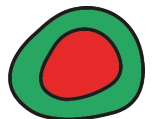


Regionale Kooperationen in der Mobilität

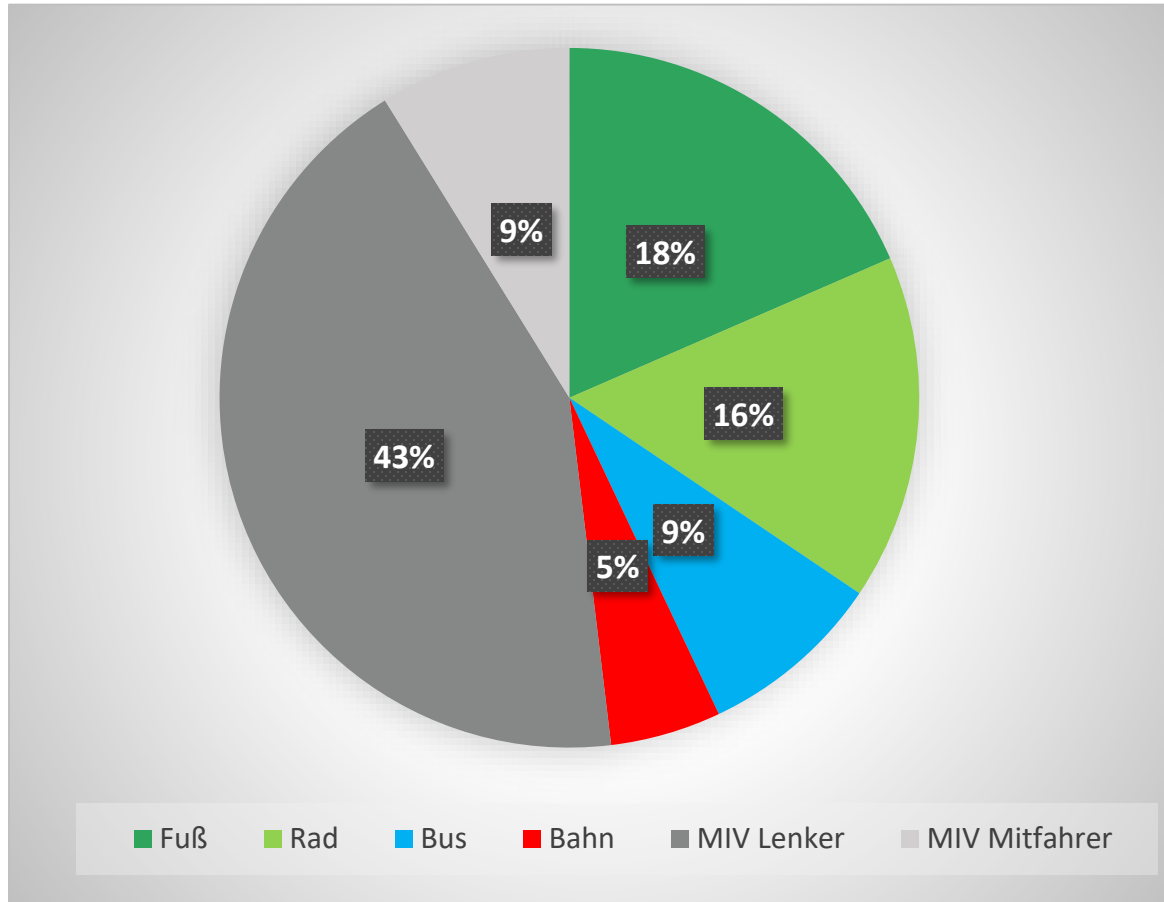
Potentiale, Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren am Beispiel Vorarlberg

