



Vorarlberg
unser Land

Mobilitätskonzept Vorarlberg – Ergebnisse der Zwischenevaluierung 2024



Gemeindeforum Mobilität am 19.11.2024

DI Stefan Duelli - Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa/Mobilitätsplanung

- ❖ Wieso eine Zwischenevaluierung des Mobilitätskonzepts (MKV) 2019?
- ❖ Trends und Entwicklungsperspektiven
- ❖ Evaluierung der Grundsätze & Ziele des MKV 2019
- (❖ Evaluierung der Maßnahmen-Umsetzung)
- ❖ Schlussfolgerungen

Wieso eine Zwischenevaluierung des Mobilitätskonzepts 2019?

Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019 als Handlungsanleitung für die Vorarlberger Mobilitäts- und Verkehrspolitik in den nächsten 10 – 15 Jahren

Nach 5 Jahren **Zwischenevaluierung des MKV:**

- Evaluierung externer Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen
- Evaluierung, ob die 2019 formulierten Grundsätze und die Zielrichtung noch stimmen
- Evaluierung, wie weit welche Maßnahmen fortgeschritten bzw. umgesetzt sind
- Zwischenbilanz und Schlussfolgerungen

Zwischenevaluierung wurde im 1. Halbjahr 2024 federführend vom **Büro Rosinak & Partner ZT GmbH** durchgeführt, detaillierter **Endbericht** unter <https://vorarlberg.at/-/mobilitaetskonzept-vorarlberg-2019>





Vorarlberg
unser Land

Trends und Entwicklungsperspektiven

Trends und Entwicklungsperspektiven



Demografische
Entwicklung



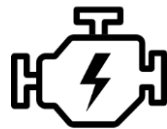
Digitalisierung und nachhaltige
Konsequenzen der Pandemie



Entwicklung der Einstellungen
und des Mobilitätsverhaltens



Klima- und umweltpolitische
Anforderungen



Technologische Entwicklung der
Energieproduktion & Antriebssysteme

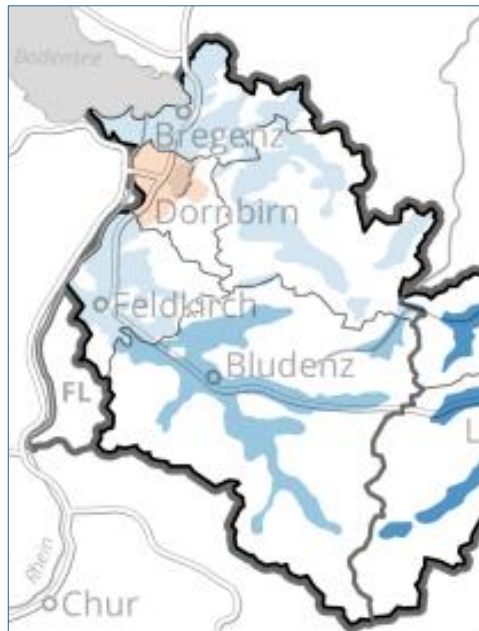


Kostenentwicklung Verkehr im
Kontext der Energieverfügbarkeit
und der Klimakrise

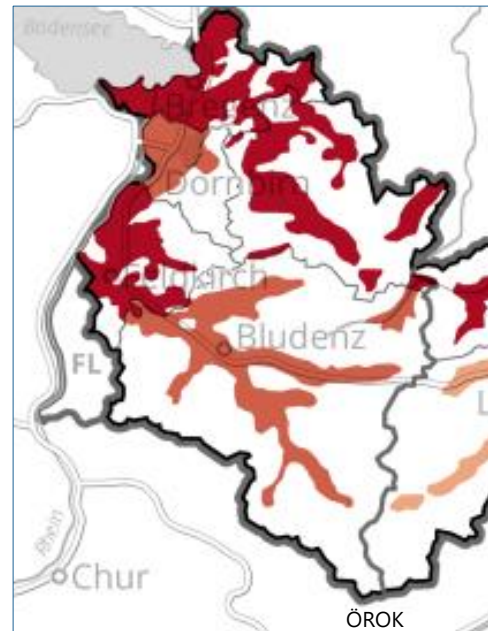
Demografie wirkt stark auf Mobilität (Verkehrsmittelwahl, Freizeitwege, Zeiten ...)

