



Vorarlberg
unser Land

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2019

**Informationen und Hintergründe für den Bürgerrat
am 15./16. Juni 2018**

Inhalt

1. Was ist ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept, wozu dient es?
2. Wieso braucht es ein neues Mobilitäts- und Verkehrskonzept?
3. Was bezweckt das Land mit einem neuen Mobilitäts- und Verkehrskonzept?
4. Wo stehen wir im Verkehrsbereich? Daten und Fakten
5. Wie erfolgt die Erarbeitung des neuen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, wer sind die Hauptbeteiligten?
6. Was werden die größten Herausforderungen sein?

Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2019

1. Was ist ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept, wozu dient es?

Die Verkehrspolitik Vorarlbergs ordnet sich in eine vorausschauende Landespolitik ein und dient in diesem Sinne dem Gesamtwohl der Bevölkerung. Als erstes umfassendes Verkehrskonzept des Landes gilt die Verkehrsplanung Vorarlberg 1992, die im Mai 1992 von der Landesregierung beschlossen wurde. Mit dem Landesverkehrskonzept Vorarlberg 2006, „Mobil im Ländle“, wurde für das Bundesland im März 2006 eine **verkehrspolitische Handlungsanleitung** für die folgenden zehn bis fünfzehn Jahre vorgelegt. Aus den Zielen und Grundsätzen wurden die wichtigsten Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen abgeleitet, um Mobilität im Einklang zwischen funktionierendem Lebensraum und funktionierender Wirtschaft zu gewährleisten.

Verkehrskonzepte sind somit für die Vorarlberger Verkehrspolitik und Verwaltung Handlungs- und Orientierungsrahmen für etwa zehn bis 15 Jahre.

2. Wieso braucht es ein neues Mobilitäts- und Verkehrskonzept?

- ▶ **Änderungen der Rahmenbedingungen** (extern, intern, technologisch ...):
Zwischen 1992 und 2006 brachte v.a. der EU-Beitritt Österreichs mit seinen Auswirkungen im Verkehrsbereich (z.B. Transitvertrag) große Veränderungen, zwischen 2006 und heute waren es u.a. die verkehrlichen Auswirkungen der Osterweiterung, neue bzw. immer strenger werdende EU-Normen oder internationale Vereinbarungen, die in nationales Recht umgesetzt werden mussten (IG-Luft, Umgebungslärmrichtlinie, Wegekostenrichtlinie, Klimaziele etc.) sowie Vorgaben und Ziele im eigenen Bereich (z.B. Energieautonomie) .



Abb. 1 : Verkehrliche Auswirkungen durch Osterweiterung und Ostöffnung

- ▶ Mobilität und Verkehr liegen heute im Fokus der **Digitalisierung und neuer Technologien** wie digitale Vernetzung, eCommerce (elektronischer Handel), neue Antriebssysteme, autonomes Fahren ...)
- ▶ **Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung ändern sich:** Junge Menschen, insbesondere in den Ballungsräumen, schaffen sich oftmals nicht mehr ein eigenes Fahrzeug an, sondern nutzen bei Bedarf die im Ausbau befindlichen Angebote z. B. zum Car Sharing und ansonsten das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel.
- ▶ Vom **Erreichen der Klimaziele** immer noch weit entfernt. Der Mobilitäts- und Verkehrspolitik muss daher in dieser Frage zur Zielerreichung einen wesentlichen Beitrag leisten. Auch aus Sicht der Energieautonomie des Landes sind verkehrliche Maßnahmen notwendig.
- ▶ Synergien mit dem Raumbild Vorarlberg 2030;
- ▶ Wechselwirkungen auch zum Agglomerationsprogramm Rheintal

3. Was bezweckt das Land mit einem neuen Mobilitäts- und Verkehrskonzept?

Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2019 soll den geänderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen und wiederum einen Handlungsleitfaden mit konkreten Grundsätzen, Schwerpunkten und Maßnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre bereitstellen. Mit vorgegebenen Zielen, die qualitativ und/oder quantitativ evaluiert werden können. Z.B. waren beim letzten Verkehrskonzept Veränderungen im Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund (zu Fuß gehen – Fahrrad fahren – Bus und Bahn benutzen) als Ziele formuliert. Maßnahmen dazu waren u.a. der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Fahrradverkehrs. Die Erfolge derartiger Maßnahmen lassen sich im Verkehrsverhalten ablesen, das alle fünf Jahre erhoben wird:

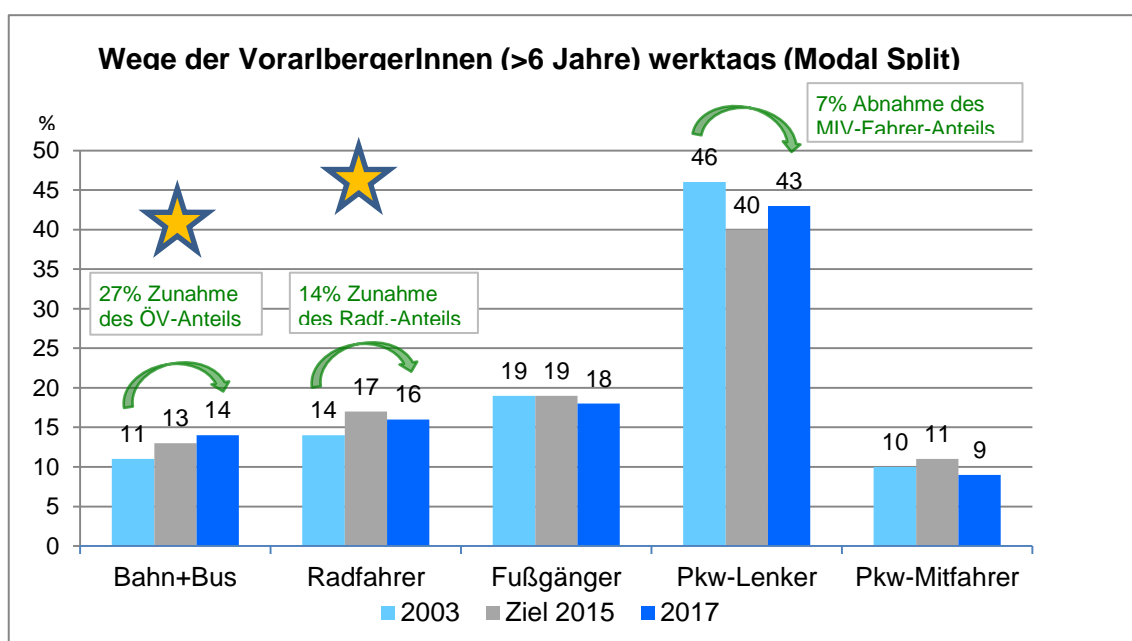


Abb. 2: Ergebnisse aus den Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl der Vorarlbergerinnen und Vorarlberger (Quelle: Land Vorarlberg, KONTIV, Herry)

Ziel wird es wiederum sein, den **Handlungsspielraum des Landes im eigenen Wirkungsbereich** konsequent auszuschöpfen und **grenzüberschreitende Kooperationen** offensiv zu betreiben. Ein wesentlicher verkehrspolitischer Grundsatz des Landes ist daher:

Regional handeln – national mitbestimmen – international überzeugen

4. Wo stehen wir im Verkehrsbereich? Daten und Fakten

Die Verkehrsentwicklung ist von vielen Faktoren beeinflusst. Zu den relevanten Faktoren gehören u.a. die Wirtschafts- und Exportentwicklung, die Bevölkerungsentwicklung sowie der Motorisierungsgrad, die Verfügbarkeit und Qualität der Verkehrsinfrastrukturen, das Angebot und die Qualität im Öffentlichen Verkehr sowie die aufzuwendenden Kosten (Treibstoffpreise, Parkgebühren, Wegekosten, Höhe der ÖV-Tarife etc.).

4.1. Wirtschafts- und Exportentwicklung

Starke Wirtschaftsräume benötigen leistungsfähige Verkehrswege. Eine optimale Mobilität von Personen, Gütern und Daten sind Schlüsselkriterien eines funktionierenden Lebensraumes und einer funktionierenden Wirtschaft.

Die Wirtschaft- und Exportentwicklung des Landes Vorarlberg war in den letzten Jahren außerordentlich gut. Beim realen Wirtschaftswachstum ist Vorarlberg im Vergleich aller Bundesländer immer ganz an der Spitze zu finden – z.B. auch 2016 als Wachstumssieger. Analoges gilt für die Exportentwicklung.

