

Haltestellencheck Tirol

Wie gut sind Tirols Bushaltestellen und wie flächendeckend ist das Haltestellennetz?

September 2026



Linie	Ziel	Abfahrt
401	Nachbargemeinde A	2 min
402	Nachbargemeinde B	6 min
403	Innsbruck	9 min



Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung – die wichtigsten Ergebnisse	3
2	Einleitung und Fragestellung	4
3	Methodik.....	5
3.1	Haltestellen im Fahrgast-Check	5
3.2	ÖV-Güteklassen / Studie TU Wien	5
4	Was ist eine gute Haltestelle?	6
5	Ergebnisse	7
5.1	Qualität der Haltestellen.....	7
5.1.1	Witterungsschutz und Beschattung	7
5.1.2	Sitzplätze und Radabstellplätze.....	7
5.1.3	Fehlende Barrierefreiheit.....	8
5.1.4	Sicherheit	8
5.1.5	Mangelnde Fahrgastinformation	8
5.1.6	Sonstige Rückmeldungen.....	8
5.1.7	Detailanalysen.....	9
5.1.8	Vergleich zwischen städtischem und ländlichem Raum.....	10
5.1.9	Interpretation der Ergebnisse	10
5.2	Regionale Versorgungslücken.....	13
5.2.1	Landesebene	13
5.2.2	Bezirksebene	13
5.2.3	Gemeindeebene.....	14
5.2.4	Interpretation der Ergebnisse	15
6	Empfehlungen	17
6.1	Verbindliche Qualitätsstandards für Bushaltestellen schaffen.....	17
6.2	Haltestellen schrittweise komfortabel und klimafit ausstatten	17
6.3	Sichere und attraktive Wege zur Haltestelle schaffen.....	18
6.4	Regionale Versorgungslücken gezielt schließen	18
6.5	Haltestellenqualität regelmäßig überprüfen	18
7	Anhang	19
7.1	Methodenerklärung Studie ÖV Klimafit	19
7.2	Liste prioritär zu behandelnder Gemeinden.....	21

1 Kurzfassung – die wichtigsten Ergebnisse

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst im Bus: Die Untersuchung der Tiroler Bushaltestellen zeigt sowohl bei deren Ausstattung als auch bei der regionalen Erschließung Verbesserungspotenziale.

Die Qualität: Im Rahmen der Sonderauswertung für Tirol des VCÖ „Haltestellen-Fahrgastchecks“ wurden 505 Haltestellen bewertet. Die häufigsten Kritikpunkte betreffen den Witterungsschutz: Bei mehr als 60 % der bewerteten Haltestellen wurde dieser als mangelhaft beurteilt. Auch fehlende Beschattung (43 %), Sitzgelegenheiten (45 %) und Radabstellmöglichkeiten (45 %) werden häufig kritisiert. Darüber hinaus bestehen Defizite bei der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der Fahrgastinformation. Besonders im ländlichen Raum werden Ausstattung und Sicherheitsinfrastruktur häufiger als mangelhaft gemeldet.

Die Erschließung: Rund neun von zehn Tiroler Erwerbstätigen verfügen am Wohnort über eine ÖV-Erschließung gemäß den ÖV-Güteklassen. Rund 9 % liegen außerhalb einer ÖV-Güteklasse. Besonders hoch ist die Anzahl an Erwerbspersonen ohne Zugang zu einer Basiserschließung in den Bezirken Kitzbühel (18 %), Reutte (17 %) und Lienz (16 %). Während sich die Versorgung durch eine Verdichtung des Angebots in vielen Regionen deutlich verbessern ließe, verbleiben 31 Gemeinden, in denen auch nach Angebotsverbesserungen mindestens 20 % der Erwerbstätigen außerhalb einer ÖV-Güteklasse liegen. In acht Gemeinden bleibt dieser Anteil sogar bei über 80 %. Hier sind die Versorgungslücken daher nicht in erster Linie auf ein zu geringes Fahrplanangebot, sondern auf fehlende konkrete Infrastruktur bzw. Haltestellen zurückzuführen.

Insgesamt zeigt die Untersuchung somit: Tirol verfügt grundsätzlich über eine gute ÖV-Erschließung, gleichzeitig besteht sowohl bei der Qualität vieler Bushaltestellen als auch bei der infrastrukturellen Erschließung einzelner Gemeinden Handlungsbedarf.

2 Einleitung und Fragestellung

Zum Jahresbeginn 2026 verzeichnete der Verkehrsverbund Tirol 197.000 Stammkund:innen.¹ Eine tragende Säule des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Tirol sind die Buslinien, die landesweit rund 3.100 Bushaltestellen (ohne Saisonverkehr) bedienen.² Bushaltestellen sind somit das Eingangstor zum öffentlichen Verkehr und prägen den ersten sowie den letzten Eindruck einer Busfahrt.

In den vergangenen Jahren wurden erhebliche Investitionen in die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Bahnhöfen und Haltestellen entlang der Bahnstrecken getätigt. Bushaltestellen erhielten dagegen weniger Aufmerksamkeit. Vor diesem Hintergrund forderte der Verkehrsclub Österreich (VCO) Anfang 2026 eine österreichweite Modernisierungsoffensive für Bushaltestellen, um eine zeitgemäße und attraktive Ausstattung sicherzustellen.³ Begleitet wurde diese Forderung durch die Aktion „Haltestellen im Fahrgast-Check“, bei der Fahrgäste die wahrgenommene Qualität von Bushaltestellen bewerten konnten.

Für die Arbeiterkammer Tirol ist ein leistungsfähiger, leicht zugänglicher, attraktiver und kostengünstiger öffentlicher Personennahverkehr eine wesentliche Voraussetzung für eine der Arbeitswelt angepasste und nachhaltige Mobilität in Tirol. Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV entlastet Haushalte finanziell, verbessert durch die Verringerung von Staus und Lärm die Lebensqualität und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Vor diesem Hintergrund hat die Arbeiterkammer Tirol die Situation der Bushaltestellen in Tirol genauer untersucht. In dieser Analyse sollen zwei zentrale Fragen beantwortet werden.

- Welches Verbesserungspotenzial besteht bei der Ausstattung und Qualität der Tiroler Bushaltestellen?
- Wo bestehen regionale Versorgungslücken im Haltestellennetz?

¹ ORF Tirol (2026): Öffi-Jahreskarte in jedem dritten Haushalt. <https://tirol.orf.at/stories/3345644/>, zugegriffen am 30.07.2026

² Brezina et al. (2025): ÖV klimafit Tirol – Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Tirol, TU Wien

³ VCO (2026): VCO fordert bundesweite Modernisierungsoffensive für Bushaltestellen, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-fordert-bundesweite-modernisierungsoffensive-fuer-bushaltestellen>, zugegriffen am 29.07.2026

3 Methodik

Zur Beantwortung der Fragestellungen wurden zwei Quellen herangezogen, die jeweils eigene methodische Rahmenbedingungen aufweisen. Für die Analyse der Fragestellungen über die Haltestellenqualität wurde die von der Arbeiterkammer Tirol in Auftrag gegebene Sonderauswertung der Umfrage „Haltestellen im Fahrgast-Check“ des VCÖ verwendet. Zur Auswertung der Fragestellung zur Versorgungslücke wurde die, ebenfalls von der Arbeiterkammer Tirol in Auftrag gegebene Studie „ÖV klimafit Tirol“ der TU Wien herangezogen.⁴

3.1 Haltestellen im Fahrgast-Check

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) führte vom 19. Februar bis zum 30. April 2026 die Initiative „Haltestellen im Fahrgast-Check“ durch. Im Rahmen dieser Initiative wurde die Bevölkerung dazu aufgerufen, Mängel bei Haltestellen in ganz Österreich auf map.vcoe.at zu melden. Das interaktive Online-Tool ermöglichte eine direkte Bewertung der Haltestellen über eine Maske. Zur Auswahl standen Ausstattungsmerkmale, wie Beleuchtung, Beschattung, Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Radabstellmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit sowie sicherheitsrelevante Eigenschaften, wie Querungsmöglichkeiten (idF als Straßenübergänge bezeichnet) und Gehwege.

Darüber hinaus konnten offene Rückmeldungen getätigt werden. Zudem bot das VCÖ die Möglichkeit, Fotos der Haltestellen bzw. der Mängel hochzuladen. Eine Kontrolle der Eingaben durch das VCÖ erfolgte nicht. Die Ergebnisse des VCÖ-Haltestellenchecks stellen jedoch keine flächendeckende Bestandsaufnahme dar. Die ausgewiesenen Prozentwerte können somit nicht auf sämtliche Bushaltestellen in Tirol hochgerechnet werden. Bewertet wurden jene Haltestellen, zu denen im Rahmen der Initiative Rückmeldungen eingegangen sind. Die Ergebnisse stellen eine Auswertung der vorliegenden Rückmeldungen dar und keine standardisierte technische Prüfung der Haltestellen vor Ort. Insbesondere bei subjektiv wahrgenommenen Qualitätsmerkmalen wie Sitzgelegenheiten, Beschattung oder Fahrgastinformation können unterschiedliche Einschätzungen der Fahrgäste eine Rolle spielen. Die Ergebnisse sind daher vor allem als Bestandsaufnahme der wahrgenommenen und in der Folge beim VCÖ gemeldeten Qualität und als Hinweis auf bestehendes Verbesserungspotenzial zu verstehen. Sie zeigen auf, bei welchen Ausstattungsmerkmalen aus Sicht der Fahrgäste besonders häufig Handlungsbedarf besteht, und liefern damit wichtige Anhaltspunkte für die Weiterentwicklung eines attraktiven, sicheren, barrierefreien und klimafitten öffentlichen Verkehrs in Tirol.