- Bevölkerung nimmt zu, aber nur in der Gruppe der älteren Menschen
- Bezirk Dornbirn Ausnahme

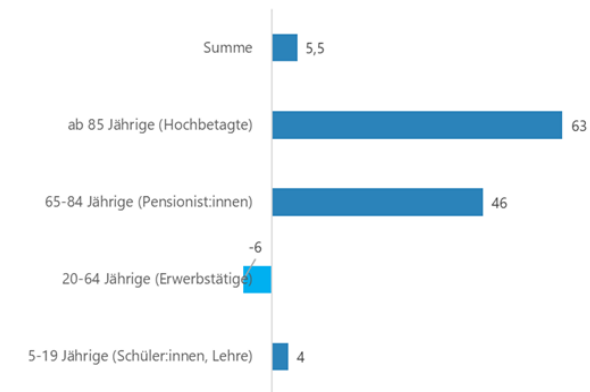
Erwerbstätige 2050



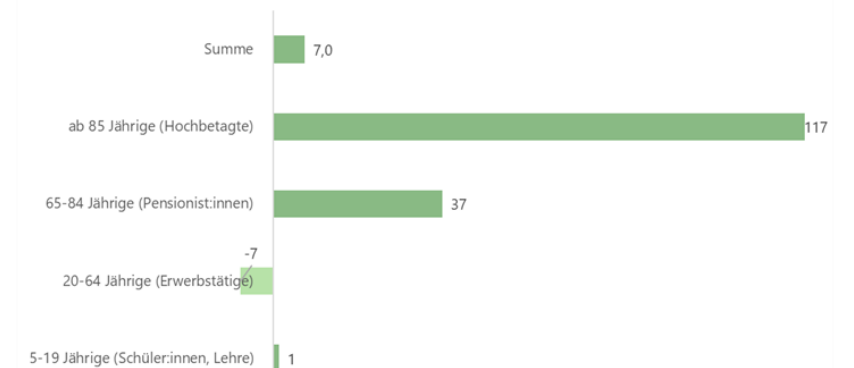
65+ Jährige 2050



Bevölkerungsprognose Vorarlberg 2021-2040 nach Altersklassen in %



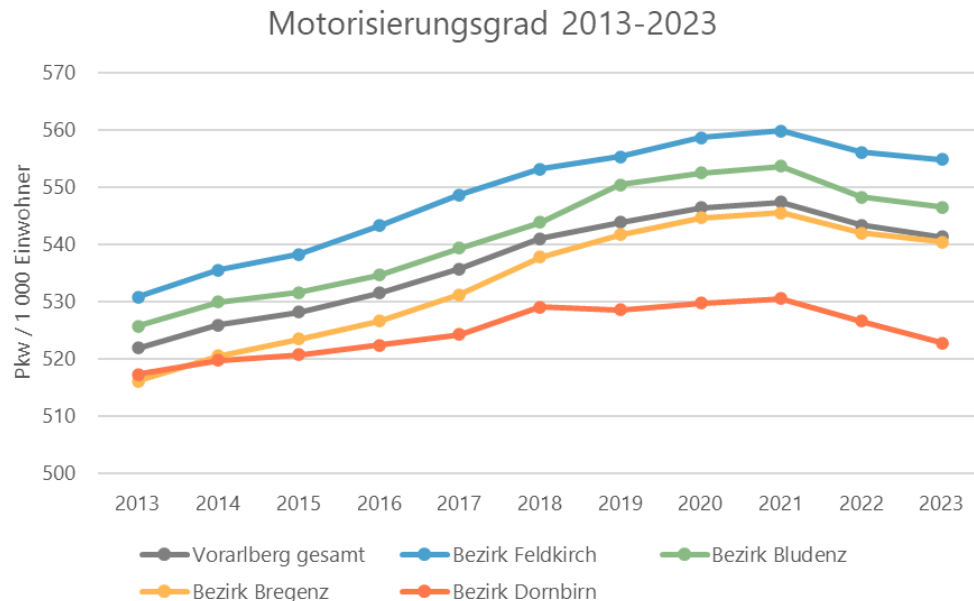
Bevölkerungsprognose Vorarlberg nach Altersklassen 2021-2050 in %



- Anteil der Personen, denen kein Auto zur Verfügung steht oder die nicht mehr mit dem Pkw fahren (können) steigt – von derzeit 94.000 auf 111.000 im Jahr 2050. Das sind 26 % der Vorarlberger Bevölkerung.
- Rückgang der Arbeitswege, weil weniger Menschen im erwerbsfähigen Alter
→ Auswirkungen auf Spitzenstunden
- deutliche Zunahme der Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswege
- Wege von Personen mit viel Freizeit sind zeitlich weniger stark gebunden und örtlich flexibler, sie finden außerhalb der Verkehrsspitzen statt
- Freizeitrend und Kurzurlaube erzeugen ggf. Engpässe bei Hot Spots