Juni 2023

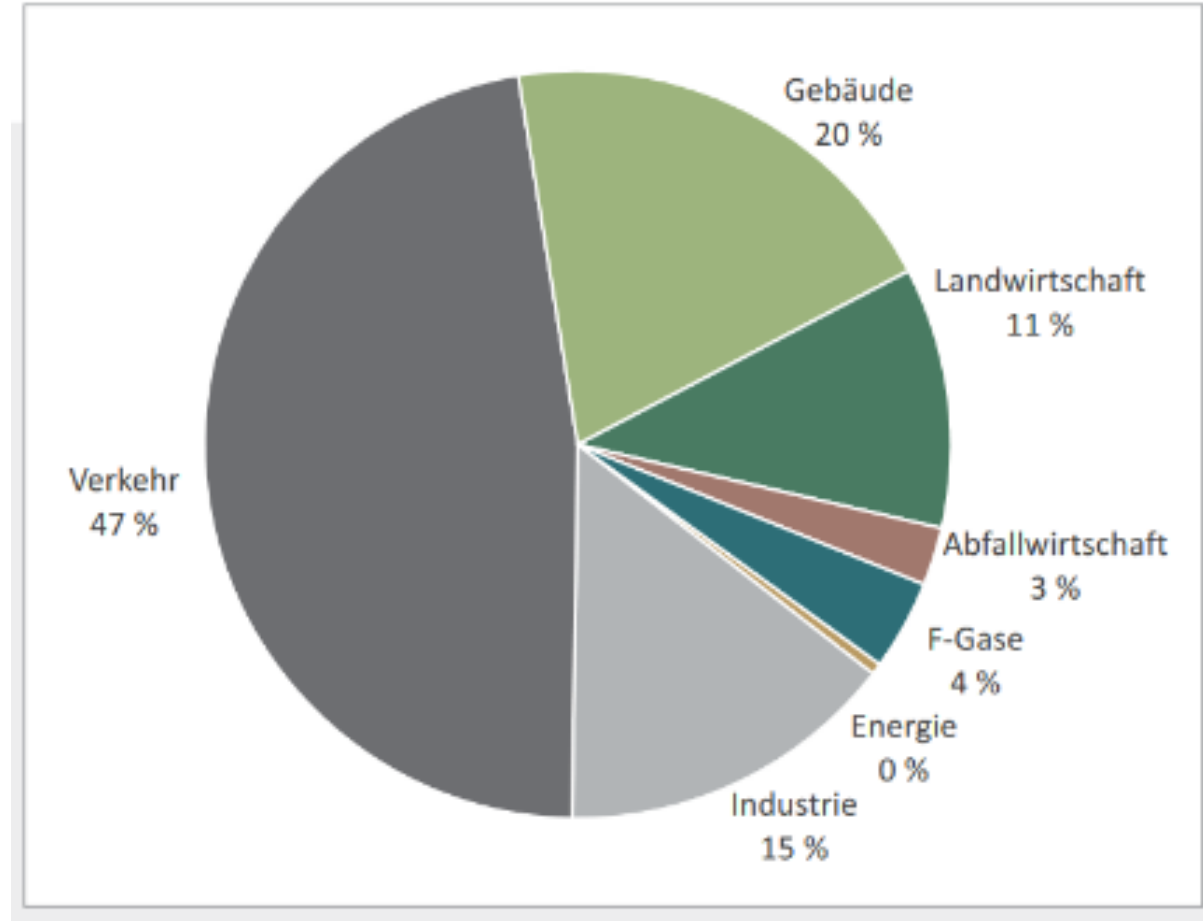


Energieinstitut Vorarlberg

Ausgangslage



Modal Split 2017

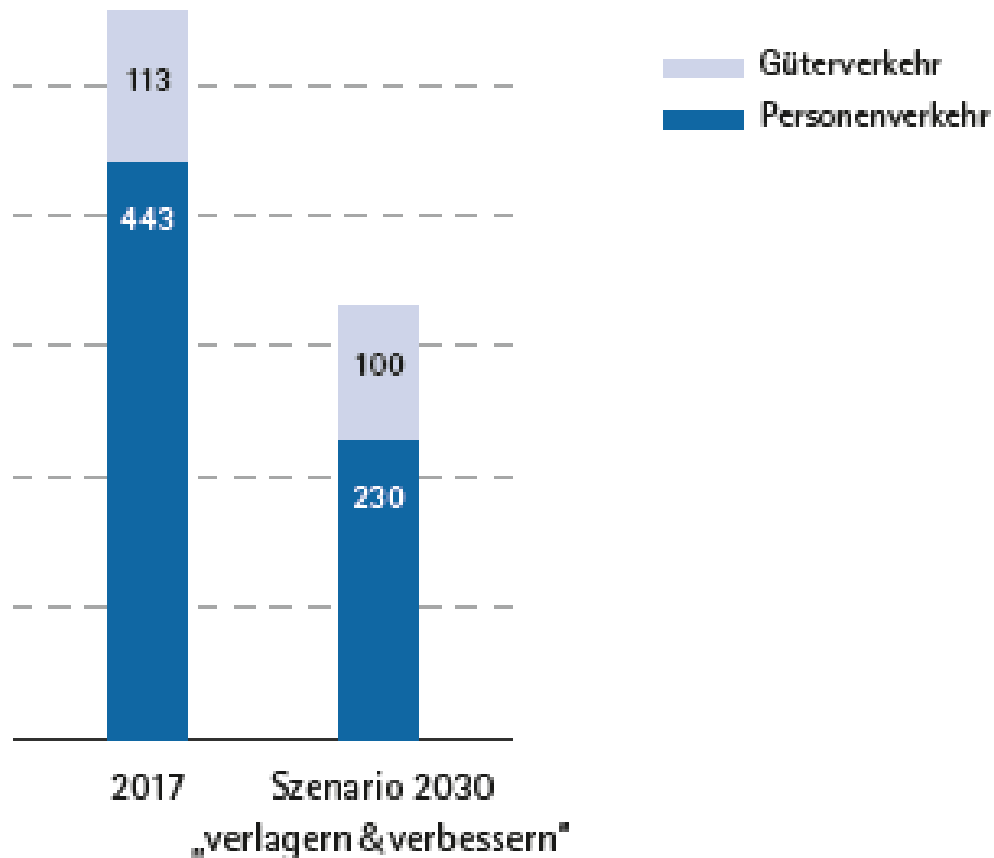


Treibhausgasemissionen 2019



Ziele 2030

CO₂-Emissionen Land Vorarlberg
ohne Tanktourismus und Off-Road-Verkehr
(in 1.000t/Jahr)