Für die vorliegende Sonderauswertung stellte das VCÖ der Arbeiterkammer Tirol die Daten für Tirol zur Verfügung. Diese sichtete die übermittelten Daten und nahm Bereinigungen bei Doppelnennungen vor. Eine Validierung der eingegebenen Daten mittels Google Street View bzw. Vor-Ort-Kontrollen erfolgte, wenn bei der Bereinigung von Doppelnennungen Widersprüche in der Bewertung vorlagen.

3.2 ÖV-Güteklassen / Studie TU Wien

Die Studie der TU Wien analysiert die notwendigen finanziellen Investitionen, um den öffentlichen Personennahverkehr in Tirol zu verbessern, und stützt sich dabei auf die von der österreichischen Raumordnungskonferenz, kurz ÖROK, entwickelten ÖV-Güteklassen.⁵ Die ÖV-Güteklassen sind ein österreichweit angewandtes System zur Beurteilung von Gebieten

⁴ Brezina et al. (2025): ÖV klimafit Tirol – Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Tirol, TU Wien

⁵ Brezina et al. (2025): ÖV klimafit Tirol – Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Tirol, TU Wien

und Standorten über die Erschließungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel. Insgesamt gibt es sieben Klassen, von städtisch und damit hochrangig erschlossen bis zu einer ländlichen Basiserschließung. Eine genaue Erläuterung zur Methodik hierzu ist im Anhang zu finden.

Die Studie untersuchte die zutreffenden ÖV-Güteklassen für erwerbstätige Personen an deren Wohnort an Werktagen mit Schule. In einem weiteren Schritt wurden zwei Angebotsverbesserungen simuliert, wobei jede Verbesserung (auch Upgrade genannt) in etwa einer Angebotsverdoppelung entspricht. Zu berücksichtigen ist, dass die Analyse auf Fahrplandaten aus dem Jahr 2023 basiert. Die Ergebnisse bilden daher nicht unmittelbar den aktuellen Stand der ÖV-Erschließung im Jahr 2026 ab. Sie werden im vorliegenden Bericht insbesondere zur Identifikation struktureller Versorgungslücken sowie zur Bewertung der in der Studie simulierten Angebotsverbesserungen herangezogen.

Für die Beantwortung der Fragestellung zentral ist dabei ein Teilaspekt der Studie, wonach als Mindestbedingung für die schlechteste Kategorie „Basiserschließung“ die Haltestelle vom Standort nicht weiter entfernt sein darf als 1.250 m sowie zumindest vier Abfahrten pro Richtung und Tag aufweisen muss.

4 Was ist eine gute Haltestelle?

Öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst im Bus – sondern bereits auf dem Weg zur Haltestelle.

Laut der Österreichischen Raumordnungskonferenz sind mehrere Aspekte für das öffentliche Verkehrsangebot entscheidend. Dazu zählen die Intervalle der Verkehrsmittel, die Art der Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Straßenbahn etc.) und die Entfernung zur Haltestelle. Werden diese miteinander kombiniert, erhält man die ÖV-Güteklassen, die eine Aussage darüber treffen, wie gut eine Region durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist.⁶

Ein hochwertiger Haltestellenbereich ist zudem der erste Schritt zu einem attraktiven ÖPNV, da dieser in der Regel der erste und letzte Kontaktpunkt einer Fahrt ist und damit die Wahrnehmung des gesamten ÖPNV-Angebots prägt. Neben einem bedarfsgerechten Fahrplan tragen daher eine sichere und gute Erreichbarkeit, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit sowie verständliche Fahrgastinformationen wesentlich zum Nutzungskomfort bei.

Die Qualität der Haltestellen stellt einen wichtigen Faktor für die Attraktivität und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs dar. Denn die Entscheidung für oder gegen die Nutzung des ÖPNV wird nicht nur durch das Verkehrsangebot selbst, sondern durch die Qualität der gesamten Reisekette bestimmt. Je einfacher, komfortabler und sicherer der Zugang zum öffentlichen Verkehr gestaltet ist, desto attraktiver wird dieser gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wahrgenommen.

⁶ ÖROK (2022): Die österreichweiten ÖV-Güteklassen: Rahmen, Struktur & Beispiele, https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O_ROK-Broschuere_Heft_10_O_V-Gu_teklassen.pdf, Zugriff am 06.08.2026

5 Ergebnisse

5.1 Qualität der Haltestellen

Fragestellung 1: Welches Verbesserungspotenzial besteht bei der Ausstattung und Qualität der Tiroler Bushaltestellen?

Insgesamt wurden Rückmeldungen zu 505 Tiroler Haltestellen ausgewertet. Dies entspricht rund 16 % der rund 3.100 Tiroler Bushaltestellen. Die Rückmeldungen zeichnen ein klares Bild: Vor allem die Ausstattung der bewerteten Haltestellen wird kritisiert.

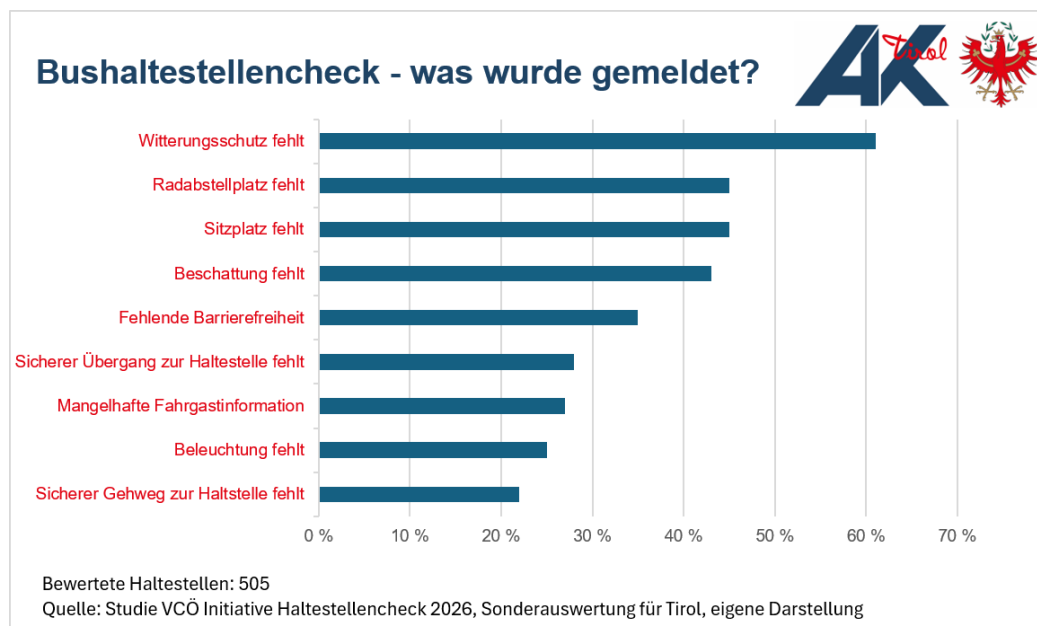


Abbildung 1: Darstellung der gemeldeten Mängel bei den 505 bewerteten Bushaltestellen in Tirol

5.1.1 Witterungsschutz und Beschattung

Mit über 60 % der Meldungen bildet fehlender Witterungsschutz hierbei den größten Kritikpunkt. Auffällig ist, dass auch Haltestellen mit Dächern diese Kritik erhielten. Zieht man die offenen Rückmeldungen hinzu, zeigt sich, dass die Ausführung der Dächer oftmals nicht den Zweck eines Witterungsschutzes erfüllt, da sie zu klein sind und seitlicher Schutz gegen Wind und Schlagregen fehlt. 43 % der bewerteten Haltestellen werden zudem aufgrund fehlender Beschattung als Mangel bewertet. Mit Blick auf die offenen Rückmeldungen zeigt sich, dass auch Haltestellen mit Dach kritisiert werden, da diese entweder zu wenig Schatten spenden, aus Glas oder zumindest durchsichtigen Materialien bestehen, wodurch zwar ein Witterungsschutz gewährleistet ist aber kein Sonnenschutz.

5.1.2 Sitzplätze und Radabstellplätze

Mit Abstand, aber immer noch deutlich werden fehlende Radabstellplätze (45 %) und Sitzplätze (45 %) als Mangel gemeldet. Auch hier zeigt sich bei Auswertung der offenen Rückmeldungen, dass diese Kritik selbst bei Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten auftritt. Begründet wird dies damit, dass bei gut frequentierten Haltestellen zu wenige Sitzplätze für die Anzahl der Nutzer:innen vorhanden sind. Ähnlich verhält es sich bei den Rückmeldungen

zu den fehlenden Radabstellmöglichkeiten. Neben dem generellen Fehlen von Radabstellmöglichkeiten wird in den offenen Rückmeldungen auch erwähnt, dass die vorhandenen Abstellplätze bei gut frequentierten Haltestellen oftmals nicht ausreichen und überbelegt sind.

