

Wir fördern Europa.



Schlussbericht

für das Projekt Nr. 123

„Vernetzung öffentlicher Verkehr Schweiz-Österreich“

im Rahmen des Interreg IV-Programms Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein



I. Allgemeine Angaben

Füllen Sie hier bitte jeweils die Formularfelder aus. Wechseln Sie anschließend in die Seitenansicht, damit die eingegebenen Daten in die Kopfleiste übernommen werden.

Projektnummer und -titel

Projekt Nr. 123
Vernetzung öffentlicher Verkehr Schweiz-Österreich

Projektkoordinator

Raimund Frick
Verkehrsverbund Vorarlberg
Herrengasse 10-12, 6800 Feldkirch

Projektpartner (kurze Liste mit Bezeichnung und Herkunftsland der beteiligten Partner)

Gemeindeverband Personennahverkehr Unteres Rheintal (Österreich)
Verein St. Galler Rheintal (Schweiz)

Projektlaufzeit (TT.MM.YYYY - TT.MM.YYYY)

1.1.2009 – 31.12.2011

Anlagenverzeichnis (für zusätzlich beigelegte Dokumente)

1_Auswertung_Öffentlichkeitsarbeit
2_Massnahmen_Planung
3_Plakat_A
4_Plakat_CH
5_Fahrplanflyer_2010
6_Fahrplanflyer_2011
7_Flyer_RTb
8_12_04_11_Medienmitteilung
9_12_04_11_Rheintaler
10_12_04_12_VN
11_08_11_19_Rheintaler
12_10_03_11_Presseaussendung
13_10_07_01_Rheintaler
14_08_12_13_Presstext

II. Inhaltlicher Schlussbericht

Sie können Ihren Bericht direkt im entsprechend markierten Bereich auf den folgenden Seiten verfassen. Dieser Abschnitt ist zur Bearbeitung freigegeben. Bitte achten Sie darauf, den Text auf etwa 5 Seiten zu beschränken. Zur Veranschaulichung können dem Bericht Fotos, Grafiken oder ähnliches beigelegt werden.

II.1 Projektbeschreibung

Stellen Sie einleitend zunächst kurz das Projekt vor und beschreiben Sie die Ziele und Inhalte.

Ausgangslage

Im Bereich des nördlichen Rheintals bestanden neben der Bahnlinie St. Margrethen-Bregenz keine attraktiven öffentlichen Verkehrsverbindungen.

Eine systematische Vernetzung der beiden ÖV-Systeme von Vorarlberg und der Schweiz war defakto nicht gegeben. So konnte zum Beispiel von der Stadt Dornbirn bzw. von der Gemeinde Lustenau der Raum Au/Widnau bisher nur mit dem Auto erreicht werden - in umgekehrter Richtung galt dies natürlich genauso. In diesem Bereich beidseits der Grenze allein wohnen insgesamt ca. 90'000 Einwohner.

Im Bereich des grenzüberschreitenden öffentlichen Bus-Verkehrs wurden vor Start des gegenständlichen ÖV-Projektes das Angebot nicht nur nicht ausgebaut, sondern sogar noch verschlechtert.

Mit der in den letzten Jahren sehr stark forcierten weiteren Verdichtung des Busangebots auf der Vorarlberger Seite, insbesondere auch in Lustenau selbst, ergaben sich mittlerweile sehr günstige Voraussetzungen für eine grenzüberschreitende Buslinie und zwar unter teilweiser Mitverwendung der bestehenden ÖV-Netze.

Ziele

Auf beiden Seiten wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr jeweils schrittweise und kontinuierlich ausgebaut - vernetzt wurden die beiden ÖV-Netze bis dato jedoch nicht.

Mit der neuen Buslinie (Dornbirn-) Lustenau-Heerbrugg Bhf sollten die benachbarten Gemeinden beidseits der Grenze neu auch eine Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr erhalten. Diese Busverbindung soll die österreichischen Stadt Dornbirn, das Ortszentrum und wichtige Ortsteile von Lustenau mit den Schweizer Gemeinden Au und Widnau verbinden.

