

# Stadtbus Bruneck



## Konzept zur Errichtung eines innovativen Stadtbusystems für Bruneck und Umgebung



Patrick Dejaco, Wolfgang Niederhofer, Hans Peter Niederkofler

# Stadtbus Bruneck

Konzept zur Errichtung eines innovativen  
Stadtbusystems für Bruneck und Umgebung

Bruneck, September 1999  
2. Auflage

Auftraggeber:  
Gemeinde Bruneck

**MEDIALIS**  
Mobilitätsplanung



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Grundsatzüberlegungen</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Erfahrungen in anderen Städten</b>	<b>11</b>
2.1	Einleitung . . . . .	11
2.2	Systemmerkmale . . . . .	12
2.3	Stadtbus Dornbirn . . . . .	13
2.4	Stadtbus Eichstätt . . . . .	15
2.5	Stadtbus Radolfzell . . . . .	17
<b>3</b>	<b>Voraussetzungen</b>	<b>19</b>
3.1	Voraussetzungen in Bruneck . . . . .	19
3.2	Fahrgastzahlen 1998 . . . . .	27
<b>4</b>	<b>Linienbeschreibungen</b>	<b>31</b>
4.1	Linie 1 . . . . .	31
4.2	Linie 2 . . . . .	37
4.3	Linie 3 . . . . .	42
<b>5</b>	<b>Netzplan und Fahrpläne</b>	<b>47</b>
<b>6</b>	<b>Die Erschließungswirkung des Systems</b>	<b>61</b>
6.1	Erschließung der Wohngebiete . . . . .	61
6.2	Erreichbarkeit der Zielorte . . . . .	68
<b>7</b>	<b>Produktgestaltung</b>	<b>71</b>
7.1	Fahrzeuge . . . . .	71
7.2	Informationssystem . . . . .	73
7.3	Marketing . . . . .	77
7.4	Haltestellen, Zugänglichkeit . . . . .	79
7.5	Systematik, Zuverlässigkeit . . . . .	83
<b>8</b>	<b>Notwendige Maßnahmen</b>	<b>85</b>
8.1	Bauliche Maßnahmen . . . . .	85
8.2	Verkehrspolitische Maßnahmen . . . . .	97

8.3	Abstimmung mit anderen Projekten . . . . .	100
8.4	Abstimmung mit den Nachbargemeinden . . . . .	104
<b>9</b>	<b>Wirtschaftlicher-politischer Rahmen</b>	<b>107</b>
9.1	Schätzung der Kosten und Einnahmen . . . . .	107
9.2	Rechtlicher Rahmen . . . . .	112
9.3	Betriebliche und organisatorische Aspekte . . . . .	112
9.4	Zeitplan und weitere Schritte . . . . .	114
<b>10</b>	<b>Abstimmung mit dem Regionalverkehr</b>	<b>115</b>
10.1	Eingriffe am Regionalnetz . . . . .	117
10.2	Integration der Verkehrsträger . . . . .	120

# Tabellenverzeichnis

2.1	Kennzahlen des Stadtbussystems in Dornbirn (1998) . . . . .	14
2.2	Kennzahlen des Stadtbusses in Eichstätt (1998) . . . . .	16
3.1	Bevölkerungsentwicklung 1981, 1997 . . . . .	20
3.2	Bevölkerungsverteilung nach Zonen . . . . .	20
3.3	Fahrgastzahlen des Regionalverkehrs um Bruneck 1998 . . . . .	27
5.1	Fahrplan Linie 1, Montag-Freitag . . . . .	48
5.2	Fahrplan Linie 2, Montag-Freitag . . . . .	50
5.3	Fahrplan Linie 3, Montag-Freitag . . . . .	51
5.4	Fahrplan Linie 1, Sonntag . . . . .	54
5.5	Fahrplan Linie 2, Sonntag . . . . .	54
5.6	Fahrplan Linie 3, Sonntag . . . . .	55
5.7	Fahrplan Linie 1, Samstag . . . . .	56
5.8	Fahrplan Linie 2, Samstag . . . . .	57
5.9	Fahrplan Linie 3, Samstag . . . . .	58
6.1	Erschließungswirkung des Stadtbussystems . . . . .	63
6.2	Erreichbarkeit von Zielorten . . . . .	68
8.1	Errichtung von Haltestellen . . . . .	89
9.1	Übersicht: Kosten und Einnahmen in Mio Lire . . . . .	111
9.2	Schätzung der Kennzahlen des Stadtbussystems von Bruneck . . . . .	111



# Abbildungsverzeichnis

1.1	Stadtnetz Bruneck – Vorschlag TEMPo21 . . . . .	2
1.2	Regionalnetz im Stadtbereich mit möglichen Haltestellen . . . . .	3
1.3	Mögliche Strukturen für kleine Stadtnetze . . . . .	5
1.4	Systematik der Linienführung . . . . .	6
3.1	Raum Bruneck: Bevölkerungsverteilung nach Zonen . . . . .	21
3.2	Wichtigste Zielorte im Stadtgebiet Bruneck . . . . .	23
3.3	Derzeit bediente Haltestellen mit Einzugsbereichen (250m) . . . . .	24
3.4	Beförderte Fahrgäste 1998 zwischen Bruneck und den umliegenden Ortschaften (alle Buslinien) . . . . .	28
5.1	Netzplan Stadtbus . . . . .	49
5.2	Reduziertes Anschlussystem an Sonn- und Feiertagen . . . . .	53
5.3	Abfahrtschema vom Zentrum . . . . .	60
6.1	Bedientes Gebiet Linie 1 (Radius 250 m) . . . . .	64
6.2	Bedientes Gebiet Linie 2 (Radius 250 m) . . . . .	65
6.3	Bedientes Gebiet Linie 3 (Radius 250 m) . . . . .	66
6.4	Bediente Einwohner der einzelnen Haltestellen . . . . .	67
7.1	Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr in Kleinstädten . . . . .	72
7.2	Entwurf für einen Fahrplanaushang (DIN A3) . . . . .	75
7.3	Zentrale Haltestelle in Dornbirn . . . . .	80
7.4	Einfacher Haltestellentyp . . . . .	81
7.5	Vollständig ausgestattete Haltestelle . . . . .	82
8.1	Linienverlauf im Zentrum . . . . .	88
8.2	Buspiste zwischen Mitterhofer und Dietenheimerstraße . . . . .	91
8.3	Buspiste in der Anton Steger Straße . . . . .	92
8.4	Buspiste zwischen der L. da Vinci Straße und der Schulzone . . . . .	94
8.5	Buspiste zwischen St. Lorenzen und St. Martin . . . . .	95
8.6	Buspiste zwischen der Industriezone West und der Schulzone . . . . .	96
8.7	Verkehrsberuhigung in der Herzog-Sigmund-Straße . . . . .	98
10.1	Stadt- und Regionalnetz im Raum Bruneck . . . . .	116

10.2 Eingriffe entlang der Bahntrasse . . . . .	118
10.3 Eingriffe am Graben/Zentrum . . . . .	119
10.4 Verlauf und Haltestellen der Regionalbusse im Stadtgebiet . . . . .	122

# 1

## Grundsatzüberlegungen zu einem Stadtbussystem für Bruneck

### Warum ein eigenes Stadtbussystem?

Bruneck stellt in seinen Dimensionen sicherlich einen Grenzfall dar, für den prinzipiell überlegt werden muss, ob ein eigenes Stadtbussystem möglich und sinnvoll ist, oder ob man sich darauf beschränken sollte, durch Ergänzung der regionalen Buslinien ein Grundangebot zu schaffen. In der Studie „TEMPO21“<sup>1</sup> wurde eine Ergänzung der regionalen Buslinien durch zusätzliche Haltestellen und Fahrplanverdichtung im Nahbereich Brunecks sowie die Einrichtung einer einzigen Stadtlinie (Reischach-Bruneck-Dietenheim-Aufhofen-St. Georgen) vorgeschlagen. Dieses Konzept stellt, neben einer Optimierung des Regionalnetzes und der Abstimmung aller Verkehrsträger, eine Grundversorgung auch für die Verbindungen innerhalb der Stadt sowie mit den umliegenden Ortschaften dar.

Bei näherer Analyse stellt sich jedoch heraus, dass dieses Konzept einige Grenzen aufweist:

- Vom praktischen Standpunkt aus erscheint es schwierig, in absehbarer Zeit eine Neuordnung und vollständige Abstimmung aller bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Bruneck zu erreichen, vor allem weil die

---

<sup>1</sup>Dejaco, Niederhofer, Niederkofler, „TEMPO21 – Taktverkehr-Entwicklungsmodell Pustertal, Bruneck“, MEDIALIS, 1997, im Auftrag der Bezirksgemeinschaft Pustertal

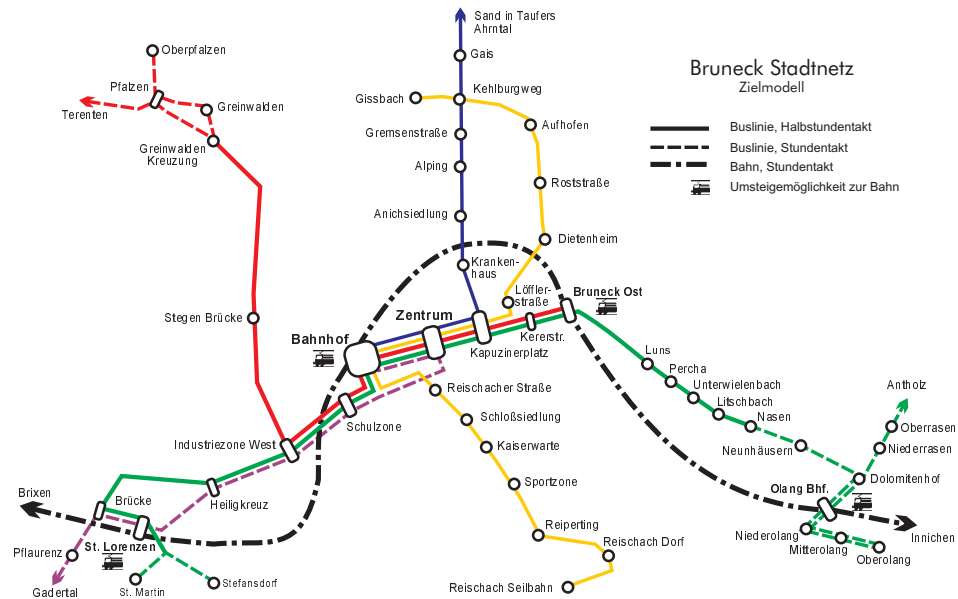


Abb. 1.1: Stadtnetz Bruneck – Vorschlag TEMPo21

Zuständigkeit dafür bei der Landesverwaltung liegt und es aus lokaler Sicht nicht möglich ist, auf die Entwicklung aller Komponenten Einfluss zu nehmen und somit eine zielführende Planung zu gewährleisten. Insbesondere eine vollständige Vertaktung des Bahnverkehrs, die genaue Abstimmung der Buslinien und ein netzweiter, abgestimmter Taktfahrplan liegen außerhalb der unmittelbaren Einflussmöglichkeiten.

- Das vorgesehene Netz stellt zwar eine deutliche Verbesserung im Vergleich zur derzeitigen Situation dar und sichert eine Grundversorgung, ermöglicht aber für die meisten Wohngebiete keine direkte Bedienung und bedingt für einen wesentlichen Teil der Einwohner des Brunecker Raumes eine Entfernung zur nächsten Haltestelle, die zwar für den Regionalverkehr akzeptabel, aber für den städtischen Nahverkehr nicht mehr optimal ist.<sup>2</sup>
- Die regionalen Buslinien werden über die Hauptstraßen geführt, entlang derer es schwierig ist, attraktive und sichere Haltestellen einzurichten und die in weiten Abschnitten stau- und damit verspätungsanfällig sind. Für einen qualitativ hochwertigen Stadtverkehr ist es aber notwendig, die Einhaltung der Fahrpläne zu garantieren und über eine Vielzahl attraktiver Haltestellen im gesamten Stadtbereich zu verfügen.

<sup>2</sup>Je weiter die zurückzulegende Strecke, um so größer ist die Entfernung zu Haltestelle, die noch akzeptiert wird. So können für den Bahnverkehr auf Strecken über 30km auch Distanzen von 1000m noch akzeptabel sein, sofern die Bahn ihre besondere Systemattraktivität ausspielen kann und konkurrenzfähige Fahrtzeiten erreicht. Für den regionalen Busverkehr kann der Richtwert bei 500m gesehen werden, für den Stadtverkehr wird im allgemeinen maximal 300m als Einzugsradius verwendet.

- Auch die Verstärkung der regionalen Buslinien erfordert einen nicht unwesentlichen Zusatzaufwand. Somit stellt sich die Frage, ob nicht mit einem etwas höheren Aufwand ein System geschaffen werden kann, das den Bedürfnissen im Brunecker Raum deutlich besser gerecht wird als reine Linienverstärkungen und somit eine deutlich höhere Fahrgastzahl erreichen kann.



*Abb. 1.2: Regionalnetz im Stadtbereich mit möglichen Haltestellen*

Zusammenfassend also noch einmal die Argumente, die für ein eigenes Stadtbussystem sprechen:

- Es kann ein System mit genau definierten Ausmaßen geschaffen werden, für das die betroffenen Lokalkörperschaften eine klar definierte Verantwortung übernehmen können. Durch die Eingrenzung des Planungsraumes wird das System kontrollierbarer und es wird leichter möglich, auf die einzelnen Komponenten einzuwirken, die den Erfolg eines solchen Systems ausmachen.
- Linienverlauf und Haltestellendichte können auf die Bedürfnisse eines Stadtverkehrs ausgerichtet werden. Je kürzer die Distanzen, um so wichtiger ist eine gute Flächendeckung und eine möglichst unmittelbare Erreichbarkeit sowohl der Wohngebiete als auch der Zielorte.

- Das System kann als solches gestaltet und vermarktet werden. Dabei gilt es zu vermitteln, dass es sich dabei um ein eigenes und besonders hochwertiges Mobilitätssystem handelt, das ganz auf den Brunecker Raum und seine Bedürfnisse zugeschnitten ist.

## Welches Ausmaß soll das System haben?

Eine Hauptschwäche bei bisherigen Ansätzen für einen Stadtverkehr in Bruneck ist die Begrenzung auf das Gemeindegebiet von Bruneck.<sup>3</sup> Das mag zwar organisatorisch vorteilhaft erscheinen – das Gemeindegebiet ist aber zu klein, um ein funktionsfähiges und optimiertes Stadtnetz anzubieten, das einerseits die Ressourcen effizient einsetzt und andererseits auch genügend Fahrgäste anziehen kann. Man bedenke zudem, dass die Verkehrsbelastung in Bruneck zu einem wesentlichen Teil von den umliegenden Ortschaften ausgeht, wobei es kaum einen Unterschied macht, ob diese Ortschaften zum Gemeindegebiet gehören oder nicht. Die Abgrenzung des Stadtnetzes muss deshalb geographischen und technischen Kriterien folgen, soll das Projekt auch wirtschaftlich tragbar sein.

- Der größte Bedarf nach einem Stadtverkehr besteht in den Gebieten, die nahe an der Stadt liegen und deshalb Ursprung eines sehr intensiven Verkehrs sind, der sich nicht auf die Fahrten zur Arbeit oder zur Schule beschränkt, sondern auch Einkaufen, Besorgungen, Freizeit, usw. umfasst. Aus diesen Gebieten wird der Weg in die Stadt und zurück zuweilen auch zwei- und dreimal am Tag zurückgelegt. Ist es zudem aus Gründen der Entfernung oder des Höhenunterschieds nicht möglich, diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, so bleibt ein attraktiver öffentlicher Verkehr die einzige Möglichkeit, die Verkehrsbelastung einzugrenzen.
- Ein Stadtverkehr erfordert eine Linienführung und eine Haltestellenfolge, die das gesamte Gebiet möglichst kapillar bedient. Dadurch ergibt sich eine insgesamt niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit, die bei diesen kurzen Distanzen allerdings durch die Vorteile der Häufigkeit und der besseren Flächendeckung kompensiert wird. Für regionale Buslinien ist eine derartige Linienführung allerdings nicht sinnvoll.
- Das Stadtnetz soll sich daher auf einen begrenzten Raum erstrecken, für den als Radius ein Richtwert von 5 km gelten kann, was einer Fahrzeit von 10-15 Minuten entspricht. Derartige Distanzen ermöglichen auch einen optimalen Materialeinsatz bei Taktverkehr.

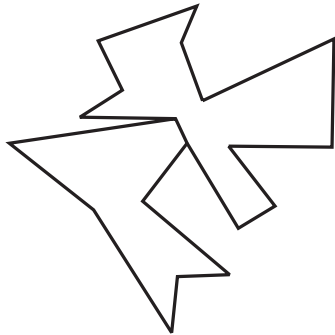
---

<sup>3</sup>Siehe z. B. Vorschlag im Verkehrskonzept Tiefenthaler-Winkler (1993), der 4 Linien innerhalb des Gemeindegebiets vorsieht.

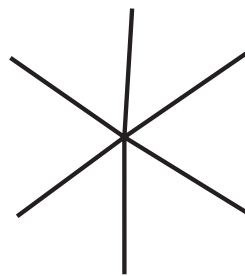
## Wie soll das Netz gestaltet werden?

Prinzipiell kann zwischen zwei Netzstrukturen entschieden werden: *Ringlinien* oder *Durchmesserlinien*.

Systeme mit *Ringlinien* können vielleicht auf den ersten Blick überzeugend wirken, da sie mit einer geringen Anzahl an Linien eine sehr kapillare Versorgung ermöglichen. Bei näherer Betrachtung kommt allerdings der schwerwiegende Nachteil zum Vorschein, dass zwar der Bus überall vorbeikommt, aber nur für einen geringen Teil der Fahrgäste jene Verbindung anbietet, die sie wirklich benötigen und sie stattdessen zu unfreiwilligen Stadtrundfahrten zwingt. *Es genügt nicht, dass jede Haltestelle angefahren wird, sondern es ist auch notwendig, attraktive und häufige Verbindungen anzubieten, und den Vorrang hat dabei eindeutig eine schnelle Verbindung zum Zentrum mit möglichst wenig Umwegen und Schleifen.*



Ringlinien  
Linee circolari



Durchmesserlinien  
Linee di attraversamento

*Abb. 1.3: Mögliche Strukturen für kleine Stadtnetze*

Ein System mit *Durchmesserlinien* erscheint zwar aufwendiger, und in diesem Fall muss eine sorgfältige Auswahl der zu bedienenden Haltestellen getroffen werden, während beim Ringliniensystem einfach „alles abgefahren“ wird. Das sternförmige Netz ist aber wesentlich übersichtlicher und ermöglicht eine attraktivere und rationellere Bedienung. Das Zentrum ist in diesem Fall auch der Knotenpunkt der Linien, in dem die Anschlüsse in alle Richtungen optimiert werden können, womit auch bei diesem System jeder Punkt des Netzes von jedem anderen Punkt erreichbar ist, ohne deshalb aber einen vollkommen unattraktiven Linienverlauf in Kauf nehmen zu müssen.

Essenziell ist die Einrichtung von *eindeutigen Linien*: auf „Varianten“ und Schleifen sollte nach Möglichkeit verzichtet werden. Das System muss übersichtlich und unmittelbar verständlich bleiben. Zudem muss das Prinzip gelten: entweder wird eine Haltestelle oder ein Gebiet bedient – mit allen Qualitätseigenschaften.

ten des Systems – oder es wird darauf verzichtet. Eine fallweise Verlängerung oder eine andere Linienführung nur für einige Fahrten ist in diesem System weder möglich noch sinnvoll. Es muss abgewogen werden: „alles ein bisschen“ bedienen zu wollen führt dazu, nirgends wirklich einen überzeugenden Standard zu erreichen. Für eine erfolgreiche Einführung des Stadtverkehrs ist aber ein überzeugendes und kohärentes System absolut notwendig. Bei entsprechendem Erfolg kann es in nachfolgenden Schritten erweitert werden, um jenen Bedürfnissen entgegenzukommen, die zunächst nicht ausreichend berücksichtigt werden können. Ist man jedoch nicht in der Lage, in diesem Sinn klare Entscheidungen zu treffen, so setzt man den Erfolg des gesamten Systems aufs Spiel.

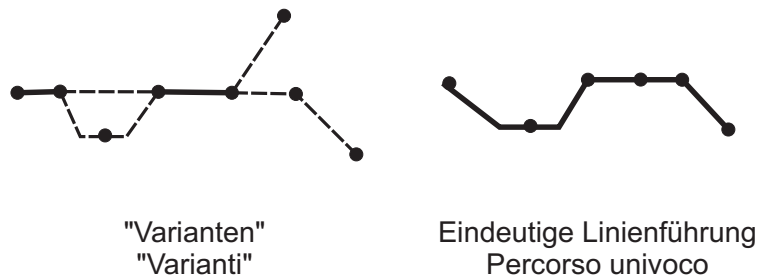


Abb. 1.4: Systematik der Linienführung

## Wie soll der Fahrplan aussehen?

Diesbezüglich steht außer Zweifel, dass die einzig erfolgversprechende Lösung ein *striker Taktverkehr* ist, der den ganzen Tag über ohne Lücken und Unregelmäßigkeiten angeboten wird. Der Mindeststandard im Stadt- und Vorortverkehr ist der *Halbstundentakt*. Eine dichtere Bedienung dürfte im Fall Bruneck aus Kostengründen nicht in Frage kommen. Die Notwendigkeit eines strikten Taktverkehrs mit garantierten Anschlüssen zwischen den Stadtbuslinien schränkt allerdings die Möglichkeit von Feinabstimmungen auf andere Linien oder auf spezielle Kundenbedürfnisse aus. Es besteht einzig die Möglichkeit, die Abfahrtsminuten so zu wählen, dass die Anschlüsse auf andere Linien insgesamt möglichst günstig sind - haben diese aber unregelmäßige Fahrpläne, ist eine Fall-zu-Fall-Anpassung nicht möglich. Ebenso wenig kann auf spezielle Fahrplanwünsche seitens der Kundschaft eingegangen werden - im Gegenzug wird aber ein Mobilitätssystem für den gesamten Brunecker Raum angeboten, das halbstündlich alle Verbindungen zuverlässig sicherstellt und somit jeder Art von lokalen Mobilitätsbedürfnissen entgegenkommt.

*Sonderverkehre* wie z. B. der Schülertransport können nicht sinnvoll innerhalb des Stadtbusystems abgewickelt werden – es sei denn, sie erfordern keine Zusatz-

kapazitäten – sondern sollten unabhängig davon geplant und durchgeführt werden. Der ganze Vorzug des Systems liegt in seiner Kompaktheit und in seiner Systematik: es ist nicht sinnvoll, darauf im Sinne einer vermeintlichen Bedarfsorientierung zu verzichten.

## Wie sollen die Linien untereinander verknüpft werden?

Bei Stadtnetzen dieser Größenordnung verspricht nach derzeitigem Erfahrungsstand das Rendezvoussystem den besten Erfolg. Dabei treffen alle Linien an einer zentralen Haltestelle (Zentraler Umsteigepunkt - ZUP, Treffpunkt) zusammen, und hier werden alle Anschlüsse gleichzeitig sichergestellt: bei Halbstundentakt fahren alle Busse zweimal die Stunde gleichzeitig ein, ermöglichen ein Umsteigen in alle Richtungen und fahren kurz darauf wieder in die verschiedenen Richtungen ab. Bei drei Durchmesserlinien sind das sechs Richtungen: es treffen sich also sechs Busse, und es besteht die Möglichkeit, die Fahrt auf derselben Linie fortzusetzen oder in eine von vier möglichen Richtungen umzusteigen<sup>4</sup>. Wenn alle Linien konsequent im Halbstundentakt bedient werden - was eine notwendige Qualitätseigenschaft derartiger Systeme ist - so ergibt sich alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit zu jedem beliebigen Ziel innerhalb des Stadtnetzes, wobei höchstens einmal umgestiegen werden muss, und dies ohne Wartezeiten.

## Wie fügt sich das System in die bestehenden Linien ein?

Wenn man sich nicht darauf beschränkt, bestehende Regionallinien zu verstärken, sondern ein eigenständiges Stadtnetz entwickelt, dem ein besonderes Profil zukommt, so soll dieses System *komplementär* zu den bestehenden Linien sein und diese möglichst nicht überlagern oder ersetzen. Einzig die bestehende Stadtlinie ist zu ersetzen; auf den anderen Achsen wird eine Linienführung gewählt, die von jener der bestehenden Buslinien abweicht und vor allem Wohngebiete direkt erschließt, die bisher nicht bedient werden oder zumindest keine Haltestelle in unmittelbarer Nähe haben.

*Anschlüsse* können systematisch angeboten werden, sofern auch die anderen Linien im Taktfahrplan verkehren und somit die Taktzeiten entsprechend gewählt werden können.

Dies trifft auch auf die *Bahn* zu: der Bahnhof wird von allen Linien angefahren, und die Taktzeiten des Stadtbussystems werden so gewählt, dass die Anschlüsse in

---

<sup>4</sup>Zentrale Umsteigehaltstellen haben Mittelbussteige, die von den Bussen von links angefahren werden (wie dies beim derzeitigen Busbahnhof in Bruneck der Fall ist). Dadurch muss zum Umsteigen die Straße nicht überquert werden, und alle Anschlussbusse stehen in minimaler Entfernung.

bestmöglicher Weise sichergestellt werden. Dies ist um so leichter, je vollständiger die Vertaktung auf der Bahnlinie ist. Maßanschlüsse auf alle Züge sind allerdings systembedingt nicht möglich, da dies einen ca. zehnmütigen Aufenthalt am Bahnhof erfordern würde und damit keine Durchmesserlinien mehr machbar wären<sup>5</sup>. Da das Stadtbussystem aber vorrangig der lokalen Mobilität dient, ist diese Lösung vorzuziehen, auch wenn sich dadurch zuweilen 10-15minütige Umsteigezeiten ergeben.

## Was unterscheidet das Stadtbussystem von den anderen Linien?

- Die Wohngebiete werden *unmittelbar* angefahren. Die Haltestellen befinden sich nicht am Rande und entlang der Hauptstraßen, sondern mitten in den Wohngebieten.
- Die Haltestellen sind dadurch *attraktiver* und *sicherer*. Nur in wenigen Fällen befinden sie sich an stark befahrenen Hauptstraßen. Sie sind leicht zu erreichen, im Normalfall muss weder eine Hauptstraße überquert noch mitten im Verkehr auf den Bus gewartet werden.
- Ebenso wird eine Vielzahl an Zielorten, wie z. B. öffentliche Einrichtungen, *direkt* angefahren. In der Innenstadt wird eine Reihe von Haltestellen eingerichtet; zudem sind alle Linien Durchmesserlinien, die das Zentrum durchqueren und deshalb die Möglichkeit bieten, am geeignetsten Ort auszustiegen.
- Die Stadtbuslinien haben *kürzere* Haltestellenabstände und aufgrund ihres speziellen Linienvverlaufs eine bessere Flächendeckung, als dies auf den üblichen Buslinien der Fall ist. Damit verkürzen sich die Zugangszeiten, und der Bus wird auch für kürzere Strecken interessant.
- Die Busse befahren die Hauptstraßen nur in kurzen Abschnitten und weichen nach Möglichkeit auf *Nebenstraßen* aus. Dadurch wird die Gefahr gemindert, in Staus zu geraten, und die etwas niedrigere Gesamtgeschwindigkeit wird durch größere Zuverlässigkeit sowie einen angenehmeren Linienvverlauf und attraktivere Haltepunkte kompensiert.
- Es kommen ausschließlich eigene Fahrzeuge zum Einsatz, die *speziell* für solche Systeme konzipiert sind. Sie sind kleiner und wendiger als Standardbusse, komfortabler als traditionelle Stadtbusse und erfüllen die strengsten Lärm- und Abgasnormen, so dass sie für die befahrenen Wohngebiete eine sehr geringe Belastung darstellen.