5.1.3 Fehlende Barrierefreiheit

Ein Drittel aller Meldungen bezieht sich zudem auf die fehlende Barrierefreiheit der Bushaltestellen. Die Kritikpunkte reichen von fehlenden Leitsystemen über zu steile Rampen und verparkte Zugangsmöglichkeiten bis hin zu Gehsteigen, die für die Benutzung mit dem Rollstuhl zu schmal sind.

5.1.4 Sicherheit

Mehr als jede vierte Meldung betrifft wiederum Defizite bei der Verkehrssicherheit. So ist bei 28 % der bewerteten Haltestellen kein sicherer Übergang, etwa mithilfe eines Zebrastreifens, möglich. Doch selbst das Vorhandensein von Straßenübergängen garantiert keine Sicherheit. So zeigt sich bei den offenen Rückmeldungen, dass die Straßenübergänge teilweise an unübersichtlichen Stellen sind oder es zu Überholvorgängen auf Zebrastreifen kommt, weil die Haltestelle direkt vor dem Zebrastreifen ist. Bei etwas mehr als 20 % der Haltestellen fehlt zudem ein sicherer Gehweg zur Haltestelle. In den offenen Rückmeldungen wird auf die Problematik hingewiesen, dass zum Erreichen der Haltestellen entweder die Fahrbahn benutzt werden muss oder der Gehweg als zu schmal angesehen wird. Teilweise wird auch angegeben, dass sich die Haltestellen im Einfahrtsbereich größerer Parkplätze von Lebensmittelgeschäften oder sonstigen gewerblichen Einrichtungen befinden oder durch Einfahrten abgeschnitten werden. Dies verschlechtert die Sicherheit an der Haltestelle. Als sicherheitsrelevant ist darüber hinaus die Tatsache einzustufen, dass einige offene Rückmeldungen auf den Umstand verweisen, dass die Gehwege im Bereich der Haltestelle bzw. der Haltestellenbereich insgesamt bei größerem Andrang (etwa zu den Hauptpendelzeiten) zu klein dimensioniert sind. Dies führt zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr.

Die Kritik an der fehlenden Beleuchtung (25 %) äußert sich primär anhand von zwei Gesichtspunkten. Einerseits verstärkt die fehlende Beleuchtung bestehende Sicherheitsmängel, wenn etwa den Nutzer:innen durch die fehlende Beleuchtung kein sicherer Übergang möglich ist. Andererseits behindert die fehlende oder nicht ausreichende Beleuchtung das Lesen der Fahrpläne bzw. sonstiger Informationen an der Haltestelle.

5.1.5 Mangelnde Fahrgastinformation

Ebenfalls unzufrieden sind die Befragten mit der Fahrgastinformation. Knapp 30 % der bewerteten Haltestellen werden dahingehend als mangelhaft bewertet. Kritisiert wird dabei nicht nur das Fehlen entsprechender digitaler Fahrgastinformationen, sondern auch die Qualität der vor Ort ausgehängten Fahrpläne. Diese seien teilweise unvollständig (Pläne von Linien fehlen, obwohl die Haltestelle von der Linie bedient wird), verschmutzt, durch Hecken zugewachsen oder so positioniert, dass die Straße betreten werden muss, wodurch sich die Fahrgäste in Gefahr begeben.

5.1.6 Sonstige Rückmeldungen

Aus den sonstigen Rückmeldungen geht zudem hervor, dass auch Verschmutzung und Rauchen Faktoren sind, die die Qualität der Bushaltestellen beeinträchtigen. So ist aus mehreren Rückmeldungen zu lesen, dass Mülleimer fehlen und die Haltestellen – primär durch Zigarettenstummel – verschmutzt sind. Vielfach wird auch an den Haltestellen geraucht, was die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

5.1.7 Detailanalysen

Aufbauend auf der Analyse für das gesamte Land Tirol wurde in einer weiteren Auswertungsrunde das Verhältnis zwischen städtischem und ländlichem Raum untersucht. Grundlage für diese Auswertung war die Stadt/Land-Typologie der Statistik Austria.⁷

5.1.7.1 Städtischer Raum

Insgesamt wurden 335 Haltestellen im städtischen Bereich bewertet. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass fehlender Witterungsschutz mit Abstand am häufigsten bemängelt wird. Rund 59 % der bewerteten Haltestellen verfügen aus Sicht der Befragten nicht über ausreichenden Schutz vor Regen oder Schnee. An zweiter Stelle folgt die fehlende Beschattung mit 44 %. Ebenfalls häufig genannt wurden fehlende Radabstellplätze (41 %), mangelnde Barrierefreiheit (40 %) und fehlende Sitzgelegenheiten (39 %). Darüber hinaus werden mangelhafte Fahrgastinformationen (25 %) und fehlende sichere Straßenübergänge zur Haltestelle (24 %), ebenso wie fehlende Beleuchtung (20 %) und ein fehlender sicherer Gehweg zur Haltestelle (18 %) kritisiert.

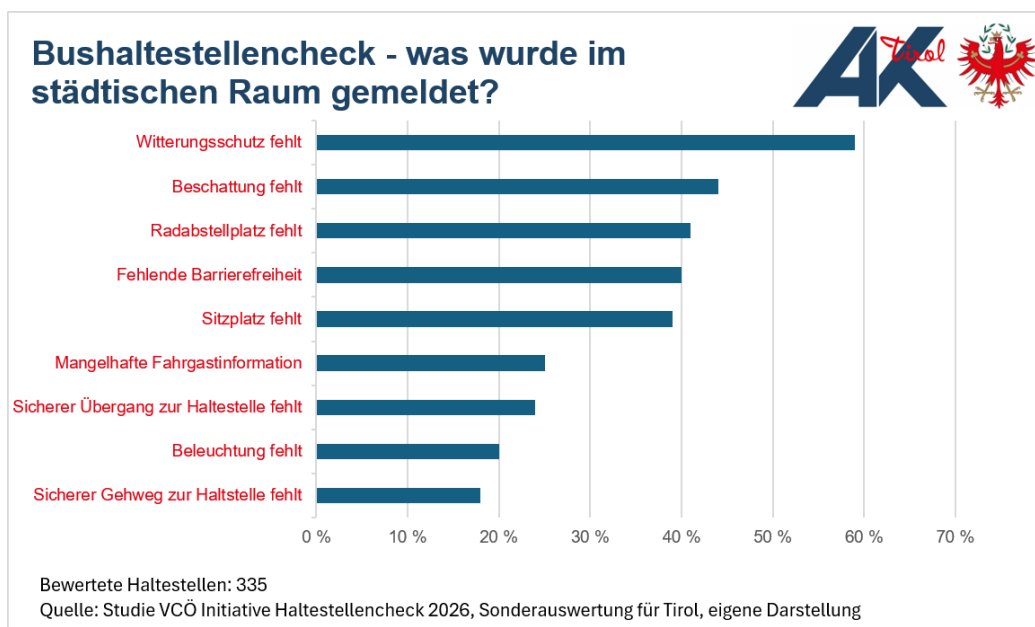


Abbildung 2: Gemeldete Mängel von Bushaltestellen im städtischen Raum, gemäß der Typologie der Statistik Austria.

5.1.7.2 Ländlicher Raum

An den 170 bewerteten ländlichen Haltestellen wird am häufigsten der fehlende Witterungsschutz kritisiert (67 %), darauf folgten fehlende Radabstellplätze (52 %) und Sitzgelegenheiten (51 %). An vierter Stelle folgt die fehlende Beschattung mit 47 %. Darüber hinaus wird bei über einem Drittel der Haltestellen das Fehlen eines sicheren Straßenübergangs bemängelt. Auch fehlende Beleuchtung (34 %), mangelhafte Fahrgastinformationen (31 %) sowie ein fehlender sicherer Gehweg zur Haltestelle (30 %) werden von einem beträchtlichen Teil der Befragten als Defizite gemeldet. Bei rund jeder vierten bewerteten Haltestelle zeigen sich zudem Mängel im Bereich der Barrierefreiheit.

⁷ Statistik Austria (o.J.): Regionale Gliederungen – Detailergebnisse – Tabelle: Überblick Stadt-Land-Typologien. <https://www.statistik.at/services/tools/regionale-internationale-daten/regionale-daten-und-gliederungen/regionale-gliederungen?>,
zugriffen am 04.08.2026



Abbildung 3: Gemeldete Mängel von Bushaltestellen im ländlichen Raum, gemäß der Typologie der Statistik Austria.

5.1.8 Vergleich zwischen städtischem und ländlichem Raum

Ein direkter Vergleich zeigt, dass Ausstattungsmerkmale von Bushaltestellen wie Witterungsschutz, Sitz- und Radabstellplätze sowie Fahrgastinformationen in ländlichen Regionen stärker als Defizit gemeldet werden als in städtischen Gebieten. Ein vergleichbares Muster zeigt sich bei sicherheitstechnischen Merkmalen wie Beleuchtung, Gehweg oder Straßenübergänge: Diese werden bei Bushaltestellen im ländlichen Bereich deutlich öfter als Defizit bewertet. Bezüglich der Barrierefreiheit verhält es sich umgekehrt: Diese Kritik wird vor allem bei städtischen Haltestellen genannt.

