



Anfrage des Abgeordneten Christoph Metzler (Grüne)

Landesrat Daniel Zadra
Landhaus
Römerstr. 15
6900 Bregenz

Öffi-Land Vorarlberg – welche weiteren Weichenstellungen für den Ausbau vom Bus- und Bahnangebot sind geplant?

Anfrage gem. §54 GO

Bregenz, am 08.02.2024

Sehr geehrter Herr Landesrat,

Vorarlberg ist Öffi-Land Nummer eins. Seit Grüner Regierungsbeteiligung 2014 investiert das Land mit den Gemeinden kontinuierlich in den Ausbau des Bus- und Bahnangebotes, sodass alle Vorarlbergerinnen und Vorarlberger sowie Gäste und Besucher:innen im ganzen Land mit den Öffis mobil sein können. Insbesondere das 2013 von den Grünen durchgesetzte 365-Euro-Jahresticket ist das Erfolgsmodell für saubere, leistbare und freie Mobilität in Vorarlberg.

Immer mehr Menschen in Vorarlberg steigen auf Bus und Bahn um. Rund 86.000 Personen besitzen mittlerweile das Klimaticket Vorarlberg. Das breite und vielfältige Angebot an attraktiven Zug- und Busverbindungen mit guten Kombinationsmöglichkeiten zu Rad und Carsharing machen den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität in Vorarlberg auf einfache Weise möglich.

Zwischen 2015 und 2023 wurde das Landesbudget für Eisenbahn und öffentlichen Nahverkehr von knapp 30 auf 44,5 Millionen Euro erhöht. Allein 2022 wurde das Fahrplanangebot um 400.000 Bus- und Bahnkilometer erweitert.

Das Bus- und Zugangebot in Vorarlberg ist von hoher Qualität und unverzichtbar für Alltagswege, für berufliche Zwecke sowie in der Freizeit. Vorarlberg sticht bezüglich Vielfältigkeit und Dichte des Angebotes in ganz Österreich positiv hervor. Um diesen Erfolg fortsetzen zu können, braucht es fortlaufender Anstrengungen. Digitalisierung, Ökologisierung, Diversifizierung und Verdichtung sind auch in der Zukunft wesentliche Erfolgsfaktoren. Dies erfordert auch eine entsprechende Finanzierungssicherheit.

Vor diesem Hintergrund richte ich an Sie als zuständiges Regierungsmitglied gemäß §54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags folgende

ANFRAGE

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn in Vorarlberg innerhalb der letzten zehn Jahre, im Fünfjahresabstand (2013-2018-2023), entwickelt? Bitte um Auflistung.
2. Wie hat sich das Fahrplan-Angebot in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung der verfügbaren Bus- und Bahnkilometer nach Jahren. Welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen sind geplant?
3. Wie sieht die Entwicklung der Einnahmen im gleichen Betrachtungszeitraum aus? Wie viele Fahrkarten wurden in den letzten zehn Jahren gekauft? Bitte um Auflistung nach Jahren zu den Kartentypen und der entsprechenden Einnahmen.
4. Welche Vergleichswerte gibt es in Bezug auf Angebots- und Fahrkarten-Entwicklung mit anderen Bundesländern sowie mit Österreichs Nachbarländern? Bitte um Übermittlung.
5. Wie haben sich die Fahrgastkapazitäten von Bus und Bahn in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung nach Jahren.
6. Wie hat sich das Angebot von Bussen und Zügen in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung nach Jahren. Welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen sind geplant?
7. Zentral für eine gute öffentliche Verkehrsanbindung ist u.a. die Erschließung des gesamten Landes bis in die Talschaften, Randgemeinden und möglichst auch Nachbarländer. Welche Überlegungen gibt es in dieser Hinsicht wie etwa Fahrplanergänzungen oder neue zusätzliche, bedarfsorientierte Systeme (Ruf-Busse, Mikro ÖV)?
8. Ebenso zentral für eine gut funktionierende Öffentliche Verkehrsanbindung ist die Pünktlichkeit. Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich bisher gesetzt? Welche weiteren Schritte sind geplant und wann?
9. Wie sehen die nächsten Schritte bezüglich Verringerung des CO2 Ausstoßes bei den Bussen aus? Was wurde bisher umgesetzt und wie sehen die Planungen aus?

Für die Beantwortung der Anfrage bedanke ich mich im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen,

LAbg. Christoph Metzler

Herrn
LAbg. Christoph Metzler
Landtagsklub Die Grünen
Im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 29.02.2024

Betreff: Ihre Anfrage vom 08.02.2024, Zl. 29.01.504;
Öffi-Land Vorarlberg – welche weiteren Weichenstellungen für den weiteren
Ausbau vom Bus- und Bahnangebot sind geplant?

Sehr geehrter Herr LAbg. Metzler!

Zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags darf ich wie folgt
Stellung nehmen:

**1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn in Vorarlberg innerhalb der letzten zehn
Jahre, im Fünfjahresabstand (2013-2018-2023), entwickelt? Bitte um Auflistung.**

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in Vorarlberg haben sich in den letzten zehn Jahren
sehr positiv entwickelt: wir verzeichnen im Zeitraum 2013 bis 2023 ein Plus im
Schienenregionalverkehr von rund 38 %, im öffentlichen Busverkehr im Betrachtungszeitraum
2018 bis 2023 ein Plus von 9,2 %. Die Corona-Pandemie hat in den Jahren 2020 bis 2022 für einen
deutlichen Einbruch bei den Fahrgastzahlen gesorgt, doch im Jahr 2023 wurde das Vor-Corona-
Niveau de facto wieder erreicht, in manchen Bereichen sogar übertroffen – und dies, so viel sei
angemerkt, trotz verändertem Pendler:innen-Verhalten aufgrund von Home-Office-Regelungen.
Mit kontinuierlichen Zuwächsen ist auch in den nächsten Jahren zu rechnen.

Im Schienenverkehr liegen dem Land die Fahrgastzahlen lediglich für den Regionalverkehr vor.
Diese betragen für das Verbundgebiet an einem durchschnittlichen Werktag:

	ÖBB Personenverkehr AG	Montafonerbahn
2013	37.000	Keine Daten vorliegend
2018	50.000	3.000
2023	51.000	3.000

Quelle: händische bzw. automatische Fahrgastzählung der ÖBB Personenverkehr AG und der Montafonerbahn AG

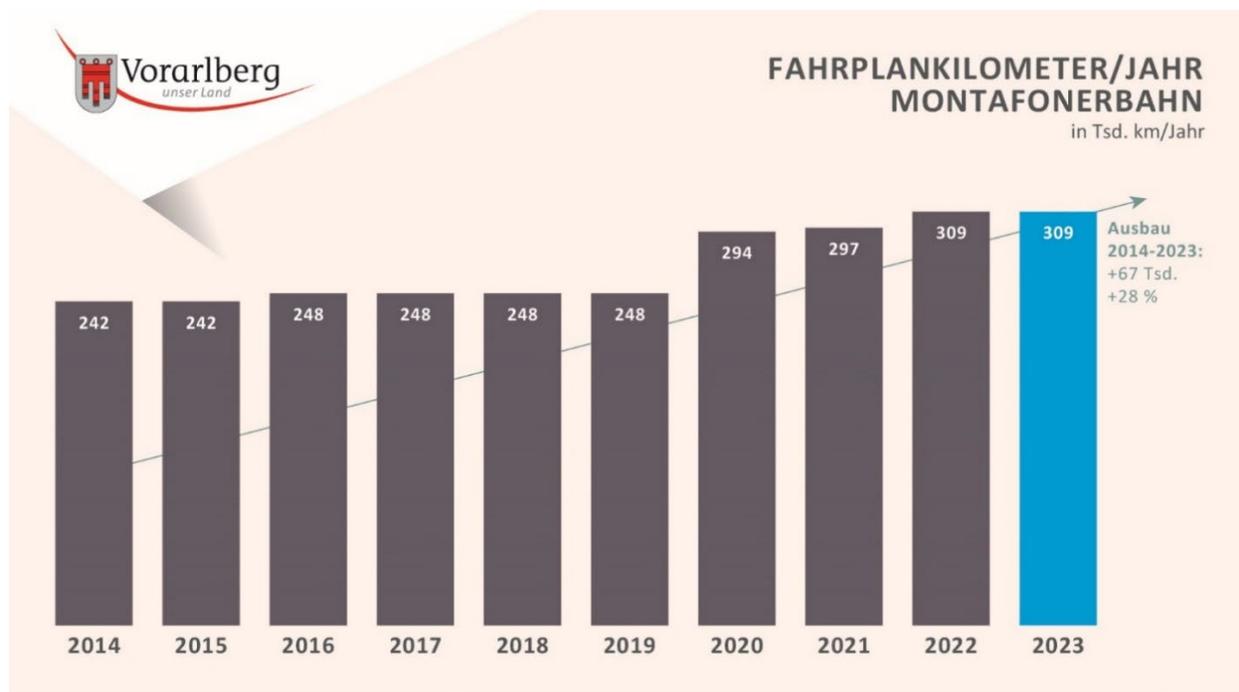
Im öffentlichen Busverkehr haben sich die Fahrgastzahlen folgendermaßen entwickelt:

2013	Keine Daten vorliegend
2018	32.104.000
2023	35.047.000

Quelle: Automatische Fahrgastzählung der Einsteiger:innen in den Linienbussen im VVV-Gebiet

