

„Revolution“ im Nahverkehr

Vor 30 Jahren wurde der Verkehrsverbund Vorarlberg gegründet

Als „eine echte Revolution“ des öffentlichen Nahverkehrs bezeichnete der damalige Landeshauptmann Martin Purtscher (ÖVP) die Gründung des Verkehrsverbundes Vorarlberg beim Eröffnungsfest am 1. Dezember 1991. Bei obligatorischem Bregenzer Nebel schwärmte der Landeshauptmann vom neuen „denkbar einfachen Tarifsysteem“ mit dem es endlich gelingen werde, „eine Alternative zum Auto zu bieten.“¹ Dem Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) wurde damals ein österreichweiter Modellcharakter zugeschrieben: So war der Tarifverbund Vorarlberg nach dem Verkehrsverbund Ostregion (Wien, Niederösterreich und Burgenland) erst der zweite flächendeckende Verbund und zum ersten Mal konnten in einem österreichischen Bundesland sämtliche Verkehrsmittel mit nur einer Karte benützt werden. Davor hatten Bahn und Bus in Vorarlberg eigene und ganz unterschiedliche Tarife. Wer umsteigen wollte, musste immer eine neue Fahrkarte lösen und mitunter tief in die Tasche greifen. Die anderen Bundesländer wie auch das benachbarte Ausland blickten daher damals gespannt auf die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Vorarlberg.

Um die Tarife billiger anbieten zu können, investierten Bund, Land und Gemeinden damals jedes Jahr zwischen 45 und 60 Millionen Schilling (Im Jahr 1991 umgerechnet zwischen 3,3 und 4,3 Millionen Euro). „Dieses Geld ist gut eingesetzt, weil wir damit einen Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr leisten“², so Purtscher damals.

Ziel: Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs in Vorarlberg

Gemeinsam mit dem damaligen Landesstatthalter und Verkehrsreferenten und späteren Landeshauptmann Herbert Sausgruber (ÖVP), dem damaligen Vorstand der Wirtschaftsabteilung und späteren Landesrat Karlheinz Rüdissler (ÖVP) sowie mit den damaligen Landesbeamten Christian Rankl und Franz Schwerzler blickt der VVV heute auf die 30 Jahre zurückliegende Gründung zurück.

Den Anfang machten ab Mitte der 1980er Jahre zum einen Vorarlberger Unternehmen, die einen Ausbau des Fahrplanangebots anregten und die vielerorts bestehenden Werksverkehre in den öffentlichen Verkehr integriert sehen wollten, berichtet heute Karlheinz Rüdissler. Zum zweiten politische Vertreter:innen in Vorarlberg, die eine wettbewerbsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr forderten und den öffentlichen Verkehr insgesamt verbessern wollten. Um dieses Ziel umzusetzen - da waren sich sogar alle im Vorarlberger Landtag vertretenen Parteien einig - brauchte es eine landesweite Lösung und damit im ersten Schritt einen Tarifverbund und in der Folge die Gründung eines Verkehrsverbundes. Interessant war auch der politische Konsens darüber, dass das Land dafür umfangreiche Geldmittel in die Hand nehmen musste und das „obwohl man auf keine Erfahrungen aus anderen österreichischen Bundesländern oder dem

¹ „Neue Ära für Bus und Bahn“, KURIER, 1. Dezember 1991, Seite 18.

² „Revolution‘ im Nahverkehr“, Vorarlberger Nachrichten, 2. Dezember 1991, S. 1.

benachbarten Ausland (Ausnahme Schweiz) zurückgreifen konnte“³, erzählt der damaliger Koordinator für den Verkehrsverbund Christian Rankl.

„Zähe“ Verhandlungen

Für die Umsetzung waren der damalige Wirtschaftsabteilungs-Vorstand Karlheinz Rüdisser sowie die beiden Landesbeamten Christian Rankl und Franz Schwerzler verantwortlich. „Die Berufs-Revolutionäre“ nannte sie 1991 die NEUE Vorarlberger Tageszeitung.⁴ In einer ersten Stufe wurde im Jahr 1989 das Vorarlberger Tarifmodell eingeführt. Gegen Vorlage des sogenannten „Vorarlberg-Halbpreispasses“ (nach Schweizer Vorbild) wurden für die Benutzung von Bus und Bahn in Vorarlberg Einzelfahrscheine zum halben Preis ausgegeben.

Die Berufs-Revolutionäre

Sie setzten die revolutionären Pläne in die Tat um: Die Landesbeamten Ing. Christian Rankl und Dipl.-Ing. Franz Schwerzler organisierten den Verkehrsverbund. Der NEUEN erzählen sie über ihr Werk.

NEUE: Was erwarten Sie sich vom Verkehrsverbund?

