KUUSK
REGIONALMANAGEMENT

Vergleichende Analyse

Angebot, Struktur und Organisation des Öffentlichen Busverkehrs in Westösterreich

Juli 2021

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

Bundesministerium
Landwirtschaft, Regionen
und Tourismus

LE 14-20
Entwicklung für den Ländlichen Raum

LAND TIROL

KUUSK
REGIONALMANAGEMENT

LEADER

Europäische Union
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Europäische Union Investitionen in Wachstum & Beschäftigung. Österreich.

INHALT

2 Impressum

3 Allgemeine Bemerkungen

4 Untersuchungsräume

4	Tirol	Kufstein und Umgebung
10	Tirol	St. Johann und Umgebung
16	Salzburg	Flachgau 1
22	Salzburg	Flachgau 2
28	Vorarlberg	Bregenzerwald
34	Vorarlberg	Walgau

40 Gegenüberstellung des Busangebots

41 Fazit

42 Abbildungsverzeichnis

42 Tabellenverzeichnis

IMPRESSUM

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:

Regionalmanagement KUUSK
Prof, Sinwel-Weg 2, 6330 Kufstein
www.rm-kuusk.at; leader@rm-kuusk.at; +43 5372 21185

Text und Gestaltung: Regionalmanagement KUUSK/Manuel Tschenet
Foto Titelseite: Tourismusverband Kufsteinerland

Kufstein, Juli 2021

ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Um die Folgen des globalen Klimawandels einzudämmen, haben sich die EU, Österreich und auch die einzelnen Bundesländer sich ehrgeizige Ziele gesetzt, um die Treibhausgasemissionen schnell in Richtung Null zu senken. Jener Sektor, in dem Österreich seit 1990 keine Fortschritte gemacht hat, sondern im Gegenteil immer noch mehr CO^2 ausstößt, ist der Verkehr. Doch nicht nur der Klimaschutz ist eine große Herausforderung, sondern auch der immer größer werdende Platzverbrauch und die damit verbundene Flächenversiegelung durch PKWs, insbesondere auch für Parkplätze.

Auch die soziale Mobilität ist ein oft zu wenig beachteter Aspekt, denn nicht jede Person hat die Möglichkeit mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs zu sein. Diese Gruppe wird oft übersehen, dabei stellt sie einen großen Anteil der Bevölkerung dar. Darüber hinaus belasten Verkehrslärm und unsichere Straßen unseren Alltag sehr.

Ein essenzieller Teil der Lösung ist der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Mit einem guten Angebot können sowohl Einheimische als auch Gäste von den Vorteilen der „Öffis“ überzeugt werden, was wiederum die genannten Probleme verringert.

Fortschritte im Ausbau des ÖPNV sind aufgrund der sehr zersplitterten Zuständigkeits- und Finanzierungsstruktur in Österreich derzeit sehr schwer zu erreichen. Grundsätzlich sind somit sowohl der Bund als auch die Länder und Gemeinden Aufgabenträger. Es braucht daher zum einen das Verständnis, wie das Verkehrssystem funktioniert und was zu Erfolgen führt, zum anderen von allen Ebenen ein Bekenntnis, den Leistungsausbau auch zu bezahlen und konstruktiv mitzuarbeiten.

Im vorliegenden Dokument wird versucht die sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen, die in Westösterreich herrschen, zu beleuchten. Dabei werden verschiedene Faktoren untersucht, wie beispielsweise Fahrplanangebot, geografische Gegebenheiten, Bevölkerung und struktureller Aufbau der Verwaltung und Planung. Dazu werden beispielhaft aus den drei Bundesländern Vorarlberg, Tirol und Salzburg insgesamt sechs ähnliche Regionen beleuchtet und miteinander verglichen.

Dafür wurden zahlreiche Interviews geführt und anhand der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) das Fahrplanangebot mit Bussen zwischen den Gemeindezentren untersucht. Es sollte das normale Fahrplanangebot verglichen werden, wofür der 11. Mai 2021 als Referenztag ausgewählt wurde, da saisonale Verkehre Mitte Mai meist nicht mehr fahren. Zudem wurde der Einfachheit halber jeweils nur eine Fahrtrichtung abgefragt. Insgesamt existieren somit in den drei westlichen Bundesländern 613 mögliche direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Nachbargemeinden. Nicht berücksichtigt wurden Bahnverbindungen, da sich hier ganz andere Voraussetzungen vorzufinden sind und keine so gute Feinerschließung wie im Regionalbusverkehr möglich ist.

UNTERSUCHUNGSRÄUME

TIROL – KUFSTEIN UND UMGEBUNG

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Die Region Kufstein und Umgebung umfasst in dieser Arbeit jene Tiroler Gemeinden, die von Regionalbussen, deren Startpunkt sich in Kufstein befindet, bedient werden. Zusätzlich kommt noch Kundl hinzu, da hier Pläne für eine neue Regionalbuslinie von und nach Kufstein existieren. Nicht Teil der Region ist andererseits die Marktgemeinde St. Johann in Tirol, die ein eigenes Regionszentrum bildet.

Die Region besteht somit aus 22 Gemeinden im Tiroler Unterland in den politischen Bezirken Kufstein und Kitzbühel. Sie umfasst den untersten Teil des Tiroler Inntals sowie die Seitentäler Thierseetal, Sölllandl und Kaiserwinkl. Die einwohnerstarken Gemeinden befinden sich größtenteils im Inntal. Mehrere Dörfer liegen auch abseits davon in Seitentälern oder auf Hochplateaus. Angrenzend an die Region befindet sich das Mittlere Unterinntal um Rattenberg/Brixlegg, das bayerische Inntal bis Rosenheim, die Chiemgauer Alpen sowie das Brixental und das Leukental mit St. Johann in Tirol und Kitzbühel. Der grenzüberschreitende Verkehr mit Bayern spielt eine sehr große Rolle in dem gesamten Gebiet.

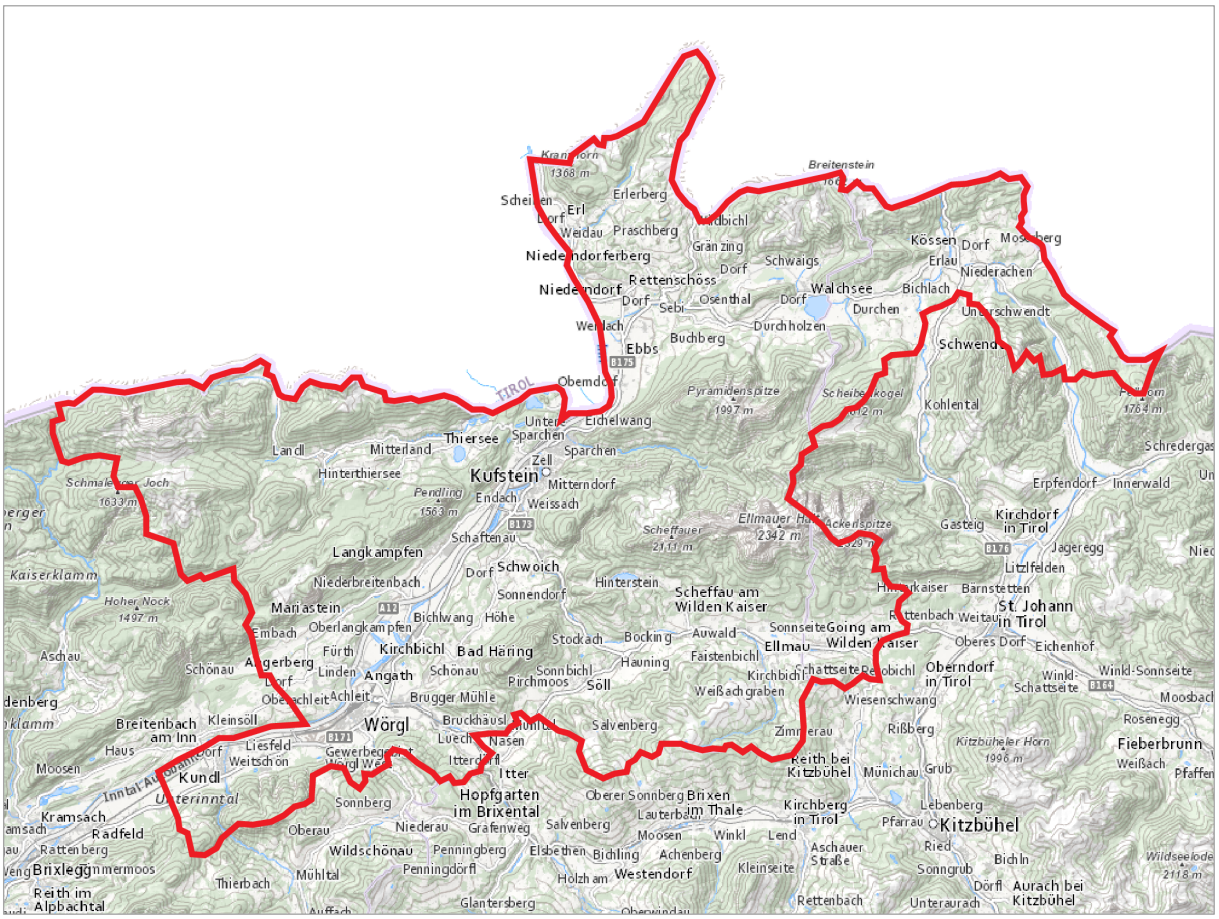

Abbildung 1: Lage der Region Kufstein und Umgebung (Quelle: basemap.at)

Tabelle 1: Gemeinden in der Region Kufstein und Umgebung

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Angath	Kufstein	1.006	Talboden Inntal	500 m
Angerberg	Kufstein	1.892	Hochplateau	650 m
Bad Häring	Kufstein	2.846	Hochplateau	650 m
Ebbs	Kufstein	5.645	Talboden Inntal	475 m
Ellmau	Kufstein	2.848	Talboden Sölllandl	820 m
Erl	Kufstein	1.559	Talboden Inntal	476 m
Going am Wilden Kaiser	Kitzbühel	1.884	Talboden Sölllandl	772 m
Kirchbichl	Kufstein	5.858	Talboden Inntal	515 m
Kössen	Kitzbühel	4.426	Talboden Kaiserwinkl	589 m
Kufstein	Kufstein	19.527	Talboden Inntal	504 m
Kundl	Kufstein	4.725	Talboden Inntal	526 m
Langkampfen	Kufstein	4.179	Talboden Inntal	504 m
Mariastein	Kufstein	448	Hochplateau	575 m
Niederndorf	Kufstein	2.826	Talboden Inntal	500 m
Niederndorferberg	Kufstein	721	Berghang	738 m
Rettenschöss	Kufstein	542	Berghang	680 m
Scheffau am Wilden Kaiser	Kufstein	1.475	Berghang	745 m
Schwoich	Kufstein	2.548	Hochplateau	583 m
Söll	Kufstein	3.657	Talboden Sölllandl	703 m
Thiersee	Kufstein	3.033	Talboden Thierseetal	
Walchsee	Kufstein	1.936	Talboden Kaiserwinkl	658 m
Wörgl	Kufstein	14.059	Talboden Inntal	511 m
		87.640		

Unter den sechs Vergleichsräumen weist die Region Kufstein und Umgebung die jeweils zweitgrößten Werte in Fläche, Siedlungsdichte und Beschäftigte je Arbeitsstätte auf. Die Beschäftigtenquote ist hingegen die höchste mit rund 56,22%. Deutlich höher als in Vorarlberg oder Salzburg ist die Zahl der touristischen Nächtigungen mit rund 4,1 Millionen jährlich, was nur von St. Johann und Umgebung getoppt wird. Davon entfallen rund 2,8 Millionen auf die Gemeinden am Kaisergebirge Walchsee, Kössen, Söll, Ellmau und Going.

Tabelle 2: Ausgewählte Indikatoren der Region Kufstein und Umgebung

Indikator	Wert	In %
Fläche	630,29 km²	100%
Dauersiedlungsraum	200,03 km²	31,74%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	116,94 km²	18,55%
Bevölkerung	87.640	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	749,44 EW/km²	
Beschäftigte	49.269	56,22%
Unternehmen	6.810	
Arbeitsstätten	7.826	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	6,30	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	4.087.937	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	10.461	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	6.765	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	3.010	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Die Unterinntalbahn, als Teil einer der österreichischen Hauptverbindungen, erreicht die Region von Norden her bei Kufstein und erstreckt sich bei Kundl in westliche Richtung weiter. In Wörgl zweigt die Salzburg-Tiroler-Bahn in Richtung Kitzbühel und Pinzgau ab. Die Seitentäler sowie die rechte Seite des Inntals nördlich von Kufstein sind nicht an das Bahnnetz angebunden. In der Region liegen entlang der Unterinntalbahn die Bahnhöfe bzw. Haltestellen Kufstein, Schaftenau, Langkampfen, Kirchbichl, Wörgl Hbf., Kundl sowie entlang der Salzburg-Tiroler-Bahn die Haltestelle Wörgl Süd-Bruckhäusl. Auf der Bahn wird täglich in einem dichten Takt im S-Bahn und Regionalexpress-Verkehr gefahren. Wörgl wird stündlich, Kufstein zweistündlich von Fernverkehrszügen (railjet und EuroCity) in Richtung Wien/München/Innsbruck bedient.

In Tirol werden Regionalbusse als Regiobusse bezeichnet. Diese werden im Auftrag des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) von verschiedenen Busunternehmen (z.B. Postbus, Ledermair) gefahren. Das Netz erschließt alle Gemeinden des Untersuchungsgebietes, jedoch nicht das Ortszentrum der Gemeinde Rettenschöss. Einzelne Regiobusse fahren zudem über die Regionsgrenzen hinaus, so zum Beispiel nach St. Johann i.T. oder Wildschönau. Einzelne Regionalbusse des bayerischen Busunternehmens RVO fahren zudem in die Region.

Das Angebot im Regiobusverkehr innerhalb der Region ist hauptsächlich auf die Bedürfnisse von Schüler*innen abgestimmt. Alle Gemeinden werden mindestens 8-mal täglich werktags angebunden, den höchsten Wert erreichen die Gemeinden im Inntal zwischen Kundl und Kirchbichl sowie Langkampfen und Niederndorf mit 17 bis 20 täglichen Verbindungen pro Richtung. Zwischen Kirchbichl und Langkampfen bestehen jedoch nur 8 tägliche Busverbindungen. Die Betriebszeiten differieren je nach Verbindung, beginnen alle vor 7 Uhr und rund ein Drittel davon zwischen 5:20 und 6:00 Uhr. Letzte Fahrtmöglichkeit ist nur auf einer Verbindung nach 20 Uhr, auf drei Verbindungen sogar zwischen 17:32 und 18:00 Uhr. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 4,0 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 3: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Kufstein und Umgebung*

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Ebbs	5.645	Niederndorf	2.826	20	06:24	2	19:24	1	00:39	5	8
Kirchbichl	5.858	Wörgl	14.059	22	06:07	2	19:20	1	00:36	5	8
Kufstein	19.527	Ebbs	5.645	19	06:10	2	19:30	1	00:42	4	7
Kufstein	19.527	Langkampfen	4.179	17	05:45	3	18:45	0	00:45	4	7
Kufstein	19.527	Schwoich	2.548	14	05:35	3	19:45	2	01:00	1	6
Schwoich	2.548	Bad Häring	2.846	14	05:48	3	19:58	2	01:00	1	6
Mariastein	448	Angerberg	1.892	14	05:23	4	19:15	1	00:59	1	6
Kundl	*4.725*	*Breitenbach*	*3.455*	*15*	*06:38*	*1*	*20:08*	*3*	*00:54*	*2*	*6*
Bad Häring	2.846	Kirchbichl	5.858	15	06:07	2	20:17	3	00:56	1	6
Kundl	4.725	Wörgl	14.059	18	06:19	2	18:51	0	00:41	4	6
Ellmau	2.848	Going	1.884	16	06:20	2	19:23	1	00:48	3	6
Kufstein	19.527	Söll	3.657	14	05:40	3	19:07	1	00:57	1	5
Niederndorf	2.826	Walchsee	1.936	14	06:45	1	19:47	2	00:55	2	5
Langkampfen	4.179	Mariastein	448	12	05:20	4	19:11	1	01:09	0	5
Wörgl	*14.059*	*Hopfgarten*	*5.630*	*15*	*06:24*	*2*	*19:15*	*1*	*00:51*	*2*	*5*
Niederndorf	2.826	Erl	1.559	14	05:45	3	18:50	0	00:56	1	4
Walchsee	1.936	Kössen	4.426	13	06:59	1	19:59	2	01:00	1	4
Söll	3.657	Wörgl	14.059	12	06:08	2	19:48	2	01:08	0	4
Going	*1.884*	*St. Johann i.T.*	*9.547*	*13*	*06:24*	*2*	*19:26*	*1*	*01:00*	*1*	*4*
Kufstein	19.527	Thiersee	3.033	13	06:00	2	19:00	0	01:00	1	3