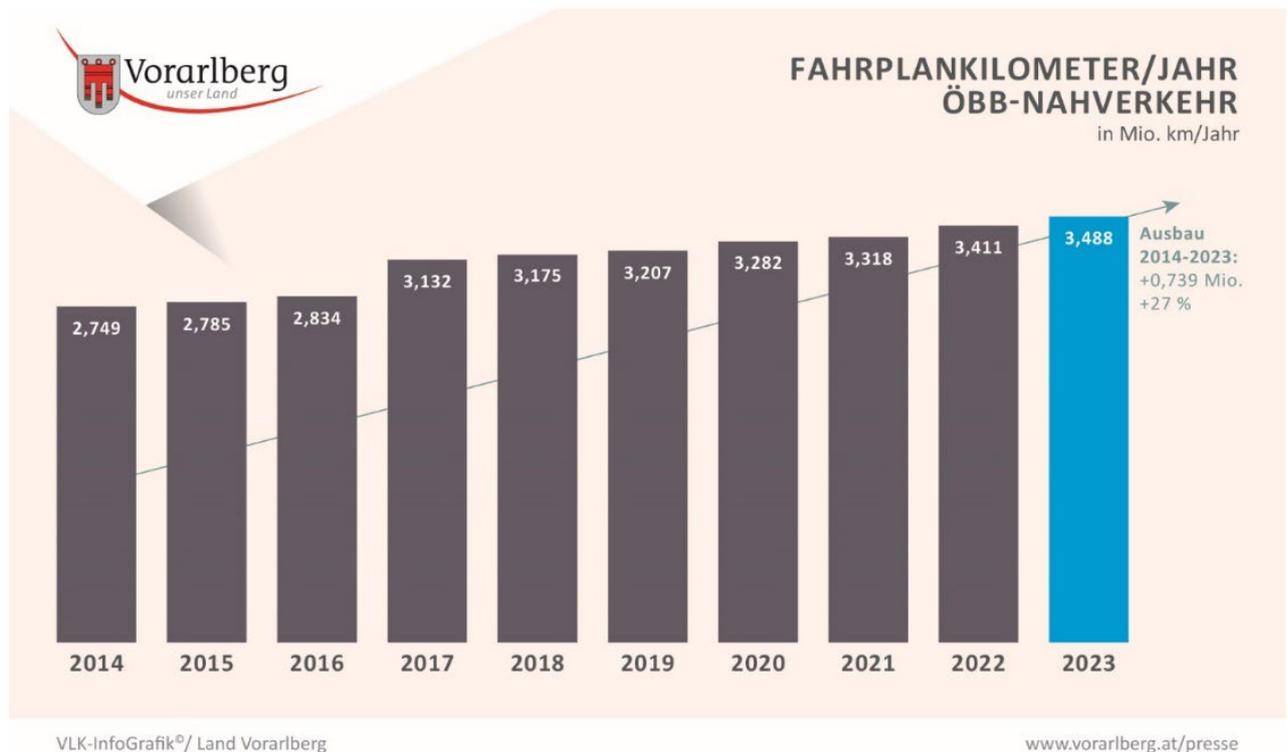
2. Wie hat sich das Fahrplan-Angebot in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung der verfügbaren Bus- und Bahnkilometer nach Jahren. Welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen sind geplant?

Das Fahrplanangebot im regionalen Personennahverkehr auf der Schiene wurde seit dem Jahr 2014 um 27 % ausgebaut. Es stellt die Grundlage für das kontinuierliche Wachstum der Fahrgastzahlen dar (Zuwachs von 38 % im Zeitraum 2013 bis 2023).



VLK-InfoGrafik®/ Land Vorarlberg

www.vorarlberg.at/presse



Auf der Schiene sind folgende weitere Maßnahmen geplant:

Der Angebotsausbau erfolgt schrittweise nach dem im Mobilitätskonzept Vorarlberg definierten Zielangebot sowie auf Basis grenzüberschreitender Abstimmungen mit Liechtenstein, der Schweiz und Deutschland. In der Ostschweiz wird das Fahrplankonzept mit dem kommenden Fahrplanjahr umgestellt (v. a. Halbstundentakt IR im St. Galler Reintal), in Deutschland sind Umstellungen im Dezember 2027 im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Bahnhofs Stuttgart 21 geplant. Die Vorarlberger Nahverkehrsgarnituren durchlaufen zusätzlich zur bestehenden Zulassung für Österreich und Deutschland derzeit die Zulassung für die Schweiz. Gemäß den Aufträgen des Landtags laufen intensive Prüfungen und Abstimmungen mit den internationalen Partnern zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs.

Für das Fahrplanjahr 2025 (ab Dezember 2024) sehen die Planungen Entwicklungen auf den Linien S1, REX1, S3, S4 und S5 und der S7 vor. Diese Erweiterungen liegen mit rund 85.000 km ziemlich exakt im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Die gremialen Entscheidungen hierfür stehen noch aus.



Im Busverkehr sind folgende weitere Maßnahmen geplant:

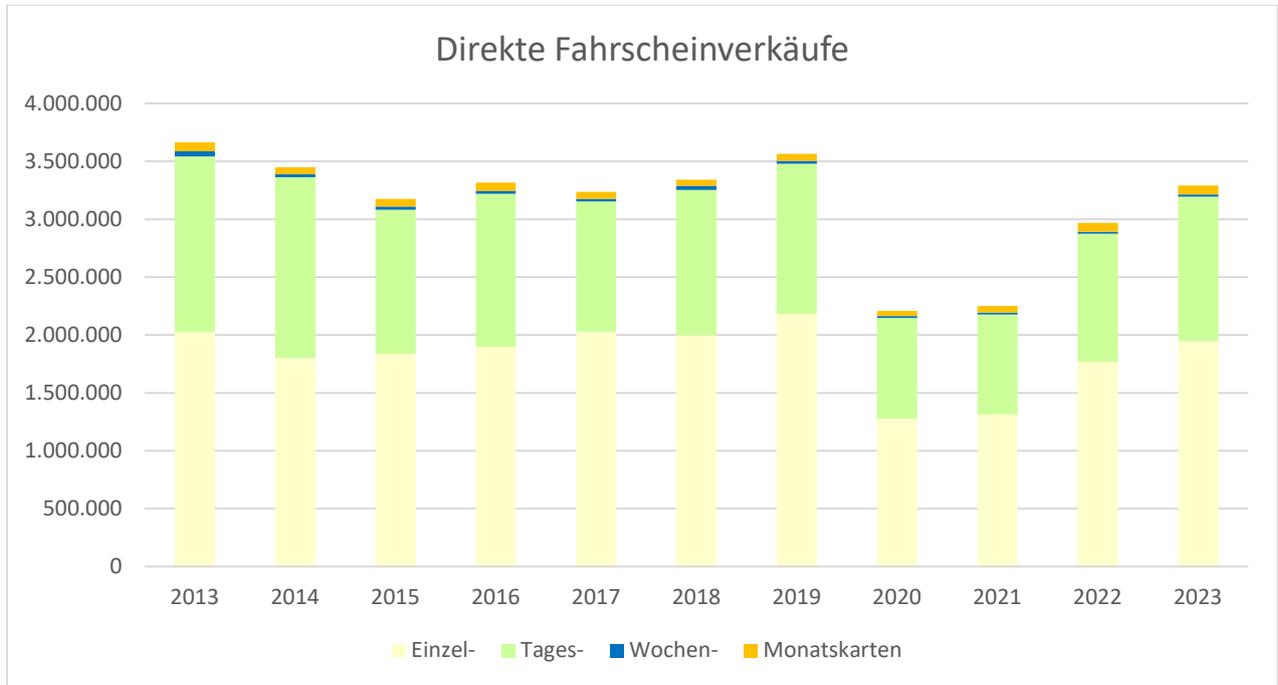
Insbesondere durch den Einsatz der KlimaTicket-Mittel werden in den kommenden Jahren die Angebote im Linienbusverkehr deutlich ausgebaut. Bereits im Dezember 2023 wurde in der Region Oberes Rheintal ein vollständig neues Linien- und Angebotskonzept umgesetzt, das in weiten Teilen des Oberen Rheintals an Werktagen einen durchgehenden Viertelstundentakt und die Erschließung neuer Gebiete vorsieht. Im Laufe des Jahres 2025 tritt im Stadtbus Feldkirch die erste Phase einer größeren Angebotsausweitung in Kraft, welche zusätzliche Linienführungen, eine bessere Abstimmung von Anschlüssen und – nach derzeitigem Planungsstand – grenzüberschreitende Verbindungen ins Fürstentum Liechtenstein umfasst. Eine zweite Phase mit dem Schwerpunkt der Feinerschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten ist im darauffolgenden Jahr geplant.

Im größten Ballungsraum, dem Unteren Rheintal, liegt der Fokus in erster Linie auf Taktverdichtungen zur Erhöhung der Kapazitäten, auf Schnellverbindungen und auf der Erschließung zusätzlicher Gebiete.

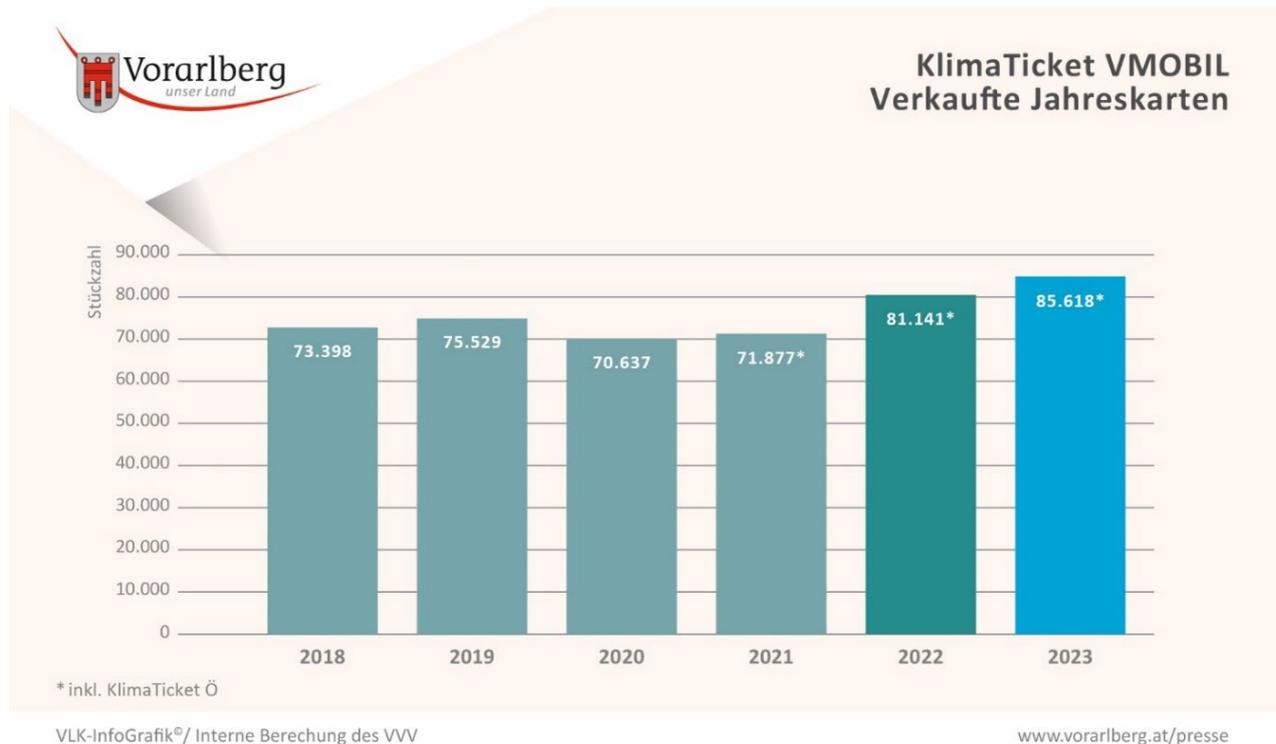
In der Region Montafon ist im Jahr 2025 eine Neugestaltung des Linien- und Angebotsschemas zu erwarten. Sie beinhaltet die bessere Anbindung von touristischen Einrichtungen sowie beschleunigte Verbindungen für den Alltagsverkehr. Dem Mobilitätskonzept des Landes folgend, sollen in den kommenden Jahren jene Talschaften, die noch nicht über ein Grundangebot im Linienbusverkehr verfügen, mit diesem Basisstandard ausgestattet werden. So ist beispielsweise derzeit ein Ausbau im Großen Walsertal in Vorbereitung, der die Angebotsdichte verdoppelt.