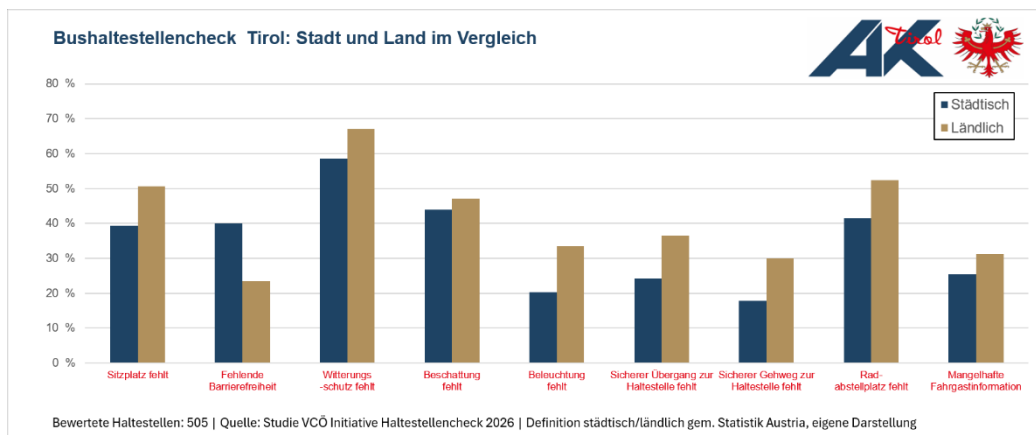


Abbildung 4: Stadt und Land im Vergleich.

5.1.9 Interpretation der Ergebnisse

5.1.9.1 Witterungsschutz und Beschattung

Der Witterungsschutz ist im städtischen, vor allem aber im ländlichen Bereich einer der größten Kritikpunkte, möglicherweise weil die Aufenthaltszeiten an Bushaltestellen im ländlichen Raum in der Regel länger sind als im städtischen. Aus den offenen Rückmeldungen lässt sich ableiten, dass selbst Haltestellen mit Wartehäuschen diese Kritik erhalten. Dies kann daran liegen, dass sie nicht ausreichend vor Wind oder Schlagregen

schützen. Mangelnde Praxistauglichkeit mancher Haltestellen zeigt sich auch bei der fehlenden Beschattung, weil Dächer oder Wände durchsichtig ausgeführt sind. Dass derartige Dächer bei Bushaltestellen nicht unüblich sind, zeigt sich auch in der Ausgabe „Haltestellen attraktiv gestalten!“ der Zeitschrift Mobile des Amtes der Tiroler Landesregierung aus dem Jahr 2011.⁸ Die abgebildeten Haltestellen verfügen oft über Dächer aus durchsichtigen Materialien, die den Sonnenschein durchlassen. Mit zunehmenden Sommer- und Hitzetagen gewinnt die Beschattung von Haltestellen an Bedeutung. Was früher vor allem eine Frage des Komforts war, wird zunehmend zu einer Frage der Klimawandelanpassung. Überdachungen sollten daher nicht nur vor Regen schützen, sondern auch ausreichend Schatten spenden.

5.1.9.2 *Fehlende Sitzplätze und Radabstellplätze*

Die beiden Ausstattungsmerkmale „fehlende Sitzplätze“ und „fehlende Radabstellplätze“ werden tendenziell im ländlichen Raum häufiger als Kritikpunkt festgehalten als im städtischen. Dies könnte einerseits darauf zurückzuführen sein, dass die Ausstattung der Haltestellen im ländlichen Raum oftmals deutlich reduzierter ausfällt als im städtischen Bereich. Andererseits fallen fehlende Sitzplätze bei ländlichen Haltestellen deutlicher auf, da die Wartezeit aufgrund der geringeren Taktfrequenz länger ist. Der VCO hält dabei fest, dass insbesondere Radabstellmöglichkeiten an Haltestellen die Erreichbarkeit von weiter entfernten Haltestellen steigern und die Anzahl notwendiger Umstiege reduzieren könnten, indem erste Streckenabschnitte mit dem Rad zurückgelegt werden.⁹

5.1.9.3 *Fehlende Barrierefreiheit*

Die Tatsache, dass die fehlende Barrierefreiheit im städtischen Bereich häufiger als mangelhaft bekanntgegeben wird, als im ländlichen Raum, lässt sich vermutlich durch mehrere Faktoren erklären. In der Regel weisen Städte deutlich höhere Fahrgastzahlen auf. Dadurch werden Barrieren an Haltestellen von mehr Nutzer:innen wahrgenommen. Zudem wird der öffentliche Verkehr dort verstärkt von Personengruppen genutzt, die auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind oder besonders davon profitieren, wie ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Hinzu kommt das dichtere Netz an Haltestellen und Umsteigepunkten im urbanen Raum, wodurch Barrierefreiheit eine größere Bedeutung für reibungslose Wegeketten erhält. Schließlich könnten auch die Erwartungen an einen modernen, vollständig barrierefreien öffentlichen Verkehr in Städten höher sein, sodass bestehende Mängel stärker wahrgenommen und häufiger thematisiert werden.

5.1.9.4 *Sicherheit*

Die Tatsache, dass fehlende Gehwege, sichere Straßenübergänge und eine unzureichende Beleuchtung im ländlichen Raum häufiger als Defizit gemeldet wurden, dürfte auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zurückzuführen sein. Bushaltestellen befinden sich dort häufig an übergeordneten Straßen, auf denen mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird und die Fußverkehrsinfrastruktur weniger ausgebaut ist. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) weist darauf hin, dass die Gestaltung sicherer Zugänge und Straßenübergänge wesentlich zur Verkehrssicherheit an Haltestellen beiträgt.¹⁰ Doch nicht nur die Verkehrssicherheit wird dadurch beeinflusst. In einem Factsheet zum Thema „Aktive

⁸ Amt der Tiroler Landesregierung (2011): Haltestellen attraktiv gestalten! Sicher, fahrgastfreundlich und barrierefrei. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/Aktuelles/Publikationen_MP/mobile/MOBILE_05_11_110315.pdf, zugegriffen am 04.08.2026

⁹ VCO (2024): Factsheet – Aktive Mobilität als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/aktive-mobilitaet-als-zubringer-zum-oeffentlichen-verkehr>, zugegriffen am 04.08.2026

¹⁰ Berger et al. (2020): Verkehrssicherheit an Haltestellen des ÖPNV. Forschungsbericht Nr. 63. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (Hrsg.) <https://www.udv.de/resource/blob/79864/cb1318014845d5ec919859103b4add76/63-verkehrssicherheit-an-haltestellen-des-oepnv-data.pdf>, zugegriffen am 04.08.2026

Mobilität“ hält der VCÖ darüber hinaus fest, dass der Weg zur Haltestelle auch ein wesentlicher Aspekt im Sinne der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs darstellt. Dabei spielen nicht nur ein attraktives, verkehrsberuhigtes Umfeld, sondern auch ganz elementare Faktoren wie Gehwege, Straßenübergänge und Beleuchtung eine Rolle.¹¹

5.1.9.5 Mangelnde Fahrgastinformation

Hinsichtlich der als mangelhaft gemeldeten Fahrgastinformation fällt auf, dass dieser Aspekt sowohl im städtischen (25 %) als auch im ländlichen Bereich (31 %) vergleichsweise häufig als Defizit genannt wurde. Dies verdeutlicht, dass Fahrgäste neben einem attraktiven Verkehrsangebot auch verlässliche und leicht zugängliche Informationen erwarten. Dazu zählen gut lesbare Fahrpläne und Liniennetzpläne sowie aktuelle Hinweise zu Verspätungen, Ausfällen oder Anschlussverbindungen.

Abschließend lässt sich somit festhalten, dass die Tiroler Haltestellen ein Verbesserungspotenzial aufweisen. Der häufigste Kritikpunkt ist dabei der fehlende bzw. unzureichende Witterungsschutz. Darüber hinaus besteht deutliches Verbesserungspotenzial bei Radabstellplätzen, Sitzgelegenheiten und Beschattung.

¹¹ VCÖ (2024): Factsheet – Aktive Mobilität als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/aktive-mobilitaet-als-zubringer-zum-oeffentlichen-verkehr>, zugegriffen am 04.08.2026

5.2 Regionale Versorgungslücken

Fragestellung 2: Wo bestehen regionale Versorgungslücken im Haltestellennetz

Da die geringste ÖV-Güteklasse „Basiserschließungen“ mit dem Maximalabstand von 1.250 m zum Standort und einer Mindestbedienqualität von vier Abfahrten pro Richtung und Tag definiert ist, kann die Fragestellung auf zwei Betrachtungsebenen beantwortet werden:

- Die Lücke besteht aufgrund eines unzureichenden Fahrplanangebots
- Die Lücke besteht aufgrund des Fehlens der konkreten Infrastruktur

5.2.1 Landesebene

Die Studie der TU Wien zeigte, dass 47 % der erwerbstätigen Personen in Tirol eine städtische ÖV-Güteklasse (A–D) am Wohnort aufweisen. Weitere 45 % weisen eine ländliche Erschließungsqualität (ÖV-Güteklasse E–G) auf. Knapp 25.000 (9 %) der 284.860 Tiroler Erwerbstätigen hatten zum Erhebungszeitpunkt der Studie am Wohnort keinen ausreichenden Zugang zum öffentlichen Verkehr und lagen damit außerhalb einer ÖV-Güteklasse. Wird die erste Verbesserungsstufe (Upgrade +1), was in etwa einer Angebotsverdoppelung entspricht, durchgeführt, befinden sich nur noch 6 % der erwerbstätigen Tiroler:innen außerhalb einer ÖV-Güteklasse. Eine weitere Angebotsverdoppelung verbessert diesen Wert nur geringfügig auf 5 %.