Rankl: Ich warne immer vor übertriebenen Erwartungen. Man darf sich nicht erwarten, daß am 2. Dezember alles so läuft, wie wir uns das vorstellen. Die Kunden sollen sich aber nicht scheuen, uns die Fehler klarzumachen.

NEUE: Welche Philosophie steckt hinter dem Verkehrsverbund?

Schwerzler: Man muß von den Schwachstellen ausgehen. Dazu gehörte in erster Linie das bisher sehr komplizierte Tarifangebot. Jeder Verkehrsträger

hat seine eigenen Preise. Wer umstieg, mußte mehrere Karten lösen. Das war auch teuer. Außerdem haben wir versucht, das Angebot für „Oft-Fahrer“ attraktiver zu machen.

Rankl: Es muß auch der Komfort stimmen. Wenn erst zusätzliche Busse eingesetzt werden, wenn alle Stehplätze voll sind, dann fährt niemand mit dem Bus.

NEUE: Bei allem Lob – für wen

wird denn das Bahn- und Busfahren ab heute teurer?

Schwerzler: Ein Einzelner, der nicht umsteigt und sporadisch verschiedene Strecken fährt, kann mit dem Halbpreispaß billiger dran sein.

NEUE: Warum hat man ihn dann gestrichen?

Schwerzler: Das hat man bewußt getan, denn er war teilweise kontraproduktiv. Der Halbpreispaß hat dazu geführt, daß Einzelfahrten günstiger wurden. Und das bedingt eine zeitraubende, komplizierte Abfertigung. Vor allem im Bus ist das ein Problem. Wir haben Untersuchungen, etwa auf der Strecke Bregenz–Hard, gemacht, die gezeigt haben, wieviel Zeit in den Haltestellen verloren geht.

NEUE: Wäre es nicht klüger, Automaten an den Haltestellen aufzustellen, statt die Fahrkarten beim Busfahrer zu verkaufen?

Schwerzler: Im Interesse eines schnellen Starts des Verbunds haben wir darauf verzichtet.

NEUE: Und in Zukunft?



Rankl warnt vor Anlaufproblemen.

Schwerzler: In Ballungsräumen könnte so etwas Wirklichkeit werden. Weil es Automaten aber noch nicht gibt, war es wichtig, günstige Langzeitkarten anzubieten. Wir haben in den Verhandlungen auch erreicht, daß man jetzt mit einer gültigen Karte hinten einsteigen darf.

NEUE: Bei den Verbindungen hapert es aber noch.

Rankl: Das soll jetzt laufend verbessert werden. Der Rheintal- und Leiblachtakt sind nur ein erster kleiner Schritt.

Das Gespräch führte Wolfgang Pendl.

Der damalige Koordinator für den Verkehrsverbund Christian Rankl im Interview für die NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 1. Dezember 1991.

³ „30 Jahre Tarif- und Verkehrsverbund Vorarlberg. Wie alles begann – Erinnerungen eines Beteiligten“ von DI Christian Rankl, Hard, 5.12.2021, S. 1.

⁴ „Die Berufs-Revolutionäre“, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 1. Dezember 1991, Extra-Ausgabe.

Das Tarifmodell des Halbp reispasses wurde insgesamt gut angenommen, was jedoch blieb war die umständliche Abfertigung. Fahrgäste, die zu mehreren Verkehrsunternehmen einstiegen, mussten weiterhin jeweils eigene Fahrscheine kaufen. Die verbilligten Einzelfahrscheine erhöhten außerdem die Abfertigungszeiten in den Bussen. Daher wurden die Arbeiten an einem Verkehrsverbund weiter vorangetrieben. „Das Modell für den Verkehrsverbund Vorarlberg war sehr ambitioniert“, berichtet Karlheinz Rüdiss er. „Dementsprechend intensiv waren die Verhandlungen“.

Im gleichen Jahr wie das neue Tarifmodell starteten die ersten Verhandlungen etwa mit dem Bund, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen. Diese gestalteten sich manchmal „zäh“, erzählen heute Karlheinz Rüdiss er und der ehemalige Verkehrsplaner des Landes Franz Schwerzler. Dieser berichtet vor allem vom hohen Abstimmungsbedarf mit dem Verkehrsministerium. „Dass ein Bundesland mitreden wollte, das war damals Neuland und hat alle Beteiligten gefordert“. Es habe sich aber durchaus gelohnt. „Bei den Verkehrsunternehmen, damals waren Post- und ÖBB-Bus noch getrennte Unternehmen, [musste] viel Überzeugungsarbeit geleistet werden“, schildert der ehemalige Wirtschaftsabteilungs-Vorstand Karlheinz Rüdiss er. Wie so oft ging es um die Finanzierung. So fürchteten etwa die Verkehrsunternehmen Einnahmeverluste. Insbesondere die Finanzierung der Schüler:innenfreifahrten war ein schwieriges Thema, meint auch heute der damalige Verkehrsreferent Herbert Sausgruber „Zum Glück ist es gelungen, die Gemeinden vom Nutzen so weit zu überzeugen, dass sie zahlende Partner wurden und beim Bestellen zusätzlicher Leistungen (Verdichtung der Fahrpläne) mit Förderung des Landes Geld in die Hand nahmen.“

