**Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 Begutachtungsentwurf**

**Bregenz, 15. April 2019**

**MASSNAHMENKATALOG: S.130 -137**

**Total: aufgeführte Massnahmen: 164**

 **MIV-relevante Massnahmen: 71**

**Konkrete Massnahmen Netzstrategie Raum DHAMK betreffend: keine !!!!!!**

 **Interessante Hinweise auf die Mobilität und Verkehr Raum Vorarlberg im allgemeinen.**

**Auszug: Nur MIV (**Motorisierter Individualverkehr)  **–Relevanten Massnahmen.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Massnahme** | **Seite** | **Text: Mobilitätskonzept Vorarlber 2019 Begutachtungsentwurf.**  | **Auswirkung auf Netzstrategie DHAMK** |
| Attraktive Schnittstellen Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund: Ausbau der Rolle des Verkehrsverbundes  | 51 | Intermodale Wegeketten müssen strategisch entwickelt werden: Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Verkehr, Carsharing, Fahrgemeinschaften und alle kommenden Herausforderungen und Angebote im Mobilitätsbereich benötigen Infrastrukturangebote und Betreuungsleistungen, wenn sie optimal ineinandergreifen sollen. Das Rückgrat der Mobilitätsangebote ist der öffentliche Verkehr, der mit diversen weiteren Mobilitätsangeboten und -formen nahtlos kombinierbar sein sollte. Bei einer intelligenten Verknüpfung der Verkehrsmittel wird auf bruchlose und attraktive Übergänge geachtet, der digitale Zugang muss einfach möglich sein. Weitere Herausforderung stellen die Verbindungen zwischen den Regionen bei der grenzüberschreitenden Entwicklung von Mobilitätsangeboten dar.  |  |
| Ausbau Car-Sharing Angebot  | 52 | Zielorientierte Steuerung: Bestehende Angebote wie Car-Sharing und E-Ladepunkte sollen in die Mobilitätskarte integriert werden.  |  |
| Prüfung und Integration von Ride-Sharing-Angeboten in vmobil  | 54 | Als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr sind (insbesondere betriebliche) Ride-Sharing-Angebote zu prüfen und ggf. in vmobil zu integrieren. |  |
| Park& Ride: Schaffung von E-Ladestellen  |  | Investitionen in die P&R Infrastruktur sind zudem zur Schaffung von Elektroladeinfrastrukturen erforderlich.  |  |
| Park & Ride: Schaffung von mehr Parkplätzen für einspurige Fahrz. | 54 | Zudem besteht ein deutlich höherer Bedarf an Stellplätzen für einspurige Kraftfahrzeuge.  |  |
| Ein zukunftsweisendes Güterverkehrskonzept erarbeiten Leitsystem für durch Vorarlberg fahrenden Lkw , Routen- und Stellplatzinformationssystem Kfz | 60 | Er soll auf hochrangige Infrastrukturen (Bahn und Autobahn/Schnellstraße) gelenkt werden, Güterverkehrskorridore sind Teil dieser Strategie Insgesamt soll der Bahngüterverkehr attraktiviert werden  Für Großprojekte sollen Logistikkonzepte ausgearbeitet werden |  |
| Längere Betriebszeiten der Zollabfertigung  | 60 | Die Zollabwicklung soll optimiert werden  |  |
| Die Verkehrssicherheit konsequent verbessern Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogrammes  | 68 | Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Vorarlberg muss daher konsequent weiterverfolgt |  |
| Einheitliche Geschwindigkeitsregimes umsetzen  | 70 | Tempo 80 auf Freilandstraßen, höchstens Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen im Ortsgebiet, Tempo 30 in Wohngebieten und in verkehrsberuhigten Zentren  |  |
| Verringerung der Toleranzschwellen bei Geschwindigkeitsmessungen | 71 | Senkung der Toleranzen für Geschwindigkeitsüberschreitungen |  |