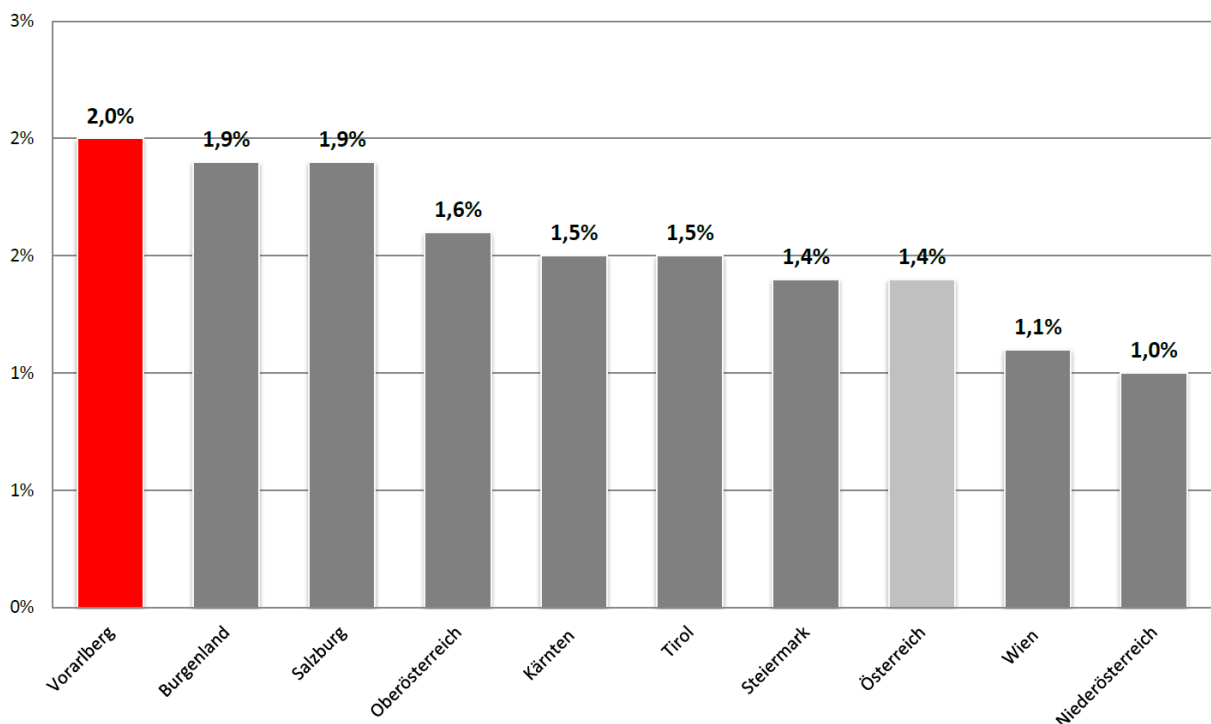


Abb. 3: Wirtschaftswachstum real im Bundesländervergleich

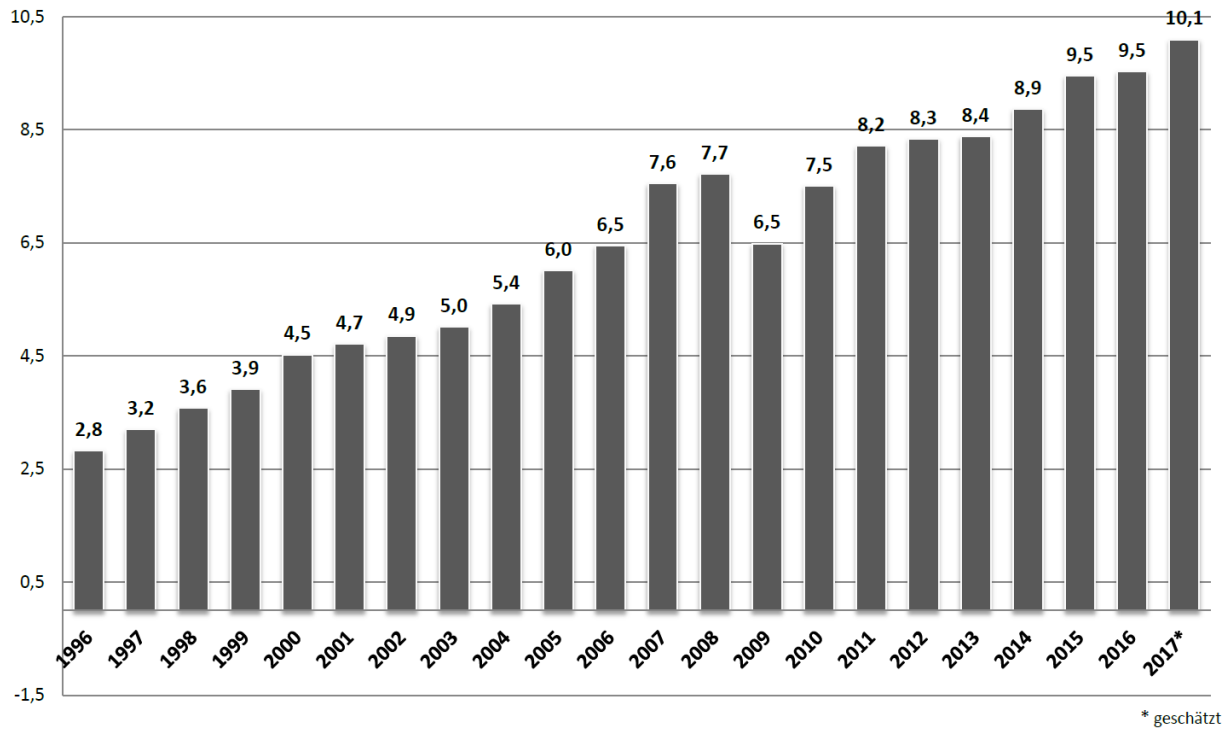


Abb. 4: Exportentwicklung Vorarlberg in Milliarden Euro

4.2. Bevölkerungsentwicklung sowie der Motorisierungsgrad

Für die Verkehrsentwicklung sind u.a. die Bevölkerungsentwicklung sowie der Motorisierungsgrad der Bevölkerung maßgeblich. Ende 2017 hatte Vorarlberg knapp 392.000 Einwohner, für 2050 sind rund 440.000 Einwohner prognostiziert.

Die Gegenüberstellung der Entwicklungen des Kfz-Bestandes zur Bevölkerungsentwicklung im Bundesland Vorarlberg von 2000 bis 2016 (Quelle: Statistik Austria, 2017) zeigt, eine leichte „Verflachung“ des Motorisierungsgrades, der Pkw-Bestand ist weiterhin vom Wachstum der Bevölkerung entkoppelt und steigt insbesondere seit 2006 stärker als das Bevölkerungswachstum.