Zum Start ein großes Fest

Nach zweimonatiger Verzögerung aufgrund technischer Probleme war es am 1. Dezember 1991 dann soweit: Mit einem Fest am Bregenzer Bahnhof wurde der Start des Verkehrsverbund Vorarlberg gefeiert. Alle Vorarlberger:innen konnten an diesem Tag im ganzen Land mit Bus und Bahn gratis reisen. Nach den offiziellen



„Die Kleinen erhalten einen Luftballon“: Die Gründung des VVV wird am 1. Dezember 1991 am Bahnhof Bregenz gefeiert. ⁵

Feierlichkeiten – so hielten etwa Landeshauptmann Purtscher, Landestatthalter Sausgruber, oder Sektionschef Hofmann vom Verkehrsministerium Reden – lud das Land zu „Gratis-Limo, Freibier und Würstl“⁶. Und „die Kleinen erhalten einen Luftballon“⁷. Dazu spielte die Eisenbahnermusik Feldkirch und die Fahrgäste durften in den Zügen und Bussen Platz nehmen. Der größte Konkurrent des Festes in Bregenz war damals übrigens die Sonne: Viele flohen vor dem Nebel im Rheintal und fuhren lieber hoch in die Berge. Trotzdem ein Erfolg für den Öffentlichen Verkehr: Allein auf das Bödele wurden 18 vollbesetzte Busse verzeichnet.⁸

⁵ Vorarlberger Nachrichten, 2. Dezember 1991, Seite 1.

⁶ „Neue Ära für Bus und Bahn“, KURIER, 1. Dezember 1991, Seite 18.

⁷ Siehe Ebenda.

⁸ Siehe „Verbund: Kartell im öffentlichen Interesse“, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 3. Dezember 1991, S. 11.

Mehr Wettbewerbschancen für Bus und Bahn

Jetzt Busspuren und Sammeltaxisysteme schaffen – Umsteigen muß jeder selbst

VON MARIANNE MATHIS

Bregenz (VN) „Vorrang für die Umwelt“ ist heute ein Grundpfeiler der Verkehrspolitik, beteuern die Regierungsverantwortlichen zum Auftakt des Vorarlberger Verkehrsverbundes, der ein attraktives Angebot ist. Aber „Umsteigen muß jeder selbst“.

Diesen Appell an die Eigenverantwortung richtete Landeshauptmann Dr. Purtscher gestern an die Bevölkerung. Die Prioritäten haben sich eben gewandelt: Waren Steigerungen der Pkw-Zulassungszahlen vor 20 Jahren noch „Erfolgsmeldungen“, so sind sie heute das Gegenteil. Seit 1960 hat sich der Autobestand in Vorarlberg bei einer Bevölkerungszunahme von 40 Prozent mehr als verzehnfacht. „Der weit aus überwiegende Teil aller durch den Verkehr bedingten Umweltbelastungen ist also hausgemacht“, mahnte Purtscher.

Hervorragende Kooperation

Man werde sich nun „ganz konkret damit auseinandersetzen haben, wie die noch ungleiche Wettbewerbssituation zwischen Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln zugunsten von Bahn und Bus verbessert werden kann“. Der Landeshauptmann nannte in diesem Zusammenhang die rasche Umsetzung von Busspuren.

Verkehrsreferent LStH. Dr. Herbert Sausgruber dankte ge-



Die Eisenbahnmusik Feldkirch spielte zum „Geburtstag“ des Verkehrsverbundes am Bregenzer Bahnhof auf. (Fotos: A. Sporeni)

stern im Bregenzer Bahnhof allen Partnern, welche für das Zustandekommen der Verkehrsverbundes hervorragend kooperiert haben: Bund, Verkehrsträger und das Mitarbeiterteam im Land.

Kommunale Verantwortung

Nicht unerwähnt ließ er die Initialzündung für den „Rheintakt“ durch Anton Schäfer am „VN“-Stammtisch vor zwei Jahren in Lustenau.

Sausgruber erinnerte die Gemeinden an deren Verantwortung, jetzt konsequente Parkplatzbewirtschaftung zu betreiben, „weniger durch höhere Gebühren aber vielmehr durch die räumliche Ausdehnung. Der Bregenzer Bürgermeister Dipl.-Vw. Siegfried Gasser kündigte dazu an, die Landeshauptstadt werde künftig das gesamte Zentrum bis zum See in die Parkplatzbewirtschaftung einbeziehen. Er sprach

von „Zeitenwende“ bei der Lösung von Verkehrsproblemen. Man habe jahrzehntelang auf die Rolle der öffentlichen Verkehrsmittel vergessen: „Nun sind wir in einem Wettlauf, um Versäumtes aufzuholen.“

Der Harder Bürgermeister Gerhard Köhlmeier nahm als Präsident des Gemeindeverbandes die Anregung von Sausgruber auf, kommunale Verbände für den öffentlichen Verkehr zu gründen.

