifiziert.

Die Entwicklung eines einheitlichen und gemeinsamen Problembilds konnte daher im Rahmen des Prozesses nur teilweise erreicht werden. Eine weitere Bewusstseinsbildung und Auseinandersetzung mit der Vielzahl an vernetzten Themen innerhalb der handelnden Akteure ist aus unserer Sicht daher notwendig und kann vielleicht im Rahmen der Bearbeitung erster gemeinsamer Maßnahmen erfolgen.

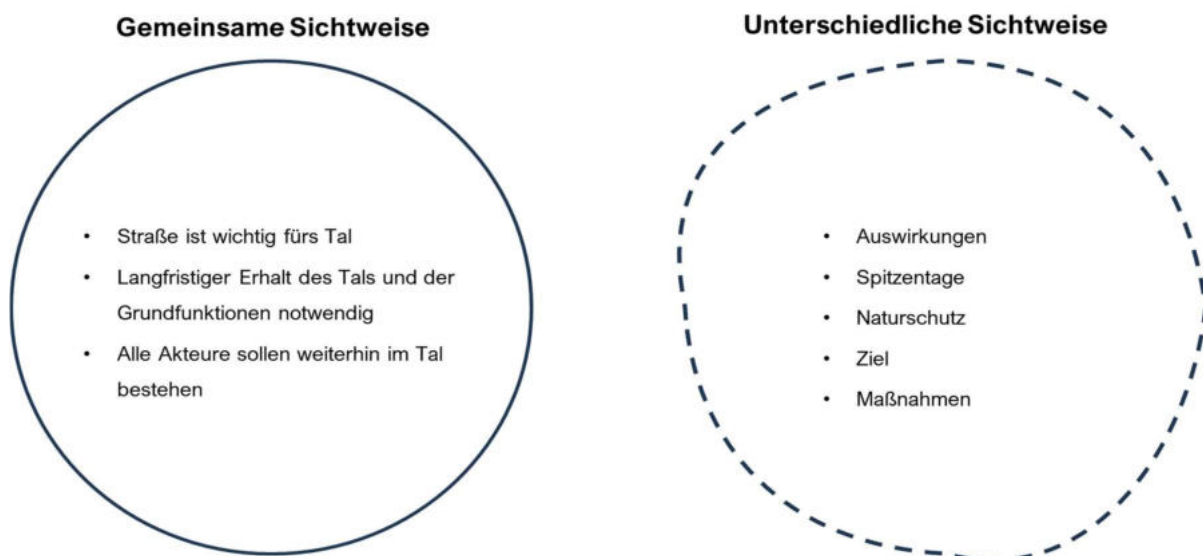


Abb. 28: Gemeinsame und unterschiedliche Sichtweisen auf das Problembild im Rißtal

Ohne klares und von allen gleichermaßen unterstütztes Problembild ist allerdings auch die Definition der notwendigen Ziele bzw. Zielrichtungen nur bedingt möglich. Beispielsweise wird es zum einen als notwendig gesehen, den KFZ-Verkehr und dessen Auswirkungen zu reduzieren, da die derzeitige Situation bestehenden Gesetzen und Schutzziele (Naturschutz, Natura 2000) widerspricht und somit auch die Qualität des Alleinstellungsmerkmals des Rißtals (Naturerlebnis, Berge, schöne Landschaft...) eingeschränkt wird. Zum anderen wird die Gefahr gesehen, dass jegliche Änderung der Rahmenbedingungen das wirtschaftliche Überleben gefährden könnte.

Dies kann als klassischer Zielkonflikt identifiziert werden, welcher im Rahmen dieses Prozesses nicht vollständig gelöst werden kann.

## 8. Maßnahmenkonzept

### 8.1 Einleitung Maßnahmenkonzept

Wie im Kapitel 7 - Problembild und Zielkonflikt dargestellt, war aus Sicht des Prozesses nicht möglich ein einheitliches Zielbild zu erstellen. Ohne einheitliche Zielvorgabe ist eine Definition der notwendigen Maßnahmen nur erschwert möglich. In Abstimmung mit der Steuerungsgruppe wurde daher nachfolgende Vorgehensweise vorgeschlagen. Das nachfolgende Maßnahmenkonzept stellt eine Vielzahl von Maßnahmen und Lösungsansätzen aus den verschiedenen Handlungsfeldern dar, welche vor allem auf Machbarkeit und Wirkung, bzw. Vor und Nachteilen geprüft wurden. Zur Umsetzung bzw. zur weiteren Ausarbeitung vorgeschlagen wurden Maßnahmen, welche trotz nicht vollständig geklärtem Problembild und abgestimmter gemeinsamer Zieldefinition innerhalb der handelnden Akteure die höchsten Chancen auf Umsetzung und Akzeptanz aufweisen und gleichzeitig ein Mindestmaß an Wirkung aufweisen. Hier besteht ein großer Fokus, dass durch die erste gemeinsame Bearbeitung von Maßnahmen im Tal, durch das gemeinsame „ins TUN kommen“ auch das gemeinsame bzw. gegenseitige Verständnis wachsen kann. Im Rahmen der Umsetzung sind auch die notwendigen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen zu erarbeiten und kontinuierlich zu pflegen. So können bestenfalls in weiterer Folge die notwendigen Diskussionen und Vorarbeiten für die Umsetzung auch weitreichender Maßnahmen erfolgen.

Das Maßnahmenkonzept gliedert sich in vier zentrale Themenfelder: Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Allgemeine Maßnahmen. Insgesamt wurden 19 Lösungsansätze erarbeitet – jeweils vier bis neun pro Themenfeld. Diese strukturierte Herangehensweise ermöglicht eine gezielte und praxisnahe Umsetzung der Mobilitätsziele im Rißtal.

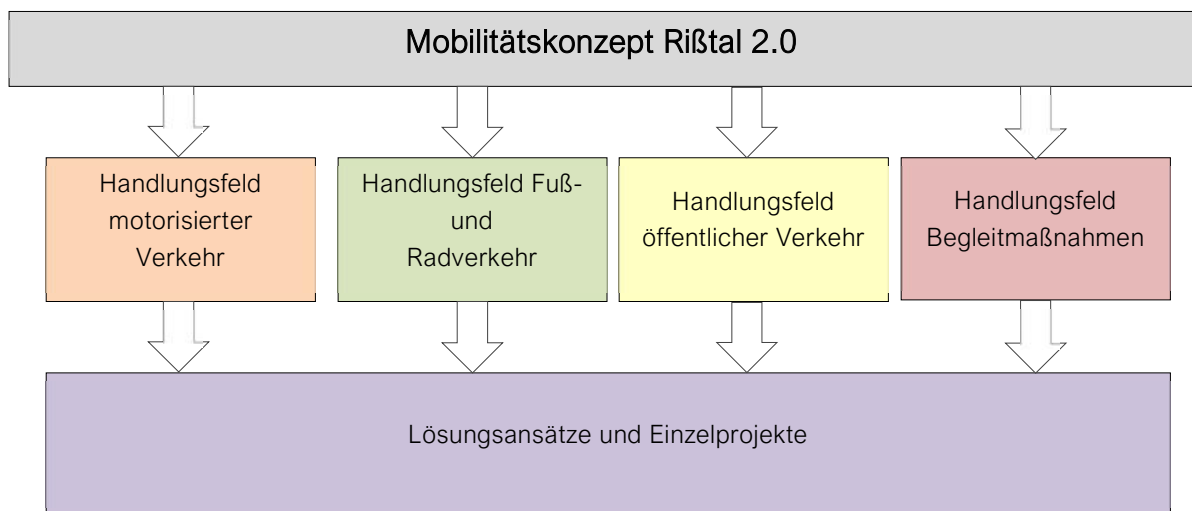


Abb. 29: Aufbau Maßnahmenkonzept

Insgesamt wurden 19 Lösungsansätze herausgearbeitet: vier im Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr, sechs im Öffentlichen Personennahverkehr und neun im Motorisierten Individualverkehr. Begleitend dazu sind die Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch ein regelmäßiges Monitoring sowie eine strukturierte Evaluation begleitet.

Diese Maßnahmen wurden auf Basis folgender Inputs erstellt:

- Ergebnisse des Beteiligungsprozesses
  - Online-Umfrage & Mails
  - 2 Zukunftswerkshops
  - Treffen mit relevanter Stakeholdergruppen
  - 1 Gemeindeforum
  - 2 Bürgerworkshops
- Begehung und Befahrung des Perimeters
- Vorhandener Grundlagen (Mobilitätsprogramm Tirol, Karwendelprogramm, ...)

