

# Autoabhängigkeit in Regionen durch gutes Angebot des Öffentlichen Verkehrs reduzieren

Ein gutes öffentliches Verkehrsangebot ist auch in Regionen umsetzbar. Regionaler Busverkehr und nachfragebasierte Mobilitätsangebote spielen eine zentrale Rolle, damit Alltagsmobilität auch außerhalb von Städten unabhängig vom Autobesitz für alle gewährleistet ist.

Öffentliche Verkehrsmittel sichern die Daseinsvorsorge. Sie gewährleisten, dass alle Menschen unabhängig vom Besitz eines Pkw mobil sein können. Gute Bahn- und Busverbindungen sind für Regionen eine Entwicklungschance und stärken die lokale Wirtschaft. Nahe hochrangiger Knotenpunkte kann sich auch lokale Industrie entwickeln, die mit Öffentlichem Verkehr erreichbar und attraktiv wird. Im Großraum Lille in Frankreich ist etwa nahe eines TGV-Knotens eine High-Tech-Region entstanden.<sup>62</sup> Investitionen in Öffentlichen Verkehr bringen auch Wertschöpfung und Arbeitsplätze. In Salzburg etwa werden rund 1.400 Arbeitsplätze im Jahr durch den Öffentlichen Verkehr gesichert, die Hälfte davon direkt. Die von der Salzburg AG generierte Wertschöpfung kommt mit 95 Prozent

fast gänzlich dem Bundesland Salzburg zugute.<sup>66</sup> Auch in der Metropolregion Wien ist ein wirtschaftliches Prosperieren ohne den dort stark ausgebauten Öffentlichen Verkehr nicht denkbar.

## Erfolgsfaktoren für Öffentlichen Verkehr außerhalb von Ballungsräumen

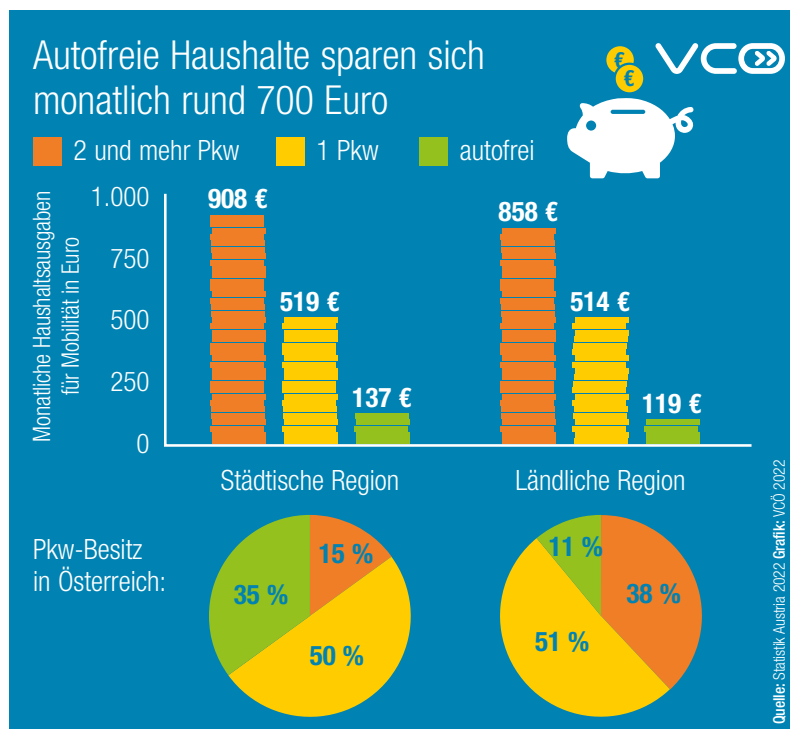
Im Bregenzerwald in Vorarlberg umfasst der Landbus 21 Linien, die den Bregenzerwald mit Bregenz und Dornbirn verbinden. Auf den Hauptachsen verkehren die Busse im Halbstundentakt. Auf Wunsch können Verstärkungsbusse für größere Gruppen eingesetzt werden. In der Nacht von Freitag auf Samstag gibt es einen Nachtbus und für größere Veranstaltungen existiert ein Festbus.<sup>119</sup> Vorarlberg verfügt nicht nur über durchgehend gute Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr, sondern auch über einen vergleichsweise niedrigeren Motorisierungsgrad.<sup>58</sup> Das ist außerhalb der Landeshauptstädte nur in Tirol und Salzburg der Fall, die in weiten Teilen auch über eine gute Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr verfügen.