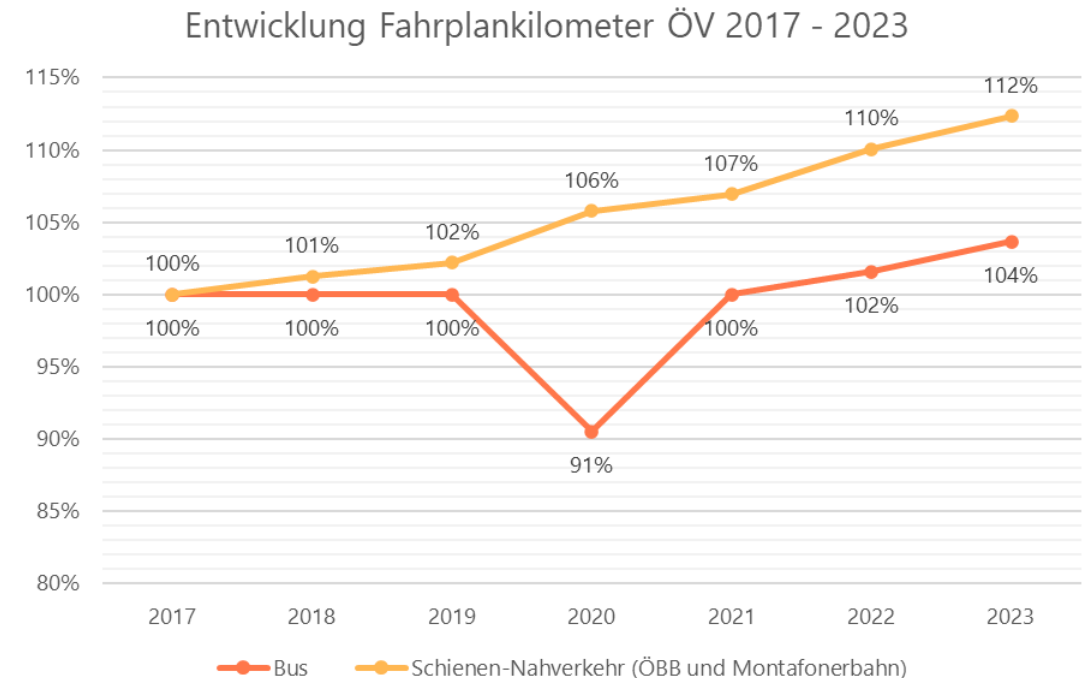
Entwicklung Motorisierungsgrad:

- Motorisierung leicht gesunken
- 2023: 87 % der HH in Vorarlberg besitzen einen oder mehrere Pkw; 2017 lag die Besitzquote noch bei 89 %.



Entwicklung Fahrplan-Kilometer im ÖV:

- Bis auf das Pandemie-Jahr 2020 gab es eine stetige Erhöhung der Fahrplankilometer im Bus- und Schienennahverkehr

