

ÖFFENTLICHER VERKEHR IM BREGENZERWALD

Von der Vergangenheit in die Zukunft



Im Fach **Geografie und Wirtschaftskunde**
Als Schwerpunktprüfung bei der **Matura 2007** am **BORG Egg**
Erstellt durch **Fabian Dorner**; betreut durch **Prof. Mag. Daniel Amann**

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	2
VORWORT	4
ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM BREGENZERWALD	5
DIE BREGENZERWALDBAHN	5
<i>Bau und Verwirklichung</i>	5
<i>Betrieb und wirtschaftliche Probleme</i>	6
<i>Einstellung der Bregenzerwaldbahn</i>	8
ANFÄNGE DES ÖFFENTLICHEN BUSVERKEHRS.....	9
EINFÜHRUNG DES „WÄLDERBUS“	10
DIE DERZEITIGE SITUATION DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM BREGENZERWALD	10
GRUNDSTRUKTUR DES ÖFFENTLICHEN BUSVERKEHRS.....	10
<i>Konzept und Liniennetz</i>	10
<i>Tarifsystem</i>	12
<i>Nutzer des Busverkehrs im Bregenzerwald</i>	13
<i>Schibusse im Bregenzerwald</i>	13
<i>Nachtbusse im Bregenzerwald</i>	14
FINANZIERUNG	15
<i>Aufwendungen der Gemeinden</i>	15
<i>Kostenaufteilung für 2006</i>	16
AUFGABEN- UND KOMPETENZVERTEILUNG	16
PRAKTISCHER TEIL: FAHRGASTBEFRAGUNG	17
<i>Meine Vorgehensweise</i>	17
<i>Die Auswertung</i>	20
Frequenz der Benutzung	20
Fahrgäste nach Beschäftigung	20
Gründe für die Benutzung des Wälderbusses	21
Zufriedenheit der Fahrgäste	22
Wünsche der Fahrgäste	23
<i>Folgerungen aus dieser Umfrage</i>	25
ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM BREGENZERWALD	26
DER ENERGIEVERBRAUCH DES VERKEHRS IN ÖSTERREICH	26
<i>Der Verkehr in Österreich ist stark vom Erdöl abhängig</i>	26
<i>Bus und Bahn fahren klimaschonender</i>	27
<i>Bus als Zubringer zur Bahn</i>	27
VERBESSERUNGSANSÄTZE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR IM BREGENZERWALD	28
<i>Wichtiger Ansatz: der Mobilitätsverbund</i>	28
<i>Angebot an die Nachfrage anpassen</i>	28

<i>Attraktivierung durch kleine Änderungen</i>	30
<i>Chipkarte statt Ticketkauf</i>	31
INTERVIEWS MIT VERTRETERN VON REGIO UND BUSFAHRGÄSTEN	31
<i>Interview mit Armin Berchtold, Verkehrssprecher der REGIO Bregenzerwald</i>	32
<i>Interview mit Dominik Bartenstein, Mitglied von verkehrt.net</i>	34
RESÜMEE DER ARBEIT	36
LITERATURVERZEICHNIS	38
FBA – BEGLEITPROTOKOLL	39

Hittisau, im Februar 2007

Vorwort

Verkehr und Mobilität – ein Thema das eng mit der menschlichen Entwicklung verbunden ist. Im Laufe der letzten beiden Jahrhunderte begann sich das Verkehrswesen rasant zu entwickeln und ein Ende dieser Entwicklung ist noch nicht absehbar. Die zunehmende Mobilität hat das Leben der Menschen revolutioniert und einfacher gemacht. Mit der Entwicklung des Verkehrs entstanden aber auch viele Probleme, welche zur Zeit besonders aktuell sind, man denke nur an Feinstaub, CO₂ – Ausstoß oder die Lärmbelastung. Eine besondere Belastung stellt dabei der Individualverkehr mit dem Auto dar. Mit dieser Arbeit möchte ich die umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr, den öffentlichen Verkehr, in meiner Heimatregion, dem Bregenzerwald näher beleuchten. Dieses Thema bietet einige interessante Aspekte. Denn obwohl der Bregenzerwald die größte österreichische Talschaft ohne eigene Eisenbahn ist, (abgesehen vom „Wälderbähnle“ welches jedoch nur noch als Museumsbahn unterwegs ist) bietet er dennoch ein vergleichsweise ausgezeichnetes Angebot an öffentlichem Verkehr. Interessant ist auch, dass einige größere Änderungen für die nächste Zeit zu erwarten sind. Mit der Eröffnung des Achraintunnels, welcher den Bregenzerwald direkt mit der A 14 verbinden wird, ist zu erwarten, dass der öffentliche Verkehr im Bregenzerwald an Attraktivität einbüßen wird, wenn keine Änderung gemacht wird.

Natürlich wählte ich das Thema auch weil ich mich persönlich dafür interessierte. Nicht nur weil mir Klimaschutz ein wichtiges Anliegen ist, sondern auch weil ich glaube, dass der Landbus Bregenzerwald viel zur Infrastruktur im Bregenzerwald beiträgt und somit die Region sicher auch ein wenig lebenswerter macht.

Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Bregenzerwald

Die Bregenzerwaldbahn

Die Bregenzerwaldbahn stellt den Beginn der Erschließung des Bregenzerwaldes durch den öffentlichen Verkehr dar.

Bau und Verwirklichung¹

Der Plan zum Bau einer Eisenbahn in den Bregenzerwald wurde 1870 von den Gemeindevertretungen beschlossen, die Entscheidung zum Bau einer Schmalspurbahn von Bregenz nach Bezau wurde 1894 in einer Landtagssitzung gefällt. 1899 wurde schließlich die Konzession zum Bau und Betrieb einer 35,4 km langen Bahnstrecke von Bregenz nach Bezau erteilt. Als Kostensumme wurde ein Betrag von 2,5 Millionen Gulden ermittelt. Dazu wurde eine Bregenzerwaldbahn Aktiengesellschaft gegründet. Der Betrieb der Eisenbahn sollte von der Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten der Eigentümer geführt werden. Am 15.9.1902 erfolgte die offizielle Inbetriebnahme der Bregenzerwaldbahn, welche mit einem großen Volksfest in Egg verbunden war.



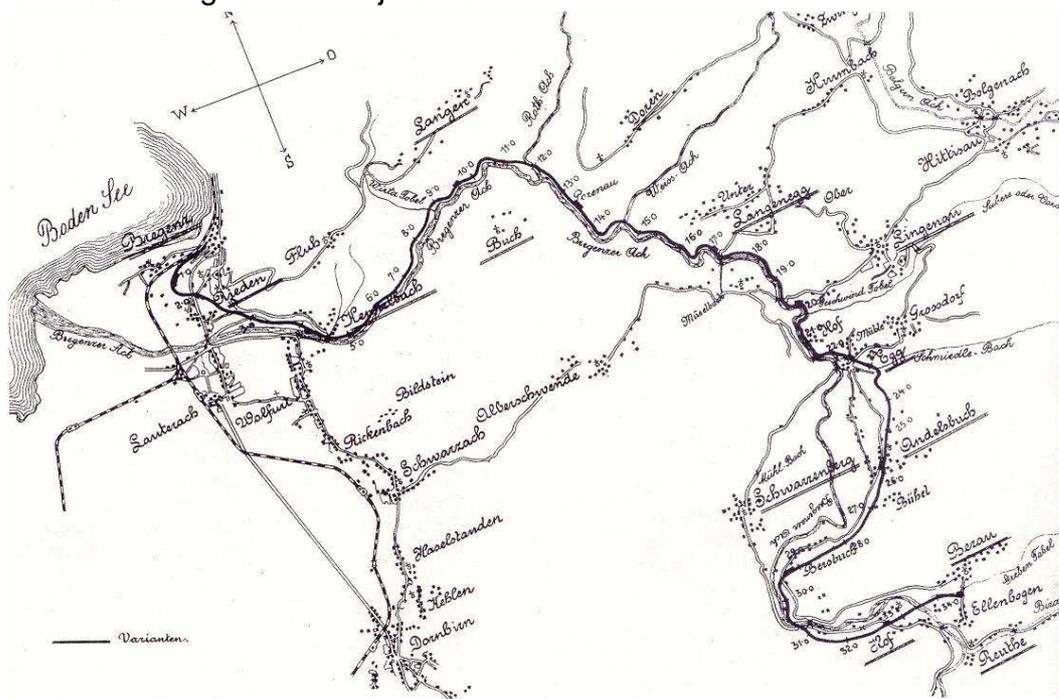
Zwei Dampflokomotiven in Bezau², Bahnhof Egg³ (Datum jeweils unbekannt)

¹ Beer, Lothar: Die Bregenzerwaldbahn: Zürich 1977, S. 7-9

² Homepage des Vereins Bregenzerwald – Museumsbahn. URL: <http://www.waelderbaehnle.at/seite6.htm>

³ verkehr.twdoy.net/stories/2708943/ in der Fassung vom 19.02.07

Aus volkswirtschaftlichen und Rentabilitätsgründen wurde nach der Eröffnung der Strecke Bregenz - Bezaun eine Studie über die Weiterführung der Trasse bis Schoppernau erstellt. Doch die relativ hohen Baukosten und der Ausbruch des 1. Weltkrieges verhinderten die Verwirklichung dieses Projektes.



Trassenverlauf zwischen Bregenz und Bezaun (Datum unbekannt)

Betrieb und wirtschaftliche Probleme⁴

Die schwierige Trassenführung im Achtal, wo die Trasse schon während der Bauzeit Seitenerosion und Hochwasser ausgesetzt war, führte zu einer Explosion der Bau- und Betriebskosten bis Dezember 1903 von knapp 6,2 Millionen Gulden. Da dies praktisch eine Verdreifachung der Kosten bedeutete, musste die Bregenzerwaldbahn AG einen Kredit aufnehmen.

Die Bregenzerwaldbahn war von nun an immer wieder von der Einstellung bedroht bzw. betroffen. In den 1930er Jahren wurde aufgrund der

⁴ Ebd. S. 10-16

schlechten Weltwirtschaftslage und den damit verbundenen Einnahmeverlusten erstmals eine Betriebseinstellung erwogen. Der Antrag, der 1936 von der BBÖ (Österreichische Bundesbahnen) gestellt wurde, wurde von der Bregenzerwälder Bevölkerung entschieden abgelehnt. Seitens des Bundesministeriums für Handel und Verkehr wurde dem Antrag auf Einstellung nicht stattgegeben.