ÖBB-Präsident Adolf Sollath und Sektionschef Dr. Friedrich Hofmann vom Verkehrsministerium betonten die Bedeutung attraktiver Preise als Anreiz, umzusteigen. Der Bund stellt momentan jährlich rund 200 Mill. S für alle Tarifverbundsysteme in Österreich bereit. Der Vorarlberger Verkehrsverbund wird bekanntlich zu einem Drittel vom Land direkt, einem weiteren Drittel aus Bedarfszuweisungen und zum restlichen Drittel vom Bund gedeckt.



Klares Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr: Landeshauptmann Purtscher, Landesstatthalter Sausgruber, Bürgermeister Gasser und Sektionschef Hofmann.

Artikel von den Vorarlberger Nachrichten, Ausgabe 2. Dezember 1991, zum Gründungsfest.

Eine Karte für das ganze Land

Für 4.320 Schilling (im Jahr 1991 umgerechnet ca. 314 Euro) konnte jede:r ab dem 1. Dezember 1991 zum ersten Mal eine Jahresnetzkarte für das ganze Land kaufen. Für 360 Schilling (im Jahr 1991 umgerechnet ca. 26 Euro) konnten Pendler:innen eine Monatsnetzkarte für eine Region erwerben. Familien konnten mit einer neuen Familientageskarte für 150 Schilling (im Jahr 1991 umgerechnet ca. elf Euro) im ganzen Land fahren. Die Einzelfahrkarten wurden mit der Einführung des Verkehrsverbundes im Schnitt um etwa 40 Prozent günstiger. Mit der Einführung des Tarifverbunds war der „Halbpreispas“ dann aber auch gleich wieder Geschichte. Als „revolutionär“ bezeichnete übrigens auch der VCÖ (damals Verkehrsclub Österreich) den Umstand, dass die Netzkarten übertragbar waren.⁹

Gleichzeitig mit dem Verkehrsverbund erfolgten die ersten Fahrplan- und Angebotsverbesserungen im Unteren Rheintal, im Bregenzerwald, in Feldkirch und

⁹ „Großes Lob vom VCÖ“, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 29. November 1991, S. 11.

im Klostertal. Der sogenannte „Rheintal-Takt“ brachte damals eine Verdichtung des Fahrplanangebots zwischen Bregenz und Gaißau, Bregenz und Götzis sowie Bregenz und Höchst. Für die Linien von Bregenz nach Höchst, von Bregenz nach Dornbirn und von Dornbirn nach Lustenau wurde zwischen 05.30 Uhr und 18.30 Uhr ein lückenloser Halbstundentakt eingerichtet.

Christian Rankl berichtet heute auch von den Anstrengungen, die damals unternommen wurden, damit der öffentliche Verkehr in der Bevölkerung breiter akzeptiert wurde. Zum einen sollte es komfortabler werden mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Dafür wurden unter anderem in den folgenden Jahren moderne, bequeme, lärm- und abgasarme Busse, moderne Triebwagengarnituren eingesetzt sowie die Haltestellen ansprechender und sicherer gestaltet. Zum anderen sollte der Verbund eine eigene Identität erhalten, mit der sich die Benutzer:innen identifizieren können („unser Stadtbus“, „unser Landbus“). Dazu gehörte ein ausgefeiltes Cooperate Design (CD) sowie eine zeitgemäße Cooperate Identity.

Der Takt macht mobil.

TAGES-
NETZKARTE

FAMILIEN-
TAGES-
NETZKARTE

WOCHEN-
NETZKARTE

MONATS-
NETZKARTE

JAHRES-
NETZKARTE

Eine für alle! Mit der Netzkarte des Vorarlberger Verkehrsverbundes fährt die ganze Familie landauf-landab. Sie ist übertragbar und wer damit fährt, das bestimmen Sie allein. Ob mit Stadtbus, Landbus, Bundesbus oder Bahn.

Der Vorarlberger Verkehrsverbund macht Sie mobil in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit oder beim Einkauf. Vorarlberg ist mobil - Sie auch? Für weitere Infos wählen Sie Dornbirn (05572) 33660.

Mit dem Verkehrsverbund durch ganz Vorarlberg. Wählen Sie Ihren Takt.

S T A D T B U S
L A N D B U S **VVV SBB**
verkehrsverbund

Im Takt wohin Sie wollen.