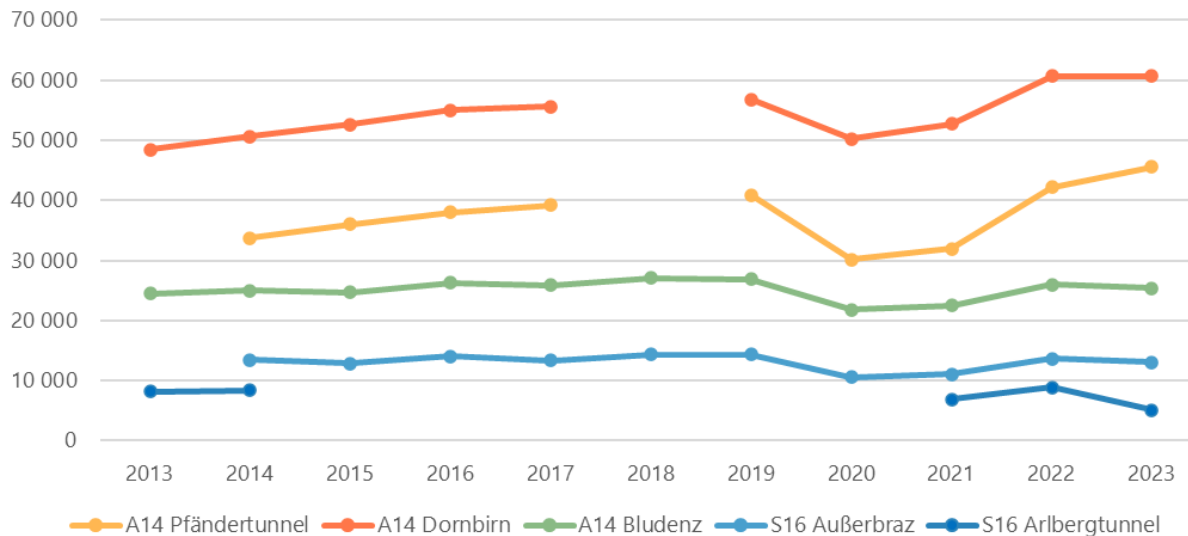


Kfz-Verkehr auf A/S steigt und stagniert auf Landesstraßen

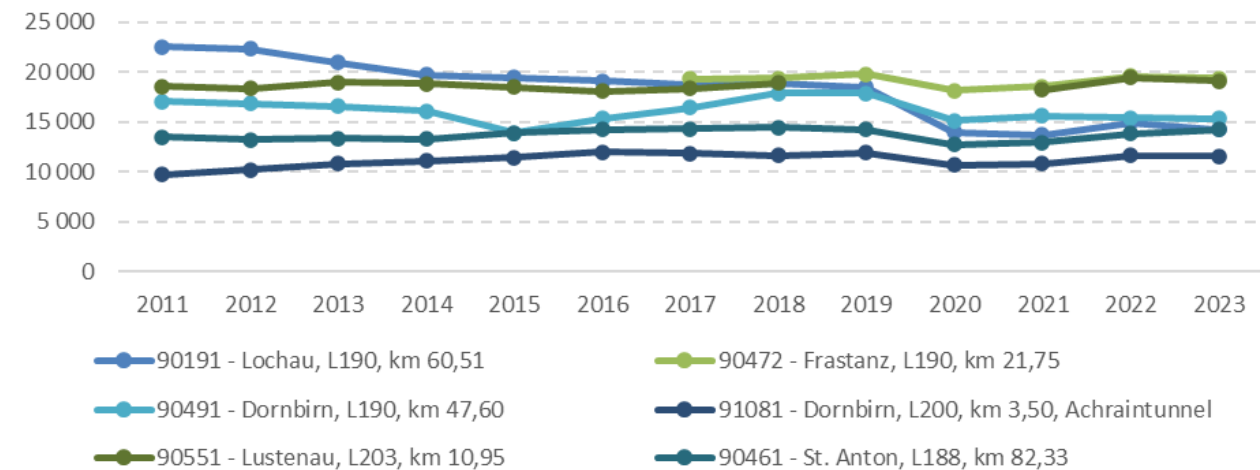
- Auf der A14 im Unteren Rheintal steigen die Verkehrsstärken seit zehn Jahren an.
- Bei der Zählstelle in Bludenz ist eine Stagnation eingetreten. Das gleiche gilt für die S16.

- Trotz des vorübergehenden Rückgangs in den Jahren 2020 und 2021 nähern sich die Kfz-Verkehrsstärken 2023 dem Niveau von 2019 und stagnieren seit einigen Jahren.

Entwicklung Kfz-Verkehr A14 und S16 (Kfz/24h)



Kfz-Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Landesstraßen (Kfz/24h)