---

<sup>5</sup>Für die Regionallinien hingegen, die am Brunecker Bahnhof ihren Linienendpunkt haben, können alle Anschlüsse optimiert werden: sie treffen kurz vor der Ankunft der Züge ein und fahren kurz danach wieder ab.

- Auch den Haltestellen wird ein *eigenes* Erscheinungsbild gegeben, das sie als Stadtbushaltestellen hervorhebt und in das Stadtbild einfügt. Auf leicht erreichbare, angenehme und sichere Standorte wird besonderes Augenmerk gelegt.
- Das Fahrkartensystem ist, wie bei Stadtverkehren üblich, *vollständig* automatisiert, an den Haltestellen entsteht kein Zeitverlust beim Einsteigen, da der Fahrer weder Fahrkarten verkauft noch kontrolliert.
- Die Vielzahl an Haltestellen und die aufeinander abgestimmten Linien schaffen für den Brunecker Großraum erstmals ein tatsächliches Netz und stellen für dieses Gebiet ein Verkehrssystem dar, das *urbane* Qualität hat.
- Es handelt sich um ein System, das *mehr* als eine Summe von Linien ist. Jede Haltestelle wird halbstündlich angefahren, und jedes Ziel innerhalb des Stadtnetzes ist direkt oder mit einmaligem Umsteigen ohne Wartezeiten erreichbar.



# 2

## Erfahrungen aus anderen kleinen und mittelgroßen Städten

### 2.1 Einleitung

Nicht nur in Großstädten, auch in Kleinstädten wie Bruneck verursacht der Straßenverkehr erhebliche Probleme. Lange wurde in Kleinstädten kaum eine Möglichkeit gesehen, eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

**Stadtbusverkehr auch in Kleinstädten möglich**

Aus der Schweiz, Österreich und Deutschland sind Beispiele von kleinen Städten bekannt, die erfolgreiche, attraktive Stadtbussysteme betreiben. Diese Systeme bilden für die Bevölkerung eine echte Alternative zum Individualverkehr und erreichen relativ hohe Beförderungsziffern.

Alle diese Stadtbussysteme zeigen, daß mit der Schaffung einer neuen Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr eine beträchtliche Nachfrage geweckt und der Betrieb in effizienter Weise abgewickelt werden kann. Da es sich im Falle von Bruneck um eine Kleinstadt handelt, sollen hier verschiedene Beispiele von Städten vergleichbarer Größenordnung vorgestellt werden. Dabei wurden verschiedenste Erfahrungen gemacht - von einem Stadtbussystem wird dann gesprochen, wenn es sich um ein eigenständiges System handelt. Vielfach wurden diese Systeme neu aufgebaut oder haben sich aus den Regionalbuslinien, die bisher vielfach die Aufgabe des Stadtbusses mitübernahmen, herausgelöst.

## 2.2 Systemmerkmale von Stadtbussystemen in Kleinstädten

Von der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH Münster wurden 10 Merkmale ausfindig gemacht, die für den Erfolg der in den letzten Jahren neu aufgebauten Stadtbussysteme ausschlaggebend scheinen:

1. *Transparent aufgebautes Liniennetz* mit schlank geführten Durchmesserlinien, die für kurze Fahrzeiten sorgen.
2. Verknüpfung aller Stadtbuslinien an einer im Herzen der Stadt gelegenen *Rendezvous-Haltestelle*. Sämtliche Busse erreichen gemeinsam die optimierte Haltestelle (Mittelinsel) und verlassen diese jeweils zur selben Minute.
3. Konsequenter über den gesamten Tag eingehaltener *Taktfahrplan* zwischen 6 und 19 Uhr, danach übernimmt ein Anruf-Sammeltaxi die Verbindung aller Ortsteile.
4. *Dichte Haltestellenfolge* (circa alle 300 m), die eine hohe räumliche Erschließung und eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.
5. *Umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen* steigern nachhaltig die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busangebotes. Zu diesem Beschleunigungsprogramm zählen der Einsatz von Busschleusen vor Ampeln, Busspuren und die Einflußmöglichkeit auf Lichtsignalanlagen.
6. *Attraktive Haltestellen* sind die Visitenkarte des Stadtbussystems. Die Ausstattung umfaßt beleuchtete Glas-Wartehallen, gut lesbare und verständliche Fahrgastinformation und Fahrradabstellmöglichkeiten.
7. *Moderne Busse* in stufenfreier Niederflurbauweise, mit außen wie innen hochwertiger Optik (Farbgebung, Materialauswahl) und mit komfortabler Innenausstattung. Alle Busse erscheinen im örtlichen Stadtbus-Design, das für eine hohe kommunale Identität sorgt.
8. *Kundenorientiertheit*: übersichtliche Preisgestaltung. Durch Umweltkarte, 9-Uhr Karte, Vereinfachung der Preisgebiete und teilweiser Fahrgelderstattung durch den Einzelhandel wird ein breiter Kundenkreis angesprochen.
9. *Einrichtung eines Stadtbus-Büros* in direkter Nähe der zentralen Rendezvous-Haltestelle als Anlaufstelle für alle Bürger. Leitender Mitarbeiter dieses Büros ist der „Stadtbus-Manager“ mit beratenden und koordinierenden Aufgaben in allen Fragen von Bus, Bahn und Anruf-Sammeltaxi.
10. Eine *umfassende und intensive Markt-Kommunikation* (PR, Information, Werbung) unterstützt die hier genannten Aktivitäten.

## 2.3 Dornbirn – eine Erfolgsgeschichte und Vorbild zahlreicher Stadtbussysteme

Dornbirn liegt in Vorarlberg, gilt heute als das wirtschaftliche Zentrum dieses österreichischen Bundeslandes und hat 42.000 Einwohner. Wenn von Stadtbussystemen in kleineren und mittleren Städten die Rede ist, wird das Beispiel Dornbirn häufig als Erfolgsbeispiel erwähnt. Dornbirn war eine der ersten mittelgroßen Städte, in der ein leistungsfähiges Stadtbussystem aufgebaut wurde, das aufgrund der hohen Kundenakzeptanz und hohen Fahrgastzahlen Modell für viele weitere Städte vergleichbarer Größenordnung wurde. 1991 begann man mit dem eigentlichen Stadtbussystem, das in den darauffolgenden Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Vor der Einführung standen in Dornbirn nur die recht selten verkehrenden Regionalbuslinien zur Verfügung.

**Dornbirn als  
Vorbild für viele  
Stadtbussysteme**

Die Systemmerkmale des heutigen Dornbirner Stadtbussystems sind:

- Ein fast flächendeckendes Stadtbusliniennetz, das aus sieben Durchmesserlinien besteht, die jeweils im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Liniennetze wurden in zwei Teilnetze unterteilt, wobei nur die Linie 1 Teil beider Netze ist. Diese Linie verkehrt somit im 15-Minuten-Takt, die anderen Linien verkehren im 30-Minuten-Takt, wobei die beiden Teilnetze um zeitlich um 15 Minuten versetzt sind.
- Alle Linien treffen sich an einer zentralen Umsteigehaltestelle (Rendezvous-haltestelle). Hier treffen sich alle 15 Minuten alle Busse eines der beiden Teilnetze, wobei für die Fahrgäste Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen bestehen. Diese Systemabstimmung nach dem Rendezvousprinzip ist Vorbild für viele andere Städte geworden.
- Bedienung von Montag bis Freitag von 5.30 Uhr bis 20.00 Uhr, seit 1995 auch im Spätverkehr. Samstag und Sonntag erfolgt keine Bedienung im Stadtbus-System.
- Zahlreiche Busbeschleunigungsmaßnahmen, wie busgesteuerte Ampelschaltungen und Busspuren
- Attraktive Busse mit einheitlichem Erscheinungsbild und gute Anordnung und attraktive Gestaltung der Haltestellen. Dadurch wurde eine Identifizierung der Dornbirner Bürger mit ihrem Stadtbus erleichtert.
- Kundenfreundliches, leicht verständliches, attraktives Tarifsystem.
- Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit sowohl vor der Inbetriebnahme als auch im normalen Betrieb.
- Konzessionsinhaber der Stadtbuslinien ist die Stadt Dornbirn, das Management läuft vorwiegend über das Stadtbusbüro, welches aufgrund eines Werkvertrages zwischen Stadtverwaltung und Stadtbuskoordinator von letzterem

betrieben wird. Der Stadtbusbetrieb wurde durch die Stadt an die Bundespost und einen privaten Busunternehmer übertragen.

---

**Kennzahlen 1998**

---

Länge des Liniennetzes	41 km
Zahl der Haltestellen (in beiden Richtungen)	280
Jahres-Kilometerleistung	972.000
Betriebsaufwand	47.400.000 ATS
Einnahmen	34.100.000 ATS
Preis pro km (ohne Zuschuß Anschaffung Busse)	40.05 ATS/ km
Fahrgäste	4.414.000

---

*Tab. 2.1: Kennzahlen des Stadtbussystems in Dornbirn (1998)*

Das Stadtbussystem von Dornbirn wurde derart erfolgreich, daß es in zahlreichen anderen kleineren und mittelgroßen Städten nachgeahmt wurde, teils mit ähnlichem Erfolg (Stadt Lemgo in Nordrhein-Westfalen, Lindau am Bodensee oder Eichstätt in Bayern), teilweise aus verschiedenen Gründen (siehe Beispiel Radolfzell am Bodensee) mit wesentlich geringerem Erfolg.

## 2.4 Eichstätt – erfolgreiches Stadtbussystem in einer mit Bruneck vergleichbaren Größenordnung

Die Universitäts- und Bischofsstadt Eichstätt liegt in Bayern und hat 12.500 Einwohner. Zusätzlich zu dieser Einwohnerzahl kommen 3.200 Studenten, die an der Katholischen Universität studieren. Ähnlich wie Bruneck ist Eichstätt Schul- und Behördenstadt, also Mittelzentrum und verzeichnet täglich 3.700 Einpendler. Ursprung der „Stadtlinie Eichstätt“ ist der im Zuge der innerstädtischen Verkehrsberuhigung eingesetzte Pendelbus. Dieser hatte die Aufgabe, nach der Sperrung des Marktplatzes für den Individualverkehr, die Einpendler im 15-Minuten-Takt vom Zentralparkplatz zur Stadtmitte zu befördern. Anfang 1992 entschloß sich der Stadtrat aufgrund von Forderungen der Bürger sowie der positiven Erfahrungen mit dem Pendelbus-Betrieb zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und übertrug im Mai 1992 diese Aufgabe an die Stadtwerke Eichstätt.

Stadtbus seit 1992  
in Eichstätt

Die Systemmerkmale des heutigen Eichstätter Stadtbussystems sind:

- Das Liniennetz besteht aus zwei Durchmesserlinien, einer Radiallinie<sup>1</sup> und einer vierten Linie als Anbindung außenliegender Ortsteile. Die drei Hauptlinien werden im 30 Minutentakt von Montag bis Samstag 6.30 Uhr bis 19.30 Uhr bedient. Die vierte Linie wird von 8 Fahrtenpaaren pro Tag bedient.
- Der Haltestellenabstand beträgt durchschnittlich 300 Meter - es existieren knapp 70 Haltestellen. Dadurch werden ca. 10.000 Einwohner direkt vom Stadtbussystem erfaßt.
- Reglementierung der zentrumsnahen Parkplätze, wobei die Höchstparkzeiten entsprechend der Entfernung vom Stadtzentrum gestaffelt wurden und Parkzeiten von 30 Minuten bis unbefristet beinhalten. Die Parkgebühr von 30 Minuten im Innenstadtbereich wurde auf 1 DEM festgesetzt und war lange Zeit direkt vergleichbar mit dem Preis für die Einzelfahrt mit dem Stadtbus Eichstätt. Die Reglementierung des Parkverkehrs bedeutet Mehreinnahmen, die für die Abdeckung des Betriebsdefizites für das Stadtbussystem verwendet werden. Die Reglementierung des Parkverkehrs war erst durch die Einführung des Stadtbussystems möglich.
- Durchführung des Betriebes mit Kleinbussen und MIDI Niederflurbussen. Alle Busse sind einheitlich im freundlichen und ansprechenden Design gestaltet. Dadurch wurde eine Identifizierung der Bürger mit dem Stadtbussystem erleichtert.
- Attraktives Tarifsystem
- Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit vor der Einführung und während des laufenden Betriebes

---

<sup>1</sup>Durchmesserlinien verbinden zwei periphere Gebiete über das Zentrum, Radiallinien verbinden je ein peripheres Gebiet mit dem Zentrum

- Ausgearbeitet und geführt wird das Stadtbussystem von den Stadtwerken Eichstätt, die zusätzlich zur Angebotsgestaltung auch für das Marketing verantwortlich sind. Der Betrieb wird von einem örtlichen, privaten Busunternehmer, der auch Inhaber der Konzessionen ist, durchgeführt.

<b>Kennzahlen 1998</b>	
Länge des Liniennetzes	40 km
Zahl der Haltestellen (je Richtung)	85
Kilometerleistung	373.000 km
Betriebsaufwand	1.612.000 DEM
Einnahmen	560.000 DEM
Preis pro km (ohne Zuschuß Anschaffung Busse)	3,97 DEM/ km
Fahrgäste	721.000

**Tab. 2.2:** Kennzahlen des Stadtbusses in Eichstätt (1998)

Das Stadtbussystem von Eichstätt ist ein Beispiel für ein erfolgreiches öffentliches Nahverkehrssystem in einer Kleinstadt. Ähnliche Systeme in Städten vergleichbarer Größenordnung gibt es unter anderem in Sigmaringen (16.000 Einwohner) in Baden Württemberg und Bad Kissingen (21.000 Einwohner) in Bayern.

## 2.5 Radolfzell – Stadtbussystem, das aufgrund halbherziger Gemeinderatsbeschlüsse zum Scheitern verurteilt ist

Radolfzell liegt in Baden Württemberg am nördlichen Ufer des Bodensees und hat 28.000 Einwohner. Im Mai 1992 wurden die Stadtwerke mit der Planung eines Stadtbusverkehrs beauftragt. Im Jänner 1993 verabschiedete der Gemeinderat einstimmig (!) das ihm vorgelegte Konzept und bewilligte somit auch die notwendigen Geldmittel für die Umsetzung des Stadtbussystems. Das Konzept sah vor: Einrichtung von fünf Radiallinien in der Kernstadt und Umwandlung einer Regionallinie in eine Stadtbuslinie, die fahrplanmäßige Verdichtung von mehreren Regionallinien, die Einrichtung eines Anruf-Sammeltaxi-Betriebes und den S-Bahnbetrieb auf der Strecke Konstanz-Radolfzell-Singen-Engen.

**In Radolfzell wurde mit einem hohen Aufwand gestartet**

Effektiv eingerichtet wurden 1994 der S-Bahn Betrieb auf der Bahnstrecke und die fünf Radiallinien, die ihren Start-/Endpunkt auf dem Bahnhofsvorplatz erhielten. Alle Linien verkehrten montags bis freitags von 5.00 Uhr, sonn- und feiertags 8.00 Uhr und abends montags bis freitags bis 23.00 Uhr, samstags bis 23.30 Uhr und sonntags bis 22.30 Uhr. Der Grundtakt betrug an allen Tagen 30 Minuten, mit einer Verdichtung der Taktfolge montags und freitags in den Spitzenzeiten auf 15 Minuten.

Wie in vielen vergleichbaren Städten wurde ein dichtes Netz von Haltestellen geschaffen und attraktive Midibusse angeschafft. Das Tarifsystem war in der Anfangsphase mit einem dreistufigen Tarifmodell relativ kompliziert und undurchsichtig für den Kunden. Mit der Betriebsdurchführung wurde ein regionales Busverkehrsunternehmen beauftragt, Management, Angebotsgestaltung und Marketing wurden von den Stadtwerken durchgeführt.

Das Radolfzeller Stadtbussystem wurde von den Bürgern nie richtig massiv genutzt, dies belegt auch ein Vergleich mit dem nahegelegenen Lindau: 0,5 Mio Fahrgäste in Radolfzell (28.000 Einwohner/ Gesamtstadt), 2,5 Mio Fahrgäste in Lindau (25.000 Einwohner/ Gesamtstadt) - alle Daten 1995.

**Geringe Inanspruchnahme durch die Bürger**

Mögliche Erklärungen für den relativen Mißerfolg des Stadtbussystems Radolfzells im Gegensatz zu einer Vielzahl von funktionierenden Stadtbussystemen bieten die Hypothesen von Hubert Riedle und Jürgen Burmeister in „Nahverkehrspraxis“, 4-1998. Diese Aussagen erheben keinen Anspruch auf Wissenschaftlichkeit, bieten aber einen Erklärungsansatz für die bisher ungünstige Entwicklung in Radolfzell, während andere Stadtbussysteme in kleinen und mittelgroßen Städten sehr erfolgreich arbeiten.

- Eine breite politische Unterstützung durch Meinungsbildner fehlte bislang, und der Bürgermeister ließ kaum eine Gelegenheit aus, den Stadtbus als Defizitbringer zu bezeichnen. Ein parteiübergreifender Konsens fehlte demnach.

**Mögliche Gründe für den Mißerfolg**

- Die Tatsache, daß die Busse nicht vom Start weg gute Besetzungszahlen aufwiesen, führte bereits nach kurzer Zeit in der Öffentlichkeit zu der Ansicht, das Projekt sei gescheitert. Das Stadtbussystem wurde mit negativen Attributen in Verbindung gebracht. Karl Heinz Winkler, der Stadtbuskoordinator von Dornbirn sagt z.B., daß es besser sei, die Inbetriebnahme eines Stadtbussystems zu verschieben, wenn nicht alle Schritte für eine erfolgreiche Umsetzung, einschließlich einer umfangreichen Marketingkampagne, durchgeführt worden sind.
- Das Angebot in Radolfzell wurde zu häufig überarbeitet und die Linienführung war unüberschaubar, vor allem die später wieder eingeführten Ringverkehre stießen bei den Kunden auf wenig Gegenliebe.
- Die ursprünglich geplanten flankierenden Maßnahmen (insbesondere Parkraumbewirtschaftung, geplante Beschleunigungsmaßnahmen) fanden politisch keine Unterstützung und wurden vor allem auf Druck des Einzelhandels nur halbherzig umgesetzt bzw. wieder aufgehoben.
- Das Tarifsystem war wenig transparent und kundenfreundlich.
- Der Anschluß zum S-Bahnbetrieb war lückenhaft.
- Marketingmaßnahmen wurden anfangs zu zaghaft durchgeführt und wurden erst intensiviert, als schon eine Negativdynamik eingetreten war und die Diskussionen über das Stadtbussystem wenig sachlich geführt wurden.
- Das zeitweise eingesetzte Aushilfs-Fahrpersonal war nicht auf die Anforderungen in puncto Kundenfreundlichkeit vorbereitet. Es stellte den Stadtbus gegenüber den Kunden als entbehrliche Geldverschwendung dar.
- Das Angebot war anfangs zu großzügig ausgelegt und auch bezüglich Fahrplangestaltung nicht sinnvoll und kundenorientiert durchdacht.

Die Fahrgastzahlen haben sich in Radolfzell bis heute nicht zufriedenstellend entwickelt. Durch Angebotskürzungen konnten zwar die Aufwendungen reduziert werden, die Negativdynamik konnte aber nicht unterbrochen werden. Das anfangs verheißungsvoll gestartete Stadtbussystem Radolfzell ist demnach ein Beispiel, daß Erfolge nur dann erzielt werden, wenn alle Systemmerkmale von erfolgreichen Stadtbussystemen auch konsequent umgesetzt werden.

# 3

## Voraussetzungen

### 3.1 Der Brunecker Raum und seine Voraussetzungen für ein Stadtbussystem

Für die Konzeption eines Stadtbussystems ist es wenig sinnvoll, sich auf das Brunecker Gemeindegebiet zu beschränken. Aufgabe des Stadtnetzes ist es, alle umliegenden Ortschaften mit der Stadt zu verbinden und gleichzeitig optimale Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets zu gewährleisten. Die nachfolgenden Analysen erstrecken sich daher außer auf das Brunecker Gemeindegebiet auch auf St. Lorenzen, Pfalzen und Percha.

**Einbindung der umliegenden Ortschaften**

#### Bevölkerungsentwicklung

Der Brunecker Raum hat in den vergangenen Jahrzehnten einen Bevölkerungszuwachs erfahren, der über dem Pustertaler und dem Südtiroler Durchschnitt liegt. Dabei ist festzustellen, dass die Umgebung teilweise noch stärker gewachsen ist als die Stadt selbst.

Mit einer Bevölkerung von 20.000 Einwohnern und der starken Verflechtung, die diesen Raum kennzeichnet, dürften die Voraussetzungen für ein eigenständiges Stadtnetz mittlerweile gegeben sein.

	1981	1997	Veränderung	
Bruneck	11.556	13.297	+1.741	+15%
St. Lorenzen	2.950	3.301	+351	+12%
Pfalzen	1.756	2.146	+390	+22%
Percha	1.083	1.269	+186	+17%
<b>Raum Bruneck insgesamt</b>	<b>17.345</b>	<b>20.166</b>	<b>+2.821</b>	<b>+16%</b>
Bezirksgemeinschaft Pustertal	64.714	72.068	+7.354	+11%
Südtirol	430.568	457.370	+26.802	+6%

*Quelle: ASTAT, Volkszählung 1981, Melderegister der Gemeinden 31.12.97*

*Tab. 3.1: Bevölkerungsentwicklung 1981, 1997*

### Bevölkerungsverteilung

**Raum Bruneck:  
17.000 Einwohner**

Die Grafik 3.1 zeigt die Verteilung der Bevölkerung nach Zonen. Ohne die Fraktionen und Einzelhäuser, die für eine Bedienung nicht in Frage kommen, beträgt die Einwohnerzahl 17.000. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Einwohnerzahlen der Stadtteile, die weiter vom Zentrum entfernt liegen, sowie der umliegenden Orte, wo der Bedarf nach lokalen Verkehrsverbindungen am größten ist.

	Einwohner	%
Zentrale Stadtviertel	2.818	17%
Äußere Stadtviertel und Stegen	5.917	35%
Fraktionen	4.390	26%
Umliegende Ortschaften	3.897	23%
<b>Insgesamt</b>	<b>17.022</b>	<b>100%</b>

*Tab. 3.2: Bevölkerungsverteilung nach Zonen*

**Wohngebiete direkt  
erschließen**

Die beiden bevölkerungsreichsten Stadtviertel befinden sich im Osten und im Norden Brunecks. Beide werden von den Hauptstraßen nur tangiert, d. h. eine Bedienung mit attraktiven Haltestellen in den jeweiligen Siedlungsschwerpunkten ist mit den bestehenden Linien nicht möglich. Auch Stegen liegt zwischen den Verkehrsachsen. Was also das Brunecker Stadtgebiet betrifft, muss vor allem darauf geachtet werden, dass die östlichen Wohngebiete, die Peter-Anich-Siedlung und Stegen von den Stadtlinien direkt angefahren werden, mit möglichst attraktiv gelegenen Haltestellen, die von den Wohngebieten aus erreicht werden können, ohne die Hauptstraße zu überqueren. Die Fraktionen und umliegenden Ortschaften, die zunächst für eine Bedienung in Frage kommen, sind der Größe nach St. Georgen (1.913 Einwohner), St. Lorenzen (1.895), Reischach (1.477), Pfalzen (1.164), Dietenheim-Aufhofen (1.000) und Percha (838). St. Georgen und St. Lorenzen



kommt besondere Priorität zu wegen der großen Einwohnerzahl, der Nähe zu Bruneck und der ungenügenden Erfassung durch die heutigen Haltestellen. Reischach hat eine zusätzliche, besondere Bedeutung aufgrund seiner touristischen Infrastrukturen. Für Pfalzen, Dietenheim, Aufhofen und Percha gilt es, ein Angebot zu entwickeln, das genügend Fahrgäste sichert, um die Linien sinnvoll betreiben zu können.

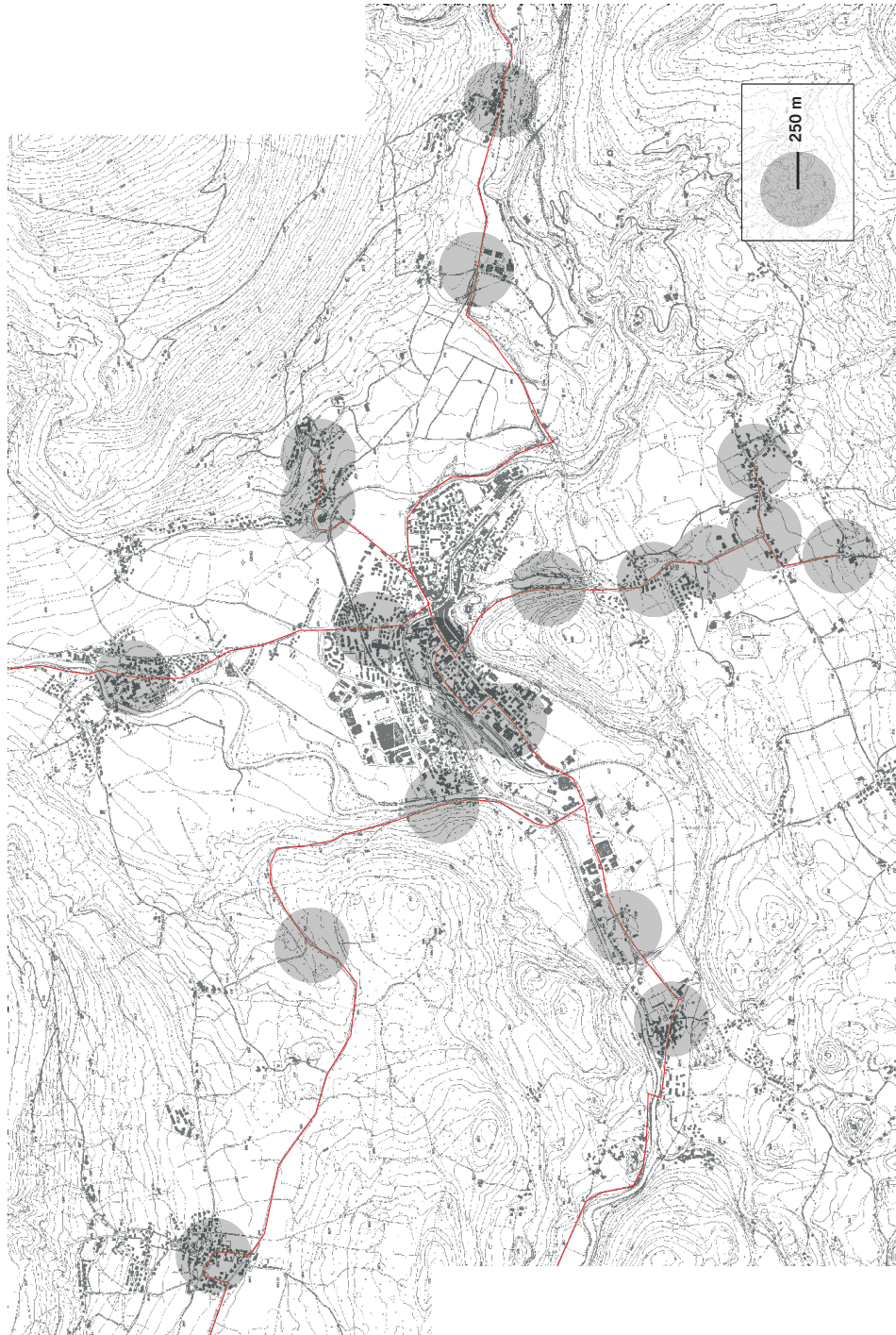
### Zielorte

**Wichtigster Zielort:  
das Stadtzentrum**

Die wichtigsten Zielorte der Mobilität im städtischen Nahbereich liegen vorwiegend in Bruneck-Stadt (siehe Abb. 3.2). Hauptzielort ist natürlich das Stadtzentrum, wo sich der überwiegende Teil der Handels- und Dienstleistungsangebote befindet, und dessen Einzugsbereich sich nicht auf Bruneck beschränkt, sondern in vielen Aspekten das gesamte Pustertal umfaßt. Neben Stadtgasse und Graben sind zum Zentrum inzwischen auch die Oberstadt, das Gebiet um den Kapuzinerplatz und die Herzog-Sigmund-Straße zu zählen; nach der vorgesehenen Neugestaltung wird auch die Europastraße Teil des Zentrums sein. Es handelt sich inzwischen durchaus um ein Gebiet einer gewissen Ausdehnung, das mit einer einzigen zentralen Haltestelle nicht mehr optimal bedient werden kann. Eine Reihe von wichtigen Einrichtungen und Anziehungspunkten liegt zudem außerhalb des Stadtkerns. Es gilt also, das *gesamte Stadtgebiet* mit einer Reihe von Haltestellen bestmöglich zu erschließen und die Zielorte des Verkehrs möglichst leicht erreichbar zu machen – auch hier muss besonders darauf geachtet werden, attraktive Haltestellen einzurichten, die leicht und sicher zugänglich sind und über eine gute Aufenthaltsqualität verfügen. Wichtige Zielorte außerhalb der Stadt sind vor allem die Ziele des Freizeitverkehrs, also Sportanlagen (bes. Reischach, oberer Rienzdam), Ausflugsziele, während der Saison die Kronplatzseilbahn, sowie in zunehmendem Maß die Schulzone, da dort neue Einrichtungen entstehen. Die dezentral gelegenen Industrie- und Handwerkerzonen sollen nach Möglichkeit ebenso direkt bedient werden, allerdings ist hier zu bedenken, dass diese Gebiete zwar Zielorte von Pendlerströmen sind, aber in der *diffusen* Mobilität, auf die das Stadtbussystem mit seinem dichten und vertakteten Fahrplan besonders abzielt, eine geringe Rolle spielen. Der Stadtbus soll also *in die Stadt*, d. h. direkt in die Wohngebiete und unmittelbar zu den Zielorten der städtischen Mobilität geführt werden. Darin, und in der besonderen Gestaltung des Systems, die daraus folgt, besteht das Hauptunterscheidungsmerkmal und die entscheidende Karte, die gespielt werden muss, wenn eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtbereich erreicht werden soll.