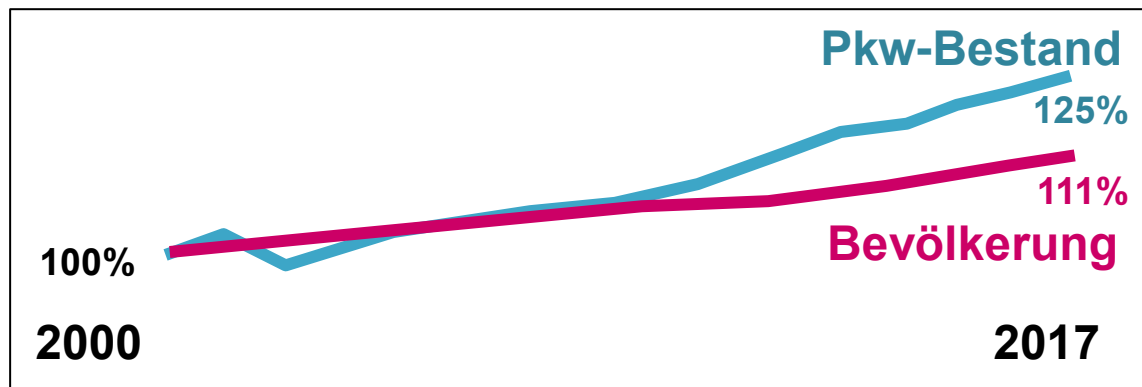


Abb. 5: Gegenüberstellung der Entwicklungen des Kfz-Bestandes in Vorarlberg zur Bevölkerungsentwicklung im Bundesland v. 2000 - 2016. Quelle: Statistik Austria, 2017

	2000	2017	Zuwachs in %
Bevölkerung	351.600	391.679	11,4%
Pkw und Kombi	167.735	209.719	25,0%
Pkw+Kombi pro 1000 Einwohner = Motorisierungsgrad	477	535	12,2%

Vergleich mit verschiedenen Ländern

Motorisierungsgrad: PKW und Kombis pro 1000 Einwohner	2017 (D, I, LUX 2016)
Österreich	555
Vorarlberg	535
Schweiz	543
Deutschland	555
Italien	625
Luxemburg	662
Liechtenstein	785

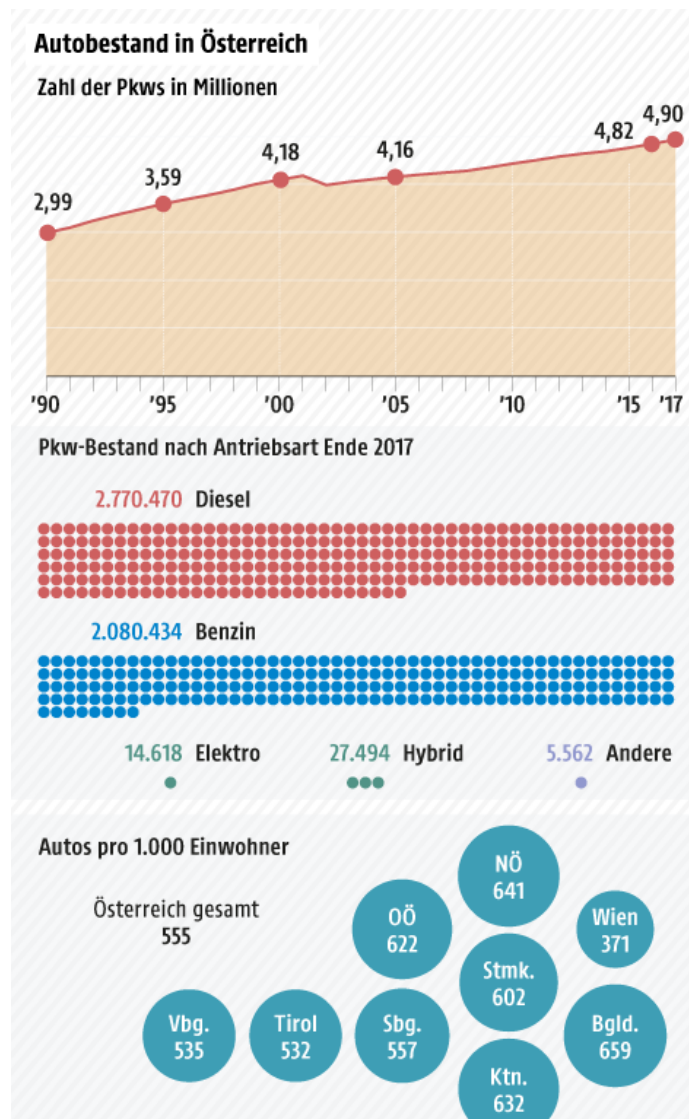


Abb. 6: Autobestand in Österreich (Grafik: APA/ORF.at; Quelle: APA/Statistik Austria)