Radverkehr 16% → 21% ...PLUS 5
Öffentlicher Verkehr 14% → 16% ...PLUS 2
PKW-LenkerInnen 41% → 34% ...MINUS 7

Verkehrsmittel	Wegeanteile (%)				Verkehrsleistung (Mio. km/Jahr)	
	2003	Ziel 2015	2017	Ziel 2030	2017	Ziel 2030
Öffentlicher Verkehr	3	4	5	16*	634	919
Bahn						
Bus	8	9	9		367	410
Fahrrad	14	17	16	21*	237	331
Fußgänger	19	19	18	18*	117	118
Pkw-Lenker	44	38	41	34	2.386	2.126
Pkw-Mitfahrer	10	11	9	10	482	578
Motorrad	2	2	2	1	66	46
Gesamtsumme	100	100	100	100	4.290	4.528

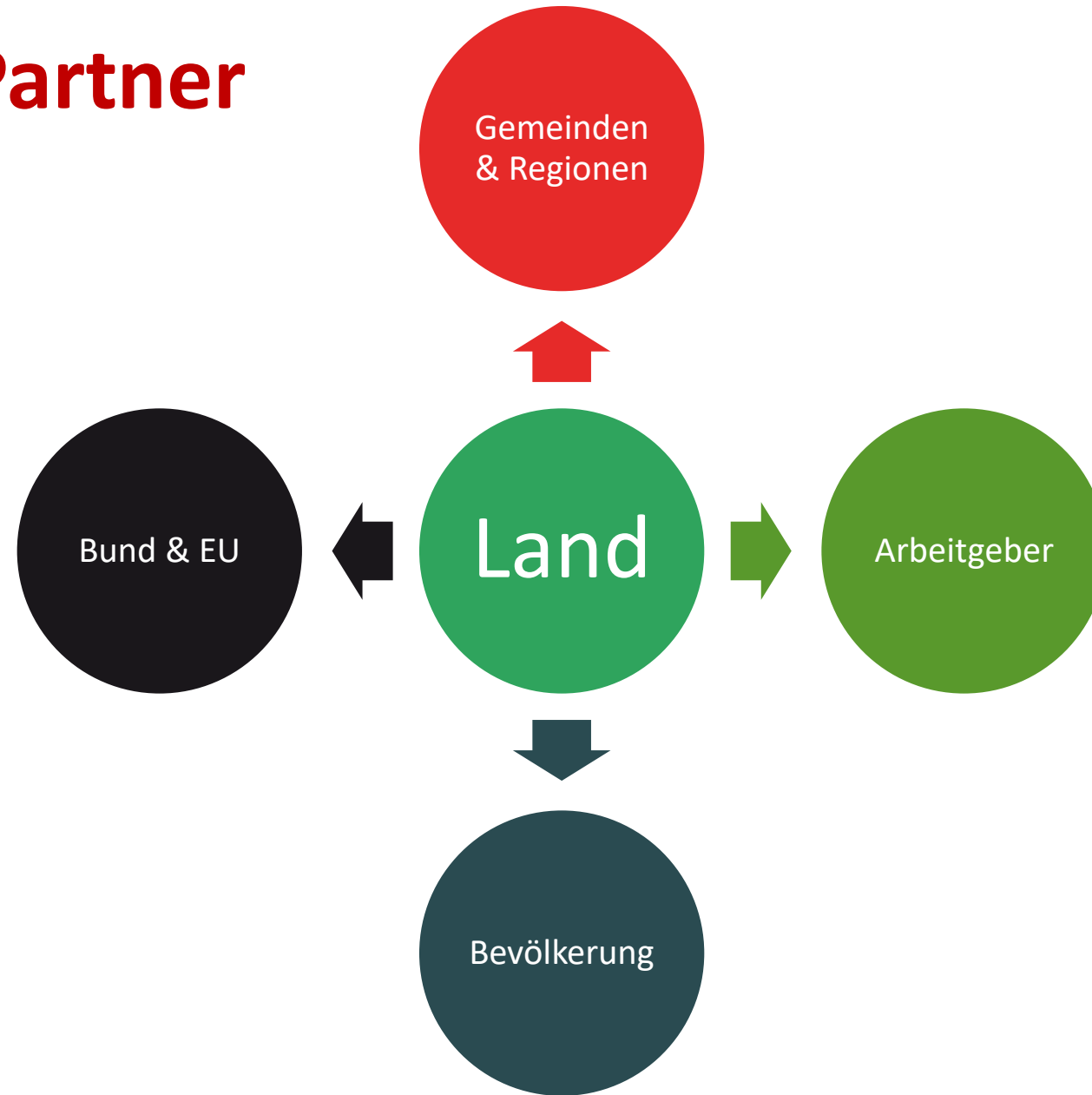


Erfahrungen aus den letzten 15 Jahren

Mobilitätsmanagement in Vorarlberg

1. Verhältnisse prägen Verhalten
 - ➔ ohne „brauchbare“ MIV-Alternativen erfolgt kein Umstieg auf Rad, ÖV, Fahrgemeinschaft
2. Menschen handeln nicht (ausschließlich) ökonomisch rational
 - ➔ Bedürfnis nach Sicherheit und Wahlfreiheit sowie soziale Normen haben großen Einfluss
3. Änderungen von Gewohnheiten und etablierte Strukturen sind anstrengend
 - ➔ attraktive & „stressfreie“ Angebote, Begleitung und Betreuung erleichtern den Umstieg