Abb. 3.2: Wichtigste Zielorte im Stadtgebiet Bruneck



**Abb. 3.3:** *Derzeit bediente Haltestellen mit Einzugsbereichen (250m)*

## Das derzeitige Angebot

Der hier definierte „Raum Bruneck“ wird heute von einer Reihe von Linien bedient, teilweise auch im Halbstundentakt. Allerdings präsentiert sich das Ganze sehr inhomogen und kommt den speziellen Bedürfnissen des Verkehrs im städtischen Nahbereich wenig entgegen: **Heutiges Angebot für Stadtbereich unzureichend**

**St. Georgen:** St. Georgen wird werktags im Halbstundentakt von der Linie Bruneck-Sand in Taufers-Ahrntal bedient.<sup>1</sup> Das ist quantitativ gesehen ein gutes Angebot, Schwachstellen sind allerdings die schlechte Erfassung des Siedlungsgebiets (nur eine Haltestelle an der Ahrntaler Straße und als Zielhaltestellen in Bruneck nur Krankenhaus, Busbahnhof und Bahnhof). Die Haltestelle liegt zwar relativ zentral, ist aber wegen ihrer Lage an der Hauptstraße zwangsläufig wenig attraktiv, und die Wohngebiete rechts der Ahr, die in den letzten Jahren stark gewachsen sind, liegen in einer Entfernung, die für einen Stadtverkehr nicht mehr akzeptiert wird.

**St. Lorenzen:** Auch zwischen St. Lorenzen und Bruneck gibt es werktags Verbindungen im Halbstundentakt (Linie Bruneck-Brixen). Auch hier sind die Schwachstellen aber ähnlich: die Haltestelle im Ortszentrum bedient nur einen Teil der Einwohner in akzeptabler Weise, während z. B. St. Martin, das in letzter Zeit ebenso stark gewachsen ist, über keine öffentlichen Verkehrsverbindungen verfügt. Als Zielhaltestellen in Bruneck stehen auch hier nur die Schulzone, der Bahnhof und der Busbahnhof zur Verfügung; das Erreichen weniger zentraler Ziele in Bruneck ist mit Fußwegen verbunden, die für einen Stadtverkehr zu lang sind.<sup>2</sup> Zudem wird diese Linie mit Fahrzeugen bedient, die für einen Stadtverkehr nicht geeignet sind: enge Türen, Zeitverlust beim Ein- und Aussteigen sowie beim Platznehmen, keine Niederflerbauweise, kein Stauraum.

**Reischach:** Reischach wird z. Z. an Werktagen zwischen 10 und 13mal angefahren. Damit wird, mit einem annähernden Stundentakt, zwar eine Grundbedienung

<sup>1</sup>Die Stadtbuslinie, die die Gremsenstraße und Gissbach bediente, ist wegen der minimalen Fahrgastzahlen im Winterfahrplan 1998/99 eingestellt worden. Im Winter 1997/98 war Gissbach an Werktagen noch siebenmal angefahren worden. Für einen Stadtverkehr ist das ein mit Sicherheit ungenügendes Angebot, außerdem war der Fahrplan schwer les- und merkbar. Zudem konnten als Zielorte nur das Krankenhaus, der Busbahnhof und teilweise der Bahnhof erreicht werden; die Weiterfahrt nach Reischach war meist mit großen Zeitverlusten verbunden. Unter diesen Bedingungen ist ein Misserfolg vorprogrammiert – dieses Beispiel verdeutlicht sehr klar, dass es für einen Stadtverkehr dieser Größenordnung absolut notwendig ist, ein bis aufs kleinste Detail überzeugendes Angebot zu schaffen, da sonst die Fahrgastzahlen so gering ausfallen, dass kein System auf Dauer aufrecht erhalten werden kann.

<sup>2</sup>Der zurückzulegende Fußweg, der allgemein in Kauf genommen wird, hängt sehr von den Umständen und der Beschaffenheit der Wege ab. 10-15 Minuten sind durchaus akzeptabel, wenn man z. B. eine Stadt in 50 km Entfernung mit der Bahn erreicht und das Stadtzentrum zu durchqueren hat. Für ein Stadtnetz von so geringen Ausmaßen kann von einer attraktiven Haltestelle nur gesprochen werden, wenn die Fußwegdistanz maximal 3-4 Minuten beträgt (200-300 m).

sichergestellt, die Situation ist aber nicht zufriedenstellend. Um eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen zu ermöglichen, ist für solche Distanzen mindestens ein Halbstundentakt notwendig. Die Erfassung der Wohngebiete und Einrichtungen in Reischach ist ausreichend, der südöstliche Teil des Dorfes wird nicht mehr optimal erreicht. Die Kronplatzbahn wird erst nach einem zeitaufwendigen Wendemanöver angefahren. Als Zielorte in Bruneck stehen nur der Busbahnhof und teilweise der Bahnhof zur Verfügung.

**Pfalzen:** Hier erfolgt die Bedienung durch die Linie Bruneck-Terenten, die werktags 12mal pro Richtung verkehrt, in einem annähernden Stundentakt. Das Angebot ist zwar vor einigen Jahren verbessert worden, bleibt aber nach wie vor nicht geeignet, der Situation zu begegnen: Pfalzen ist eine der größten Ortschaften der Umgebung, ist sehr stark nach Bruneck orientiert und sollte deshalb mit einem Standard bedient werden, wie er auf Stadtnetzen üblich ist. Ein wesentliches Problem stellt auch hier die mangelnde Erfassung der Wohngebiete dar: der Bus hält am Dorfplatz in einer zentralen Lage für das Unterdorf; nach Oberpfalzen hingegen, wo ein wesentlicher Teil der Bevölkerung wohnt, ist der Weg für einen städtischen Nahverkehr zu weit, und außerdem ist ein Höhenunterschied zu überwinden. Zielhaltestellen in Bruneck sind nur die Schulzone, der Bahnhof und der Busbahnhof. Auch in diesem Fall ist das derzeit eingesetzte Rollmaterial nicht für einen städtischen Nahverkehr geeignet.

**Dietenheim-Aufhofen:** Dietenheim wird derzeit an Werktagen neunmal angefahren, nach Aufhofen gibt es nur Schulverkehr. Der Verkehr nach Dietenheim ist zwar intensiviert worden, ist aber unter den derzeitigen Bedingungen wenig sinnvoll. Dietenheim liegt sehr nahe an der Stadt, weshalb mindestens ein Halbstundentakt nötig ist, um überhaupt ein attraktives Angebot darzustellen. Zielorte in Bruneck sind nur der Busbahnhof und der Bahnhof. Besonders negativ wirkt sich aus, dass es zwischen Dietenheim und dem Busbahnhof keine Haltestelle gibt: wer an einen Zielort östlich des Kapuzinerplatzes möchte, ist in der Regel zu Fuß von Dietenheim schneller am Ziel. Die beiden derzeitigen Haltestellen in Dietenheim sind ausreichend, das Wohngebiet zu bedienen.

**Percha:** Infolge der Intensivierung des Busverkehrs nach Olang und Antholz steht an Werktagen annähernd jede Stunde ein Bus nach Bruneck zur Verfügung. Angesichts der kurzen Distanz ist das auch in diesem Fall nicht ausreichend, um einen nennenswerten Verkehrsanteil zu erreichen. Die neuen Wohngebiete nördlich des Dorfkerns und die Fraktionen entlang der Straße werden von den Haltestellen der derzeitigen Buslinie nicht ausreichend erfasst. Sehr negativ ist auch hier die Tatsache, dass in der gesamten Osthälfte der Stadt keine Haltestelle zur Verfügung steht: Zielhaltestellen in Bruneck sind nur der Busbahnhof und der Bahnhof.

### 3.2 Fahrgastzahlen 1998

Laut Angaben des Landesamtes für Personennahverkehr wurden im Jahr 1998 auf den bestehenden Buslinien im Brunecker Raum folgende Fahrgastzahlen verzeichnet:

Relation	Fahrgäste 1998*	Anteil Abonnements	Fahrgäste pro Tag (365 Tage)
Bruneck–St. Georgen	29.221	44,0%	80
Bruneck–St. Lorenzen	47.594	34,3%	130
Bruneck–Reischach Dorf	45.057	44,2%	123
Bruneck–Kronplatzbahn	8.784	9,6%	24
Bruneck–Pfalzen	47.275	62,3%	130
Bruneck–Dietenheim	10.726	41,2%	29
Bruneck–Percha	19.325	60,5%	53
<b>Insgesamt</b>	<b>207.982</b>	<b>45,9%</b>	<b>570</b>

\* Gesamtzahl an Fahrten zwischen den beiden angegebenen Haltestellen, Summe beider Fahrtrichtungen. Nur Fahrgäste mit Einzelfahrkarten, Abonnements und übertragbarer Wertkarte.

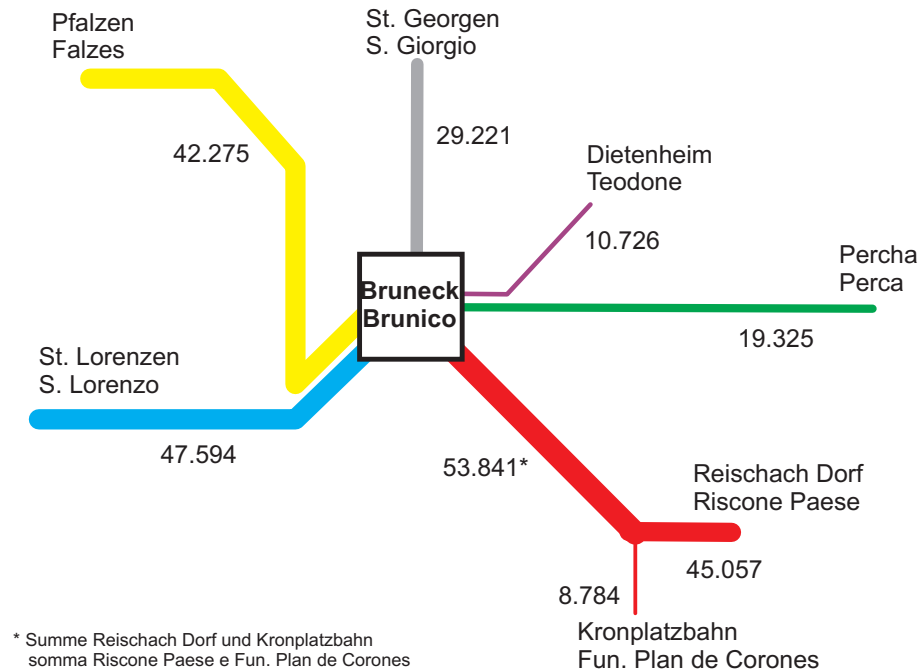
*Tab. 3.3: Fahrgastzahlen des Regionalverkehrs um Bruneck 1998*

Um einen Überblick darüber zu erhalten, wieviele Personen von den derzeitigen Buslinien im Raum Bruneck befördert werden, ist es notwendig, aus den Fahrgastzahlen der regionalen Buslinien die entsprechenden Relationen herauszufiltern. Dabei ist es technisch nur möglich, die Fahrten jeweils zwischen einem genau definierten Abfahrts- und einem Ankunftsort abzufragen. Die angeführten Zahlen enthalten alle Fahrgäste, die zwischen den umliegenden Ortschaften und Bruneck befördert wurden. Der Wert dürfte dem gesamten Fahrgastaufkommen im Raum Bruneck sehr nahekommen, da in diesem Raum der Anteil der Fahrten, die Bruneck weder als Start- noch als Zielort haben, sehr gering sein dürfte.

Die Zahlen enthalten nur Einzelfahrkarten, übertragbare Wertkarten und Abonnements. Nicht enthalten ist der Schülerverkehr, der mit Sichtkarten durchgeführt wird. Dies ist bei den Pflichtschülern und einem Teil der Oberschüler der Fall. Oberschüler, die reguläre Abonnements verwenden, scheinen hingegen auf. Nicht enthalten sind auch die Entwertungen mit Gratiskarten im Skibusdienst (Tourist Pass). Die Zahlen geben also einen Überblick über den regulären Linienverkehr, der für einen einzuführenden Stadtverkehr der entscheidende Bezugspunkt ist. Sonderverkehre sind schließlich auch zukünftig größtenteils außerhalb des Stadtbussystems abzuwickeln, sofern die regulären Kapazitäten und Linienführungen dafür nicht ausreichend sind.

Die Fahrgäste sind, wie erwähnt, aus den Gesamtzahlen der entsprechenden Buslinien herausgefiltert worden. Diese Linien sind von der Einführung eines Stadtbussystems nicht betroffen, mit Ausnahme der Linie Bruneck-Terenten, die umor-

**Fahrgastzahlen heute  
nicht zufriedenstellend**



**Abb. 3.4:** Beförderte Fahrgäste 1998 zwischen Bruneck und den umliegenden Ortschaften (alle Buslinien)

ganisiert werden muss, wenn Pfalzen ins Stadtnetz einbezogen wird, und der Linie Reischach-Dietenheim(-St. Georgen), die als einzige vollständig zu ersetzen ist. Auf dieser Linie wurden 1998 insgesamt 79.642 Zustiege verzeichnet, das sind 218 am Tag (inklusive Feiertage).

#### Größte Nachfrage nach Reischach

Erwartungsgemäß sind die größten Verkehrsflüsse zwischen *Reischach* und *Bruneck* festzustellen. Insgesamt werden hier für 1998 147 Fahrten täglich ausgewiesen - das entspricht knapp 75 Hin- und Rückfahrten oder ca. 6 Zustiegen pro angebotener Fahrt.

Für *St. Lorenzen* und *Pfalzen* werden jeweils 130 Fahrgäste am Tag angegeben, das entspricht 65 Hin- und Rückfahrten täglich. Die Bedienung ist allerdings sehr unterschiedlich, weshalb sich für *St. Lorenzen* ca. 2-3 Zustiege pro Fahrt ergeben (Halbstundentakt), für *Pfalzen* ca. 5 (annähernder Stundentakt, kein Sonntagsverkehr).

Für *St. Georgen* scheint ein Wert von nur 80 Fahrgästen am Tag auf, das entspricht 40 Hin- und Rückfahrten, bzw. ca. 1-2 Zustiegen pro Fahrt.

*Percha* erreicht einen Wert von 53 Fahrgästen am Tag, d. h. im Schnitt 26 Hin- und Rückfahrten, bzw. 1-2 Zustiege pro Fahrt.

Der Wert für *Dietenheim* ist minimal, mit 29 Fahrgästen am Tag, d. h. knapp 14 Hin- und Rückfahrten täglich. Das entspricht 1-2 Zustiegen pro Fahrt, wobei diese Busse keine weiteren Ortschaften bedienen, im Unterschied zu *Percha*, *St. Georgen*, *Pfalzen* und *St. Lorenzen*.

Für Reischach, St. Lorenzen und Pfalzen lässt sich also ein relevantes Verkehrsaufkommen feststellen, die Zahlen für St. Georgen sind im Verhältnis zur Einwohnerzahl und zur Zahl der angebotenen Fahrten sehr niedrig. Die Fahrgastzahlen für Percha und Dietenheim sind derzeit minimal.

Die Gesamtzahlen sind sicherlich nicht zufriedenstellend, allerdings auch nicht so gering, dass man die Erfolgsaussichten eines Stadtbussystems prinzipiell in Frage stellen müsste. Bei 200.000 Fahrgästen jährlich ohne ein eigenes Stadtnetz und mit einer Reihe von Unzulänglichkeiten, wie sie eben beschrieben wurden, erscheint das Erreichen von 500.000 Fahrgästen jährlich – was man als Schwellenwert für ein eigenes Stadtnetz ansetzen kann – als durchaus realistisches Ziel.

**Potential für ein  
eigenes Stadtbusnetz  
ist vorhanden**

## Schlussfolgerungen

Aufgabe des zu erstellenden Stadtnetzes soll es also sein, den genannten Schwachpunkten zu begegnen und somit:

- für den gesamten Brunecker Raum einen homogenen Bedienungsstandard zu bieten;
- die Brunecker Stadtviertel direkt zu bedienen;
- für den inneren Stadtbereich eine Reihe von attraktiven Zielhaltestellen anzubieten;
- die systematische Erreichbarkeit aller Haltestellen im Stadtnetz zu gewährleisten.
- das Regionalnetz durch besondere Linienführung zu ergänzen;

Ausgehend von diesen Überlegungen, fiel die Entscheidung auf ein System mit drei Durchmesserlinien, d. h. 6 Ästen, ausgehend von einer zentralen Umsteigehaltestelle, wie es in der Folge erläutert wird:

**Linie 1:** Reischach-Bruneck-Anichsiedlung-St. Georgen

**Linie 2:** St. Martin-St. Lorenzen-Bruneck-östliche Wohnviertel-Percha-Unterwielenbach

**Linie 3:** Pfalzen-Stegen-Bruneck-Dietenheim-Aufhofen.

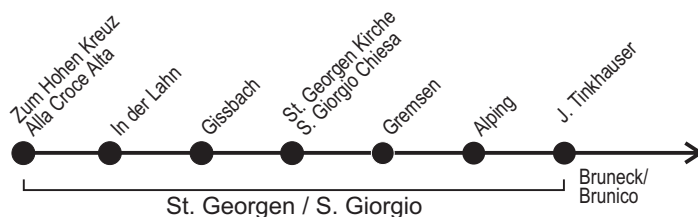


# 4

## Linienbeschreibungen

### 4.1 Linie 1: St. Georgen-Bruneck-Reischach

#### Linienbeschreibung



#### St. Georgen

Die Linie 1 des Stadtbussystems hat in St. Georgen auf der Straße „Zum Hohen Kreuz“, auf der Höhe, wo der Fuß- und Radweg einmündet, ihren Linienendpunkt. Hier gibt es genügend Platz, eine neue Bushaltestelle und einen Wendepunkt einzurichten. Diese Haltestelle erschließt die Zone um den Kehlburgweg, deren Bewohner somit über den Fuß- und Fahrradweg diese Haltestelle erreichen, ohne die Ahrntalerstraße queren zu müssen.

**Linienendpunkt:**  
**„Zum Hohen Kreuz“**

Die nächste Haltestelle wird „In der Lahn“ eingerichtet, und zwar auf der nördlichen Seite kurz vor der Brücke, die über den Gissbach führt. Hier gibt es genügend Platz, eine neue Haltestelle einzurichten. Diese Haltestelle erschließt die von

Gissbach und Ahrfluß begrenzte Wohn- und Gewerbezone, die heute über keinen adäquaten Busanschluß verfügt.

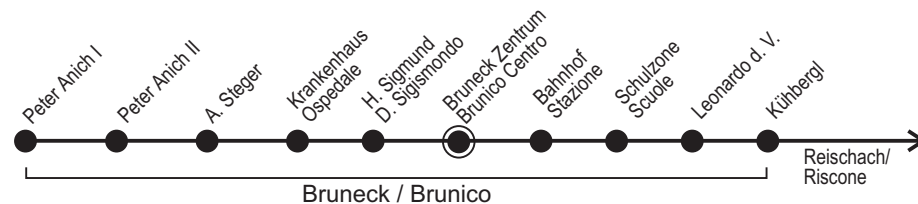
**Haltestelle  
am Kirchplatz**

Über die Gissbachstraße fährt der Bus zum Hotel Gissbach, wo unmittelbar vor dem Hotel die nächste Haltestelle eingerichtet wird. Diese Haltestelle erfaßt das Oberdorf von St. Georgen, wo auch das Vereinshaus gelegen ist. Der Stadtbus überquert nun die Ahr und gelangt über den Kirchplatz auf den Kirchweg, wo unmittelbar hinter der alten Kirche von St. Georgen der nächste Halt errichtet wird. Diese Haltestelle muß neu angelegt werden und erfaßt wichtige Infrastrukturen wie die Kirche, Volksschule, Kindergarten und die westlich der Ahrntalerstraße gelegenen Wohnhäuser.

Über den Kirchweg gelangt der Stadtbus über die Ahrntalerstraße zur Kreuzung Ahrntalerstraße/ Gremsenweg. Unmittelbar nach dem Pub-Cafe Zinta wird eine Haltestelle eingerichtet. Diese Haltestelle erfaßt den mittleren Teil St. Georgens und die Sportanlage.

Der nächste Halt ist auf der Ahrntaler Straße auf der Höhe „Am Alping“ vorgesehen. Dieser Halt erfaßt die neuen Wohnhäuser, die in dieser Gegend errichtet werden, das Gewerbegebiet und den südlichen Teil St. Georgens.

**Bruneck**



**Peter-Anich-Siedlung  
wird durchquert**

Die nächste Haltestelle befindet sich auf der Ahrntaler Straße auf der Höhe der Tinkhauserstraße, kurz nach der Finanzkaserne. Der Stadtbus gelangt über die Ahrntaler Straße in die Peter-Anich-Siedlung, wo etwa 50m nach der Einfahrt auf der südlichen Flügelstraße der Anich Siedlung eine Haltestelle eingerichtet wird („Peter Anich I“). Platz zur Errichtung dieser Haltestelle ist hier genügend vorhanden. Dieser Halt erschließt eines der wichtigsten Wohngebiete von Bruneck, zusätzlich das „Himmelreich“. Der Halt wird abseits der vielbefahrenen Ahrntaler Straße direkt in der Wohnsiedlung eingerichtet. Dies bedeutet, daß der Stadtbus direkt zu den Kunden in die dichtbesiedelte Anichsiedlung kommt. Durch diese Streckenführung wird weiters der stauanfällige Straßenabschnitt von der Einfahrt Anichsiedlung über den Bahnübergang beim Hotel Andreas Hofer bis zur Ampelkreuzung beim „Turm Palais“ umgangen.

Über den südlichen Flügel der Peter-Anich-Siedlung trifft der Stadtbus auf den Bahndamm, wo eine zweite Haltestelle „Peter-Anich-Siedlung II“ eingerichtet wird. Diese Haltestelle erschließt den westlichen Teil der Peter-Anich-Siedlung, den Söllweg und die Santerstraße. Über diese Haltestelle kann auch das Krankenhaus erreicht werden, wenn hier, wie im Verkehrsplan von Tiefenthaler/Winkler

vorgesehen, eine Fuß- und Radfahrerunterführung gebaut wird. Über eine parallel zur Bahnlinie verlaufende Buspiste gelangt der Stadtbus von der Haltestelle „Peter Anich Siedlung II“ in die Anton-Steger Straße. Diese neue Buspiste, die für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bleibt, ist ein etwa 100m langer Abschnitt, der über ein Privatgrundstück führt. Kurz vor der Bahnunterführung befindet sich die Haltestelle Anton-Steger-Straße. Diese Haltestelle erfaßt die Anton-Steger-Straße und einen Teil Stegens und der Industriezone.

**Buspiste entlang  
der Bahntrasse**

Der Stadtbus durchfährt die Bahnunterführung und gelangt in die Carl-Toldt-Straße, wo auf der Höhe des Krankenhauses, etwa 100m vor der Ampelkreuzung die Haltestelle „Krankenhaus“ errichtet wird. Mit dieser Haltestelle wird das Krankenhaus, die Carl-Toldt-Straße und die Andreas Hofer Straße erfaßt. Über die Ampelkreuzung Carl-Toldt-Straße/Andreas-Hofer-Straße/Josef-Seeber-Straße fährt der Stadtbus in die Josef-Seeber-Straße, quert die Waldebrücke und biegt in die Herzog-Sigmund-Straße ein. Vor dem „Cafe Chic“ wird die Haltestelle „Herzog Sigmund“ angelegt. Um den Abschnitt vom Krankenhaus bis hierher pünktlich und reibungslos zu bewältigen muß an der Ampelkreuzung am Turmpalais eine Vorzugsschaltung für den Stadtbus eingerichtet werden und die Herzog-Sigmund-Straße, wie im Verkehrsplan Tiefenthaler/Winkler und dem Verkehrskonzept im „Leitbild“ vorgesehen, für den Individualverkehr gesperrt werden. Die Haltestelle in der Herzog-Sigmund-Straße gewährleistet direkten Zugang ins Stadtzentrum.

**Haltestelle in  
unmittelbarer Nähe  
des Krankenhauses**

Von hier gelangt der Stadtbus über die Stegenerstraße auf den Graben und erreicht den Zentralen Umsteigepunkt im Zentrum von Bruneck, auf der Europastraße zwischen Hotel Post und Gerichtsgebäude. Hier können die Fahrgäste innerhalb einer Minute in jede andere Linie des Stadtbusses umsteigen.

Der Stadtbus fährt nun Richtung Reischach weiter und gelangt über die Europastraße zum Bahnhof, wo Anschluß zur Bahn und den Regionalbussen besteht. Über die Marconistraße gelangt der Stadtbus auf die St. Lorenzner Straße und biegt von dieser in die Josef-Ferrari-Straße ein, über die die nächste Haltestelle in der Schulzone erreicht wird. Diese Haltestelle erschließt die gesamte Schulzone, wichtige öffentliche Einrichtungen wie Jugendzentrum und Sozialzentrum und die Wohnhäuser der Umgebung.