Söll	3.657	Scheffau	1.475	9	06:11	2	19:06	1	01:26	0	3
Scheffau	1.475	Ellmau	2.848	10	06:21	2	19:15	1	01:17	0	3
Kössen	*4.426*	*Schwendt*	*857*	*7*	*06:15*	*2*	*18:00*	*0*	*01:40*	*0*	*2*
Kössen	*4.426*	*Reit im Winkl*	*2.328*	*11*	*06:53*	*1*	*17:30*	*0*	*00:57*	*1*	*2*
Niederndorf	2.826	Niederndorferberg	721	8	06:00	2	17:55	0	01:29	0	2
Langkampfen	4.179	Kirchbichl	5.858	8	06:07	2	17:32	0	01:25	0	2
Kufstein	19.527	Kirchbichl	5.858	10	06:20	2	17:44	0	01:08	0	2
Wildschönau	*4.272*	*Wörgl*	*14.059*	*11*	*06:03*	*2*	*18:55*	*0*	*01:10*	*0*	*2*
Going	*1.884*	*Reith bei Kitzbühel*	*1.674*	*4*	*06:28*	*2*	*17:20*	*0*	*02:43*	*0*	*2*
Kufstein	*19.527*	*Kiefersfelden*	*6.844*	*2*	*06:54*	*1*	*13:52*	*0*	*03:29*	*0*	*1*
Wörgl	14.059	Angath	1.006	12	06:30	1	18:45	0	01:01	0	1
Kössen	*4.426*	*Schleching*	*1.856*	*6*	*06:53*	*1*	*17:30*	*0*	*01:46*	*0*	*1*
Angath	1.006	Angerberg	1.892	12	06:39	1	18:55	0	01:01	0	1
Kundl	*4.725*	*Radfeld*	*2.576*	*4*	*06:38*	*1*	*17:08*	*0*	*02:37*	*0*	*1*
Erl	*1.559*	*Nußdorf*	*2.657*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Niederndorf	*2.826*	*Oberaudorf*	*5.236*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Thiersee	*3.033*	*Bayrischzell*	*1.595*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Niederndorferberg	*721*	*Aschau*	*5.760*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Angerberg	*1.892*	*Breitenbach*	*3.455*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Wörgl	*14.059*	*Itter*	*1.177*	*6*	*09:05*	*0*	*18:35*	*0*	*01:35*	*0*	*0*
Itter	*1.177*	*Söll*	*3.657*	*8*	*09:25*	*0*	*18:55*	*0*	*01:11*	*0*	*0*

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

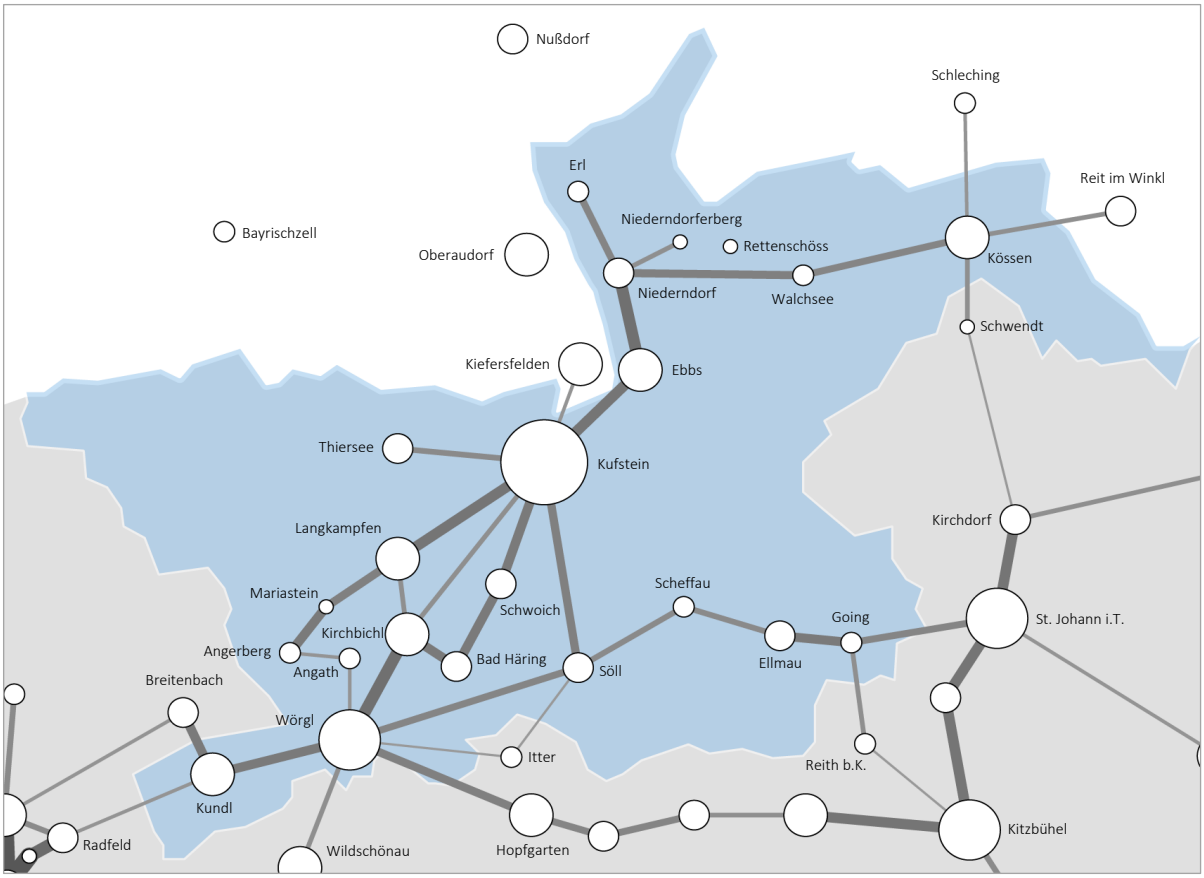

Abbildung 2: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Kufstein und Umgebung (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Der Regiobusverkehr in Tirol wird durch den Verkehrsverbund Tirol (VVT) organisiert. Er ist zuständig für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr in Bus und Bahn im Bundesland und eine 100%ige Tochter des Landes Tirol. Der VVT hat seine Geschäftsstelle in Innsbruck und betreibt dort sowie am Bahnhof in Reutte im Außerfern ein Kund*innencenter.

Die Gemeinden werden im Zuge von Neuausschreibungen der Regiobus-Fahrleistungen, die alle 10 Jahre stattfinden, in die Angebotsplanung mit eingebunden. Diese Ausschreibungen erfolgen zeitversetzt in einzelnen Regionen in Losen, wobei sich ein Los aus einer oder mehreren Buslinien zusammensetzt. Darüber hinaus gibt es keine institutionalisierte, ständige Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Auf Wunsch von Gemeinden plant der VVT jedoch Zusatzangebote bzw. Änderungen am bestehenden Angebot im Rahmen der Möglichkeiten nach den Ausschreibungsbedingungen bzw. Verträgen mit den ausführenden Busunternehmen. Der VVT informiert die Gemeinden auf Wunsch auch über die Entwicklungen der Stammkundenzahlen sowie Innovationen.

Gemeindevertreter*innen, die am Ausbau des Regiobusverkehrs besonderes Interesse haben, müssen weitere Gemeinden entlang der entsprechenden Buslinien dazu motivieren, sich einzubringen und die Finanzierung mitzutragen. Der VVT übernimmt dazu die Angebotsplanung und wickelt – nach erfolgreichen Verhandlungen zur Finanzierung – auch die Ausschreibung ab. Der VVT betreibt selbst keine Busse, sondern beauftragt Unternehmen im Zuge von Ausschreibungen mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen.

In der Region Kufstein und Umgebung gibt es somit keine institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, um den ÖPNV zu entwickeln. Teilweise wird die Ebene der Planungsverbände oder der Tourismusverbände als Plattform für einzelne Besprechungen verwendet.

Angebotsfinanzierung

In Tirol werden die sogenannten „Bestandsverkehre“ über Mittel von Bund und Land finanziert. Diese Bestandsverkehre umfassen ein Grundangebot, unterscheiden sich aber stark auf den einzelnen Linien. Alle Finanzierungsströme dafür, inklusive der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen bei Busunternehmen, werden von der Landestochter Verkehrsverbund Tirol (VVT) abgewickelt. Gemeinden, die in den vergangenen Jahren ein besseres Angebot haben wollten, mussten die zusätzliche Kosten, die für mehr Kurse oder längere Fahrzeiten anfielen, selbst tragen und erhielten dazu zusätzlich eine Landesförderung. Beteiligten sich mehrere Gemeinden an der Finanzierung von Zusatzleistungen, wurden diese vom VVT an eine stellvertretende Gemeinde verrechnet und diese musste wiederum mit den anderen Kommunen die Finanzierung regeln.

Auch im Zuge der aktuellen bzw. anstehenden Neuausschreibungen von Buslinien kommt dieses Prinzip zur Anwendung. Der VVT wickelt weiterhin die Finanzierung der Leistungen im Umfang der Bestandsverkehre ab, während die Gemeinden die gewünschten, zusätzlichen Angebote finanzieren müssen. Dafür bezuschusst bzw. fördert das Land Tirol die Gemeinden anhand eines definierten Schlüssels aktuell anhand der Finanzkraft zwischen 50 und 75% der zusätzlichen Kosten. Einnahmen aus Ticketverkäufen verbleiben zur Gänze beim VVT.

Daneben beteiligen sich auch Bergbahnen und Tourismusverbände an der Finanzierung des Regiobusverkehrs. Diese Beteiligungen senken zukünftig den Anteil, den Bund, Land und Gemeinden an den Gesamtkosten zu tragen haben. Die Höhe wird anhand der Nächtigungszahlen und prognostizierten Fahrgäste ermittelt. Für touristische Gäste bzw. Schifahrer*innen wird damit die kostenlose Mitnahme auf definierten Streckenabschnitten ermöglicht.

In der Region Kufstein und Umgebung wurden bis dato kaum Zusatzleistungen durch die Gemeinden bestellt und dementsprechend auch kaum Finanzmittel aus den kommunalen Budgets dafür aufgewendet.

Tabelle 4: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region Kufstein und Umgebung

Aufgabe	Land Tirol	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	-	Ja	-	Einbindung durch Verkehrsverbund
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Ja - speziell auf Wunsch der Gemeinden	-	Auf freiwilliger Basis
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja	-	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Ja	-	-
Finanzierung des Linienverkehrs	Bestandsverkehre + Förderungen an Gemeinden über Verkehrsverbund für Zusatzbestellungen	-	-	Ja - für Zusatzbestellungen
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	Ja	-	-
Kundencenter	-	Ja in Innsbruck & Reutte	-	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Schulen	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	Ja	-	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	Ja	-	-
Beauftragung Busbetreiber	-	Ja	-	-

TIROL – ST. JOHANN UND UMGEBUNG

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Die Region St. Johann und Umgebung umfasst in dieser Arbeit jene Tiroler Gemeinden, die von Regionalbussen, deren Startpunkt sich in St. Johann oder Kitzbühel befinden, bedient werden. Nicht Teil der Region sind in diesem Abschnitt die Städte Kufstein und Wörgl sowie die Gemeinden Söll, Scheffau am Wilden Kaiser, Ellmau, Going am Wilden Kaiser und Kössen, die zur Region Kufstein und Umgebung gezählt werden.

Die Region besteht somit aus 18 Gemeinden im Tiroler Unterland im politischen Bezirk Kitzbühel. Sie umfasst die beiden Haupttäler Leukental und Brixental, wo auch der Siedlungsschwerpunkt liegt, sowie mehrere Seitentäler, wie beispielsweise das Pillerseetal. An die Region grenzt der Kaiserwinkl, das Sölllandl sowie der Salzburger Pinzgau an, der über drei Straßen- sowie eine Bahnverbindung erreichbar ist.

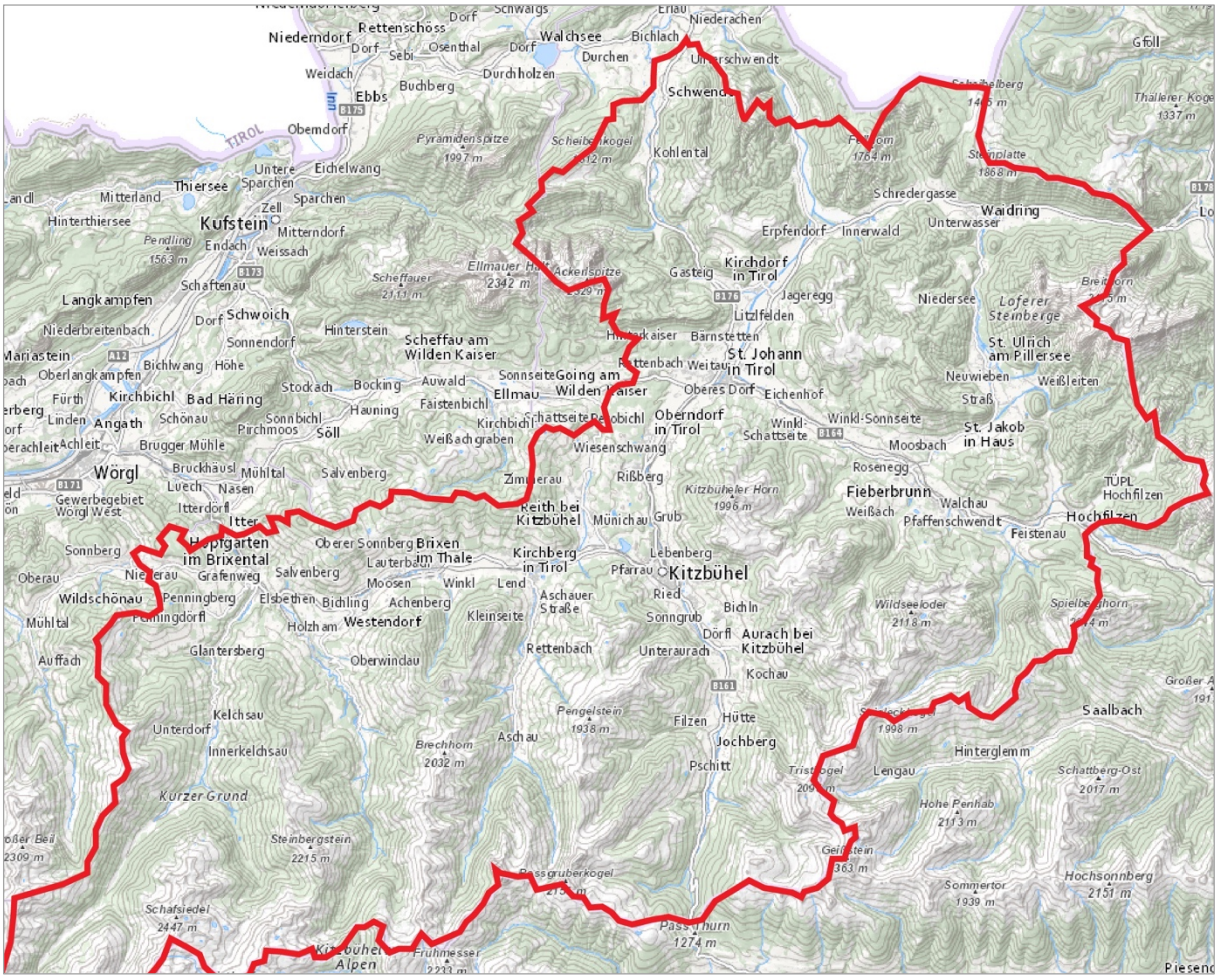

Abbildung 3: Lage der Region St. Johann und Umgebung (Quelle: basemap.at)

Tabelle 5: Gemeinden in der Region St. Johann und Umgebung

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Aurach bei Kitzbühel	Kitzbühel	1.116	Berghang	846 m
Brixen im Thale	Kitzbühel	2.639	Talboden Brixental	794 m
Fieberbrunn	Kitzbühel	4.333		790 m
Hochfilzen	Kitzbühel	1.243		959 m
Hopfgarten im Brixental	Kitzbühel	5.630	Talboden Brixental	622 m
Itter	Kitzbühel	1.177		703 m
Jochberg	Kitzbühel	1.519	Talboden Leukental	923 m
Kirchberg in Tirol	Kitzbühel	5.230	Talboden Brixental	837 m
Kirchdorf in Tirol	Kitzbühel	3.975	Talboden Leukental	641 m
Kitzbühel	Kitzbühel	8.225	Talboden Leukental	762 m
Oberndorf in Tirol	Kitzbühel	2.290	Talboden Leukental	687 m
Reith bei Kitzbühel	Kitzbühel	1.674		762 m
Schwendt	Kitzbühel	857	Talboden Kohlental	702 m
St. Jakob in Haus	Kitzbühel	795		855 m
St. Johann in Tirol	Kitzbühel	9.547	Talboden Leukental	659 m
St. Ulrich am Pillersee	Kitzbühel	1.874		847 m
Waidring	Kitzbühel	2.050		778 m
Westendorf	Kitzbühel	3.684	Hochplateau	783 m
		57.858		

Die Region ist mit über 1.000 km^2 Fläche die größte der sechs Vergleichsräume. Zugleich ist der Anteil an besiedeltem Raum mit nur 11,34% der niedrigste Wert und mit rund 475 Einwohner*innen pro km^2 die zweitniedrigste Siedlungsdichte. Den hohen Stellenwert, den der Tourismus in der Region hat, kann man an den sehr hohen Nächtigungszahlen ablesen. Über 5,5 Millionen Nächtigungen fanden in den 18 Gemeinden in der Wintersaison 2018/19 und der Sommersaison 2019 statt.