3. Wie sieht die Entwicklung der Einnahmen im gleichen Betrachtungszeitraum aus? Wie viele Fahrkarten wurden in den letzten zehn Jahren gekauft? Bitte um Auflistung nach Jahren zu den Kartentypen und der entsprechenden Einnahmen.

Die direkten Fahrscheinverkäufe haben sich in den letzten zehn Jahren wie folgt entwickelt:



In demselben Zeitraum haben sich die Jahreskartenverkäufe wie folgt entwickelt:



Während die direkten Fahrscheinverkäufe in den Corona-Jahren 2020 und 2021 massiv zurückgingen, blieb die Anzahl der Jahreskartenbesitzer:innen nahezu konstant. Der Rückgang an verkauften Einzel- und Tagestickets im Langzeitvergleich zwischen 2013 und 2023 ist durch die Zunahme an verkauften Jahreskarten erklärbar. Nicht zuletzt die Einführung des Klimatickets hat die Jahreskartenverkäufe noch einmal in die Höhe schnellen lassen, so dass die Zahl der Jahreskartenbesitzer:innen von rund 50.000 im Jahr 2013 auf knapp 86.000 im Jahr 2023 gestiegen ist. Allein diese Zahl belegt, welche hohe Akzeptanz der öffentliche Verkehr in Vorarlberg genießt.

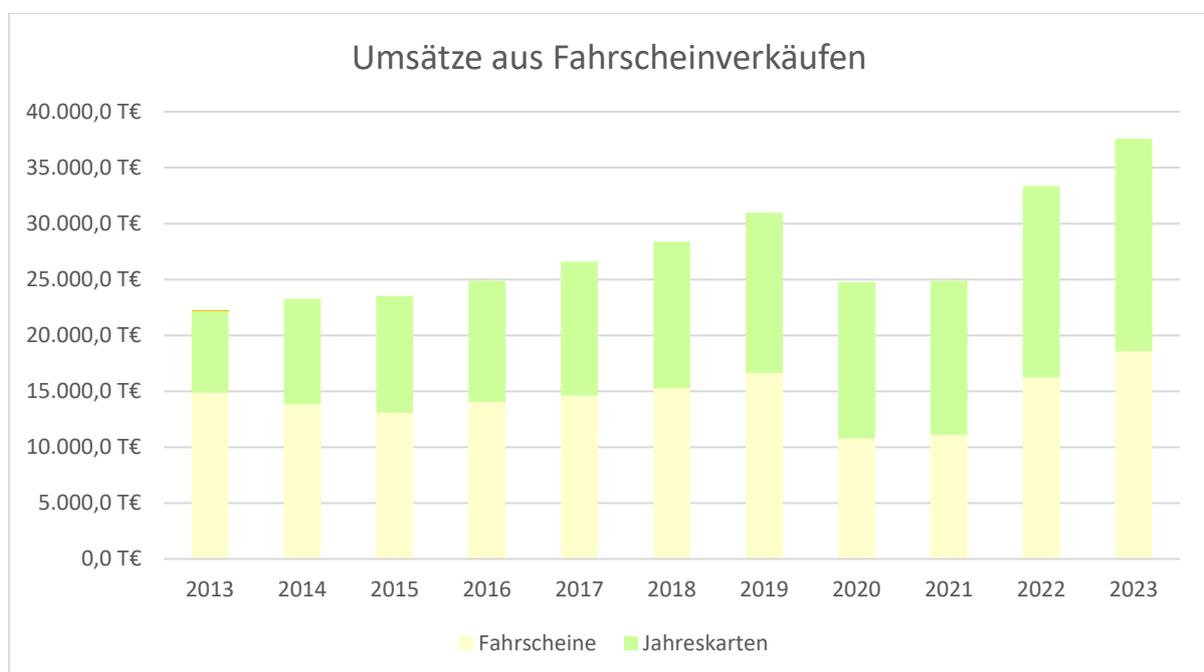
Die Umsätze aus Fahrscheinverkäufen haben sich bei vmobil in den letzten elf Jahren folgendermaßen entwickelt:

VMOBIL

Entwicklung Kartenverkäufe

	Fahrscheine	Jahreskarten
2013	14.876,1 T€	7.337,5 T€
2014	13.821,2 T€	9.455,1 T€
2015	13.085,4 T€	10.436,1 T€
2016	14.060,4 T€	10.815,2 T€

2017	14.615,7 T€	11.985,4 T€
2018	15.291,3 T€	13.103,7 T€
2019	16.616,9 T€	14.350,5 T€
2020	10.767,4 T€	13.992,3 T€
2021	11.122,7 T€	13.738,5 T€
2022	16.221,9 T€	17.137,5 T€
2023	18.595,2 T€	19.003,3 T€



4. Welche Vergleichswerte gibt es in Bezug auf Angebots- und Fahrkarten-Entwicklung mit anderen Bundesländern sowie mit Österreichs Nachbarländern? Bitte um Übermittlung.