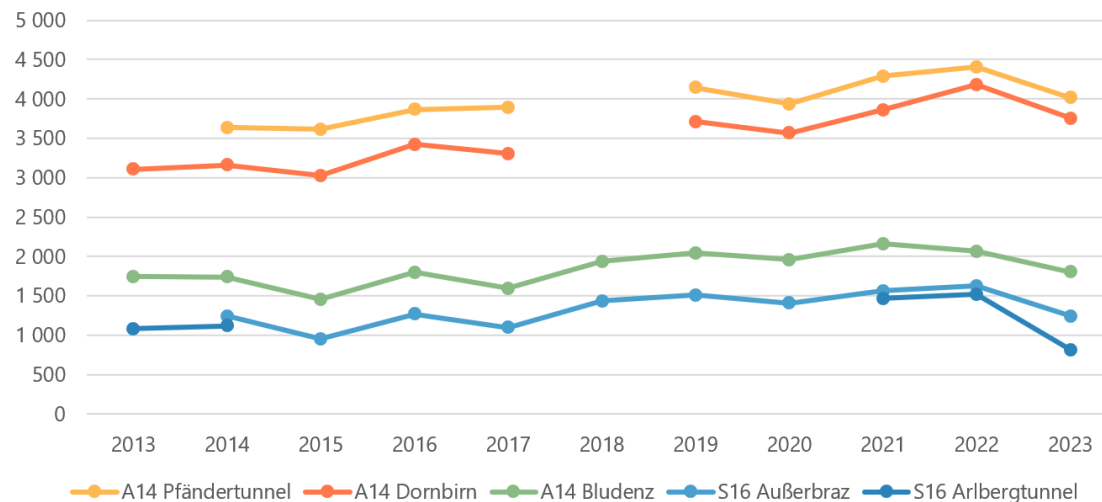


Schwerverkehr auf A/S stieg an, auf Landesstraßen stagnierend

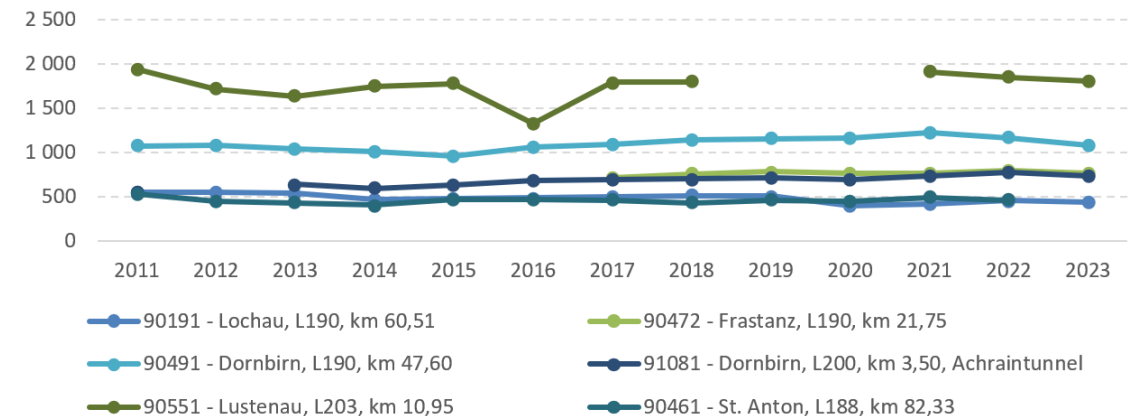
- Der Schwerverkehr ist in den letzten zehn Jahren leicht angestiegen, während der Pandemie-Jahre 2020 und 2021 ist kaum ein Rückgang zu vermerken – im Gegensatz zum Personenverkehr.
- Ab 2022/23 Stagnation und tw. Rückgang des Schwerverkehrs an Zählstellen

- Anteil der Bahn am Modal-Split hat zwischen 2013 (15,6 %) und 2019 (12,2 %) abgenommen
- Voraussichtlich weitere Zunahmen im Güterverkehr erwartbar

Entwicklung Schwerverkehr (> 3,5 t) A14 und S16 (Lkw/24h)



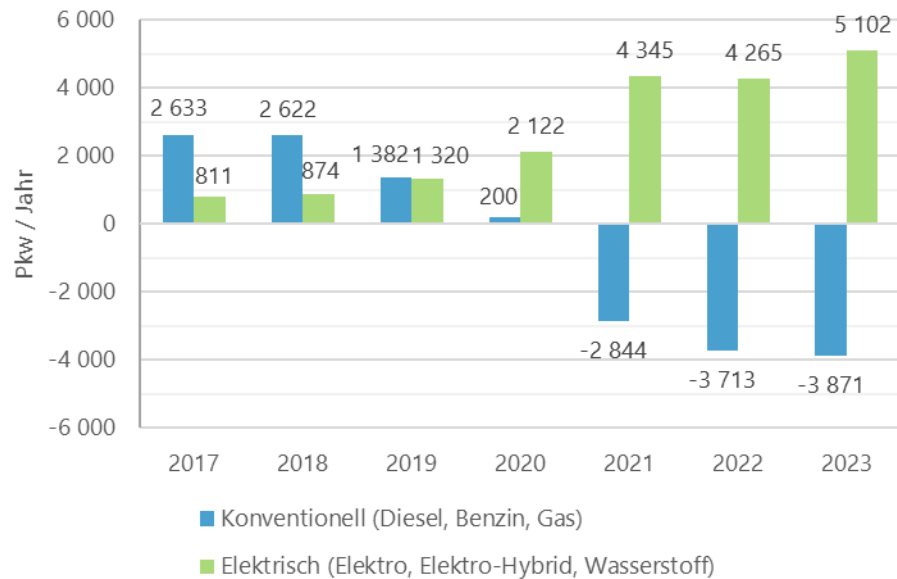
Entwicklung Schwerverkehr auf ausgewählten Landesstraßen (Kfz/24h)



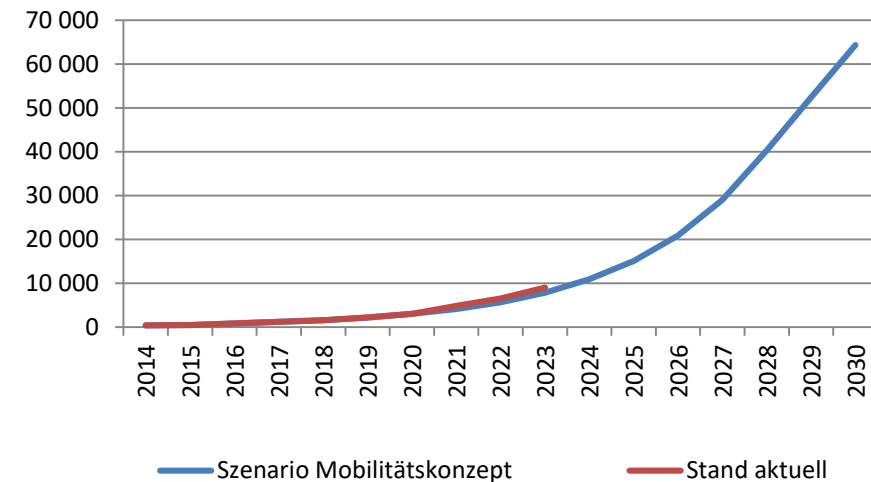
E-Mobilität auf dem Vormarsch

- 47 % der neu zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2023 sind elektrisch oder Hybrid
- 9,4 % E-Durchdringung am Pkw-Bestand (aber: Firmen-Pkw)