Von 1938 bis 1945 war die Bregenzerwaldbahn der Deutschen Reichsbahn zugeordnet. Der Krieg hatte lange Zeit keinen Einfluss auf den Zugverkehr. Erst in den letzten Kriegstagen kam es zu einer knapp einmonatigen Stilllegung, nachdem ein Zug bei der Einfahrt in den Bregenzer Bahnhof beschossen worden war. Nach dem Krieg war die Bahn wichtiger Verkehrsträger zwischen dem Bregenzerwald und Bregenz. Diese Funktion ging in den 50er Jahren allerdings schon wieder verloren, da der Individualverkehr und die Zahl der Lastkraftwagen zunahm.

Eine Fahrgastzählung 1968 ergab, dass 1100 Personen pro Tag die Bregenzerwaldbahn benützen. Diese Zahl hatte jedoch starke saisonale Schwankungen, da viele Feriengäste mit der Bahn anreisten. Viele Urlauber benützten die Bregenzerwaldbahn um einen Ausflug nach Bregenz oder an den Bodensee zu machen. Als besondere Attraktion wurden ab 1974 für diese Zielgruppe Dampfsonderzüge eingeführt.

Neben dem Personenverkehr gab es auch einen Güterverkehr auf der Bregenzerwaldbahn. Von Montag bis Freitag war ein Güterzug von Bezau nach Bregenz unterwegs. Dieser Zug war, abgesehen von geringen Holztransporten aus dem Achtal, meist leer unterwegs, da der Großteil des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt wurde.

Einstellung der Bregenzerwaldbahn⁵

Die Achtaltrasse war im Laufe ihrer Geschichte immer wieder Rutschungen von den Hängen des Tobels und Überschwemmungen durch die Bregenzerache ausgeliefert. Anfang Juli 1980 verlegte ein riesiger Felssturz die Trasse bei Kennelbach. Da die Aufräumarbeiten immer wieder durch Nachrutschungen gefährdet waren, beschloss man, den Betrieb auf der Achtaltrasse einzustellen. Noch im Oktober desselben Jahres wurde auch der Betrieb zwischen Egg und Bezau eingestellt. Zwischen Bregenz und Kennelbach verkehrten die Züge noch bis 1983, schließlich wurde dieser letzte Abschnitt ebenso stillgelegt.



Die Lokomotive wurde über die Straße von Bezau abgeführt (Datum nicht genau bekannt, zwischen Oktober 1980 und September 1983)⁵

Heute wird zwischen dem Bahnhof Schwarzenberg und Bezau das „Wälderbähnle“ als Museumseisenbahn geführt und vom Verein Bregenzerwaldbahn – Museumsbahn geleitet. Die Bahn dient heute noch als Touristenattraktion, hat aber für den öffentlichen Verkehr im Bregenzerwald keine Bedeutung mehr.

⁵ Homepage des Vereins Bregenzerwald – Museumsbahn. URL: <http://www.waelderbaehne.at/seite12.htm> in der Fassung vom 22.10.2006

Anfänge des öffentlichen Busverkehrs⁶

In den 20er Jahren schlossen sich mehrere Bregenzerwälder Unternehmer zusammen und gründeten die Rheintal – Allgäu Buslinie, welche durch den Bregenzerwald führte. Diese Linie wurde eigenwirtschaftlich geführt und musste ohne Zuschüsse von staatlicher oder regionaler Ebene auskommen. In der Mitte der dreißiger Jahre wurden auf dieser Linie statt Bussen Lastkraftwagen eingesetzt. Schlussendlich musste diese Verbindung komplett eingestellt werden, da die LKWs für den Krieg eingezogen wurden.

Nach dem Krieg wurde der Bus, welcher vormals die Rheintal Allgäu Linie bediente, repariert und auf der neuen Linie Hittisau – Langen - Bregenz eingesetzt, welche wiederum auf eigenwirtschaftlicher Basis fuhr und ohne Förderungen auskommen musste. Aufgrund der fehlenden Konzession wurde der öffentliche Busverkehr bald von der Post übernommen. Die Rolle der privaten Busunternehmen beschränkte sich von da an auf Ausflugs- und Werksverkehr.

Die Funktion des Linienverkehrs der Post bestand nun darin, Zubringer zu den Haltestellen der Bregenzerwaldbahn zu sein. Die Busse fuhren sehr unregelmäßig, das Hauptaugenmerk richtete sich auf Kurse, welche morgens und abends fuhren. Da die Post alleinige Trägerin einer Konzession für Linienverkehr im Bregenzerwald war, hatte sie eine Monopolstellung. Mit der Einstellung der Bregenzerwaldbahn kam es zu einer Stärkung des Postlinienverkehrs, da die Bundesbahn Zahlungen für den Busverkehr im Bregenzerwald zu leisten hatte. Es konnten dadurch mehr Busse eingesetzt werden, doch war man von einem regelmäßigen Taktverkehr noch immer weit entfernt.

⁶ Aufzeichnung eines Gesprächs mit Anton und Wolfgang Hagspiel, Seniorchef und Geschäftsführer von Hagspiel Touristik, durch Fabian Dorner. Hittisau, 2.11.2006

Einführung des „Wälderbus“⁷

Zu einem regelmäßigen Taktverkehr kam es erst durch die Einführung des Wälderbusses. Aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen den Bregenzerwälder Gemeinden, Post und Bahn wurden nun „Mehrleistungen“ im öffentlichen Verkehr geboten, welche finanziell von der öffentlichen Hand getragen wurden. Auch wurden erstmals wieder private Busunternehmen in den öffentlichen Verkehr mit eingebunden, was auch vertraglich zwischen REGIO (Interessensverband der 24 Bregenzerwald Gemeinden) und Post geregelt ist.

Die derzeitige Situation des öffentlichen Verkehrs im Bregenzerwald

„Die REGIO-Gemeinden betreiben einen hohen finanziellen Aufwand, um ihren Bürgern und Feriengästen eine hohe Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bieten. Damit trägt die REGIO mit ihren Mitgliedergemeinden zusätzlich zum Erhalt der wirtschaftlichen Existenz der Region, zur Reduktion umweltschädigender Einflüsse des Straßenverkehrs und zur Eindämmung des Individualverkehrs bei.“⁸

Grundstruktur des öffentlichen Busverkehrs⁹

Konzept und Liniennetz



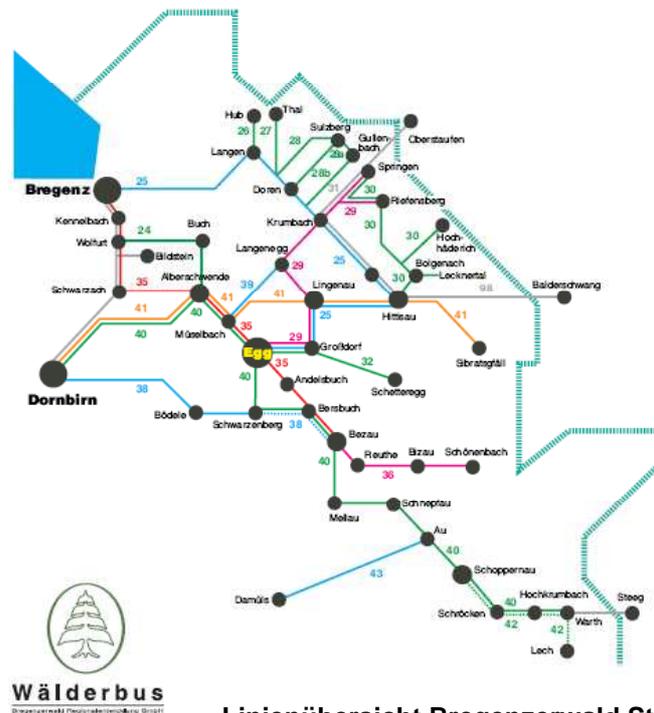
Knotenpunkt in Egg

Durch die Lage der Gemeinden, welche besonders im vorderen Bregenzerwald sehr verstreut liegen, und der Topographie des Bregenzerwaldes musste ein sehr verzweigtes Netz entwickelt werden. Das Grundkonzept für den Wälderbus wurde 1993 von der Schweizer Firma Metron erstellt. Die Fahrpläne wurden

⁷ Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bregenzerwald.

⁸ Homepage der REGIO Bregenzerwald. URL: <http://regio.bregenzerwald.at/waelderbus/> in der Fassung vom 13.02.2007

⁹ Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bregenzerwald.

Linienübersicht Bregenzerwald Stand 2007¹⁰

vertaktet und als zentraler Knotenpunkt wurde Egg ausgewählt. Insgesamt sind auf 20 verschiedenen Linien mit 750 Linienkilometern ca. 35 Busse

unterwegs. Diese erbringen eine Kilometerleistung von 3,4 Mio. Kilometern jährlich. Auf den Hauptlinien 25 (Egg – Hittisau – Bregenz), 35 (Bezau – Alberschwende – Bregenz) und 40 (Schoppernau – Egg – Dornbirn) fahren die Busse an Werktagen stündlich. Zusätzliche Kurse, Verstärker- oder Schnellbusse fahren in den Früh- und Abendspitzen, um die vielen Pendler ins Rheintal, aber auch um die Schülertransporte bewältigen zu können.



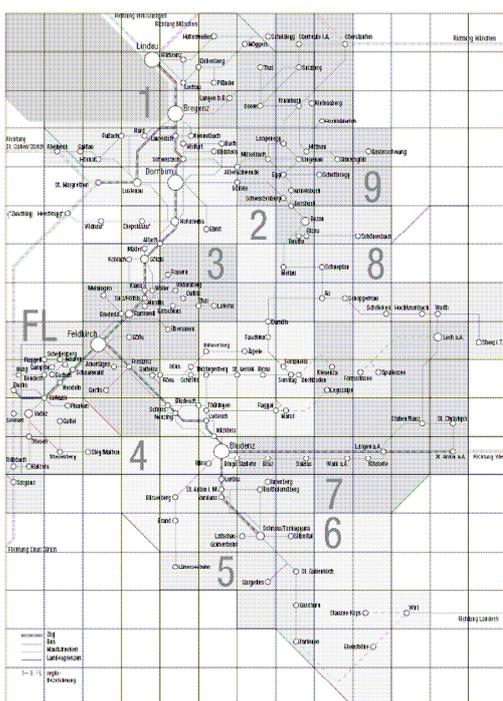
Das Aussehen der Haltestellenhäuschen soll an die Bregenzerwaldbahn erinnern

¹⁰ Fahrplan Landbus Region Bregenzerwald, 10. Dezember 06 bis 8. Dezember 07

Auf Linien, die in abgelegene Orte und Gemeinden führen war ein Aufbrechen des Taktrasters notwendig, da man sich aufgrund der geringeren Nachfrage nur auf den Schülerverkehr konzentrieren konnte.