UMWELT-FREUNDLICHER + SCHNELLER + GÜNSTIGER + FAMILIEN-FREUNDLICHER

Ob für jeden Tag und A nach B oder von B nach C können werden ist allem das Sache. Wo andere Busse nur Punkt-zu-Punkt fahren, können wir Sie von A nach B und von B nach C fahren lassen. Sie auch? Für weitere Informationen wählen Sie Dornbirn (05572) 33660.

Mit dem Verkehrsverbund durch ganz Vorarlberg. Wählen Sie Ihren Takt.

Vier Städte im Takt.

DORNBIERN BREGENZ FELDKIRCH BLUDENZ

Was Vorarlberg Städte verbindet? Dornbirn, Feldkirch, Bregenz und hier auch Bludenz fahren im Takt. Sie auch? Für weitere Informationen wählen Sie Dornbirn (05572) 33660.

Mit dem Verkehrsverbund durch ganz Vorarlberg. Wählen Sie Ihren Takt.

verkehrsverbund

Erste Inserate des Verkehrsverbund Vorarlberg plus neuem Logo.

Bus & Bahn: Ein Logo

Arbeitet der VVV heute daran, alle umweltbewussten Mobilitätsformen (Bus, Bahn, Carsharing und Fahrrad) in einem gemeinsamen Erscheinungsbild sichtbar zu machen, ging es 1991 noch darum, die Verknüpfung des Stadt- und Landbussystems sowie des Schienenverkehrs nach außen hin zu zeigen. Mit dem Start des Tarifverbundes erhielten daher alle Busse und Schienenfahrzeuge sowie

die Haltestellenaushänge, Fahrscheine und Veröffentlichungen durchgehend ein Verbundlogo.

Als Vorbild für das CD-Konzept des Verbunds diente das erfolgreiche Stadtbusmodell in Dornbirn. Ein neu entwickeltes CD-Handbuch regelte dann vom Logo über das Farbkonzept und typografische Konzept bis hin zur Gestaltung der Bushaltestellen alle optischen Elemente. Durch landesweit einheitliche Liniennetz- und Fahrplandarstellungen sollten die Fahrgäste besser informiert werden.

Mit ihrem neuen Erscheinungsbild sollten die Fahrzeuge ausschließlich Werbung für den Verkehrsverbund machen. Außerdem wurde insgesamt die Qualität der Fahrzeuge verbessert: Auf Vorarlbergs Straßen waren nun Niederflerbusse mit Klimaanlage, mit ausfahrbaren Rampen für Rollstuhlfahrer:innen, Personen mit Kinderwagen usw. unterwegs.

Das beeindruckte auch das Ausland: Delegationen aus Schweden, Norwegen und Luxemburg kamen nach Vorarlberg, um sich die Umsetzung vor Ort anzusehen. Sogar in einer koreanischen Fachzeitung fand das CD-Konzept Erwähnung.

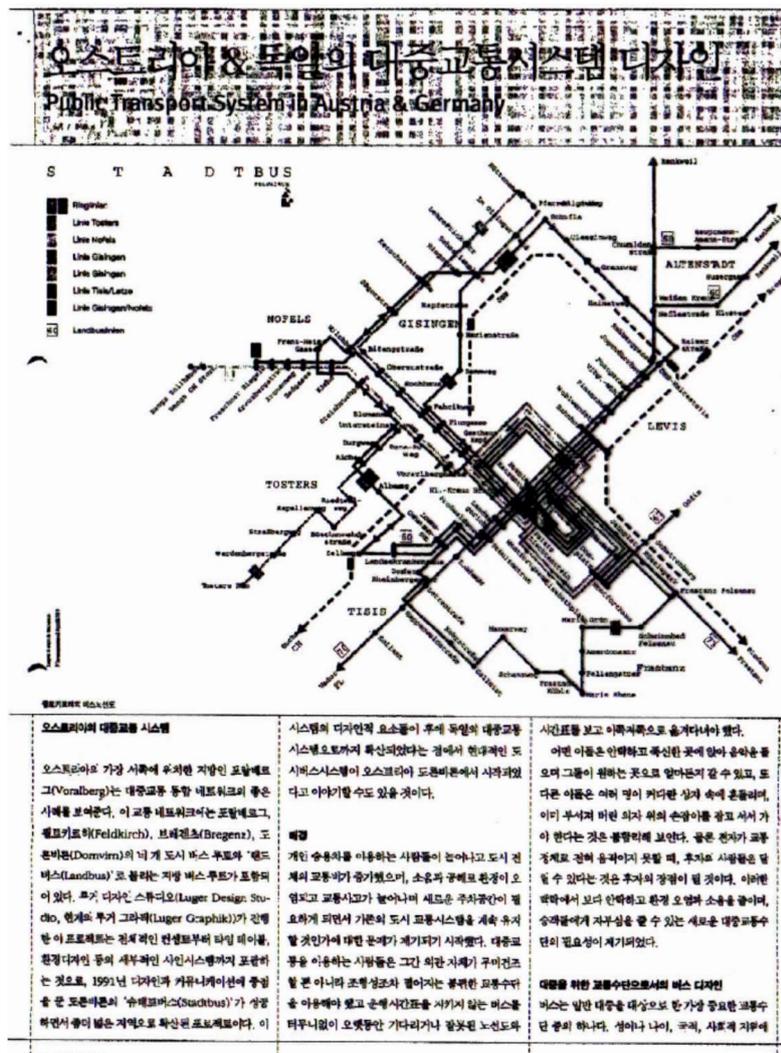


Abb. 1: CD-Konzept des Verkehrsverbundes in der koreanischen Fachzeitschrift „Monthly Design“ (Ausgabe Mai 2001, Seite 114 bis 117)