| Umsetzung einer Verkehrsbeeinflussung / Verkehrssteuerung auf der A 14 | 89 | Des Weiteren zeigt sich, dass die Maßnahmen im nachrangigen Landesstraßennetz – vor allem zur ÖVBevorrangung – noch nicht zur Gänze umgesetzt werden konnten, also zusätzlicher Anstrengungen bedürfen. Gleiches gilt für die Funktionalität der A 14 – bis hin zur Stadtautobahn – mit einer Verkehrsbeeinflussung bzw. einem angepassten GeschwindigkeitsregimeDie lange vom Land geforderte Verkehrsbeeinflussung bzw. eine Verkehrssteuerung auf der A 14 ist eine dringende Maßnahme.  |  |
| Herabsetzung der bundesweit vereinheitlichten Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Bundesstraßen; Kontrolle der Geschwindigkeiten  | 71 | Kontrolle der bestehenden Geschwindigkeits- limits sowie die Herabsetzung von bundesweit vereinheitlichten Toleranzen bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Bundesstraßen.  |  |
| Systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen auf Landes- und Gemeindestraßen  | 71 | Von einer konsequenten Sanierung dieser Unfallpunkte sind große Erfolge zu erwarten. Augenmerk muss daher nicht nur auf Unfallhäufungsstellen auf Landesstraßen, sondern auch auf Gemeindestraßen gelegt werden.  |  |
| Sicherstellung erforderlicher Maßnahmen bei Unfall-häufungsstellen-Sanierungen auf Fremdgrund  | 71 | Im Rahmen der regionalen Mobilitätskonzepte sollen deshalb im Gemeindestraßennetz Unfallhäufungsstellen analysiert und Vorschläge für deren Sanierung gemacht werden. Das betrifft auch die Sicherstellung erforderlicher Maßnahmen auf Fremdgrund.  |  |
| Vermehrte Abstandskontrollen  | 71 | Signifikant zugenommen haben in Vorarlberg die Unfälle mit Perso-nenschaden im Richtungsverkehr, also vor allem Auffahrunfälle.  |  |
| Schwerpunktaktion: Telefonieren und Smartphone-Nutzung im Auto  | 71 | Diese Entwicklung kann auf das steigende Verkehrsaufkommen auf den Landesstraßen, eine höhere Verkehrsdichte, stop and go-Verkehr sowie auf eine deutlich erhöhte Unachtsamkeit durch die Nutzung von Mobiltelefonen im Auto zurückgeführt werden.  |  |
| Weiterführung des 10-Jahres-Programms für Beleuchtung entlang von Landesstraßen  | 71 | Signifikant zugenommen haben in Vorarlberg die Unfälle mit Perso-nenschaden im Richtungsverkehr, also vor allem Auffahrunfälle. Die Zahl der Verletzten hat im Beobachtungszeitraum 2012/13 bis 2016/17 landesweit um 9 %  |  |
| Den öffentlichen Raum in den Zentren und Quartieren aufwerten Entwicklung und Anwendung eines Leitfadens für Begegnungszonen | 75 | In der Schweiz findet der Leitfaden „Straßenprojektierung – Entwurf von Hauptverkehrsstraßen innerorts“55 Anwendung,  |  |
| Werkzeugkoffer (Checkliste) für Temporegelungen in Ortszentr en | 76 | ein „Werkzeugkoffer“ für die Verkehrs- und Straßenplanung, der vor allem den Gemeinden und Städten zur Einschätzung der Handlungsmöglichkeiten und Rahmenbedingungen dient.  die Vereinheitlichung von Tempo-Regelungen in Ortszentren (Tempo 20 / 30 / 40), nicht zuletzt argumentierbar aufgrund eines notwendigen Schutzes der Gesundheit der angrenzenden Bevölkerung vor Verkehrslärm. Eine Tempo-30Checkliste soll die verkehrsbehördlichen Verfahren vereinheitlichen und erleichtern. |  |
| Entwicklung einer kriteriengestützten Vorgangsweise bei Umgestaltungen von Landesstraßen betreffend Kostentragung des Landes, die über das Straßengesetz hinaus geht  | 78 | Die Gestaltung von Ortszentren wirft fallweise die Frage nach Umfahrungen auf. Dann bedarf es kriteriengestützter Beurteilungsprozesse, die eine systematische und konsensorientierte Beurteilung des Hand-lungsspielraumes ermöglichen (vgl. Kapitel12).  |  |