**Schulzone wird  
erschlossen**

Von der Schulzone gelangt der Bus zur nächsten Haltestelle in die Leonardo-da-Vinci-Straße. Um diese direkt zu erreichen, quert der Bus den Vorplatz des italienischen Schulzentrums und benützt eine kurze, neu zu errichtende Buspiste, die an der Nordfassade der Berufsschule entlangführt. Von der Leonardo-da-Vinci-Straße biegt der Stadtbus in die Reischacher Straße ein. Durch das Einbiegen kurz nach der Kreuzung Reischacher Straße/Michael-Pacher-Straße wird ein stauanfälliger Streckenabschnitt auf der Michael-Pacher-Straße umgangen. Nächste Haltestelle ist auf der Reischacher Straße bei der Schloßsiedlung, dort wo schon heute eine Haltestelle existiert („Kühbergl“).

### Reischach

Von hier fährt der Stadtbus weiter zur Kreuzung „An der Kaiserwarte“, wo die nächste Haltestelle vorgesehen ist. Die heute schon existierende Haltestelle auf der Reischacherstraße, auf der Höhe des chinesischen Restaurants wird als nächste Haltestelle angefahren. Diese beiden Haltestellen erschließen die Wohnzone „In der Sandgrube“ und die Harrasserstraße.



Der nächste Halt befindet sich bei der Einfahrt zur Sportzone. Aus Zeitgründen kann die Sportzone nicht direkt angefahren werden. Der Stadtbus erreicht auf der Reischacher Straße die Kreuzung zur Prack-zu-Asch-Straße, wo heute schon eine Haltestelle existiert. Das Zentrum des Dorfes Reischach wird durch die Haltestelle Reischach/Kirche an der Kreuzung Prack-zu-Asch-Straße/Burgstraße erschlossen.

Über die Burgstraße gelangt der Bus zur Abzweigung Reinthalstraße. Diese Haltestelle erschließt die in den letzten Jahren neu errichtete Wohnbauzone. Über die Reinthalstraße fährt der Stadtbus zur Haltestelle am Herrneggweg und von hier zur Kronplatzseilbahn. Um in diesem Bereich den Stadtbusverkehr flüssig zu gestalten, muß die Reintalstraße vom Bereich Herrneggweg bis zur Kronplatzseilbahn für den Individualverkehr gesperrt werden. Die Endstation der Linie 1 liegt unmittelbar im Eingangsbereich einer der beiden künftigen Umlaufbahnen. Die Zufahrt muß so gestaltet werden, daß der Stadtbus ohne Zeitverlust diese Haltestelle bedienen kann.

Benützung der  
Reinthalstraße

### Erschließungswirkung

Wichtigste Daten	
Linienlänge:	10,2 km
Durchschnittsgeschwindigkeit:	22,7 km/h
Erfasste Einwohner:	7.403
Fahrzeit:	27 Minuten
Fahrzeuge:	2

Hohe Erschließungs-  
wirkung durch neuen  
Linienverlauf

Für alle beteiligten Fraktionen und die Stadt Bruneck ergeben sich konkrete Vorteile gegenüber dem heutigen Nahverkehrsangebot. Die Fraktion St. Georgen erhält zusätzlich zur Regionalbuslinie Bruneck-St. Georgen-Sand in Taufers-

Ahrntal eine Stadtbuslinie, die Ortsteile anfährt, die bis jetzt vom öffentlichen Nahverkehr aufgrund der Linienführung oder der geringen Anzahl von Haltestellen, nur mangelhaft erschlossen werden. Insbesondere betrifft dies das Oberdorf von St. Georgen und den Ortsteil „In der Lahn“. Zwischen St. Georgen und Bruneck wird die Erschließung besonders durch eine dichtere Haltestellenfolge verbessert. In Bruneck werden außerhalb des Innenstadtbereiches besonders die Peter-Anich-Siedlung, die Anton-Steger-Straße, das Krankenhaus und die Schulzone erschlossen. Auch wenn die Entfernung von diesen Straßen ins Zentrum nur einen Fußmarsch von 10 Minuten beansprucht, entsteht für diese Gebiete eine attraktive Durchmesserlinie.

Auch die Fraktion Reischach wird im Vergleich zu heute wesentlich besser erschlossen. Zwischen Bruneck und Reischach wird dies vor allem durch eine dichtere Haltestellenfolge erreicht. In Reischach Dorf wird insbesondere die neue Wohnzone an der Schützenstraße neu erschlossen und die Zufahrt zur Kronplatz-Seilbahn psychologisch durch die Anfahrt über die Reinhthalstraße attraktiver gestaltet, da kein Abschnitt doppelt befahren werden muß. Als einzige wichtige Infrastruktur kann nur die Sportzone und das Hallenbad in Reischach nicht angefahren werden. Durch die ungünstige Lage, ca 400m abseits von der Landesstraße nach Reischach, müßte eine Teilstrecke doppelt befahren werden, was von den Fahrgästen als besonders störend empfunden wird. Weiters würde der zusätzliche Zeitverlust die Einhaltung des Fahrplanes gefährden, wenn keine zusätzliche Fahrzeuge eingeplant werden.

Die Linie 1 könnte von St. Georgen nach Gais bzw. von Reischach nach Stefansdorf verlängert werden. Dazu sind allerdings 1 bzw. 2 zusätzliche Fahrzeuge notwendig. Die oben vorgeschlagene Linie läßt sich mit 2 Fahrzeugen bedienen. Der Fahrplan läßt sich bei Umsetzung der flankierenden Maßnahmen zuverlässig einhalten. Um die Zuverlässigkeit auch bei einer Linienverlängerung zu gewährleisten, sind 1 bzw. 2 zusätzliche Fahrzeuge notwendig. Eine eventuelle Linienverlängerung könnte in den Folgejahren interessant werden. Die zusätzlichen Kosten müssen dann allerdings mit den betroffenen Gemeinden abgesprochen werden.

**Prinzipielle Möglichkeit einer Verlängerung bis Gais und Stefansdorf**

### **Voraussetzungen und Problembereiche**

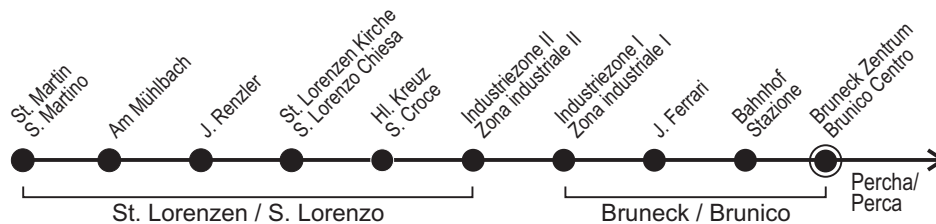
Zur Führung der Linie 1 in der oben beschriebenen Form wird von der Verwirklichung des neuen Rathauses mit der dazugehörigen Sperre des Bereiches am Graben ausgegangen. Bei früherer Inbetriebnahme muß eine Lösung für den zentralen Umsteigepunkt gefunden werden. Eine weitere Voraussetzung ist die Sperrung der Herzog-Sigmund-Straße für den Individualverkehr. Weiters ist ein Lückenschluß zwischen der Peter-Anich-Siedlung und der Anton-Steger-Straße sowie der Schulzone und der Leonardo-da-Vinci-Straße notwendig. Diese Lückenschlüsse stellen kleinere Eingriffe dar und sind problemlos realisierbar. An allen von der Linie 1 betroffenen Ampelkreuzungen müssen Vorzugsschaltungen eingerichtet werden. Dies betrifft die Ampelkreuzung am Nordring, in der Andreas-Hofer-Straße und im Bereich des Grabens. Problematisch dürfte zu gewissen Zeiten die Einfahrt Leonardo-

**Buspisten müssen errichtet werden**

da-Vinci-Straße – Reischacher Straße sein, wobei durch diese Linienführung dem unmittelbaren Kreuzungsbereich ausgewichen wird. Insgesamt müssen für die Linie St. Georgen-Bruneck-Reischach 20 neue Haltestellen errichtet bzw. alte verlegt werden.

## 4.2 Linie 2: St. Martin - St. Lorenzen - Bruneck - Percha

### Linienbeschreibung



### St. Lorenzen

Linienendpunkt ist St. Martin, dort ist an der Kreuzung der Straßen nach Moos und Maria Saalen eine Endhaltestelle mit Wendepunkt zu errichten. Diese Haltestelle bedient die Einwohner des oberen Teils von St. Martin. Die nächste Haltestelle ist knapp vor der Abzweigung der Dorfstraße vorgesehen und dient dem unteren Teil des Dorfes und der Siedlung „Am Mühlbach“. Daraufhin wird in die Dorfstraße eingebogen, um ins Dorfzentrum von St. Lorenzen zu gelangen - die Befahrbarkeit dieser Straße, die heute bereits für den allgemeinen Verkehr gesperrt ist, ist sicherzustellen. Die nächste Haltestelle ist in der J.-Renzler-Straße an der Kreuzung mit der Dorfstraße zu errichten und dient dem westlichen Teil St. Lorenzens mit den Wohngebieten Angerweg und Gasteigweg. Daraufhin wird die J.-Renzler-Str. in Richtung Kirche befahren, und die zentrale Haltestelle für St. Lorenzen ist am Franz-Hellweger-Platz vor dem Hotel „Alte Post“ anzulegen. Von dort fährt der Bus weiter in die Heilig-Kreuz-Straße, die nächste Haltestelle ist unmittelbar nach der Unterführung der Staatsstraße vorgesehen. In der Unterführung, die bereits heute für den motorisierten Verkehr gesperrt ist, ist eine vom Bus aus bedienbare Sperrvorrichtung vorzusehen, die sicherstellt, dass dieser Abschnitt nur vom Stadtbus befahren wird.

**Direkte Bedienung der Wohngebiete**

### Industriezone

Die Linie wird weiter durch das Industriegebiet zwischen Rienz und Brunecker Straße geführt. Dabei soll so spät wie möglich zur Brunecker Straße eingebogen werden; am geeignetsten erscheint dafür das Gelände der Firma Gasser. Auf diesem Gelände kann, unmittelbar vor dem Einbiegen in die Hauptstraße, eine weitere Haltestelle eingerichtet werden („Industriezone II“). Der Bus befährt dann die Brunecker Straße, wo auf der Höhe der Gemeindegrenze (Nähe Shell-Tankstelle) die nächste Haltestelle vorgesehen ist („Industriezone I“), die auch von den Regionalbussen bedient werden soll.

**Vorläufige Linienführung**

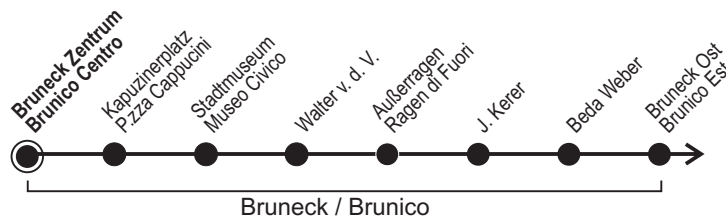
### Mittelfristige Linienführung

Der Abschnitt der Hauptstraße zwischen der Industriezone und der Josef-Ferrari-Straße ist allerdings äußerst unattraktiv und stauanfällig. Außerdem ist die Industriezone mit nur einer Haltestelle an der Brunecker Straße nicht besonders gut zu bedienen. Mittelfristig sollte es ermöglicht werden, dass der Bus die Hauptstraße nur überquert – mit einer Vorzugsschaltung –, dann direkt in die Industriezone südlich der Hauptstraße einfährt, diese durchquert und auf einer neu zu errichtenden Buspiste die Bahnlinie unterquert und direkt in die Schulzone einfährt. Um die Durchquerung des Industriegeländes zu ermöglichen, muss eine Übereinkunft mit den betroffenen Betrieben gefunden werden. Denkbar ist z. B., dass der Bus über das Gelände der Firma Gasser zur Brunecker Straße gelangt, diese überquert und über das gegenüberliegende Industriegelände die Rückseite der Firma Supertip erreicht, wo eine erste Haltestelle angelegt werden kann. Die Linie kann dann zur Mahlstraße weitergeführt werden, von wo aus sie nach einer weiteren Haltestelle den Bahndamm erreicht (Nähe Firma Annelies Müller), diesen unterquert und auf einer neuen Buspiste zur Schulzone weiterfährt.<sup>1</sup>

### Bruneck

### West-Ost-Durch- querung des Stadtgebietes

Die erste Haltestelle im Stadtgebiet ist die bereits bestehende an der Kreuzung zur Josef-Ferrari-Straße. Diese Haltestelle ist infolge ihrer Lage an der Ausfallstraße sehr unattraktiv. Nach Verwirklichung der oben genannten Eingriffe kann der Bus hingegen direkt in die Schulzone einfahren, dort unmittelbar bei den Gebäuden halten (Höhe Oberschulzentrum) und über die Ferraristraße die St. Lorenzner Straße erreichen. Nächste Haltestelle ist der Bahnhof (bestehende Haltestelle am Ende der Marconistraße), von dort aus geht es unmittelbar weiter zum zentralen Umsteigepunkt in der Europastraße. Nach Gewährung aller Anschlüsse fährt der Bus weiter



über den Graben zum Kapuzinerplatz. Wird dort eine Haltestelle vor der Kreuzung eingerichtet, gilt sie auch für diese Linie. Ansonsten ist die nächste Haltestelle in der Bruder-Willram-Straße, auf der Höhe des Stadtmuseums. Diese liegt in optimaler Position zum Erreichen der Stadtgasse und der Oberstadt. Die Linie wird weitergeführt über die Bruder-Willram-Straße bis zur Holzbrücke („Kuntnerbrücke“), wo die nächste Haltestelle eingerichtet wird („Walther v. d. V.“). Diese ermöglicht ein schnelles und problemloses Erreichen der Oberstadt, der Pfarrkirche, des Ragenhauses und des Friedhofs. Der Bus fährt dann weiter nach Außerragen. Dieser

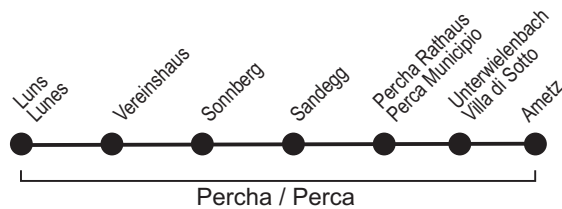
<sup>1</sup>siehe Kapitel 8.1, „Errichtung einer kombinierten Bus- und Radpiste in die neue Schulzone“, S.95.

Abschnitt ist sehr schmal, und um die Befahrbarkeit für den Bus sicherzustellen, muss die Verbindung Außerragen-Willramstraße für den motorisierten Verkehr unterbrochen werden (Errichtung einer vom Bus aus bedienbaren Sperrvorrichtung, z. B. eines versenkbaren Pollers). Damit verbleibt auf dem engen Abschnitt einzig der Anrainerverkehr, der die Hauptstraße nur mehr über die J.-Kerer-Straße erreichen kann - womit der Gegenverkehr auf ein absolutes Minimum reduziert wird.<sup>2</sup>

Die nächste Haltestelle wird an der Gabelung Außerragen-Bachlechnerstraße eingerichtet, wo sich die Straße etwas weitet. Diese Haltestelle bedient Außerragen, die Zone Moessmer, den südlichen Teil der Beda-Weber-Straße und die Sportzone, die über den Fußweg zur Tennisbrücke in wenigen Minuten erreichbar ist. Der Bus befährt dann die J.-Bachlechner-Straße und biegt in die J.-Kerer-Straße ein. Auf ungefähr einem Drittel der Strecke zur Hauptstraße, auf der Höhe des Fußweges, der von der Sonnenstraße in die Kererstraße führt, ist die Haltestelle J.-Kerer-Straße vorgesehen, die dieses am dichtesten besiedelte Gebiet der Stadt zentral erschließt. Vor Erreichen der Hauptstraße wird ein weiterer Halt eingelegt, am Einmünden der Beda-Weber-Straße. Dieser dient dem nördlichen Teil der Kerer- und Beda-Weber-Straße sowie der N.-Cusanus-Straße. Mit einer Vorzugsschaltung wird die Hauptstraße überquert und in die Alte Straße eingebogen. In diesem Bereich ist die Zufahrt vom Nordring geplant, außerdem sind hier eine Bahnhaltestelle und ein Auffangparkplatz vorzusehen, weshalb auch für den Stadtbus eine weitere Haltestelle erforderlich ist („Bruneck Ost“).

**Direkte Bedienung  
der östlichen  
Wohngebiete**

### Percha



Über die Alte Straße wird Luns erreicht, wo vor dem Einbiegen in die Pustertaler Straße eine Haltestelle eingerichtet wird, die Luns bedient (Entfernung 400 m) sowie die Handwerkerzone Percha. Über die Hauptstraße wird Percha erreicht. Der Bus biegt vor Erreichen des Ortskerns auf die Oberwielenbacher Straße ab, wo eine Haltestelle vorgesehen ist („Vereinshaus“). Anschließend werden die Wohngebiete am Hang angefahren, mit Haltestellen in der Sonnbergstraße und in der Sandeggstraße. Über die Sandeggstraße wird der Engelbergerplatz erreicht, wo die zentrale Haltestelle für Percha eingerichtet wird. Anschließend fährt der Bus über die Römerstraße nach Unterwielenbach weiter, wo beim Wirtshof eine Haltestelle für diese Fraktion eingerichtet wird, die Linienendpunkt ist. Die Stehzeit ist hier

**Percha: direkt  
in die Wohngebiete**

<sup>2</sup> Gerade bei solchen Passagen ist es vorteilhaft, über Busse zu verfügen, die schmaler als die Standardbreite sind. Richtwert sind 230 cm.

allerdings minimal, und über die Wielenstraße wird sogleich der Rückweg nach Percha angetreten, mit einer weiteren Haltestelle kurz vor dem Einbiegen in die Pustertaler Straße („Ametz“). Diese Schleife am Linienendpunkt ermöglicht ein kreuzungsfreies Abbiegen und Einbiegen in die Pustertaler Straße und eine bessere Erfassung der Fraktion Unterwielenbach.<sup>3</sup>

### Erschließungswirkung

Wichtigste Daten	
Linienlänge:	11,6 km
Durchschnittsgeschwindigkeit:	27,8 km/h
Erfasste Einwohner:	5.652
Fahrzeit:	25 Minuten
Fahrzeuge:	2

St. Lorenzen wird durch die Stadtbuslinie wesentlich besser bedient, als dies heute der Fall ist. Neben der zentralen Haltestelle am Dorfplatz wird das Wohngebiet Hl.-Kreuz-Straße direkt angefahren, auch die bevölkerungsreiche Westhälfte von St. Lorenzen bekommt eine günstig gelegene Haltestelle, und vor allem erhalten die knapp 600 Einwohner der Fraktion St. Martin, die bisher über keinen Anschluss verfügen, ein hochwertiges Nahverkehrsangebot. Innerhalb Brunecks stellt diese Linie eine Durchquerung in Ost-West-Richtung sicher und kann dazu verwendet werden, die über 1,5 km von den östlichen in die westlichen Stadtviertel, z. B. in die Schulzone, zurückzulegen. Die östlichen Wohnviertel („Brera-Lager“), die sehr bevölkerungsreich sind und bereits in einiger Entfernung vom Stadtzentrum liegen, erhalten erstmals ein innerstädtisches Verkehrsmittel, das zudem direkt in die Wohngebiete einfährt. Für Percha ergibt sich neben einem stark verbesserten Fahrplanangebot auch eine wesentlich bessere Erschließung, da die neuen Wohnviertel und auch die Fraktion Unterwielenbach, die in einiger Entfernung von der nächsten Haltestelle an der Hauptstraße liegt, direkt angefahren werden.

### Voraussetzungen und Problembereiche

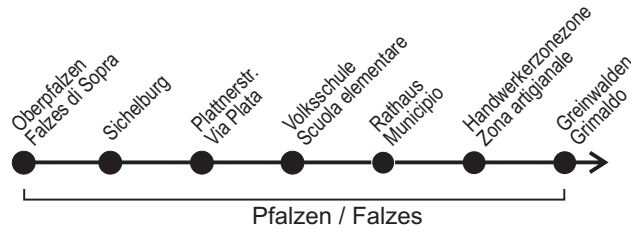
In St. Lorenzen sind zur Einführung dieser Linie nur sehr begrenzte Adaptierungsarbeiten notwendig. Für die Industriezone muss eine Übereinkunft mit jenen Betrieben gefunden werden, deren Gelände vom Bus durchquert wird. Die Verwirklichung der Buspiste zwischen der Industriezone West und der Schulzone bringt klare Vorteile und sollte deshalb ehestmöglich in Angriff genommen werden. In Bruneck beschränkt sich der Aufwand, neben der Errichtung der Haltestel-

<sup>3</sup>Aus diesen Gründen wird in diesem Fall von der Regel abgegangen, keine Schleifen, sondern nur eindeutige Linienverläufe einzurichten, die in beide Richtungen gleich und mit denselben Haltestellen befahren werden. Solche Endschleifen sind nur möglich, wenn am Linienendpunkt keine nennenswerte Stehzeit vorgesehen ist.

len, auf geringfügige Eingriffe in die Verkehrsregelungen und die Errichtung einer Vorzugsschaltung an der Kreuzung Toblacher Straße-Kererstraße. Die Alte Straße muss eventuell an einigen Stellen leicht adaptiert werden, um ein problemloses Befahren und das Kreuzen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen. Im Kreuzungsbereich mit dem zu errichtenden neuen Abschnitt des Nordrings ist sicherzustellen, daß der Bus diesen ohne Zeitverlust befahren kann, und es muss eine günstige Haltestelle ausfindig gemacht werden (Auffangparkplatz, Bahnhaltestelle). In Percha sind außer der Errichtung der Haltestellen keine Eingriffe am Straßennetz erforderlich.

### 4.3 Linie 3: Pfalzen-Stegen-Bruneck-Dietenheim-Aufhofen

#### Linienbeschreibung

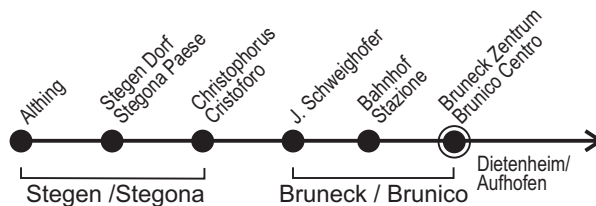


#### Pfalzen

##### Erschließung des Oberdorfes in Pfalzen

Die Linie 3 des Stadtbusses hat in Pfalzen an der Kreuzung Koflerstraße-Erlenweg ihren Linienendpunkt. An dieser Kreuzung sind eine Haltestelle sowie eine Busbucht bereits vorhanden, es besteht ausreichend Platz zum Wenden. Damit wird im Gegensatz zum heutigen Regionalverkehr (Terenten-Pfalzen-Bruneck) auch das Oberdorf erschlossen. Die nächste Haltestelle befindet sich in der Nähe der Sichelburg, gefolgt von der Haltestelle an der Kreuzung zur Plattnerstraße. Sämtliche Haltestellen sind vorhanden. Der Bus befährt nun die Sichelburgstraße und hält im Bereich der Volksschule: diese Haltestelle muß errichtet werden, die Platzverhältnisse sind hierzu ausreichend. Die Haupthaltestelle im Zentrum von Pfalzen befindet sich auf der Höhe des Rathauses in der Michael-Pacher-Straße, wobei in Richtung Bruneck jene des Regionalverkehrs nicht benützt werden kann. Der Stadtbus befährt nun, abweichend vom Regionalbus, die Greinwaldnerstraße, mit einem vorherigen Halt in der Handwerkerzone von Pfalzen. Dieser Streckenverlauf erschließt auch den Einwohnern und Touristen von Greinwalden das Stadtbussystem. Nach Greinwalden schwenkt der Stadtbus wieder auf die Pfalznerstraße in Richtung Stegen ein.

#### Stegen



##### Stegen erlangt erstmal einen adäquaten Dienst

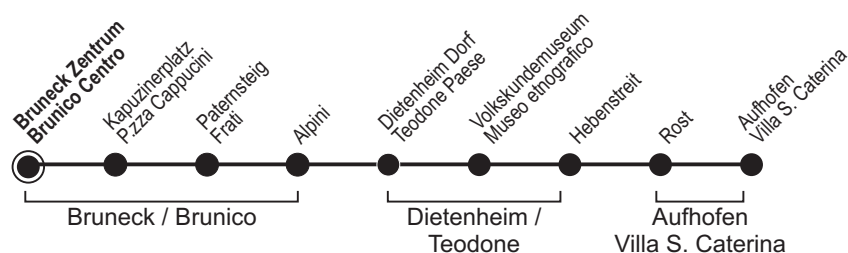
Die Fraktion Stegen verfügt heute über keinen öffentlichen Nahverkehrsdienst, sieht man von der peripheren Haltestelle an der Kreuzung Nordring-Pfalznerstraße

ab. Die erste Haltestelle in Stegen wird im Bereich der Volksschule in der G.-Kaneider-Straße errichtet. Diese Haltestelle ist nicht nur im Interesse der Bewohner der nördlichen Ortshälfte von Stegen, sondern auch für all jene, welche in die Industriezone Stegen gelangen wollen. Damit auch die Bewohner der westlichen Hälfte von Stegen eine attraktive Haltestelle erlangen, wird der Dorfplatz von Stegen angefahren (Heiligkreuzstraße), anschließend biegt der Bus in die Christophorusstraße ein. Als nächste Haltestelle wird jene in der St. Nikolausstraße auf der Höhe der Christophorusstraße angefahren. Dadurch werden die Bewohner der östlichen Ortshälfte erschlossen, eine Haltestelle mit hohem Fahrgastpotential, man bedenke, daß neben den vorhandenen Einwohnern in naher Zukunft weitere 110 Wohnungen auf dem Gelände des Gemeindebauhofes entstehen. Ab nun befährt der Bus die Brücke über die Rienz – hier muß eine eigene Verkehrsregelung für den Stadtbus vorgesehen werden – und folgt die Stegener Straße in Richtung Bruneck. Gerade das Befahren dieses Abschnittes bietet auch die Möglichkeit, eine Haltestelle am nördlichen Ende des Marktplatzes anzulegen, damit können beispielsweise die Benutzer des Auffangsparkplatzes in Zeiten von Verkehrsspitzen den Bus zum Erreichen des Zentrums von Bruneck benützen.

### Bruneck-Stadt

Nach dem Passieren der Bahnunterführung in der Stegener Straße biegt der Bus in die J.-Schweighofer-Straße ein und hält auf der Höhe des Parkplatzes. Damit können Fahrgäste mit dem Ziel im Gebiet E.-Fermi- oder Romstraße den Bus frühzeitig verlassen. Als nächste Haltestelle wird der Bahnhof angefahren. Obwohl dies einen Umweg darstellt, ist laut den Vorgaben des Stadtbus-Systems das Anfahren des Bahnhofes für alle Linien vorgegeben. Am Bahnhof wendet der Bus und fährt entlang der Europastraße durch den laut Verkehrsplan zu sperrenden Bereich des Rathauses und erreicht nach 14 Minuten Fahrzeit den zentralen Umsteigepunkt im Zentrum von Bruneck. Dort können die Fahrgäste innerhalb einer Minute zu jeder anderen Linie umsteigen.

**Umweg über  
den Bahnhof**



Ab Bruneck Zentrum fährt der Bus in Richtung Dietenheim, wobei im Bereich des Kapuzinerplatzes ein Halt vorgesehen ist. Abweichend zum bestehenden Linienerverlauf des Busses nach Dietenheim wird nicht in die Dietenheimer Straße abgebogen, sondern bereits an der Kreuzung Dantestraße-Alpinistraße. Der Grund für diese Linienführung ist in der Erschließungswirkung zu suchen, denn im Bereich

**Erschließung der  
Alpinistraße**

des Paternsteiges wird eine Haltestelle angelegt und ermöglicht den Bewohnern der Alpinstraße, O.-v.-Wolkenstein-Straße und J.-Mair-Straße die Benützung des Stadtbusses. Die nächste Haltestelle befindet sich an der Kreuzung Alpinstraße-Mitterhoferstraße. Diese Haltestelle kann in Zukunft zusätzlich an Bedeutung gewinnen, sollte das bestehende Militärareal in eine Wohnbauzone umgewandelt werden. Da die Mitterhoferstraße heute eine Sackgasse darstellt, muß eine Buspiste zur Dietenheimerstraße angelegt werden, der Lückenschluß ist für diese Linienführung eine zwingende Voraussetzung.