Tabelle 6: Ausgewählte Indikatoren der Region St. Johann und Umgebung

Indikator	Wert	In %
Fläche	1.073,36 km^2	100%
Dauersiedlungsraum	226,54 km^2	21,11%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	121,75 km^2	11,34%
Bevölkerung	57.858	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	475,22 EW/km^2	
Beschäftigte	30.566	49,17%
Unternehmen	6.256	
Arbeitsstätten	7.023	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	4,35	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	5.506.486	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	5.727	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	3.735	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	1.483	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Die Region liegt an der Salzburg-Tiroler Bahn, die das Gebiet von Ost nach West durchfährt. Sie kommt in Hochfilzen aus dem Salzburger Pinzgau und führt über St. Johann und Kitzbühel weiter durch das Brixental nach Wörgl, wo Anschluss an die Unterinntalbahn besteht. Andere Täler sind nicht an das Bahnnetz angebunden. Folgende Bahnhöfe bzw. Haltestellen liegen entlang der Strecke: Hochfilzen, Pfaffenschwendt, Fieberbrunn, Grieswirt, St. Johann in Tirol, Oberndorf in Tirol, Kitzbühel, Kitzbühel Hahnenkamm, Schwarzsee, Kirchberg in Tirol, Brixen im Thale, Westendorf, Windau, Hopfgarten Berglift und Hopfgarten. Den Fahrgästen stehen regelmäßig S-Bahn- und Regionalexpress-Verbindungen bereit, ergänzt von einzelnen Fernverkehrszügen.

Wie im ersten Abschnitt erwähnt, werden in Tirol die Regionalbusse als Regiobusse bezeichnet. Diese werden im Auftrag des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) von verschiedenen Busunternehmen (z.B. Postbus, Ledermair) gefahren. Das Netz erschließt alle Gemeinden, einzelne Regiobusse fahren zudem über die Regionsgrenzen hinaus, so zum Beispiel nach Kufstein, Wörgl oder Salzburger Nachbargemeinden sowie Osttirol.

Neben dem Hauptfokus auf Schüler*innen, ist das Angebot im Regiobusverkehr, aufgrund der hohen Nächtigungszahlen stärker als in den Vergleichsregionen, auch auf Tourist*innen abgestimmt. Alle Gemeinden werden mindestens 6-mal täglich werktags an die Region angebunden, die häufigsten Verbindungen gibt es im Leukental zwischen Kitzbühel, St. Johann und Kirchdorf mit 17 bzw. 18 Fahrten täglich pro Richtung. Die Betriebszeiten sind sehr unterschiedlich und beginnen zwischen 05:15 und 07:27, zwischen St. Ulrich und Waidring erst um 09:37 Uhr. Betriebsende bzw. die letzte Fahrtmöglichkeit ist zwischen 17:20 und 19:32 Uhr. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 3,5 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 7: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region St. Johann und Umgebung*

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Oberndorf	2.290	St. Johann i.T.	9.547	17	05:21	4	18:40	0	00:47	3	7
Kirchdorf	3.975	St. Johann i.T.	9.547	18	06:18	2	18:26	0	00:40	5	7
Kitzbühel	8.225	Oberndorf	2.290	17	05:15	4	18:32	0	00:46	3	7
Kirchberg	5.230	Kitzbühel	8.225	20	06:37	1	18:36	0	00:35	6	7
Fieberbrunn	4.333	Hochfilzen	1.243	15	06:20	2	19:01	1	00:50	3	6
Wörgl	*14.059*	*Hopfgarten i.B.*	*5.630*	*15*	*06:24*	*2*	*19:15*	*1*	*00:51*	*2*	*5*
St. Jakob in Haus	795	St. Ulrich a.P.	1.874	15	06:09	2	18:45	0	00:50	3	5
Going	*1.884*	*St. Johann i.T.*	*9.547*	*13*	*06:24*	*2*	*19:26*	*1*	*01:00*	*1*	*4*
Hopfgarten i.B.	5.630	Westendorf	3.684	13	07:27	0	19:32	2	00:55	2	4
Westendorf	3.684	Brixen	2.639	14	06:19	2	18:23	0	00:51	2	4
Aurach bei K.	1.116	Jochberg	1.519	13	06:41	1	19:11	1	00:57	1	3
Kitzbühel	8.225	Aurach bei K.	1.116	13	06:33	1	19:03	1	00:57	1	3
Kössen	*4.426*	*Schwendt*	*857*	*7*	*06:15*	*2*	*18:00*	*0*	*01:40*	*0*	*2*
Schwendt	857	Kirchdorf	3.975	6	06:23	2	18:08	0	01:24	2	2
Brixen	2.639	Kirchberg	5.230	11	06:25	2	18:29	0	01:05	0	2
Going	1.884	Reith bei K.	1.674	4	06:28	2	17:20	0	02:43	0	2
Fieberbrunn	4.333	St. Jakob in Haus	795	12	06:32	1	18:40	0	01:00	1	2
Hochfilzen	*1.243*	*Leogang*	*3.358*	*11*	*06:30*	*1*	*19:08*	*1*	*01:08*	*0*	*2*
Waidring	*2.050*	*Lofer*	*2.059*	*9*	*06:35*	*1*	*19:13*	*1*	*01:24*	*0*	*2*
Waidring	2.050	Kirchdorf	3.975	11	06:05	2	18:05	0	01:05	0	2
St. Johann	9.547	Fieberbrunn	4.333	11	05:58	1	17:37	0	01:03	0	1
St. Ulrich a.P.	1.874	Waidring	2.050	9	09:37	0	18:07	0	00:56	1	1

Jochberg	*1.519*	*Mittersill*	*5.490*	*10*	*06:47*	*1*	*18:50*	*0*	*01:12*	*0*	*1*
Wörgl	*14.059*	*Itter*	*1.177*	*6*	*09:05*	*0*	*18:35*	*0*	*01:35*	*0*	*0*
Itter	*1.177*	*Söll*	*3.657*	*8*	*09:25*	*0*	*18:55*	*0*	*01:11*	*0*	*0*
Kitzbühel	8.225	Reith bei K.	1.674	9	07:18	0	18:33	0	01:15	0	0

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

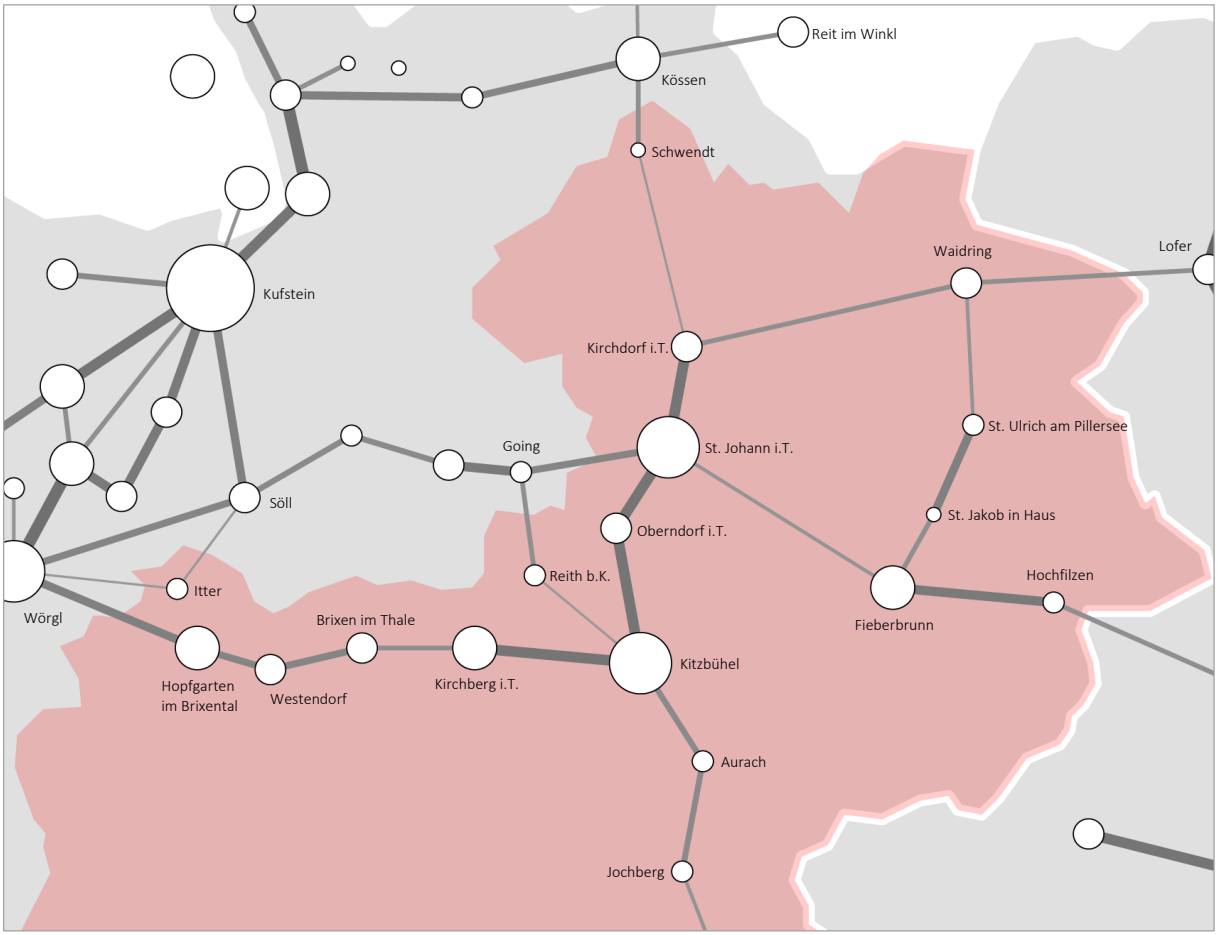

Abbildung 4: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region St. Johann und Umgebung (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Der Regiobusverkehr in Tirol wird durch den Verkehrsverbund Tirol (VVT) organisiert. Er ist zuständig für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr in Bus und Bahn im Bundesland und eine 100%ige Tochter des Landes Tirol. Der VVT hat seine Geschäftsstelle in Innsbruck und betreibt dort sowie am Bahnhof in Reutte im Außerfern ein Kund*innencenter.

Die Gemeinden werden im Zuge von Neuausschreibungen der Regiobus-Fahrleistungen, die alle 10 Jahre stattfinden, in die Angebotsplanung mit eingebunden. Diese Ausschreibungen erfolgen zeitversetzt in einzelnen Regionen in Losen, wobei sich ein Los aus einer oder mehreren Buslinien zusammensetzt. Darüber hinaus gibt es keine institutionalisierte, ständige Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Auf Wunsch von Gemeinden plant der VVT jedoch Zusatzangebote bzw. Änderungen am bestehenden Angebot im Rahmen der Möglichkeiten nach den Ausschreibungsbedingungen bzw. Verträgen mit den ausführenden Busunternehmen. Der VVT informiert die Gemeinden auf Wunsch auch über die Entwicklungen der Stammkundenzahlen sowie Innovationen.

Gemeindevertreter*innen, die am Ausbau des Regiobusverkehrs besonderes Interesse haben, müssen weitere Gemeinden entlang der entsprechenden Buslinien dazu motivieren, sich einzubringen und die Finanzierung mitzutragen. Der VVT übernimmt dazu die Angebotsplanung und wickelt – nach erfolgreichen Verhandlungen zur Finanzierung – auch die Ausschreibung ab. Der VVT betreibt selbst keine Busse, sondern beauftragt Unternehmen im Zuge von Ausschreibungen mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen.

In der Region St. Johann und Umgebung gibt es somit keine institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, um den ÖPNV zu entwickeln. Teilweise wird die Ebene der Planungsverbände oder der Tourismusverbände als Plattform für einzelne Besprechungen verwendet.

Angebotsfinanzierung

In Tirol werden die sogenannten „Bestandsverkehre“ über Mittel von Bund und Land finanziert. Diese Bestandsverkehre umfassen ein Grundangebot, unterscheiden sich aber stark auf den einzelnen Linien. Alle Finanzierungsströme dafür, inklusive der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen bei Busunternehmen, werden vom Verkehrsverbund Tirol (VVT), einer 100%igen Tochter des Landes, abgewickelt. Gemeinden, die in den vergangenen Jahren ein besseres Angebot haben wollten, mussten die zusätzliche Kosten, die für mehr Kurse oder längere Fahrzeiten anfielen, selbst tragen und erhielten dazu zusätzlich eine Landesförderung. Beteiligten sich mehrere Gemeinden an der Finanzierung von Zusatzleistungen, wurden diese vom VVT an eine stellvertretende Gemeinde verrechnet und diese musste wiederum mit den anderen Kommunen die Finanzierung regeln.

Auch im Zuge der aktuellen bzw. anstehenden Neuausschreibungen von Buslinien kommt dieses Prinzip zur Anwendung. Der VVT wickelt weiterhin die Finanzierung der Leistungen im Umfang der Bestandsverkehre ab, während die Gemeinden die gewünschten, zusätzlichen Angebote finanzieren müssen. Dafür bezuschusst bzw. fördert das Land Tirol die Gemeinden anhand eines definierten Schlüssels aktuell anhand der Finanzkraft zwischen 50 und 75% der zusätzlichen Kosten. Einnahmen aus Ticketverkäufen verbleiben zur Gänze beim VVT.

Daneben beteiligen sich auch Bergbahnen und Tourismusverbände an der Finanzierung des Regiobusverkehrs. Diese Beteiligungen senken zukünftig den Anteil den Bund, Land und Gemeinden an den Gesamtkosten zu tragen haben. Die Höhe wird anhand der Nächtigungszahlen und prognostizierten Fahrgäste ermittelt. Für touristische Gäste bzw. Schifahrer*innen wird damit die kostenlose Mitnahme auf definierten Streckenabschnitten ermöglicht.

In der Region St. Johann und Umgebung wurden bis dato kaum Zusatzleistungen durch die Gemeinden bestellt und dementsprechend auch kaum Finanzmittel aus den kommunalen Budgets dafür aufgewendet.

Tabelle 8: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region St. Johann und Umgebung

Aufgabe	Land Tirol	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	-	Ja	-	Einbindung durch Verkehrsverbund
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Ja - speziell auf Wunsch der Gemeinden	-	Auf freiwilliger Basis
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja	-	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Ja	-	-
Finanzierung des Linienverkehrs	Bestandsverkehre + Förderungen an Gemeinden über Verkehrsverbund für Zusatzbestellungen	-	-	Ja - für Zusatzbestellungen
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	Ja	-	-
Kundencenter	-	Ja in Innsbruck & Reutte	-	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Schulen	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	Ja	-	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	Ja	-	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	Ja	-	-
Beauftragung Busbetreiber	-	Ja	-	-

SALZBURG – FLACHGAU 1

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Die 12 Gemeinden des südöstlichen Flachgaus im Bundesland Salzburg bilden den „Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Flachgautakt I“, im Folgenden Flachgau 1 genannt. Die Gemeinden Eugendorf und Hallwang sind zudem Mitglied im Gemeindeverband Flachgau 2.

Die Region umfasst die nördlichen Alpenausläufer und geht ins hügelige Alpenvorland östlich der Stadt Salzburg über. Dort befindet sich auch Siedlungsschwerpunkt, wobei zwei Hauptachsen das Gebiet in Ost-West-Richtung durchziehen. Nördlich angrenzend befindet sich das Salzkammergut in Oberösterreich, südlich schließt der Tennengau an. Die Landeshauptstadt grenzt westlich und Bad Ischl östlich an den Gemeindeverband an. Die Bezirkshauptstadt Seekirchen am Wallersee liegt knapp außerhalb der Region.