Das Ziel dieser Linie war die Abdeckung verschiedenster Funktionen und gleichzeitig sollte sie auch unterschiedliche Nutzerkreise ansprechen: Grenzgänger zur Arbeit, Reisende zur Bahn, Personen zu Ausflügen ins benachbarte Ausland.

Durch die Einbindung des Verkehrsverbund Vorarlberg einerseits und des Amtes für öffentlichen Verkehr in St. Gallen andererseits als Co-Projektleiter sollte die Nachhaltigkeit der Verbindung (Weiterführung der Linie nach Ende des Interregprojekts 2011) von den beiden beteiligten Partnern Land Vorarlberg und auch Kanton St. Gallen dokumentiert und sichergestellt werden.

Das grenzüberschreitende Agglomerationsprogramm Rheintal (der Perimeter wurde vom schweizerischen Staatssekretariat für Wirtschaft SECO international festgelegt) verpflichtet die Region zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wenn sie für grenzüberschreitende nachhaltige Grossprojekte Unterstützung durch den Bund erhalten wollen. Dieses Projekt war daher für die Region der Impulsgeber zur nachhaltigen Bewältigung der gemeinsamen Aufgaben.

Inhalte

Die Notwendigkeit, die beiden Räume beidseits der Grenze mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu vernetzen war bei Projektbeginn unbestritten.

Erstmals wurde mit der Realisierung der neuen Buslinie ein Gemeinschaftsprojekt geschaffen, an dem sich die betroffenen Gemeinden des St. Galler Rheintals und Vorarlbergs auch finanziell stark beteiligen. Sie bekunden damit die Bereitschaft, auch beim öffentlichen Verkehr stärker zusammen zu arbeiten.

Mit diesem Projekt einer grenzüberschreitenden Buslinie wurde aber auch eine Möglichkeit geschaffen, gerade in diesem Bereich, statt das Auto eine umweltfreundlichere Alternative benutzen zu können. Es sollte eine entsprechende Alternative zum Individualverkehr angeboten werden, mit der die Belastungen u.a. im grenzüberschreitenden Berufspendlerverkehr reduziert werden kann.

Die Region Rheintal umfasst das Gebiet beidseits der Grenze. Dieses Projekt war somit auch der Start in der Verbesserung der (internationalen) Zusammenarbeit in der Region bei der Bewältigung der grenzüberschreitenden Probleme.

II.2 Gegenüberstellung geplanter und tatsächlich durchgeführter Aktivitäten

Stellen Sie einen Vergleich der nach Projektantrag vorgesehenen und letztendlich innerhalb des Projekts durchgeführten Maßnahmen auf. Gehen Sie insbesondere darauf ein, warum entgegen den Planungen einige Aktivitäten nicht oder eventuell andere zusätzlich durchgeführt wurden. Gab es Probleme bei der Durchführung? Wie haben sich diese auf den weiteren Verlauf ausgewirkt? Gelang die Abwicklung der einzelnen Projektphasen und Meilensteine den Planungen entsprechend oder gab es Abweichungen?

Gemäss Zielsetzungen war lediglich geplant, die beiden Bussysteme miteinander zu vernetzen.

Bereits nach dem ersten Betriebsjahr ist es aber gelungen, die beiden Bussysteme sogar ineinander so zu vernetzen, dass diese neue Buslinie ein integraler Bestandteil des jeweiligen Busliniennetzangebotes auf beiden Seiten der Grenze darstellt.

- So ist es bereits ab dem zweiten Betriebsjahr gelungen, diese Vernetzung ineinander mit einem durchgehenden Linienangebot zwischen den beiden Bahnhöfen Heerbrugg und Dornbirn zu realisieren, welches zusätzlich neben der Verknüpfung der beiden Bahnhöfe auch mit dem jeweils vorhandenen ÖV-Angeboten auf der Busseite (Regional- und Stadtbuslinien) vernetzt werden konnte.

So nehmen die Linien innerhalb des bestehenden Liniennetzes der entsprechenden Betreiber Landbus Unterland (Vorarlberg) und Rheintalbus (Schweiz) die Funktion der bisherigen Linienangebote wahr und ermöglichen dadurch eine Ausweitung des bisherigen Angebots des öffentlichen Verkehrs auf diesen Strecken.