Im Großen und Ganzen bietet dieses System eine für eine ländliche Region doch relativ hohe Qualität für die Benutzer, was auch meine Umfrage belegt. Seit 1993 waren nur kleinere Verfeinerungen, Anpassungen an Benutzerwünschen und Änderungen von Linien und Umlaufplänen notwendig.

Tarifsystem¹¹



Das Tarifsystem des Wälderbusses ist Teil des Systems des Vorarlberger Verkehrsverbunds (VVV). Das Landesgebiet, Liechtenstein und ein paar Orte im benachbarten Ausland (z.B. Oberstaufen in Deutschland) sind in Dominos und Regios aufgeteilt. Das Gesamtgebiet wird als „Maximo“ bezeichnet.

„Dominos“ umfassen relativ kleine Gebiete (in der Regel 1 –2 Orte) und werden zu einer Strecke verbunden, die der Fahrgast fahren möchte.

Zonenplan des Verkehrsverbundes Vorarlberg¹¹

Ein „Regio“ ist die fixe Kombination mehrerer Dominos und eignet sich besonders für regelmäßige Fahrten in einer bestimmten Gegend.

¹¹ Homepage des Vorarlberger Verkehrsverbundes. URL: www.vmobil.at in der Fassung vom 4.11.06

Nutzer des Busverkehrs im Bregenzerwald¹²

Im Jahr 2004 transportierte der Wälderbus bzw. der Landbus Bregenzerwald rund 4,5 Mio. Fahrgäste und das bei einer Wohnbevölkerung in der Region von etwa 30.000 Personen. Das Volumen der Auspendler aus dem Bregenzerwald beträgt 8.300 Personen, während das Volumen der Einpendler 3.900 Personen umfasst. Auch stark genützt wird der Landbus als Schibus, der zusammen mit dem „Schiblitz“ (welcher später noch genauer erläutert wird) ca. 400.000 Fahrgäste jährlich transportiert. Im Sommer werden jährlich ca. 300.000 Urlauber (bei ca. 760.000 Sommer-Nächtigungen) transportiert. Dieser hohe Nutzungsgrad wird im Winter mit dem 3-Täler-Pass und im Sommer mit der Bregenzerwald Gäste-Card erreicht, welche eine Gratisbeförderung innerhalb des Bregenzerwaldes gestatten.

Schibusse im Bregenzerwald^{13/14}

Inhabern eines gültigen 3-Täler-Schipasses ist es gestattet zwischen Bregenz bzw. Dornbirn und Warth bzw. Faschina den Landbus



Bregenzerwald zum Zweck des Schilaufs gratis zu benützen.

Es gibt auch extra Busfahrtscheine für Wintersportler welche eine Anreise im vorher genannten Einzugsbereich zum pauschalen Preis von 3,50 € /Tag ermöglichen. Beim Kauf des Schipasses wird bei Vorlage dieses Tickets eine Ermäßigung von 3 € geboten, sodass ein

Schiständer auf einem Linienbus effektiver Fahrpreis von 0,50 € übrigbleibt.

¹² Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bregenzerwald.

¹³ Werbeprospekt: SKI&BUS-TICKET des Landbus Bregenzerwald 2006/2007

¹⁴ Homepage des Busunternehmens Beate & Werner Hagspiel. URL: http://www.beate-werner.at/downloads/3T_Skiblitz1.pdf in der Fassung vom 13.02.07

Gruppen ab 40 Personen wird angeboten mit einem eigenen Bus von einer gewünschten Haltestelle direkt zu einem Schigebiet für einen Preis von 5,20 € /Person transportiert zu werden.

Zusätzlich zu den regulären Linien des Landbusses gibt es den „Schibliz“, welcher zwischen den Gemeinden am Bodensee und den Bregenzerwälder Schigebieten verkehrt. Er fährt täglich in den Weihnachts- und Semesterferien sowie an allen Samstagen und Sonntagen im Winter. Der Fahrpreis beträgt 5,20 €, doch auch hier werden bei Vorlage der Buskarte um 3 € verbilligte Schitageskarten vergeben.

Nachtbusse im Bregenzerwald

Seit knapp 10 Jahren fahren jeden Samstag zwei Busse von Hittisau in den hinteren Bregenzerwald und von dort zurück in den Vorderwald. Diese Busse sind unabhängig vom Landbussystem unterwegs, werden von der Offenen Jugendarbeit Bregenzerwald koordiniert und von der Sparkasse der Gemeinde Egg finanziert. Der Bus wurde mit dem Ziel eingeführt, Jugendlichen ein Heimkommen am Abend ohne (gefährliches) Autostoppen zu ermöglichen. Aufgrund von Vandalenakten, rauchenden



Nachtbus unterwegs¹⁵

Jugendlichen im Bus und Verschmutzung des Busses durch betrunkene Jugendliche stand der Nachtbus immer wieder auf der Kippe. Im Herbst 2005 kam es schließlich zur vorübergehenden Einstellung bis Februar 2006.

Bei der Wiedereinführung kam es zu einer Erweiterung des Angebots da eine Diskothek in Mellau begann einen eigenen Busheimbringer zu betreiben, der die oftmals überfüllten Busse des Nachtbusses entlasten sollte. Dieser Bus fährt freitags und samstags

¹⁵ Homepage des ORF Vorarlberg URL: <http://vorarlberg.orf.at/stories/67831/> in der Fassung vom 19.02.07

um 2:00 Uhr von Mellau aus Richtung Vorderwald, Rheintal und Schoppernau und wird von „Security - Männern“ überwacht.

Zusätzlich dazu wird seitens der REGIO eine Förderung für Busheimbringerdienste nach Veranstaltungen geboten. Bedingungen¹⁶ für diese Förderung sind u. a., dass es sich um eine Veranstaltung regionalen Ausmaßes handelt, der Veranstaltungsort sich bereit erklärt einen Teil der Kosten zu tragen, jeder Fahrgast eine Fahrpreispauschale von 2 € bezahlt (1,50 € Jugendliche) und dass mindestens drei befugte Personenbeförderungsunternehmen ein Angebot für diesen Dienst vorlegen.

Finanzierung¹⁷

Aufwendungen der Gemeinden

2003 beliefen sich die Kosten für die Mehrleistungen, die der Postbus im Rahmen des Wälderbusfahrplans erbrachte, auf 1,709.000 €, was Gemeindebeiträgen von 11,30 € pro Einwohner entsprach.

Seit 2004 ist die Region Bruttobestellerin der gesamten Verkehrsdienstleistung, was zu einer Erhöhung des Gesamtkostenaufwands auf 6 Mio. € führte was in etwa Kosten von 22 € pro Einwohner bedeutet.

Aufgrund des Rückgangs der Förderungen stiegen die Kosten für die Gemeinden des Bregenzerwaldes 2005 nochmals auf 6,2 Mio. € an, was einem Aufwand von 26 € pro Bürger entspricht.

Als Ausgabengrenze wurden 30 € pro Einwohner festgelegt. Wird diese überschritten, werden Konsequenzen überlegt werden müssen.

¹⁶ Wirth, Anton: Richtlinien über die Förderung von Buszu(heim)bringern für überörtliche Veranstaltungen

¹⁷ Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bregenzerwald.

Kostenaufteilung für 2006¹⁸

Für 2006 belaufen sich die Gesamtkosten auf 6,4 Mio. €. Die Kosten werden nach folgendem Schlüssel aufgeteilt:

Bund Finanzzuweisungen, Rückerstattung aus MöSt., ÖPNRV-G Förderung - SLF-Gelder	40,1%
Land Vorarlberg Tarifbestellung über VVV, Abgangsdeckungsförderung	21,9%
Fahrscheineinnahmen Fahrscheinverkäufe, Monats- und Jahreskarten, Rückerstattungen aus Pauschalangeboten	24,1%
Gemeinden des Bregenzerwald 30 € /Einwohner	13,8%

Aufgaben- und Kompetenzverteilung¹⁹

Als der Wälderbus 1994 eingeführt wurde, wurde der überwiegende Teil der Kurse vom Postbus gefahren. Für die durch den neuen Taktverkehr entstandenen Mehrleistungen musste die REGIO aufkommen. Private Unternehmen hatten auch Aufträge erhalten Kurse zu fahren, doch beschränkte sich dies im wesentlichen auf Verstärker- und Schulbusse. 2003 gab es schwierige Vertragsverhandlungen mit der Postbus AG über die zukünftigen Verkehrsdienstleistungen. Die REGIO Bregenzerwald ging als Bruttobestellerin sämtlicher Verkehrsdienstleistungen hervor. Doch dieser Vertrag hatte nur vorläufige Gültigkeit für 2004.

Im März 2005 kam es zum Abschluss eines endgültigen Vertrages. Wie schon 2004 bestellt die REGIO sämtliche Verkehrsdienstleistungen bei der Postbus AG. Diese ist jedoch verpflichtet 40% der Verkehrsleistung an

¹⁸ E-Mail von Schwarz, Urs Geschäftsführer der REGIONalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, 28.10.06

¹⁹ Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bregenzerwald.

private Busunternehmen aus der Region abzutreten. Diese wird heute zu einem großen Teil von der „BregenzerwaldBus“ abgewickelt, welche Ende 2005 als Linientochter von vier Bregenzerwälder Busunternehmen gegründet wurde.

Praktischer Teil: Fahrgastbefragung

Meine Vorgehensweise

Gemeinsam mit dem Geschäftsführer der REGIO Bregenzerwald, Urs Schwarz, arbeitete ich einen Fragebogen für die Fahrgastbefragung aus. Wir einigten uns auf eine Zahl von 100 Fragebögen.

Den Fragebogen habe ich fast ausschließlich auf Multiple-Choice Basis erstellt. Ich wählte diese Methode, da es den Fahrgästen möglich sein sollte, den Fragebogen innerhalb kurzer Zeit während der Busfahrt ausfüllen zu können. Auch die zu erwartende, teilweise ruckartige Fahrt des Busses sprach für diese Methode, da dies das Schreiben von Antworten erschwert hätte. Ich wählte auch bewusst die Zahl von vier Kästchen, weil ich somit die Fahrgäste um eine Entscheidung bitten konnte. Bei einer ungeraden Zahl von Kästchen hätten die Fahrgäste stets die Möglichkeit gehabt das neutrale mittlere Feld zu wählen, was keiner Antwort gleich gekommen wäre.