| Kriteriengestützte Beurteilung von Ortsumfahrungen entwickeln !! | 78 | Die Gestaltung von Ortszentren wirft fallweise die Frage nach Umfahrungen auf. Dann bedarf es kriteriengestützter Beurteilungsprozesse, die eine systematische und konsensorientierte Beurteilung des Hand-lungsspielraumes ermöglichen (vgl. Kapitel12).  |  |
| Mobilitätsmanagement Mobilitätsbeitrags-Landesgesetz | 80 | Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements und die Begleitung von Förderprojekten benötigen eine klare, strategische und operative Aufgabenteilung zwischen dem Land, dem Verkehrsverbund Vorarlberg als Mobilitätsdienstleister und anderen Organisationen wie das Energie-institut Vorarlberg, die ebenfalls im Mobilitätsmanagement tätig sind. |  |
| Instrumente der Vertragsraumordnung nutzen, Auslotung der Möglichkeiten für Verkehrsmaßnahmen  | 81 | Mobilitätskonzepte für große Verkehrserreger  Die Gemeinden und die Bezirksbehörden haben die Möglichkeit und Verpflichtung im Zuge von Baubewilligungsverfahren verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen und gegebenenfalls Vorgaben für Bauträger, für Einzelhandel und für Tourismusbetriebe, oder bei Veranstaltungen zu machen |  |
| Mobilitätsmanagement: Maßnahmen der Gemeinden Parkraumbewirtschaftung ausdehnen (Nutzungen, Fläche)  | 85 | Die Parkraumbewirtschaftung besteht derzeit auch in den Bezirks-hauptstädten Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz und soll sys-tematisch auf Gebiete mit hohem Parkdruck ausgeweitet werden, etwa bei Freizeiteinrichtungen, Schwimmbädern etc.  |  |
| Anpassung der Parkgebühren an Inflation  |  | Die pauschalierten Tagesparkgebühren werden nur dann bezahlt, wenn tatsächlich ein Parkplatz genutzt wird.  |  |
| Unterstützung der Gemeinden, Car-Sharing auszudehnen   | 85 | Gemeinden sollen künftig noch aktiver werden bei der Ausweitung des Car-Sharing Angebotes, gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg  |  |
| Mobilitätsmanagement im Tourismus Mobilitätsplattform Tourismus  |  | Die Information über Anreisemöglichkeiten mit der Bahn und / oder mit dem Bus soll durch die Tourismusorganisationen aufbereitet und den Beherber-gungsbetrieben zur Verfügung gestellt werden. Dabei sind Mobilitäts-informationen auf den Websiten für umweltfreundliche Anreisemög-lichkeiten und Angebote, sich ohne eigenen Pkw im Urlaubsgebiet fortzubewegen, einzubetten.  |  |
| Prozess gemeinsames Parkraummanagement in Schi-gebieten  | 86 | Grundsätzlich müssen ÖV-Angebote in den Tourismusgebieten etabliert werden, gleichzeitig kann ein gemeinsa-mes Parkraummanagement der Schiliftbetreiber und Freizeitanbieter (Parkplatz-Tagesgebühren in gleicher Höhe) helfen, das Straßenver-kehrsaufkommen zu reduzieren  |  |
| Funktionskonzepte für charakteristische Teilräume erarbeiten Weiterentwicklung und Konkretisierung des Funktionskonzeptes Rheintal-Walgau  | 89 | Der Planungsprozess Rheintal-Mitte baute im Wesentlichen auf den Grundsätzen des Funktionskonzeptes Rheintal-Walgau auf.Des Weiteren zeigt sich, dass die Maßnahmen im nachrangigen Landesstraßennetz – vor allem zur ÖVBevorrangung – noch nicht zur Gänze umgesetzt werden konnten, also zusätzlicher Anstrengungen bedürfen. Gleiches gilt für die Funktionalität der A 14 – bis hin zur Stadtautobahn – mit einer Verkehrsbeeinflussung bzw. einem angepassten Geschwindigkeitsregime |  |
| Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung  | 90 | Innerhalb der Städte und Gemeinden wurde in den Plan b-Gemeinden und in Lustenau eine konsistente und abgestimmte Parkraumstrategie umgesetzt. Darüber hinaus haben die Städte Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz ihre Parkraumbewirtschaftung weiterentwickelt und harmonisiert. Diese Initiativen sollen vertieft und auf weitere Gebiete im Rheintal und im Walgau ausgedehnt werden. |  |
| Prüfung eines grenzüberschreitenden, verkehrsträger-übergreifenden Verkehrsmodells  | 90 | Vor allem im Rheintal und im Walgau bestehen somit klein- und großräumige Wechselwirkungen mit anderen, übergeordneten Planungen und Netzveränderungen. Es ist daher zu prüfen, inwieweit ein landesweites, aber auch grenzüberschreitendes und verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell für künftige Planungen sinnvoll ist. Ein solches Vorhaben wurde bereits von Seiten des Kantons St. Gallen vorgeschlagen. Zweckdienlich wird dies vor allem für die verkehrliche Beurteilung von Straßennetzergänzungen im Rheintal und anderen Projektideen sein. |  |
| Regionale Verkehrskonzepte und regionale Entwicklungskonzepte ausarbeiten und abstimmen, Prüfung einer entsprechenden | 90 | Im Rheintal werden integrierte regionale Entwicklungs- und Mobilitätskonzepte geografisch differenziert abzugrenzen sein, unter Berücksichtigung bewährter oder beabsichtigter Kooperationen, wie das durch den Begriff „Handlungsräume“ im Raumbild Vorarlberg 2030 intendiert ist. |  |
| Fördermöglichkeit des Landes für regionale Verkehrskonzepte  | 90 | Für einzelne Talschaften wie den Bregenzerwald und das Montafon liegen bereits regionale Verkehrskonzepte vor, die unter Berücksichtigung künftiger regionaler räumlicher Entwicklungskonzepte (regionale REKs) im Einklang mit diesen aktualisiert werden sollten. Für die übrigen Talschaften werden im Rahmen der REKs die Handlungsfelder Siedlungsentwicklung & Mobilität zu verknüpfen sein – als Projekte einer abgestimmten, interdisziplinären Planung. Eine entsprechende Fördermöglichkeit des Landes soll geprüft werden61. Eine besondere Herausforderung ist, den Freizeit- und Tourismusverkehr so abzuwickeln, dass Spitzenbelastungen an Wochenenden verringert werden. |  |
| Definition und Schaffung eines Mobilitätsgrundangebotes in den Tourismusregionen  | 91 | Dazu ist die Schaffung eines Mobilitätsgrundangebotes in den Tourismusregionen erforderlich. Die Elemente dieses Grundangebotes, welches von einer Gästekarte für alle Gäste und den Einsatz von umweltfreundlichen Bussen im öffentlichen Verkehr (alternative saubere Antriebstechnologien) hinaus geht, soll gemeinsam zwischen den Tourismusregionen und den Verantwortlichen des Landes ausgearbeitet werden.  |  |
| Unterstützung einer zielgruppenspezifische Bewer-bung Vorarlbergs als Destination mit einem umfassen-den Mobilitätsangebot | 91 | Das Land Vorarlberg unterstützt künftig die Entwicklung von touristischen Mobilitätskonzepten und steht regelmäßig als Ansprechpartner („Mobilitätsplattform Tourismus“) auch beratend in Verkehrsfragen zur Verfügung |  |