### **Dietenheim - Aufhofen**

#### **Bestehender Linienverlauf wird beibehalten**

In Dietenheim folgt der Stadtbus der bisherigen Linienführung und hält im Bereich des Café Tiffany und am bestehenden Wendepunkt am Volkskundemuseum. Bis zu dieser Haltestelle werden maximal 7 Minuten ab dem Zentrum benötigt, die verbleibende Zeit wird zum Erschließen der Fraktion Aufhofen, welche heute über keinen regulären Liniendienst verfügt, verwendet. Entlang der Roststraße werden zwei Haltestellen angefahren, wobei eine noch zu errichten ist. Die Endhaltestelle befindet sich an der bestehenden Haltestelle in Aufhofen, die Fahrzeit ab dem Zentrum wird ca. 10 Minuten betragen.

### **Erschließungswirkung**

<b>Wichtigste Daten</b>	
Linienlänge:	11,3 km
Durchschnittsgeschwindigkeit:	24,2 km/h
Erfaßte Einwohner:	5.052
Fahrzeit:	24 Minuten
Fahrzeuge:	2

#### **Konkrete Vorteile für alle Zonen**

Für alle beteiligten Ortschaften ergeben sich durch die Linienführung konkrete Vorteile gegenüber dem heutigen Nahverkehrsangebot. Die Gemeinde Pfalzen erhält erstmals ein vollwertiges Angebot, vor allem die Bewohner des Oberdorfes verfügen über einen bequemen Anschluß an das Nahverkehrssystem, müssen sie doch heute einen beträchtlichen Fußmarsch in Kauf nehmen, um den Regionalbus zu erreichen. Die Bewohner der Fraktion Greinwalden verfügen bis heute über keinen regulären Liniendienst.

Die Bewohner der Fraktion Stegen erlangen erstmals ein vollständiges Angebot. Auch wenn die Entfernung zum Zentrum nur einen Fußmarsch von ca. 10 Minuten beansprucht, ist dafür doch die psychologische Hemmschwelle hoch, da ein unbesiedelter Bereich (Marktplatz) durchquert werden muß.

In Bruneck erschließt diese Linie das Gebiet Kapuzinerplatz sowie die Wohngebiete und Geschäftsbereiche rund um den Paternsteig. Die Bewohner Dieten-

heims behalten die bestehenden Haltestellen bei, jedoch werden diese aufgrund des 30-Minuten-Taktes wesentlich häufiger mit der Stadt verbunden, gerade bei einer geringen Entfernung ist die Häufigkeit ein entscheidendes Kriterium für die Inanspruchnahme. Die Bewohner entlang der Roststraße sowie Aufhofens erlangen erstmals ein angemessenes Nahverkehrsangebot.

### Voraussetzungen und Problembereiche

Zur Führung der Linie 3 in der oben beschriebenen Form wird von der Verwirklichung des neuen Rathauses mit der dazugehörigen Sperre der Europastraße ausgegangen. Bei früherer Inbetriebnahme des Stadtbusses muß eine Lösung für den Zentralen Umsteigepunkt gefunden werden, eine weitere Voraussetzung ist die Verwirklichung der Haltestellen am Kapuzinerplatz, diese sind für den Betrieb zwingend notwendig. Der Lückenschluß zwischen der Mitterhoferstraße und der Dietenheimerstraße stellt einen kleinen Eingriff dar und dürfte problemlos realisierbar sein. Insgesamt müssen 20 neue Haltestellen (10 je Richtung) errichtet werden, abgesehen von jenen am Kapuzinerplatz ergeben sich hier keine Probleme.

**Eingriff nötig**

Für den bestehenden Regionalbusdienst nach Issing-Hofern-Terenten muß eine betrieblich und für die Kunden akzeptable Lösung gefunden werden. Heute verkehrt dieser Dienst im Stundentakt, wobei zwei Fahrzeuge eingesetzt werden. Mit der Einführung eines Stadtbus-Systems fallen natürlich ein Großteil der Fahrgäste nach Pfalzen weg, trotzdem behält diese Linie ihre Daseinsberechtigung, da die obengenannten Ortschaften über eine öffentliche Verkehrsanbindung verfügen müssen. Eine Integration in das Stadtbus-System ist wirtschaftlich nicht vertretbar, da die Anzahl der Fahrzeuge verdoppelt werden müßte. Deshalb schlagen wir vor die bestehende Regionalbuslinie und den Stundentakt beizubehalten.<sup>4</sup> Durch das zu erwartende geringere Fahrgastaufkommen nach/von Pfalzen ist die Führung dieser Linie mit nur einem Fahrzeug möglich, für die Kunden auf dem Streckenabschnitt Issing-Terenten stellt sich keine Angebotsverschlechterung ein. Insgesamt erhöht sich durch diese Maßnahmen die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge um eine Einheit auf drei, einhergehend mit einer deutlichen Angebotsausweitung für den Raum Stegen/Pfalzen und damit Qualitätsverbesserung für den Kunden.

**Regionalbus  
nach Terenten  
beibehalten**

<sup>4</sup>Zur Beschleunigung der Linie sollte der Regionalbus nicht mehr das Dorfzentrum anfahren, sondern an der Hauptstraße halten. Dadurch wird ein Umwegverkehr vermieden, die (wenigen) Bewohner im Süden von Pfalzen erlangen zusätzlich eine Haltestelle. Durch diese Maßnahme gewinnt der Regionalbus die nötige Fahrzeit um das Zentrum von Bruneck zu durchqueren.

*Klicken Sie auf das Bild um die Animation zum Stadtbus Bruneck zu starten!  
Dieser Film veranschaulicht die Funktionsweise des Rendesvouzsystems.*

# 5

## Netzplan und Fahrpläne

### **Fahrpläne Montag bis Freitag**

Montag bis Freitag ist eine Bedienung von 7 Uhr bis 20 Uhr im Halbstundentakt vorgesehen, das ergibt 26 Fahrten je Richtung auf allen Linien. Zur Minute 15 und zur Minute 45 treffen sich alle sechs eingesetzten Busse im Zentrum, und es kann aus jeder Richtung in alle 4 anderen Richtungen umgestiegen werden.

Die Fahrpläne:

**Tab. 5.1: Linie 1 – St. Georgen-Reischach, Mo-Fr**

Zum Hohen Kreuz	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00
St. Georgen Kirche	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	12.33	13.03
P. Anich I	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39	12.09	12.39	13.09
Krankenhaus	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41	12.11	12.41	13.11
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46	13.16
Schulzone	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47	12.17	12.47	13.17
Leonardo d. V.	7.18	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.18
Reischach Kirche	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
Kronplatzbahn	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	13.27
Zum Hohen Kreuz	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30
St. Georgen Kirche	13.33	14.03	14.33	15.03	15.33	16.03	16.33	17.03	17.33	18.03	18.33	19.03	19.33
P. Anich I	13.39	14.09	14.39	15.09	15.39	16.09	16.39	17.09	17.39	18.09	18.39	19.09	19.39
Krankenhaus	13.41	14.11	14.41	15.11	15.41	16.11	16.41	17.11	17.41	18.11	18.41	19.11	19.41
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Bahnhof	13.46	14.16	14.46	15.16	15.46	16.16	16.46	17.16	17.46	18.16	18.46	19.16	19.46
Schulzone	13.47	14.17	14.47	15.17	15.47	16.17	16.47	17.17	17.47	18.17	18.47	19.17	19.47
Leonardo d. V.	13.48	14.18	14.48	15.18	15.48	16.18	16.48	17.18	17.48	18.18	18.48	19.18	19.48
Reischach Kirche	13.54	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.24	18.54	19.24	19.54
Kronplatzbahn	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27	18.57	19.27	19.57
Kronplatzbahn	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00
Reischach Kirche	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	12.33	13.03
Leonardo d. V.	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10
Schulzone	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41	12.11	12.41	13.11
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42	12.12	12.42	13.12
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Krankenhaus	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47	12.17	12.47	13.17
P. Anich I	7.20	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	12.50	13.20
St. Georgen Kirche	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
Zum Hohen Kreuz	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	13.27
Kronplatzbahn	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30
Reischach Kirche	13.33	14.03	14.33	15.03	15.33	16.03	16.33	17.03	17.33	18.03	18.33	19.03	19.33
Leonardo d. V.	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40	16.10	16.40	17.10	17.40	18.10	18.40	19.10	19.40
Schulzone	13.41	14.11	14.41	15.11	15.41	16.11	16.41	17.11	17.41	18.11	18.41	19.11	19.41
Bahnhof	13.42	14.12	14.42	15.12	15.42	16.12	16.42	17.12	17.42	18.12	18.42	19.12	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Krankenhaus	13.47	14.17	14.47	15.17	15.47	16.17	16.47	17.17	17.47	18.17	18.47	19.17	19.47
P. Anich I	13.50	14.20	14.50	15.20	15.50	16.20	16.50	17.20	17.50	18.20	18.50	19.20	19.50
St. Georgen Kirche	13.54	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.24	18.54	19.24	19.54
Zum Hohen Kreuz	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27	18.57	19.27	19.57

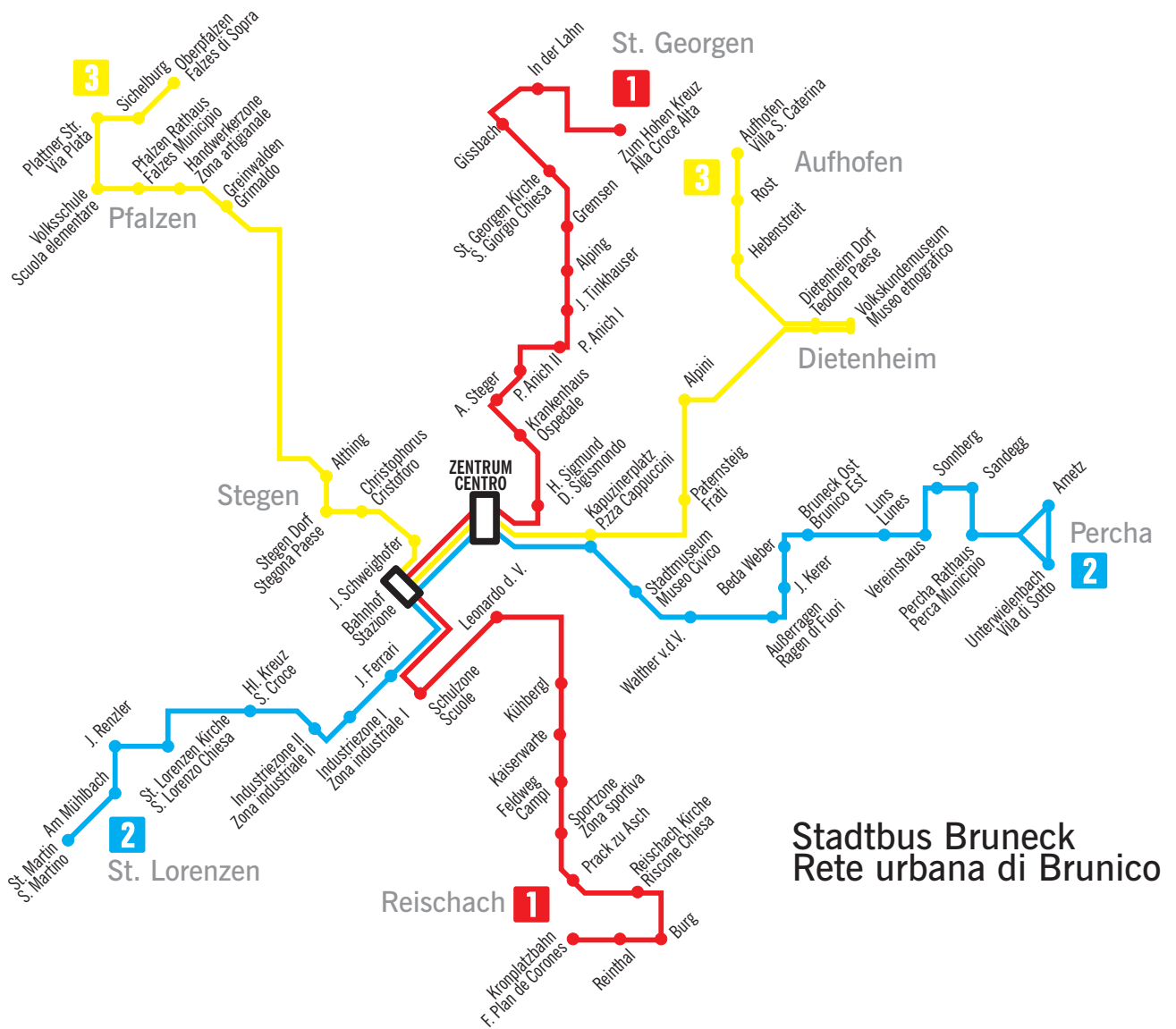


Abb. 5.1: Netzplan des Stadtbusses

**Tab. 5.2: Linie 2 – St. Lorenzen-Percha, Mo-Fr**

St. Martin	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34	12.04	12.34	13.04
St. Lorenzen Kirche	7.07	7.37	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37	11.07	11.37	12.07	12.37	13.07
J. Ferrari	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41	12.11	12.41	13.11
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42	12.12	12.42	13.12
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Beda Weber	7.19	7.49	8.19	8.49	9.19	9.49	10.19	10.49	11.19	11.49	12.19	12.49	13.19
Luns	7.22	7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	10.22	10.52	11.22	11.52	12.22	12.52	13.22
Percha Rathaus	7.26	7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26	11.56	12.26	12.56	13.26
Unterwielenbach	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29	11.59	12.29	12.59	13.29
Ametz	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30
St. Martin	13.34	14.04	14.34	15.04	15.34	16.04	16.34	17.04	17.34	18.04	18.34	19.04	19.34
St. Lorenzen Kirche	13.37	14.07	14.37	15.07	15.37	16.07	16.37	17.07	17.37	18.07	18.37	19.07	19.37
J. Ferrari	13.41	14.11	14.41	15.11	15.41	16.11	16.41	17.11	17.41	18.11	18.41	19.11	19.41
Bahnhof	13.42	14.12	14.42	15.12	15.42	16.12	16.42	17.12	17.42	18.12	18.42	19.12	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Beda Weber	13.49	14.19	14.49	15.19	15.49	16.19	16.49	17.19	17.49	18.19	18.49	19.19	19.49
Luns	13.52	14.22	14.52	15.22	15.52	16.22	16.52	17.22	17.52	18.22	18.52	19.22	19.52
Percha Rathaus	13.56	14.26	14.56	15.26	15.56	16.26	16.56	17.26	17.56	18.26	18.56	19.26	19.56
Unterwielenbach	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59	16.29	16.59	17.29	17.59	18.29	18.59	19.29	19.59
Ametz	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00
Unterwielenbach	6.59	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29	11.59	12.29	12.59
Ametz	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00
Percha Rathaus	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	11.02	11.32	12.02	12.32	13.02
Luns	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06	11.36	12.06	12.36	13.06
Beda Weber	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39	12.09	12.39	13.09
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46	13.16
J. Ferrari	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47	12.17	12.47	13.17
St. Lorenzen Kirche	7.21	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51	12.21	12.51	13.21
St. Martin	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
Unterwielenbach	13.29	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59	16.29	16.59	17.29	17.59	18.29	18.59	19.29
Ametz	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30
Percha Rathaus	13.32	14.02	14.32	15.02	15.32	16.02	16.32	17.02	17.32	18.02	18.32	19.02	19.32
Luns	13.36	14.06	14.36	15.06	15.36	16.06	16.36	17.06	17.36	18.06	18.36	19.06	19.36
Beda Weber	13.39	14.09	14.39	15.09	15.39	16.09	16.39	17.09	17.39	18.09	18.39	19.09	19.39
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Bahnhof	13.46	14.16	14.46	15.16	15.46	16.16	16.46	17.16	17.46	18.16	18.46	19.16	19.46
J. Ferrari	13.47	14.17	14.47	15.17	15.47	16.17	16.47	17.17	17.47	18.17	18.47	19.17	19.47
St. Lorenzen Kirche	13.51	14.21	14.51	15.21	15.51	16.21	16.51	17.21	17.51	18.21	18.51	19.21	19.51
St. Martin	13.54	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.24	18.54	19.24	19.54

**Tab. 5.3: Linie 3 – Pfalzen-Dietenheim, Mo-Fr**

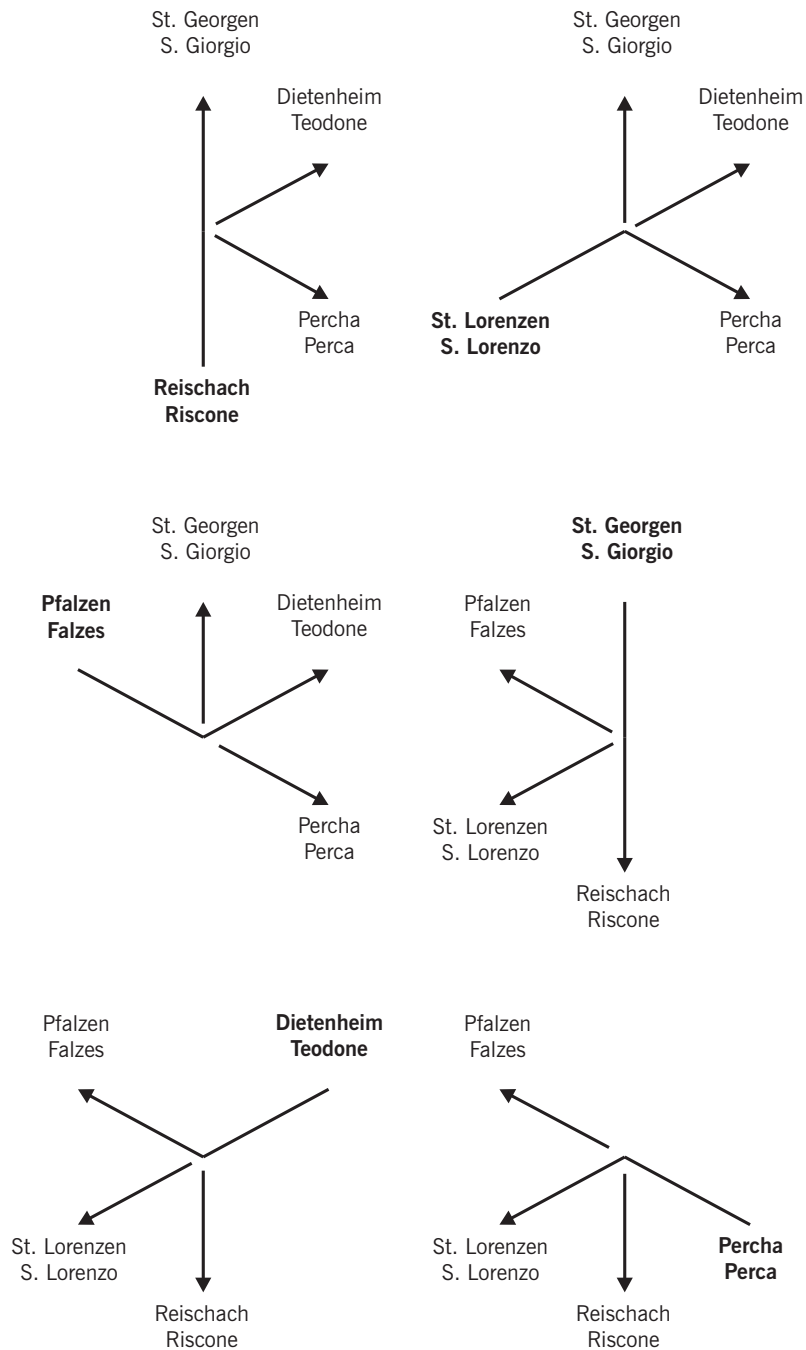
Oberpalzen	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00
Pfalzen Rathaus	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	11.02	11.32	12.02	12.32	13.02
Greinwalden	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34	12.04	12.34	13.04
Stegen Dorf	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42	12.12	12.42	13.12
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Paternsteig	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47	12.17	12.47	13.17
Dietenheim Dorf	7.20	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	12.50	13.20
Volkskundemuseum	7.21	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51	12.21	12.51	13.21
Aufhofen	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
Oberpalzen	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30
Pfalzen Rathaus	13.32	14.02	14.32	15.02	15.32	16.02	16.32	17.02	17.32	18.02	18.32	19.02	19.32
Greinwalden	13.34	14.04	14.34	15.04	15.34	16.04	16.34	17.04	17.34	18.04	18.34	19.04	19.34
Stegen Dorf	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40	16.10	16.40	17.10	17.40	18.10	18.40	19.10	19.40
Bahnhof	13.42	14.12	14.42	15.12	15.42	16.12	16.42	17.12	17.42	18.12	18.42	19.12	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Paternsteig	13.47	14.17	14.47	15.17	15.47	16.17	16.47	17.17	17.47	18.17	18.47	19.17	19.47
Dietenheim Dorf	13.50	14.20	14.50	15.20	15.50	16.20	16.50	17.20	17.50	18.20	18.50	19.20	19.50
Volkskundemuseum	13.51	14.21	14.51	15.21	15.51	16.21	16.51	17.21	17.51	18.21	18.51	19.21	19.51
Aufhofen	13.54	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.24	18.54	19.24	19.54
Aufhofen	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34	12.04	12.34	13.04
Volkskundemuseum	7.08	7.38	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38	12.08	12.38	13.08
Dietenheim Dorf	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39	12.09	12.39	13.09
Paternsteig	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42	12.12	12.42	13.12
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46	13.16
Stegen Dorf	7.18	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.18
Greinwalden	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
Pfalzen Rathaus	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	13.27
Oberpalzen	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29	11.59	12.29	12.59	13.29
Aufhofen	13.34	14.04	14.34	15.04	15.34	16.04	16.34	17.04	17.34	18.04	18.34	19.04	19.34
Volkskundemuseum	13.38	14.08	14.38	15.08	15.38	16.08	16.38	17.08	17.38	18.08	18.38	19.08	19.38
Dietenheim Dorf	13.39	14.09	14.39	15.09	15.39	16.09	16.39	17.09	17.39	18.09	18.39	19.09	19.39
Paternsteig	13.42	14.12	14.42	15.12	15.42	16.12	16.42	17.12	17.42	18.12	18.42	19.12	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>13.45</b>	<b>14.15</b>	<b>14.45</b>	<b>15.15</b>	<b>15.45</b>	<b>16.15</b>	<b>16.45</b>	<b>17.15</b>	<b>17.45</b>	<b>18.15</b>	<b>18.45</b>	<b>19.15</b>	<b>19.45</b>
Bahnhof	13.46	14.16	14.46	15.16	15.46	16.16	16.46	17.16	17.46	18.16	18.46	19.16	19.46
Stegen Dorf	13.48	14.18	14.48	15.18	15.48	16.18	16.48	17.18	17.48	18.18	18.48	19.18	19.48
Greinwalden	13.54	14.24	14.54	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.24	18.54	19.24	19.54
Pfalzen Rathaus	13.57	14.27	14.57	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27	18.57	19.27	19.57
Oberpalzen	13.59	14.29	14.59	15.29	15.59	16.29	16.59	17.29	17.59	18.29	18.59	19.29	19.59

### **Fahrpläne Sonn- und Feiertage**

Die meisten vergleichbaren Stadtbussysteme sehen keinen Sonntagsverkehr vor. An Sonn- und Feiertagen ist im städtischen Nahverkehr die Nachfrage meist gering, und es ist problematisch, ein angemessenes Angebot sicherzustellen. Andererseits kann in der Brunecker Situation auf eine Sonntagsbedienung nicht verzichtet werden, besonders, was die Verbindungen mit Reischach anbelangt. Der Vorschlag ist daher eine Bedienung des Netzes im Stundentakt von 8 bis 20 Uhr, mit 12 Fahrten je Richtung auf allen Linien. Nachteil dieser Lösung ist, dass damit nicht mehr alle Anschlüsse ohne Wartezeiten gewährleistet werden können. Für folgende Relationen besteht eine Wartezeit von 30 Minuten:

- Reischach-St. Lorenzen
- Reischach-Pfalzen
- St. Lorenzen-Pfalzen
- St. Georgen-Dietenheim
- St. Georgen-Percha
- Dietenheim-Percha

Für alle anderen Relationen besteht stündlich eine Verbindung ohne Wartezeiten (siehe Abb. 5.2). Insbesondere sind für St. Georgen, die nördlichen und östlichen Wohnviertel, Dietenheim und Percha die Verbindungen mit Reischach sichergestellt. Unter einen Stundentakt sollte der Fahrplan auch an Sonntagen nicht gehen, denn im Interesse eines positiven Gesamtbildes ist ein Minimum an Bedienungsqualität auf jeden Fall zu gewährleisten. Es ist also zumindest ein Angebot zu verwirklichen, das in der Lage ist, die vorhandene Nachfrage zu aktivieren. Weitere Entscheidungen über die Sonntagsbedienung sind nach einer angemessenen Probezeit zu treffen.



**Abb. 5.2:** Reduziertes Anschlussystem an Sonn- und Feiertagen: die eingezeichneten Verbindungen sind ohne Wartezeiten befahrbar. Für die übrigen Umsteigeverbindungen ergibt sich eine Wartezeit von 30 Minuten.

**Tab. 5.4:** Linie 1 – St. Georgen-Reischach, So

Zum Hohen Kreuz	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00
St. Georgen Kirche	8.03	9.03	10.03	11.03	12.03	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	19.03
P. Anich I	8.09	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09
Krankenhaus	8.11	9.11	10.11	11.11	12.11	13.11	14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	19.11
<b>Zentrum</b>	<b>8.15</b>	<b>9.15</b>	<b>10.15</b>	<b>11.15</b>	<b>12.15</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>
Bahnhof	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16
Schulzone	8.17	9.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17
Leonardo d. V.	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18
Reischach Kirche	8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24
Kronplatzbahn	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27

Kronplatzbahn	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Reischach Kirche	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Leonardo d. V.	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40
Schulzone	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41
Bahnhof	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>8.45</b>	<b>9.45</b>	<b>10.45</b>	<b>11.45</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>
Krankenhaus	8.47	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47
P. Anich I	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50
St. Georgen Kirche	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54
Zum Hohen Kreuz	8.57	9.57	10.57	11.57	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57

**Tab. 5.5:** Linie 2 – St. Lorenzen-Percha, So

St. Martin	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34
St. Lorenzen Kirche	8.37	9.37	10.37	11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37
J. Ferrari	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41
Bahnhof	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>8.45</b>	<b>9.45</b>	<b>10.45</b>	<b>11.45</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>
Beda Weber	8.49	9.49	10.49	11.49	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	18.49	19.49
Luns	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52
Percha Rathaus	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56
Unterwielenbach	8.59	9.59	10.59	11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59
Ametz	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00

Unterwielenbach	7.59	8.59	9.59	10.59	11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59
Ametz	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00
Percha Rathaus	8.02	9.02	10.02	11.02	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02
Luns	8.06	9.06	10.06	11.06	12.06	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06
Beda Weber	8.09	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09
<b>Zentrum</b>	<b>8.15</b>	<b>9.15</b>	<b>10.15</b>	<b>11.15</b>	<b>12.15</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>
Bahnhof	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16
J. Ferrari	8.17	9.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17
St. Lorenzen Kirche	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21
St. Martin	8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24

**Tab. 5.6:** *Linie 3 – Pfalzen-Dietenheim, So*

Oberpfalzen	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Pfalzen Rathaus	8.32	9.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32
Greinwalden	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34
Stegen Dorf	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40
Bahnhof	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
<b>Zentrum</b>	<b>8.45</b>	<b>9.45</b>	<b>10.45</b>	<b>11.45</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>
Paternsteig	8.47	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47
Dietenheim Dorf	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50
Volkskundemuseum	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51
Aufhofen	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54

Aufhofen	8.04	9.04	10.04	11.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04
Volkskundemuseum	8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08
Dietenheim Dorf	8.09	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09
Paternsteig	8.12	9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12
<b>Zentrum</b>	<b>8.15</b>	<b>9.15</b>	<b>10.15</b>	<b>11.15</b>	<b>12.15</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>
Bahnhof	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16
Stegen Dorf	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18
Greinwalden	8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24
Pfalzen Rathaus	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27
Oberpfalzen	8.29	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	14.29	15.29	16.29	17.29	18.29	19.29

## Samstage

An Samstagen ist vormittags Werktagsbedienung, nachmittags (ab 13 Uhr) Sonntagsbedienung vorgesehen, mit insgesamt 19 Fahrten je Richtung auf jeder Linie. Dieser Vorschlag geht davon aus, dass am Samstag Nachmittag die Nachfrage vor allem infolge der geschlossenen Geschäfte geringer ist. Sollte der Samstag Nachmittag generell verkaufsoffen bleiben, dürfte kein eigener Samstagsfahrplan mehr erforderlich sein.