4.3. Verkehrssicherheit - Unfallgeschehen

2.067 Unfälle mit Personenschaden (2016)
 durchschnittlich 11 Getötete / Jahr (2006-2016)

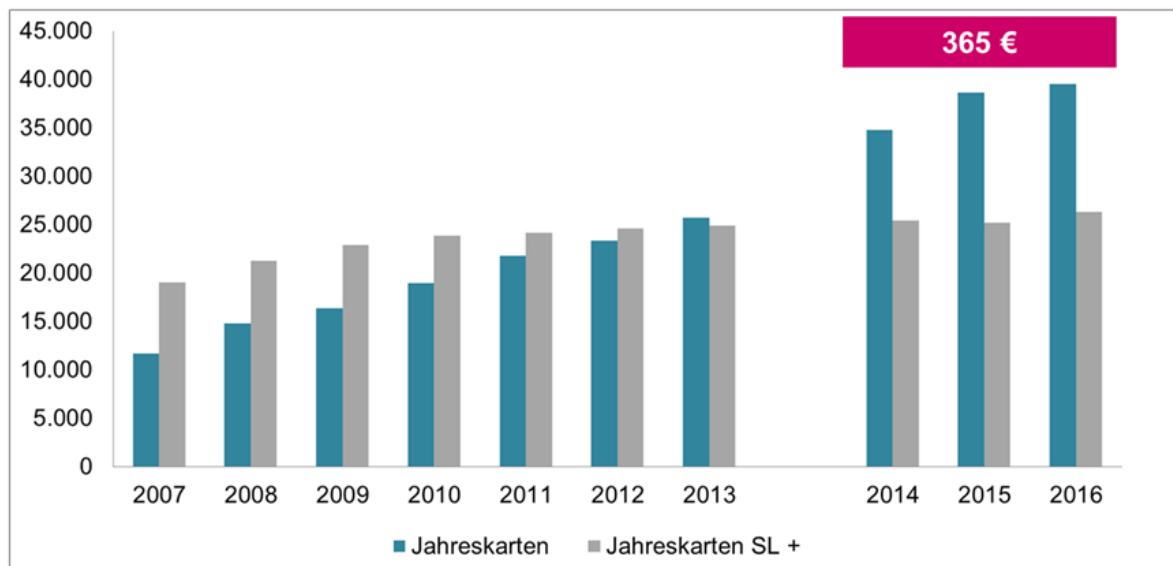


- ▶ Unfälle steigen
- ▶ Verletzte und Getötete steigen
- ▶ gegen den allgemeinen Trend in Österr. stärkere Zunahme auf Autobahnen
- ▶ Verletzte im Radverkehr gesunken

4.4. Öffentlicher Personenverkehr – mehr als 100 Millionen Fahrten mit Bus und Bahn

Einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet in Vorarlberg der Öffentliche Personennahverkehr. Das Angebot von Bus und Bahn in Vorarlberg ist hervorragend, das Fahrpreisniveau abgesehen von Wien das günstigste in ganz Österreich. Über 100 Millionen Beförderungen haben die Partner im vor mehr als 25 Jahren gegründeten Verkehrsverbund im vergangenen Jahr verzeichnet. 65.755 VorarlbergerInnen waren mit einer VVV-Jahreskarte unterwegs, mit der man für maximal 365 Euro ein ganzes Jahr lang mobil ist. 2013, vor Einführung des 365 Euro-Tickets, wurden noch 50.597 Tickets verkauft

ÖV: Jahreskartenbesitz



+ Taktverdichtungen, Modernisierung der Bahnhöfe

Abb. 7: ÖV – Jahreskartenbesitz (Quelle: Verkehrsverbund Vorarlberg)

Knapp 320 Busse und 30 Schienenfahrzeuge legten im vergangenen Jahr in Summe über 23 Mio. Linienkilometer zurück. Über 1.850 Bus- und Bahnhaltestellen im ganzen Land bedeuten, dass praktisch alle VorarlbergerInnen eine Haltestelle in ihrer Nähe haben.