Am Beginn werden die Passagiere nach ihrem Berufsstand und der Häufigkeit der Busbenützung gefragt. Ich wollte damit herausfinden ob Menschen, die täglich mit dem Bus fahren, andere Angaben machen als solche, die den Bus fast nie benutzen.

Der Fragebogen lässt sich grob in drei Teile gliedern.

- Der erste Teil fragt nach, aus welchem Grund die Leute überhaupt mit dem Bus fahren.
- Im zweiten Teil werden die Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit mit dem Angebot und den Fahrern gefragt.

- Der dritte und letzte Teil beschäftigt sich mit der Zukunft des Landbusses Bregenzerwald. Die Fahrgäste wurden gefragt, was ihnen in der Zukunft wichtig wäre.

Am 30. 10. 06 fuhr ich einen Tag lang mit dem Bus quer durch den Bregenzerwald und fragte die Fahrgäste, ob sie mir einen Fragebogen ausfüllen könnten. Ich versuchte dabei, die wichtigsten Linien (40, 25, 35) abzudecken und auch die Fahrtzeiten und Fahrtrouten so zu wählen, dass ich sowohl Pendler als auch Gelegenheitsfahrer wie Pensionisten und Urlaubsgäste erreichte. Da dieser Tag in den Herbstferien war und deshalb wenig Schüler unterwegs waren, behielt ich ein paar Fragebögen ein, um sie nach den Ferien einigen Schülern meiner Schule zu geben, damit diese Gruppe von Fahrgästen nicht unterrepräsentiert wird.

Ich bin...

- ...Schüler(in)/Student(in)
- ...Lehrling.
- ...Pendler(in)
- ...Pensionist(in)
- ...Urlaubsgast

Mein Wohnort:

Ich benutze den Bus... ...täglich ...mehr als 1x wöchentlich seltener

Ich benutze den Bus, weil...

1 = trifft voll zu, 4 = trifft gar nicht zu

	1	2	3	4
...er billiger ist, als das Auto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...er unkomplizierter ist, als das Auto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...ich mich besser entspannen kann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...er umweltfreundlich ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...ich/meine Familie sonst ein Auto (mehr) bräuchte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...ich keinen Führerschein besitze	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

weitere Gründe:

Ich bin zufrieden/nicht zufrieden mit...

1 = sehr zufrieden, 4 = gar nicht zufrieden

	1	2	3	4
...der Qualität der Busse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Freundlichkeit der Fahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...der Fahrzeit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Anzahl der Verbindungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Erreichbarkeit der Haltestelle von meinem Wohnort aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Für die Zukunft wäre mir wichtig....

1 = trifft voll zu, 4 = trifft gar nicht zu

	1	2	3	4
...schnellere Verbindungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...mehr Verbindungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dichteres Haltestellennetz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...modernere Busse.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...niedrigere Fahrpreise.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

weitere Wünsche:

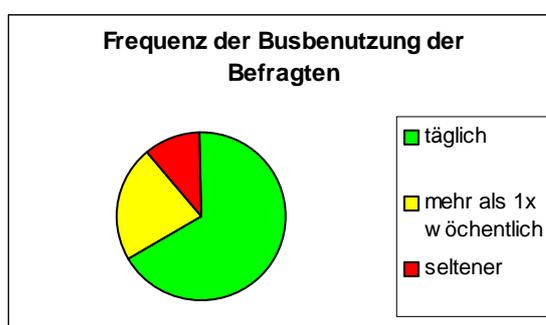
Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Die Auswertung

Im folgenden Punkt werden manchmal Durchschnittswerte angegeben. Dabei wird der für jedes angekreuzte Kästchen „voll zutreffend“ bzw. „sehr zufrieden“ der Wert 1 genommen und für ein Kästchen „trifft gar nicht zu“ bzw. „gar nicht zufrieden“ der Wert 4 genommen. Dieser Wert macht Vergleiche zwischen Untergruppen leichter.

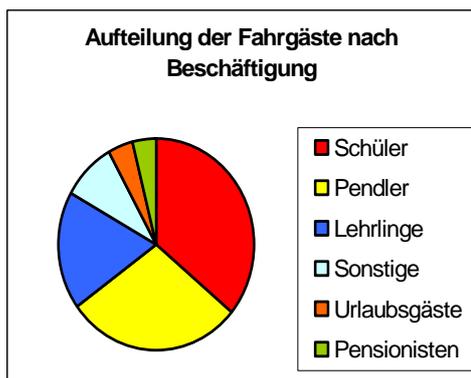
Frequenz der Benutzung

Ein Großteil der Befragten gab an, den Bus täglich zu benutzen, nämlich 66%. 23% sagten, sie würden mehr als einmal in der Woche den Bus benutzen und 11% von ihnen sind seltener als einmal in der Woche im Bus unterwegs.



Fahrgäste nach Beschäftigung

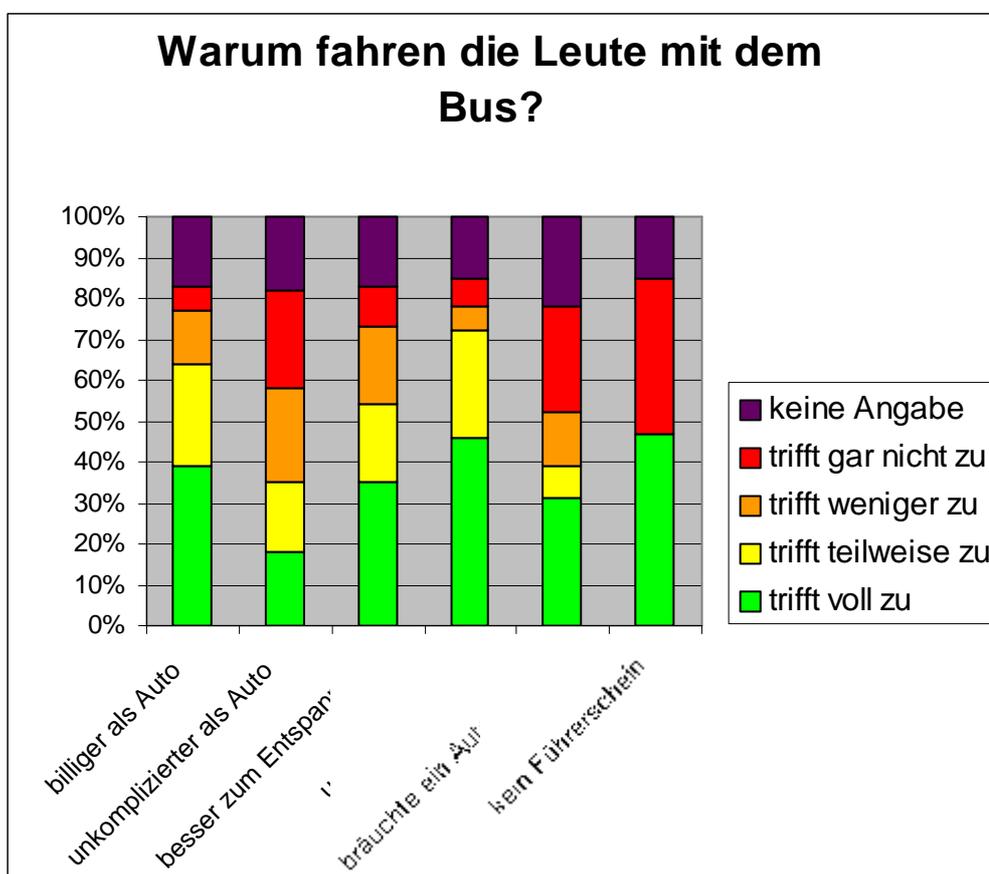
Die Aufteilung nach Gruppen ergab, dass 36 von 100 Fahrgästen Schüler, 29 Pendler, 18 Lehrlinge, 4 Pensionisten und 4 Urlaubsgäste waren. 9 gaben an, zu keiner dieser Gruppen zu gehören. Dies lässt darauf schließen, dass der Bus gerade für jene Bevölkerungsschicht, die täglich zur Arbeit bzw. zur Schule fahren muss, wichtig zu sein scheint. Die



Angabe von 47% der Befragten, dass sie keinen Führerschein besitzen, zeigt, wie wichtig der Bus für die Mobilität vieler Bregenzerwälderinnen und Bregenzerwälder ist.

Gründe für die Benutzung des Wälderbusses

Neben dem nicht vorhandenen Führerschein ist auch der Umweltaspekt ein wichtiger Grund für die Benutzung des Wälderbusses. Beinahe die Hälfte der Befragten (46%) kreuzten an, dass es voll zutreffe, dass sie den Bus benützten, weil er umweltfreundlicher als das Auto ist. Immerhin 26% gaben an, dass dies zumindest teilweise ein Grund ist. Man kann allerdings auch annehmen, dass dieser hohe Wert nur deshalb entstanden ist, weil Umweltschutz positiv besetzt ist und mit vorbildlichem Verhalten verbunden wird.



Ein wichtiger Grund für die Benutzung des Busses scheint auch der finanzielle Aspekt zu sein. 39% der Befragten kreuzten an, dass es voll zutreffe, dass das Benützen des Busses günstiger sei als das Auto. Auch dass ohne den Bus die Anschaffung eines weiteren Autos nötig wäre, scheint ein wichtiger Aspekt zu sein. Immerhin 31% der Fahrgäste sahen dies als voll zutreffend, auf der anderen Seite wählten auch 26 Fahrgäste

das Kästchen „gar nicht zutreffend“. Dennoch scheint der Landbus für viele Menschen eine Möglichkeit zu bieten, viel Geld zu sparen.

Absolut entspannend sehen 35% der Fahrgäste das Busfahren und „relativ zutreffend“ fanden dieses Argument 19% der Befragten.

Unkomplizierter als das Auto finden den Bus nur wenige Fahrgäste. Dieses Argument fanden nur 18 % passend, während es 24% als völlig unzutreffend betrachteten.

Als weitere Gründe für die Benützung des Busses wurde unter anderem von drei Befragten die nicht Verfügbarkeit eines Wagens angegeben. Die größere Sicherheit des Busses war für zwei Fahrgäste ein Argument, den Bus zu benutzen. Zwei Lehrlinge gaben an, dass ihnen der Weg zur Arbeitsstätte einfach zu weit sei um mit dem Moped bzw. mit dem Roller zu fahren.