In Tirol und Bayern wird über ein grenzüberschreitendes Liniennetz von vier Buslinien nachgedacht.<sup>95</sup> In der Ostregion wird aktuell eine integrierte Ausschreibung für Linien- und Bedarfsverkehr inklusive Softwarelösungen für Disposition und Routing umgesetzt. Daneben werden Anrufsammeltaxi-Systeme für periphere Regionen und Schwachlastzeiten in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland gestärkt. Das Rückgrat bildet ein integriertes Angebot aus Bussen, Bahnen und innerstädtischen Verkehren.

## Linienbusse für Feinerschließung in der Region

Im Jahr 2014 erneuerte die Kleinstadt Braunau am Inn in Oberösterreich mit 17.400 Einwoh-

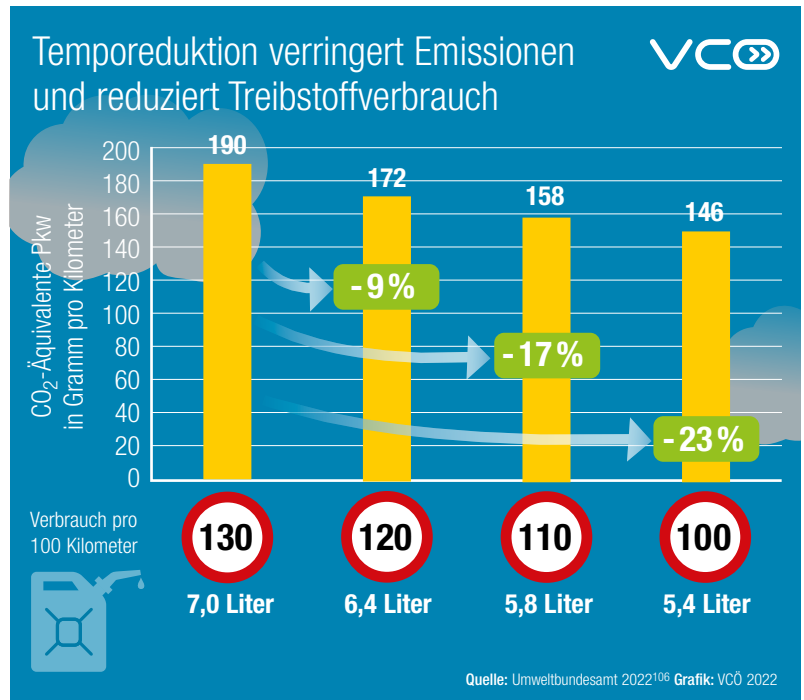
Die Mobilitätsausgaben von Auto-Haushalten sind in Städten und in den Regionen ähnlich hoch. Ebenso ersparen sich autofreie Haushalte unabhängig vom Wohnstandort viel Geld.