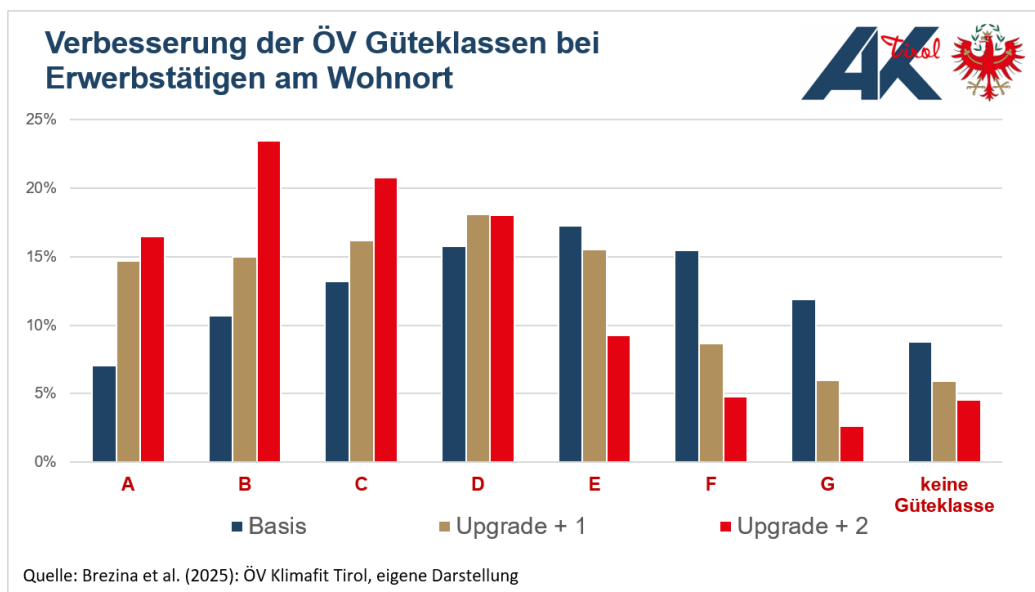


Abbildung 5: Verbesserung der ÖV-Güteklassen bei Erwerbstätigen in Tirol am Wohnort.

5.2.2 Bezirksebene

Betrachtet man die Daten auf Bezirksebene, so zeigt sich, dass die Bezirke Innsbruck-Land und Innsbruck-Stadt einen besonders geringen Anteil an Erwerbstätigen außerhalb einer ÖV-Güteklasse aufweisen. Den höchsten Anteil hat hingegen der Bezirk Kitzbühel, gefolgt von den Bezirken Reutte und Lienz. Eine Angebotsverbesserung im Upgrade +1 zeigt, dass insbesondere der Bezirk Reutte, aber auch der Bezirk Imst davon profitieren. Wie bereits auf Landesebene zeigt sich, dass eine weitere Angebotsverbesserung im Upgrade +2 nur geringfügige Verbesserungen bringt. Am ehesten profitiert erneut der Bezirk Reutte von

diesem Ausbauszenario. Für die Stadt Innsbruck hätten beide Szenarien nahezu keine Auswirkungen auf den Anteil erwerbstätiger Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse.

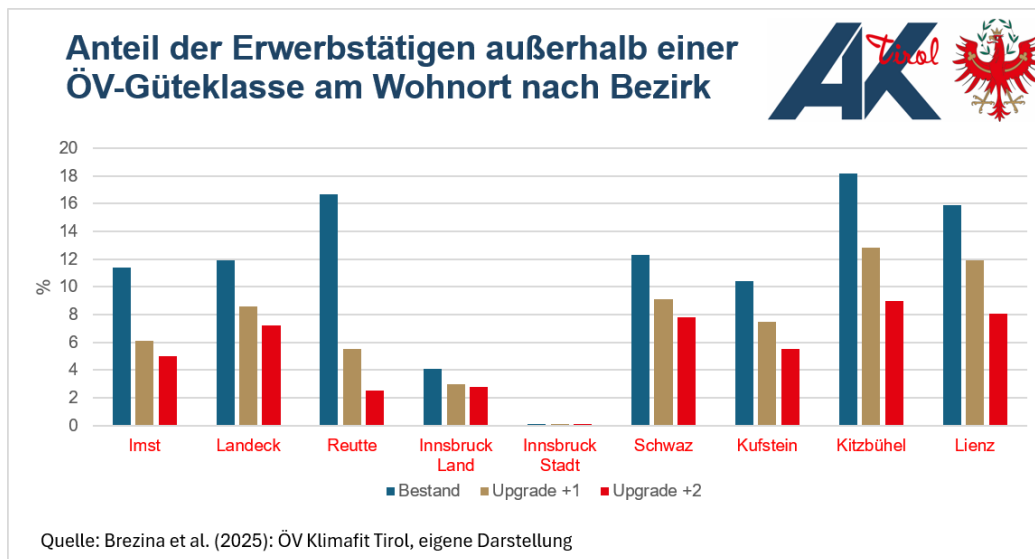


Abbildung 6: Anteil der erwerbstätigen Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse nach Bezirken, im Bestandsszenario sowie mit beiden Upgrades.

5.2.3 Gemeindeebene

Für diese Auswertung wurde zunächst analysiert, welche Gemeinden im Bestand einen Anteil von über 20 % erwerbstätiger Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse aufweisen. Diese Schwelle überschritten 80 Gemeinden, was 29 % der 277 Tiroler Gemeinden entspricht. Das heißt, in 80 Gemeinden hat mindestens ein Fünftel der erwerbstätigen Personen im Bestandsszenario keinen Zugang zu einer Basiserschließung gemäß den ÖV-Güteklassen. In mehr als zehn Tiroler Gemeinden haben sogar über 80 % der erwerbstätigen Personen am Wohnort keinen Zugang zu einem ÖPNV, der der Mindestanforderung der ÖV-Güteklassifizierung entspricht. (siehe Abbildung 7).

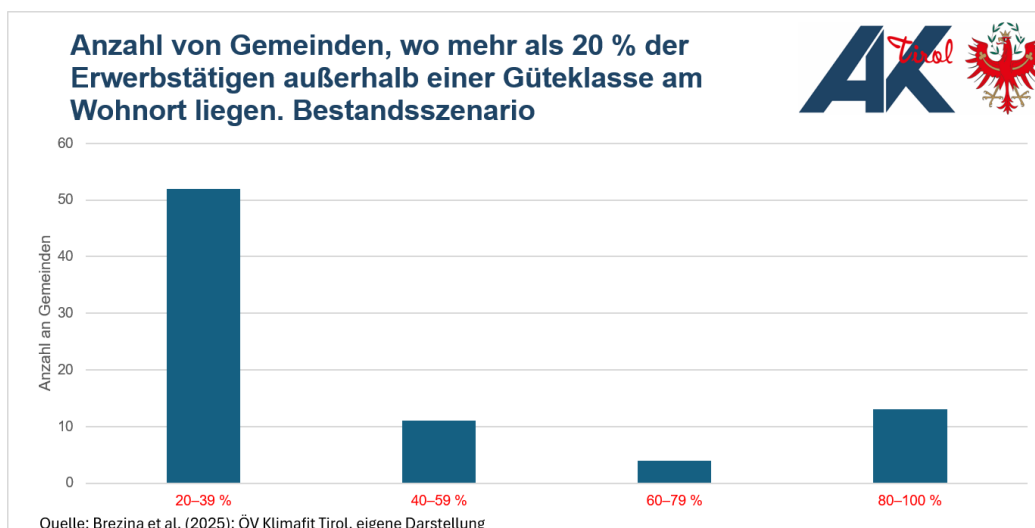


Abbildung 7: Anzahl an Gemeinden die im Bestandsszenario einen Anteil von zumindest 20% der erwerbstätigen Personen ohne einen Zugang zum ÖPNV gem. ÖV-Güteklassen aufweisen.

In einem weiteren Schritt wurde analysiert, inwiefern sich die beiden Upgrades auswirken. Mit Upgrade +1 reduziert sich der Anteil der Gemeinden, in denen mindestens 20 % der erwerbstätigen Personen keinen Zugang zu einem ÖPNV gemäß den ÖV-Güteklassen

haben, auf 52. Bei Upgrade +2 erfolgt eine weitere Reduzierung um 21 Gemeinden auf 31. Wie die nachfolgende Grafik allerdings zeigt, gibt es acht Gemeinden in Tirol, in denen sich trotz Upgrade keine Verbesserung des Anschlusses ergibt und in denen an einem Werktag über 80 % der erwerbstätigen Personen keinen Zugang zu einem ÖPNV gemäß den Mindestanforderungen der ÖV-Güteklassen haben.