**Tab. 5.7:** Linie 1 – St. Georgen-Reischach, Sa

Zum Hohen Kreuz	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30
St. Georgen Kirche	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33
P. Anich I	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39
Krankenhaus	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46
Schulzone	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47
Leonardo d. V.	7.18	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48
Reischach Kirche	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54
Kronplatzbahn	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57
Zum Hohen Kreuz	12.00	12.30	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	
St. Georgen Kirche	12.03	12.33	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	19.03	
P. Anich I	12.09	12.39	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	
Krankenhaus	12.11	12.41	13.11	14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	19.11	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>	
Bahnhof	12.16	12.46	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	
Schulzone	12.17	12.47	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	
Leonardo d. V.	12.18	12.48	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18	
Reischach Kirche	12.24	12.54	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24	
Kronplatzbahn	12.27	12.57	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27	

Kronplatzbahn	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30
Reischach Kirche	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33
Leonardo d. V.	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40
Schulzone	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Krankenhaus	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47
P. Anich I	7.20	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50
St. Georgen Kirche	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54
Zum Hohen Kreuz	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57
Kronplatzbahn	12.00	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30	
Reischach Kirche	12.03	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33	
Leonardo d. V.	12.10	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	
Schulzone	12.11	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	
Bahnhof	12.12	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>	
Krankenhaus	12.17	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	
P. Anich I	12.20	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	
St. Georgen Kirche	12.24	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	
Zum Hohen Kreuz	12.27	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57	

**Tab. 5.8: Linie 2 — St. Lorenzen-Percha, Sa**

St. Martin	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34
St. Lorenzen Kirche	7.07	7.37	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37	11.07	11.37
J. Ferrari	7.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	10.41	11.11	11.41
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Beda Weber	7.19	7.49	8.19	8.49	9.19	9.49	10.19	10.49	11.19	11.49
Luns	7.22	7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	10.22	10.52	11.22	11.52
Percha Rathaus	7.26	7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26	11.56
Unterwielenbach	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29	11.59
Ametz	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00
St. Martin	12.04	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34	
St. Lorenzen Kirche	12.07	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37	
J. Ferrari	12.11	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	
Bahnhof	12.12	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>	
Beda Weber	12.19	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	18.49	19.49	
Luns	12.22	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	
Percha Rathaus	12.26	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56	
Unterwielenbach	12.29	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59	
Ametz	12.30	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	

Unterwielenbach	6.59	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29
Ametz	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30
Percha Rathaus	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	11.02	11.32
Luns	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06	11.36
Beda Weber	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46
J. Ferrari	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47
St. Lorenzen Kirche	7.21	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51
St. Martin	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54
Unterwielenbach	11.59	12.29	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	
Ametz	12.00	12.30	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	
Percha Rathaus	12.02	12.32	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02	
Luns	12.06	12.36	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06	
Beda Weber	12.09	12.39	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>	
Bahnhof	12.16	12.46	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	
J. Ferrari	12.17	12.47	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	
St. Lorenzen Kirche	12.21	12.51	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21	
St. Martin	12.24	12.54	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24	

Tab. 5.9: Linie 3 – Pfalzen-Dietenheim, Sa

Oberpalzen	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30
Pfalzen Rathaus	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	11.02	11.32
Greinwalden	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34
Stegen Dorf	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40
Bahnhof	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Paternsteig	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47
Dietenheim Dorf	7.20	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50
Volkskundemuseum	7.21	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51
Aufhofen	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54
Oberpalzen	12.00	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30	
Pfalzen Rathaus	12.02	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32	
Greinwalden	12.04	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34	
Stegen Dorf	12.10	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	
Bahnhof	12.12	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.45</b>	<b>14.45</b>	<b>15.45</b>	<b>16.45</b>	<b>17.45</b>	<b>18.45</b>	<b>19.45</b>	
Paternsteig	12.17	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	
Dietenheim Dorf	12.20	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	
Volkskundemuseum	12.21	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	
Aufhofen	12.24	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	

Aufhofen	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	11.04	11.34
Volkskundemuseum	7.08	7.38	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38
Dietenheim Dorf	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	11.09	11.39
Paternsteig	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42
<b>Zentrum</b>	<b>7.15</b>	<b>7.45</b>	<b>8.15</b>	<b>8.45</b>	<b>9.15</b>	<b>9.45</b>	<b>10.15</b>	<b>10.45</b>	<b>11.15</b>	<b>11.45</b>
Bahnhof	7.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46
Stegen Dorf	7.18	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48
Greinwalden	7.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54
Pfalzen Rathaus	7.27	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57
Oberpalzen	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	10.29	10.59	11.29	11.59
Aufhofen	12.04	12.34	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04	
Volkskundemuseum	12.08	12.38	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	
Dietenheim Dorf	12.09	12.39	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	
Paternsteig	12.12	12.42	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	
<b>Zentrum</b>	<b>12.15</b>	<b>12.45</b>	<b>13.15</b>	<b>14.15</b>	<b>15.15</b>	<b>16.15</b>	<b>17.15</b>	<b>18.15</b>	<b>19.15</b>	
Bahnhof	12.16	12.46	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	
Stegen Dorf	12.18	12.48	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18	
Greinwalden	12.24	12.54	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24	
Pfalzen Rathaus	12.27	12.57	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27	
Oberpalzen	12.29	12.59	13.29	14.29	15.29	16.29	17.29	18.29	19.29	

## Angebot außerhalb der Betriebszeiten

Von einer Bedienung am Abend wird vorerst abgesehen, da dies mit hohen Zusatzkosten verbunden wäre und es in der Brunecker Situation auf Anrieb schwierig sein dürfte, genügend Nachfrage zu aktivieren. Es widerspricht auch den Grundprinzipien derartiger Systeme, nur ein marginales Angebot, z. B. eine Spätfahrt je Linie anzubieten: „Stadtbus“ soll eine Art Markenzeichen sein und für einen bestimmten Qualitätsstandard stehen. Kann dieser nicht gewährleistet werden, sollte darauf verzichtet werden, einen Dienst unter diesem Prädikat anzubieten. Als Vervollständigung des Angebots empfiehlt sich ein Rufbussystem (Anruf-Sammeltaxi), das zumindest bis Mitternacht für alle Haltestellen des Stadtbussystems zur Verfügung steht und über die Stadtbuszentrale koordiniert werden kann. Das ist gleichzeitig eine Möglichkeit, die Nachfrage auszuloten im Hinblick auf eine Erweiterung des Stadtbusfahrplans.

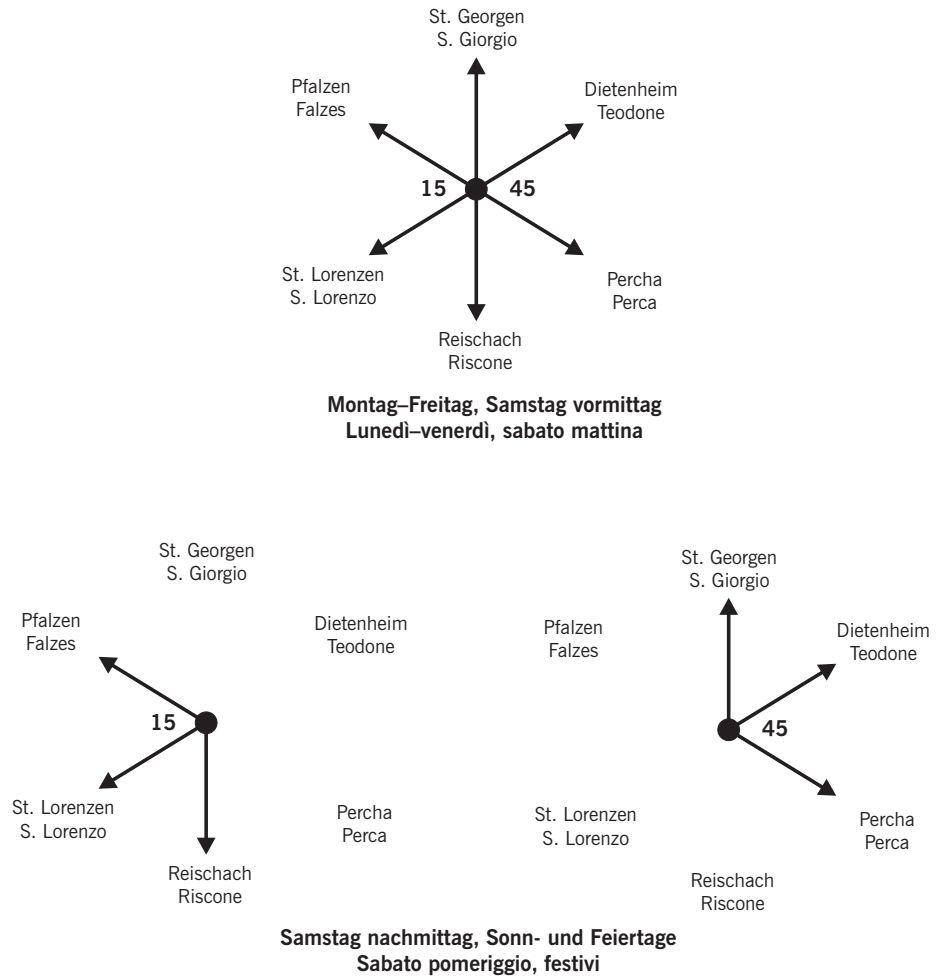


Abb. 5.3: Abfahrtschema vom Zentrum

# 6

## Die Erschliessungswirkung des Systems

Nach der Erläuterung der einzelnen Linien folgt ein kurzer Überblick über den erzielten Effekt bezüglich Erfassung der Wohngebiete und Erreichbarkeit der Zielorte.

### 6.1 Erschließung der Wohngebiete

Zunächst eine Analyse darüber, wieviele Einwohner vom Stadtnetz unmittelbar bedient werden. Dazu wurde ein Radius von 250 m (3-4 Minuten Gehzeit) als Maßstab dafür verwendet, welches Gebiet von den einzelnen Haltestellen erfasst wird und wieviele Menschen dort wohnen. Datengrundlage waren die aktuellen Einwohnerzahlen nach Straßen, die von den jeeiligen Gemeinden zur Verfügung gestellt wurden. In den meisten Fällen mussten Schätzungen vorgenommen werden, da viele Straßen nicht einer einzigen Haltestelle zugeordnet werden können. Die genannten Einwohnerzahlen sind also als Anhaltspunkt, nicht als präzise Angaben zu verstehen, auch wenn sie nicht gerundet wurden, um keine Abweichung der Summen zu erhalten.

**Bediente Einwohner:  
Haltestelle in max.  
250m Entfernung**

Von Bedeutung für das Potential einer Linie ist vor allem die Zahl jener Einwohner, die *außerhalb des zentralen Bereichs* wohnen und daher den Stadtbus verwenden können, um ins Zentrum zu gelangen. Deshalb wurde jede Linie in einen ersten und zweiten Abschnitt unterteilt und die bedienten Einwohner im zentralen Bereich (Haltestellen Zentrum, Bahnhof, Leonardo d. V., J. Schweighofer, Kran-

**Linienabschnitte**

kenhaus, H. Sigmund, Kapuzinerplatz, Stadtmuseum, Paternsteig) getrennt ausgewiesen.

**Vorteil der  
Durchmesserlinien**

Die Grafiken 6.1, 6.2, 6.3 und 6.4 zeigen die Einzugsbereiche nach Linien, für das gesamte Netz und die bedienten Einwohner der einzelnen Haltestellen. Daraus wird der Vorteil von Durchmesserlinien ersichtlich: dadurch dass jede Linie das Zentrum durchquert, steht eine Reihe von Zielhaltestellen zur Verfügung und von jeder Linie aus ist ein großer Teil des inneren Stadtgebietes direkt erreichbar. Zusätzlich stehen im Zentrum Anschlüsse in alle anderen Richtungen zur Verfügung.

**Haltestellen in den  
Siedlungsschwerpunkten**

Was die Erschließungswirkung zusätzlich verbessert, ist, dass die Haltestellen, wo immer es möglich ist, in den *Siedlungsschwerpunkten* angelegt werden: die Busse fahren direkt in die Wohngebiete, und ein wesentlicher Teil der bedienten Einwohner hat eine Haltestelle praktisch vor der Tür und muss nicht erst die Hauptstraße erreichen, um den Bus zu nehmen.

Das größte Fahrgastpotential läßt sich für die *Linie 1* vermuten, die Reischach, St. Georgen und das nördliche Stadtgebiet bedient. Hinzu kommt für diese Linie noch ihre Bedeutung für den touristischen Verkehr und den Freizeitverkehr.

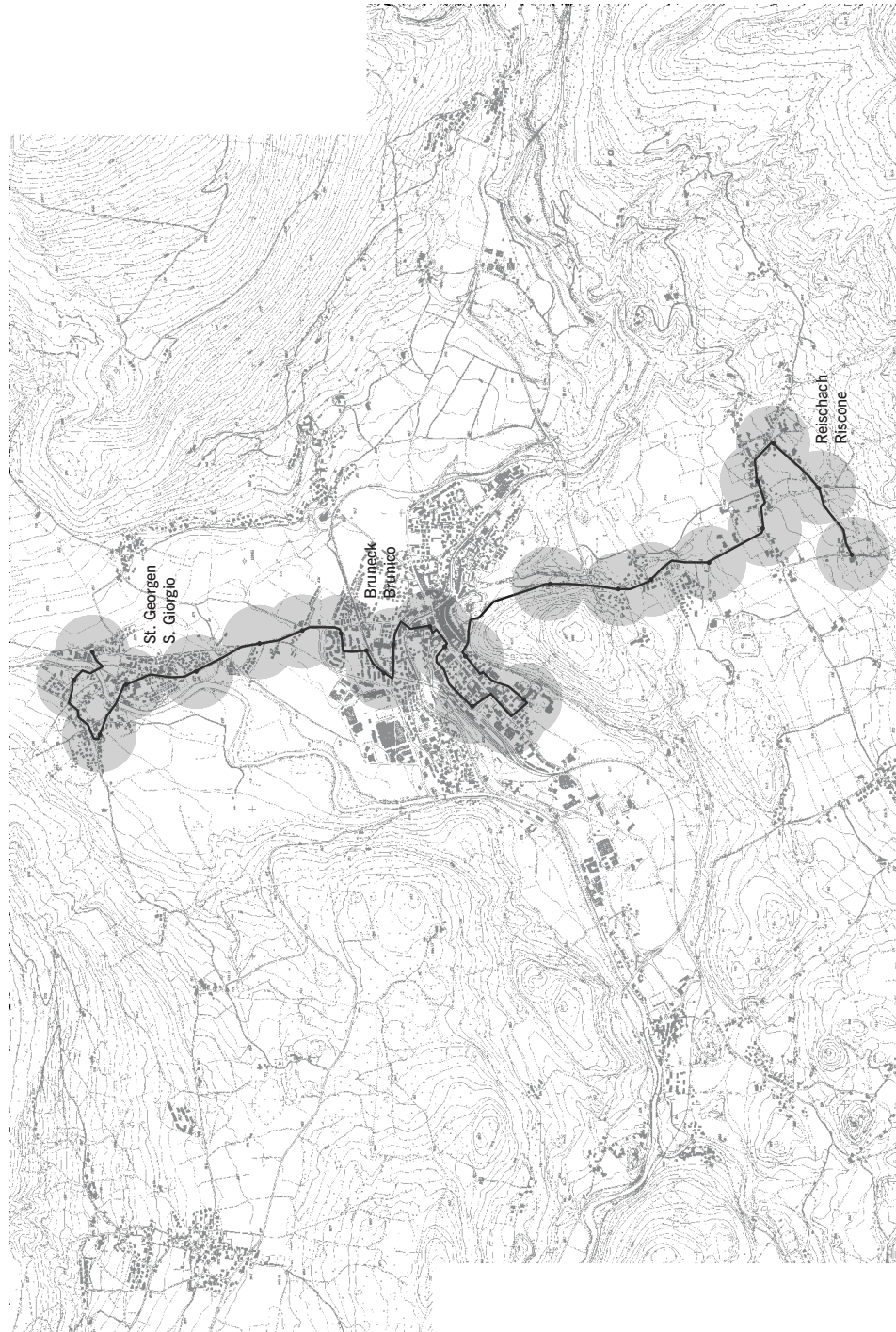
Die *Linie 2* hat ihre Stärke darin, dass sie das Stadtgebiet vollständig von West nach Ost durchquert und die östlichen Stadtviertel direkt erschließt. Für St. Lorenzen ergibt sich eine wesentliche Verbesserung der Erschließung, da die größten Wohngebiete direkt angefahren werden, und auch in Percha fährt der Bus mitten in die wichtigsten Wohngebiete.

Die *Linie 3* ist eine notwendige Vervollständigung des Angebots. Stegen, Oberpfalzen und das nordöstliche Stadtgebiet erhalten erstmals ein Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, und für Dietenheim und Aufhofen kann durch die Einbindung ins Stadtbussystem eine bessere Ausnutzung des Fahrgastpotentials erreicht werden.

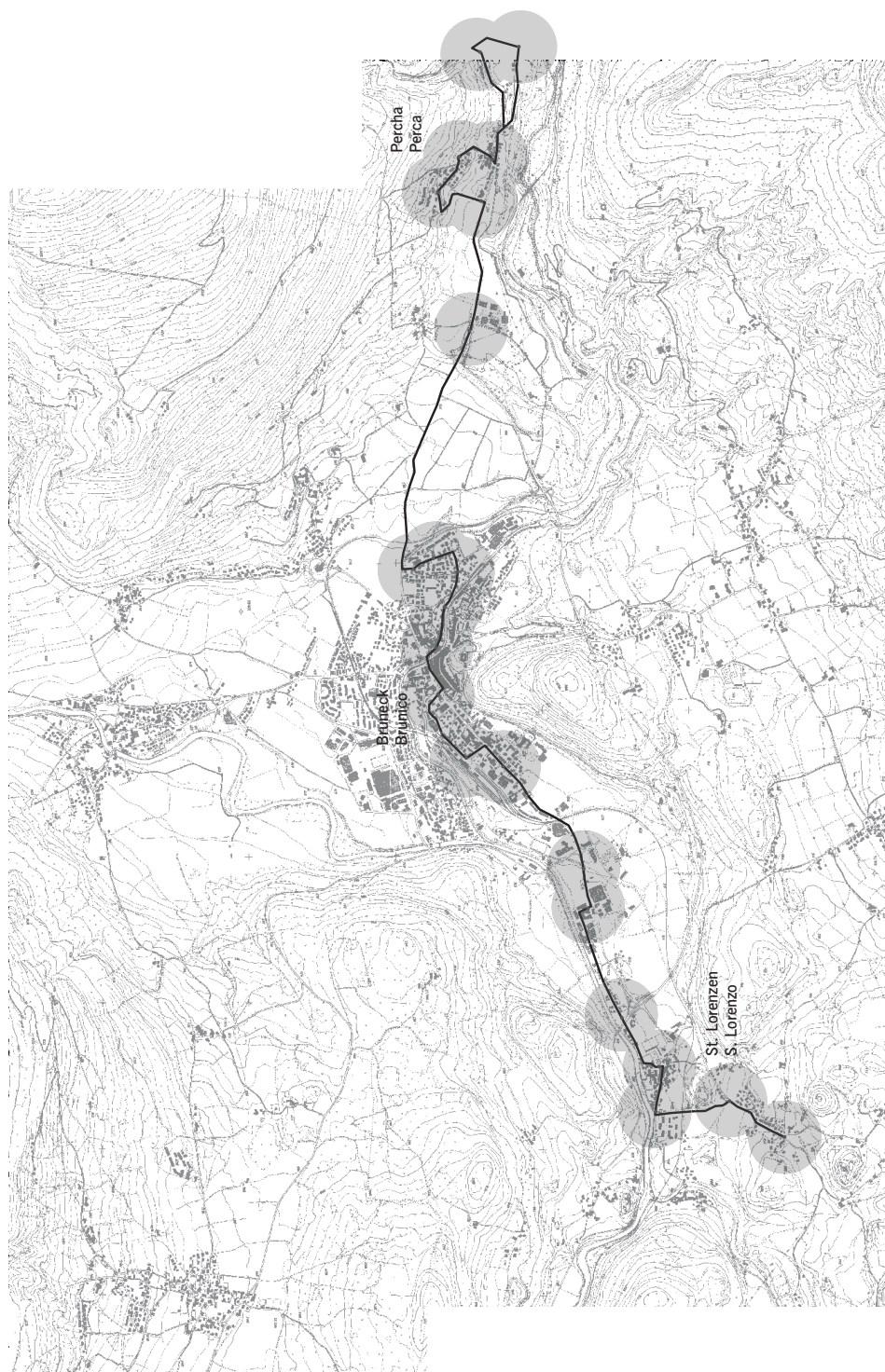
Insgesamt wird mit diesem System eine so gut wie vollständige Bedienung des Brunecker Gemeindegebiets sowie der Hauptorte der umliegenden Gemeinden erreicht.

		Einwohner	
<b>Linie 1</b>	Abschnitt Reischach–Bruneck	1.820	
	Zentraler Bereich	1.521	
	Abschnitt Bruneck–St. Georgen	4.062	
	Insgesamt	7.403	
	Außerhalb Zentrum	5.882	
<b>Linie 2</b>	Abschnitt St. Lorenzen–Bruneck	1.959	
	Zentraler Bereich	864	
	Abschnitt Bruneck–Percha	2.829	
	Insgesamt	5.652	
	Außerhalb Zentrum	4.788	
<b>Linie 3</b>	Abschnitt Pfalzen–Bruneck	1.975	
	Zentraler Bereich	1.747	
	Abschnitt Bruneck–Aufhofen	1.330	
	Insgesamt	5.052	
	Außerhalb Zentrum	3.305	
<b>Insgesamt</b>	Erfasste Einwohner	16.239	
	Außerhalb Zentrum	13.566	
<b>Erfassungsgrad</b>	Gemeinde Bruneck	12.801	95%
	Gemeinde St. Lorenzen	1.520	46%
	Gemeinde Pfalzen	1.164	54%
	Gemeinde Percha	754	59%
	Insgesamt	16.239	81%

*Tab. 6.1: Erschließungswirkung des Stadtbussystems*



**Abb. 6.1:** Bedientes Gebiet Linie 1 (Radius 250 m)



**Abb. 6.2:** Bedientes Gebiet Linie 2 (Radius 250 m)



*Abb. 6.3: Bedientes Gebiet Linie 3 (Radius 250 m)*

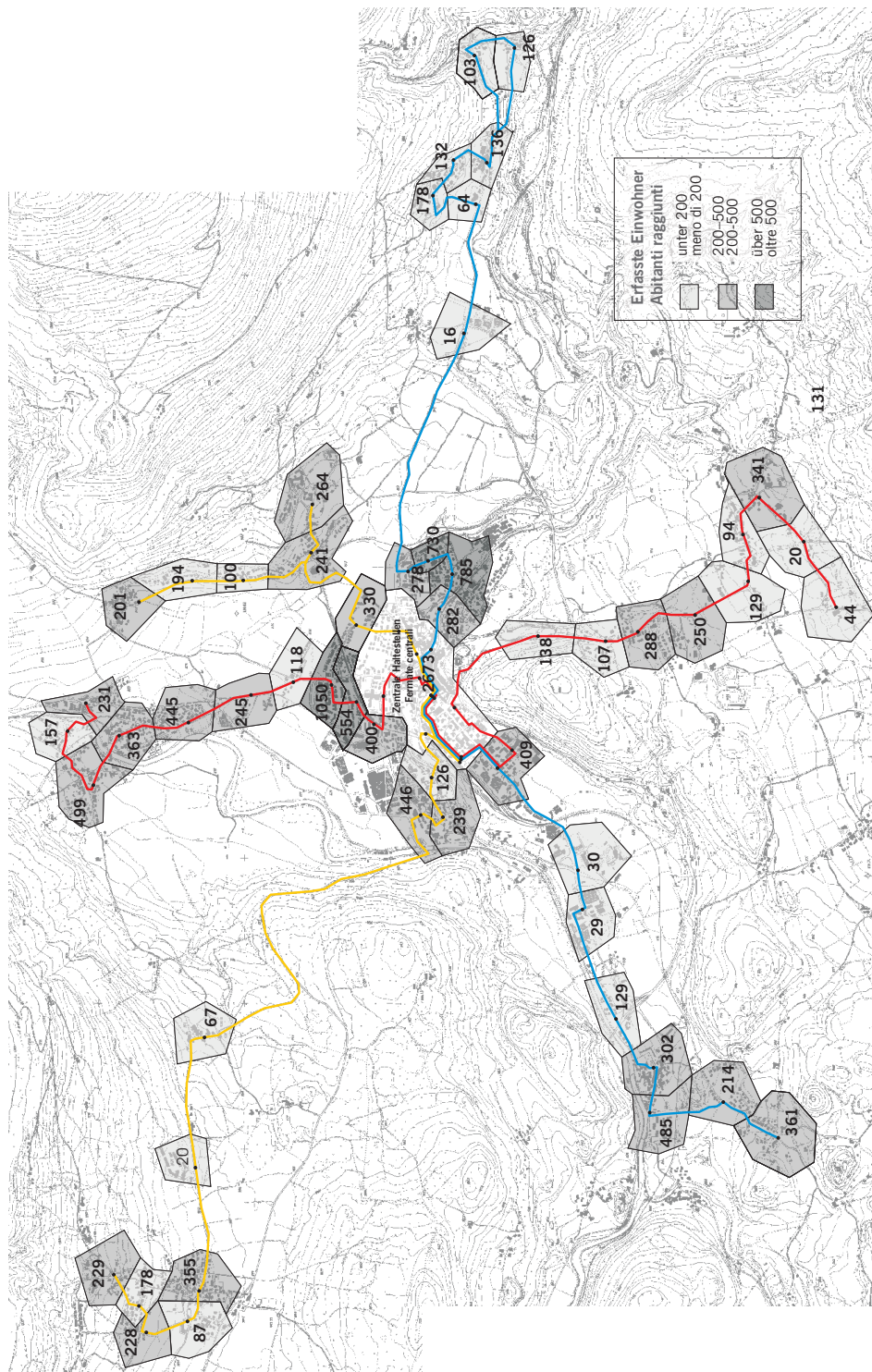


Abb. 6.4: Bediente Einwohner der einzelnen Haltestellen

## 6.2 Erreichbarkeit der Zielorte

In der folgenden Tabelle wird die Erreichbarkeit der wichtigsten Zielorte, z. B. öffentliche Einrichtungen, analysiert.