4. Veränderung des Mobilitätssystems braucht Ressourcen: Geld, Personal und Zeit
 - ➔ für die Freigebe der Mittel muss Überzeugungsarbeit geleistet und Vertrauen aufgebaut werden (Politik, Wirtschaft, Wähler*innen)
5. Die „letzten 10%“ sind immer die Schwierigsten
 - ➔ Fokus auf die Fälle legen, die mit vertretbarem Aufwand veränderbar sind

Akteure & Partner



Warum Regionen & Gemeinden wertvolle Partner sind

Kompetenzen: Raumplanung, lokale Verkehrsplanung, Baurecht

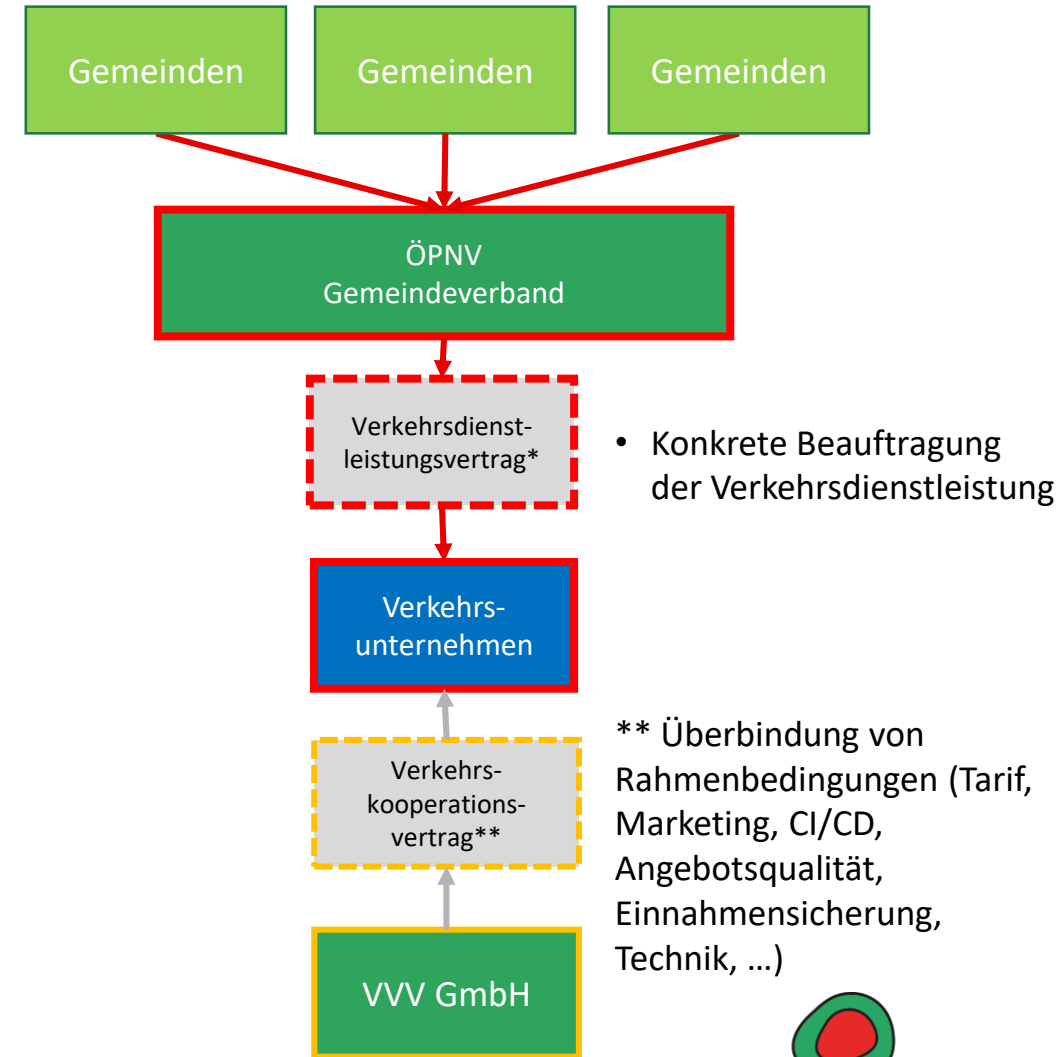
Bürgernähe: Information, Öffentlichkeitsarbeit, Vorbildwirkung

Finanzierungspartner: Radinfrastruktur, ÖPNV, Carsharing, Mikro-ÖV

Beispiele

ÖPNV-Gemeindeverbände

- **ÖPNV-Gemeindeverbände** bestellen die Verkehrsleistungen im Buslinienverkehr
- **Land Vorarlberg** bestellt die Verkehrsleitungen im Schienenverkehr
- **Der Verkehrsverbund Vorarlberg (Land & Gemeindeverband)** koordiniert Planung, Beschaffung, und Öffentlichkeitsarbeit
- Die **Verträge** (VDV und Verkehrskooperationsvertrag) mit Busunternehmen (Bus) werden von VVV und dem jeweiligen Gemeindeverband gemeinsam ausgeschrieben.