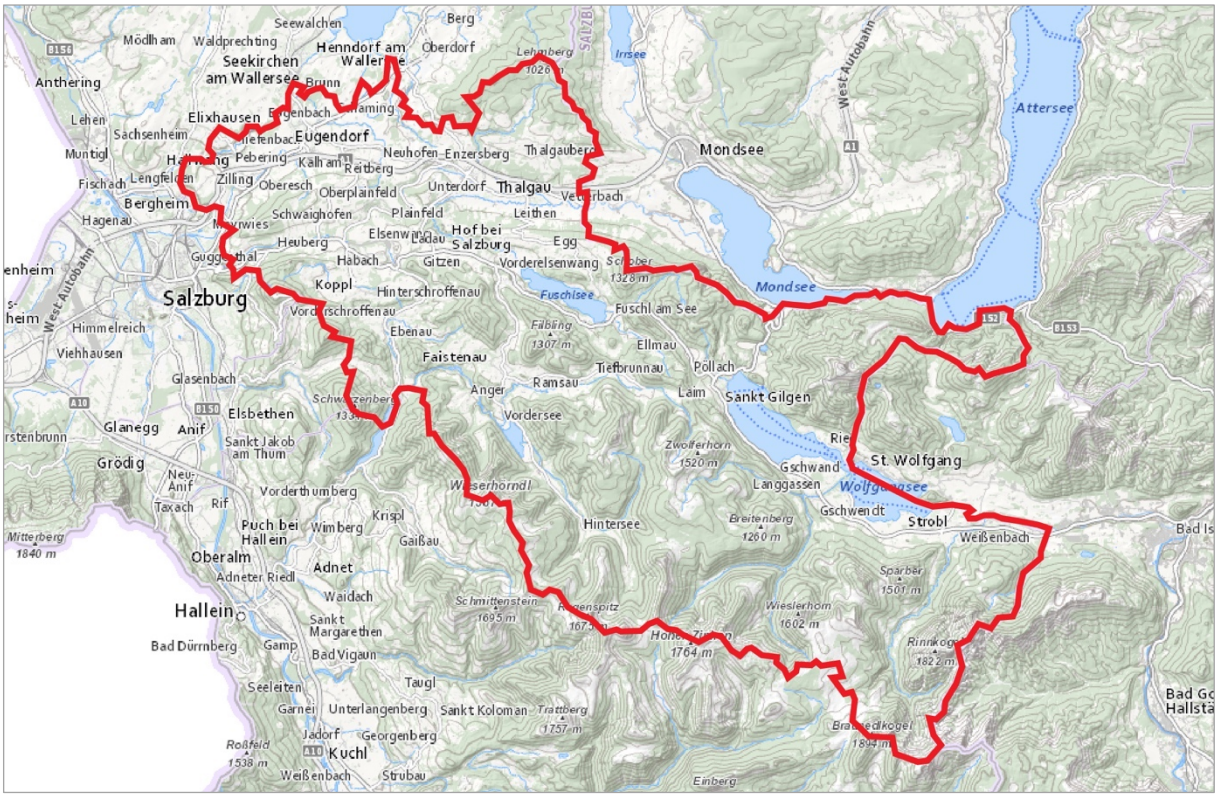

Abbildung 5: Lage des Gemeindeverbands Flachgau 1 (Quelle: basemap.at)

Tabelle 9: Gemeinden im Gemeindeverband Flachgau 1

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Ebenau	Salzburg-Umgebung	1.424	Talboden	623 m
Eugendorf	Salzburg-Umgebung	7.066	Alpenvorland	560 m
Faistenau	Salzburg-Umgebung	3.094	Talboden	784 m
Fuschl am See	Salzburg-Umgebung	1.565	Talboden	669 m
Hallwang	Salzburg-Umgebung	4.250	Talboden	524 m
Hintersee	Salzburg-Umgebung	468	Talboden	746 m
Hof bei Salzburg	Salzburg-Umgebung	3.608	Talboden	739 m
Koppl	Salzburg-Umgebung	3.636	Talboden	755 m
Plainfeld	Salzburg-Umgebung	1.243	Alpenvorland	629 m
Sankt Gilgen	Salzburg-Umgebung	3.960	Talboden	545 m
Strobl	Salzburg-Umgebung	3.641	Talboden	542 m
Thalgau	Salzburg-Umgebung	5.971	Talboden	545 m
		39.926		

Die Region weist bei allen Indikatoren durchschnittliche Werte auf, einzig die Anzahl an Schüler*innen, die eine höhere Schule vor Ort besuchen ist im Verhältnis zur Bevölkerung und im Vergleich zu den anderen Untersuchungsräumen sehr gering. Der Tourismus spielt eine gewisse Rolle, ist jedoch deutlich weniger intensiv als in den beiden Tiroler Regionen.

Tabelle 10: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Flachgau 1

Indikator	Wert	In %
Fläche	465,93 km²	100%
Dauersiedlungsraum	138,25 km²	29,67%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	78,27 km²	16,80%
Bevölkerung	39.926	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	510,11 EW/km²	
Beschäftigte	18.695	46,82%
Unternehmen	3.685	
Arbeitsstätten	4.129	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	4,53	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	1.169.341	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	3.606	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	2.016	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	647	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Die Region ist Großteils nicht an das österreichische Eisenbahnnetz angebunden, nur im Norden liegen die beiden Gemeinden Hallwang und Eugendorf an der Westbahn mit jeweils einem Bahnhof bzw. einer Haltestelle. Beide Halte sind an das S-Bahn-Netz angeschlossen, in Hallwang-Elixhausen halten zudem weitere Regionalzüge. Direkte Fernverkehrsverbindungen gibt es hingegen nicht.

Das Regionalbusnetz wird im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes (SVV) von verschiedenen Busunternehmen betrieben. Das Netz erschließt alle Gemeinden, einzelne Regiobusse fahren zudem über die Regionsgrenzen hinaus, so zum Beispiel nach Salzburg, Bad Ischl oder Seekirchen am Wallersee.

Das Fahrplanangebot ist dicht ausgebaut – so werden alle Gemeinden in der Region mindestens 16-mal täglich an eine Nachbargemeinde angebunden. Die meisten Kurse pro Werktag, nämlich rund 100, verkehren zwischen Eugendorf und Hallwang. Auf der südlichen Hauptachse von Salzburg nach Bad Ischl verkehren zwischen den Gemeinden 38 bis 54 Kurse pro Werktag. Die erste Fahrtmöglichkeit ist auf fast allen Relationen vor 6:00 Uhr, nur bei zwei Verbindungen zwischen 6:00 und 7:00 Uhr sowie zwischen Ebenau und Hof bei Salzburg um kurz nach 7:00 Uhr. Letzte Fahrtmöglichkeit ist auf drei Relationen sehr früh zwischen 17:20 und 17:42, auf den Hauptrouten jedoch etwa zwischen 22:00 und 23:00 Uhr. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 13,3 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 11: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 1

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Eugendorf	7.066	Hallwang	4.250	102	05:33	3	23:14	9	00:10	11	23
Strobl	*3.641*	*Bad Ischl*	*14.070*	*39*	*05:12*	*4*	*00:13*	*11*	*00:29*	*7*	*22*
Hallwang	*4.250*	*Salzburg*	*155.021*	*75*	*05:38*	*3*	*23:19*	*9*	*00:14*	*10*	*22*
Henndorf a.W.	*4.933*	*Eugendorf*	*7.066*	*43*	*05:24*	*4*	*22:34*	*8*	*00:23*	*8*	*20*
Hof bei Salzburg	3.608	Koppl	3.636	51	05:23	4	22:13	7	00:19	9	20
Thalgau	*5.971*	*Mondsee*	*3.832*	*49*	*06:52*	*1*	*00:23*	*11*	*00:21*	*8*	*20*
Thalgau	5.971	Eugendorf	7.066	35	05:28	4	22:57	8	00:29	7	19
Koppl	*3.636*	*Salzburg*	*155.021*	*54*	*05:30*	*3*	*22:20*	*7*	*00:18*	*9*	*19*
Sankt Gilgen	3.960	Fuschl am See	1.565	41	05:05	4	21:55	6	00:24	8	18
Fuschl am See	1.565	Hof bei Salzburg	3.608	38	05:13	4	22:03	7	00:26	7	18
Strobl	3.641	Sankt Gilgen	3.960	34	05:13	4	21:40	6	00:29	7	17
Seekirchen a.W.	*10.951*	*Eugendorf*	*7.066*	*31*	*06:04*	*2*	*20:50*	*4*	*00:28*	*7*	*13*
Koppl	3.636	Plainfeld	1.243	19	06:02	2	20:12	7	00:44	4	13
Elixhausen	*3.042*	*Hallwang*	*4.250*	*15*	*06:22*	*2*	*20:03*	*3*	*00:54*	*2*	*7*
Strobl	*3.641*	*St. Wolfgang i.S.*	*2.802*	*16*	*06:30*	*1*	*20:45*	*4*	*00:53*	*2*	*7*
Faistenau	3.094	Hof bei Salzburg	3.608	15	05:44	3	19:31	2	00:55	2	7
Ebenau	1.424	Koppl	3.636	16	05:20	4	19:20	1	00:52	2	7
Hintersee	468	Faistenau	3.094	12	05:30	3	17:29	0	00:59	1	4
Sankt Gilgen	*3.960*	*St. Lorenz*	*2.519*	*6*	*06:48*	*1*	*18:02*	*0*	*01:52*	*0*	*1*
Thalgau	*5.971*	*Henndorf a.W.*	*4.933*	*3*	*06:35*	*1*	*17:05*	*0*	*03:30*	*0*	*1*
Koppl	3.636	Eugendorf	7.066	5	06:53	1	17:42	0	02:09	0	1
Ebenau	1.424	Hof bei Salzburg	3.608	3	07:07	0	17:20	0	03:24	0	0

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

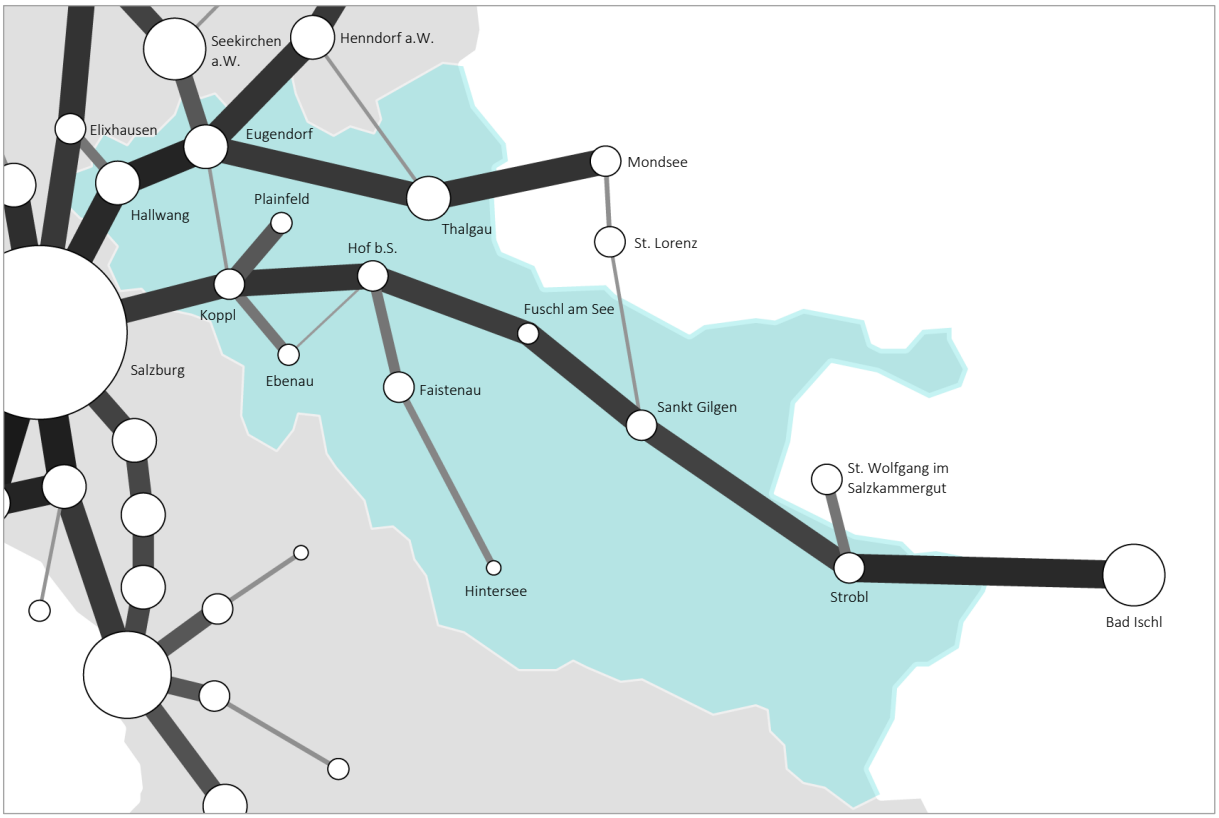

Abbildung 6: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 1 (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Die 12 Gemeinden des östlichen Flachgaus bilden zusammen den „Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Flachgautakt I“. Der Verband hat seine Geschäftsstelle in Hof bei Salzburg. Mindestens zweimal jährlich, meist jedoch öfter, findet eine Verbandsversammlung statt. In dieser Versammlung werden das Budget beschlossen sowie auch die Funktion des Obmanns bzw. die Obfrau gewählt, die immer ein*e Bürgermeister*in übernimmt.

Die Gemeinden werden laufend in die Planung des Regionalbusses eingebunden. Aufgrund der laufenden Beschäftigung mit ÖPNV-Themen ist das Problemverständnis bei den Gemeindevertreter*innen groß und der Regionalbusverkehr hat daher auch einen hohen Stellenwert in der Gemeindepolitik. Die Bereitschaft zur laufenden Finanzierung und auch zum bedarfsorientierten Angebotsausbau kann als sehr hoch eingestuft werden.

Der Region steht durch die Geschäftsstelle des Gemeindeverbands ein direkter Ansprechpartner zu allen ÖPNV-Themen zur Verfügung. Kleine Änderungen oder Erweiterungen lassen sich auf kurzem Weg lösen. Die Mitarbeiter*innen stehen zudem laufend im Kontakt mit den Gemeindevertreter*innen. Zwischen dem Gemeindeverband (Geschäftsstelle oder Obmann/-frau) und dem Salzburger Verkehrsverbund (SVV) findet regelmäßiger Austausch statt.

Neue Ideen und Verbesserungsvorschläge im Regionalbusverkehr werden im Verband besprochen und beschlossen. Anregungen dazu kommen aus der Bevölkerung oder von den Gemeindevertreter*innen. Die Detailplanung erfolgt nicht im Verband, sondern beim SVV unter enger Einbindung der Geschäftsstelle. Planungen werden in Folge den Gemeinden vorgelegt.

Die Hauptaufgabe des Gemeindeverbands ist neben der Organisation und Gestaltung die Bestellung und Finanzierung des Regionalbusverkehrs. Dazu wickelt der Verband alle Zahlungen zwischen den Gemeinden und dem Salzburger Verkehrsverbund ab. Ausschreibungen werden durch den SVV abgewickelt, der Verband tritt als Besteller auf.

Im Rahmen des Verbandes werden die Verkehrsdienstleistungen im Regionalbusverkehr bestellt und finanziert. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem SVV, der auch die Ausschreibungen durchführt. Dieser ist auch Vertragspartner für die beauftragten Busunternehmer.[1]

Angebotsfinanzierung

Das Angebot im Regionalbusverkehr wird aus Bundes-, Landes- und Gemeindemitteln sowie Fahrscheinerlösen finanziert. Das Land Salzburg fördert dabei die Gemeinden für Kosten der Zusatzbestellungen. Eine Besonderheit im Land Salzburg sind Mittel aus dem Gemeindeausgleichsfonds, die für die Finanzierung des ÖPNV reserviert sind. Diese fließen an den SVV und senken den Anteil, den die einzelnen Gemeindeverbände bzw. Gemeinden zu tragen haben. Erlöse aus Fahrkartenverkäufen gehen an den SVV, ein Teil davon fließt pauschaliert an den Gemeindeverband.

Durch den großen Angebotsausbau in den vergangenen Jahren finanzieren die Gemeinden einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten. Diese werden innerhalb des Verbandes anhand eines Haltestellenschlüssels aufgeteilt (Summe der jährlichen Abfahrten pro Haltestelle pro Gemeinde). Auch die Kosten der Geschäftsstelle werden von den Gemeinden getragen.

[1] Interview mit Verbandsobmann Bgm. Franz Vogl und Katharina Illek, Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Flachgautakt I am 06.07.2021 in Fuschl am See

Tabelle 12: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Flachgau 1

Aufgabe	Land Salzburg	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	-	Ja - Detailplanung	Ja - Sammlung von Wünschen und Forderungen	Einbindung durch Gemeindeverband
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Ja - Detailplanung	Ja	Ja – Einbindung durch Gemeindeverband
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja - überregional	Ja - regional	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Ja	Ja - pauschalierter Schlüssel	-
Finanzierung des Linienverkehrs	Bestandsverkehre + Förderungen an Gemeinden über Gemeindeverband	-	-	Ja - anteilsmäßig nach Bevölkerung + Mittel aus dem Gemeinde-ausgleichsfonds direkt an Verkehrs-verbund
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	Ja	-	-
Kundencenter	-	Ja - in Salzburg	-	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Schulen	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	-	Ja	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	-	Ja	-
Beauftragung Busbetreiber	-	Ja	-	-

SALZBURG – FLACHGAU 2

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Der „Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Flachgau II“, im Folgenden Flachgau 2 genannt, befindet sich im nordwestlichen Bereich des Bezirks Salzburg-Land und umfasst 14 Gemeinden. Die Gemeinden Eugendorf und Hallwang sind zudem Mitglied im Gemeindeverband Flachgau 1.