Zufriedenheit der Fahrgäste

Die Zufriedenheit der Kunden scheint relativ hoch zu sein. Besonders die Erreichbarkeit der Haltestellen vom eigenen Haus aus scheint sehr zufriedenstellend für die Busbenutzer zu sein. Da diese Umfrage sich nur mit Fahrgästen befasste, kann darüber keine Aussage getroffen werden, ob für solche, die den PKW benutzen, der Weg zur nächsten Haltestelle nicht zu weit ist.

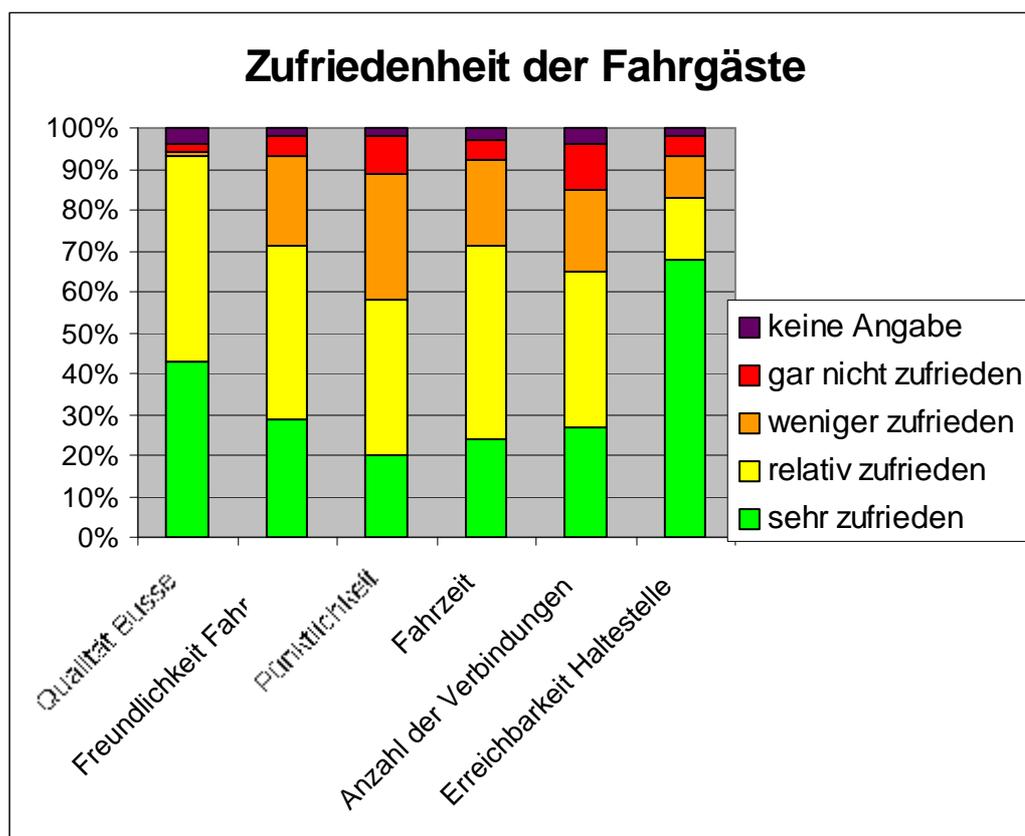
Auch die Qualität des Fuhrparks stößt bei den Fahrgästen auf große Zufriedenheit. So gaben nur 3 der 100 befragten Personen an, sie seien wenig oder gar nicht zufrieden. Grund für diese große Zufriedenheit dürfte die Aufforderung der REGIO Bregenzerwald an die auftragsausführenden Busunternehmen sein, keine Busse einzusetzen, die älter als 10 Jahre sind.

Auch die Freundlichkeit der Fahrer wurde mit gut bewertet, wobei es starke Unterschiede bei den Fahrgästen gibt. So scheinen die Busfahrer gegenüber den Jugendlichen weniger freundlich zu sein, als sie es gegenüber Erwachsenen sind. Liegt bei den Schülern und Lehrlingen der

Durchschnittswert bei der Zufriedenheit bei 2,47 bzw. 2,11, liegt er bei den restlichen Gruppen bei 1,52. Auch wenn die Ergebnisse von Schülern und Lehrlingen noch über dem Mittelwert von 2,5 liegen, zeigt sich doch ein signifikanter Unterschied zu den restlichen Fahrgästen.

Auch noch relativ gute Werte in der Zufriedenheit bekommen die Anzahl der Verbindungen und die Fahrzeit, wo 71% bzw. 65% der Fahrgäste Zufriedenheit bekundeten.

Am schlechtesten schneidet in der Zufriedenheit der Aspekt der Pünktlichkeit der Busse mit einem Durchschnittswert von 2,25 ab. Hier scheinen gerade die Fahrgäste, die täglich unterwegs sind, weit weniger zufrieden zu sein (Durchschnittswert 2,45), als diejenigen, die den Bus nicht so oft nutzen.



Wünsche der Fahrgäste

Der größte Wunsch der Fahrgäste ist ein niedrigerer Fahrpreis. 65% der Befragten kreuzten hier an, dass dieser Wunsch für sie voll bzw. teilweise zutrefte. Dieser Wunsch ist in der Hinsicht, dass die Fahrkarteneinnahmen

nur knapp ein Viertel der Kosten für dieses System decken können, interessant.

Gleichzeitig wünschen sich aber auch viele Fahrgäste mehr Verbindungen. Immerhin 62% der Befragten sprachen sich positiv dazu aus.

36% räumten dem Vorschlag „schnellere Verbindungen“ höchste Priorität ein. Doch gibt es hier auch Unterschiede, denn auf den Linien in den Hinterwald (35 und 40) wird der Wunsch nach schnelleren Verbindungen deutlicher ausgesprochen als im Vorderwald. Das hat möglicherweise damit zu tun, dass gerade die Linie 40 zwischen Schoppernau und Egg immer wieder von der Durchzugsstraße abweicht und durch die Ortschaften führt. Das hat zur Folge, dass der Bus auf dieser Linie ziemlich viel Zeit gegenüber dem Auto verliert. Auch auf der Schnellbuslinie 35 sind schnellere Busse sehr gewünscht. Das lässt darauf schließen, dass das Angebot eines Schnellbusses als sehr angenehm empfunden wird.



Zusammenfassend mit dem Ergebnis aus der Zufriedenheitsbefragung werden modernere Busse und mehr Haltestellen nur wenig gewünscht (52% bzw. 58% Ablehnung).

Als weitere Wünsche angegeben wurden unter anderem mehr Verbindungen abends und nachts, was gleich von sechs Fahrgästen aufgeschrieben wurde. Je zwei Befragte wünschten sich mehr Verbindungen am Sonntag und mehr Schnellbusse. Fünf Personen wünschten sich pünktlichere Busse bzw. beschwerten sich über die scheinbar grundlose, notorische Unpünktlichkeit mancher Fahrer. Auch freundlichere Fahrer wurden dreimal gewünscht und gleichzeitig kritisiert, dass diese oftmals sehr voreingenommen gegenüber Jugendlichen und Ausländern sind. Zwei Fahrgästen fiel auch auf, dass älteren Menschen in vollen Bussen keine Sitzplätze angeboten werden. Schließlich ist noch zu erwähnen, dass sich ebenfalls zwei Fahrgäste mehr Beinfreiheit wünschten.

Folgerungen aus dieser Umfrage

Die Busse im Bregenzerwald spielen nicht nur in der Hinsicht der Umweltfreundlichkeit aus Sicht der Fahrgäste eine gewisse Rolle, sondern haben auch im sozialen Sinn eine Wichtigkeit. Sie stellen die Mobilität für viele Menschen ohne Führerschein und ohne Auto sicher. Dazu gehören nicht nur Schüler und Lehrlinge, sondern auch ältere Leute und Personen aus größeren Haushalten mit nur einem Auto.

Die Fahrgäste sind im Großen und Ganzen mit dem Angebot zufrieden. Als einer der größten Wünsche für die Zukunft stellte sich der Wunsch nach mehr Verbindungen und nach billigeren Fahrkarten heraus. Es wird schwierig bis unmöglich werden, beide Wünsche zu erfüllen, da mehr Verbindungen natürlich auch mehr Geld kosten. Da laut REGIO die Schmerzgrenze der Gemeinden, die Ausgaben betreffend, schon erreicht ist, wird auch von öffentlicher Hand nicht mehr Geld zu erwarten sein. Auch in Sachen Schulung bzw. Motivation der Busfahrer scheint noch ein

gewisser Handlungsbedarf gegeben. Ansonsten scheint der Wunsch nach großen Veränderungen nicht zu existieren, der nach einigen kleinen Anpassungen allerdings schon.

Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Bregenzerwald

Der Energieverbrauch des Verkehrs in Österreich

Der Verkehr in Österreich ist stark vom Erdöl abhängig²⁰

Der Gesamtenergieverbrauch Österreichs betrug 2004 1.052 Petajoule, wovon knapp ein Drittel (333,3 Petajoule) allein auf den Verkehr entfällt. Da Diesel und Benzin, aber auch der Flugturbinenkraftstoff Kerosin aus Erdöl gewonnen wird, deckt der Verkehrssektor seinen Energiebedarf zu 93% aus dieser fossilen Energiequelle. Der Gesamtenergieverbrauch Österreichs wird hingegen nur zu 42% mit Erdöl gedeckt. Darum ist gerade die Mobilität von Erdölimporten aus dem Ausland abhängig, denn Österreich kann seinen Erdölbedarf nur zu rund 11% selbst decken, der Rest ist importabhängig. Dieses wird teilweise aus Ländern importiert, die als instabil oder als Krisenherde gelten, wie etwa Nigeria, wo 2004 14,2% des österreichischen Erdöls herkommen.

Ein weiterer Punkt der uns in der Energieversorgung zu denken geben sollte, ist der sogenannte Peak Oil.

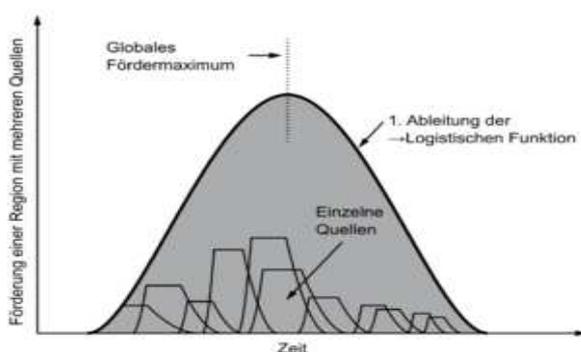
„Peak Oil bezeichnet den Zeitpunkt, ab dem die weltweiten Erdölvorräte so weit verbraucht sind, dass die Fördermengen die Menge an neu gefundenen Rohstoffen übersteigen. Das lässt die Preise dramatisch steigen. Die weltweite Förderung der Ölvorkommen unterliegt – genauso wie jene eines einzelnen Ölfeldes – bestimmten Gesetzmäßigkeiten. Diese sagen, dass Peak Oil erreicht ist, sobald etwa die Hälfte der Ressourcen erschöpft ist. Danach nimmt die Erdölförderung jedes Jahr ab und es steigen die Förderkosten durch die Erschließung nur aufwändig erschließbarer Lagerstätten. Dieser Zeitpunkt wurde in Österreich bereits in den 1950er Jahren, in Europa in den 1990er Jahren erreicht. Weltweit

²⁰VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 4/2006 Fokus Energieeffizienz im Verkehr. Wien 2006. S.11-19

dürfte Peak Oil bei den Ölvorkommen, die nicht im Nahen Osten liegen, bereits eingetreten sein.