LEISTUNG

	Bus	Bahn
Haltestellen	1.824	46
Fahrzeuge	339	32
Linien- Kilometer	19,01 Mio.	4,86 Mio.
Absatz Jahreskarten	75.529 Stk.	
Absatz Fahrscheine (Einzel/Tag/Woche/Monat)	4.523.100 Stk.	

FINANZIERUNG

ÖPNV Vorarlberg Gesamtaufwand (Bus & Bahn)	€ 131,6 Mio.	100%
Nutzerfinanzierung (Fahrscheine, Jahreskarten, Schüler- & Lehrlingsfreifahrt)	€ 49,6 Mio.	37,7%
Land Vorarlberg		23,4%
Bund (inkl. Anteil SPNV-Angebot)		20,3%
Gemeinden		18,6%

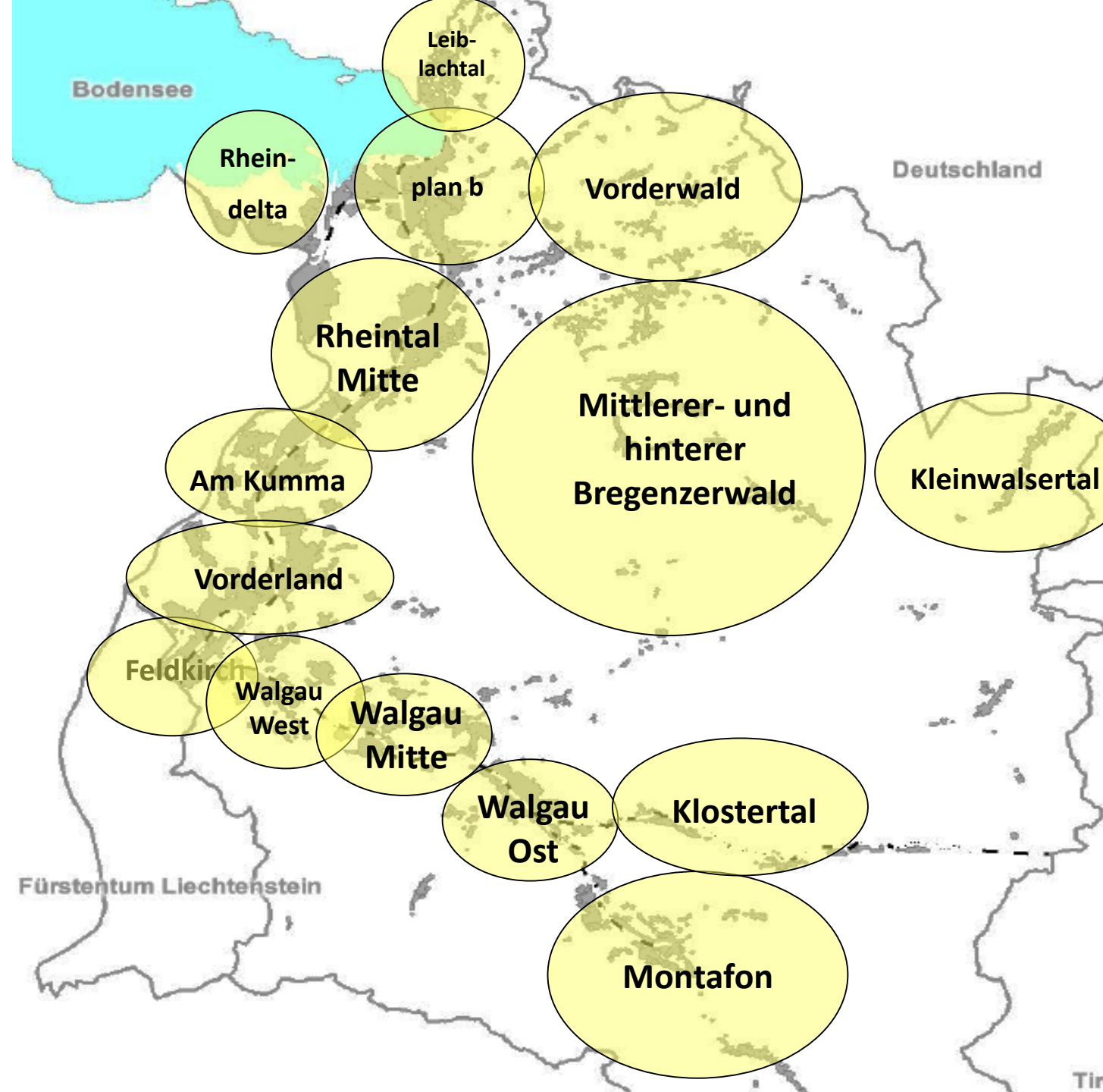
Regionale Radroutenkonzepte

1. **Regionales Radroutenkonzept = Masterplan** über die mittel- und langfristige Entwicklung der regionalen Radrouten und Radschnellverbindungen.
2. Fokus liegt auf Alltags- und Freizeitradverkehr (nicht: Rennrad, MTB-Routen,...)
3. Fertige Konzepte werden von den Gemeinden der Planungsregion und der Landesregierung als Grundlage für die Netzentwicklung **offiziell beschlossen**.
4. Beschlossenes Routenkonzept ist **Voraussetzung für die Förderung** durch das Land Vorarlberg.
5. Ausarbeitung der Konzepte wurde vom Land Vorarlberg koordiniert – die Planung mit 70% der Kosten gefördert

Regionale Radroutenkonzepte

➔ Partnerschaftliche Erarbeitung zwischen Land und 15 Planungsregionen

- attraktive und direkte Routen
- regionale Durchgängigkeit
- zügig befahrbar



Förderhöhe

Kategorie	Höhe der Förderung
Radschnellverbindung	Bis zu 90% Förderung (Land & Bund)
Landesradroute Alltag	bis zu 70% Landesförderung
Landesradroute Freizeit	bis zu 50% Landesförderung
Örtliche Hauptradroute	bis 50% Landesförderung

KEM Region Vorderwald

- 9 Gemeinden
- 175 km² Fläche
- 11.500 Einwohner*innen
- 600 bis 1600 Meter Seehöhe





Planungsprozess Radroutenkonzept



Gemeinsame Petition zur Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen in den Ortzentren



Bus & Bike Konzept mit mobiler Teststation



Bürgermeister-Rad-Challenge




Anrufbus-Systeme

Montafon – Oberes Rheintal – Unteres Rheintal



**Anruf-Sammeltaxi
im Montafon**



Preis

- _ Zonen von Start bis Ziel zählen
- _ Preis in der Tariftabelle ablesen