Es ist nahezu unmöglich, die Angebots- und Fahrkartenentwicklung in Österreich mit den Entwicklungen in Österreichs Nachbarländern zu vergleichen, weil zum einen belastbare Zahlen großteils fehlen, zum anderen teils unterschiedliche Methodiken zum Einsatz kommen. Vergleiche mit anderen Bundesländern stehen laut Auskunft des BMK nicht auf Abruf zur Verfügung und können nur in Abstimmung mit dem jeweiligen Bundesland freigegeben werden. Zur Entwicklung der Fahrgastzahlen lässt sich nach Auskunft des BMK Folgendes berichten:

Bundesweite Fahrgastentwicklung 2020 vgl 2024

Gesamtaufkommen von rd. 800.000 durchschnittlich täglich Reisenden Anfang 2020 auf nunmehr rd. 930.000 Anfang 2024 (+16 %)

Vorarlberger Fahrgastentwicklung 2020 vgl 2024

Gesamtaufkommen von rd. 44.000 durchschnittlich täglich Reisenden Anfang 2020 auf nunmehr rd. 63.000 Anfang 2024 (+44 %)

Das Personenzugkilometerangebot wurde in Vorarlberg von 2019 rd. 4,5 Mio.

Personenzugkilometer auf 2023 rd. 4,97 Mio. Personenzugkilometer (+10 %) ausgeweitet. Die Sitzplatzkilometer sind im selben Zeitraum überproportional gestiegen.

5. Wie haben sich die Fahrgastkapazitäten von Bus und Bahn in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung nach Jahren.

6. Wie hat sich das Angebot von Bussen und Zügen in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte um Auflistung nach Jahren. Welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen sind geplant?

Die beiden Fragen werden gemeinsam beantwortet. Folgende Schienenfahrzeuge wurden in den letzten zehn Jahren im Regionalverkehr auf der Schiene eingesetzt, wobei sich die Zahl der Sitzplätze in dieser Zeit um 24 % erhöht hat:

Fahrzeugtypen	Fahrzeugeigenschaften					Fahrzeuge im Einsatz									
	Sitzplätze	Radplätze	barrierefrei	klimatisiert	WC	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Talent 1	199	15	ja	ja	ja	20	20	20	20	21	21	21	23	28	4
Desiro-ML	288	39	ja	ja	ja										21
Dosto-Steuerwagen	86	9	ja	ja	ja	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3
Dosto-Zwischenwagen	110	0	ja	ja	ja	13	13	13	13	13	13	13	15	14	13
CRD-Steuerwagen	63	7	nein	nein	ja	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
CRD-Zwischenwagen	80	1	nein	nein	ja	9	9	9	9	9	9	9	9	5	3
CRD-Fahrradwagen	36	24	nein	nein	ja								1	2	1
MBS: NPZ	128	6	nein	nein	ja	4	4	4	4	4	4	4			
MBS: ETW	64	4	nein	ja	nein	2	2	2	2	2	2	2			
Fernverkehrswagen	78		nein	nein	ja								4	4	

* Zielzustand im Laufe 2023 erreicht

2020-2022: Ersatzkonzept wg. verspätetem Einsatz Neufahrzeuge; zT unterjährige Schwankungen

Sitzplätze des Fuhrparks									
7217	7217	7217	7217	7416	7416	7416	7828	8366	8934

[Anm.: Hinzu kommen in den Jahren 2022 und 2023 die Fahrzeuge der Turbo AG (Typ GTW 2/6 mit 106 Sitzplätzen), die ausschließlich auf der Linie S7/REX 7 von Romanshorn nach Lindau eingesetzt werden.]

Die Kapazitäten im Bereich der Linienbusse haben sich in den vergangenen fünf Jahren wie folgt entwickelt:

	Midibus	Niederflurbus 8,9-10m	Niederflur/Low Entry 12/13m	Überlandbus 12-14m	Niederflur- Gelenkbus 18/20m	SUMME
2018	19	49	156	67	36	327
2019	19	48	161	67	42	337
2020	20	48	160	58	45	331
2021	24	33	199	53	53	362
2022	24	35	211	48	53	371
2023	25	34	233	46	53	391

7. Zentral für eine gute öffentliche Verkehrsanbindung ist u.a. die Erschließung des gesamten Landes bis in die Talschaften, Randgemeinden und möglichst auch Nachbarländer. Welche Überlegungen gibt es in dieser Hinsicht wie etwa Fahrplanergänzungen oder neue zusätzliche, bedarfsorientierte Systeme (Ruf-Busse, Mikro ÖV)?