Die untenstehende Tabelle zeigt eine Auflistung der einzelnen Maßnahmen. Zur besseren Einschätzung der Wirksamkeit und potenzielle Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, wurden die Lösungsansätze nach den Kriterien „hoher Einfluss“, „niedriger Einfluss“ und „kein Einfluss“ bewertet. Die Bewertung ermöglichte eine differenzierte Sicht auf die Wirksamkeit der Maßnahmen und unterstützt die Priorisierung der Umsetzung.

Themenfeld	Lösungsansatz	Fußverkehr	Radverkehr	ÖV	MIV	Parken
Radverkehr	Rad-01: Sperre Radverkehr					
	Rad-02: Geh- und Radweg					
	Rad-03: Markierung für Radverkehr					
	Rad-04: Bike-Sharing-System in Vorderriß					
ÖV	ÖV-01: Ausbau öffentlicher Personennahverkehr					
	ÖV-02: Shuttlebus Wochenende					
	ÖV-03: Shuttlebus Spitzentage+Kontingent					
	ÖV-04: Pilotprojekt/Testwochenende					
	ÖV-05: Anpassung Ticketpreise					
	ÖV-06: Anpassung Haltestellen					
MIV	MIV-01: Erhöhung / Änderung Maut					
	MIV-02: Buchungssystem + Begrenzung Kapazität an Mautstelle					
	MIV-03: Parkraumbewirtschaftung statt Maut					
	MIV-04: Erhöhung Management Parkflächen					
	MIV-05: Management Spitzentage					
	MIV-06: Sperre, Teilsperre					
	MIV-07: Temporegime					
	MIV-08: Leitsystem					
	MIV-09: Straßenraumgestaltung					
Allgemein	Bewusstseinsbildung / Öffentlichkeitsarbeit					
	Monitoring / Evaluation					

Abb. 30: Lösungsansätze Rißtal

Einflussfaktoren	
	Kein Einfluss
	Niedriger Einfluss
	Hohen Einfluss

Tab. 2: Legende Maßnahmenkonzept

Die abgestimmten Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Wirkung auf die definierten Zielkriterien bewertet und anschließend nach ihrem zeitlichen Umsetzungshorizont, kurzfristig, mittelfristig und langfristig, eingeteilt.

### 8.1.1 Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

Die Analyse des bestehenden Straßenraum zeigt, dass der Fuß- und Radverkehr über ein großes Entwicklungspotenzial verfügt. Ziel ist es, vorhandene Strukturen gezielt zu verbessern und sichere, attraktive Wege zu schaffen und den Umweltverbund nachhaltig zu stärken.

Es werden für das Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr vier Lösungsansätze vorgeschlagen:

#### 8.1.1.1 Lösungsansatz Rad-01: Sperre des Tals für den Radverkehr

Ein möglicher Lösungsansatz sah die Sperrung der Mautstraße beziehungsweise des gesamten Tals für den Radverkehr vor. Zwar hätte die Maßnahme potenziell zu einem geordneten Verkehrsfluss und einer Angleichung der Geschwindigkeiten auf der Straße beigetragen, doch wären gleichzeitig erhebliche negative Begleiterscheinungen zu erwarten gewesen. Dazu zählen ein Rückgang der Besucherfrequenz im Tal (Radfahrer stellen ca. ein Drittel der Besucherzahlen dar), wirtschaftliche Nachteile für lokale Betriebe wie Gastronomie und Landwirtschaft sowie eine kritische Resonanz in der Öffentlichkeit und den Medien. Zudem gilt die rechtliche Durchsetzbarkeit als äußerst schwierig und steht im Widerspruch zum allgemeinen politischen und gesellschaftlichen Trend, den Radverkehr zu fördern. Daher wurde dieser Lösungsansatz ausgeschieden.

#### 8.1.1.2 Lösungsansatz Rad-02: Geh- und Radweg

Der Lösungsansatz sieht die Errichtung eines eigenständigen, straßenbegleitenden Geh- und Radwegs vor. Eine straßenbegleitende, getrennte Infrastruktur erhöht die Qualität, Verkehrssicherung und Attraktivität für diese Verkehrsteilnehmer, wobei die Akzeptanz bei Rennradfahrern nur teilweise gegeben ist. Das neue Angebot würde das Tal und die Straßen stärker erlebbarer machen und möglicherweise mehr Besucher anziehen. Die Umsetzung ist jedoch mit hohem Flächenverbrauch, schwieriger Grundverfügbarkeit, komplexer Umsetzung (Stützbauwerke, Brücken...) und komplexen Genehmigungsverfahren (u.a. Gewässer-, Natur- und Forstschutz) verbunden. Die Kosten sind dadurch sehr hoch.

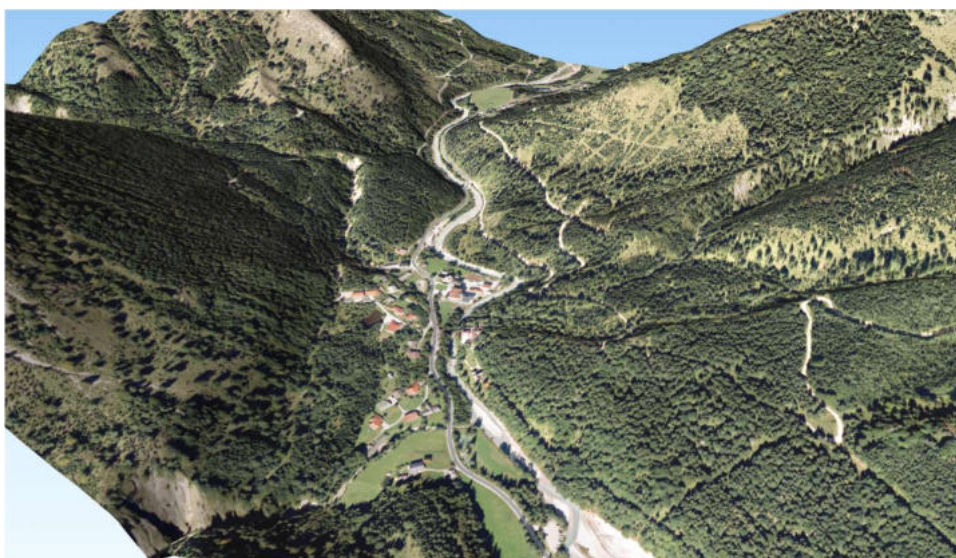


Abb. 31: 3D Darstellung Streckenabschnitt bei Hinterriß – schwierige Rahmenbedingungen für den Bau eines Radweges



Die Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess verdeutlichen, dass dieser Lösungsansatz als langfristige Zielvorstellung eine wichtige Rolle spielt. Insbesondere die angestrebte Entflechtung von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie die Schaffung qualitativ hochwertiger Verkehrsangebote für beide Gruppen wurden als zentrale Perspektiven hervorgehoben.

Anbei folgen einige Querschnittsdarstellungen zur Veranschaulichung eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Angenommen wurde ein Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 2,50 m, welcher im Normalfall durch einen Grünstreifen, in Engstellen durch einen schmaleren Trennstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist. Durch die gebirgige Lage sind auf großen Abschnitten Stützbauwerke notwendig (unten).