Veränderung des Pkw-Bestands zum Vorjahr



Entwicklung E-Fahrzeuge



Digitalisierung unterstützt Entlastung von Verkehrsspitzen (Wirkungen von Home Office -2 bis -6%)

Evaluierung der Grundsätze und Ziele des Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019

Nur wenige Grundsätze / Ziele des MKV 2019 sind quantitativ messbar

Grundsätze	(Wirkungs)Ziele
Verkehr umweltverträglich und sicher gestalten	Modal Split Mehr Wege im Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr)
Ein fairer Zugang zur Mobilität	Klimaschutz Den Beitrag des Landes an den übergeordneten Zielen leisten
Gut erreichbar für Wirtschaft und Bevölkerung	Lärm und Luftschadstoffe Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe einhalten
Ein effizientes Verkehrssystem	Öffentlicher Verkehr Güteklassen berücksichtigen und Standards der Erreichbarkeit erfüllen
Natürliche Ressourcen schonen	Verkehrssicherheit Verkehrsunfälle mit Personenschaden deutlich reduzieren
Raumentwicklung & Mobilität abstimmen	Verhalten Eine kontinuierliche Kommunikation intensivieren
Perspektiven der Mobilität beachten	
Kooperationen eingehen	

→ Beurteilung anhand von Indikatoren:

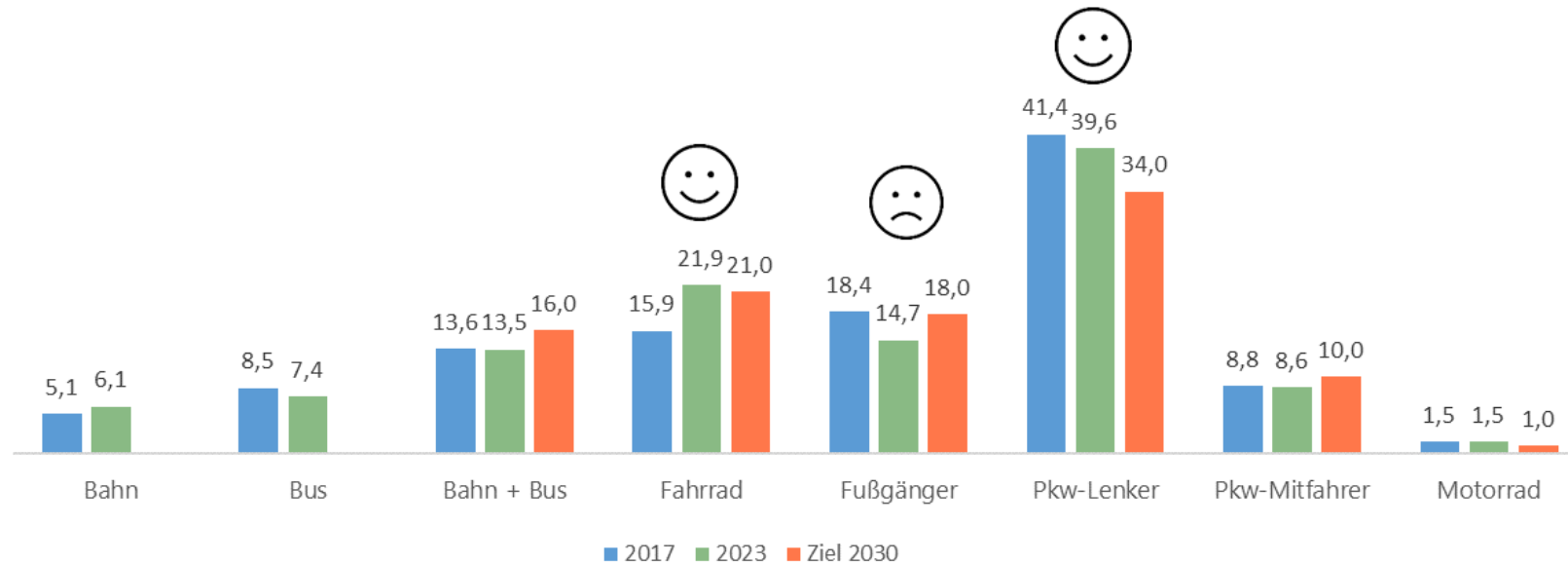
Zielrichtung stimmt

Stagnierende Entwicklung

Zielrichtung stimmt (noch) nicht

Wirkungsziel: 55 % Wege im Umweltverbund 2030

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Vorarlberger Bevölkerung (%)