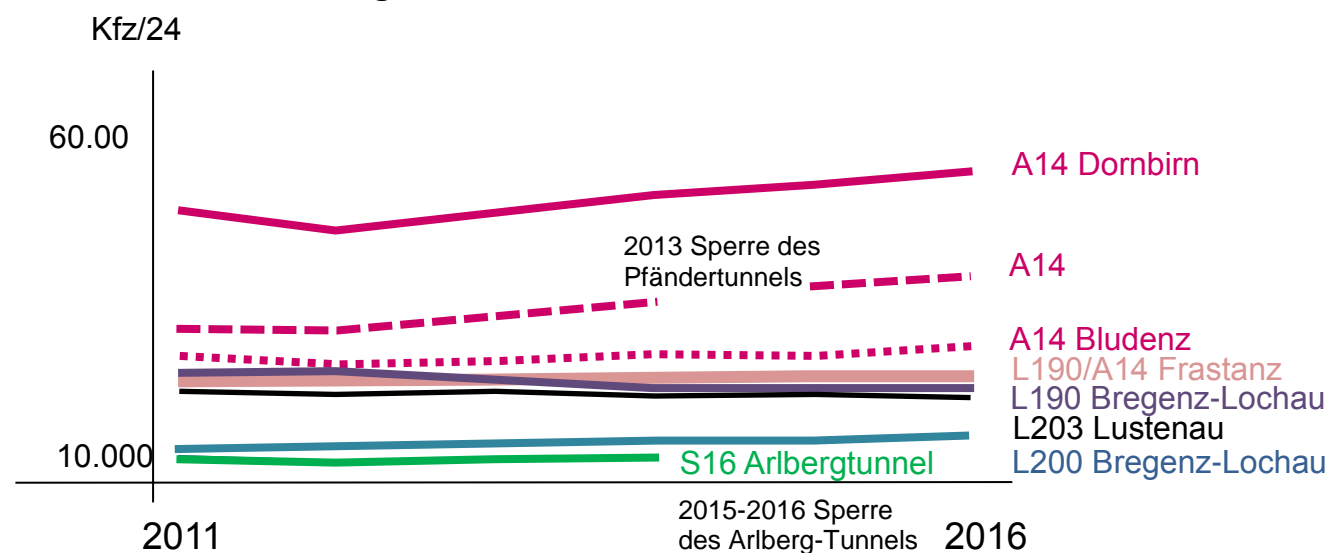
Mit Kosten in Höhe von rund 110 Millionen Euro pro Jahr ist der Öffentliche Verkehr auch wirtschaftlich und volkswirtschaftlich von enormer Bedeutung, da dahinter auch zahlreiche Arbeitsplätze für die Organisation und den Betrieb stehen.

Alleine die Angebotsverbesserungen auf der Schiene haben in den letzten zehn Jahren nicht nur zu einer **Verdoppelung der Fahrgäste** geführt sondern haben auch bewirkt, dass für den verdichteten Betrieb von Zügen und Bussen deutlich mehr Arbeitsplätze für Lokführer und Buslenker geschaffen wurden. Da Busse und Züge auch gewartet und gereinigt werden müssen, wurden auch hier positive Arbeitsplatzimpulse ausgelöst.

4.5. Kfz-Verkehr auf Landesstraßen und auf der Autobahn

Der Kfz-Verkehr hat sich stabilisiert, vor allem auf Landesstraßen ist das jährliche Wachstum gering. Auf der Autobahn gibt es stärkere Zunahmen.

Kfz-Verkehrsentwicklung



Gesamtverkehr			Zunahme	Φ Zu-/Abnahme
Kfz-Verkehrsentwicklung	2011	2016	2011-2016	pro Jahr ca.
A 14 Dornbirn	48.362	55.023	+13,8%	+2,6 %/Jahr
A 14 Pfändertunnel	28.842	38.020	+31,8%	+5,7 %/Jahr
A 14 Bludenz	24.476	26.254	+7,3%	+1,4 %/Jahr
L 190 / A14 Frastanz	21.442	21.795	+1,6%	+0,3 %/Jahr
L 190 Bregenz-Lochau	22.547	19.129	-15,2%	-3,2 %/Jahr
L 203 Lustenau	18.589	18.086	-2,7%	-0,5 %/Jahr
S 16 Arlberg-Tunnel	8.553	Sperre	-2,1%	-0,7 %/Jahr

Abb. 7: Kfz-Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Straßen Vorarlbergs