Alle geplanten Aktivitäten konnten umgesetzt werden.
Geplant und durchgeführt wurden:

- Buslinie von Dornbirn - Lustenau - Heerbrugg SBB
- integraler 30-Min.-Takt
- Verbindung der SBB und ÖBB in Vorarlberg und der Schweiz über die neue Buslinie (mit direkten Umsteigemöglichkeiten)
- Anschluss in Heerbrugg an die Bahn nach St. Gallen und Sargans/Chur
- Anschluss in Dornbirn an die S-Bahn Vorarlberg nach Bregenz und Feldkirch/Bludenz
- Anschluss in Lustenau an die Landbuslinien nach Hohenems und Rheindelta/Bregenz
- Anschluss in Heerbrugg auch an die regionalen Bus-Linien nach St. Margrethen und Altstätten
- Anschluss in Dornbirn an die Landbuslinien Landbus Unterland und an die Buslinien in den Bregenzerwald
- Schaffung einer neuen ÖV-Verbindung für Arbeitspendler in die Industriegebiete Au (SFS) und Balgach (Leica)
- Ortschafterschliessung in Lustenau und Dornbirn sowie in Au und Widnau
- Der resultierende Aufwand, um eine grenzüberschreitende Linie einzurichten, verursachte deutlich unterproportionale Zusatzkosten.

II.3 Finanzielle Projektumsetzung

Berichten Sie kurz über die finanzielle Abwicklung des Projekts. Wurde die Finanzplanung gemäß Anlage 1 zum Fördervertrag eingehalten? Begründen Sie eventuelle Abweichungen.

Die Finanzplanung konnte in allen wesentlichen Bereichen eingehalten werden (Details siehe auch Schlussabrechnung).

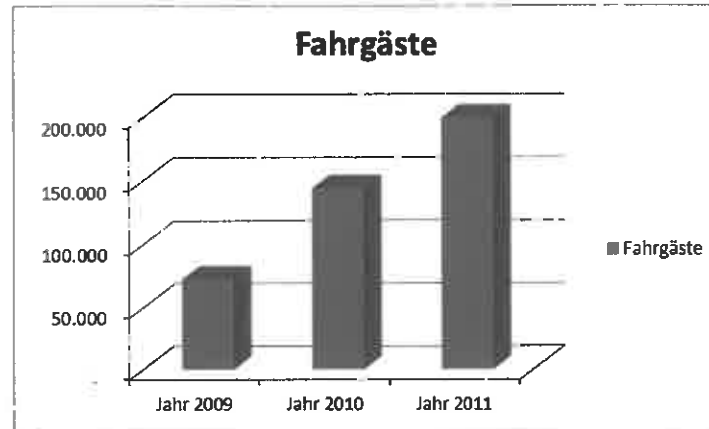
II.4 Darstellung der Ergebnisse

Legen Sie dar, welche Ziele und grenzüberschreitende Effekte tatsächlich erreicht werden konnten. Gehen Sie dabei insbesondere auf die von Ihnen im Antrag gemachten Angaben zum Innovationsgehalt und der erwarteten Impulswirkung des Projekts ein. Zeigen Sie eventuelle Auswirkungen auf Chancengleichheit und Belange der Umwelt innerhalb des Wirkungsbereichs des Projektes.

Das Projekt „Vernetzung öffentlicher Verkehr Schweiz Österreich; Neue Buslinie zwischen Heerbrugg – Lustenau - Dornbirn“ wurde am Freitag, 24.02.2012 offiziell verabschiedet. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 endete das Interreg - Projekt und damit der 3-jährige Versuchsbetrieb. Das Projekt erfüllt die gesteckten Anforderungen und die Erwartungen in hohem Masse.

Die Fahrgastzahlen sind kontinuierlich von Jahr zu Jahr gestiegen. Im Jahr 2009 nutzten 72'000 Fahrgäste diese neue Linie. Ein Jahr später waren es bereits 144'000 Fahrgäste und im dritten Jahr 2011 konnten bereits rund 200'000 Fahrgäste begrüßt werden.