| Etablierung von Pilotregionen für nachhaltige Mobilität im Tourismus, beratende Koordinationsstelle des Landes  | 91 | Das Land Vorarlberg hat sich gemeinsam mit dem Vorarlberg Tourismus und dem Verkehrsverbund an diesem Projekt beteiligt und Grundlagen für eine umfassende Information bis hin zur „letzten Meile“ erarbeitet. Ergebnis ist ein Auskunftssystem, das Informationen über den öffentlichen Linienverkehr mit regionalen Mobilitätsangeboten und touristischen Informationen auf einen Blick und Klick vereint. Ziel muss es sein, dieses System breiter bekannt zu machen und weiterzuentwickeln |  |
| Siedlungs- und Betriebsgebiete mit der Verkehrsplanung abstimmen Räumlich differenzierte Betrachtung von Stellplatzzahlen an die ÖV-Güte orientieren und Anbindungsqualität im Radverkehr ergänzen |  | Die Novelle der Stellplatzverordnung enthält eine Erhöhung auf 1,3 Stellplätze je Wohneinheit dort, wo kein sehr gutes ÖV-Angebot existiert. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, diese Vorgaben bei konkreten Projekten zu senken. Ziel ist es, künftig eine räumliche Differenzierung vornehmen zu können und damit aufbauend auf ÖV-Qualitätskriterien Stellplatzverpflichtungen auszuweisen. |  |
| Betriebsgebietsentwicklung: kooperative Prozesse  | 94 | Bei der Ansiedlung von Betriebs- und Gewerbegebieten soll auf kurze Wege zu hochrangigen Straßen und ÖV-Linien geachtet werden. |  |
| Flächensicherung für Verkehrsanlagen (Schieneninfrastruktur im Rheintal und im Montafon, Bahnstrecke entlang des Bodensees), Radinfrastruktur sichern !!! | 94 | Herausforderung ist die raumplanerische Sicherung jener Flächen, die für eine zukunftsweisende Mobilität erforderlich sind |  |
| Perspektiven der Mobilität kontinuierlich weiterentwickeln Lagebericht „Perspektiven der Mobilität“  | 94 | Herausforderung ist die raumplanerische Sicherung jener Flächen, die für eine zukunftsweisende Mobilität erforderlich sind |  |
| Zukunftsbeirat Mobilität einrichten | 96 | mpulse für innovative Lösungen aufgreifen, also etwa Initiativen fördern bzw. unterstützen, die multimodales Verhalten hervorbringen. Dafür können die vorhandenen Ressourcen im Mobilitätsmanagement eingesetzt und allenfalls verstärkt werden,  |  |
| Zukunftstag organisieren | 96 | ein „Zukunftsradar“ für immanent unsichere Bereiche der Mobilität. Dabei sollten interne und externe Experten zusammenwirken, im Rahmen einer besonderen Organisationsform |  |
| Verhaltensökonomie zum Thema machen und in die Erhebungsmethoden sowie Öffentlichkeitsarbeit integrieren (Kooperation mit Forschungseinrichtungen im Bodenseeraum)  | 97 | Der Zukunftsbeirat wird – je nach fachlichem Schwerpunkt – interdisziplinär zusammengesetzt; neben einer Moderation sollen alle relevanten Themenfelder (Zukunftsforschung, Soziologie, Technologien, Verkehrspolitik, Verhaltensökonomie, Urban Logistics, Shared Economy usw.) vertreten sein.Die Bedeutung von Zukunftsfragen spiegelt sich auch in der Zunahme von visionären Ideen und Vorschlägen wider. Das Land wird sich mit diesen Projektideen aktiv auseinandersetzen. |  |
| Straßenerhaltung und Straßenbau Bereitstellung von mehr Ressourcen für die kontinuierliche Straßenerhaltung | 99 | Aufgrund der weiteren räumlichen Entwicklung sind Ausbauten der Straßeninfrastruktur erforderlich. Eine vorausschauende gemeinsame Planung von räumlicher Entwicklung und dafür notwendiger Straßen soll noch stärker in den Fokus rücken |  |
| L 82: Bürs Umbau A14 Anschlussstelle  |  |  |  |
| Neuerrichtung Stadttunnel Feldkirch |  |  |  |