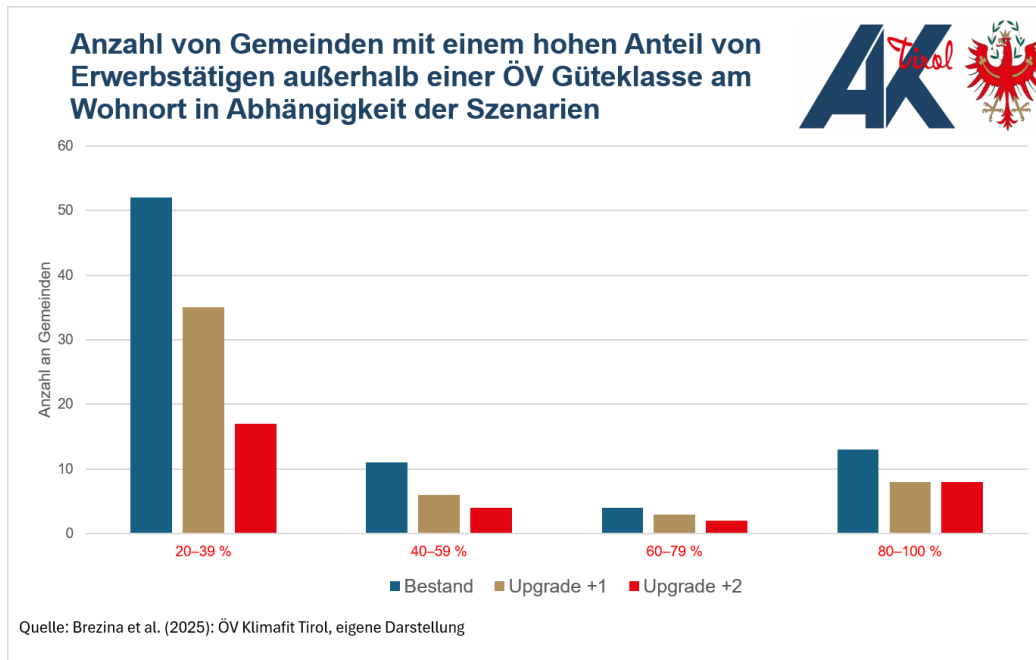


Abbildung 8: Darstellung der Gemeinden mit einem Anteil von mehr als 20% der erwerbstätigen Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse im Bestandsszenario und deren Entwicklung im Zuge der Upgrades.

Die Betrachtung im Hinblick auf die Typologie der Statistik Austria hinsichtlich städtisch und ländlich zeigt, dass 74 der betroffenen Gemeinden dem ländlichen Gebiet zuzuordnen sind und lediglich sechs Gemeinden der städtischen Typologie.¹²

Eine Übersicht über die betroffenen Gemeinden befindet sich im Anhang.

5.2.4 Interpretation der Ergebnisse

Tirol weist insgesamt eine vergleichsweise hohe Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr auf. So zeigt sich, dass knapp 50 % der Tiroler Erwerbstätigen an einem Werktag Zugang zu einem ÖPNV haben, der einem städtischen Qualitätsniveau gemäß den ÖV-Güteklassen entspricht. Weitere 45 % weisen zumindest eine ländliche Erschließung auf. Dies spricht für eine grundsätzlich gute Versorgung in Tirol an Werktagen. Durch Intervallverdichtungen, wie sie in den Upgrades +1 und +2 der Studie berechnet wurden, könnten letztlich 78 % der erwerbstätigen Personen in Tirol eine städtische Erschließungsqualität am Wohnort erhalten und der Anteil an erwerbstätigen Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse von 9 % auf 5 % reduziert werden. Die Betrachtung auf Bezirksebene zeigt dabei, dass vor allem in den Bezirken Reutte, Imst und Kitzbühel eine Angebotsverbesserung die Versorgungslücke deutlich reduzieren könnte und vielmehr erwerbstätige Personen zumindest eine Basiserschließung gemäß den ÖV-Güteklassen am Wohnort erhalten würde.

Gleichzeitig zeigt sich, dass in 31 Gemeinden (11 % der Tiroler Gemeinden) Angebotsverbesserungen nur geringe Auswirkungen auf die Erschließungsqualität haben,

¹² Statistik Austria (o.J.): Regionale Gliederungen – Detailergebnisse – Tabelle: Überblick Stadt-Land-Typologien. <https://www.statistik.at/services/tools/regionale-internationale-daten/regionale-daten-und-gliederungen/regionale-gliederungen?>, zugegriffen am 04.08.2026

denn diese weisen trotz erhöhter Bedienqualität immer noch mindestens 20 % der erwerbstätigen Personen außerhalb einer ÖV-Güteklasse auf. Bezugnehmend auf die Stadt/Land Typologie der Statistik Austria, handelt es sich bei diesen 31 Gemeinden ausschließlich um Gemeinden der ländlichen Typologie. Hier mangelt es daher nicht in erster Linie an der Bedienqualität, sondern an der konkreten Infrastruktur. So zeigt die Analyse, dass bei acht Gemeinden die Intervallverbesserungen keinen nennenswerten Vorteil bringen, da der Anteil der erwerbstätigen Personen, die außerhalb einer ÖV-Güteklasse liegen, bei über 80 % bleibt – in Einzelfällen sogar bei knapp 100 %. Hier deutet vieles darauf hin, dass die Versorgungslücken nicht in erster Linie durch ein zu geringes Fahrplanangebot, sondern durch fehlende bzw. unzureichende Haltestelleninfrastruktur bedingt sind.

Reine Angebotsverbesserungen schließen somit nicht vollständig die Versorgungslücke, es braucht auch konkrete Erhebungen, wo neue Infrastruktur errichtet werden könnte, um allen Erwerbspersonen in Tirol zumindest eine Basiserschließung gemäß den ÖV-Güteklassen anbieten zu können.

6 Empfehlungen

Die Ergebnisse des Haltestellenchecks zeigen, dass sowohl bei der Qualität und Ausstattung bestehender Bushaltestellen als auch bei der regionalen Erschließung des öffentlichen Verkehrs Handlungsbedarf besteht. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol sollten daher insbesondere folgende Maßnahmen verfolgt werden:

6.1 Verbindliche Qualitätsstandards für Bushaltestellen schaffen

Aktuell bestehen in Tirol zwei relevante Leitfäden zur Qualität und Gestaltung von neuen Haltestellen. Zum einen hat die Abteilung Verkehrsplanung des Amtes der Tiroler Landesregierung einen entsprechenden Leitfaden veröffentlicht¹³, zum anderen liegt ein Leitfaden der Tirol Werbung¹⁴ vor. Letzterer ist deutlich aktueller und baut auf dem Landesleitfaden auf. Darüber hinaus enthält er bereits konkrete Gestaltungselemente und Empfehlungen zum Umgang mit Hitze sowie zu Hitzeschutz und Nachhaltigkeit.

Da Leitfäden keine rechtliche Verbindlichkeit entfalten, sollte die Einhaltung der darin festgelegten Qualitätsstandards künftig als Voraussetzung für die Gewährung öffentlicher Fördermittel im Bereich des öffentlichen Verkehrs festgeschrieben werden. Damit könnten die bestehenden Empfehlungen verbindlicher gemacht und gleichzeitig eine einheitliche Qualität der geförderten Haltestellen sichergestellt werden. Ein entsprechender Ansatz wird vom Land Tirol bereits bei den Förderrichtlinien zur Modernisierung von Bushaltestellen entlang der Fernpassroute im Rahmen des Fernpass-Pakets verfolgt.¹⁵

6.2 Haltestellen schrittweise komfortabel und klimafit ausstatten

Die Tiroler Bushaltestellen sollten schrittweise saniert und modernisiert werden. Dabei sollten bestehende Haltestellen im Zuge ohnehin anstehender Sanierungs- und Renovierungsarbeiten sukzessive auf einen zeitgemäßen und klimafitten Standard gebracht werden. Der fehlende Witterungsschutz ist der mit Abstand häufigste Kritikpunkt der untersuchten Haltestellen. Überdachungen sollten daher einen tatsächlichen Schutz vor Regen, Schnee, Wind und Schlagregen bieten und gleichzeitig ausreichend Schatten spenden. Angesichts zunehmender Hitzeperioden sollte der Sonnenschutz als wesentlicher Bestandteil der Klimaanpassung berücksichtigt werden. Zu empfehlen wäre dahingehend eine Priorisierung, die sich an den Ergebnissen der Regionalen Klimaanalyse Tirol orientiert.¹⁶ Insbesondere jene Haltestellen, die in ausgewiesenen Hitze-Hotspots liegen, sollten vorrangig mit Maßnahmen zum Sonnen- und Hitzeschutz ausgestattet werden.