Abb.: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Projektzeitraum



Damit erfüllt die Buslinie die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr BAV, um in das definitive Busangebot in der Schweiz aufgenommen zu werden. Auch auf der Vorarlberg Seite bewirkte die hohe Nachfragezahl eine definitive Weiterführung nach dem Probebetrieb, welcher durch dieses Interreg-Projekt mitfinanziert wurde.

Diese Buslinie wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 im regulären Fahrplanangebot angeführt und verbindet an 7 Tagen in der Woche die Bahnhöfe von Heerbrugg und Dornbirn. Sie bietet schlanke Anschlüsse an die Züge. Zusätzlich haben die Arbeitspendler direkte Anschlüsse zu den Industriearealen „Viscose“ und „Leica“.

In weiterer Folge dient die Buslinie ergänzend als Ortsbusangebot in Widnau, Au, Dornbirn und Lustenau.

Zum feierlichen Abschluss des Interreg-Projektes trafen sich die Protagonisten in Dornbirn.



Von rechts nach links:

Stephanie Weder (Netzwerkstelle Ostschweiz), Walter Grob (Gemeindepräsident Au), Josef Fessler (ÖBB-Postbus), Hubert Hämmerle (Netzwerkstelle Vorarlberg), Christa Köppel (Gemeindepräsidentin Widnau), Walter Dierauer (Direktor Rheintalbus RTB), Kurt Fischer (Bürgermeister Dornbirn), Wolfgang Rümmele (Bürgermeister Dornbirn), Laurent Reusser (Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen), Raimund Frick (Verkehrsverbund Vorarlberg), Göpf Spirig (Geschäftsstelle Region St. Galler Rheintal)

II.5 Erfahrungen mit der grenzüberschreitenden Kooperationsstruktur

Beschreiben Sie bitte, in welchem Umfang die Zusammenarbeit im Projekt erfolgt ist (gemeinsame Ausarbeitung, Durchführung, Finanzierung, Personal etc.) und welche Erfahrungen Sie in der Kooperation mit den beteiligten Projektpartnern gemacht haben und ob auf Grund dieser Erfahrungen weitere Kooperationen, auch ohne öffentliche Förderung, angestrebt werden.

Die Erfahrungen die grenzüberschreitend gewonnen werden konnten, waren durchwegs sehr positiv. Das zeigt sich am besten daran, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sich weiterhin äusserst erfreulich entwickelt.

Als unmittelbarer Nebenerfolg der internationalen Arbeitsgruppe Schweiz/Vorarlberg konnten ausserhalb dieses Interregprojektes auch Fahrplanverbesserungen im Bahnangebot auf der Bahnstrecke Bregenz – St. Margrethen realisiert werden. Der Zug verkehrt seit dem Fahrplan 2010 in einem klaren Stundentakt mit benutzerfreundlichen Anschlüssen in St. Margrethen in und aus Richtung St. Gallen. An dieser Angebotsverbesserung beteiligt sich die Region St. Galler Rheintal in den Jahren 2010 und 2011 ideell und finanziell.

Dank dieser Vorleistungen steht auch die Einführung einer durchgehenden Bahnlinie St. Gallen - Bregenz im Rahmen eines neuen S-Bahnkonzeptes des Kantons St. Gallen (S6) ab Dezember 2013 kurz vor Realisierung.

Als äusserst erfreulich, ja geradezu epochal sind die Erfolge in der „übrigen“ grenzüberschreitenden Vernetzung zu bezeichnen. So treffen sich zum Beispiel die Bürgermeister des Vorarlbergs (29) mit den Kolleginnen und Kollegen des St. Galler Rheintals (12) unter dem Titel „41 Gemeinden – ein Lebensraum“ mindestens einmal im Jahr. Dazu kommen mehrere weitere grenzüberschreitende Arbeitsgruppen, die gemeinsam Themen aus den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr behandeln.



Gruppenfoto der Gemeindepräsidentinnen, Gemeindepräsidenten und Bürgermeister am Treffen vom 15. März 2011 in Götzis.

Ein weiteres Ergebnis der neuen, grenzüberschreitenden Tätigkeiten ist die Schaffung der Rheintalkarte. In mehr als 10 gemeinsamen Sitzungen wurden Themenkarten zum Rheintal in St. Gallen und Vorarlberg erarbeitet.