Gruppen (max. 8 Personen)

Haben Gruppen dieselbe Ein- und Ausstiegsstelle, müssen nur 4 Personen bezahlen und zwar den günstigen Sparpreis!
Das Gruppenticket kann nur in einer Summe bezahlt werden

Ganz einfach

- _ Nennen Sie der Zentrale Ihren Namen
- _ Ihre nächstgelegene Land- bzw. Stadtbushaltestelle
- _ die gewünschte Abfahrtszeit
- _ die Personenanzahl
- _ die Zieladresse

Die Zentrale nennt Ihnen die Abholzeit, unser YOYO bringt Sie direkt zu Ihrer Wunsch-



AN RUF BUS

0676 9305 110

Bregenz, Bildstein, Buch, Hard, Kennelbach, Lauterach, Lustenau, Schwarzach, Wolfurt, Fußbach, Höchst, Gaißau

ÖPNV Gästekarte



Landesweite ÖPNV-
Nutzung für
Übernachtungsgäste

Gästekarte
Guest Card

GÄSTEKARTE
Brandnertal
Alpenstadt Bludenz
Klostertal
www.gaestekarte.at



plan b Gemeinden

- Bregenz
- Hard
- Lauterach
- Schwarzach
- Wolfurt
- Lustenau
- Kennelbach

Gemeindekooperation im
Thema Mobilitätsmanagement

Start im Jahr 2004

**Regionales
Kooperationsprojekt**



mein plan **b**

Bregenz

Hard

Kennelbach

Lauterach

Schwarzach

Wolfurt

Neu: +Lustenau

plan b **Lenkungsgruppe**

Bürgermeister der sechs Gemeinden (2 – 3 x jährlich)

plan b **Sprecher**

plan b **regionale Arbeitsgruppe**

VertreterInnen der sechs Gemeinden aus Politik und Verwaltung sowie des Landes (6 – 8 x jährlich)

plan b **Betreuung**

plan b **Finanzen**
Gemeinde Wolfurt

Regionale Kleingruppen bei Bedarf, z.B.

Rad-Ried-Tag

Parkraummanagement

Carsharing

Radrouten
Gemeinden

Kommunikation

KLAR!
(jetzt
eigenständig)

Infrastruktur

...

+ verschiedene Partner

jährlich freigegebenes Arbeitsprogramm und Projektbudget

Anlass und Ausgangslage

Treiber	(stark) wachsend: Bevölkerung/Wirtschaft/Motorisierung Bevölkerung knapper werdend: Flächenreserven, Akzeptanz Verkehrsprobleme
Symptome	<ul style="list-style-type: none">• Stau v.a. zu Pendlerzeiten• Sicherheitsprobleme durch Falschparker• Pendler benutzen öffentliche Parkplätze als Dauerparkplätze
Wirtschaft	Wettbewerb: Innerorts-Handel ↔ Einkaufszentren ↔ Online Handel



Ziele: Was sollte erreicht werden?