Die Region befindet sich im hügeligen Alpenvorland und ist geprägt von mehreren Seen, wie dem Wallersee oder dem Obertrumersee. Südlich schließt die Landeshauptstadt Salzburg sowie die Region Flachgau 1 an, östlich das Salzkammergut und nördlich das oberösterreichische Inn- und Hausruckviertel.

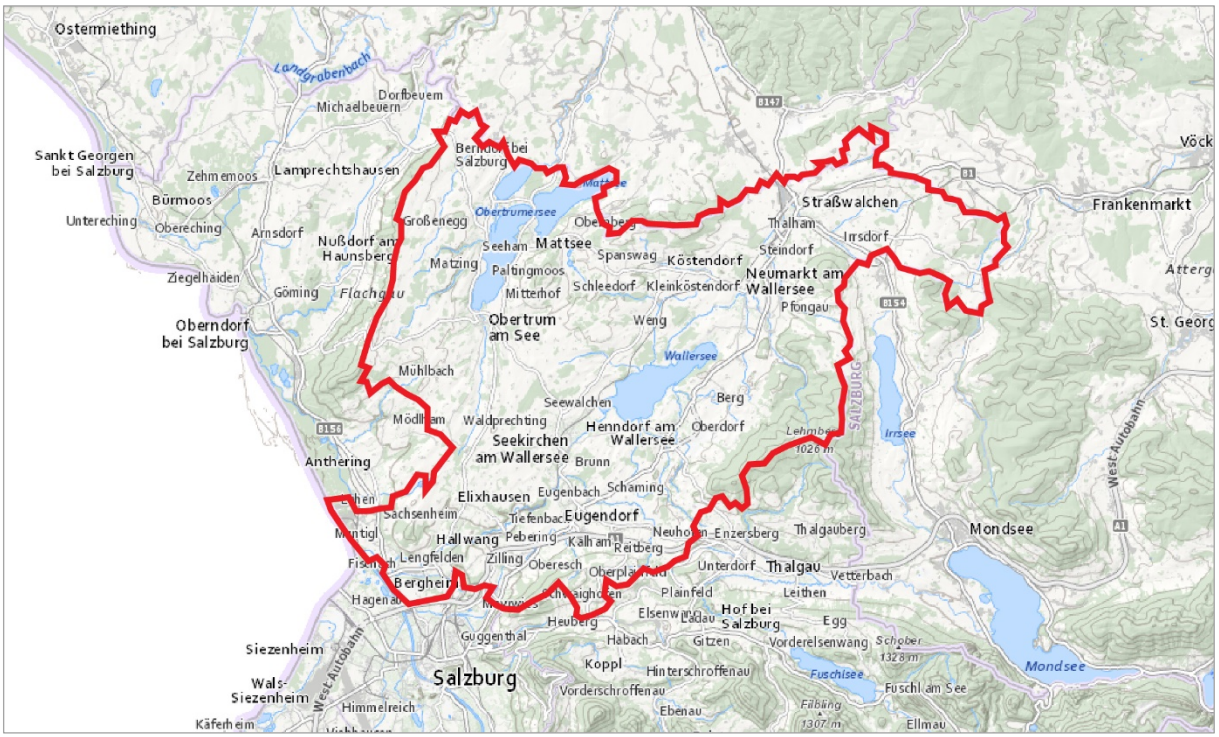

Abbildung 7: Lage des Gemeindeverbands Flachgau 2 (Quelle: basemap.at)

Tabelle 13: Gemeinden im Gemeindeverband Flachgau 2

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Bergheim	Salzburg-Umgebung	5.583	Alpenvorland	435 m
Berndorf bei Salzburg	Salzburg-Umgebung	1.717	Alpenvorland	548 m
Elixhausen	Salzburg-Umgebung	3.042	Alpenvorland	545 m
Eugendorf	Salzburg-Umgebung	7.066	Alpenvorland	560 m
Hallwang	Salzburg-Umgebung	4.250	Alpenvorland	524 m
Henndorf am Wallersee	Salzburg-Umgebung	4.933	Alpenvorland	551 m
Köstendorf	Salzburg-Umgebung	2.670	Alpenvorland	561 m
Mattsee	Salzburg-Umgebung	3.392	Alpenvorland	505 m
Neumarkt am Wallersee	Salzburg-Umgebung	6.402	Alpenvorland	552 m
Obertrum am See	Salzburg-Umgebung	4.901	Alpenvorland	511 m
Schleedorf	Salzburg-Umgebung	1.086	Alpenvorland	613 m
Seeham	Salzburg-Umgebung	1.907	Alpenvorland	503 m
Seekirchen am Wallersee	Salzburg-Umgebung	10.951	Alpenvorland	512 m
Straßwalchen	Salzburg-Umgebung	7.628	Alpenvorland	528 m
		65.528		

Aufgrund der Lage etwas nördlich der Alpen weist die Region im Vergleich den höchsten Anteil an Dauersiedlungs- sowie Siedlungsraum auf. Mit rund 65.000 Einwohner*innen leben hier mehr Menschen als in den anderen Vergleichsräumen, ausgenommen Kufstein und Umgebung. Auch die Beschäftigtenquote ist nach Kufstein die Zweithöchste mit 51,57%.

Tabelle 14: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Flachgau 2

Indikator	Wert	In %
Fläche	324,54 km²	100%
Dauersiedlungsraum	243,91 km²	75,16%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	103,54 km²	31,90%
Bevölkerung	65.528	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	632,88 EW/km²	
Beschäftigte	33.791	51,57%
Unternehmen	5.610	
Arbeitsstätten	6.266	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	5,31	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	452.145	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	8.145	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	5.346	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	2.899	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Die Region liegt an der Hauptverbindungsache Westbahn zwischen Salzburg und Linz, die sie von Südwest nach Nordost durchquert. Die Mattigtalbahn zweigt in Steindorf ab und führt ins Innviertel nach Braunau und Simbach am Inn. Die Anbindung erfolgt über die Bahnhöfe bzw. Haltestellen Hallwang-Elixhausen, Eugendorf, Seekirchen, Wallersee, Weng bei Köstendorf, Neumarkt am Wallersee, Steindorf, Straßwalchen West und Straßwalchen. S-Bahnen verkehren an allen Halten, an manchen zudem Regionalzüge. Fernverkehrszüge (railjet) halten in Neumarkt am Wallersee.

Alle Gemeinden der Region sind an den Öffentlichen Regionalbusverkehr angebunden und werden mindestens 17-mal täglich werktags an zumindest eine Nachbargemeinde angebunden. Auf den Hauptrouten Eugendorf-Straßwalchen und Elixhausen-Seeham verkehren zwischen 41 und 58 Kurse täglich, getoppt wird das nur vom Abschnitt Eugendorf-Hallwang mit 102 täglichen Verbindungen. Alle Linien starten zwischen 04:55 und 06:55, davon mehr als die Hälfte vor 06:00 Uhr morgens. Letzte Fahrtmöglichkeit ist unter den Gemeinden im Flachgau 2 auf den Hauptverbindungen ca. zwischen 22:30 und 01:00 Uhr, auf Nebenverbindungen früher. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 13,1 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 15: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 2

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Obertrum a.S.	4.901	Seeham	1.907	58	05:32	3	00:25	11	00:19	9	23
Eugendorf	7.066	Hallwang	4.250	102	05:33	3	23:14	9	00:10	11	23
Neumarkt a.W.	6.402	Straßwalchen	7.628	53	06:16	2	00:58	12	00:21	8	22
Hallwang	*4.250*	*Salzburg*	*155.021*	*75*	*05:38*	*3*	*23:19*	*9*	*00:14*	*10*	*22*
Obertrum a.S.	4.901	Mattsee	3.392	40	05:32	3	00:25	11	00:28	7	21
Bergheim	*5.583*	*Salzburg*	*155.021*	*62*	*05:42*	*3*	*23:08*	*9*	*00:16*	*9*	*21*
Henndorf a.W.	4.933	Eugendorf	7.066	43	05:24	4	22:34	8	00:23	8	20
Obertrum a.S.	4.901	Elixhausen	3.042	41	05:20	4	23:06	9	00:26	7	20
Neumarkt a.W.	6.402	Henndorf a.W.	4.933	41	05:14	4	22:24	7	00:25	8	19
Seeham	1.907	Mattsee	3.392	31	05:39	3	00:30	11	00:36	5	19
Thalgau	*5.971*	*Eugendorf*	*7.066*	*35*	*05:28*	*4*	*22:57*	*8*	*00:29*	*7*	*19*
Elixhausen	*3.042*	*Salzburg*	*155.021*	*41*	*05:30*	*3*	*23:16*	*9*	*00:26*	*7*	*19*
Perwang a.G.	*1.035*	*Berndorf b.S.*	*1.717*	*35*	*05:55*	*3*	*23:14*	*9*	*00:29*	*7*	*19*
Seeham	1.907	Berndorf b.S.	1.717	33	05:48	3	23:07	9	00:31	6	18
Seekirchen a.W.	10.951	Obertrum a.S.	4.901	33	05:31	3	22:50	8	00:31	6	17
Seekirchen a.W.	10.951	Eugendorf	7.066	31	06:04	2	20:50	4	00:28	7	13
Köstendorf	2.670	Neumarkt a.W.	6.402	20	06:12	2	20:19	3	00:42	4	9
Palting	*980*	*Mattsee*	*3.392*	*22*	*05:32*	*3*	*19:18*	*1*	*00:37*	*5*	*9*
Mattsee	3.392	Schleedorf	1.086	17	06:02	2	20:08	3	00:49	3	8
Schleedorf	1.086	Köstendorf	2.670	18	06:07	2	20:15	3	00:47	3	8
Elixhausen	3.042	Hallwang	4.250	15	06:22	2	20:03	3	00:54	2	7
Anthering	*3.723*	*Bergheim*	*5.583*	*12*	*06:07*	*2*	*18:01*	*0*	*00:59*	*1*	*3*
Pöndorf	*2.430*	*Straßwalchen*	*7.628*	*8*	*05:37*	*3*	*17:50*	*0*	*01:31*	*0*	*3*
Oberhofen a.I.	*1.692*	*Straßwalchen*	*7.628*	*10*	*06:00*	*2*	*17:38*	*0*	*01:09*	*0*	*2*
Köstendorf	2.670	Seekirchen a.W.	10.951	5	06:55	1	15:50	0	01:47	0	1
Thalgau	*5.971*	*Henndorf a.W.*	*4.933*	*3*	*06:35*	*1*	*17:05*	*0*	*03:30*	*0*	*1*
Koppl	*3.636*	*Eugendorf*	*7.066*	*5*	*06:53*	*1*	*17:42*	*0*	*02:09*	*0*	*1*
Lengau	*4.819*	*Straßwalchen*	*7.628*	*9*	*06:37*	*1*	*17:11*	*0*	*01:10*	*0*	*1*

Berndorf b.S.	1.717	Mattsee	3.392	4	04:55	0	07:01	0	00:31	0	0
Lochen am See	*2.823*	*Mattsee*	*3.392*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

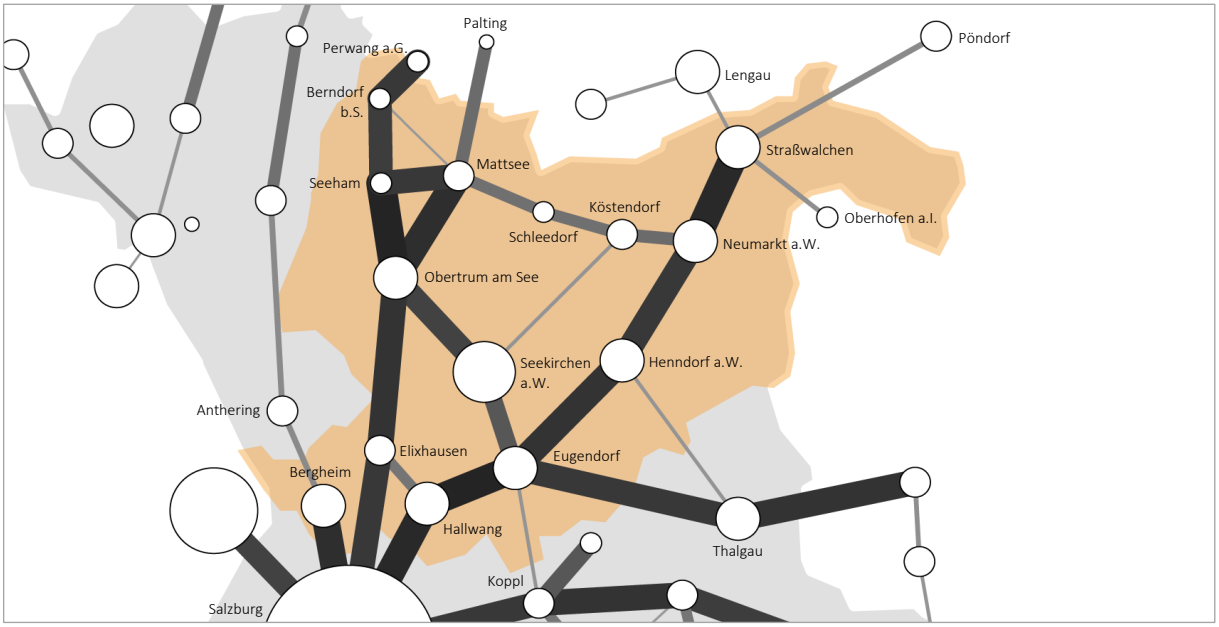

Abbildung 8: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 2 (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Die Gemeinden Flachgauer Seenlands bilden zusammen den „Öffentlicher Personennahverkehr Flachgau II“. Der Verband hat seine Geschäftsstelle in Seeham. Mindestens zweimal jährlich findet eine Verbandsversammlung statt, dabei werden das Budget beschlossen sowie auch der Obmann bzw. die Obfrau gewählt.

Die Gemeinden werden laufend in die Planung des Regionalbusses eingebunden. Aufgrund der laufenden Beschäftigung mit ÖPNV-Themen ist das Problemverständnis bei den Gemeindevertreter*innen groß und der Regionalbusverkehr hat daher auch einen hohen Stellenwert in der Gemeindepolitik. In jeder Gemeinde ist eine Person klarer Ansprechpartner für ÖPNV-Agenden. Die Bereitschaft zur laufenden Finanzierung und auch zum bedarfsorientierten Angebotsausbau kann als sehr hoch eingestuft werden.

Der Region steht durch die Geschäftsstelle des Gemeindeverbands ein direkter Ansprechpartner zu allen ÖPNV-Themen zur Verfügung. Kleine Änderungen oder Erweiterungen lassen sich auf kurzem Weg lösen. Die Mitarbeiter*innen stehen zudem laufend im Kontakt mit den Gemeindevertreter*innen. Zwischen dem Gemeindeverband (Geschäftsstelle oder Obmann/-frau) und dem Salzburger Verkehrsverbund (SVV) findet regelmäßiger Austausch statt.

Neue Ideen und Verbesserungsvorschläge im Regionalbusverkehr werden im Verband besprochen und beschlossen. Anregungen dazu kommen aus der Bevölkerung oder von den Gemeindevertreter*innen. Die Detailplanung im Zuge der Ausschreibungen erfolgt nicht im Verband, sondern beim SVV unter enger Einbindung der Geschäftsstelle.

Die Hauptaufgabe des Gemeindeverbands ist die Bestellung und Finanzierung des Regionalbusverkehrs. Dazu wickelt der Verband alle Zahlungen zwischen den Gemeinden und dem Salzburger Verkehrsverbund ab. Ebenfalls findet vor Ort das Beschwerdemanagement statt.

Im Rahmen des Verbandes werden die Verkehrsdienstleistungen im Regionalbusverkehr bestellt und finanziert. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem SVV, der auch die Ausschreibungen durchführt. Dieser ist auch Vertragspartner für die beauftragten Busunternehmer.[2]

Angebotsfinanzierung

Das Angebot im Regionalbusverkehr wird aus Bundes-, Landes- und Gemeindemitteln sowie Fahrscheinerlösen finanziert. Das Land Salzburg fördert dabei die Gemeinden für Kosten der Zusatzbestellungen. Eine Besonderheit im Land Salzburg sind Mittel aus dem Gemeindeausgleichsfonds, die für die Finanzierung des ÖPNV reserviert sind. Diese fließen an den SVV und senken den Anteil, den die einzelnen Gemeindeverbände bzw. Gemeinden zu tragen haben. Erlöse aus Fahrkartenverkäufen gehen an den SVV, ein Teil davon fließt pauschaliert an den Gemeindeverband.

Durch den großen Angebotsausbau in den vergangenen Jahren finanzieren die Gemeinden einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten. Diese werden innerhalb des Verbandes anhand eines Haltestellenschlüssels aufgeteilt (Summe der jährlichen Abfahrten pro Haltestelle pro Gemeinde). Auch die Kosten der Geschäftsstelle werden von den Gemeinden getragen.