„Die Einrichtung des VVV ist eine tolle Sache“

„Die Einrichtung des Vorarlberger Verkehrsverbund ist eine tolle Sache. Die Information der Medien ist so gut, daß sich vorerst keine Fragen ergeben.“¹⁰ „Den VVV finde ich ganz toll, endlich einmal etwas für Nicht-Autofahrer. Auch für Familien ist das Angebot ganz prima. Einige Fragen hätte ich aber doch.“¹¹ So einige Leserbriefe in der NEUEN Vorarlberger Tageszeitung als Reaktionen auf die Gründung. Die Vorarlberger Bevölkerung zeigte sich durchwegs zufrieden. Insbesondere die günstigen und leicht verständlichen Tarife, der einfache Zugang zu Bus und Bahn (nur mehr eine Fahrkarte) sowie die Spezialangebote kamen gut an. So erhielten zum Beispiel Skifahrer:innen, die mit Öffis ins Skigebiet angereist kamen, eine 20-prozentige Ermäßigung bei den Skiliften.



Der Skibus in Rankweil. Bildquelle: VVV

Auch Vertreter:innen der Politik zeigten sich von der Gründung des Verkehrsverbundes Vorarlberg begeistert. Während der damalige Verkehrsreferent Herbert Sausgruber erwartungsgemäß von einem „Meilenstein“ sprach, lobte die damalige Landtagsabgeordnete der Grünen Alternative Vorarlberg (GAV) Jutta Kräutler-Berger Vorarlberg als „Beispiel für andere Bundesländer“. Allerdings sollte die Familienkarte unbürokratischer erhältlich sein.¹² SP-Klubchef Elmar Mayer bezeichnete die Einführung des Tarifverbunds als längst fällig.¹³

Bei all dem Lob gab es aber auch Kritik bezüglich der Vorarlberger Verkehrspolitik. Nach wie vor werde viel mehr in den Autoverkehr investiert als in den Bus- und

¹⁰ Leserbrief von L. Stockhauser aus Götzis, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 1. Dezember 1991, Extra-Ausgabe.

¹¹ Leserbrief von Walburga Fässler aus Dornbirn, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 6. Dezember 1991.

¹² „Grün-Kritik an Vorarlberger Verkehrskonzept“, APA-Meldung vom 28. Jänner 1992.

¹³ „Echte Revolution im Verkehr“, KURIER, 1. Dezember 1991, Seite 18.

Bahnverkehr, schreibt der damalige Journalist Wolfgang Pendl in seinem Kommentar in der NEUEN Vorarlberger Tageszeitung 1991. „Erst wenn hier ein wirkliches Umdenken einsetzt, stimmt der Werbeslogan ‚Vorfahrt für Vorarlberg‘“¹⁴.

Mehr Öffi-Fahrgäste durch Verkehrsverbund

Der Erfolg des Tarifverbundes war nicht nur aus den Rückmeldungen der Nutzer:innen abzulesen, sondern auch aus der Entwicklung der Jahreskarten-Verkaufszahlen und der allgemeinen Fahrgastzahlen, sowie auch aus der Entwicklung des Motorisierungsgrades in Vorarlberg. Während die Bestandszunahme von PKW/Kombi von 1981 bis 1992 in Vorarlberg deutlich höher lag als durchschnittlich in Österreich, drehte sich dieses Ergebnis zwischen 1991 und 2000 um.

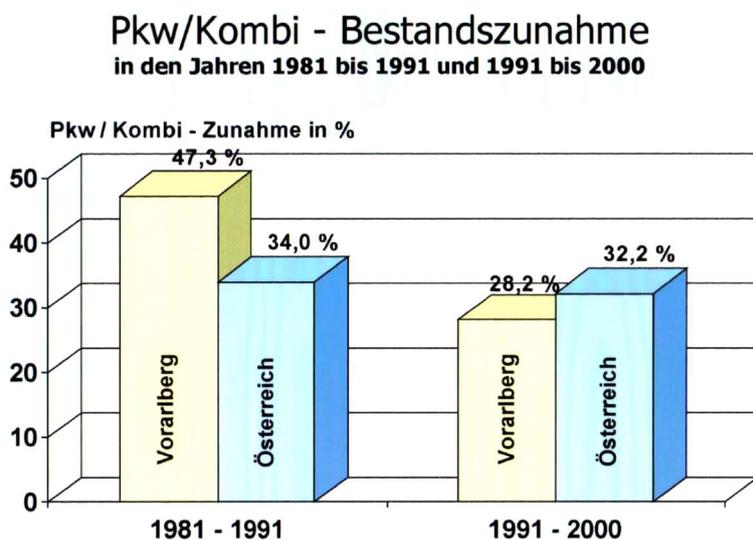


Abb. 2: Motorisierungsentwicklung für Pkw/Kombi in den Jahren 1981 bis 1991 und 1991 bis 2000¹⁵