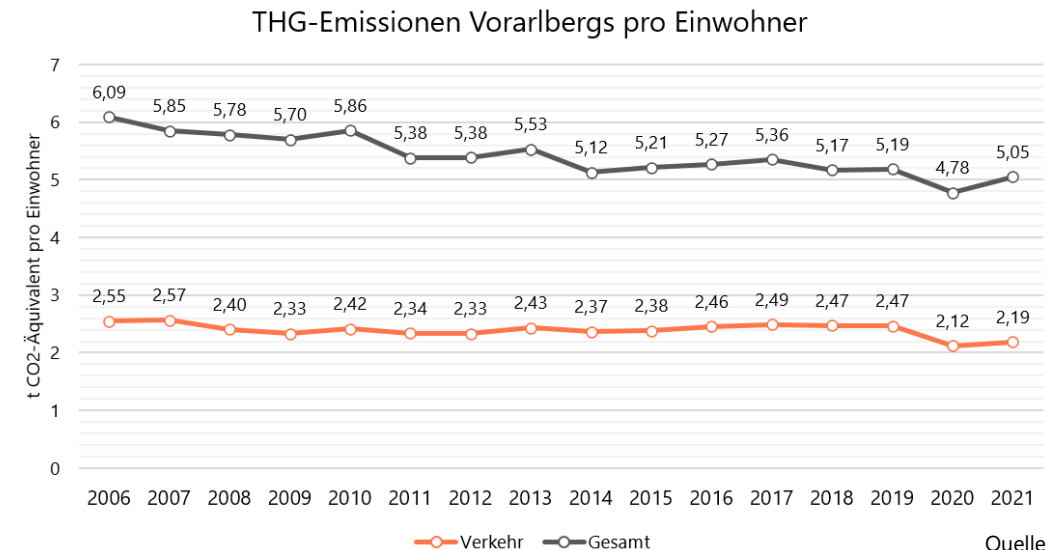
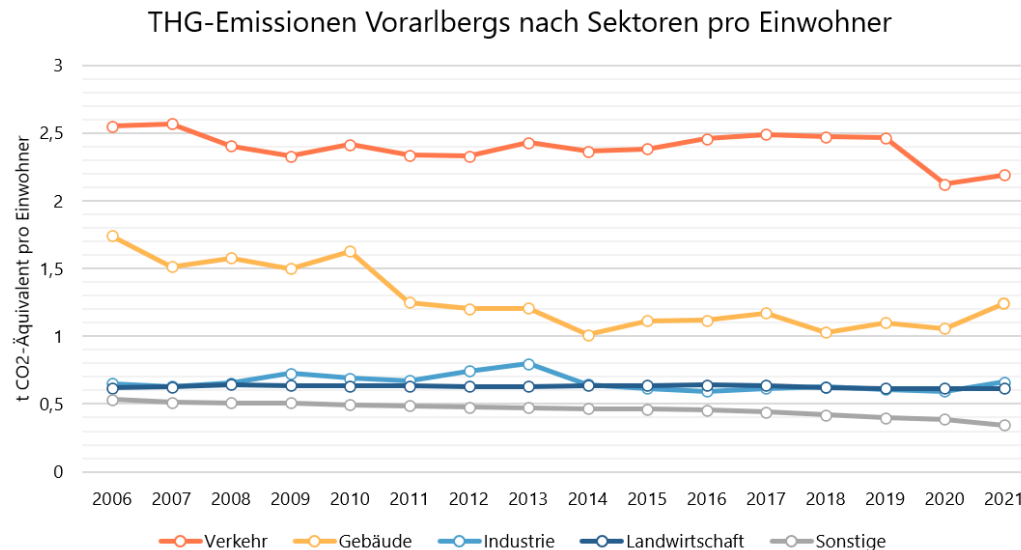


Umweltverbund
2017: 48%
2023: 50%

Quelle: Herry Consult (2018), Herry Consult (2024)