[2] Interview mit Helga Prossinger, Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Flachgau II am 06.07.2021 in Seeham

Tabelle 16: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Flachgau 2

Aufgabe	Land Salzburg	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	-	Ja - Detailplanung	Ja - Sammlung von Wünschen und Forderungen	Einbindung durch Gemeindeverband
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Ja - Detailplanung	Ja	Ja – Einbindung durch Gemeindeverband
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja - überregional	Ja - regional	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Ja	Ja - pauschalierter Schlüssel	-
Finanzierung des Linienverkehrs	Bestandsverkehre + Förderungen an Gemeinden über Gemeindeverband	-	-	Ja - anteilsmäßig nach Bevölkerung + Mittel aus dem Gemeinde-ausgleichsfonds direkt an Verkehrs-verbund
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	Ja	-	-
Kundencenter	-	Ja - in Salzburg	-	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Schulen	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	-	Ja	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	-	Ja	-
Beauftragung Busbetreiber	-	Ja	-	-

VORARLBERG – BREGENZERWALD

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Die Region Bregenzerwald besteht aus 24 Gemeinden im Bundesland Vorarlberg im politischen Bezirk Bregenz, liegt Großteils in den Alpen und geht im Norden in das Alpenvorland über. Das Gebiet wird von der Bregenzerach durchflossen und gliedert sich in mehrere Täler und Senken. Der Siedlungsraum ist über die gesamte Region verstreut, im Süden hauptsächlich am Talboden, weiter im Norden zunehmend auch an Hanglagen und es existiert keine Stadtgemeinde. Die Nachbarregionen sind im Norden und Osten das Allgäu, im Süden das Große Walsertal und im Westen das Untere Rheintal, wohin auch die stärksten Verflechtungen bestehen.

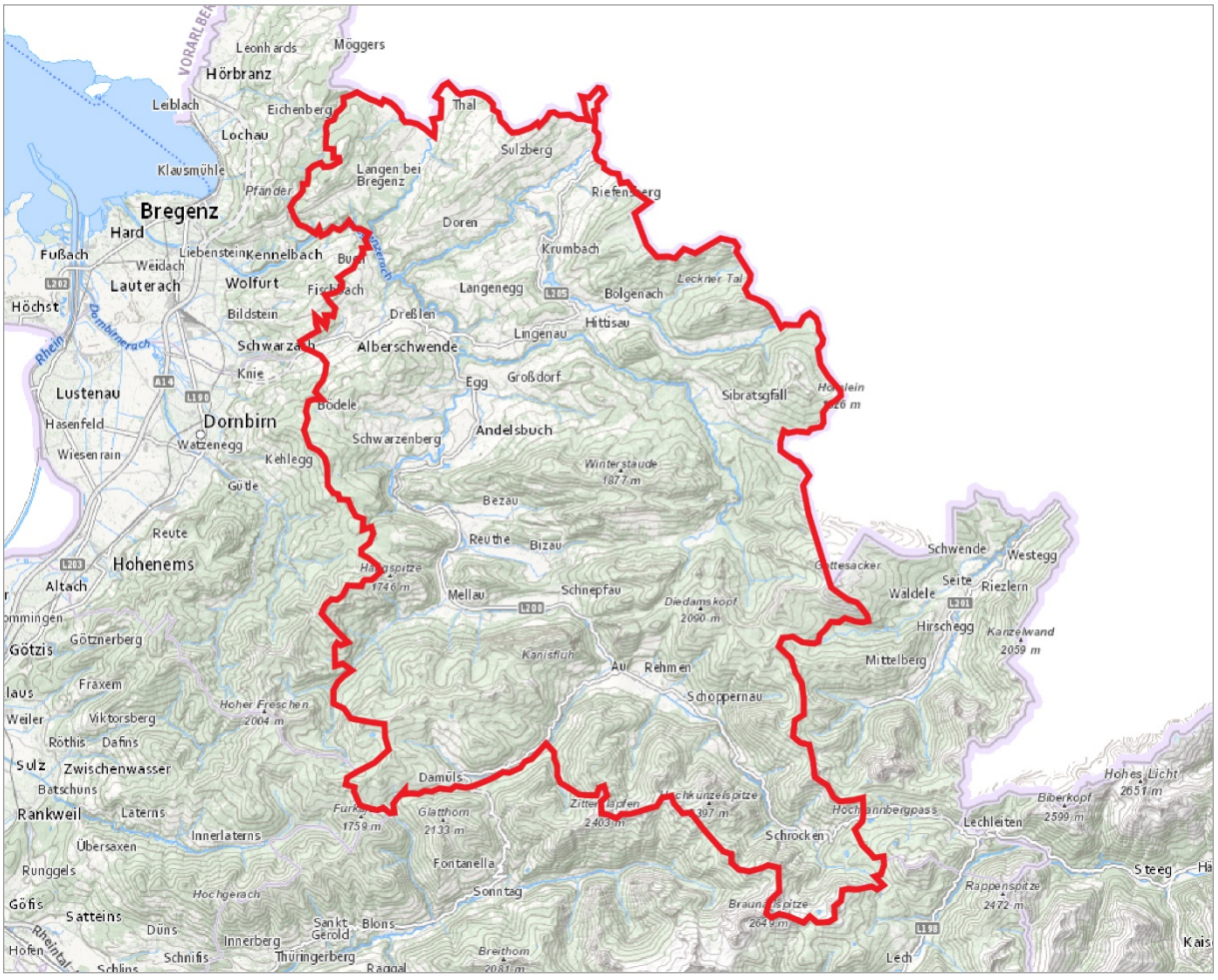

Abbildung 9: Lage der Region Bregenzerwald (Quelle: basemap.at)

Tabelle 17: Gemeinden in der Region Bregenzerwald

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Alberschwende	Bregenz	3.233	Talboden	740 m
Andelsbuch	Bregenz	2.634		613 m
Au	Bregenz	1.769		800 m
Bezau	Bregenz	1.997		650 m
Bizau	Bregenz	1.125		681 m
Damüls	Bregenz	308		1.423 m
Doren	Bregenz	1.028		711 m
Egg	Bregenz	3.610		561 m
Hittisau	Bregenz	2.063		798 m
Krumbach	Bregenz	1.036		732 m
Langen bei Bregenz	Bregenz	1.446		658 m
Langenegg	Bregenz	1.133		700 m
Lingenau	Bregenz	1.535		685 m
Mellau	Bregenz	1.297		688 m
Reuthe	Bregenz	660		650 m
Riefensberg	Bregenz	1.053		781 m
Schnepfau	Bregenz	453		734 m
Schoppernau	Bregenz	954		852 m
Schröcken	Bregenz	211		1.269 m
Schwarzenberg	Bregenz	1.826		696 m
Sibratsgfäll	Bregenz	424		929 m
Sulzberg	Bregenz	1.836		1.013 m
Warth	Bregenz	166		1.495 m
		31.797		

Unter den Vergleichsräumen weist der Bregenzerwald die geringste Bevölkerung und Siedlungsdichte auf, kann somit als „ländlichster" Raum klassifiziert werden. Auch die Anzahl der Beschäftigten pro Arbeitsstätte ist geringer als in den anderen fünf Regionen, was auf wenige Großbetriebe schließen lässt. Die Anzahl an Schüler*innen in Oberstufen ist gering, demnach pendeln viele Jugendliche in Nachbarregionen in Höhere Schulen.

Tabelle 18: Ausgewählte Indikatoren der Region Bregenzerwald

Indikator	Wert	In %
Fläche	586,78 km²	100%
Dauersiedlungsraum	140,75 km²	23,99%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	73,46 km²	12,52%
Bevölkerung	31.797	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	432,85 EW/km²	
Beschäftigte	13.834	43,51%
Unternehmen	3.374	
Arbeitsstätten	3.631	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	3,81	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	1.849.704	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	3.438	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	2.075	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	597	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Im Bregenzerwald gibt es seit einigen Jahrzehnten keine Bahnverbindung mehr, die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich im Rheintal (Dornbirn, Wolfurt, Bregenz) und, weniger wichtig da dort nur Regionalverkehr stattfindet, im Allgäu (Oberstaufen).

Wie in ganz Vorarlberg werden Regionalbusse im Walgau als Landbusse bezeichnet. Alle Gemeinden sind an das Liniennetz angebunden. Mehrere Linien verbinden die Region mit dem Unteren Rheintal, einzelne Verbindungen bestehen zudem ins Allgäu und ins Große Walsertal (betrieben vom Landbus Großes Walsertal).

Für eine ländliche Region kann das Angebot im Landbusverkehr als sehr gut bewertet werden. Jede Kommune, ausgenommen der Kleinstgemeinde Warth, wird mindestens 10-mal pro Werktag an eine andere Gemeinde der Region angebunden. Zwischen Mellau und Hittsau bestehen zwischen 30 bis 36 werktägliche Verbindungen. Die erste Fahrtmöglichkeit innerhalb der Region differiert zwischen 5:00 und 07:00 Uhr, nur zwischen Schoppernau, Schröcken und Warth sowie zwischen Krumbach, Riefensberg und Sibratsgfäll beginnt die erste Fahrt später. Auch die letzte Fahrtmöglichkeit innerhalb der Region ist sehr unterschiedlich und reicht von 16:41 bis 23:10 Uhr. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 9,8 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 19: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Bregenzerwald

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Egg	3.610	Alberschwende	3.233	35	05:24	4	23:01	9	00:30	7	20
Alberschwende	*3.233*	*Dornbirn*	*49.872*	*34*	*05:33*	*3*	*23:09*	*9*	*00:31*	*6*	*18*
Andelsbuch	2.634	Egg	3.610	33	05:20	4	21:56	6	00:30	7	17
Lingenau	1.535	Hittisau	2.063	32	06:40	1	23:10	9	00:30	7	17
Bezau	1.997	Andelsbuch	2.634	30	05:08	4	21:36	6	00:32	6	16
Krumbach	1.036	Langenegg	1.133	28	05:59	3	22:30	7	00:35	6	16
Langenegg	1.133	Lingenau	1.535	26	06:04	2	22:35	8	00:38	5	15
Andelsbuch	2.634	Schwarzenberg	1.826	25	05:38	3	21:43	6	00:38	5	14
Egg	3.610	Lingenau	1.535	21	06:00	2	23:03	9	00:48	3	14
Hittisau	2.063	Krumbach	1.036	19	05:35	3	22:18	7	00:52	2	12
Mellau	1.297	Bezau	1.997	36	06:26	2	19:30	1	00:21	8	11
Bizau	1.125	Reuthe	660	19	05:24	4	20:35	4	00:47	3	11
Reuthe	660	Bezau	1.997	19	05:26	4	20:37	4	00:47	3	11
Au	453	Schoppernau	954	15	06:53	1	22:35	8	01:02	0	9
Schwarzenberg	*1.826*	*Dornbirn*	*49.872*	*17*	*06:41*	*1*	*21:46*	*6*	*00:53*	*2*	*9*
Fontanella	*463*	*Damüls*	*308*	*14*	*06:30*	*1*	*22:22*	*7*	*01:08*	*0*	*8*
Alberschwende	*3.233*	*Schwarzach*	*3.927*	*18*	*06:01*	*2*	*20:06*	*3*	*00:46*	*3*	*8*
Langen b.B.	*1.446*	*Bregenz*	*29.711*	*19*	*06:02*	*2*	*19:45*	*2*	*00:43*	*4*	*8*
Doren	1.028	Langen b.B.	1.446	17	05:50	3	19:34	2	00:48	3	8
Krumbach	1.036	Doren	1.028	18	05:40	3	19:24	1	00:45	4	8
Au	1.769	Schnepfau	453	17	05:44	3	19:14	1	00:47	3	7
Schnepfau	453	Mellau	1.297	17	05:55	3	19:25	1	00:47	3	7
Langen b.B.	1.446	Sulzberg	1.836	15	06:11	2	19:17	1	00:52	2	5
Krumbach	1.036	Riefensberg	1.053	14	07:54	0	19:32	2	00:49	3	5
Hittisau	2.063	Sibratsgfäll	424	15	07:13	0	19:18	1	00:48	3	4
Buch	608	Alberschwende	3.233	11	06:15	2	18:47	0	01:08	0	2
Wolfurt	*8.579*	*Buch*	*3.233*	*11*	*06:03*	*2*	*18:35*	*0*	*01:08*	*0*	*2*
Damüls	308	Au	1.769	10	06:46	1	18:46	0	01:12	0	1

Schröcken	211	Warth	166	8	09:09	0	19:09	1	01:15	0	1
Schoppernau	954	Schröcken	211	8	08:51	0	18:51	0	01:15	0	0
Warth	*166*	*Steeg*	*662*	*3*	*08:29*	*0*	*16:59*	*0*	*02:50*	*0*	*0*
Bildstein	*773*	*Alberschwende*	*3.233*	*10*	*07:38*	*0*	*18:43*	*0*	*01:06*	*0*	*0*
Hittisau	2.063	Riefensberg	1.053	7	07:00	0	16:41	0	01:23	0	0
Riefensberg	*1.053*	*Oberstaufen*	*7.822*	*4*	*08:38*	*0*	*17:44*	*0*	*02:16*	*0*	*0*
Balderschwang	*366*	*Hittisau*	*2.063*	*2*	*10:02*	*0*	*13:56*	*0*	*01:57*	*0*	*0*

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

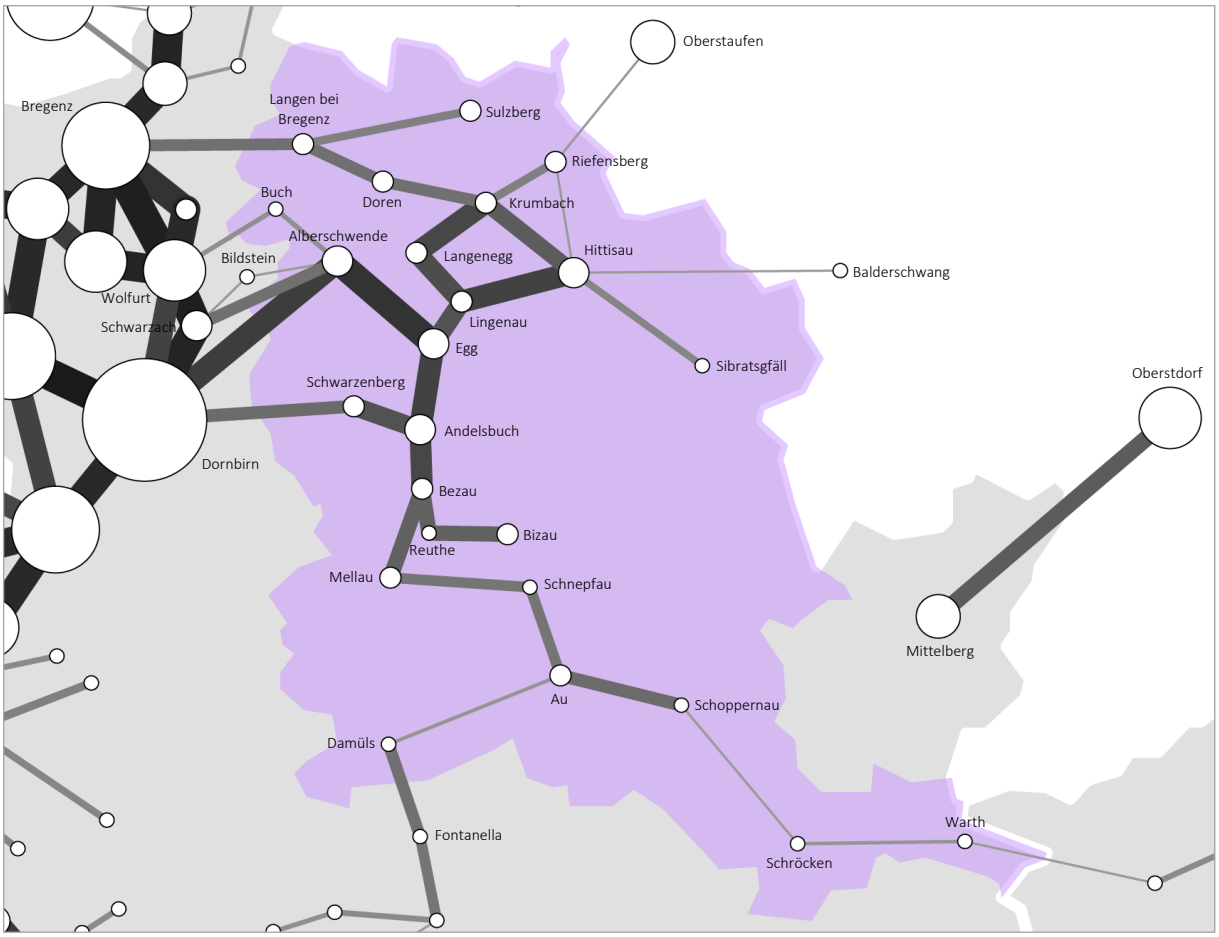

Abbildung 10: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Bregenzerwald (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Die Region Bregenzerwald besteht aus einem Verein und der 100%igen Tochter „Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH“. Neben der ÖPNV-Organisation werden noch andere Themenfelder behandelt. In der Generalversammlung des Vereins sind alle 24 Gemeinden vertreten und diese tagt vierteljährlich. Der daraus gewählte Vorstand (12 Mitglieder) kommt monatlich zusammen. Die Geschäftsstelle befindet sich in der Gemeinde Egg.