Auch Sitzgelegenheiten und Radabstellmöglichkeiten sollten entsprechend der tatsächlichen Nutzung und Fahrgastfrequenz dimensioniert und bei Bedarf erweitert oder ergänzt werden. Ergänzend ist eine hochwertige Fahrgastinformation sicherzustellen: Fahrpläne und sonstige

¹³ Amt der Tiroler Landesregierung (2011): Haltestellen attraktiv gestalten! Sicher, fahrgastfreundlich und barrierefrei. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/Aktuelles/Publikationen_MP/mobile/MOBILE_05_11_110315.pdf, zugegriffen am 04.08.2026

¹⁴ Tirol Werbung GmbH (2024): Raum für Begegnung – Handbuch für Tirols Bushaltestellen in neuem Design. https://www.tirolwerbung.at/Resources/Persistent/9/6/7/6/9676cb380411b25b2d4acc87dc30edb55a6f9e47/2025_Tirol%20Buswarteha%CC%88user_Handbuch.pdf, zugegriffen am 13.08.2026

¹⁵ Land Tirol (2025): Förderrichtlinien für die Modernisierung von Bushaltestellen entlang der Fernpassroute. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/OEV/Foerderrichtlinien_fuer_die_Modernisierung_von_Bushaltestellen_entlang_der_Fernpassroute.pdf, zugegriffen am 13.08.2026

¹⁶ Land Tirol (2026): Regionale Klimaanalyse Tirol. <https://www.tirol.gv.at/landesentwicklung/nachhaltigkeits-und-klimakoordination/klimafitte-staedte-gemeinden-und-regionen-in-tirol/regionale-klimaanalyse-tirol/>, zugegriffen am 13.08.2026

Informationen müssen vollständig, aktuell, gut lesbar und sicher erreichbar sein. Insbesondere im urbanen Raum sollte im Zuge der Sanierung zudem geprüft werden, wie Haltestellen durch Bäume und geeignete Begrünungsmaßnahmen beschattet und die Aufenthaltsqualität verbessert werden können.

6.3 Sichere und attraktive Wege zur Haltestelle schaffen

Eine hochwertige Haltestelle zeichnet sich auch durch attraktive Zugangsmöglichkeiten aus. Sichere Gehwege, ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen, sichere Straßenübergänge und eine ausreichende Beleuchtung sind daher ebenso sicherzustellen wie ein durchgehend barrierefreier Zugang. Insbesondere im ländlichen Raum besteht hier erheblicher Verbesserungsbedarf. Haltestellen sollten daher nicht isoliert, sondern gemeinsam mit ihrem unmittelbaren Umfeld und den Zugangswegen betrachtet und geplant werden. Dass das Umfeld eine wesentliche Rolle für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spielt, zeigt auch eine Untersuchung des VCÖ, wonach ein attraktives und verkehrsberuhigtes Umfeld die akzeptierte Entfernung zur Haltestelle um bis zu 70 % verlängern kann.¹⁷ Vor diesem Hintergrund müssen die Erreichbarkeit und die notwendige Infrastruktur von Haltestellen bereits bei der Planung neuer Gewerbe-, Industrie- und Siedlungsgebiete berücksichtigt werden. Der öffentliche Verkehr sollte damit nicht nachträglich „angedockt“, sondern von Beginn an in die Standort- und Siedlungsplanung integriert werden.

6.4 Regionale Versorgungslücken gezielt schließen

Die Untersuchung zeigt, dass Tirol insgesamt über eine grundsätzlich gute ÖV-Erschließung verfügt, gleichzeitig aber in einzelnen Regionen und Gemeinden deutliche Lücken bestehen. Die Analyse zeigt, dass Angebotsverbesserungen die regionale Versorgungslücke in vielen Gemeinden deutlich reduzieren können. Insbesondere in den Bezirken Reutte, Imst und Kitzbühel könnte eine Verdichtung der Intervalle dazu beitragen, dass mehr Erwerbstätige zumindest eine Basiserschließung gemäß den ÖV-Güteklassen erhalten. Gleichzeitig bestehen in 31 Gemeinden weiterhin relevante Versorgungslücken, die auch durch die simulierten Angebotsverbesserungen nur begrenzt reduziert werden können.

Daher sollten bestehende Versorgungslücken differenziert betrachtet und gezielt bearbeitet werden. Wo eine Verbesserung des Fahrplanangebots zu einer deutlichen Verbesserung der Erschließung führt, sollten entsprechende Taktverdichtungen geprüft und umgesetzt werden. In jenen Gemeinden, in denen auch nach den simulierten Angebotsverbesserungen ein hoher Anteil der Erwerbstätigen außerhalb einer ÖV-Güteklasse verbleibt, sollte hingegen prioritär untersucht werden, ob zusätzliche Haltestellen erforderlich sind. Dabei sollten insbesondere jene Gemeinden vorrangig betrachtet werden, in denen auch nach den Angebotsverbesserungen mindestens 20 % der Erwerbstätigen außerhalb einer ÖV-Güteklasse liegen

6.5 Haltestellenqualität regelmäßig überprüfen

Um Verbesserungen nachvollziehbar zu machen und bestehende Defizite frühzeitig zu erkennen, sollte die Qualität der Tiroler Bushaltestellen regelmäßig und nach einheitlichen Kriterien überprüft werden. Wichtig wäre dahingehend auch die Einbeziehung der Zugänglichkeit und des Umfelds. Ein darauf aufbauender standardisierter Haltestellencheck könnte dabei als Grundlage für die Priorisierung von Investitionen dienen und eine kontinuierliche Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur ermöglichen.

¹⁷ VCÖ (2024): Aktive Mobilität als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/aktive-mobilitaet-als-zubringer-zum-oeffentlichen-verkehr>, zugegriffen am 13.08.2026

7 Anhang

7.1 Methodenerklärung Studie ÖV Klimafit

Die Studie der TU Wien analysiert die notwendigen finanziellen Investitionen, um den öffentlichen Personennahverkehr in Tirol zu verbessern, und stützt sich dabei auf die von der österreichischen Raumordnungskonferenz, kurz ÖROK, entwickelten ÖV-Güteklassen. Die ÖV-Güteklassen sind ein österreichweit angewandtes System zur Beurteilung von Gebieten und Standorten über die Erschließungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel. Insgesamt gibt es sieben Klassen, von städtisch und damit hochrangig erschlossen bis zu einer ländlichen Basiserschließung. Dabei wird die Entfernung eines Standorts zur nächstgelegenen Haltestelle in Abhängigkeit von der Haltestellenkategorie dargestellt. Die Haltestellenkategorie ergibt sich wiederum aus der Art des Verkehrsmittels, welches die Haltestelle bedient (Bus bis Fernverkehr), und dem Kursintervall (wie oft hält das Verkehrsmittel pro Richtung pro Tag an dieser Haltestelle).

Am besten kann dies anhand der nachfolgenden Grafik dargestellt werden:

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Abbildung 9: ÖV-Güteklassen gemäß der Österreichischen Raumordnungskonferenz.¹⁸

Aufgrund der erfassten Wohnorte der erwerbstätigen Personen, wurde jeder Wohnort anhand dieser Kategorien einer ÖV-Güteklasse zugeordnet. Beispielsweise kann ein Wohnstandort im dicht erschlossenen Stadtgebiet aufgrund der kurzen Entfernung zur Haltestelle und des hohen Bedienungsangebots einer hohen ÖV-Güteklasse zugeordnet werden. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurde dies aber nicht je Standort dargestellt, sondern wurden Wohnstandorte in einem 100x100 Auswertungsraster zusammengefasst. Simuliert für die Stadt Innsbruck ergäbe sich somit das folgende Ergebnis:

¹⁸ ÖROK (2022): Die österreichweiten ÖV-Güteklassen: Rahmen, Struktur & Beispiele, https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O_ROK-Broschuere_Heft_10_O_V-Gu_teklassen.pdf, zugegriffen am 06.08.2026

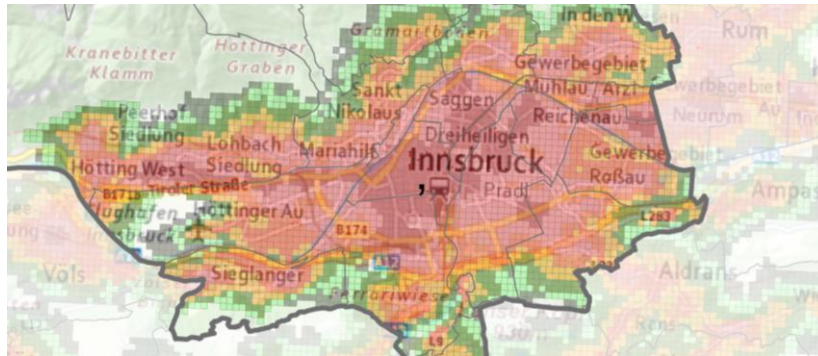


Abbildung 10: Darstellung der ÖV-Güteklassen anhand der Stadt Innsbruck.¹⁹

Die Güteklassen A bis D stehen dabei für eine gute ÖV-Erschließung im urbanen Bereich. Die Klassen E bis F entsprechen einer ländlichen Erschließung und Klasse G weist nur noch eine Basiserschließung auf. Grundsätzlich kann es auch außerhalb der ÖV-Güteklassen eine Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel geben. Die Güteklassen bedürfen nämlich einer Mindestqualität von vier Abfahrten pro Richtung und Tag. Wird diese Mindestqualität nicht erreicht, wird keine Güteklasse zugeordnet.

Die Studie führt diese Analyse für Tirol durch und berechnet im Anschluss die Kosten für zwei Szenarien: Upgrade +1 stellt eine Verbesserung um eine Güteklasse dar, Upgrade +2 eine Verbesserung um zwei Güteklassen, wie die nachfolgende Grafik zeigt. Ein Upgrade entspricht dabei annähernd einer Angebotsverdoppelung.