Die aktuelle ÖV-Angebotsplanung bei den öffentlichen Busverkehren ist durch vier Schwerpunktziele gekennzeichnet, die auf dem Mobilitätskonzept Vorarlberg (2019) aufbauen und sich daraus ableiten lassen:

- I. Stärkung ländlich-peripherer Regionen durch Sicherstellung eines regelmäßigen ÖV-Angebots (Mindeststandard: eine Verbindung pro Stunde in Linieneinzugsbereichen mit mindestens 500 Einwohner:innen)
- II. Attraktivierung des Gesamtnetzes durch ergänzende Schnellbusangebote unter der Prämisse, dass keine bahnparallelen Verkehre geschaffen werden, die zu einer Kannibalisierung der eigenen Schienenangebote führen
- III. Entwicklung grenzüberschreitender Busangebote als wichtige Ergänzung zu den Ausbauprojekten auf der Schiene
- IV. Ständige Optimierung der Angebotsverknüpfung Bahn-Bus an den Knotenpunkten auf Grundlage abgestimmter Planungsparadigmen:
 - Schlanke, aber stabile Umstiege zwischen Bus und Bahn mit Regelübergangszeiten zwischen vier und zehn Minuten (abhängig von den jeweiligen Weglängen zwischen Gleis und Haltestelle)
 - Ausgewogene Anbindung der Buslinien sowohl an den regulären (S-Bahn) als auch schnellen (REX) Nahverkehr
 - Konsequente Vertaktung bei Bus und Bahn zur Sicherstellung einheitlicher, regelmäßiger und leicht merkbarer Umsteigeverbindungen

Während das Land gemeinsam mit dem Bund den Ausbau des Bahnangebotes vorantreibt, engagieren sich die Gemeinden des Landes im Ausbau des Stadt-, Land- und Ortsbusangebots. Durch diese gemeinsamen Anstrengungen weist Vorarlberg mittlerweile das zweitdichteste ÖPNV-Angebot Österreichs nach Wien auf. In den letzten drei Jahren konnten gerade in den Talschaften einige wichtige Ausbauprojekte vorangetrieben werden. Aus Mitteln des KlimaTickets

Regional stehen dem Verkehrsverbund Vorarlberg jährlich rund € 8 Mio. zur Verfügung, die zum Großteil in den Angebotsausbau fließen. Aus diesem Titel wurden in den vergangenen drei Jahren 23 neue Fahrplanangebotsprojekte in den Stadtbussen Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz, im Ortsbus am Kamma, im Landbus Oberes Rheintal, Unterland, Bregenzerwald, Walgau, Großes Walsertal, Arlberg und Brandnertal kofinanziert. Die Aufwendungen für diese Angebotsausbauten, die durch Gemeinden, Land (Förderungen) und KimaTicket-Mittel finanziert werden, betragen rund € 11 Mio. pro Jahr. Nur durch diese gemeinsame Finanzierung war die Realisierung von Projekten in den Talschaften wie die Einführung eines Taktverkehrs auf der Linie 550 (Nenzing – Schlins – Düns – Dünserberg), eines Radbusses in Bürserberg (L581), die Verbindung Egg – Oberstaufen (L890), die verbesserte Anbindung der Arlbergregion an den Schienenfernverkehr in der Zwischensaison oder die Schaffung eines Grundangebots ab dem kommenden Jahr in der Region Großes Walsertal möglich. Zudem wurden On-Demand-Verkehre deutlich ausgeweitet, wie beispielsweise der Anrufbus Unterland, der seit 2022 das Rheindelta und seit 2023 das Stadtgebiet von Dornbirn umfasst.

8. Ebenso zentral für eine gut funktionierende Öffentliche Verkehrsanbindung ist die Pünktlichkeit. Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich bisher gesetzt? Welche weiteren Schritte sind geplant und wann?

Knapp 86.000 Vorarlberger:innen besitzen ein Klimaticket. Die Nutzung des ÖPNV ist also längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Nun bestehen zentrale Aufträge darin, die Qualität der Dienstleistung zu beobachten, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die bestmögliche Qualität gewährleistet wird, und, wenn nötig, steuernd einzugreifen. Insbesondere im Hinblick auf kurze Gesamtreisezeiten sowie auf funktionierende Anschlüsse kommt der Pünktlichkeit von Bus und Bahn eine herausragende Bedeutung zu. Um die planerische Grundlage für die Anschlusssicherheit und Stabilität des ÖPNV sicherzustellen, haben die Aufgabenträger des ÖPNV bereits im Jahr 2018 Planungsparadigmen verbindlich vereinbart, die unter anderem Mindest- und Maximalübergangszeiten sowie ein Schema für die Anschlusspolitik festlegen. Alle Stadt-, Land- und Ortsbusse setzen ihre Planungen auf dieser Grundlage auf. Sofern aufgrund von Störungen Verspätungen entstehen und Anschlüsse gefährdet sind, verfügen alle Vorarlberger Linienbusse über eine automatisierte Anschlusssicherung, bei der der:die Lenker:in des abbringenden Fahrzeugs auf dem Bordrechner auf Basis von Echtzeitdaten eine Information über allenfalls verspätete Zubringerbusse erhält und angewiesen wird, eine definierte Wartezeit einzuhalten. Die maximal mögliche Wartezeit ist dabei abhängig davon, ob sie künftige eigene Anschlüsse des Abbringers gefährden könnte, und wird vom System automatisch errechnet. Die Kombination aus stabilen Anschlussplanungen und elektronischer Anschlusssicherung kann im täglichen Einsatz viele Auswirkungen von kleineren Verspätungen kompensieren. Da dem System jedoch gewisse Grenzen gesetzt sind, ist es von zentraler Bedeutung, dass die Auswirkungen von Verkehrsstörungen auf die Verspätungslage des Busverkehrs nach Möglichkeit minimiert werden. Dazu wurden bereits im Konzept „Mobil im Rheintal“, im Mobilitätskonzept 2019 sowie im aktuellen Regierungsprogramm konsequente Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Priorisierung verankert.