Der globale Peak Oil wird zwischen den Jahren 2015 und 2030 erwartet.²¹

Da Linienbusse einen niedrigeren Energieverbrauch pro Personenkilometer (1620 Kilojoule/km) als ein Auto (2178 Kilojoule/Kilometer) haben, wird der Bus bei steigenden Ölpreisen wesentlich günstiger fahren können als ein Auto. Noch weniger Energie pro Personenkilometer braucht die Bahn mit 540 Kilojoule. Da die Züge in Österreich zu einem großen Teil mit Strom aus heimischer Wasserkraft



fahren, ist die Bahn nur zu 23% von Energieimporten abhängig, während es bei Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren 87% der Energie sind, die aus dem Ausland kommen.

Die Hubbert Kurve stellt den Peak Oil grafisch dar²²

Bus und Bahn fahren klimaschonender

Während der CO₂-äquivalente Ausstoß bei einem Auto durchschnittlich bei 151 Gramm pro Personenkilometer liegt, stößt die Bahn pro Person und gefahrenem Kilometer nur 8 Gramm der Treibhausgase aus. Auch Busse belasten das Klima wesentlich weniger als das Auto mit 63 Gramm CO₂-äquivalentem Ausstoß pro Personenkilometer.

Bus als Zubringer zur Bahn

Auch wenn der Energieverbrauch und der Ausstoß an Treibhausgasen der Busse im Gegensatz zur Bahn sehr hoch erscheinen, erfüllen sie dennoch

²¹ VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 4/2006 Fokus Energieeffizienz im Verkehr. Wien 2006. S.14

²² Online Enzyklopädie Wikipedia URL http://de.wikipedia.org/wiki/Peak_Oil in der Fassung vom 21.2.07

eine sehr wichtige Funktion als Zubringer, ohne die ein effizienter, umweltfreundlicher, öffentlicher Nahverkehr nicht möglich wäre. Der Bus dient als wichtiger Zubringer zu den Eisenbahnen, weshalb das Bussystem im Bregenzerwald gerade in dieser Hinsicht eine wichtige Rolle spielt. Denn ist eine gute Anbindung an die Bahnhöfe nicht gewährleistet, fährt man gleich die ganze Strecke mit dem Auto.

Verbesserungsansätze für den öffentlichen Verkehr im Bregenzerwald

Wichtiger Ansatz: der Mobilitätsverbund²³

Ein Mobilitätsverbund umfasst alle Verkehrsmittel, mit denen Mobilität ohne privaten PKW-Besitz möglich ist. Das reicht vom Gehen und Radfahren bis zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Um ein nachfragegerechtes Angebot zu gewährleisten, können in Zeiten oder Regionen mit schwächerem Fahrgastaufkommen auch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angeboten werden. Ergänzend kommen zum Mobilitätsverbund noch Taxis, CarSharing und Fahrgemeinschaften hinzu, die durch Pendlerbörsen organisiert werden können.

Im Bregenzerwald stellt die REGIO bis zu einem gewissen Grad so einen Mobilitätsverbund in Form eines Zweckverbandes dar. Sie macht Linienpläne, bestellt Busse und koordiniert Umläufe. Um in Zukunft ein noch besseres Angebot bieten zu können, muss der öffentliche Verkehr noch flexibler gestaltet werden.

Angebot an die Nachfrage anpassen²⁴

Die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr kann in Zeit und Raum sehr unterschiedlich sein. So sind auch im Bregenzerwald die Pendlerbusse und Schülertransporte, welche morgens und abends verkehren, trotz dem Einsatz von zusätzlichen Bussen ziemlich voll. So fahren etwa morgens

²³ VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 1/2005 Öffentlicher Verkehr mit Zukunft. Wien 2005. S.14

²⁴ Ebd. S. 16

um 6:30 Uhr ab Müselbach gleich je zwei Busse vom Bregenzerwald nach Bregenz und nach Dornbirn. Auch um 7:00 Uhr fahren wieder vier Busse vom Bregenzerwald ins Rheintal. Auf der anderen Seite fahren untertags mitunter leere Busse zwischen Hittisau und Sibratsgäll. Trotzdem sollte der öffentliche Verkehr in schwachen Zeiten nicht zurückgestutzt werden, da dadurch das Angebot in Schwachlastzeiten unattraktiver wird, somit noch weniger Fahrgäste zu diesen Zeiten fahren und die Auslastungsschwankungen noch mehr erhöht werden. Deshalb ist ein Taktverkehr mit guten Anschlüssen, wie er im Bregenzerwald zu einem großen Teil besteht, eine wichtige Leistung.

Eine Möglichkeit, um dieses Angebot auch untertags kostengünstig bieten zu können, sind Rufbusse. Es werden viele Verbindungen angeboten, jedoch nur jene gefahren, die durch telefonische Anmeldung erbeten



wurden. Mitunter kann auch die Fahrtroute dieses Busses je nach Fahrgastwünschen zusammengestellt werden. Gerade im Vorderwald, der sehr zersiedelt ist, wäre es eine Möglichkeit eine kostengünstige Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu garantieren.

Der YOYO Taxibus ist im Oberland unterwegs²⁵

Auch CarSharing ist eine Möglichkeit für mehr Flexibilität zu sorgen. Es ermöglicht Mobilität ohne eigenes Auto, auch spätabends und wenn keine Busse mehr fahren und man somit auf das eigene Auto angewiesen wäre.

Derzeit gibt es im Bregenzerwald zwei Projekte:

- „Fifty“ in Langenegg²⁶: Das CarSharing Auto befindet sich im Besitz der Gemeinde, welche es für die Gemeindearbeiter verwendet, aber auch den Bürgern recht günstig zur Verfügung stellt.

²⁵ Homepage der Stadt Feldkirch URL:

<http://www.feldkirch.at/stadtwerke/stadtbus/YOYO%20Rufbus/yoyojpg001> in der Fassung vom 21.2.06

²⁶ URL: <http://www.vol.at/engine.aspx/page/vol-article-detail-page/cn/vol-news-vpircher-20060209-111733/dc/tp:vol.vorarlberg/ag/tp-heimat> in der Fassung vom 13.02.2007

- DenzelDrive in Hittisau²⁷ (geplant): Die Firma Denzel übernimmt Anschaffung, Pflege und Koordination des Autos. Die Gemeinde Hittisau muss lediglich einen bestimmten Grundumsatz an Fahrten zusichern. Damit dieser erreicht werden kann, beteiligen sich auch die örtliche Raiffeisenbank und mehrere Privatpersonen mit einer Garantie an diesem Grundumsatz.



Privates Modell (DenzelDrive) in Hittisau²⁸ und Fifty in Langenegg²⁹

Attraktivierung durch kleine Änderungen³⁰

Schon kleine Änderungen am Wagenmaterial können einen subjektiv wesentlich höheren Fahrkomfort bieten. Angenehme Einstiege oder eine elektronische Fahrgastinformation können das Reisen für ältere oder behinderte Menschen erleichtern. Auch für Gäste und Touristen, gerade auch im Bregenzerwald, wäre eine Haltestellenankündigung sehr angenehm.

Hat das Fahrzeug ein ansprechendes Design, einen geringen Geräuschpegel und eine Klimatisierung, fallen viele potenzielle Störfaktoren weg und das Reisen wird als wesentlich angenehmer empfunden.

²⁷ Ausschuss für Nachhaltigkeit und Umwelt: Carsharing Pilotprojekt. In: Hittisau Der Bürger soll es wissen (2007) Nr. 116, 2 Seiten, S. 16.

²⁸ Homepage der Firma Denzel URL: <http://www.denzeldrive.at/> in der Fassung vom 21.2.07

²⁹ URL: http://www.smile-europe.org/locxpdb/imgs/langenegg_fifty_small.jpg in der Fassung vom 21.2.07

³⁰ VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 1/2005 Öffentlicher Verkehr mit Zukunft. Wien 2005. S. 24

Chipkarte statt Ticketkauf³¹

Eine weitere Möglichkeit die Reisen unkomplizierter zu gestalten, wäre die „Check-in-Check-out-Systeme“. Anstatt des bisherigen Kaufs von Fahrkarten beim Fahrer, wie es heute üblich ist, könnte damit die Abrechnung des Fahrpreises elektronisch erfolgen. Beim Ein- und Aussteigen wird eine Chipkarte an einem Lesegerät vorbeigeführt. Bei einem System mit Bestpreisgarantie erkennt das System anhand der durchgeführten Fahrten selbst, welche Fahrkarte für den Fahrgast am günstigsten ist. Der Fahrpreis wird dann vom Fahrgast über eine monatliche Rechnung beglichen. Auf diesen Chipkarten könnten auch Jahreskarten oder Ermäßigungen gespeichert werden.

Sinnvoll ist dieses System aber erst dann, wenn sich mehrere Verkehrsverbünde zusammenschließen. Würde so ein System etwa österreichweit funktionieren, müsste man für eine Reise vom Bregenzerwald nach Wien keines, statt wie heute notwendig, drei Tickets lösen. Dadurch würde man keine Zeit mehr für den Ticketkauf aufwenden müssen, was den öffentlichen Verkehr noch attraktiver machen würde.

Interviews mit Vertretern von REGIO und Busfahrgästen

Als Ergänzung zu meiner Umfrage führte ich zwei Interviews. Zum einen mit Armin Berchtold, Bürgermeister von Schwarzenberg und Verkehrssprecher der REGIO. In letzterer Funktion ist er zu einem großen Teil der zukünftigen Entwicklung des Landbus Bregenzerwald mitverantwortlich.