Zwei Wochen nach der Gründung wurde eine erste Bilanz gezogen. Insgesamt wurden 1.800 Jahreskarten verkauft. Allerdings gab es auch Beschwerden wegen Verspätungen und zu wenigen Verbindungen.¹⁶

Rund sieben Monate später im August 1992 vermeldete Verkehrsreferent Herbert Sausgruber bei einem Informationsgespräch auf der Dornbirner Messe bereits über 5.000 verkaufte Jahreskarten. Als Kaufmotive gaben die Messebesucher:innen übrigens an: Umweltbewusstsein und die Möglichkeit, ohne Stress zum Arbeitsplatz zu kommen.¹⁷ Die Gründe unterscheiden sich kaum von jenen von heute mit rund 70.000 verkauften Jahreskarten. Die Messebesucher:innen wünschten sich damals aber auch Verbesserungen bei den Tarifen und bei der Koordination von Bahn und Bussen.

¹⁴ „Dickes Lob – großer Tadel“, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, Extra-Ausgabe, 1. Dezember 1991.

¹⁵ „30 Jahre Tarif- und Verkehrsverbund Vorarlberg. Wie alles begann – Erinnerungen eines Beteiligten“ von DI Christian Rankl, Hard, 5.12.2021, S. 8.

¹⁶ „Zwei Wochen Verbund; ‚Der Preis paßt, aber...‘, NEUE Vorarlberger Tageszeitung, 14. Dezember 1991, S. 12.

¹⁷ „Mehr Bahn- und Busreisende durch Verkehrsverbund“, APA-Meldung vom 6. August 1992.

„Ohne Übertreibung kann man den Verkehrsverbund Vorarlberg bis heute als besondere Erfolgsgeschichte bezeichnen, die über die Grenzen unseres Landes hinaus große Aufmerksamkeit erregt hat und die von anderen Regionen später zumindest teilweise übernommen wurde“, vermerkt Karlheinz Rüdissler.

„Rückblickend betrachtet war die Einführung des Tarifverbundes im Vergleich zum heutigen Verkehrsverbund ein sehr, sehr kleines, zartes Pflänzchen, das mit viel Engagement gepflegt und großgezogen wurde“, schreibt Christian Rankl in seinen Erinnerungen. „Das zarte Pflänzchen Tarifverbund hat sich in 30 Jahren zu einem kräftigen Baum, einem starken Verkehrsverbund entwickelt.“¹⁸

In den folgenden Jahren wurde das Fahrplanangebot massiv ausgebaut. Vor allem Anfang der 2000er Jahre erfuhr das Angebot an Bus- und Zugverbindungen unter dem damaligen VVV-Geschäftsführer Christian Österle einen enormen Zuwachs.

Ein Meilenstein für die Entwicklung des VVV und den Zuspruch aus der Bevölkerung war die Einführung des 365-Euro-Tickets im Jahr 2014. Aus der Opposition heraus gelingt dem heutigen Mobilitätslandesrat Johannes Rauch ein Wendepunkt im Tarifsysteem: Die Jahreskarte um 365-Euro ist eine Erfolgsgeschichte und führt dazu, dass heute über 72.000 Personen in Vorarlberg eine ihr Eigen nennen.

Weitere wichtige Meilensteine waren die Tarifreform 2002, die Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Jahr 2003 sowie die Etablierung des VVV als Marke und neues Erscheinungsbild im Jahr 2007. Nach dem Verkehrsverbund wurden außerdem der Stadtbus Feldkirch und der Stadtbus Bregenz, der Landbus Oberes Rheintal und der Landbus Bregenzerwald eingeführt. Im Jahre 1997 wurde ein eigenes Verbundmanagement (GesbR) gegründet und 1999 der Landbus Unterland (neu) eingeführt.

Der VVV vereinigt heute sämtliche im Bereich des ÖPNV tätigen Unternehmen in Vorarlberg und im Fürstentum Liechtenstein und verantwortet für das Land Vorarlberg im Bereich des Öffentlichen Verkehrs u.a. Organisations-, Finanzierungs- und Förderprozesse, Innovation und Kooperation sowie das landesweite Marketing.