Die Gemeinden werden somit laufend in die Planung des Regionalbusses eingebunden. Aufgrund der laufenden Beschäftigung mit ÖPNV-Themen ist das Problemverständnis bei den Gemeindevertreter*innen groß und der Regionalbusverkehr hat daher auch einen hohen Stellenwert in der Gemeindepolitik. Die Bereitschaft zur laufenden Finanzierung und auch zum bedarfsorientierten Angebotsausbau kann als sehr hoch eingestuft werden.

Der Region steht durch den Verein und die Gesellschaft ein direkter Ansprechpartner zu allen ÖPNV-Themen zur Verfügung. Kleine Änderungen oder Erweiterungen lassen sich auf kurzem Weg lösen. Aufgrund der Struktur findet ein laufender Austausch mit allen Gemeinden statt. Die Gemeinden profitieren von ihrem Engagement im ÖPNV finanziell indirekt, da dadurch die notwendige Verlustabdeckung der Gesellschaft durch die Mitgliedsgemeinden verringert wird.

Alle Förderungen und Forderungen zwischen den Stakeholdern (z.B. Bund, Land, Verkehrsverbund, Gemeinden, Tourismus, Busbetreiber) werden über die Geschäftsstelle abgerechnet. Die Gemeinden wickeln selbst keine Förderungen im ÖPNV ab.[3]

Angebotsfinanzierung

Das Angebot im Regionalbusverkehr wird aus Bundes-, Landes- und Gemeindemitteln sowie Fahrscheinerlösen finanziert. Das Land Vorarlberg fördert dabei jene Kosten, die nach Abzug aller Förderungen und Einnahmen bei den Gemeinden verbleiben. Einnahmen aus Ticketverkäufen verbleiben in der Region.

Durch den großen Angebotsausbau in den vergangenen Jahrzehnten finanzieren die Gemeinden inzwischen einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten. Diese werden innerhalb der Region aliquot anhand der Bevölkerungszahl aufgeteilt. Auch die weiteren Kosten (Geschäftsstelle, Personal, Marketing, Kund*innencenter) werden von den Gemeinden getragen.

[3] Interview mit Lukas Schrott, Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH, am 22.06.2021 in Egg

Tabelle 20: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region Bregenzerwald

Aufgabe	Land Vorarlberg	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Unterstützt bei Ausschreibungs-vorbereitung, vor allem in Rechtsfragen	Ja	Einbindung durch Gemeindeverband
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	-	Ja	Einbindung durch Gemeindeverband
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	-	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja - überregional	Ja - regional	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Einnahmen aus landesweiten Tickets werden auf die Gemeindeverbände aufgeteilt	Bleibt beim Gemeinverband und senkt Forderungen an Gemeinden	Senken Gemeindebeiträge an Gemeindeverband
Finanzierung des Linienverkehrs	Förderungen an Gemeinden über Gemeindeverband	Ausgleichszahlungen für landesweite Jahreskartenverkäufe an Gemeindeverbände	-	Ja - anteilsmäßig nach Bevölkerung
Finanzierung des Gemeindeverbands	-	-	-	Ja
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	-	Ja - alle Förderungen und Zahlungen werden über den Verband abgewickelt	-
Kundencenter	-	In Kooperation mit Gemeindeverband	Ja	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Schulen	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	-	Ja	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	Ja	-	-
Beauftragung Busbetreiber	-	-	Ja	-

VORARLBERG – WALGAU

GEOGRAFISCHE UND DEMOGRAFISCHE GEGEBENHEITEN

Der „Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau“ besteht aus 14 Gemeinden im Bundesland Vorarlberg in der Region Walgau in den politischen Bezirken Bludenz und Feldkirch. Der Walgau ist ein ca. 20km langes Tal und erstreckt sich etwa vom Lechquellengebirge bis zum Rheintal und wird von der Ill durchflossen. Die einwohnerstarken Gemeinden befinden sich Großteils am Talboden, kleinere Gemeinden auch erhöht am Walserkamm. Die gut erreichbaren Nachbarregionen sind das Obere Rheintal, das Brandnertal, das Montafon, das Klostertal sowie das Großwalsertal.

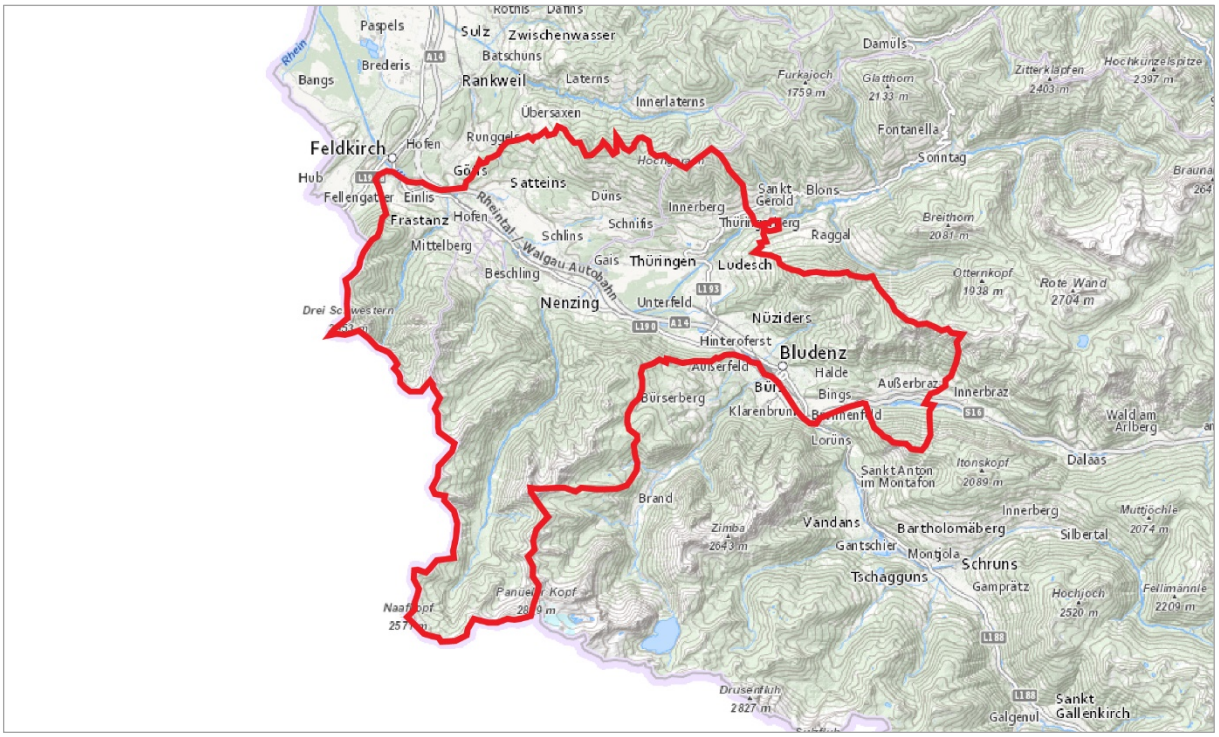

Abbildung 11: Lage des Gemeindeverbands Personennahverkehr Walgau (Quelle: basemap.at)

Tabelle 21: Gemeinden im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau

Gemeinde	Bezirk	Bevölkerung 1.1.20	Typisierung/Lage	Seehöhe
Bludenz	Bludenz	14.845	Talboden Walgau	588 m
Bludesch	Bludenz	2.384	Talboden Walgau	529 m
Düns	Feldkirch	407	Hochplateau	753 m
Dünserberg	Feldkirch	143	Berggemeinde	1270 m
Frastanz	Feldkirch	6.503	Talboden Walgau	510 m
Ludesch	Bludenz	3.608	Talboden Walgau	555 m
Nenzing	Bludenz	6.200	Talboden Walgau	530 m
Nüziders	Bludenz	4.992	Talboden Walgau	562 m
Röns	Feldkirch	338	Hochplateau	610 m
Satteins	Feldkirch	2.727	Talboden Walgau	495 m
Schlins	Feldkirch	2.481	Talboden Walgau	502 m
Schnifis	Feldkirch	800	Hochplateau	657 m
Thüringen	Bludenz	2.214	Talboden Walgau	573 m
		47.642		

Die Region weist von den sechs Vergleichsräumen die kleinste Fläche bei der zugleich höchsten Siedlungsdichte auf. Ebenso hat der Walgau den höchsten Wert an Beschäftigten je Arbeitsstätte. Das kann durch die hohe Anzahl an Großbetrieben wie beispielsweise Liebherr, Hilti, Erne, Suchard und Rauch erklärt werden.

Tabelle 22: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Personennahverkehr Walgau

Indikator	Wert	In %
Fläche	253,26 km²	100%
Dauersiedlungsraum	60,79 km²	24,00%
Siedlungsraum (derzeit besiedelt)	38,20 km²	15,08%
Bevölkerung	47.642	100%
Siedlungsdichte im Siedlungsraum	1.218,15 EW/km²	
Beschäftigte	23.596	49,53%
Unternehmen	2.851	
Arbeitsstätten	3.255	
Beschäftigte je Arbeitsstätte	7,15	
Tourismus-Nächtigungen WS 2018/2019+SS 2019	235.552	
Schüler*innen in Schulen vor Ort	6.770	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne VS	4.640	
Schüler*innen in Schulen vor Ort ohne Unterstufen	2.105	

Quelle: Statistik Austria (Nächtigungen WS 18/19 & SS 19; Arbeitsstättenzählung 31.10.2019, Dauersiedlungsraum 2011, Schulstatistik 19/20)

ANGEBOT IM ÖPNV

Die Vorarlberger Bahn als Teil einer der österreichischen Hauptverbindungen durchzieht den Walgau in Ost-Westrichtung und bindet die Region an das Rheintal und den Arlberg bzw. Tirol an. In Bludenz zweigt die Montafonerbahn ab, ansonsten besteht keine weitere Bahnverbindung. In der Region liegen die Bahnhöfe bzw. Haltestellen Bludenz, Nüziders, Ludesch, Nenzing, Schlins-Beschling und Frastanz. Auf der Bahn wird täglich in einem sehr dichten Takt im S-Bahn und Regionalexpress-Verkehr gefahren. Bludenz wird zudem stündlich von Fernverkehrszügen (railjet und EuroCity) bedient.

Wie in ganz Vorarlberg werden Regionalbusse im Walgau als Landbusse bezeichnet. Das Netz erschließt alle Gemeinden, auch jene die sich nicht im Talboden befinden. Insgesamt legen die Landbusse jährlich rund 1,4 Millionen Kilometer zurück und befördern rund 4 Millionen Fahrgäste. Landbusse fahren zudem aus Nachbarregionen in den Walgau wie auch umgekehrt. In Bludenz besteht zudem ein eigener Stadtbusverkehr.

Das Angebot im Landbusverkehr kann als sehr gut bewertet werden. Jede Gemeinde wird mindestens 11-mal täglich werktags angebunden, den höchsten Wert erreichen die Gemeinden zwischen Bludesch und Bludenz mit 60 bis 62 täglichen Verbindungen. Die Betriebszeiten differieren je nach Verbindung, beginnen am Talboden aber in der Regel bereits vor 6 Uhr und enden dort etwa zwischen 22:00 und 23:30 Uhr. Die Angebotsqualität liegt gemittelt über alle Verbindungen, inklusive jenen, die in Gemeinden außerhalb der Regionsgrenze führen, bei 11,2 Punkten.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt an einem Werktag nach folgenden Kriterien:

- Betriebszeiten: Start nach 7 Uhr bzw. Ende vor 19 Uhr: 0 Punkte
- Betriebszeiten: jede weitere halbe Stunde früher bzw. später +1 Punkt
- Frequenz: 1 Fahrt pro 61 Minuten oder weniger: 0 Punkt
- Frequenz: Jede 5 Minuten dichteres Intervall/Takt: +1 Punkt
  (Beispiel: Takt von 52 Minuten kann bedeuten, dass über den ganzen Tag im genauen Stundentakt gefahren wird mit einzelnen Verstärkerfahrten)

Tabelle 23: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im GV Personennahverkehr Walgau

von	Einwohner	nach	Einwohner	Fahrten	Erste	Punkte	Letzte	Punkte	Takt	Punkte	Summe
Bludesch	2.384	Thüringen	2.214	62	05:25	4	23:31	10	00:17	9	23
Thüringen	2.214	Ludesch	3.608	60	05:27	4	23:33	10	00:18	9	23
Bludenz	14.845	Nüziders	4.992	60	04:39	5	22:07	7	00:17	9	21
Nüziders	4.992	Ludesch	3.608	61	04:49	5	22:16	7	00:17	9	21
Satteins	2.727	Schlins	2.481	46	06:20	2	23:17	9	00:22	8	19
Frastanz	6.503	Satteins	2.727	35	06:11	2	23:09	9	00:29	7	18
Feldkirch	*34.210*	*Frastanz*	*6.503*	*38*	*06:00*	*2*	*23:00*	*8*	*00:26*	*7*	*17*
Schlins	2.481	Bludesch	2.384	33	06:01	2	23:22	9	00:31	6	17
Bludenz	*14.845*	*Innerbraz*	*997*	*24*	*06:08*	*2*	*22:10*	*7*	*00:40*	*5*	*14*
Bludenz	*14.845*	*Bürs*	*3.362*	*20*	*06:28*	*2*	*19:49*	*2*	*00:40*	*5*	*9*
Schlins	2.481	Nenzing	6.200	19	06:01	2	19:40	2	00:43	4	8
Nenzing	6.200	Bludesch	2.384	16	05:12	4	19:11	1	00:52	2	7
Schnifis	800	Düns	407	11	06:11	2	20:20	3	01:17	0	5
Röns	338	Schnifis	800	15	07:10	0	20:17	3	00:52	1	4
Röns	338	Düns	407	13	07:10	0	20:17	3	01:00	1	4
Frastanz	6.503	Nenzing	6.200	13	08:12	0	19:12	1	00:50	3	4
Schlins	2.481	Schnifis	800	10	07:07	0	20:14	3	01:18	0	3
Düns	407	Dünserberg	143	12	07:15	0	20:22	3	01:05	0	3
Ludesch	3.608	Raggal	868	11	06:52	1	19:13	1	01:07	0	2
Thüringen	*2.214*	*Thüringerberg*	*719*	*12*	*07:08*	*0*	*19:10*	*1*	*01:00*	*1*	*2*
Göfis	*3.324*	*Frastanz*	*6.503*	*0*	-	*0*	-	*0*	-	*0*	*0*
Satteins	2.727	Röns	338	6	08:02	0	17:33	0	01:35	0	0
Schnifis	*800*	*Thüringerberg*	*719*	*2*	*08:10*	*0*	*17:46*	*0*	*04:48*	*0*	*0*

*kursiv markierte Verbindungen führen in Gemeinden außerhalb der Region

Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

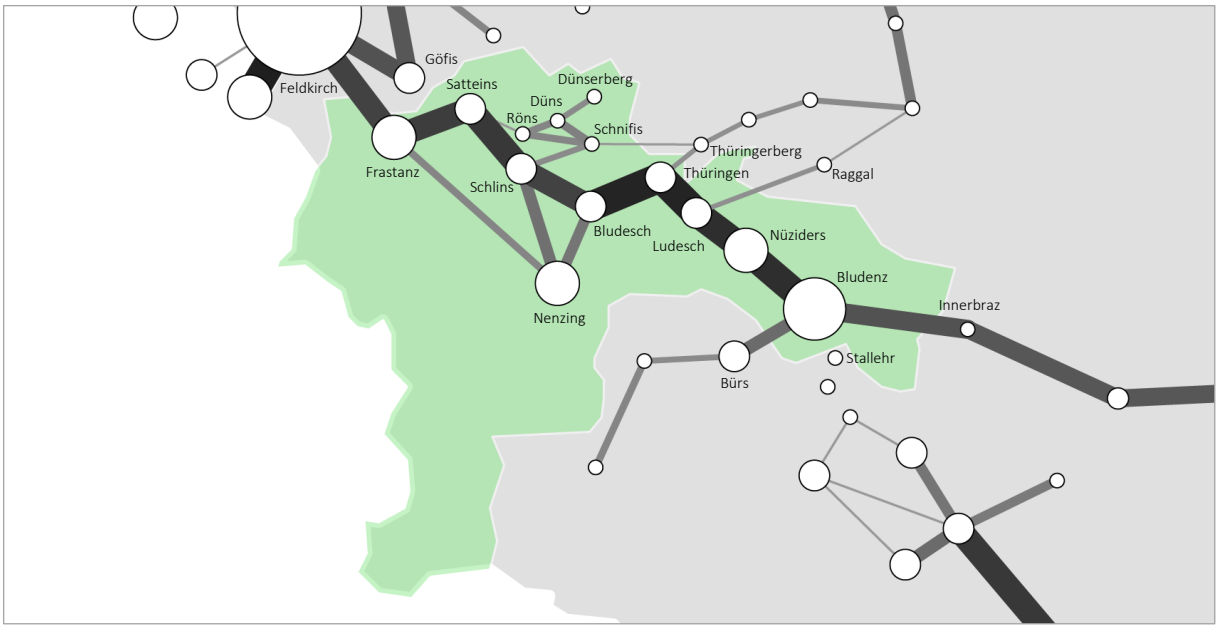

Abbildung 12: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau (je dicker die Linie, desto höher die Angebotsqualität)

STRUKTUR, ORGANISATION & FINANZIERUNG

Der Regionalbusverkehr wird durch den „Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau“ organisiert und finanziert. Der Verband setzt sich aus den 14 Mitgliedsgemeinden zusammen, welche mindestens halbjährlich in einer Generalversammlung zusammentreten. Der daraus gewählte Vorstand trifft sich etwa einmal im Quartal. Der Verband hat seine Geschäftsstelle im „Mobilpunkt“ am Bahnhof Bludenz, wo sich auch das Büro der Geschäftsstelle befindet. Die Stadt Bludenz ist aufgrund ihrer zentralen Lage Mitglied in weiteren Gemeindeverbänden.