Das zweite Interview führte ich mit Dominik Bartenstein. Er ist Mitglied der Internetplattform verkehrt.net, welche sich mit der zukünftigen Entwicklung des Bregenzerwaldes, insbesondere in Hinsicht auf eine alternative

³¹ Ebd. S. 26

Entwicklung der Mobilität und des Tourismus, beschäftigt. Zudem ist Dominik Bartenstein Mitglied in der Arbeitsgruppe Verkehr im Bregenzerwald.

Interview mit Armin Berchtold, Verkehrssprecher der REGIO Bregenzerwald

Was kann gemacht werden, um den öffentlichen Verkehr auch nach der Eröffnung des Achraintunnels attraktiv zu halten?

Die REGIO Bregenzerwald arbeitet schon seit Monaten mit dem Büro Müller in Zürich zusammen, um für die Zeit nach der Eröffnung des Achraintunnels neue Umlaufpläne zu realisieren bzw. alte Umlaufpläne zu adaptieren, damit der ÖPNV noch attraktiver wird. Ob diese Attraktivierung dann möglich ist, hängt letztendlich von der Preislage und den Kosten ab.

Gibt es schon konkrete Pläne?

Es gibt Umlaufpläne und eine Detailausarbeitung von Herrn Müller, wo auch die Kosten ersichtlich sind. Im REGIO-Vorstand wurde am 2. November darüber beraten. Für eine endgültige Aussage sind noch weitere Details notwendig, aber man kann davon ausgehen, dass die Kosten dafür sich in etwa im gleichen Rahmen bewegen werden, wie sie es heute tun.

Meiner Umfrage nach sind die Fahrgäste mit der Pünktlichkeit der Busse am ehesten unzufrieden. Welchen Handlungsspielraum hat die REGIO?

Es gibt natürlich mehrere Faktoren, warum die Busse unpünktlich sind. Erstens durch die Verkehrszunahme der letzten Jahre. Der Fahrplan läuft mit der Verkehrszunahme nicht parallel, das heißt, die Verkehrszunahme bewirkt, dass die Busse den Fahrplan nicht mehr einhalten können.

Es sind nebenbei sicher auch noch gewisse Unpässlichkeiten der Chauffeure vorhanden, welche die Abfahrtszeiten zum Genuss persönlicher Bedürfnisse (Rauchen) verschieben und somit mitunter im Laufe der Fahrt in einen gewissen Druck hinein kommen.

Als Hauptgrund ist dennoch sicherlich die Verkehrszunahme zu sehen. Zum Handlungsspielraum der REGIO: Durch entsprechende Einschulungen und Information der Fahrer wird versucht, ihnen dieses Problem darzulegen. Andererseits kann auch im Rahmen der Fahrplanerstellung reagiert werden, indem einem Kurs eine oder zwei Minuten mehr Zeit gegeben wird.

Die Fahrgäste wünschen sich niedrigere Fahrpreise und gleichzeitig mehr Verbindungen. Sehen Sie einen Weg, diesen Wünschen entsprechend handeln zu können?

Ich sehe momentan keinen Weg darauf reagieren zu können, denn die Kosten explodieren, obwohl ich selber diesen Wunsch natürlich auch hätte. Natürlich versuchen wir die Fahrpreise niedrig zu halten, damit der Bus gegenüber dem Privatauto konkurrenzfähig bleibt, aber das Ganze noch billiger zu machen wird nicht möglich sein.

Zu den Mehrverbindungen: Jede Linie kostet enorm viel Geld. Wir sind mit Kosten von 30 € je Einwohner an der Grenze angelangt und darüber sollte man momentan nicht gehen.

Die Schigebietserweiterungen im hinteren Bregenzerwald werden auch einen verstärkten Verkehr nach sich ziehen. Was kann seitens der REGIO unternommen werden, um den öffentlichen Verkehr für die Schifahrer attraktiver zu machen?

Unternommen werden kann von unserer Seite schon etwas, ob das dann allerdings rechtlich durchsetzbar ist, ist eine andere Frage. Das hängt damit zusammen, ob die öffentlichen Busse an den Talstationen der Schigebiete eine Bevorrangung gegenüber den PKW bekommen. Diese Bevorrangung wurde seitens der REGIO bei der Bezirkshauptmannschaft vorgeschlagen. Ob dies vom Baurecht und vom Eisenbahnrecht her, welchem die Seilbahnen unterliegen, möglich ist, ist wieder eine ganz andere Frage. Unser Wunsch ist es auf jeden Fall, dass die

Schibusbenutzer an den Kassen eine Bevorrangung bekämen und somit gegenüber den PKW-Benutzern einen gewissen Vorteil hätten.

Im Verkehrskonzept des Landes ist als visionäres Projekt eine Bahnverbindung Bezau – Dornbirn angedacht. Was denken Sie darüber?

Ganz so visionär ist dieses Projekt auch wieder nicht, denn es ist immerhin schon 20 Jahre alt. Damals hatten das Ingenieurbüro Lässer Feizlmayr und mein ehemaliger Kollege Alfons Kohler aus Schnepfau dieses Projekt angedacht. Damals hatten sich die Gemeinden im Bereich des Tunnelportals, Schwarzenberg, Reuthe und Bezau, negativ dazu geäußert, wobei ich es zumindest von Schwarzenberg ganz genau weiß. Ob das jetzt auch so wäre? Ich gehe davon aus, dass wenn dieses Projekt weiter verfolgt werden würde, sich die Gemeindevertretung heute anders entscheiden würde. Ich persönlich bin davon fast überzeugt, wenn die Verkehrszunahme so weiter geht, dass dann auch im Rheintal neue Formen des ÖPNV angedacht werden müssen, wie eine Straßenbahn zum Beispiel. Dann würde sich automatisch auch für uns die Frage stellen, ob in den Bregenzerwald eine neue Verkehrsverbindung, wie eine Bahnverbindung oder ein Straßenbahntunnel, sinnvoll wäre, um damit beispielsweise auch Schifahrer in die Schigebiete zu bringen.

Interview mit Dominik Bartenstein, Mitglied von verkehrt.net

Wo liegen Ihrer Meinung nach die Stärken des öffentlichen Busverkehrs im Bregenzerwald?

Die Stärken liegen vor allem im Taktfahrplan und darin, dass es eine ländliche Region wie der Bregenzerwald schafft, eine Grundabsicherung von Mobilität zu bieten. Dass Gemeinden wie Sibratsgfall, Langenegg oder Damüls eine gewisse Grundabsicherung an öffentlichem Verkehr haben, finde ich ausgezeichnet. In Zukunft wird es darum gehen, diese

Grundabsicherung zu erhalten und vielleicht auch auszubauen. Denn Verbesserungspotenzial gibt es allemal.

Wo sehen Sie Möglichkeiten, den öffentlichen Verkehr im Bregenzerwald noch zu verbessern bzw. ergänzen? Die REGIO ist zwar für den Wälderbus zuständig, ergänzende Angebote dazu gibt es aber eigentlich nicht.

Ich denke, vor allem im Pendlerverkehr muss sich noch einiges tun, dass man etwa zu den Hauptverkehrszeiten den Takt verdichtet und vielleicht einen 10-Minuten Takt einführt. Wichtig wäre mir auch, dass es mehr Tagesrandverbindungen bzw. Abendverbindungen gibt.

Ich sehe den ÖPNV als Rückgrat für das System, aber ich glaube auch, dass es notwendig ist, was meiner Meinung nach auch Aufgabe der REGIO ist, Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr zu fördern. Zum Beispiel Sachen wie CarSharing oder Rufbusse. Einen Rufbus könnte ich mir beispielsweise sehr gut für Sibratsgfall oder als Abendverbindung von Egg in den Vorderwald vorstellen. Wenn man um 10 oder 11 Uhr abends von Dornbirn mit dem Bus (Linie 40 Anm.) in den Bregenzerwald hereinfährt, hat man momentan keine Verbindung in den vorderen Bregenzerwald.

Wie beeinflussen Ihrer Meinung nach die Schigebietserweiterungen im Hinterwald das Verkehrsaufkommen im Bregenzerwald?

Diese Erweiterungen verursachen sicherlich mehr Verkehr und das auch noch zu ungünstigen Zeiten, da sie mit dem Pendlerverkehr zusammenfallen. Dadurch ergeben sich Spitzen, die zu Chaos und Staus führen.

Im Vorarlberger Verkehrskonzept steht, dass in Zukunft große Verkehrserreger ein Konzept vorlegen müssen, wie sie den zusätzlichen Verkehr bewältigen können. Das war im konkreten Fall von Mellau - Damüls leider nicht so. Das Projekt wurde zuerst genehmigt und vom Verkehr spricht jetzt sowieso keiner mehr. Leider wird das auch nicht

eingefordert. Ich denke, dass hier ein großes Potenzial liegt, denn die Liftbetreiber könnten ein entsprechendes Angebot und auch Vergünstigungen schaffen. Zum Beispiel könnten Busfahrgäste am Kartenschalter Vorrang gegenüber Gästen, die mit dem Auto angereist sind, bekommen. Ich denke über Serviceleistungen kann hier einiges gemacht werden.

Wie stehen Sie zum (visionären) Bahnprojekt Dornbirn – Bezau?

Ein „Wälderbähnle“ halte ich allgemein für eine gute Idee und ich denke, dass man sich das auch im Hinterkopf behalten sollte. Ich wäre dafür gewesen, dass man statt dem Achraintunnel, der doch immerhin 130 Millionen Euro kostet, eine sinnvollere Investition gemacht hätte.

Dornbirn - Bezau wäre die kürzeste Variante mit einem Tunnel vom Rheintal in den Bregenzerwald. Eine Führung des Wälderbähnle auf alter Trasse wäre allein deshalb schon nicht sinnvoll, weil die Bahnhöfe gerade im Vorderwald viel zu weit von den Siedlungen entfernt sind. Auch ist Dornbirn für den Bregenzerwald mehr ein Zentrum als Bregenz. Denn dorthin geht man einkaufen, hat gute Verbindungen mit den Fernverkehrszügen und so weiter.

Deshalb sollte man, bevor man teure Straßenausbauten macht, sich überlegen, wie man das mit einer Bahnverbindung in den Bregenzerwald machen könnte. Man könnte dann, sollte eine Ringstraßenbahn im Rheintal gebaut werden, diese sehr gut mit einer Eisenbahn in den Bregenzerwald verbinden.