| L 46 Hohenems: Umbau Anschlussstelle und Anbindung Betriebsgebiete  | 100 | L 46: Hohenems, Umbau Anschlussstelle und Anbindung Betriebsgebiete: Bei der A 14-Anschlussstelle Hohenems kommt es aufgrund von Verkehrsüberlastungen regelmäßig zu Rückstaus bis auf die Autobahn. Durch einen Kreisverkehr an der Anschlussstelle soll der Verkehrsfluss verbessert, sollen Rückstaus auf die A 14 vermieden sowie die künftigen Betriebsgebiete in Hohenems angebunden werden.  |  |
| L 2020 Hard – Fußach, Rheinbrücke |  |  |  |
| Rheintal Mitte !!!! | 103 | Um den Gewerbegebieten in Dornbirn und Hohenems einen direkten Anschluss an das höherrangige Straßennetz zu bieten und die Bevölkerung zu entlasten, soll die Bleichestraße verlängert und die L 45 ausgebaut sowie eine neue Verbindung von der L 45 zum Messepark errichtet werden. Weiters wird eine neue Autobahnanschlussstelle bei der L 45 errichtet. Weiters erfolgt ein wichtiger Lückenschluss im Radwegenetz. Ziel ist auch die verbesserte Anbindung von Dornbirn und Hohenems an die Autobahn und die Entlastung von innerstädtischen Bereichen.**Längerfristig und als innovative Perspektive sollte eine grenzüberschreitende Verkehrssteuerung überlegt werden, welche die beiden Autobahnen, die A 14 in Vorarlberg und die A 13 in der Schweiz, samt der gemeinsamen Verbindungsstraßen (Leiter-Konzept) umfasst.** | **Längerfristig: Verkehrssteuerung als Perspektive** |
| Kriteriengestützte Prioritätenreihung für Landesstraßenprojekte: UF L200 Alberschwende, UF L 200 Egg, Bludenz Neutrassierung |  |  |  |
| Ortsdurchfahrt, Umfahrung Lorüns L 188, L52 Rankweil, Umbau L 52 Anbindung Betriebsgebiete |  |  |  |
| Bodensee Schnellstraße S 18 |  |  |  |
| Anschlussstelle A14 / L 45 Rheintal Mitte  |  |  |  |
| A 14 Umbau Anschlussstelle Bludenz-Bürs  |  |  |  |
| S 16 Bludenz – Dalaas dritte Fahrspur abschnittsweise; Untersuchung Vollausbau |  |  |  |
| 14 Vollanschluss Wolfurt – Lauterach mit Maßnah-men im Landesstraßennetz  |  |  |  |
| Auslotung von Möglichkeiten für Park & Drive-Standorte |  |  |  |
| Kooperation bei grenzüberschreitenden Initiativen !!!! | 104 | **Regional- und Verkehrsentwicklung machen an Grenzen nicht Halt, hier sind in Kooperation mit den Nachbarstaaten mittelfristige Lösungen zur Verkehrslenkung, aber auch längerfristige Perspektiven notwendig. Das Agglomerationsprogramm Rheintal bietet dazu einen Rahmen für gemeinsame Planungen Schweiz – Österreich. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Rheintal gibt es derzeit Über Regional- und Verkehrsentwicklung machen an Grenzen nicht Halt, hier sind in Kooperation mit den Nachbarstaaten mittelfristige Lösungen zur Verkehrslenkung, aber auch längerfristige Perspektiven notwendig. Das Agglomerationsprogramm Rheintal bietet dazu einen Rahmen für gemeinsame Planungen Schweiz – Österreich. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Rheintal gibt es derzeit Überlegungen für einen MIV-Korridor im Raum Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern, um vor allem die Gemeinde Diepoldsau zu entlasten. Eine Variantenstudie66 und Modelluntersuchungen dazu liegen vor.** **Im Hinblick auf die Datengrundlagen und Planungsinstrumente (z.B. grenzüberschreitendes Verkehrsmodell) soll die Kooperation noch weiter ausgebaut werden – unter anderem mit regelmäßigen Abstimmungstreffen und einem systematischen Datenaustausch mit den angrenzenden Regionen in der Schweiz, Deutschland und dem Fürstentum Liechtenstein.**  | **Kooperations bereit** **Konkret: Keine Massnahmen aufgeführt****Hinweis:** **Altach : Spange Altach –Diepoldsau 3.4** **Wird nicht weiterverfolgt!****Autobahnausfahrt-Freisel Hohenems :****Wird saniert !!** |
| Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikati on Initiative Vorarlberg MOBIL im Rahmen der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement weiterführen  |  | Wichtige Bausteine sind Information, Wissensvermittlung und Bewusstseinsbildung, um Entscheidungsträger dazu zu motivieren und die VorarlbergerInnen dabei zu unterstützen, alternative Routinen und Verhaltensweisen zu etablieren. Auf diese Erfahrungen gilt es künftig aufzubauen. |  |
| Grundlagen für eine interdisziplinäre zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit schaffen | 106 | Bewährt haben sich allgemeine und zielgruppenspezifische Kommunikation von Mobilitätsmaßnahmen und Angeboten: Beabsichtigte Verhaltensänderungen, ein „Kulturwandel“ müssen immer von Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden. Vom Wissen zum Wollen und schließlich zum tatsächlichen Tun ist der Weg oft weit. Statt der sogenannten Bewusstseinsbildung geht es in Zukunft stärker um „Absichtsbildung“ und Veränderungen von Verhaltensroutinen. Dabei sollen verstärkt folgende Prinzipien beachtet werden:  Menschen lernen nicht durch Appelle oder Wissen, sondern durch Erfahrung, durch das „Tun“ und durch Emotion.  Menschen ändern ihr Verhalten, wenn andere es auch tun  Maßnahmen können in einen argumentativen Rahmen gebettet werden (z.B. Gesundheit, Fitness, Klimawandel).  Nutzung neuer Informationstechnologien  Nutzung von biografischen Brüchen (Berufsantritt, Übersiedlungen, Pensionierung, Arbeitsplatzwechsel, Familiengründung, Krankheit)  gemeinsame Thematisierung der Themen Gesundheit / Wellness und Mobilität |  |
| Standards der Mobilität in den Gemeinden und mit wichtigen Handlungsträgern kommunizieren  | 107 | ter heben  Das Land Vorarlberg geht also seit vielen Jahren einen Weg, der stetig Standards bei der Mobilität und im Verkehr verbessert. Land und Gemeinden investieren in den öffentlichen Verkehr sowie in Rad- und Fußwege – es wird auf hohe Qualitäten geachtet. Standards werden zum Beispiel im öffentlichen Verkehr mit dem neuen Zugmaterial in einer Sommer- und Winterausstattung, mit Erschließungsstandards oder auch im Radverkehr bei der Infrastruktur mit den Radschnellverbindungen gesetzt. Ebenso sollen künftig neue Standards bei den Pkw-Stellplatzverpflichtungen und bei der Qualität von Fahrradstellplätzen bei multimodalen Knoten, Arbeitsplätzen, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen und im Wohnbau gesetzt werden. Von Seiten der EU kommen zudem Vorgaben für die Fahrzeugemissionen. Diese Standards sollen – sofern in der Kompetenz des Landes – laufend weiterentwickelt und der Bevölkerung und den EntscheidungsträgerInnen in den Gemeinden kommuniziert werden. Im Rahmen von (Gemeinde-)Informationsplattformen zwischen Land, Gemeinden und anderen Institutionen werden mehrmals im Jahr Informationen zum Mobilitätsmanagement ausgetauscht. Gemeinden werden über Neuigkeiten im Mobilitätssektor und über Angebote informiert. Angesichts der Schwerpunkte im Mobilitätskonzept Vorarlberg sollen künftig folgende Themen im Rahmen der Informationsplattformen stärker berücksichtigt werden.  Qualitäten im öffentlichen Straßenraum  Parkraumpolitik  Multimodale Schnittstellen  Verkehrssicherheit und Tempolimits |  |