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Abbildung 11: Darstellung der Funktionsweise der Upgrades +1 und +2.²⁰

Als Datenbasis dienten die Wohnorte von Erwerbstätigen sowie die Daten der ÖBB und des VVT zu Haltestellen und Fahrplänen aus dem Jahr 2023. Die Studie simuliert die Szenarien für Erwerbstätige, Schüler:innen und Lehrlinge jeweils für den Wohn- und den Arbeits- bzw. Ausbildungsort, und zwar für Werktage mit Schule sowie für einen Werktag in den Ferien. Für diesen Bericht und zur Beantwortung der Forschungsfrage wurden die Ergebnisse der Simulation für erwerbstätige Personen am Wohnort an einem Werktag mit Schule herangezogen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Werktage mit Schule grundsätzlich ein dichteres Intervall an Verbindungen aufweisen und die Erwerbstätigen in erster Linie die Zielgruppe der Arbeiterkammer sind.

¹⁹ Brezina et al. (2025): ÖV klimafit Tirol – Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Tirol, TU Wien

²⁰ Brezina et al. (2025): ÖV klimafit Tirol – Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Tirol, TU Wien

7.2 Liste prioritär zu behandelnder Gemeinden

% - Anteil der erwerbstätigen Personen ohne Zugang zu einem ÖPNV gem. den ÖV - Güteklassen an einem Werktag mit Schule					
Bezirk	Gemeinden	Typologie ¹	Bestandszenario	Upgrade +1	Upgrade +2
Imst	Stams	ländlich	22,70 %	22,70 %	4,10 %
Imst	Sautens	ländlich	34,80 %	34,50 %	34,50 %
Imst	Tarrenz	ländlich	33,30 %	3,80 %	1,70 %
Imst	Karrösten	ländlich	27,10 %	0,00 %	0,00 %
Imst	Jerzens	ländlich	33,10 %	8,70 %	8,70 %
Imst	Oetz	ländlich	22,40 %	9,40 %	5,60 %
Imst	Rietz	ländlich	24,10 %	7,00 %	5,30 %
Innsbruck Land	Fritzens	städtisch	24,80 %	11,60 %	11,60 %
Innsbruck Land	Ellbögen	ländlich	25,20 %	14,40 %	14,40 %
Innsbruck Land	Sellrain	ländlich	35,60 %	31,20 %	30,00 %
Innsbruck Land	Wattenberg	ländlich	99,40 %	99,40 %	99,40 %
Innsbruck Land	Kolsassberg	ländlich	39,10 %	25,40 %	24,70 %
Innsbruck Land	Gries am Brenner	ländlich	33,50 %	13,80 %	9,60 %
Kitzbüchel	Reith bei Kitzbüchel	ländlich	20,50 %	16,30 %	9,20 %
Kitzbüchel	Oberndorf in Tirol	ländlich	33,60 %	8,70 %	8,70 %
Kitzbüchel	St. Ulrich am Pillersee	ländlich	32,70 %	4,90 %	2,80 %
Kitzbüchel	Kössen	ländlich	40,70 %	16,20 %	12,20 %
Kitzbüchel	Hopfgarten im Brixental	ländlich	22,80 %	21,10 %	19,90 %
Kitzbüchel	Westendorf	ländlich	38,25 %	30,00 %	26,90 %
Kitzbüchel	Jochberg	ländlich	25,90 %	22,40 %	10,10 %
Kitzbüchel	Aurach bei Kitzbüchel	ländlich	43,60 %	35,40 %	18,20 %
Kitzbüchel	Kirchdorf in Tirol	ländlich	22,80 %	20,40 %	6,00 %
Kufstein	Erl	ländlich	32,60 %	31,00 %	11,40 %
Kufstein	Niederndorferberg	ländlich	58,20 %	50,50 %	49,70 %
Kufstein	Rettenschöss	ländlich	76,50 %	63,40 %	63,40 %
Kufstein	Walchsee	ländlich	48,10 %	24,20 %	24,20 %
Kufstein	Schwoich	ländlich	25,60 %	25,60 %	4,50 %
Kufstein	Mariastein	ländlich	24,30 %	24,30 %	1,00 %
Kufstein	Angerberg	ländlich	41,10 %	41,10 %	23,50 %
Kufstein	Alpbach	ländlich	33,70 %	25,80 %	18,50 %
Kufstein	Brandenberg	ländlich	39,40 %	34,00 %	17,00 %
Kufstein	Wildschönau	ländlich	23,90 %	15,10 %	14,70 %
Kufstein	Reith im Alpbachtal	ländlich	42,30 %	14,90 %	14,70 %

Kufstein	Ellmau	ländlich	20,10 %	13,90 %	8,20 %
Landeck	Strengen	ländlich	24,40 %	24,20 %	15,80 %
Landeck	Tobadill	ländlich	31,80 %	31,80 %	15,90 %
Landeck	Fließ	ländlich	44,40 %	38,50 %	30,60 %
Landeck	Kaunerberg	ländlich	100,00 %	46,50 %	30,40 %
Landeck	Fendels	ländlich	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Landeck	Tösens	ländlich	37,40 %	18,70 %	18,70 %
Landeck	Spiss	ländlich	89,20 %	10,80 %	10,50 %
Lienz	Matrei in Osttirol	ländlich	40,00 %	27,60 %	23,60 %
Lienz	St. Veit in Deferegggen	ländlich	29,70 %	21,50 %	20,90 %
Lienz	Hopfgarten in Deferegggen	ländlich	26,30 %	26,30 %	22,50 %
Lienz	Innervillgraten	ländlich	24,90 %	21,70 %	15,60 %
Lienz	Außervillgraten	ländlich	35,80 %	35,30 %	28,30 %
Lienz	Heinfels	ländlich	24,80 %	24,80 %	24,80 %
Lienz	Kartitsch	ländlich	30,70 %	30,70 %	8,80 %
Lienz	Untertilliach	ländlich	28,10 %	28,10 %	15,00 %
Lienz	Anras	ländlich	75,80 %	21,90 %	17,00 %
Lienz	Schlaiten	ländlich	47,10 %	34,40 %	33,80 %
Lienz	St. Johann im Walde	ländlich	47,40 %	41,70 %	40,20 %
Lienz	Gaimberg	städtisch	20,50 %	20,50 %	10,70 %
Lienz	Dölsach	städtisch	35,80 %	35,80 %	3,90 %
Lienz	Assling	ländlich	26,10 %	11,40 %	8,40 %
Reutte	Höfen	städtisch	28,80 %	28,80 %	2,70 %
Reutte	Tannheim	ländlich	22,20 %	22,20 %	10,60 %
Reutte	Hinterhornbach	ländlich	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Reutte	Kaisers	ländlich	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Reutte	Gramais	ländlich	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Reutte	Pfafflar	ländlich	38,20 %	23,60 %	24,10 %
Reutte	Namlos	ländlich	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Reutte	Jungholz	ländlich	38,50 %	17,40 %	17,40 %
Reutte	Vils	ländlich	32,40 %	3,60 %	2,50 %
Reutte	Lechaschau	städtisch	35,90 %	0,70 %	0,30 %
Reutte	Wängle	städtisch	100,00 %	17,60 %	0,00 %
Schwaz	Gallzein	ländlich	27,00 %	12,50 %	10,10 %
Schwaz	Hart im Zillertal	ländlich	87,80 %	87,80 %	87,80 %
Schwaz	Stummerberg	ländlich	98,00 %	98,70 %	88,80 %
Schwaz	Rohrberg	ländlich	64,40 %	62,60 %	37,40 %
Schwaz	Gerlosberg	ländlich	94,00 %	78,90 %	78,90 %
Schwaz	Brandberg	ländlich	88,30 %	35,60 %	29,70 %
Schwaz	Zellberg	ländlich	40,40 %	40,40 %	40,40 %
Schwaz	Fügenberg	ländlich	64,00 %	43,70 %	41,90 %
Schwaz	Weerberg	ländlich	22,80 %	19,10 %	10,20 %
Schwaz	Hippach	ländlich	22,30 %	5,50 %	5,50 %

Schwaz	Hainzenberg	ländlich	32,30 %	15,20 %	15,20 %
Schwaz	Gerlos	ländlich	23,20 %	7,70 %	4,70 %
Schwaz	Stumm	ländlich	25,00 %	25,00 %	12,50 %
Schwaz	Finkenberg	ländlich	22,10 %	11,90 %	6,90 %

Typologie	Anzahl	%
Ländlich	74	92,5%
Städtisch	6	7,5%

- ¹ Typologie städtisch/ländlich gem. Statistik Austria Regionale Gliederungen -
Detailergebnisse - Tabelle: Überblick Stadt-Land-Typologien

Disclaimer:

Die Ergebnisse beruhen auf den zum Zeitpunkt der jeweiligen Erhebung bzw. Studienerstellung verfügbaren Daten. Für die Vollständigkeit, Aktualität und Repräsentativität der zugrunde liegenden Daten wird keine Gewähr übernommen. Die Ergebnisse des VCÖ-Haltestellenchecks vom Frühjahr 2026 stellen keine flächendeckende oder repräsentative Erhebung des Tiroler Haltestellennetzes dar. Die Ergebnisse der Studie „ÖV klimafit Tirol“ basieren auf Fahrplandaten aus dem Jahr 2023.

Titelbild wurde mit Hilfe von KI erstellt.

Impressum:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, 6020 Innsbruck
Stabsstelle Grundlagenarbeit
Kontakt: 0800 22 55 22 1155 | grundlagenarbeit@ak-tirol.com
September 2026