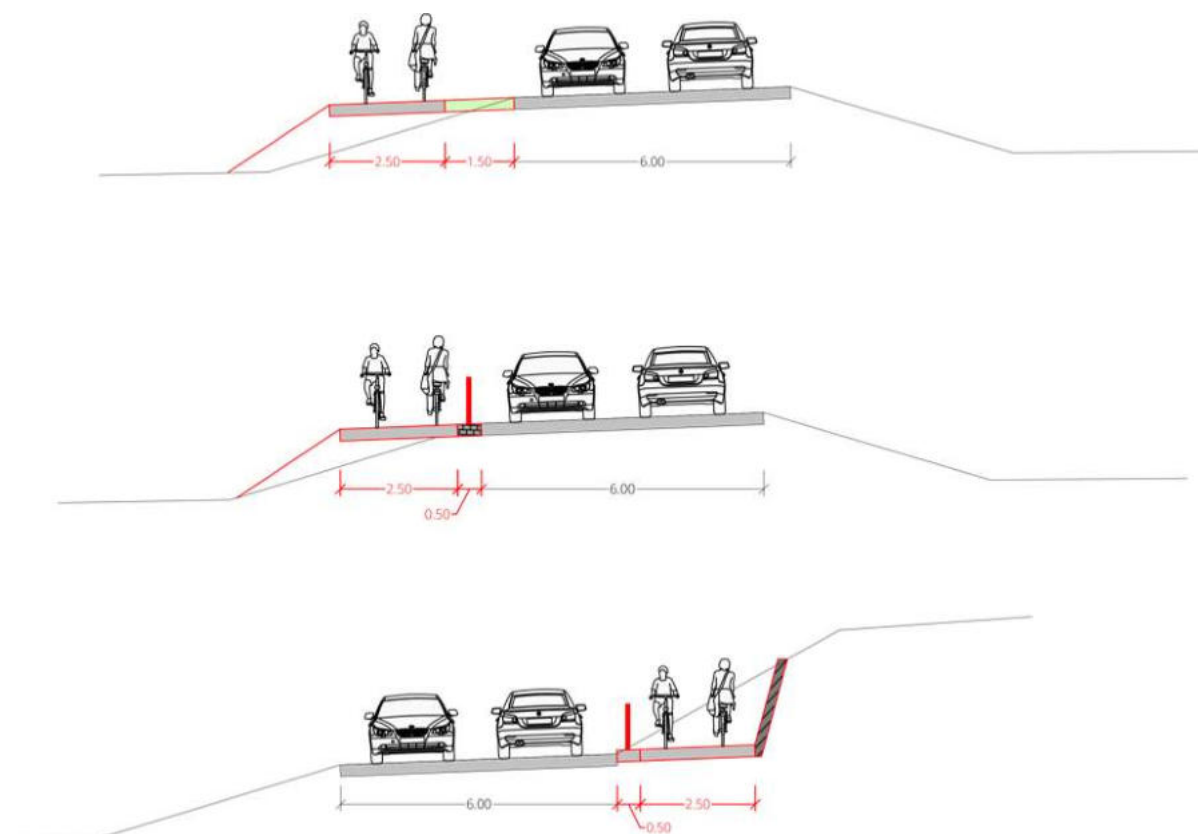


Abb. 32: Variantenentwürfe - Errichtung eines eigenständigen, straßenbegleitenden Geh- und Radweges

### Kostenschätzung

Die Kostenschätzung basiert auf der Annahme eines durchgehenden Geh- und Radwegs mit einer Gesamtlänge von rund 24.590 m, wobei 2.540 m bereits als bestehender Güterweg vorhanden sind. Mittels einer Testplanung für zwei exemplarische Abschnitte wurden die Kosten abgeschätzt und auf die gesamte Länge umgelegt (Interpolierung). Die Kosten werden maßgeblich von dem Erfordernis notwendiger Bauwerke beeinflusst (Stützbauwerke, Brücke...).

Daher wurden die möglichen Trassenabschnitte kategorisiert: baulich einfache Abschnitte ohne Bauwerke (grün), Abschnitte bei denen zumindest Stützmauern mit durchschnittlichen Höhen von 1 m vorzusehen sind (orange), Abschnitte mit Stützmauern bis 2 m (rot) sowie notwendige Brücken (blau). In der Testplanung wurde untersucht, auf welcher Seite der Straße einfacher zu erstellen ist (daher farbliche Verortung beidseits der Straße), für die Kostenschätzung wurde klarerweise nur ein straßenbegleitender Geh- und Radweg auf einer Seite der Straße angenommen (für beide Fahrtrichtungen des Radverkehrs).



Abb. 33: Testplanung Abschnitt Weitgries-Alm

Je nach tatsächlicher Ausführung und Anteil der jeweiligen Kategorien können die Kosten stark variieren. Die Annahme dient als Grundlage für eine erste grobe Einschätzung und muss im Zuge weiterer Planungsschritte konkretisiert werden.

Auf einem Abschnitt von ca. 2,5 km kann ein bestehender Güterweg verwendet werden, welcher parallel zur Straße verläuft. Hier wurde hinsichtlich Kosten angenommen, dass dieser saniert werden würde.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufstellung der Kosten (Grobkostenschätzung ohne genaue Planung).

Leistung	Menge	Einheit	EH-Preis	Gesamtpreis
Radweg 2,5m breit	15.218	Lfm	202 €	3.072.133 €
Bestehenden Schotterweg sanieren	2.540	Lfm	101 €	256.540 €
Stützmauer Kategorie 1	2.735	Lfm	2.000 €	5.470.000 €
Stützmauer Kategorie 2	3.700	Lfm	4.000 €	14.800.000 €
Brückenbauwerk mit 2,5m Radweg	395	Lfm	10.000 €	3.950.000 €
			Summe Netto:	<b>27.552.515 €</b>

Tab. 3: Kostenschätzung für die Erstellung eines Geh- und Radweg

Der Längenschnitt von Vorderriß bis zur Eng Alm zeigt einen kontinuierlichen, mäßigen Anstieg von etwa 750 m auf knapp 1200 m Seehöhe, was einem Höhenunterschied von rund 450 m entspricht.

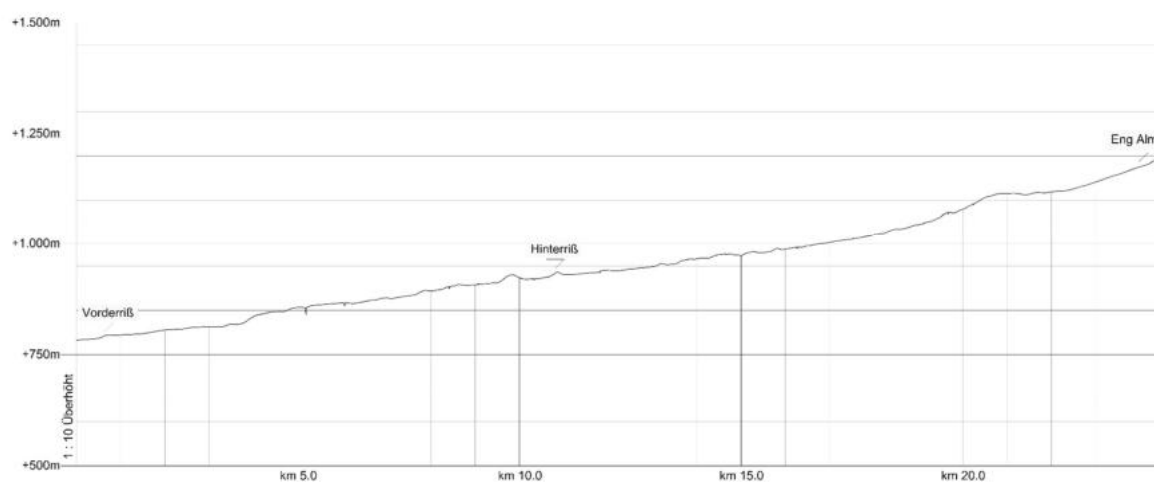


Abb. 34: Längenschnitt Vorderriß bis Eng Alm

### 8.1.1.3 Lösungsansatz Rad-03: Markierung für Radverkehr

Als kurzfristige Maßnahme wird die Markierung eines einseitigen Mehrzweckstreifen vorgeschlagen, um den Radverkehr sichtbar zu machen und eine gewisse Schutzwirkung zu erzielen. Aufgrund der Straßenbreite und der bergwärts langsameren Geschwindigkeiten des Radverkehrs erfolgt die Markierung nur einseitig (bergseitig). Durch die Markierung können die anderen Verkehrsteilnehmer stärker auf die Anwesenheit von Radfahrenden hingewiesen werden bzw. bietet die Maßnahmen auch eine gewisse Schutzwirkung. Trotzdem muss erwähnt werden, dass diese Wirkung nicht vergleichbar mit einem getrennten Geh- und Radweg ist. Die Umsetzung dieses Lösungsansatzes ist einfach und kostengünstiger, jedoch ist der Übergang zwischen Österreich und Deutschland zu prüfen.