Die Gemeinden werden somit laufend in die Planung des Regionalbusses eingebunden. Aufgrund der laufenden Beschäftigung mit ÖPNV-Themen ist das Problemverständnis bei den Gemeindevertreter*innen groß und der Regionalbusverkehr hat daher auch einen hohen Stellenwert in der Gemeindepolitik. Die Bereitschaft zur laufenden Finanzierung und auch zum bedarfsorientierten Angebotsausbau kann als sehr hoch eingestuft werden.

Der Region steht durch die Geschäftsführung des Gemeindeverbands ein direkter Ansprechpartner zu allen ÖPNV-Themen zur Verfügung. Kleine Änderungen oder Erweiterungen lassen sich auf kurzem Weg lösen. Die Geschäftsführung sucht laufend den Kontakt mit den Gemeindevertreter*innen, während man mit dem Gemeindeverbandsobmann rund einmal wöchentlich im Austausch steht. Den Vertreter*innen der Gemeinden im Verband stehen zudem alle Informationen offen, wodurch sie sich in den Planungsprozess direkt mit einbringen können.

Neue Angebote im Regionalbusverkehr werden meist im Vorstand vorbesprochen und in der Verbandsversammlung beschlossen. Somit findet ein kontinuierlicher Ausbau des Angebots statt, von dem die Bevölkerung stark profitiert. Die Gemeinden sind zudem animiert den Modal Split (Verkehrsmittelwahl bei Wegen) weg vom Motorisierten Individualverkehr hin zum Regionalbusverkehr zu verändern, da sie direkt an Ticketmehrverkäufen beteiligt sind.

Der Gemeindeverband rechnet alle Förderungen und Forderungen zwischen den Stakeholdern (z.B. Bund, Land, Verkehrsverbund, Gemeinden, Tourismus, Busbetreiber) ab und stellt den Finanzierungsbedarf abzüglich der Fahrgeldeinnahmen den Gemeinden in Rechnung. Die Gemeinden wickeln selbst keine Förderungen im ÖPNV ab.[4]

Angebotsfinanzierung

Das Angebot im Regionalbusverkehr wird aus Bundes-, Landes- und Gemeindemitteln sowie Fahrscheinerlösen finanziert. Das Land Vorarlberg fördert dabei jene Kosten, die nach Abzug aller Förderungen und Einnahmen bei den Gemeinden verbleiben mit 25 bis 50%.

Durch den großen Angebotsausbau in den vergangenen Jahrzehnten finanzieren die Gemeinden inzwischen einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten. Diese werden innerhalb des Verbandes anhand eines Haltestellenschlüssels aufgeteilt (Summe der jährlichen Abfahrten pro Haltestelle pro Gemeinde).

Auch die Kosten des Gemeindeverbands (Geschäftsstelle, Personal, Marketing, Kund*innencenter) werden von den Gemeinden getragen. Da die Geschäftsstelle auch für die Nachbarregionen mit tätig ist, werden die entsprechenden Kosten anteilsmäßig weiterverrechnet.

[4] Interview mit Geschäftsführer Gerhard Gmeiner, Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau, am 31.05.2021 in Bludenz

Tabelle 24: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau

Aufgabe	Land Vorarlberg	Verkehrsverbund	Gemeindeverband	Gemeinden
Planung des Angebots bei Ausschreibungen	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	Unterstützt bei Ausschreibungs-vorbereitung, vor allem in Rechtsfragen	Ja	Einbindung durch Gemeindeverband
Laufende Planung des Angebots	Strategische Vorgaben durch Landesprogramme	-	Ja	Einbindung durch Gemeindeverband
Disposition des täglichen Busbetriebs	-	-	Ja	-
Öffentlichkeitsarbeit	-	Ja - überregional	Ja - regional	Auf freiwilliger Basis
Tarifgestaltung	-	Ja	-	-
Einnahmen aus Ticketverkäufen	-	Einnahmen aus landesweiten Tickets werden auf die Gemeindeverbände aufgeteilt	Bleibt beim Gemeinverband und senkt Forderungen an Gemeinden	Senken Gemeindebeiträge an Gemeindeverband
Finanzierung des Linienverkehrs	Förderungen an Gemeinden über Gemeindeverband	Ausgleichszahlungen für landesweite Jahreskartenverkäufe an Gemeindeverbände	-	Anhand von in Verbandssatzung festgelegtem Haltestellenschlüssel an Gemeindeverband
Finanzierung des Gemeindeverbands	-	-	-	Ja
Finanzverwaltung (Abrechnung, Clearing, Förderabwicklung)	-	-	Ja - alle Förderungen und Zahlungen werden über den Verband abgewickelt	-
Kundencenter	-	In Kooperation mit Gemeindeverband	Ja	-
Abstimmungen mit Gemeinden	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Schulen	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Betrieben	-	-	Ja	-
Abstimmungen mit Tourismus	-	-	Ja	-
Gestaltung Busse und Haltestellen	-	Ja	-	-
Beauftragung Busbetreiber	-	-	Ja	-

GEGENÜBERSTELLUNG DES BUSANGEBOTS
WERKTAGS ZWISCHEN GEMEINDEN IN VORARLBERG, TIROL & SALZBURG 2021

Dargestellt sind alle Verbindungen mit Öffentlichen Bussen zwischen Gemeindezentren (eine Richtung) werktags im Fahrplan 2021.
Exemplarisch wurden dazu alle Fahrten am 11.05.2021 in Vorarlberg, Tirol und Salzburg ausgewertet.
Die Linienstärke und -farbe stellt die Angebotsqualität dar. Je fetter und dünkler eine Linie ist,
desto besser ist das Fahrplanangebot zwischen zwei Gemeinden.

Die Größe der Kreise zeigt die Einwohnerzahl der jeweiligen Gemeinde am 1. Jänner 2020 an.

Als Basisangebot wird ein Fahrtenangebot von 7 bis 19 Uhr sowie eine Fahrt pro Stunde angenommen.
Jede halbe Stunde früher beginnende und/oder später endende Betriebszeit wird positiv bewertet,
ebenso jeder dichtere Takt, das heißt wie viele Kurse pro Stunde angeboten werden.

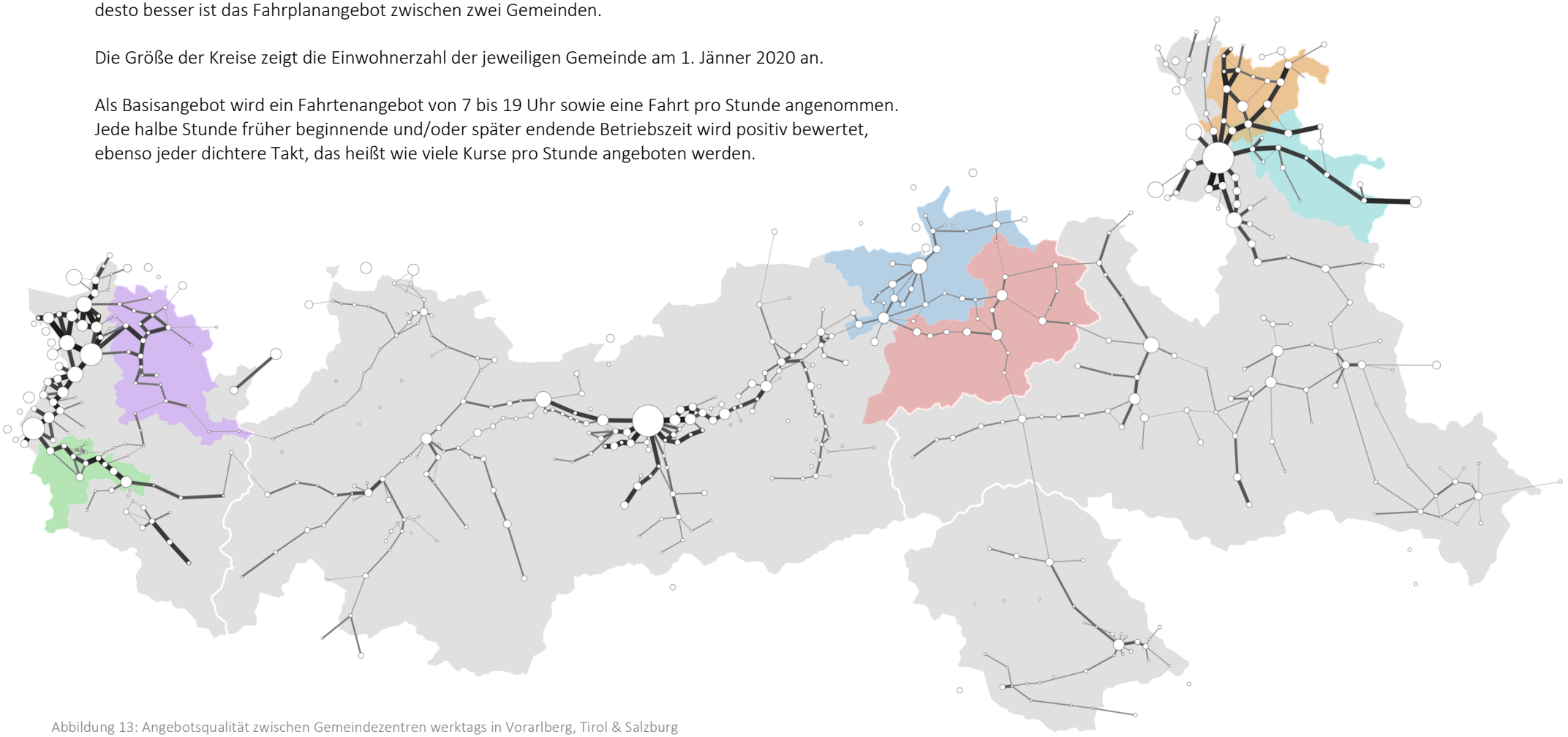

Abbildung 13: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in Vorarlberg, Tirol & Salzburg
Quelle: Abfrage 11.05.2021 im VVT Routenplaner

FAZIT

Die Organisation, Kompetenzverteilung und Finanzierung des Regionalbusverkehrs in Österreich sind äußerst komplex gewachsen. Durch die geteilte Zuständigkeit auf Bund, Länder und Gemeinden einerseits und die Finanzierung durch ebendiese Körperschaften sowie – in manchen Regionen – Tourismusverbänden, Bergbahnen und Unternehmen andererseits ist die Entscheidungsfindung in vielen Fällen langwierig und schwierig. Dazu kommen weitere Finanzierungsströme wie Schüler-Lehrlingsfreifahren (SLF), Gemeindeausgleichsfonds (GAF), Landesförderungen, Mitnahmeregelungen usw. Für die Fahrplangestaltung bestehen daneben viele Zwangspunkte und Einzelinteressen wie zum Beispiel Schulen, Bahnhöfe, Seilbahnen, große Betriebe, etc.

Der Vergleich der unterschiedlichen Regionen zeigt, dass eine regionale Koordinierungsstelle wie es sie im Flachgau 1 & 2, Walgau und Bregenzerwald gibt, helfen kann, zu besseren Ergebnissen in Bezug auf das Fahrplanangebot zu kommen. Die untersuchten Räume haben dabei in verschiedenen Ausprägungen die Koordination des regionalen Busverkehrs übernommen. Am meisten Aufgaben hat dabei der Gemeindeverband Walgau übernommen, während im Flachgau 1 & 2 mehr Aufgaben beim Verkehrsverbund in Salzburg verbleiben.

Eine Annahme warum das Angebot so ausgebaut wurde und das entsprechende Budget dafür aufgewendet wird, ist die regelmäßige Einbindung der Entscheidungsträger*innen in den einzelnen Kommunen. Durch die räumliche Nähe und die überschaubare Anzahl von Mitgliedsgemeinden können die jeweiligen Verbände regelmäßig in Austausch treten und über die Jahre das Verständnis für die Probleme und Chancen des ÖPNV vermitteln. Umgekehrt profitieren die Gemeinden von kurzen Wegen und der Aufgabenentlastung durch die eingezogene regionale Ebene. Entscheidungen werden dann im Rahmen von Verbandssitzungen getroffen, mit deren Ergebnissen erst in die einzelnen Gemeinderäte gegangen wird.

Die Verkehrsverbünde profitieren wiederum durch eine Professionalisierung auf regionaler Ebene. Lokale Gegebenheiten und nicht zuletzt Herausforderungen werden auf der entsprechenden Ebene gelöst. Die Verkehrsverbund-Organisationen in Vorarlberg und Salzburg müssen somit mit weit weniger Stakeholdern Verhandlungen geführt werden. Die Verantwortung für die Ausgestaltung einer Regionalbuslinie, die über mehrere Gemeindegrenzen hinweg verkehrt, übernimmt damit das passende Entscheidungsgremium auf regionaler Ebene. Landesweite Vorgaben in Hinsicht auf Mindeststandards in Qualität, Ticketing, Marketing sowie Innovation widersprechen dem nicht.

Auch für die Tiroler Regionen Kufstein und Umgebung als auch St. Johann und Umgebung kann vor allem die regionale Zusammenarbeit zu mehr Verständnis für die komplexe Struktur der ÖPNV-Organisation und dessen Finanzierung führen. Näherkommende Klimaziele erfordern unbestritten eine massive Verkehrsverlagerung vom PKW zum ÖPNV. Darüber hinaus können noch weitere Themen im des Mobilitätsbereichs regional weit besser gelöst werden als von einzelnen Gemeinden allein.

ANHANG

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage der Region Kufstein und Umgebung 4
Abbildung 2: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Kufstein und Umgebung 7
Abbildung 3: Lage der Region St. Johann und Umgebung 10
Abbildung 4: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region St. Johann und Umgebung . 13
Abbildung 5: Lage des Gemeindeverbands Flachgau 1 16
Abbildung 6: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 1 19
Abbildung 7: Lage des Gemeindeverbands Flachgau 2 22
Abbildung 8: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 2 25
Abbildung 9: Lage der Region Bregenzerwald 28
Abbildung 10: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Bregenzerwald 31
Abbildung 11: Lage des Gemeindeverbands Personennahverkehr Walgau 34
Abbildung 12: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau 37
Abbildung 13: Angebotsqualität zwischen Gemeindezentren werktags in Vorarlberg, Tirol & Salzburg 40

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Gemeinden in der Region Kufstein und Umgebung 5
Tabelle 2: Ausgewählte Indikatoren der Region Kufstein und Umgebung 5
Tabelle 3: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Kufstein und Umgebung* 6
Tabelle 4: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region Kufstein und Umgebung 9
Tabelle 5: Gemeinden in der Region St. Johann und Umgebung 11
Tabelle 6: Ausgewählte Indikatoren der Region St. Johann und Umgebung 11
Tabelle 7: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region St. Johann und Umgebung* 12
Tabelle 8: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region St. Johann und Umgebung 15
Tabelle 9: Gemeinden im Gemeindeverband Flachgau 1 17
Tabelle 10: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Flachgau 1 17
Tabelle 11: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 1 18
Tabelle 12: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Flachgau 1 21
Tabelle 13: Gemeinden im Gemeindeverband Flachgau 2 23
Tabelle 14: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Flachgau 2 23
Tabelle 15: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im Gemeindeverband Flachgau 2 24
Tabelle 16: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Flachgau 2 27
Tabelle 17: Gemeinden in der Region Bregenzerwald 29
Tabelle 18: Ausgewählte Indikatoren der Region Bregenzerwald 29
Tabelle 19: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags in der Region Bregenzerwald 30
Tabelle 20: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs in der Region Bregenzerwald 33
Tabelle 21: Gemeinden im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau 35
Tabelle 22: Ausgewählte Indikatoren des Gemeindeverbands Personennahverkehr Walgau 35
Tabelle 23: Fahrplanangebot zwischen Gemeindezentren werktags im GV Personennahverkehr Walgau 36
Tabelle 24: Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung in der Organisation des Regionalbusverkehrs im Gemeindeverband Personennahverkehr Walgau 39