Aufbauend auf den Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019, wurde deshalb im Frühjahr 2022 ein „Strategieplan Buspriorisierung“ als strategische Perspektive unter Beiziehung externer Expertise und mit Einbeziehung der ÖPNV-Verantwortlichen im Unteren und Oberen Rheintal gestartet.

Ausgehend von einer umfassenden Analyse, zeigt die Studie zur Busbeschleunigung im Unteren und Oberen Rheintal die aktuellen Schwachstellen im öffentlichen Busnetz auf. Die Streckenabschnitte mit den größten Verzögerungen für den Busverkehr wurden systematisch erhoben und ausgewertet. Ergänzend flossen die Erfahrungswerte der relevanten Stakeholder in die Analyse ein. Zuletzt wurden aus den 59 identifizierten Schwachstellen die 30 wichtigsten Problemstellen definiert. Für 20 Schwachstellen liegen umsetzungsfähige Maßnahmen vor, für weitere zwölf Schwachstellen wurden erste Maßnahmenvorschläge entwickelt. Das operative Umsetzungsprogramm bewertet die vorgeschlagenen Maßnahmen und reiht diese nach der Wichtigkeit und Dringlichkeit. Parallel dazu wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen hinsichtlich der Busbeschleunigung evaluiert.

Der Endbericht zum Projekt mit Umsetzungsfahrplan 2024 ff. wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 vorliegen.

9. Wie sehen die nächsten Schritte bezüglich Verringerung des CO2 Ausstoßes bei den Bussen aus? Was wurde bisher umgesetzt und wie sehen die Planungen aus?

Nach einem österreichweit ersten E-Bus-Pilotprojekt, welches die Inbetriebnahme von vier batterieelektrischen Bussen im Überlandeinsatz (ab Februar 2020) vorsah, begannen im Jahr 2021 umfangreiche Planungen zur weiteren Dekarbonisierung des ÖPNV in Vorarlberg. Dabei wurden Möglichkeiten zur Einführung von weiteren E-Bussen für Vorarlbergs Straßen geprüft und deren staffelweise Beschaffung festgelegt. Der unabdingbare Rahmen für die Umsetzbarkeit dieses Projektes war das Förderprogramm EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) der FFG dar, welche 80 % der Anschaffungsmehrkosten eines E-Busses und 40 % der Investitionskosten für die benötigte Ladeinfrastruktur finanziert. Nachdem die Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH (VVG) gemeinsam mit acht Verkehrsunternehmen und einer Ladeinfrastrukturpartnerin erfolgreich Fördermittel für bis zu 130 E-Busse (49 Mio. Euro) eingeworben hatte, startete im November 2022 die operative Umsetzung des Projektes VERDE (Vorarlberger E-Busse für Regionale Dekarbonisierung).

Neben der Vergabe zur Errichtung, Wartung und Betriebes der Ladeinfrastruktur im April 2023 wurden die ersten 13 batterieelektrischen Busse für den Landbus Oberes Rheintal (11) und Bregenzerwald (2) bestellt und ab September 2023 erfolgreich in Einsatz gebracht. Für die zweite Phase sind Busbeschaffungen für die Regionen Unteres Rheintal, Walgau, sowie für alle Stadt- und Ortsbusse im Land vorgesehen (2024: Unteres Rheintal I, Am Kummera sowie Stadtbus Feldkirch und 2025: Unteres Rheintal II, Walgau, Lech und Stadtbus Bregenz, Dornbirn und Bludenz), was bis Ende 2025 den voraussichtlichen Einsatz von weiteren 87 E-Bussen

bedeutet. In anderen Worten: der Betrieb von insgesamt 104 E-Bussen verringert den CO₂-Ausstoß um rund 6100 Tonnen pro Jahr.

Derzeit finden intensive Planungen zur weiteren Ausrollung emissionsfreier Fahrzeuge ab 2026 bis zum Jahr 2030 (und darüber hinaus) statt. Dabei wird die technische Entwicklung der Fahrzeuge laufend geprüft, um die Möglichkeiten für anspruchsvollere Einsätze im alpinen Bereich einzuschätzen. Zudem beobachtet die VVG die Entwicklung möglicher Folgeförderprogramme über 2025 hinaus (z.B. EBIN II), da die Fördermittel des EBIN-Programmes bis spätestens 2025 eingesetzt werden müssen. Eine Finanzierung ohne entsprechende Fördermittel ist zum jetzigen Zeitpunkt als unwirtschaftlich zu betrachten.

Mit freundlichen Grüßen

MMag. Daniel Zadra
Landesrat