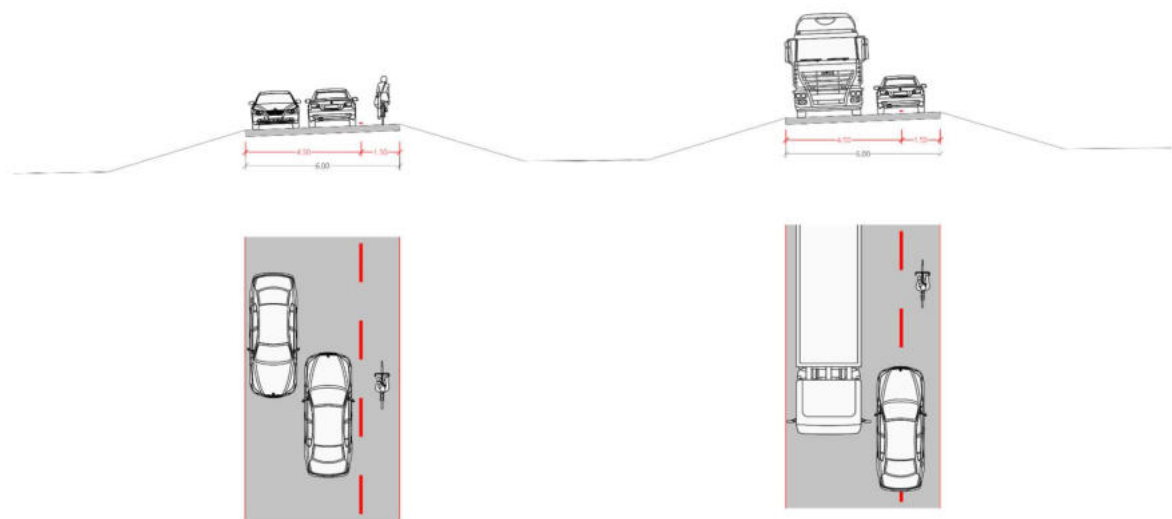


Abb. 35: Markierungen für Radverkehr - Mehrzweckstreifen



Abb. 36: Veranschaulichung einseitiger Mehrzweckstreifen und Piktogramm für Radverkehr – Vorher/nachher

## Kostenschätzung Markierung

Für die Grobkostenschätzung der Markierungsarbeiten zur Radverkehrsführung entlang der Straße im Rißtal werden in der nachfolgenden Tabelle drei Arbeitsschritte dargestellt: das abfräsen der bestehenden Mittelmarkierung, die Neumarkierung von Mehrzweckstreifen sowie das Aufbringen von Radverkehrs-Piktogrammen.

Leistung	Menge	Einheit	EH-Preis	Gesamtpreis
Fräsen Mittelmarkierung Bestand	4.900	Lfm	10,5 €	51.450 €
Markierung Mehrzweckstreifen	19.690	Lfm	12,0 €	236.280 €
Piktogramme Radverkehr	96	Stk	200,0 €	19.200 €
			Summe Netto:	<b>306.930 €</b>

Tab. 4: Grobkostenschätzung Markierung für Radverkehr

Als etappierte Umsetzung wäre auch denkbar in einem ersten Schritt nur die Piktogramme zur Anwendung zu bringen (Betonung auf „Gemeinsames Miteinander“ auf der Rißtalstraße).

### 8.1.1.4 Lösungsansatz Rad-04: Bike-Sharing System Vorderriß

Weiters wurde diskutiert, ob die Umsetzung eines Bike-Sharing-Systems am Standort in Vorderriß machbar wäre. Dies kann hinsichtlich Umsetzung in zwei Varianten geschehen: zum einen als stationsbasiertes Bike-Sharing-System, bei dem Fahrräder an festen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Zum anderen als temporärer Radverleih, der durch ein örtliches Fahrradgeschäft organisiert wird und eine Ausleihe am Standort ermöglicht. Beide Modelle bieten unterschiedliche Vorteile hinsichtlich Verfügbarkeit und Infrastruktur.

Mögliche Vorteile dieser Lösung wären, dass ein Angebot besteht für Personen, die mit dem PKW anreisen und am Eingang des Tals auf das Fahrrad wechseln können. Dies bedingt, dass entsprechende Parkkapazitäten in der Vorderriß vorhanden sind. Auch ist wahrscheinlich die ungleiche Auslastung dieses Angebots aufgrund des saisonalen Betriebs und der Abhängigkeit vom Wetter schwierig aus ökonomischer bzw. Betreiber-Sicht.

Die verkehrliche Wirkung, bzw. wie stark kann ein solches Angebot den KFZ-Verkehr entlasten, hängt stark von der möglichen Kapazität des Systems ab (Anzahl Leihfahrräder), muss aber eher als gering angesehen werden. Aus touristischer Sicht ist dies evtl. anders zu bewerten.





Abb. 37: Beispiel für Mobilen Radverleih durch Fahrradgeschäft



Abb. 38: Beispiel für stationsbasiertes Bike-Sharing System



## 8.1.2 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr spielt zunehmend eine wichtige Rolle für die nachhaltige Mobilität und den Schutz sensibler Naturräume. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken und umweltfreundliche Alternativen zu fördern, sind die bestehende ÖPNV-Angebote zu stärken, Lücken zu schließen und die Erreichbarkeit zu verbessern.

Es werden für das Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr sechs Lösungsansätze vorgeschlagen:

### 8.1.2.1 Lösungsansatz ÖPNV-01: Ausbau öffentlicher Personennahverkehr

Der Lösungsansatz sieht eine Verdichtung und Erweiterung des bestehenden Buslinienangebots vor, um Anteile des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Dies kann zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und zur Reduktion der Parkierung beitragen, wobei aufgrund des weit zerstreuten Zielgebiets nur begrenzte Verlagerungspotenziale bestehen (siehe auch Kap. 6.6- Analyse Öffentlicher Personenverkehr). Positive Nebeneffekte ergeben sich durch die generelle Reduktion des KFZ-Aufkommens. Die Umsetzung dieses Lösungsansatz ist komplex und stark abhängig von externen Akteuren, insbesondere hinsichtlich Finanzierung, Personalverfügbarkeit und grenzüberschreitender Abstimmung zwischen Österreich und Deutschland. Im Beteiligungsprozess wurde die Maßnahme als sinnvoll eingeschätzt, jedoch mit klarer Herausforderung in der praktischen Realisierung, weshalb sie als langfristige Maßnahme kategorisiert wurde.

Ergänzend dazu wäre die geplante Erweiterung der Buslinie zwischen Tegernsee und Achensee ein wichtiger Lückenschluss dar und schafft eine bislang fehlende Verbindung im regionalen Verkehrsnetz. Ziel ist es, Synergieeffekte mit künftigen Mobilitätsprojekten zu nutzen und die Erreichbarkeit der Region nachhaltig zu verbessern. Durch die Verlagerung der Anreise auf den öffentlichen Verkehr bereits am Ursprungsort soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden.

### 8.1.2.2 Lösungsansatz ÖPNV-02: Shuttlebus Wochenende

Der Lösungsansatz sieht die Einführung eines Shuttlebusbetriebs an Wochenenden zwischen Vorderriß und Engalm vor, mit Ausnahmeregelungen für Berechtigte (Einwohner, Beschäftigte usw.) sowie außerhalb der Betriebszeiten des Shuttlebus. Das hieße Gäste werden am Taleingang / Vorderriß (oder anderer Stelle) auf einen noch zu errichtenden Parkplatz gelotst, wo der Umstieg auf einen regelmäßig, in kurzer Folge verkehrenden Shuttlebus erfolgt. Entlang der Talachse ist somit kein Gästeverkehr per PKW vorgesehen. Ziel ist die Verlagerung von KFZ-Verkehr auf den öffentlichen Shuttle.

Dies würde erforderlich machen, dass das Mautsystem angepasst werden müsste, bzw. die Straßenerhaltung durch die Shuttlebuseinnahmen querfinanziert werden müsste. Die Personenanzahl im Tal könnte sich je nach Akzeptanz des Systems verändern. Die Umsetzung ist grundsätzlich eigenständig möglich, erfordert jedoch Klärung hinsichtlich Finanzierung und Personalkapazitäten. Ein Parkplatz in Vorderriß sowie die Bewältigung stark schwankender Kapazitätsbedarfe sind ebenfalls notwendig. Im Beteiligungsprozess wurde der Vorschlag als grundsätzlich umsetzbar eingeschätzt, jedoch mit deutlichen Herausforderungen in der praktischen Umsetzung und Systemakzeptanz.