Resümee der Arbeit

Abschließend kann gesagt werden, dass ich viel über den Landbus und die internen Abläufe gelernt habe. Ich weiß jetzt auch, dass sich in den nächsten Jahren einiges ändern wird, um genauere Angaben machen zu können ist der Abgabetermin für die Arbeit aber ein halbes Jahr zu früh. Ich denke dennoch, dass ich mit dieser Arbeit etwas über die Zukunft des Landbus Bregenzerwald aussagen kann, denn ich glaube, dass meine Umfrage ein recht gutes Bild der Meinung der Busfahrgäste geliefert hat. Auf jeden Fall werden für eine umfassende „Versorgung“ der Bregenzerwälder mit Mobilität noch weitere Projekte laufen müssen. Wie Dominik Bartenstein es ausdrückte, sollte der Landbus das Rückgrat für umweltfreundlichen Verkehr im Bregenzerwald sein, aber für ein umfassenderes Angebot werden noch weitere Angebote wie Rufbusse, CarSharing-Modelle und Pendlerbörsen notwendig sein.

Auch wenn eine neue Bregenzerwaldbahn momentan noch visionär wirken mag, so könnte sie in Zukunft vielleicht doch noch verwirklicht werden. Im Angesicht stark steigender Ölpreise könnte diese eine günstige Alternative zum Auto bieten, da diese dann mit Strom aus alternativen Energiequellen betrieben werden könnte.

Literaturverzeichnis

- Beer, Lothar: Die Bregenzerwaldbahn: Zürich 1977, S. 7-16
Homepage des Vereins Bregenzerwald – Museumsbahn. URL:
<http://www.waelderbaehnle.at/seite6.htm>
verkehrt.twoday.net/stories/2708943/ in der Fassung vom 19.02.07
Homepage des Vereins Bregenzerwald – Museumsbahn. URL:
<http://www.waelder-baehnle.at/seite12.htm> in der Fassung vom
22.10.2006
- Aufzeichnung eines Gesprächs mit Anton und Wolfgang Hagspiel,
Seniorchef und Geschäftsführer von Hagspiel Touristik, durch Fabian
Dorner. Hittisau, 2.11.2006
- Schwarz, Urs: Unterlagen mit Fakten zum öffentlichen
Personennahverkehr im Bregenzerwald.
Homepage der REGIO Bregenzerwald. URL:
<http://regio.bregenzerwald.at/waelderbus/> in der Fassung vom
13.02.2007
- Fahrplan Landbus Region Bregenzerwald, 10. Dezember 06 bis 8.
Dezember 07
Homepage des Vorarlberger Verkehrsverbundes. URL: www.vmobil.at in
der Fassung vom 4.11.06
- Werbeprospekt: SKI&BUS-TICKET des Landbus Bregenzerwald
2006/2007
- Homepage des Busunternehmens Beate & Werner Hagspiel. URL:
http://www.beate-werner.at/downloads/3T_Skibliz1.pdf in der
Fassung vom 13.02.07
- Homepage des ORF Vorarlberg URL:
<http://vorarlberg.orf.at/stories/67831/> in der Fassung vom 19.02.07
- Wirth, Anton: Richtlinien über die Förderung von Buszu(heim)bringern für
überörtliche Veranstaltungen
- E-Mail von Schwarz, Urs Geschäftsführer der
REGIOalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, 28.10.06
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 4/2006 Fokus
Energieeffizienz im Verkehr. Wien 2006. S.11-19
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ Ausgabe 1/2005 Öffentlicher
Verkehr mit Zukunft. Wien 2005. S.14, 16, 24, 26
URL: [http://www.vol.at/engine.aspx/page/vol-article-detail-page/cn/vol-
news-vpircher-20060209-111733/dc/tp:vol:vorarlberg/ag/tp-heimat](http://www.vol.at/engine.aspx/page/vol-article-detail-page/cn/vol-news-vpircher-20060209-111733/dc/tp:vol:vorarlberg/ag/tp-heimat) in
der Fassung vom 13.02.2007
- Ausschuss für Nachhaltigkeit und Umwelt: Carsharing Pilotprojekt. In:
Hittisau Der Bürger soll es wissen (2007) Nr. 116, 2 Seiten, S. 16.
- Online Enzyklopädie Wikipedia URL http://de.wikipedia.org/wiki/Peak_Oil
in der Fassung vom 21.2.07
- Homepage der Stadt Feldkirch URL:
[http://www.feldkirch.at/stadtwerke/stadtbus/YOYO%20Rufbus/yoyojpg
001](http://www.feldkirch.at/stadtwerke/stadtbus/YOYO%20Rufbus/yoyojpg001) in der Fassung vom 21.2.06

Homepage der Firma Denzel URL: <http://www.denzeldrive.at/> in der Fassung vom 21.2.07

URL: http://www.smile-europe.org/locxpdb/imgs/langenegg_fifty_small.jpg in der Fassung vom 21.2.07

FBA – Begleitprotokoll

21.09.06

Treffen mit Prof. Amann, erarbeiten der Grobgliederung, Bearbeitung des Titels

22.09.06

Einreichen des Themas der Arbeit

28.09.06

Treffen mit Prof. Amann, Übergabe eines formalen Leitfadens der FBA (formaler Rahmen, zeitlicher Rahmen, weitere Tipps)

Treffen mit dem Geschäftsführer der Regionalplanungsgemeinschaft (REGIO) Bregenzerwald Mag. (FH) Urs Schwarz. Vorstellen meiner Arbeit, Zusage, dass die REGIO, das unterstützen wird.

06.10.06

Erarbeiten eines Vorschlages für einen Fragebogen zur Befragung der Busfahrgäste.

17.10.06

Treffen mit Prof. Amann, Vorzeigen des Fragebogen-Vorschlages. Prof. Amann gib ein paar Tipps zur Verbesserung.

18.10.06

Treffen mit Urs Schwarz, Präsentation des Fragebogens, kurze Überarbeitung und Absprache wegen Befragung der Fahrgäste

23.10.06

Treffen mit Prof. Amann, Besprechung wegen der bevorstehenden Umfrage

24.10.06

Treffen mit Urs Schwarz, Ausdrucken der Fragebogen

25.10.06

Treffen mit Prof. Amann, kurzes Überarbeiten der Fragen des Fragebogens

- 30.10.06
Durchführung der Umfrage, verteilen der Fragebögen in den Bussen der Linien 25, 35, 40 und 41
- 2.11.06
Treffen mit Anton und Wolfgang Hagspiel und Gespräch über die Geschichte des öffentlichen Busverkehrs im Bregenzerwald
- 4.11.06
Schreiben eines weiteren Teils der FBA (Geschichte und Teile von Gegenwart)
7. 12.06
Treffen mit Prof. Amann, Besprechung der Vorgehensweise bei der Auszählung
- 8.-10.12.06
Auswerten der Umfrage
- 16.12.06
Schreiben eines weiteren Teils der FBA
- 19.12.06
Abgabe der ersten beiden Kapitel der FBA, Besprechung der Umfrageergebnisse, Besprechung der Interviewfragen für das Interview mit REGIO-Verkehrssprecher Armin Berchtold
- 4.1.07
Fixierung eines Interviewtermins mit dem Verkehrssprecher der REGIO

Schreiben des dritten und letzten Kapitels „Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Bregenzerwald“
- 10.1.07
Interview mit dem Verkehrssprecher der REGIO Bregenzerwald mit Armin Berchtold
- 12.1.07
Tippen des Interviews mit Armin Berchtold
- 16.1.07
Treffen mit Prof. Amann, Besprechung der ersten beiden Kapitel
- 15.2.07
Interview mit Dominik Bartenstein
- 16.2.07

Tippen des Interviews mit Dominik Bartenstein

20-21.2.07

E-Mail-Kontakt, Fragen zur Abgabe und vorläufig fertige FBA

23.2.07

Endgültige Abgabe (geplant)

Anhang - Auswertung: Alle Fahrgäste (100)

Frage:	Antworten				keine Angabe	Durchschnittswerte
	1	2	3	4		
billiger als Auto	39	25	13	6	17	1,52
unkomplizierter als Auto	18	17	23	24	18	2,17
besser zum Entspannen	35	19	19	10	17	1,7
umwelfreundlich	46	26	6	7	15	1,44
bräuchte ein Auto (mehr)	31	8	13	26	22	1,9
kein Führerschein	47			38	15	1,99
Qualität Busse	43	50	1	2	4	1,54
Freundlichkeit Fahrer	29	42	22	5	2	1,99
Pünktlichkeit	20	38	31	9	2	2,25
Fahrzeit	24	47	21	5	3	2,01
Anzahl der Verbindungen	27	38	20	11	4	2,07
Erreichbarkeit Haltestelle	68	15	10	5	2	1,48
schnellere Verbindungen	36	22	32	8	12	2,08
mehr Verbindungen	36	26	21	7	10	1,79
dichteres Hst. - Netz	12	16	34	24	14	2,42
modernere Busse	14	22	34	18	12	2,32
niedrigere Fahrpreise	34	31	18	5	12	1,7

weitere Gründe:

Auto ist (derzeit) nicht verfügbar (3)
sicherer als PKW (bei schlechter Witterung) (2)
zu weite Strecke um das Moped zu nehmen (2)
Jahreskarte
praktischer
Firma bezahlt die Buskarte
Verringerung des Individualverkehrs
Bus ist beste Reisemöglichkeit
kann etwas trinken

weitere Wünsche

mehr Verbindungen abends/nachts (Rufbus) (6)
bessere Pünktlichkeit (3)
Unpünktlichkeit mancher Fahrer ohne ersichtlichen Grund (2)
freundlichere Fahrer (2)
mehr Beinfreiheit (2)
Sitzplätze f. ältere Menschen auch in vollen Bussen (2)
mehr Verbindungen am SO (2)
weniger Fahrgäste pro Bus (2)
neuere Busse einsetzen
mehr Schnellbusse (abends)
derzeitiges Niveau halten
Schnellbusse auch an Feiertagen
bessere Abstimmung der Busse auf den Zugfahrplan
keine schikanösen Fahrscheinkontrollen
Schulung Busfahrer Kundenservice
Pünktlichkeit bei Umsteigemöglichkeiten verbessern
bessere Anbindung an Landbus Unterland
weniger Schwarzfahrer
weniger Voreingenommenheit der Fahrer ggü. Ausländern + Jugendl.
mehr Verbindungen nach Bolgenach
nicht mehr durch Bersbuch fahren
keine Fahrpreiserhöhungen über dem VPI (v.a. Zeitkarten)
günstigere Einzelfahrscheine
billigere Fahrkarten

Haltestellenankündigung

Busse sollen in Dornbirn auf Züge warten

Bus soll durch Achraintunnel fahren (ohne Umsteigen in Schwarzach)

Müselbuch als Knotenpunkt für den Vorderwald