| Regelmäßiger Informationsaustausch mit den Verkehrsbehörden | 107 | Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene, vor allem die Beratung und Information, war bislang sehr erfolgreich. Die Gemeinden sind oftmals Impulsgeber für innovative und mutige Verkehrslösungen. Solche Erfolge müssen nicht zuletzt auch auf behördlicher Ebene ankommen – es gilt daher, wie im Kapitel 14.2 beschrieben – diese auch in regelmäßigen Informationsveranstaltungen (Workshops, Lokalaugenscheine, u. dgl.) mit den Verkehrsbehörden zu diskutieren. |  |
| Mobilitäts- und Verkehrspolitik Diskussion der Begünstigung von Dieseltreibstoffen bundesweit unterstützen |  |  |  |
| Maßnahmen gegen Tanktourismus setzen  |  |  |  |
| Mehr Finanzmittel für Straßenerhaltung aus Mauteinnahmen / verursachergerechte Finanzierung  |  |  |  |
| Vermittlung von Best Practice Beispielen an Behörden und vermehrte, intergierte Ausbildungsformate |  |  |  |
| Änderung der StVO hinsichtlich rechtlicher Bestim-mungen für den Rad- und Fußverkehr |  |  |  |
| Anstreben einer Neuausrichtung der StVO mit einer stärkeren Berücksichtigung des Umweltverbundes  |  |  |  |
| Mobilität, Klima und Umwelt Umsetzung und Vorantreiben einer ökosozialen Steuerreform |  |  |  |
| Vorarlberg als Partner bei bundesweiten Leuchtturmprojekten in der Klima- und Energiestrategie des Bundes  |  |  |  |
| Klimawandelanpassung in der Öffentlichkeitsarbeit des Landes zum Thema machen  |  |  |  |
| Einsatz neuer, witterungsbeständiger Fahrbahnmaterialien  |  |  |  |
| Aktualisierung der E-Mobilitätsstrategie  |  |  |  |
| Nutzung der E-Mobilität als Destinationswerbung im Tourismus, Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in den Beherbergungsstätten Förderung von E-Car-Sharing-Fahrzeugen  |  |  |  |
| Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für den Radverkehr und den Pkw-Verkehr |  |  |  |
| Pilotprojekt: Untersuchung von Lärmschutzalternativen an Landesstraßen !! | 125 | Beim Straßenverkehr haben das Land Vorarlberg sowie die betroffenen Gemeinden den Aktionsplan 201890 zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen an Hauptverkehrsstraßen in Vorarlberg ausgearbeitet. Gegenüber dem Aktionsplan 2013 hat die Anzahl an Lärm-Betroffenen um etwa 10 % zugenommen, wobei der Umfang der untersuchten Straßenkilometer um 8 % gegenüber 2013 erweitert wurde. |  |
| Umsetzung Umgebungslärmaktionsplan des Landes | 126 | Lärmmindernde Fahrbahnbeläge  Straßeninstandhaltung (Verbesserung von Unebenheiten,…)  Optimierung von Verkehrsflüssen, Verstetigung des KfzVerkehrs  |  |
| Lärmsanierung an Bundesstraßen (A14 Altach / Mäder, Bludenz, S16 sowie bei Kontrollstelle Lauterach A 14)  | 126 | Die Asfinag legt auf Autobahnen und Schnellstraßen den Handlungsbedarf fest. In Vorarlberg sind bis 2023 Lärmschutzmaßnahmen auf der A 14 im Bereich Altach/Mäder und in Bludenz sowie im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen auf der S 16 und bei den Kontrollplätzen in Lauterach geplant. Grundsätzlich sollte geprüft werden, wo überhaupt Handlungspotenzial bei den Autobahnen und Schnellstraßen in Vorarlberg besteht und welche Maßnahmen (aktiv wie passiv) daraus abgeleitet werden. Eine Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 14 bzw. eine Geschwindigkeitsreduktion würde jedenfalls zum Lärmschutz einen Beitrag leisten. |  |