### 8.1.2.3 Lösungsansatz ÖPNV-03: Shuttlebus Spitzentage + Kontingent

Ein weitere Untervariante des obenstehenden Lösungsansatz sieht zur Entlastung des Verkehrsaufkommens an Spitzentagen die Einführung eines Shuttlebus-Systems in Kombination mit einem Zufahrtskontingent vor. Dabei wäre die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur bis zu den ausgewiesenen Parkplätzen gestattet – entweder bis zur rechnerischen Auslastung oder zeitlich begrenzt bis beispielsweise 9:00 Uhr. Anschließend würde der Zugang ins Tal ausschließlich über einen Shuttlebusverkehr zwischen Vorderriß und Eng erfolgen, wobei Ausnahmen für berechnigte Nutzergruppen vorgesehen sind. Die Maßnahme verspricht eine hohe verkehrliche Wirkung durch gezielte Steuerung der Zufahrtsmengen und eine spürbare Entlastung sensibler Bereiche. Allerdings stellt die Kommunikation des Systems eine Herausforderung dar, da die Regelungen zu Beginn erst erlernt werden müssen und für Besucher schwer nachvollziehbar sein könnten. Eine klare, frühzeitige und mehrsprachige Informationsstrategie wäre daher essenziell für die Akzeptanz und Wirksamkeit dieses Ansatzes.

### 8.1.2.4 Lösungsansatz ÖPNV-04: Pilotprojekt/Testwochenende

Ein kurzfristiger Lösungsansatz für mehr nachhaltige Mobilität im Rißtal könnte die Durchführung von Pilotprojekten wie einem „autofreier Tag“ oder „Raderlebnistag“ sein. Dabei würde das Tal zeitweise für den Kfz-Verkehr (mit Ausnahmen) und ein Shuttlebusverkehr eingerichtet.

Best-Practice Beispiel dafür ist der Aktionstag „Nachhaltige Mobilität zum Mitmachen“ der DAV Sektion München & Oberland im Graswangtal.



Abb. 39: Aktionstag im Graswangtal

Ein weiteres Beispiel ist der autofreie Raderlebnistag am Attersee mit rund 60.000 Teilnehmenden im Jahr 2023. Trotz geringer Radinfrastruktur dort konnten Verpflegungsstationen und ein vielfältiges Rahmenprogramm zahlreiche Besucher unterschiedlicher Nutzergruppen (Radfahrer, Skater etc.) ansprechen. Aktionstage „Nachhaltige Mobilität zum Mitmachen“ der DAV Sektion München & Oberland



Abb. 40: Autofreier Rad-Erlebnistag 2023 am Attersee

#### 8.1.2.5 Lösungsansatz ÖPNV-05: Anpassung Ticketpreise

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde ein Lösungsvorschlag zur Anpassung der Ticketpreise im Busverkehr eingebracht, der eine Verringerung der Fahrpreise vorsah. Ziel war es, durch niedrigere Einnahmen die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu verbessern. Nach intensiver Diskussion mit den Beteiligten wurde dieser Ansatz jedoch verworfen, da die Nachfrage des ÖV im Rißtal nicht durch die Preise sondern durch die Takt- und Fahrzeiten, Liniennetz, Einzugsgebiet und Umsteigeverbindungen beeinflusst wird.

### 8.1.2.6 Lösungsansatz ÖPNV-06: Anpassung Haltestellen

Im Rißtal sind drei von vier Haltestellen derzeit nur provisorisch genehmigt, was zu erheblichen Einschränkungen der Verkehrssicherheit durch fehlende sichere Aufstellflächen führt. Als kurzfristige Maßnahme wird daher empfohlen, zumindest minimale sichere Aufstellflächen zu schaffen und die Lage sowie die Sichtbeziehungen der Haltestellen zu überprüfen, um die Sicherheit für Fahrgäste und den Verkehrsfluss zu verbessern.



Abb. 41: Ist-Zustand Haltestellen



### 8.1.3 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt im Rißtal derzeit die dominierende Anreiseform dar, was zu erheblichen Herausforderungen für Umwelt und Infrastruktur führt. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sollen langfristig dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr verträglich abzuwickeln und das Rißtal als Natur- und Erholungsraum zu erhalten.

Es werden für das Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr neun Lösungsansätze vorgeschlagen:

#### 8.1.3.1 Lösungsansatz MIV-01: Erhöhung Maut

Als mögliche Maßnahmen wurden zwei Varianten diskutiert: eine generelle Mauterhöhung (Variante 1) sowie ein dynamisches Preismodell mit variablen Tarifen je nach Saison, Wochentag oder Uhrzeit (Variante 2). Im Beteiligungsprozess wurde insbesondere das Konzept des „Dynamic Pricing“ als sinnvoll erachtet, da es eine flexible Steuerung der Nachfrage ermöglicht. Die Einschätzung basiert auf der Idee, durch gezielte Preisgestaltung Verkehrsströme zu lenken und Spitzenzeiten zu entlasten.

Im Vergleich zu anderen Mautstraßen in Österreich, Italien und Deutschland ist der Tarif der Mautstraße Hinterriss-Eng generell als günstig einzustufen. Mit 7€ pro Tag für PKW liegt der Preis deutlich unter dem vieler bekannter Alpenstraßen, bei denen Tagesgebühren oft zwischen 10€ und 25€ oder mehr betragen (siehe Tab. 5: Mautpreise im Vergleich). Eine generelle Anpassung der Mautpreise (auch ohne Dynamic Pricing) kann daher als verträglich empfohlen werden und bietet die Chance zur Querfinanzierung anderer Mobilitätsangebote.

	Mautstraße (Land, Region)	PKW	Motorrad	Wohnmobil	Busse	
					Ganzer Bus	pro Person
AT/DE	Engalm Hinterriss	7 €	5,00 €	12 €		1 €
AT	Nockalmstraße (Ö, Kärnten)	24 €	18 €		28,2	4,7
AT	Villacher Alpenstraße (Ö, Kärnten)	23 €	16 €		25	
AT	Zillertaler Höhenstraße (Ö, Tirol)	10 €	7 €	20	25	
AT	Gerlos Alpenstraße (Ö, Salzburg/Tirol)	12,50 €	9 €			2,3
AT	Großglockner Hochalpenstraße (Ö, Salzburg/Kärnten)	45 € (135 € nach 18 Uhr)	35 € (128,50 € nach 18 Uhr)			
AT	Timmelsjoch Hochalpenstraße (Ö/IT)	20 € einfach / 28 € retour	18 € / 25 €	30		6
AT	Loiser Altaussee	25	15		150	
AT	Malta Hochalmstraße	24	18	32		8
AT	Gerlitz Mautstraße	10			40	
AT	Lammersdorfer Hütte	9				
AT	Schlegeis Alpenstraße	18	15	25		
IT	Plätzwiese (IT, Südtirol)	10 € (17 € ab 15 Uhr)	8 € (16 € ab 15 Uhr)			
IT	Tre Cime / Rifugio Auronzo (IT, Dolomiten)	40 €	26 €	60		
AT	Kolm Saigurn	10	3,5			2,5
AT	Spullersee	15				
AT	Schladming Ursprungalm	22 € / 12 € (ab 12:30 Uhr)				
DE	Wallbergstraße Panoramastraße	7				
DE	Winklmoosalm Mautstraße	10	10		50	
DE	Rosfeld Panoramastraße (DE, Bayern)	9,50 €	6 €		60	
IT	Tovelsee	6	3			
IT / FR	Ligurische Grenzkammstraße	20	15			

Tab. 5: Mautpreise im Vergleich



### 8.1.3.2 Lösungsansatz MIV-02: Buchungssystem + Begrenzung Kapazität an Mautstelle

Der Lösungsansatz Buchungssystem über ein vollautomatisiertes Mautsystem mit digitaler Vorbuchung soll helfen, Verkehrsflüsse an der Mautstelle effizient zu steuern. Nutzer können ihre Fahrzeiten oder Durchfahrten im Voraus reservieren, wodurch Wartezeiten und Überlastungen reduziert werden. Die Kapazitäten pro Zeitfenster sind begrenzt und orientieren sich an Faktoren wie Fahrspuranzahl, technischer Infrastruktur und Zahlungsabwicklung. Eine dynamische Anpassung der verfügbaren Kontingente je nach Saison und Wochentag ermöglicht eine flexible Steuerung. Über Webseite oder App werden verfügbare Zeitfenster in Echtzeit angezeigt. Im Beteiligungsprozess wurde jedoch betont, dass Kapazitätsgrenzen und mögliche Sperrungen abschreckend wirken könnten, daher sind eine transparente Kommunikation und nutzerfreundliche Gestaltung des Systems essenziell. Alternativ zum digitalen Buchungssystem sollte zusätzlich analoge Ergänzungen eingeplant werden, um eine barrierefreie Nutzung für alle Zielgruppen sicherzustellen.