**Tab. 6.2:** Erreichbarkeit von Zielorten

Zielorte	Erreichbar mit Linie	Haltestelle(n)	Zugangszeit	Bewertung
<b>Einkaufen</b>				
Stadtgasse	1, 2, 3	Zentrum	1-3 min	***
Oberragen	2	Stadtmuseum	2-3 min	***
	2	Walther v. d. V.	2-3 min	
Herzog-Sigmund-Str.	1	H. Sigmund	0 min	*****
Dantestraße	3	Kapuzinerplatz	1-2 min	***
	3	Paternsteig	1-2 min	
Andreas-Hofer-Str.	1	Krankenhaus	3 min	**
<b>Verwaltung, öff. Dienste</b>				
Rathaus (derzeit)	1	H. Sigmund	2 min	***
Rathaus (geplant)	1, 2, 3	Zentrum	0 min	*****
Postamt	1, 2, 3	Zentrum	2 min	***
Tourismusverein	1, 2, 3	Zentrum	0 min	*****
Tourismusbüro	1	Reischach Kirche	1 min	***
Reischach				
Sternhof	2, 3	Kapuzinerplatz	1 min	***
	3	Paternsteig	1 min	
Michael-Pacher-Haus	2, 3	Kapuzinerplatz	1 min	***
Gericht	1, 2, 3	Zentrum	0 min	*****
Rathaus St. Lorenzen	2	St. Lorenzen Kirche	0 min	*****
Rathaus Pfalzen	3	Pfalzen Rathaus	0 min	*****
Rathaus Percha	2	Percha Rathaus	0 min	*****
<b>Gesundheitswesen</b>				
Krankenhaus	1	Krankenhaus	1 min	***
Gesundheits- u. Sozialsprengel	3	Paternsteig	1 min	***
<b>Bildung</b>				
Schulzone	1	Schulzone	0-2 min	***
	2	J. Ferrari	1-3 min	
Mittelschule Meusbürger	1	Leonardo d. V.	1 min	***
	1, 2, 3	Zentrum	2 min	
Lehrerbildungsanstalt	1	Leonardo d. V.	1 min	***
	1, 2, 3	Zentrum	2 min	
Dietenheim (Haushaltung, Landwirtschaft, Tourismus)	3	Volkskundemuseum	3 min	**
Musikschule	2	Walther v. d. V.	2 min	***

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tab. 6.2: Erreichbarkeit von Zielorten (Fortsetzung...)

Zielorte	Erreichbar mit Linie	Haltestelle(n)	Zugangszeit	Bewertung
<b>Gewerbebezonen</b>				
Industriezone Stegen	3	Althing	3-7 min	*
Industriezone Brunneck West	2	Industriezone I	1-5 min	**
St. Georgen (Zum Hohen Kreuz)	2	Industriezone II	0-5 min	
Percha	1	Zum Hohen Kreuz	0-2 min	***
Pfalzen	2	Luns	0-2 min	***
	3	Handwerkerzone	0-2 min	***
<b>Sport, Freizeit</b>				
Kronplatzbahn	1	Kronplatzbahn	0 min	*****
Sportzone Rienzdam	2	Außerragen	2-5 min	**
Sportzone Reiperting	1	Sportzone	5-7 min	*
Schulzone	1	Schulzone	0-2 min	***
	2	J. Ferrari	1-3 min	
Sportplatz St. Georgen	1	Gremsen	1 min	***
Sportplatz Dietenheim	3	Volkskundemuseum	3 min	**
Sportplatz Stegen	2	Industriezone I	6 min	*
Sportplatz St. Lorenzen	2	St. Lorenzen Kirche	2 min	***
Sportplatz Percha	2	Unterwielenbach	5 min	*
Sportplatz Pfalzen	3	Pfalzen Rathaus	5 min	*
<b>Kultur</b>				
Stadtbibliothek	1, 2, 3	Zentrum	2 min	***
Volkskundemuseum	3	Volkskundemuseum	1 min	***
Stadtmuseum	2	Stadtmuseum	0 min	*****
Michael-Pacher-Haus	2, 3	Kapuzinerplatz	1 min	***
Ragenhaus	2	Walther v. d. V.	2 min	***
Kolpinghaus	3	Paternsteig	1 min	***
Haus am Anger	1	Reischach Kirche	2 min	***
Vereinshaus St. Georgen	1	Gissbach	2 min	***

Bewertung:

- \*\*\*\*\* optimal: Haltestelle unmittelbar am Zielort
- \*\*\* gut: sehr kurzer und attraktiver Zugang
- \*\* zufriedenstellend: mit kurzem Fußweg sicher erreichbar
- \* nicht zufriedenstellend: längerer, bzw. unattraktiver Zugangsweg

**Gesamtbewertung**

Alle Zielorte im inneren Stadtbereich sind problemlos erreichbar, in vielen Fällen sogar mit einer Haltestelle in unmittelbarer Nähe. Einziger bedeutsamer Zielort im Brunecker Gemeindegebiet, der nicht zufriedenstellend bedient werden kann, ist die Sportzone Reiperting: die Haltestelle an der Reischacher Straße ist knapp 500 m entfernt. Eine direkte Bedienung würde einen Umweg und damit einen zu großen Attraktivitätsverlust für die Relation Reischach-Bruneck bedingen, die Vorrang hat. Die Lage dieser Einrichtungen ist verkehrsmäßig sehr ungünstig: es ist kaum in sinnvoller Weise möglich, Reischach-Dorf, die Kronplatzbahn und die Sportzone mit einer einzigen Linie gut zu bedienen.

# 7

## Produktgestaltung

### 7.1 Fahrzeuge

Die besondere Charakteristik eines Stadtbussystems für Kleinstädte hat auch Auswirkungen auf die Art der Fahrzeuge, die eingesetzt werden. Während für den konventionellen Linienverkehr für mittlere Distanzen in erster Linie Busse mit einer hohen Anzahl an Sitzplätzen in Frage kommen sowie meist auf Hauptverkehrsadern verkehrt wird, müssen bei einem Stadtbussystem *besondere Ansprüche* an die Fahrzeuge gestellt werden. Der typische Stadtbusverkehr ist geprägt durch kurze Fahrtzeiten (max. 15 Minuten bis zum Rendezvouspunkt), häufige Fahrgastwechsel, kurze Haltestellenabstände und Linienverläufe in Wohngebieten mit teilweise engen Straßenabschnitten. Aus diesen Gründen sind Standardbusse (12m Länge) als Fahrzeuge im Regelbetrieb nicht geeignet, vielmehr muß ein für diesen Einsatzzweck maßgeschneidertes Fahrzeug gefunden werden, welches folgende Merkmale aufweisen sollte:

**Maßgeschneidertes  
Fahrzeug ist  
notwendig**

- Geringe Anzahl an Sitzplätzen (<20 Personen), große Stehbereiche, Gesamtkapazität 40-50 Personen
- Kurze Außenabmessungen (8-10m Länge) und reduzierte Breite (ca. 2,3m)
- Hohe Wendigkeit
- Breite Ein- und Ausstiegstüren für schnelle Fahrgastwechsel
- Kinderwagenstellplätze
- Skitransportmöglichkeit

- Niederflurfahrzeug, dadurch gibt es keine störenden Stufen im Fahrzeug
- Hoher Komfort durch bequeme Sitze, gute Federung und Klimaanlage
- Da die Fahrzeuge auch verstärkt in Wohngebieten verkehren, müssen diese die strengsten Normen bezüglich Umweltfreundlichkeit, d.h. Abgas- (EURO III) und Lärmemissionen erfüllen. Zum Beispiel könnten die Fahrzeuge mit Erdgas als Alternativantrieb betrieben werden.<sup>1</sup>
- Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit, geringe Lebenszykluskosten (LCC)

**Pflichtenheft für die  
Beschaffung erstellen**

Der Erfolg vieler Stadtbussysteme in Städten Deutschlands hat auch zu einem verstärkten Interesse der Hersteller geführt, es werden maßgeschneiderte Fahrzeuge für dieses Marktsegment angeboten (siehe Abb. 7.1). Im Zuge der Beschaffung von Stadtbussen sollte deshalb ein *Pflichtenheft* erstellt werden, welches sämtliche Muß- und Soll-Kriterien beinhalten sollte.



*Abb. 7.1: Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr in Kleinstädten*

<sup>1</sup>Erdgasbetriebene Fahrzeuge weisen im Vergleich zu dieselbetriebene Fahrzeugen markant niedrigere Emissionen auf. Die Lärmemissionen reduzieren sich um 4 dB(A), die Abgasemissionen betragen nur einen Bruchteil der Werte von konventionell angetriebenen Fahrzeugen, v.a. die problematischen Rußpartikel werden von erdgasbetriebenen Fahrzeugen nicht erzeugt.

## 7.2 Informationssystem

Das Informationssystem ist ein wichtiger Bestandteil eines öffentlichen Verkehrssystems, dem aber häufig zu geringe Beachtung geschenkt wird. Es genügt nicht, eine Fahrplantabelle an den Haltestellen auszuhängen, um damit den Informationsbedarf der Kunden zu decken. Es bedarf eines *umfassenden Informationssystems* welches zudem optisch ansprechend aufbereitet sowie intuitiv erfaßt werden sollte. Folgende Ansprüche muß ein Informationssystem für ein Stadtbussystem erfüllen:

**Kunden erwarten ein umfassendes Informationssystem**

### Haltestellen

Wichtig für den Kunden ist nicht eine Fahrplantabelle mit allen Abfahrts- und Ankunftszeiten für den gesamten Streckenabschnitt vorzufinden, sondern in erster Linie muß über die Abfahrtszeiten an genau dieser Haltestelle informiert werden. Deshalb muß ein *eigener* Aushang für jede Haltestelle entwickelt werden, welcher folgende Informationen übermitteln sollte:

- Fahrplaninformationen: Abfahrtszeiten an dieser Haltestelle
- Schematische Übersicht über die Haltestellenreihenfolge
- Netzplan und Umgebungsplan
- Wichtigste Tarifinformationen
- Name der Haltestelle

### Zentraler Umsteigepunkt und Bahnhof

Neben den oben genannten Informationen müssen an den zentralen Haltepunkten zusätzliche Informationen zur Verfügung gestellt werden:

- Komplettes Liniennetz mit allen Haltestellen
- Geographische Karte mit allen Straßen
- Umfassende Informationen über das Tarifsystem und die Benutzungsbestimmungen
- Neben den Abfahrtszeiten an dieser Haltestelle eine vollständige Fahrplantabelle mit allen Abfahrtszeiten
- Besondere Informationen über evtl. Änderungen im Angebot bzw. über bevorstehende Aktionen

### **Fahrzeuge**

In den Fahrzeugen der Regionallinien ist heute *keinerlei* Information für den Fahrgast vorhanden. Dies kann bei Gelegenheitsbenutzern zu Unsicherheiten v.a. in Bezug auf die Haltestellenreihenfolge führen. Jeder Fahrgast hat auch das Anrecht im Fahrzeug alle wichtigen Informationen zu erhalten, dazu zählen:

**Im Fahrzeug  
wichtigste Infor-  
mationen anbringen**

#### **Statische Informationen**

- Haltestellenreihenfolge der Linie
- Schematischer Netzplan

#### **Dynamische Informationen**

- Fahrtzielanzeige außen am Fahrzeug (vorne und seitlich im Einstiegsbereich)
- Haltestellenanzeige (nächste Haltestelle) im Fahrzeug
- Haltestellendurchsage (akustisch)

### **Kommunikationseinrichtung**

Information ist nicht nur für den Kunden wichtig, sondern auch für die Betreiber. Im Störfall oder bei unvorhersehbaren Ereignissen (etwa Notfälle) ist die Kommunikation zwischen den Fahrern und einer Koordinationsstelle von außerordentlicher Wichtigkeit. Dank der modernen, funkbasierten Kommunikationstechniken (Mobiltelefon) läßt sich ein derartiges System kostengünstig und ohne großen Aufwand realisieren. Damit ist es beispielsweise möglich, daß ein Busfahrer bei Verspätung seine Kollegen informiert, daraufhin kann entschieden werden, ob die anderen Busse am Rendezvous-Punkt warten oder nicht.

Das Land Südtirol finanziert zur Zeit ein Pilotprojekt, welches es ermöglicht, mit Hilfe von satellitengestützten Ortungssignalen (GPS) jeden Bus zu verfolgen und somit jede Störung in Echtzeit zu erfassen. Die Möglichkeit, ein derartiges System in den Stadtbussen einzusetzen, sollte geprüft werden.

# Stadtbus Bruneck

## Rete urbana di Brunico

Linie St. Georgen–Bruneck–Reischach  
Linea S. Giorgio–Brunico–Riscone

1

### Haltestelle Tinkhauser

### Fermata Tinkhauser

Werktags außer Samstag  
Feriale escl. sabato

Samstag/Sabato

Sonntag/Domenica

Abfahrtszeit/orario di partenza	
5	
6	
7	05, 35
8	05, 35
9	05, 35
10	05, 35
11	05, 35
12	05, 35
13	05, 35
14	05, 35
15	05, 35
16	05, 35
17	05, 35
18	05, 35
19	05, 35
20	
21	
22	

Abfahrtszeit/orario di partenza	
5	
6	
7	05, 35
8	05, 35
9	05, 35
10	05, 35
11	05, 35
12	05, 35
13	05
14	05
15	05
16	05
17	05
18	05
19	05
20	
21	
22	

Abfahrtszeit/orario di partenza	
5	
6	
7	
8	05
9	05
10	05
11	05
12	05
13	05
14	05
15	05
16	05
17	05
18	05
19	05
20	
21	
22	

Tariffinformationen  
Informazioni tariffarie

The route map shows a vertical line of stops. From top to bottom: St. Georgen / S. Giorgio, Zum Höhen Kreuz, In der Lahn, Grotbach, Kirche Chelga, Sportplatz Campo sportivo, Alping, Tinkhauser (highlighted with a red circle), Aich I, Aich II, Anton Steger, Kramershaus Grottschale, H. Spitzmaier Di. S. Martinus, Brunick Zentrum Brunico Centro, Bahnhof FS, Aulana 42, Schöne Zone abbatina, Via del Vico Str. Via L. di Vinci, Schöbelschänke, Katerwarte, Sandgölbe, Sportzone Zona sportiva, Prack zur Aech, Reischach Dorf Riscone Paese, Burg, Reintal, Silberh. Farnia.

Abb. 7.2: Entwurf für einen Fahrplanaushang (DIN A3)

## Tarifsystem

**Kein Fahrkartenverkauf durch den Fahrer**

Das bestehende Tarifsystem, welches zur Zeit auf den Buslinien im Großraum Bruneck angewandt wird, ist für ein Stadtbussystem *nicht* geeignet. Als Hauptmanko erweist sich der für einen Stadtbus inakzeptable Fahrkartenverkauf durch den Fahrzeuglenker in den Bussen, da auch nur bei wenigen Fahrgästen viel Zeit an den Haltestellen durch das Ausstellen von Fahrausweisen verloren geht. Der durchschnittliche Zeitaufwand zur Fahrkartenausgabe inklusive Wechselgeld beträgt unter optimalen Umständen mindestens 30 Sekunden. Würden entlang einer Fahrtstrecke beispielsweise 10 Personen zusteigen und einen Einzelfahrschein beim Lenker lösen, würde die Fahrzeit um 5 Minuten überschritten. Derartige Verzögerungen können bei einer geplanten Fahrzeit je Halbmesslerlinie von 15 Minuten keinesfalls hingenommen werden. Dies ist auch der Grund, wieso z.B. in den Stadtbussen Bozens keine Fahrscheine gelöst werden können.

**Viel Zeit geht durch den Abfertigungsvorgang verloren**

Bei den heutigen Regionallinien ist dieser Abfertigungsvorgang miteinkalkuliert worden, dadurch müssen die Fahrzeiten erhöht werden und tragen natürlich nicht gerade zur Attraktivitätssteigerung einer Buslinie im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bei. Ein weiteres Manko des bestehenden Systems ist die mangelhafte Situation im *Kartenvorverkauf*. Nur an einigen wenigen Punkten sind Fahrkarten vor der Antritt der Fahrt erhältlich, in vielen Dörfern gibt es überhaupt keine Möglichkeit, eine Fahrkarte zu erwerben. Ein optimales Tarifsystem für den Stadtbus Bruneck sollte deshalb folgende Merkmale aufweisen:

- einen *einheitlichen* Tarif für alle Einzelfahrten innerhalb des Streckennetzes inklusive einmal Umsteigen; d.h. keine kilometerabhängigen Regionaltarife sollten zum Einsatz kommen
- *problemlose* Benutzbarkeit
- kein Fahrkartenverkauf durch den Fahrer, jedoch sollte in jedem Fahrzeug ein *Fahrscheinautomat* vorhanden sein. Zudem müssen, entgegen der heutigen Praxis, beide Türen für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen vorgesehen werden und sich zwei Entwerter in den Fahrzeugen befinden
- *Begünstigungen* für Gelegenheits- und Vielfahrer bieten, zudem sollte es ähnlich wie in Bozen möglich sein, kostenlose Anschlußfahrten beispielsweise nach einer Bahnfahrt mit dem Stadtbus durchzuführen. Vor allem für Familien muß ein attraktives Angebot geschaffen werden, z.B. sollten Kinder in Begleitung der Eltern bis 14 Jahren keinen Fahrpreis zu entrichten haben.
- Kartenvorverkauf in *jeder* Gemeinde in Geschäften oder anderen öffentlichen Einrichtungen durch Abschluß von Konventionen, Dauerfahrkartenverkauf im Stadtbusbüro in der Nähe des ZUP und am Bahnhof
- einen *einheitlichen* Tarif für alle Einzelfahrten innerhalb des Streckennetzes; d.h. keine kilometerabhängigen Regionaltarife sollten zum Einsatz kommen

- An der Höhe der Bustarife sollten sich auch die Parkgebühren im Innenstadtbereich orientieren: parken in der Innenstadt sollte nicht *billiger* als Busfahren sein

An dieser Stelle muß nochmals betont werden, daß die oben genannten Vorgaben ein Muß-Kriterium für die Einführung eines Stadtbussystems darstellen. Da die derzeitigen Bestimmungen bezüglich der Tarife und Fahrkartenarten sehr restriktiv sind (z.B. Verbot von Sichtkarten), sollten mit der Einführung des Stadtbusses in Bruneck einige Regelungen abgeändert bzw. erweitert werden.

In Kürze wird eine neue Fahrkartentechnologie auf einigen Strecken in Südtirol in den Testbetrieb gehen. Dieses Fahrkartensystem basiert auf einer berührunglosen Chipkartentechnologie, welche eine schnelle Abfertigung und eine flexiblere Tarifgestaltung ermöglicht. Sollten diese Versuche erfolgreich verlaufen, kann ein Einsatz im Stadtbussystem vorgesehen werden.

### 7.3 Marketing

Kein Unternehmen kann heute seine Produkte ohne Werbung erfolgreich am Markt platzieren. Dies gilt auch für den öffentlichen Nahverkehr, alle modernen Stadtbussysteme setzen *gezielt* Werbemittel ein, um die Nachfrage zu erhöhen. Damit wird die Präsenz eines derartigen Systems den Einwohnern ins Bewußtsein gerufen und so erst wird auf die Alternative zum motorisierten Individualverkehr aufmerksam gemacht. Kennzeichnend für diese Systeme ist auch, daß bereits frühzeitig, also vor der Einführung des entsprechenden Dienstes, intensiv um die zukünftigen Kunden geworben wird.

**Ohne Marketing  
kein Erfolg**

#### **Beispiel Dornbirn**

*So wurde beispielsweise in Dornbirn bereits ein Jahr vor dem Start des Stadtbusses mit einer gezielten Werbeaktion begonnen. Dabei wurde in allen Printmedien sowie bei einer Vielzahl von öffentlichen Veranstaltungen für den Stadtbus in Dornbirn geworben. Diese Aktionen führten zu einer Erwartungshaltung, der Stadtbus war in aller Munde, bis zur Einführung war dieser Begriff niemandem mehr unbekannt und der erfolgreiche Start des Systems zeigte, wie notwendig eine derartige Maßnahme ist. Mit der Betriebsaufnahme wurden aber nicht die Werbeaktionen eingestellt, sondern es wird bis heute intensiv um jeden Kunden geworben.*

Die übermächtige Konkurrenz und die immanenten Vorteile des motorisierten Individualverkehrs erfordern geradezu den *professionellen* Einsatz aller zur Verfügung stehenden Werbemittel, denn allein ein gutes Produkt anzubieten ist heute nicht mehr ausreichend, um auf den umkämpften Märkten zu bestehen.

### Ausreichendes Werbebudget vorsehen

Diese oben genannten Werbekampagnen erfordern eine genaue Planung sowie ein *ausreichendes Budget* für die Werbemittel. So wird beispielsweise in Deutschland zur Einführung eines Stadtbussystems mit einem Werbeaufwand von 100 bis 200 Millionen Lire gerechnet.<sup>2</sup> Diese Erfahrungen sind natürlich auch für den Erfolg eines Stadtbusses in Bruneck von großer Wichtigkeit, folgende Maßnahmen sollten vorgesehen werden:

- Erarbeitung eines *umfassenden Marketingkonzeptes* bereits in der Planungsphase;
- Festlegung eines *Markennamens* für den Stadtbus, dieser Name sollte in beiden Sprachen verwendbar sein sowie wichtige Systemeigenschaften zum Ausdruck bringen;
- Sicherstellung *ausreichender Geldmittel* für das Marketing. Dazu bedarf es eines Budgets zur Markteinführung sowie eines jährlichen im vorhinein festgelegten Budgets für die Werbung im laufenden Betrieb
- Entwicklung eines *Corporate Design* für den Stadtbus. Dieses sollte sich in der Aufmachung deutlich von den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheiden, wobei die Fahrzeuge, die Haltestellen, das Informationssystem und alle anderen Elemente, welche mit dem Kunden in Verbindung treten, durch eine einheitliche Linie gekennzeichnet werden sollten. Damit wird ein hoher Wiedererkennungswert garantiert.
- Einrichtung eines *Stadtbusbüros*; diese Kundenanlaufstelle sollte sich möglichst nahe am ZUP befinden, denkbar wäre eine Unterbringung im neuen Rathaus. In diesem Büro sollte der Kunde die Möglichkeit haben, umfassende Informationen zum Stadtbussystem zu bekommen, alle Arten an Fahrkarten zu erlangen sowie Beschwerden, welche eine wichtige Informationsquelle für ein Unternehmen darstellen, zu deponieren. Bei Unterbringung im neuen Rathaus könnte das Stadtbusbüro zusätzliche Funktionen erfüllen, wie etwa Verkauf von Parkscheinen bzw. Betreuung der Kunden der Tiefgarage, Informationszentrum der Gemeinde Bruneck, Informationszentrum für Veranstaltungen mit Kartenvorverkauf usw.

Gerade das Beispiel Dornbirn zeigt, wie entscheidend ein gut durchdachtes und ansprechend präsentiertes Stadtbussystem zum Erfolg beitragen kann. Die Haltestellen, die Busse und das gesamte Werbematerial wurden durch ein graphisches Büro gestaltet, jederzeit ist der Stadtbus als solcher erkennbar und ist mittlerweile ein unverzichtbares Element im Stadtbild. Durch diese Maßnahmen wurde in der Bevölkerung eine hohe Identifikation mit dem Stadtbus erreicht, dies geht sogar so weit, daß beispielsweise der Seniorenclub an Sonn- und Feiertagen nicht einen Reisebus, sondern einen Stadtbus für seine Ausflüge anmietet. An dieser Stelle

<sup>2</sup>Einige Beispiele: Der Stadtbus Bad Hersfeld (28.000 erschlossene Einwohner) verfügte über ein Marketingbudget zur Einführung von 150 Mio. Lire; der Stadtbus Bad Wildungen (14.700 erschlossene Einwohner) von 180 Mio. Lire.

muß noch kurz auf die bestehende Situation aufmerksam gemacht werden, denn der öffentliche Nahverkehr in Bruneck, aber auch in ganz Südtirol, wird de facto in *keiner* Weise beworben. Die Busse verfügen über kein einheitliches Erscheinungsbild, die Ausstattung der Haltestellen ist unzureichend, das Informationssystem mangelhaft. Wenn man sich vor Augen führt, mit welchem Aufwand beispielsweise die Autoindustrie um Kunden wirbt, kann es einen nicht verwundern, daß über eine mangelhafte Auslastung wie etwa auf der Strecke Bruneck-St. Georgen, geklagt wird. Der Kunde des öffentlichen Nahverkehrssystems in Südtirol muß heute selbst aktiv werden und hat auch dann noch größte Schwierigkeiten, sich über das Angebot zu informieren. Dazu zwei Beispiele:

**Heute wird der öffentliche Verkehr nicht beworben**

1. Bereits seit einigen Jahren wird vielfach die mangelhafte Information bezüglich des Tarifsystems beklagt, bis heute gibt es aber immer noch nicht eine Informationsbroschüre, welche den Kunden über das Angebot aufklärt.
2. Im Jahre 1997 wurde auf der Linie Bruneck-Pfalzen-Terenten nach über 15 Jahren wieder ein Sonn- und Feiertagsverkehr eingerichtet. Leider wurde die Bevölkerung nicht von dieser Angebotsausweitung informiert, selbst ein Großteil der bestehenden Kunden wußte nicht über das Angebot Bescheid. Angesichts dieser Mängel verwundert es kaum, daß der Dienst nach einer Fahrplanperiode wieder eingestellt wurde.

## 7.4 Haltestellen, Zugänglichkeit

Mit Einführung des Stadtbussystems in Bruneck müssen auch eine *Vielzahl* an Haltestellen (ca. 70) errichtet oder adaptiert werden. Heute leidet Bruneck unter einer viel zu geringen Anzahl, beispielsweise ist in der gesamten östliche Hälfte der Stadt keine einzige Haltestelle vorhanden. Bei den zu errichtenden Haltestellen ist es allein schon aus finanziellen Gründen unmöglich, alle mit einer kompletten Haltestellenausstattung (Busbucht, Bussteig und Unterstand) zu versehen. Die Straßenverkehrsordnung sieht in Ortschaften aber die Möglichkeit vor, mit geringem Aufwand eine Haltestelle zu errichten.<sup>3</sup> Aus diesen Gründen müssen bei der Projektierung, neben der zentralen Haltestelle, zwei Typen vorgesehen werden und zwar solche mit *vollständiger Ausstattung* und ein *einfacher Typ*.

**Haltestellen den Gegebenheiten anpassen**

### Zentrale Umsteigepunkt (ZUP)

Der Zentrale Umsteigepunkt stellt die wichtigste Haltestelle im Stadtbussystem dar. Üblicherweise werden hier die größten Fahrgastzahlen erwartet, da diese im Zentrum liegt und eine Umsteigemöglichkeit auf sämtliche Linien besteht. Deshalb ist die *Situierung* und *Ausführung* der Haltestelle von äußerster Wichtigkeit. Es sollte:

**ZUP ist die wichtigste Haltestelle**

<sup>3</sup>Laut StVO genügen für eine städtische Haltestelle ein Haltestellenschild sowie eine Bodenmarkierung, zudem muß vor Kreuzungen ein Mindestabstand von 20m eingehalten werden

- ein *optimaler Standort* gefunden werden (im Zentrum);
- die bauliche Ausführung auf die *Bedürfnisse der Kunden* Rücksicht nehmen (Witterungsschutz, Schutz vor dem Individualverkehr, angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten);
- das *ästhetische Erscheinungsbild* die Innovationskraft des gesamten Systems widerspiegeln und darum modern und leicht wirken;
- sämtliche *Informationselemente* für den Kunden beinhalten.