nenden das Busverkehrsnetz. Die Linienführung wurde verbessert und vereinfacht, ein halbstündiger Takt wurde eingeführt und der Anschluss an andere öffentliche Verkehrslinien verbessert. Teile der Strecken werden nachfragebasiert bedient. Während die Kosten reduziert werden konnten, stiegen die Fahrgastzahlen um zehn Prozent.<sup>47</sup> Im Südburgenland wurde im Jahr 2021 das Busverkehrsangebot ausgeweitet. Aufgrund der verstärkten Nachfrage vom Südburgenland nach Graz zu fahren, wurden die Fahrzeiten angepasst, um noch attraktiver für Jugendliche in Ausbildung zu sein. Zudem kommen größere Fahrzeuge zum Einsatz und eine zusätzliche Linie auf der Strecke Graz–Pinkafeld wurde eingeführt. Der Bus beförderte im Jahr 2021 bis zu 274 Personen pro Woche.<sup>55</sup> Im Waldviertel in Niederösterreich bedienen die beiden Linien 170 und 180 die Hauptachsen Krems–Zwettl–Gmünd und Horn–Göpfritz/Wild–Waidhofen/Thaya im Stundentakt. Insgesamt wird das Angebot im Schnitt von 4.300 Fahrgästen pro Woche genutzt. Die Feinerschließung übernehmen zusätzlich 105 Regionalbuslinien.

### Gute Taktung als Qualitätsmerkmal, nachfragebasierte Angebote als Ergänzung

Eine gute Taktung ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal im Öffentlichen Verkehr. Allgemein gute Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn regionale Zentren für mehr als die Hälfte der Bevölkerung mit dem Öffentlichen Verkehr in 30 Minuten erreichbar sind.<sup>41</sup> In Kärnten kam eine Studie zum Ergebnis, dass eine zu geringe Taktung des Öffentlichen Verkehrs für Pendelnde ein Haupthindernis für die Nutzung von Bahn oder Bus darstellt.<sup>44</sup> Kärnten und die Stadt Klagenfurt haben mit einer Budgeterhöhung von fünf Millionen Euro bis zum Jahr 2024 für drei neue Schnellbus-Verbindungen und Taktverdichtungen von Linienbussen im Raum Klagenfurt reagiert.<sup>49</sup> Auch Schnellbus-Linien sind in vielen Ballungsräumen Europas ein erprobtes Mittel. In der Stadtregion Nantes in Frankreich wurde etwa bereits im Jahr 2006 ein S-Bus eingeführt. Gleichzeitig wurden Gebühren für die Kurzparkzone in der Innenstadt erhöht und Park-and-Ride-Anlagen errichtet. 37 Prozent der Autofahrenden sind innerhalb der ersten vier Jahre auf die neue S-Bus-Linie umgestiegen. Im Jahr 2019 wurde



der erste Doppelgelenk-Elektrobus in Nantes in Betrieb genommen.<sup>108</sup>

Nachfragebasierte Mobilitätsangebote ergänzen das Liniennetz, etwa um entlegene Ortsteile zu bedienen oder als Angebot für Tagesrandzeiten. Flexible Angebote sind besonders auch als Zubringer zum höherrangigen Öffentlichen Verkehr sinnvoll. Beispielsweise erfüllt das „SPA-Mobil“ in und rund um die Marktgemeinde Stetteldorf am Wagram in Niederösterreich seit dem Jahr 2010 diese Funktion.<sup>115</sup> Der GmoaBus in Pötsching im Burgenland ist ein nachfrageorientierter Kleinbus, der bereits seit dem Jahr 2000 zu regulären Betriebszeiten bis zu 30.000 Menschen pro Jahr transportiert.<sup>47</sup>

Wird auf Autobahnen 110 statt 130 Stundenkilometer gefahren, sinkt der Energieverbrauch um rund 17 Prozent. In Schweden ist Tempo 110 die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen.

## ➤➤ Öffentlichen Verkehr als Mobilitätsgarantie in der Region ausbauen

- Ein dichter Takt ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die Qualität des Öffentlichen Verkehrs in der Region.
- Regionale Schnellbus-Linien können das Angebot des Öffentlichen Verkehrs abseits von Schienenverbindungen kostengünstig verdichten.
- Nachfragebasierte Mobilitätsangebote ergänzen regionalen Linienverkehr.