Ein Best-Practice-Beispiel für kapazitätsgesteuerten Verkehr bietet die Ligurische Grenzkammstraße in Italien mit einer täglichen Begrenzung auf 100 Fahrzeuge sowie die Strada dei Cannoni, die maximal 350 Fahrzeuge pro Tag zulässt. Diese Maßnahmen dienen dem Schutz sensibler Natur- und Kulturräume, fördern eine gleichmäßige Verkehrsverteilung und verbessern das Besuchserlebnis durch reduzierte Staus und Lärmbelastung. Die klar kommunizierten Limits ermöglichen eine gezielte Steuerung des Besucheraufkommens und gelten als Vorbild für nachhaltige Mobilitätslösungen in alpinen Regionen.



Abb. 42: Best-Practice Beispiel Ligurische Grenzkammerstraße

Ein weiteres Beispiel für ein kapazitätsgesteuertes Zugangssystem ist die Mautstraße zum Loser bei Altaussee. Die Zufahrt ist nur erlaubt, wenn die Bergbahn nicht in Betrieb ist, also vor allem in Randzeiten des Tages und saisonabhängig. Die Mautpreise sind gestaffelt: PKW zahlen 25 €, Motorräder 15 € und ein ganzer Bus 150 €. Dieses Modell verbindet zeitliche Steuerung mit finanziellen Anreizen, um den Verkehr gezielt zu lenken und sensible Naturräume zu entlasten.



Abb. 43: Best-Practice Beispiel Loser Altaussee Mautstraße

#### 8.1.3.3 Lösungsansatz MIV-03: Parkraumbewirtschaftung statt Maut

Ein möglicher Lösungsansatz ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als Alternative zur Maut. Da derzeit keine Parkgebühren erhoben werden, könnten künftige Gebühren in vergleichbarer Höhe zur bisherigen Maut eingeführt werden, um wegfallende Einnahmen zu kompensieren. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde der Lösungsansatz der Parkraumbewirtschaftung als Ersatz für die Maut verworfen. Trotz des Potenzials, Einnahmen in ähnlicher Höhe zu generieren und einer lokal steuerbaren Verkehrslenkung, überwogen die Bedenken hinsichtlich zusätzlicher Bewirtschaftungskosten (z. B. für Parkautomaten) sowie möglicher Akzeptanzprobleme bei der Bevölkerung und Besucher.

#### 8.1.3.4 Lösungsansatz MIV-04: Erhöhung Management Parkflächen

Die unkontrollierte Verparkung bzw. Wildparken von nicht vorgesehenen Flächen wie an Straßenränder beeinträchtigt das Erscheinungsbild des Rißtals und mindert die landschaftliche Qualität. In Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen verliert das Tal an Aufenthaltsqualität und wirkt weniger einladend auf Besucher. Ein kurzfristiger Lösungsansatz ist daher die Erhöhung des Managements von Parkflächen durch eine genauere Auszeichnung der Stellplätze (wo darf geparkt werden, wo nicht) und eine Erhöhung des Kontrolldrucks.





Abb. 44: Straßenrand Wildparker

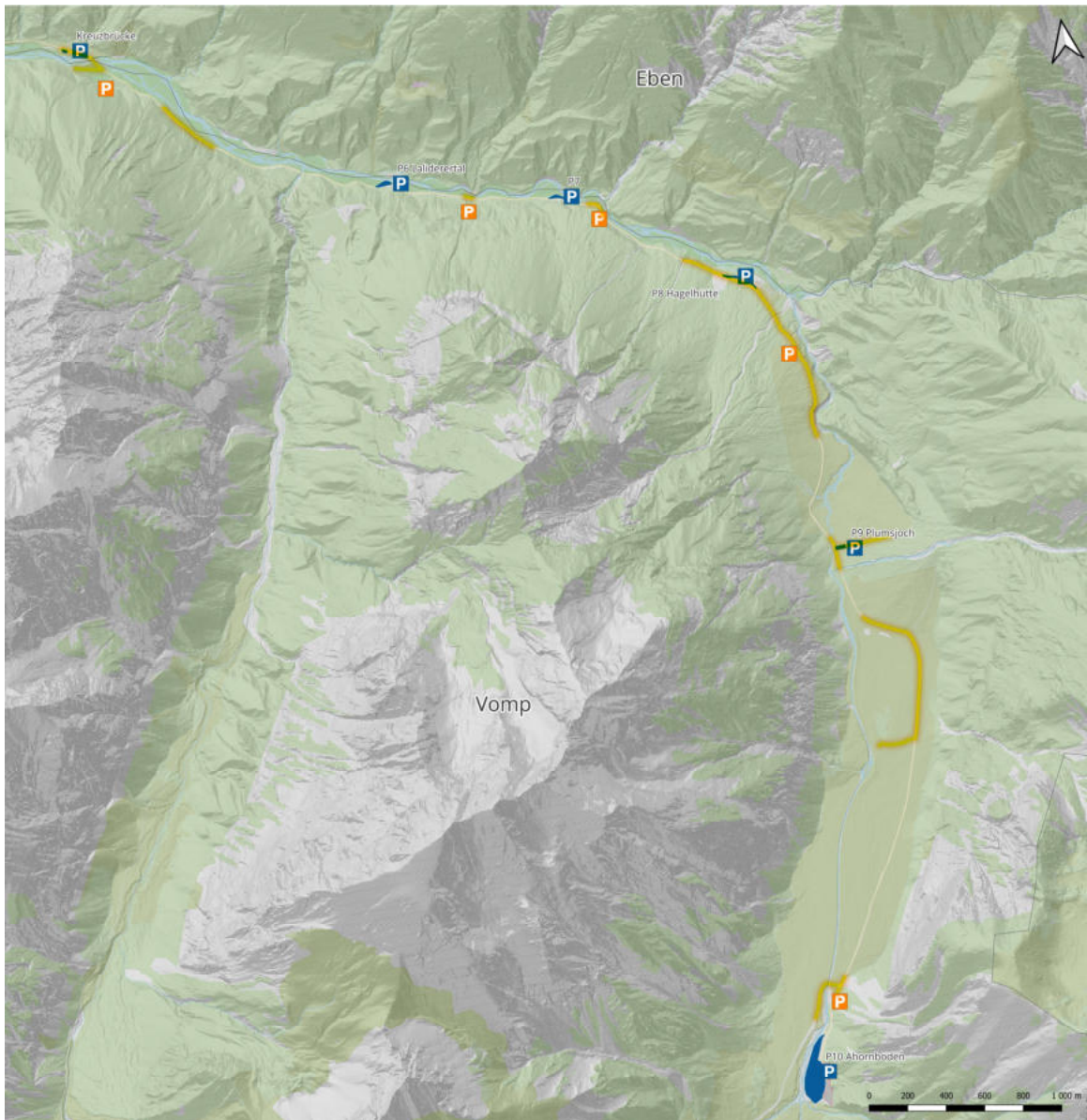


Abb. 45: Detailausschnitt legale und inoffizielle Parkierungen im Rißtal

Offizielle Parkplätze sind mit dem blauen Park-Symbol dargestellt, inoffizielle, nicht ausgewiesene Parkplätze sind mit orangen Park-Symbolen dargestellt (siehe auch Fotos) und selektiv auftretendes Wildparken ist mit orangen Flächen dargestellt.

#### 8.1.3.5 Lösungsansatz MIV-05: Management Spitzentage

Der Lösungsansatz Management Spitzentage zielt darauf ab, kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Steuerung besonders belasteter Tage im Herbst zu etablieren. Basierend auf den Erkenntnissen aus dem Beteiligungsprozess wurde deutlich, dass eine klare Regelung notwendig ist, um verkehrliche Überbelastungen zu vermeiden und die Arbeitsqualität/Wohnqualität zu sichern. Kurzfristige Maßnahmen wie Ordnerdienste, Kommunikation, gezielte Umleitung zu wenig ausgelasteten Parkflächen, zusätzliche temporäre Parkzonen, kann die Verkehrsbelastung an Spitzentagen reduzieren und die Aufenthaltsqualität im Rißtal verbessern.



Abb. 46: Verkehrssituation Rißtal



### 8.1.3.6 Lösungsansatz MIV-06: Sperre, Teilsperre

Ein möglicher Lösungsansatz für die Reduzierung der Verkehrsbelastung und sensible Naturräume im Rißtal war die Sperre bzw. Teilsperre der Mautstraße für den motorisierten Individualverkehr. Dieser Ansatz wurde jedoch gleich zu Beginn des Beteiligungsprozesses verworfen, da es starke negative Auswirkungen auf andere Bereiche hätte. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass das Rißtal vor allem über eine Straße überwiegend nur mit dem Pkw zu erreichen ist. Die Diskussion verdeutlichte auch, dass alternative Maßnahmen mit geringen Eingriffsintensität und die Ausgewogenheit zwischen Schutzbedürfnissen und Nutzungsansprüchen bevorzugt werden sollen.