Güterverkehrsentwicklung

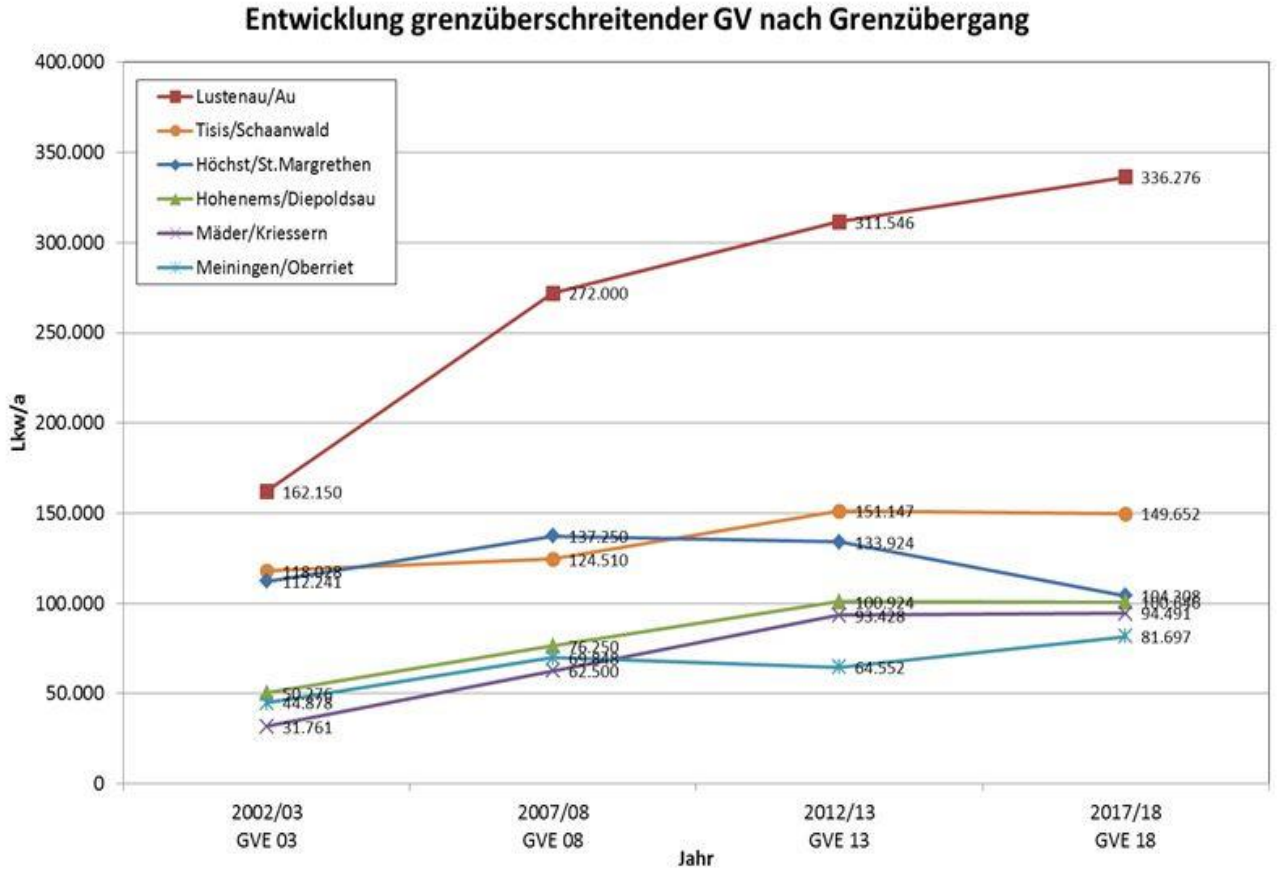


Abb. 8: Güterverkehrsentwicklung an den Grenzübergängen zur Schweiz

4.6. Klimaschutz - Klimaziele

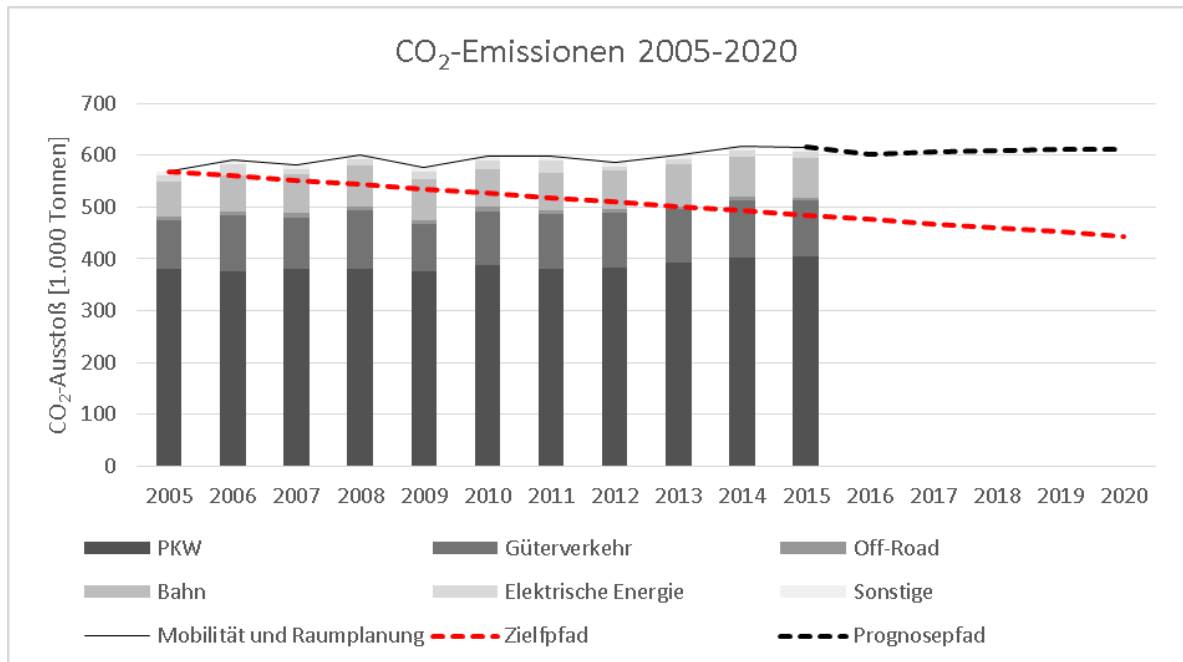


Abb. 8: CO₂-Emissionen 2005 bis 2020

Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen betragen 41 % bzw. 616.000 Tonnen (ohne Tanktourismus; Datenstand 2015). Der Zielpfad und der Prognosepfad liegen noch weit auseinander.

5. Wie erfolgt die Erarbeitung des neuen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, wer sind die Hauptbeteiligten?