- 1. Anreiz zum Umstieg auf gesunde und umweltfreundliche Verkehrsmittel**
besonders auf Fahrrad → 30% bis 2030
- 2. Effizientere Nutzung von begrenztem Parkraum**
mehr Klarheit durch einheitliche Regeln
- 3. Kostenbeitrag für den Bau- und Unterhalt von Parkflächen**
durch jene, die sie nutzen (Kostenpunkt: 400 Euro pro Jahr)

→ **klare Vorteile für Menschen, Gemeinden, Umwelt**



Grundsätze: Nach welchen Regeln wird gespielt?

1. Alle regelmäßig genutzten kommunalen Parkflächen werden ins Management einbezogen (inkl. Schulen, Kiga, Sportstätten....).
2. Kein kostenloses Langzeitparken auf Parkplätzen im kommunalen Eigentum. Gilt auch für Gemeindebedienstete!
3. Dauerparker bekommen geeignete „Dauerparkplätze“ zugewiesen und die Möglichkeit einer pauschalierten Dauerparkgebühr.
4. Hotspots werden stärker und früher bewirtschaftet (ab der 1. Minute) als peripherere Lagen (ab 90 Minuten)
5. Freizeit-Ziele werden auch Abends und am Wochenende bewirtschaftet (Veranstaltungssäle, Schwimmbäder, Fußballplätze, ...).



Bausteine

Kurzparkzonen

- a) **Expressparkplätze (max. 30 Minuten)**
- b) **Kurzparkplätze (max. 90 Minuten)**

Gebührenpflichtige Parkplätze

- a) **Gebührenpflicht ab der 1. Minute (→ „Hot-Spots“)**
- b) **Gebührenpflicht ab der 91. Minute**



Gebührenhöhe:

A) Tagesparken

Zone A (Hoher Parkdruck)

1,4 € pro Stunde | Mindestparkabgabe 0,30 € |
Tagesgebühr 7,9 €

Zone B (Gebiete ohne hohem Parkdruck)

0,9 € | Mindestparkabgabe 0,30 € |
Tagesgebühr 5,3 €



Gebührenhöhe: Dauerparker („pauschalisierte Parkberechtigungen“)

Pauschalisierte Parkkarten für Anwohner*innen

120 Euro pro Jahr

Pauschalisierte Parkkarten für Pendler*innen

240 Euro pro Jahr

Pauschalisiertes Tagesparken über Handyparken mit Ecopoints (für Pendler*innen, Vereinsfunktionäre)

1,2 Euro pro Tag | 60 Cent pro Halbtage



«Stehvermögen» ist gerade in der Einführungsphase wichtig

- Versuchen widerstehen, wenn Anwohner und Betriebe günstige Parkflächen mieten wollen
 - Wünsche nach Sonderregelungen reduzieren
 - Keinen Einfluss auf Kontrolltätigkeiten nehmen
 - Rückmeldungen sammeln und nach Evaluierungszeit Anpassungen vornehmen
- ➔ Nur solche Regelungen einführen, die man auch bereit ist, durchzusetzen.

HALLENMASTERS WOLFURT

Zuschauer beim Masters werden von der Gemeinde zur Kassa gebeten

41 KOMMENTARE

7.12.2018 10:53 (Akt. 7.12.2018 14:17)



©VMH

Gemeinsam „steht“ es
sich leichter!

Parkraummanagement in Plan-B-Gemeinden soll Verkehrssituation in Zentren verbessern.

Von **Danielle Biedebach**

Der Verkehr auf Vorarlbergs Straßen lässt sich nicht beseitigen. Allerdings lassen sich negative Auswirkungen wie Stau, Lärm, Abgase, Unfälle sowie Kosten reduzieren, um die Allgemeinsituation zu verbessern. Die Gemeindeoberhäupter von Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Lustenau, Schwarzach und Wolfurt (Plan-B-Gemeinden) setzen schon seit Jahren auf diese sogenannte bewusste Mobilität. Dabei sollen Bürger weg vom Auto hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Rad gelenkt werden.

Als weiterer Baustein im Gesamtkonzept wird in den kommenden Wochen ein Parkraummanagement in den sieben Plan-B-Gemeinden eingeführt. Ziel ist es, öffentliche Parkplätze in den Ortskernen effizienter zu nutzen. Das heißt auch, Dauerparker aus den Zentren an geeignetere Plätze zu verbannen,