„Die Reise ist noch lange nicht zu Ende“: In die Zukunft geblickt

„Ich hoffe, dass die Geduld der Steuerzahler nicht nachlässt und wir das Niveau halten können“, hofft Herbert Sausgruber, „Den Wunsch nach Verbesserung in Schritten kann man trotzdem äußern.“

„Die Reise ist noch lange nicht zu Ende“, schreibt Karlheinz Rüdissler. „Mit dem 1-2-3 Klimaticket [KlimaTicket VMOBIL, Anmerkung der Verfasserin] ist ein weiterer wichtiger Schritt gelungen. Darüber hinaus wird die Fahrplanoptimierung in allen Bereichen ebenso eine Daueraufgabe bleiben wie die Bemühungen um ein attraktives Erscheinungsbild. Auch in der Optimierung des Modal Splits gibt es vor allem an den Schnittstellen noch eine Menge Luft nach oben. Ich wünsche dem Öffentlichen Verkehr in Vorarlberg, dass der in der Vergangenheit besonders sichtbar gewordene

¹⁸ „30 Jahre Tarif- und Verkehrsverbund Vorarlberg. Wie alles begann – Erinnerungen eines Beteiligten“ von DI Christian Rankl, Hard, 5.12.2021, S. 10.

Pioniergedanken auch in Zukunft eine wesentliche Antriebsfeder zur Gestaltung des ÖPNV in unserem Land bleibt.“

„Für die Zukunft erwarte ich mir eine noch stärkere Ausrichtung als Mobilitätsverbund, der alle Facetten der nachhaltigen Mobilität koordiniert und managt. Ich wünsche dem VVV dafür viel Erfolg, sodass die Kunden bzw. Nutzer mit Bus, Bahn, auf dem Fahrrad, mit dem Schiff, zu Fuß oder per Carsharing verlässlich, sicher und zufrieden ihre Zieldestinationen erreichen“, schreibt Christian Rankl.¹⁹

„Zunächst wünsche ich auch dem Verkehrsverbund ein baldiges Ende der Corona-Pandemie. Und dann ginge es vor allem um etwas Mut in der Verkehrspolitik. Zum Beispiel bei der Bevorzugung von Linienbussen im Straßenverkehr. Da ginge noch deutlich mehr“, wünscht sich Franz Schwerzler.

„Der Tarifverbund war eine zukunftsweisende Einrichtung. Da war Vorarlberg sicher Vorreiter der Bundesländer und ist es mit dem Verkehrsverbund immer noch. Kein anderes Bundesland hat in den ländlichen Gebieten ein so gutes Angebot. Wenn man in den Talschaften (Großes Walsertal beispielsweise) noch besser wird, sind Öffis in Vorarlberg wirklich eine Alternative zum Auto,“ ist Jutta Berger, Journalistin und ehemalige Landtagsabgeordnete der Grünen überzeugt. Auch 30 Jahre später sei immer noch viel zu wenig passiert, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) einzudämmen. „Immer noch werden zusätzliche Straßen gebaut.“

Derzeit erfindet der Verkehrsverbund sich wieder neu. Die Vorarlberger Landesregierung hat 2019 im Mobilitätskonzept eine Weiterentwicklung vom Verkehrsverbund Vorarlberg zum „Mobilitätsverbund“ beschrieben. In dem Zusammenhang soll der Verkehrsverbund Vorarlberg die Marke VMOBIL zu einer umfassenden Smart-Mobility-Plattform für sämtliche umweltfreundlichen Mobilitätsformen mit einer starken Außenkommunikation entwickeln. Die Zielformulierung ist dabei ähnlich wie 1991, noch mehr Menschen für den Öffentlichen Verkehr zu begeistern und weiterhin „revolutionär“ im österreichischen Nahverkehr zu sein.

„In den kommenden 30 Jahren wird die Digitalisierung ganz wesentlich die Mobilität beeinflussen. Die Online-Ticketing-App FAIRTIQ ist nur der Anfang. Wir werden unsere Mobilität mit dem Smartphone organisieren und damit unterschiedliche Mobilitätsformen miteinander kombinieren. Damit das alles klappt, sorgen wir auch heute schon dafür, dass die Gleise im Rheintal ausgebaut werden, die Takte verdichtet und das Bahn- und Busangebot erweitert wird. Auch das von Bundesministerin Leonore Gewessler umgesetzte Klimaticket wird seinen Beitrag zum Umstieg auf den ÖV leisten. Ich bin überzeugt, dass der Beitrag des öffentlichen Verkehrs für den Klimaschutz und die Verkehrswende ein sehr wichtiger ist. Vorarlberg ist auf einem guten Weg und ich bin mir sicher, dass der VVV dabei auch zukünftig eine tragende und zentrale Rolle spielen wird“, so **Mobilitätslandesrat Johannes Rauch abschließend.**

¹⁹ Ebenda.