Die Vorarbeiten haben Ende 2017 begonnen. Mit der Konstituierung des Kernteams, des Lenkungsausschusses sowie von vier Arbeitsgruppen wurden die Arbeiten im Jänner und Februar 2018 gestartet. Die Organisationsstruktur für die Überarbeitung des Verkehrskonzepts ist nachstehender Abbildung 9 zu entnehmen:



Abb. 9: Organisationsstruktur für die Überarbeitung des Landesverkehrskonzepts 2006

Die Arbeitsgruppen (AG 1 bis AG 4) werden im Laufe des Bearbeitungsprozesses zur gegenseitigen Abstimmung in Arbeitsforen gemeinsam einberufen. Zur Lösung der Schnittstellenproblematik werden je nach Notwendigkeit themenbezogene Arbeitsgruppen nach integrierten Schwerpunkten gebildet. Die Arbeitsgruppen setzen sich im Kern aus Vertretern der einzelnen Fachabteilungen des Landes, des Umweltinstituts und des Verkehrsverbundes zusammen und werden durch externe Experten (z.B. Energieinstitut, ÖPNV-Gemeindeverbände) ergänzt.

Darüber hinaus werden themenbezogenen Interessensgruppierungen u. NGO's, Initiativen, Mobilitätspartner, Nachbarländer u. -kantone, Vertreter von Gemeinden und Regionen

usw. eingebunden. Diese Einbindung ist auch im Rahmen von Plattformen und größeren Veranstaltungen (z.B. Mobilitätsabende) angedacht.

Inhaltlich sind die Arbeiten auf folgende Arbeitspakete aufgeteilt:

- AP 1 Verkehrsanalyse 2017, Verkehrsbericht, IST-Situation
- AP 2 Entwicklungstendenzen 2030+
- AP 3 Perspektiven der Mobilität
- AP 4 Strategie und Schwerpunkte
- AP 5 Maßnahmenprogramm / -pakete
- AP 6 Wirkungsrahmen und Evaluierung
- AP 7 Berichtswesen und Projektorganisation
- AP 8 Kommunikation

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt über eine Internetplattform, einen Bürgerrat, begleitende Öffentlichkeitsarbeit sowie die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen im Rahmen des Auflageverfahrens.

Der Planungsprozess hat mehrere Phasen:

Am Beginn stehen die Erhebung von Daten und die Analyse wichtiger Grundlagen, die in einem Verkehrsbericht veröffentlicht werden.

In einem nächsten Schritt folgt ab Juni 2018 die Diskussion über Grundsätze und Schwerpunkte, die dann ab Herbst mit Projektträgern, verschiedenen InteressenvertreterInnen und Initiativen diskutiert werden. Auch die Ergebnisse des Bürgerrats im Juni werden in die Überlegungen einfließen.

Synergien können im Zusammenhang mit den laufenden Projekten „Raumbild Vorarlberg 2030“ und „Agglomerationsprogramm Rheintal“ erzielt werden.

Ende Jänner 2019 soll der Entwurf vorliegen und in das öffentliches Auflageverfahren geschickt werden. Die Stellungnahmen werden dann genau analysiert und ggf. eingearbeitet.

Bis Ende Mai 2019 soll der Bearbeitungsprozess abgeschlossen werden, sodass die Beschlussfassung durch die Landesregierung in der Folge möglich ist.

6. Was werden die größten Herausforderungen sein?

Die größten Herausforderungen liegen in der Abschätzung, in welche Richtung sich die Mobilität unter Berücksichtigung der Digitalisierung sowie neuer Technologien (z.B. Antriebssysteme, autonomes Fahren ...) entwickeln wird und wie dies konzeptionell berücksichtigt werden kann. Dazu gehört auch das Einhalten gesetzlicher Rahmenbedingungen (Einhaltung der Grenzwerte z.B. nach IG-Luft) und das Erreichen der Klimaziele sowie der Ziele der Energieautonomie. Ein Schwerpunkt wird sicherlich im Güterverkehr liegen.



Das **Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel** ist etabliert (→ mittels einer angebotsorientierten Planung und Öffentlichkeitsarbeit)



Angebote im ÖV sind weitgehend städtisch (Rheintal – Walgau), das Verkehrsverhalten allerdings noch nicht



Ressourcenschonung und Effizienz rücken auch in Vorarlberg verstärkt in den Fokus (zum Beispiel auch im Straßenneubau, Bau neuer Eisenbahninfrastrukturen)



Leistungsfähigkeitsgrenzen im Straßennetz werden erreicht → Effizienz!



Zunahmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind problematisch und belasten auch das untergeordnete Straßennetz und Siedlungsgebiete



Großbetriebe (Industrie, Gewerbe, Handel) finden kaum noch Flächen und Akzeptanz bei der Bevölkerung (mit Verweis auf den Verkehr)



Erreichung Klimaziele: Verkehr als größter Verursacher



Innovationen (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren ...)
Unbekanntes und Brüche (z.B. Wirtschaftseinbrüche ...)

Abb. 10: Herausforderungen für die Erarbeitung des Mobilitäts- u. Verkehrskonzepts 2019

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz
E-Mail: christian.rankl@vorarlberg.at
Tel.: 05574 / 511 26117