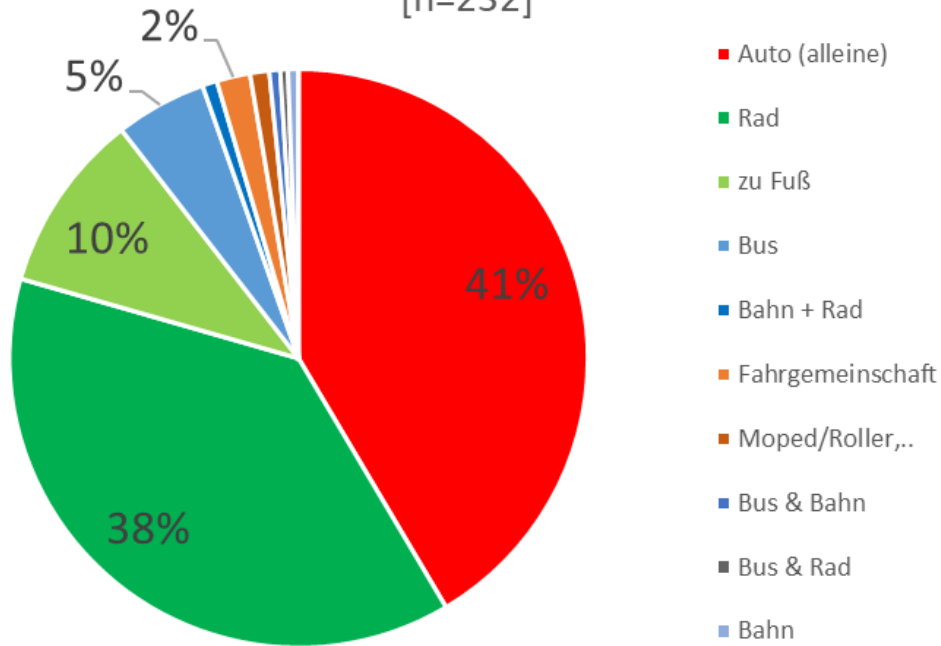


Verkehr lenken und verlagern

Wirkung von Parkraummanagement

Verkehrsmittelwahl Mitarbeiter*innen Plan b 2016

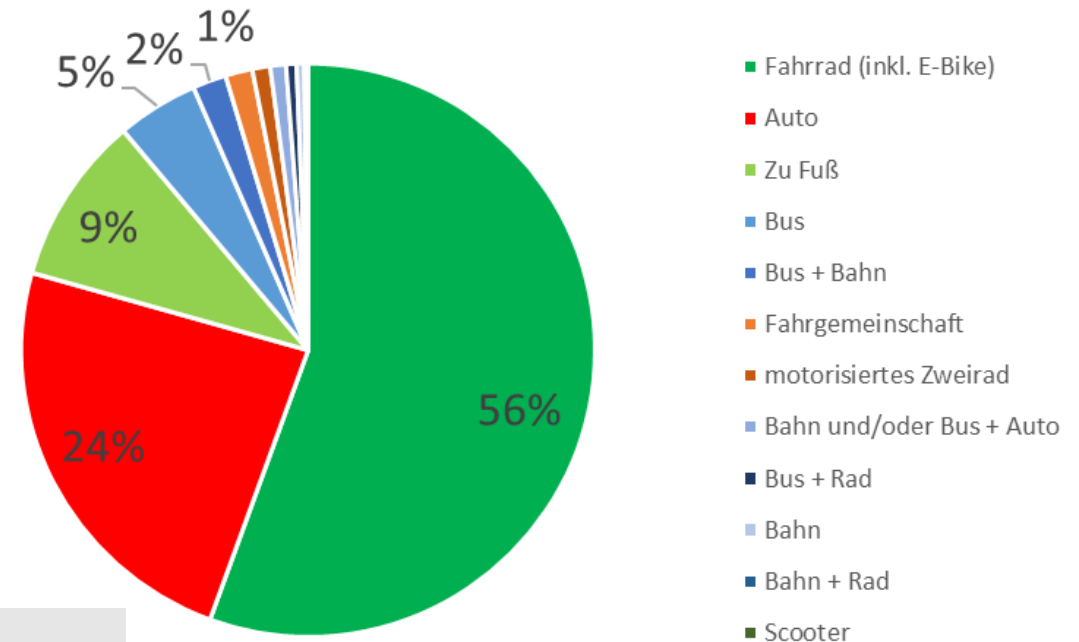
[n=232]



n=57

Verkehrsmittelwahl Mitarbeiter*innen plan b 2019

[n=354]



- 17 % MIV

Quelle:

Mobilitätsbefragung der den Mitarbeiter*innen der Gemeinden Hard, Lauterach, Lustenau und Wolfurt zu den Jahren 2016 und 2019





Erfolgskriterien für Kooperationen

- Kooperationen müssen „**nützlich**“ sein → finanzielle Anreize & konkrete Erfolge müssen stimmen, sonst verliert man schnell die Lust
- **professionelle Begleitung** und **Unterstützung** sicherstellen → speziell beim Aufbau aber auch im laufenden Betrieb
- **vorhandene Strukturen** und **Initiativen** berücksichtigen und einbinden (z.B. Gemeindeverbände, KEM-Regionen) → spart Zeit und Aufwand

Empfehlungen

1) Gemeinsam ein klares Bild entwickeln, welche Rollen und Funktionen den Gemeinden und Regionen bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie zukommen kann und welcher Nutzen aus der Kooperation entsteht.

2) Betriebe bzw. große Arbeitgeber mit ins Boot holen (Jobticket, Jobrad, Radinfrastruktur, Fahrgemeinschaften,....)

„Mobilitäts-Pakt“ abschließen zwischen

- ➔ Land
- ➔ Gemeinden & Regionen
- ➔ Arbeitgebern



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
www.energieinstitut.at