Wirkungsziel: CO₂-Emissionen auf 330.000 t/a reduzieren

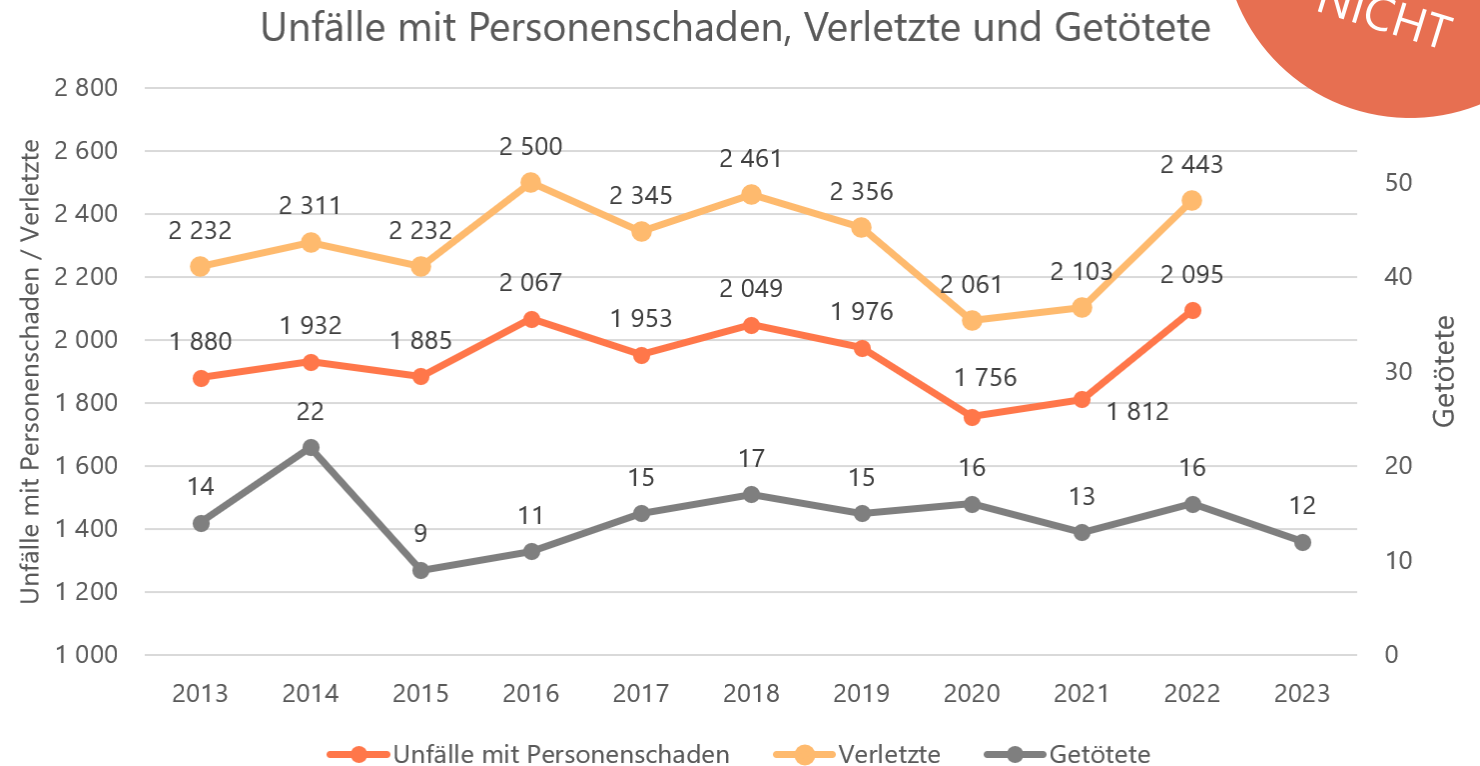
- Verkehr in Vorarlberg (inkl. Schiene, Flugverkehr und Kraftstoffexport)
2021 → 869.000 Tonnen / a
2017 → 963.000 Tonnen / a
- Inlands-Straßenverkehr (ohne Kraftstoffexport)
2021 → 510.000 Tonnen / a
2017 → 658.000 Tonnen / a



Wirkungsziel Verkehrssicherheit: Unfälle mit Personenschaden deutlich reduzieren

- Radverkehr problematisch
- Durchschnitt 2018-2022: 25 % aller Getöteten und 42 % aller Schwerverletzten sind Radfahrer:innen

RICHTUNG
STIMMT
NOCH
NICHT





Vorarlberg
unser Land

Schlussfolgerungen

Gesamtsicht der Studienautoren:

- Die Zielrichtung zum Erreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts stimmt weitgehend, Ziele teilweise sogar übertroffen (Modal Split Radverkehr)
- Stagnierende oder negative Entwicklung bei Einzelthemen (Betroffenheit Lärm, Verkehrssicherheit, Ordnungspolitische Themen)
- Maßnahmenumsetzung läuft weitgehend „im Plan“

Konsequenzen und Empfehlungen der Studienautoren, u.a.:

- Demographie: Fokus auf alternde Gesellschaft - Barrierefreiheit, Ausbau Rad- und Fußverkehr sowie ÖV
- Verkehrssicherheit: benötigt deutlich konsequentere Maßnahmen-Umsetzung
- Güterverkehr: Fokus auf Reduktion der Auswirkungen und Verlagerung, keine Reduktion absehbar
- Technologische Entwicklung und Verhaltensänderungen werden das CO₂-Ziel unterstützen

Herzlichen Dank! – Fragen?