### 8.1.3.7 Lösungsansatz MIV-07: Temporegime

Der vorgeschlagene Lösungsansatz ist eine Maßnahme, die in einem kurzfristigen Zeitraum umsetzbar ist und schlägt eine Anpassung des Temporegimes in bestimmten Bereichen vor: In Vorderriß soll die Geschwindigkeit reduziert und die Sichtbarkeit verbessert werden, in Brandau wird Tempo 50 empfohlen, um die Sichtbeziehungen zu optimieren, und in Hinterriß ist eine Temporeduktion auf 40 bzw. 30 km/h vorgesehen, ergänzt durch ein Ortseinfahrstor zur besseren Verkehrslenkung.

### 8.1.3.8 Lösungsansatz MIV-08: Leitsystem

Der Lösungsansatz eines Parkleitsystems im Rißtal zielt auf eine sichere und geordnete Nutzung des Parkraums durch klare Stellplatzkennzeichnung und gezielte Wegweisung. Die strukturierte Führung zu freien Stellflächen (P1–P10 sowie Seitenparkplätze entlang der Straßenachse) soll die Parkplatzsuche verkürzen, den Verkehrsfluss verbessern und Ein-/Auspark-Konflikte reduzieren. Digitale oder analoge Anzeigen in Vorderriß, Wallgau und Lenggries könnten Besucher frühzeitig informieren und lenken. Der Beteiligungsprozess bestätigte die Sinnhaftigkeit des Systems zur besseren Nutzung bestehender Kapazitäten und zur Entlastung der Verkehrssituation.



Abb. 47: Parksituation





Abb. 48: Beispiel Parkordnung

#### 8.1.3.9 Lösungsansatz MIV-09: Straßenraumgestaltung

Straßenraumgestaltung umfasst gezielte bauliche und gestalterische Maßnahmen, die das Erscheinungsbild und die Funktion einer Straße verändern, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv zu beeinflussen. Durch Elemente wie Fahrbahnverengungen, Bodenmarkierungen, bauliche Schwellen oder optische Ortsrandbetonungen wird die Geschwindigkeit reduziert, die Aufmerksamkeit erhöht und die Verkehrssicherheit verbessert. Gleichzeitig kann die Gestaltung zur Aufenthaltsqualität beitragen und das Miteinander zwischen verschiedenen Verkehrsarten – wie Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer – fördern. Besonders in sensiblen Bereichen wie Ortsrändern oder touristisch genutzten Tälern ist eine durchdachte Straßenraumgestaltung ein wirkungsvolles Instrument zur Steuerung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Sicherheit. Als mittelfristige Maßnahme wird die Verdeutlichung des Ortsrands durch Bodenmarkierungen oder bauliche Engstellen vorgeschlagen. Ziel ist es, durch gestalterische Eingriffe wie Fahrbahnverengungen die Geschwindigkeit des Verkehrs zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Maßnahme trägt zur klaren räumlichen Abgrenzung zwischen Ortsbereich und freier Strecke bei und unterstützt ein achtsames Fahrverhalten.