Am 28. Juni 2010 fand ein Treffen der Rheingemeinden aus dem St. Galler Rheintal und dem Vorarlberg zum Thema „Verkehr“ statt. Ein weiteres Treffen am 11. Oktober 2010 galt dem Thema „Hochwasserschutz“.

II.6 Geplante Folgeaktivitäten sowie weitere Schritte zur Nutzung und Verbreitung der Ergebnisse

Stellen Sie hier die Nachhaltigkeit der erreichten Ergebnisse dar. Wird das Projekt nach Ablauf der geförderten Laufzeit eigenständig fortgesetzt oder sind Nachfolgeprojekte vorgesehen? Wie sollen die im Rahmen des Projekts gewonnenen Erkenntnisse weiter verwendet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden?

Der beste Beweis einer erfolgreichen Zusammenarbeit ist die Weiterführung dieser grenzüberschreitenden Buslinie auch nach dem dreijährigen-Probetrieb hinaus.

Dank der Interreg-Mittel konnte der Probetrieb für diese drei Jahre sichergestellt werden und Dank der guten Inanspruchnahme durch die Fahrgäste kann diese Linie auch darüber hinaus weitergeführt werden.

II.7 Bericht über Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (siehe auch Anlage 1 zum Schlussbericht)

Gemäß § 16 Absatz 1 des Fördervertrages sind die vorgegebenen Bestimmungen über Informations- und Publicitätsmaßnahmen zu beachten. Siehe hierzu auch Leitfaden 1 Ziffer 2.20 sowie Leitfaden 2 Ziffer 2.6. Führen Sie im Bericht auf, welche Maßnahmen zu einer angemessenen Außendarstellung des Projekts und des Förderprogrammes unternommen wurden. Füllen Sie dazu auch die Anlage 1 zum Schlussbericht entsprechend aus.

Nebst der im Anhang erwähnten Öffentlichkeitsarbeit erfolgte der Hinweis auf die Beteiligung von Interreg in den Fahrplänen des Vorarlberger Verkehrsverbundes und der Rheintalbus RTB AG auf Schweizerseite (Jahresfahrplan) sowie an den regionalen Haltestellen.

Presseinformation am 30. Juni 2010 am Zollübergang Widnau - Lustenau



Von links nach rechts: Christian Österle (Verkehrsverbund Vorarlberg), Dietmar Haller (Gemeinderat Lustenau), Hans Ruedi Kuhn (Betriebsleiter RTB), Kurt Fischer (Bürgermeister Lustenau), Karl Heinz Winkler (Landbus Unterland), Walter Grob (Gemeindepräsident Au), Hubert Hämmerle (Netzwerkstelle Vorarlberg), Urban Hämmerle (Gemeinderat Widnau)

Study Visit "INTERREG" Sweden (Region Dalarna) / Norway (Region Hedmark) in the Interreg-Region "Altenrhein-Bodensee-Hochrhein" (ABH), 28.-30. October 2010



Die Gruppe aus dem Norden mit der Begleiterin Marietta Germann von der Interreg - Netzwerkstelle St.Gallen ganz links im Bild

II.8 Projektbewertung

Als Abschluss des Berichts bitten wir um eine zusammenfassende Projektbewertung.

Fazit:

Das Projekt hat ganz klar eine grosse nachhaltige Wirkung und kann somit zusammen mit den oben erwähnten Ergebnissen, als vollkommen gelungen bezeichnet werden. Die finanzielle Unterstützung durch die Gelder von Interreg bildete die fundamentale Basis dafür, das Projekt überhaupt starten zu können.

Dieses Interreg-Projekt bildete auch die Basis für die darauf aufbauende sehr gute Zusammenarbeit zwischen den Partnern auf der schweizer und der österreichischen Seite des Rheins und zeigt auch - abseits von der gefahrenen Buslinie zwischen Heerbrugg und Dornbirn – in anderen grenzüberschreitenden Bereichen und Themen nachhaltige Wirkung.

Hiermit bestätige ich die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Bericht gemachten Angaben.

Ort, Datum

Feldkirch, 24.5.2012

Unterschrift