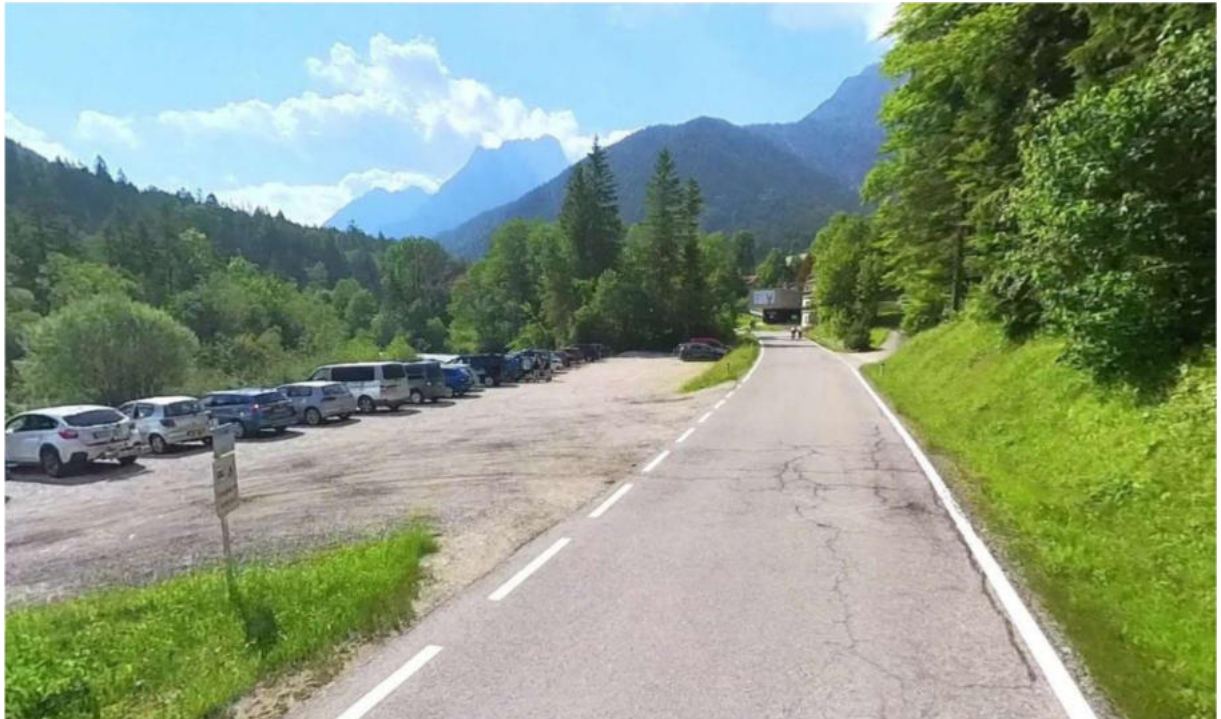


Abb. 49: Situation Bestand Ortseingang Hinterriß



Abb. 50: Situation Bestand Ortsausfahrt Hinterriß



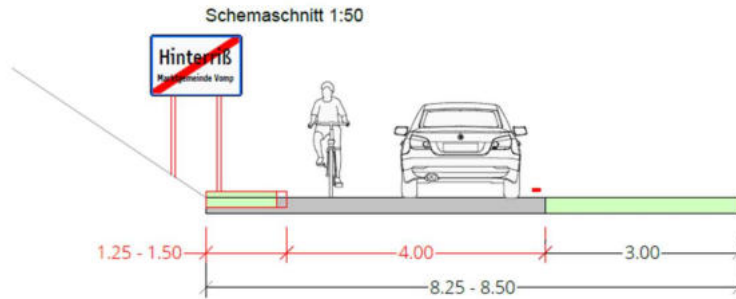


Abb. 51: Schemaschnitt 1:50

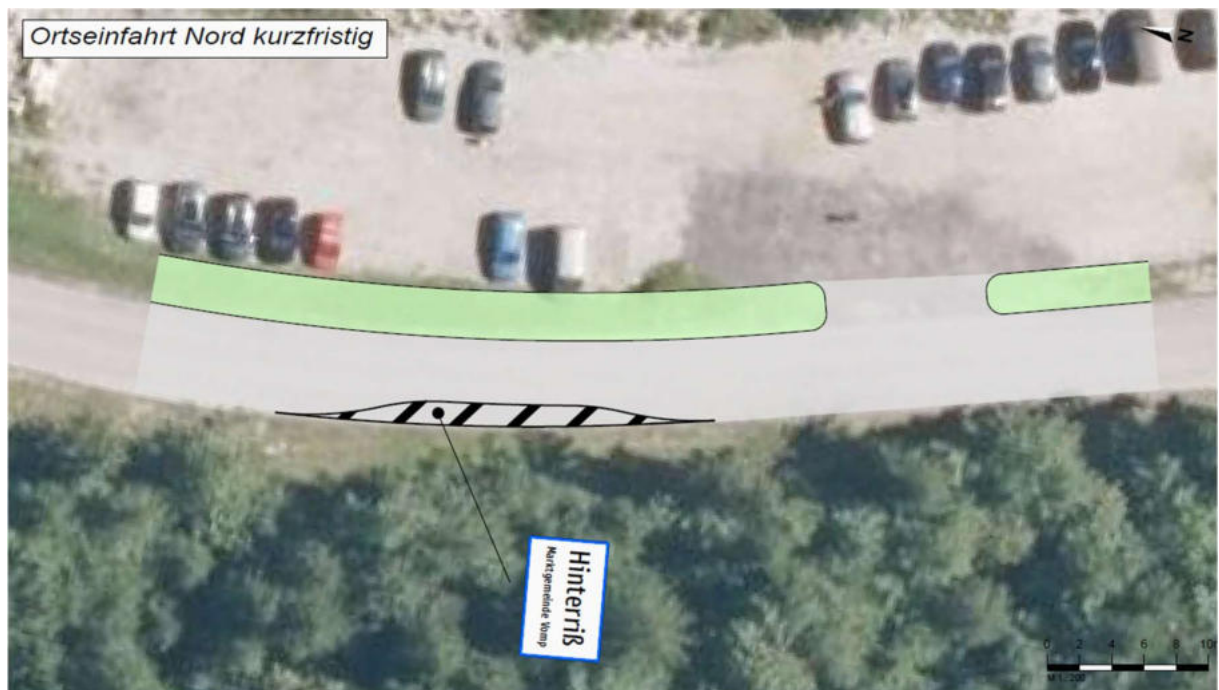


Abb. 52: Lösungsansatz Straßenraumgestaltung – Ortseinfahrt Nord kurzfristig



Abb. 53: Lösungsansatz Straßenraumgestaltung - Ortseinfahrt Süd langfristig

## 8.1.4 Handlungsfeld Begleitmaßnahmen

Durch gezielte Informationskampagnen, Veranstaltungen und begleitende Kommunikationsarbeit bzw. Medienarbeit wird das öffentliche Bewusstsein für das Thema geschärft und eine breite Unterstützung gefördert. Gleichzeitig ermöglicht ein kontinuierliches Monitoring sowie eine systematische Evaluation die Überprüfung der Zielerreichung und die Identifikation von Optimierungspotenzialen. Beide Begleitmaßnahmen tragen somit entscheidend zur Wirksamkeit und Nachhaltigkeit des Vorhabens bei.

### 8.1.4.1 Bewusstseinsbildung / Öffentlichkeitsarbeit

Dieses Handlungsfeld fokussiert sich auf die Sensibilisierung der Besucher und Einwohnern für die Bedeutung von Naturschutz, nachhaltigem Tourismus und regionaler Wertschöpfung. Ziel ist es, durch gezielte Informations- und Aufklärungskampagnen, Workshops sowie Dialogformate ein besseres Verständnis für umweltfreundliche Verkehrsalternativen zu schaffen. Hierbei wird auch die aktive Einbindung der Bürger in Planungsprozesse angestrebt, um Akzeptanz zu fördern und eine breite Beteiligung sicherzustellen. Durch transparente Kommunikation wird das Vertrauen in die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen gestärkt.

### 8.1.4.2 Monitoring / Evaluation

Monitoring und Evaluation sind essenziell, um die Effektivität des Mobilitätskonzepts zu überprüfen. Im Monitoring werden kontinuierlich relevante Daten zu Nutzerverhalten und Umweltauswirkungen erhoben. Die Evaluation analysiert die Zielerreichung und die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen. Auf Basis dieser Ergebnisse können Anpassungen vorgenommen werden, um die Effizienz zu steigern und die langfristigen Ziele des Mobilitätskonzepts besser zu erreichen.



## 9. Zusammenfassung

Die Mobilität im Rißtal steht in enger Wechselwirkung mit Tourismus, Landwirtschaft und Naturschutz. Um negative Auswirkungen zwischen diesen Bereichen zu vermeiden, gilt es, eine ausgewogene und nachhaltige Verkehrsstrategie zu entwickeln. Im Fokus stehen die Sicherstellung der Erreichbarkeit für Bewohner, Betriebe und Gäste, ein sicherer Verkehrsablauf sowie langfristig tragfähige Mobilitätslösungen.

Der Naturpark Karwendel verfolgt im Rahmen seines Karwendelprogramms 2028 das Ziel, den Ausflugsverkehr vom MIV auf umweltfreundliche Alternative wie öffentliche Verkehrsmittel und aktive Mobilitätsformen zu verlagern. Zur Erreichung dieser Zielvorgaben sind gewisse Anstrengungen erforderlich.

Das vorliegende Konzept ist als Handlungsempfehlung für die nächsten Jahre für die Verwaltung, das Projektkonsortium sowie die angrenzenden Gemeinden Lenggries, Vomp und Eben am Achensee zu sehen und stellt einen Beitrag zur Erreichung der gesteckten Ziele dar. Neben größeren und umfangreicheren Themen- und Handlungsfeldern sind auch viele kleinere Maßnahmen in diesem Konzept beinhaltet, welche ebenso von hoher Wichtigkeit zur Stärkung und Förderung des Öffentlichen Personennahverkehr und Fuß- und Radverkehrs sind.

Die zahlreiche Teilnahme von Personen unterschiedlicher Interessenslagen am Beteiligungsprozess kann als Beleg für das große Interesse der Bevölkerung am Thema Mobilität im Rißtal gesehen werden.

Partizipation erzeugt aber auch eine Erwartungshaltung der Bevölkerung gegenüber dem Projekt. Erste Maßnahmen aus dem Projekt sollten daher bereits nach kurzer Zeit umgesetzt werden, damit auch für die Bevölkerung das Konzept „spür- und bemerkbar“ wird.

Aus diesem Grund wurde folgende Auflistung an eher rasch umsetzbaren Maßnahmen (Quick-Wins) erstellt, welche aber unmittelbar ihre Wirkung entfalten. Diese Auflistung stellt naturgemäß nur einen Auszug an möglichen schnell umsetzbaren Maßnahmen dar.

### Quick-Wins:

- Markierung für Radverkehr (Lösungsansatz Rad-03: Markierung für Radverkehr)
- Pilotprojekt/Testwochenende (Lösungsansatz ÖPNV-04: Pilotprojekt/Testwochenende)

Anpassung Haltestellen (

- Lösungsansatz ÖPNV-06: Anpassung Haltestellen)
- Erhöhung Management Parkflächen (Lösungsansatz MIV-04: Erhöhung Management Parkflächen)
- Management Spitzentage (Lösungsansatz MIV-05: Management Spitzentage)
- Temporegime (Lösungsansatz MIV-07: Temporegime)
- Leitsystem (Lösungsansatz MIV-08: Leitsystem)

Naturgemäß gibt es zu den Quick-Wins auch verschiedene Big-Wins, also eher langfristige und aufwändigere Projekte, die aufgrund ihrer Bedeutung und Wirksamkeit trotzdem schon heute angegangen werden sollten. Im Rahmen dieses Konzeptes können folgende Maßnahmen als Big-Wins bezeichnet werden:

#### Big-Wins:

- Shuttlebus Wochenende (Lösungsansatz ÖPNV-02: Shuttlebus Wochenende)
- Shuttlebus Spitzentage + Kontigent (Lösungsansatz ÖPNV-03: Shuttlebus Spitzentage + Kontigent)
- Erhöhung Maut (Lösungsansatz MIV-01: Erhöhung Maut)
- Straßenraumgestaltung Lösungsansatz MIV-09: Straßenraumgestaltung)
- Eigenständiger Geh- und Radweg (Lösungsansatz Rad-02: Geh- und Radweg)
- Ausbau öffentlicher Personennahverkehr (Lösungsansatz ÖPNV-01: Ausbau öffentlicher Personennahverkehr)

Verkehrsart	Kurzfristige Maßnahmen (0-5 Jahre)	Mittel- bis Langfristige Maßnahmen (5-10 Jahre)	
Fuß- und Radverkehr	- Markierung für Radverkehr	- Geh- und Radweg	Bewusstseinsbildung / Öffentlichkeitsarbeit / Monitoring
Öffentlicher Personennah (ÖPNV)	- Pilotprojekt/Testwochenende - Anpassung Haltestellen	- Ausbau öffentlicher Personennahverkehr - Shuttlebus Wochenende - Shuttlebus Spitzentage + Kontigent	

<p><b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung Management Parkflächen</li> <li>- Management Spitzentage</li> <li>- Temporegime</li> <li>- Leitsystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung Maut</li> <li>- Buchungssystem + Begrenzung Kapazität an Mautstelle</li> <li>- Straßenraumgestaltung</li> </ul>	
---	--	---	--

Feldkirch, 30.09.2025