Der Zentrale Umsteigepunkt ist neben den Bussen das wichtigste Aushängeschild für das System, ein ansprechendes Erscheinungsbild und optimale Lage, wie etwa in Dornbirn (s. Abb. 7.3), leisten einen hohen Beitrag zum Erfolg des Stadtbussystems.

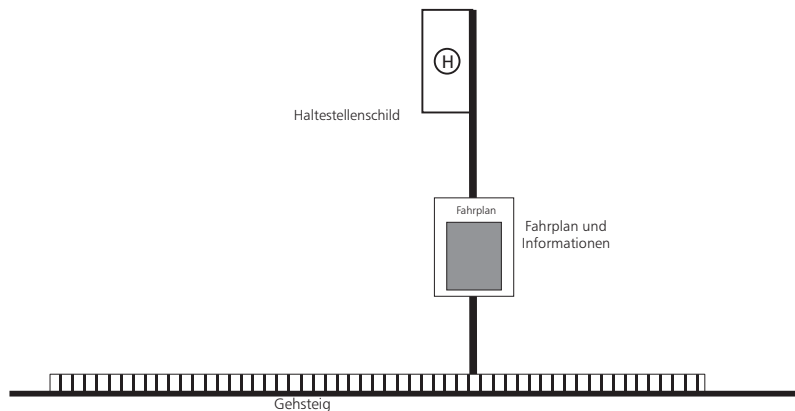


*Abb. 7.3: Zentrale Haltestelle in Dornbirn*

### Einfache Haltestelle

Der Großteil der Haltestellen wird als einfacher Haltestellentyp konzipiert werden müssen, d.h. lediglich ein Haltestellenschild mit entsprechendem Fahrplanaushang wird an den Gehsteigen angebracht werden und damit auf die Haltestelle aufmerksam machen. (siehe Abb. 7.4)

**Einfache Haltestelle wird der häufigste Typ sein**



*Abb. 7.4: Einfacher Haltestellentyp*

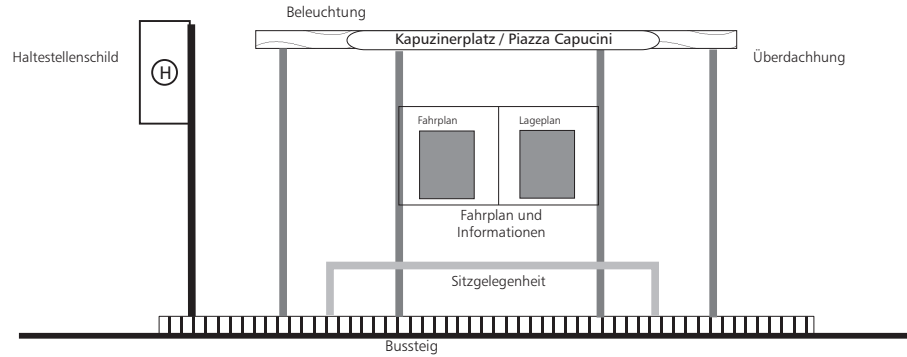
### Haltestelle mit vollständiger Ausstattung

Dieser Haltestellentyp sollte vorrangig an Haltestellen mit erhöhtem Fahrgastaufkommen (z.B. Kapuzinerplatz und zentrale Haltestellen in Ortschaften) errichtet werden (s. Abb. 7.5). Die Ausstattung sollte folgende Elemente beinhalten:

- *Busbucht* zum sicheren Halt und um den restlichen Verkehr nicht zu behindern
- *Bussteig* zum bequemen Einstieg der Fahrgäste und als Abgrenzung zum Straßenraum
- *Unterstand* zum Schutz vor Witterungseinflüssen, dort kann auch ein erhöhtes Angebot an Informationen zur Verfügung gestellt werden, zudem sind derartige Haltestellen ein markanter Orientierungspunkt, denn dann zeigt der Stadtbus seine Präsenz in den Ortschaften

Wie bereits im Abschnitt 7.3 „Marketing“, S.77 beschrieben, sollten diese Haltestellen über ein einheitliches Erscheinungsbild verfügen, dadurch wird die *Präsenz* des Stadtbusse garantiert, die *Identifikation* mit dem System erhöht sowie die Benutzbarkeit (Abbau von Hemmschwellen) für die Kunden erleichtert. Eine ansprechend gestaltete Haltestelle lädt förmlich dazu ein, das System zu benutzen, zudem weisen verschiedene Studien immer wieder darauf hin, daß attraktive Haltestellen die Zahl der Fahrgäste erhöhen. Der Umstand, daß ein Großteil der

**Einheitliches Erscheinungsbild und kostengünstiges Produkt**



**Abb. 7.5:** Vollständig ausgestattete Haltestelle

Haltestellen abseits von Hauptverkehrsadern errichtet wird, trägt auch zur Attraktivitätssteigerung bei, denn gerade an vielbefahrenen Straßen wird das Warten von einem Großteil der Fahrgäste als äußerst störend empfunden. Um die Kosten für die Errichtung in einem erträglichen Rahmen zu halten, muß bei der Wahl auf ein *kostengünstiges Produkt* zurückgegriffen werden, welches aber im Erscheinungsbild sich dem urbanen Umfeld anpaßt, weder störend wirkt, noch sich zu wenig von der Umgebung abhebt. Außerdem sollte es eine hohe Vandalismusresistenz und einen geringen Reinigungsaufwand aufweisen. Die zu erwartenden Investitionskosten liegen bei den einfachen Haltestellen in einem sehr erträglichen Rahmen, da lediglich das Haltestellenschild zugekauft werden müßte, das Aufstellen sowie das Anbringen der Bodenmarkierung kann durch den Gemeindebauhof erfolgen. Über die Kosten für die vollständig ausgestatteten Haltestellen kann zu diesem Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden, dazu bedarf es eingehender Vorprojekte, welche den Umfang der Arbeiten genau spezifizieren.

## 7.5 Systematik, Zuverlässigkeit

Die oben vorgestellten Maßnahmen stellen sozusagen die „Hardware“ des Systems dar. Ein weiteres wichtiges Element ist die „Software“. Darunter können all jene Elemente verstanden werden, welche allein durch die richtige Planung und Führung ein Maximum an Gesamtqualität garantieren. Folgende Elemente zählen dazu:

- Fahrplan
- Personalplan
- Notfallplan
- Betriebsleitplan

**Elemente für ein Maximum an Gesamtqualität**

### Fahrplan

Der Fahrplan ist das *Herzstück* jedes öffentlichen Verkehrssystems und trägt entscheidend zum Erfolg bei. Mit Hilfe des Fahrplans müssen die unterschiedlichen Ansprüche, welche die Kunden und die Betreiber, aber auch externe Gruppen stellen, erfüllt werden. In erster Linie wird auf die Bedürfnisse der Kunden (hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit) eingegangen, wobei natürlich nicht jeder Wunsch erfüllt werden kann. Es gilt, den Nutzen aller potentiellen Nachfrager in Hinblick auf die Fahrplangestaltung zu erfüllen. Ebenso ist es wichtig, möglichst geringe Änderungen vorzunehmen, d.h. der zukünftige Fahrplan des Stadtbusses muß mit äußerster Akribie erstellt werden, denn ständige Fahrplankorrekturen verwirren die Kunden und führen zu einer Akzeptanzminderung. Durch das Stadtbussystem wird ein strikter Taktfahrplan vorgegeben, dies ist v.a. im Interesse der Kunden, da dadurch leicht *lesbare* und *merkbare* Fahrpläne vorgefunden werden. Es ist deshalb ausreichend, nur die jeweiligen Minutenzeiten (zwei je Stunde) zu merken, diese bleiben über der ganzen Tag unverändert. Z.B. 10.16, 10.46; 11.16, 11.46 usw.

**Kundenfreundlicher Fahrplan**

### Personalplan

Das Rendezvous-Prinzip garantiert eine *hohe Produktivität* nicht nur der Fahrzeuge, sondern auch des eingesetzten Personals. Vielfach wird heute das Personal auf den Regionalbuslinien nicht effizient eingesetzt; z.T. beträgt das Verhältnis Fahrzeit zu Stehzeit 1:1. Bei Verwirklichung des hier vorgeschlagenen Stadtbussystems stellt sich vielmehr die Problematik, inwieweit die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten werden können. Hierfür bedarf eines ausgeklügelten Personalplans, dieser sollte im Rahmen der Projektierungsphase erstellt werden.

**Personal effizient einsetzen**

### **Notfallplan**

Zum Alltag eines jeden Verkehrssystems gehören Störungen im Betriebsablauf, so können beispielsweise Verkehrsstaus an bestimmten Straßenabschnitten zu großen Verspätungen führen und sich gravierend auf den Fahrplan einer Linie auswirken. Um die Auswirkungen derartiger, nicht vorhersehbarer Ereignisse zu minimieren, bedarf es eines *Notfallplanes*. Dieser Plan sollte alle möglichen Betriebsstörungen berücksichtigen und den Verantwortlichen konkrete Handlungsanweisungen geben.

### **Betriebsleitplan**

Im Betriebsleitplan werden sämtliche Kompetenzen und Pflichten der Besteller, Planungsorgane und Betreiber festgeschrieben, so daß klare *Hierarchien* und *Aufgabenteilungen* herrschen und Unstimmigkeiten von Anfang an vermieden werden.

# 8

## Notwendige Maßnahmen

### 8.1 Bauliche Maßnahmen

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurde größter Wert auf eine möglichst wirtschaftliche Betriebsführung des Stadtbussystems gelegt. Die vorgegebenen Prämissen wie kurze Haltestellenabstände und optimale Erschließungswirkung haben zu einer Linienführung geführt, welche sich z.T. deutlich von den bestehenden Fahrtrouten des Regionalverkehrs unterscheidet. Es müssen auch Überlegungen bezüglich der Pünktlichkeit der Busse gemacht werden, denn durch das Rendezvous-Prinzip sind Verspätungen absolut inakzeptabel, da diese sich auf das gesamte System auswirken. Denn weist auch nur eine Linie z.B. eine 3-minütige Verspätung auf, so müssen alle anderen Busse (4 Busse!) eben diese Zeit am ZUP warten, um den Anschluß zu gewährleisten. Zusätzlich wurde versucht die Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge dahingehend zu erhöhen, daß möglichst wenig Zeit an den Endpunkten als Stehzeit verloren geht, dadurch erhöhte sich die effektive Fahrzeit und so konnte das Liniennetz ausgeweitet und eine hohe Erschließungswirkung erzielt werden.

**Baumaßnahmen  
für einen pünktlichen  
und reibungslosen  
Betrieb**

Diese Vorgaben haben natürlich Konsequenzen auf die Wahl der zu befahrenen Abschnitte, für einen regelmäßigen und pünktlichen Betrieb wurden deshalb, soweit realisierbar, die Linienführungen möglichst abseits von dichtbefahrenen Straßen bzw. Kreuzungen gelegt. Nicht in jedem Fall steht eine Alternativroute bereit, zur Verwirklichung eines reibungslosen und pünktlichen Stadtbusbetriebes müssen einige, vom Aufwand begrenzte, infrastrukturelle Maßnahmen gesetzt werden. Es müssen:

**Möglichst abseits  
von dichtbefahrenen  
Straßen**

- drei kurze Verbindungstraßen, die dem Stadtbus vorbehalten bleiben, errichtet werden,

- einige Streckenabschnitte adaptiert werden;
- neue Verkehrsregelungen zugunsten des Stadtbusses für einige Straßen gefunden werden;
- eine Vielzahl neuer Haltestellen und insbesondere ein Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) errichtet werden;

**Die Maßnahmen  
erhöhen die  
Wirtschaftlichkeit**

Die Notwendigkeit, im Zweifelsfall infrastrukturelle Maßnahmen zugunsten des Stadtbusses durchzuführen, ergibt sich aus ökonomischen Überlegungen. Diese Maßnahmen garantieren nämlich auch die Wirtschaftlichkeit des Stadtbusbetriebes, denn müßten z.B. durch häufige Verspätungen, verursacht an einem einzigen Punkt des Streckenabschnittes, mehr Busse eingesetzt werden, würden die gestiegenen Aufwendungen für die Betriebsführung langfristig die Investitionskosten für einen beschränkten Eingriff bei weitem übertreffen. Man halte sich nur vor Augen, daß ein zusätzlicher Bus im Jahr ca. 200 Mio. Lire an Mehraufwendungen bedeutet.

Die Erstellung von konkreten Projekten gehört nicht zu den Aufgaben dieser Studie, deshalb sind die notwendigen Eingriffe und Korrekturmaßnahmen nur kurz aufgelistet worden, einige einfache Skizzen, ohne Anspruch auf technische Genauigkeit, sollen die Eingriffsmaßnahmen veranschaulichen. Es wurde versucht, die Art und den ungefähren Umfang der anstehenden Eingriffe zu spezifizieren, konkrete Vorprojekte sind in der Planungsphase zu erstellen.

## **Errichtung neuer Haltestellen**

### **Bahnhof**

**Haltestellen in  
der Marconistr.**

Die Gemeinde Bruneck hat im Jahre 1998 eine Absichtserklärung mit der Bahn getroffen, welche eine Umgestaltung des Bahnhofsbereichs vorsieht. Ziel ist es, einen integrierten Zug- und Busbahnhof zu errichten. Der neu errichtete Bushof dient dabei als Endhaltestelle der Regionalbuslinien. Das Stadtbussystem Bruneck besteht aber aus Durchmesserlinien, somit würde die Errichtung von Haltestellen auf dem Bahnhofsgelände einen nicht tragbaren Zeitverlust bedeuten. Die Busse müßten nämlich ins Bahnhofsgelände einfahren, dort wenden und wieder das Gelände verlassen<sup>1</sup>. Als Lösung bietet sich die Errichtung einer Haltestelle in der Marconistraße an, unmittelbar anschließend am Bahnhofsbereich. Eine Haltestelle in Richtung Europastraße besteht bereits, in Richtung Michael Pacher Straße muß eine Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite errichtet werden. Damit ist ein schnelles Anfahren und Verlassen der Haltestellen möglich, eine wichtige Voraussetzung um die Fahrzeiten des Stadtbusses einzuhalten.

<sup>1</sup> Sofern eine Verbindungsstraße vom Bahnhofsgelände zur St. Lorenzener Straße errichtet wird, wie sie für die regionalen Buslinien sehr von Vorteil wäre, können auch die Stadtbuslinien 1 und 2 über das Bahnhofsgelände geführt werden. Dies ist aber für das Stadtbussystem nicht zwingend notwendig.

**ZUP (Zentraler Umsteigepunkt)**

Das Architektenbüro Abram/Schnabl ist mit der Planung des neuen Rathauses für Bruneck auf dem Gelände des bestehenden Bushofes beauftragt. Das Projekt sieht zudem die Errichtung einer Tiefgarage unter dem neuen Rathaus vor. Laut derzeitigem Projektstand sind keine Haltestellen in diesem Bereich vorgesehen. Das in dieser Studie geplante Stadtbussystem basiert auf der Rendezvoustechnik, wozu ein Umsteigepunkt (ZUP) zwischen den einzelnen Linien nötig ist. Für das Funktionieren und den Erfolg des gesamten Systems muß aber diese Haltestelle möglichst zentral, d.h. am Punkt mit dem höchsten Quell- und Zielverkehr errichtet werden. Zweifellos ist dieser im Zentrum von Bruneck zu suchen. Die Errichtung einer derartigen Umsteigehaltestelle außerhalb des unmittelbaren Zentrums würde die Gesamtqualität des Systems derart beeinträchtigen, daß am Erfolg gezweifelt werden müßte.

**ZUP in der Nähe des neuen Rathauses**

Aus den oben genannten Gründen muß deshalb die Errichtung einer Umsteigehaltestelle in der Planung vorgesehen werden, wobei diese möglichst im Zentrum situiert sein sollte. Ein zentraler Umsteigepunkt besteht aus einem ca. 35m langen, überdachten Mittelsteig, an dessen Längsseiten jeweils 3 Kleinbusse halten können (siehe Abb. 7.3, S. 80). Wir schlagen vor, diese Umsteigehaltestelle im Zentrum und zwar aus folgenden Gründen in der *Europastraße auf der Höhe des Gerichtes* zu errichten;

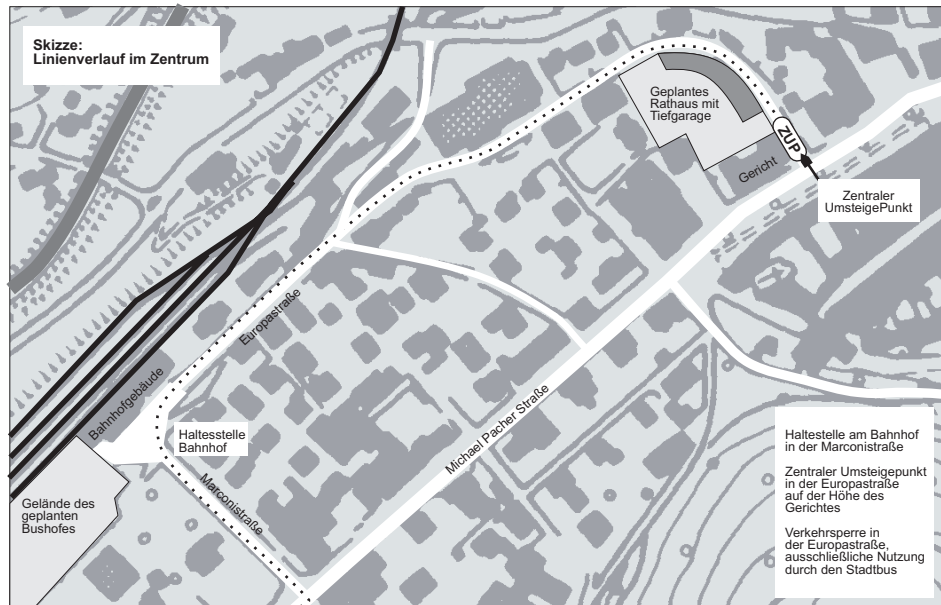
- Laut Planung Abram/Schnabl wird die Europastraße nach der Fertigstellung des neuen Rathauses für den motorisierten Individualverkehr gesperrt; damit wäre in diesem Bereich genügend Raum für die Errichtung einer derartigen Umsteigehaltestelle vorhanden;
- der Standort liegt im unmittelbaren Zentrumsbereich;
- bei Errichtung der notwendigen zentralen Regionalbushaltestellen entlang des Grabens liegen diese in kurzer Fußwegentfernung (s. Abschnitt 10 „Abstimmung mit dem Regionalverkehr“, S.115).

**Kapuzinerplatz**

Die Achse Kapuzinerplatz-Graben-Bahnhof hat aus der Sicht des ÖV das größte Potential für Ziel- und Quellverkehr. Im Bereich des Kapuzinerplatzes sind aber bis heute, obwohl von vielen Seiten immer wieder gefordert, keine Haltestellen für den Nahverkehr eingerichtet worden. Nicht nur für den Stadtbus, sondern auch für die Regionallinien ist eine Haltestelle in diesem Bereich von großer Bedeutung:

**Heute gibt es noch keine Haltestelle am Kapuzinerplatz**

- eine Haltestelle am Kapuzinerplatz erschließt die Geschäftsbereiche Sternhof und die Oberstadt;
- für die Bewohner der östlichen Stadthälfte ist eine in Fußwegentfernung befindliche Haltestelle notwendig;



*Abb. 8.1: Linienverlauf im Zentrum*

- der Quell- und Zielverkehr aus diesem Bereich muß heute die Haltestelle am Autobahnhof benutzen, damit ist beispielsweise die Oberstadt in einer nicht akzeptablen Fußwegentfernung.

Arch. Moroder ist von der Gemeinde Bruneck mit der Erstellung eines Vorprojektes beauftragt worden, im Rahmen dieser Arbeiten sollte die Situierung von Haltestellen geprüft werden. Folgende Haltestellen sind notwendig:

- je eine Haltestelle pro Richtung für den Verkehr in Richtung Ahrntal;
- je eine Haltestelle pro Richtung für den Verkehr in Richtung Dietenheim/Oberpustertal.

Der Kapuzinerplatz soll in den nächsten Jahren durch die Verlegung der bestehenden Tankstelle und die Öffnung des Kapuzinergartens umgestaltet werden, diese Gelegenheit sollte deshalb zur Errichtung der überaus notwendigen Haltestellen genutzt werden. Sollte, wie geplant, die Fußgängerzone bis an den Kapuzinerplatz erweitert werden (Sperrung Graben), so könnten die Haltestellen auch für alle Linien auf der Höhe Café Mondschein/Möbelhaus Schraffl errichtet werden.

### Übrige Haltestellen

Im folgenden eine Auflistung der zu errichtenden Haltestellen, wobei im Rahmen dieser Arbeit lediglich darauf aufmerksam gemacht wird, ob ein entsprechender Standpunkt gefunden wurde („Lage geklärt“), Eingriffe nötig sind (z.B. Errichtung

eines Bussteiges), Verkehrsbeschränkungen vorgenommen werden müssen (Sperre, Einbahn) und ob generell ausreichend Platz zur Verfügung steht. Eine detaillierte Analyse der notwendigen Maßnahmen wird in der konkreten Planungsphase folgen.

**Tab. 8.1: Errichtung von Haltestellen**

Ort, Straßenname	Lage geklärt	Eingriffe	Verkehrsbeschränkung	Platzprobleme
<b>Bruneck-Stadt</b>				
H. Sigmundstr.	✓	X	✓	X
Krankenhaus	✓	X	X	X
A. Steger Str.	✓	X	X	X
Peter Anich II	X	✓	✓	X
Peter Anich I	✓	X	X	X
Tinkhauser				
Alping				
Industriezone I	✓	✓	X	✓
Industriezone II	✓	X	X	X
Schulzone	✓	✓	✓	X
Leonardo d. Vinci	✓	✓	✓	X
Kapuzinerplatz	X	✓	X	✓
Paternsteig	✓	X	X	X
Alpinistr.	✓	✓	✓	X
Stadtmuseum	✓	X	X	✓
Walter v. d. V.	✓	X	✓	X
Außerragen	✓	X	✓	✓
J. Kerer	✓	X	X	X
Beda Weber	✓	X	X	X
<b>Dietenheim-Aufhofen</b>				
Rost	✓	✓	X	X
<b>St. Georgen</b>				
St. Georgen Kirche	✓	X	X	X
In der Lahn	✓	X	X	X
Zum Hohen Kreuz	✓	X	X	X
<b>Stegen</b>				
Althing	✓	X	X	X
Dorfplatz	✓	X	X	X
Christophorus	✓	X	X	X
J. Schweighofer	✓	X	X	X
<b>Pfalzen</b>				
Volksschule	✓	X	X	X
<b>St. Lorenzen</b>				
Heilig Kreuz	✓	✓	✓	X
St. Lorenzen Kirche	✓	X	X	X
J. Renzler	✓	X	X	X
<i>Fortsetzung auf der nächsten Seite</i>				

**Tab. 8.1:** Errichtung von Haltestellen (Fortsetzung...)

Ort, Straßenname	Lage geklärt	Eingriffe	Verkehrsbeschränkung	Platzprobleme
Am Mühlbach	✓	✗	✗	✗
St. Martin	✓	✗	✗	✗
<b>Reischach</b>				
Burg	✓	✗	✗	✗
Reinthal	✓	✗	✓	✗
<b>Percha</b>				
Vereinshaus	✓	✗	✗	✗
Sonnberg	✓	✗	✗	✗
Sandegg	✓	✗	✗	✗
Unterwielenbach	✓	✗	✗	✗
Ametz	✓	✗	✗	✗
Legende: ✓ Ja; ✗ Nein				

### Zentrale Haltestellen für den Regionalverkehr

**Die Haltestelle am Bahnhof ist nicht ausreichend**

Die Planungen zur Errichtung des neuen Rathauses sind bereits sehr weit gediehen, mit dem Baubeginn kann im Jahre 2000 gerechnet werden. Damit wird der heutige Autobahnhof geschliffen und bis zu diesem Zeitpunkt sollten die Endhaltestellen des Regionalverkehrs auf den Bahnhof verlegt werden. Es ist sicherlich einleuchtend, daß die Haltestellen am Bahnhof für den Regionalverkehr nicht ausreichend sind, da zumindest für jede Linie eine zusätzliche zentrale Haltestelle vonnöten ist, ansonsten würde die Attraktivität des gesamten Regionalverkehrs in Frage gestellt. Aus diesen Gründen ist es unumgänglich, bis zum Baubeginn des neuen Rathauses Haltestellen für die Regionalbusse im Zentrum zu finden und in Betrieb zu nehmen (s. Abschnitt 10 „Regionalverkehr“, S.115). Folgende Vorgaben stellen sich für diese Haltestellen:

- wichtigstes Kriterium ist die *Zentralität*, d.h. vom Bereich Stadtgasse aus müssen diese Haltestellen innerhalb von 200m (besser 100m) erreichbar sein
- ausreichende *Platzverhältnisse* müssen gegeben sein, da ca. 8 Linien diese Haltestellen anfahren müssen, wobei einige den Dienst mit Gelenksbussen (ca. 15m Fahrzeuglänge) durchführen.
- die *Befahrbarkeit* sollte zudem garantiert sein, d.h. bei Möglichkeit sollten stauanfällige Abschnitte vermieden werden, zudem sollten die Haltestellen aus jeder Richtung gut erreichbar sein.

Aus diesen Vorgaben heraus zeichnet sich de facto nur ein möglicher Standort ab und zwar im Bereich des Grabens:

- Für die Busse aus der Richtung Ahrntal/Oberpustertal, sollten die Haltestellen auf der Höhe des Gerichtes angelegt werden. Die Platzverhältnisse dürf-

ten mit dem Baubeginn der Tiefgarage ausreichend sein, da die Abbiegespur in die Europastraße entfällt.

- Für die Busse aus Richtung Unterpustertal/Pfalzen/Gadertal müssen die Haltestellen im Bereich des Grabens auf der Höhe des Gerichtes errichtet werden, die Abbiegespur in die Europastraße muß hierfür beseitigt werden. Diese Haltestellen stellen aber kein Provisorium dar, da auch nach Fertigstellung des Rathauses das Areal nicht für den Regionalverkehr zur Verfügung steht. Deshalb müssen die zentralen Haltestellen langfristig angelegt werden, d.h. bauliche Maßnahmen, wie etwa die Errichtung von Unterständen usw., vorgesehen werden. Für die Errichtung der Regionalbushaltestellen in diesem Bereich spricht auch die Tatsache, daß mittelfristig der Graben für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden soll und damit ausreichende Platzverhältnisse für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen (siehe Abb. 10.3, S.119).

## Errichtung von Verbindungsstraßen

### Verbindungsstraße Mitterhoferstr. – Dietenheimer Straße

Um die Wohngebiete rund um den Paternsteig optimal zu erschließen, bedarf es eines Lückenschlusses zwischen der Mitterhoferstraße und der Dietenheimer Straße. Der Eingriff wäre minimal, da hierfür eine ca. 50m lange und etwa 3m breite asphaltierte Piste ausreichen würde. Dieses Verbindungsstück sollte ausschließlich dem Stadtbus sowie Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben. (Siehe Skizze 8.2)



Abb. 8.2: Buspiste zwischen Mitterhofer und Dietenheimerstraße

### Verbindungsstraße Anton-Steger-Straße – Peter-Anich-Siedlung

#### Buspiste in der Anton-Steger-Str.

Die Linie 1 des Stadtbussystems erschließt die dichtbesiedelten Wohngebiete in der Anton-Steger-Straße und jene der Peter-Anich-Siedlung. Dafür muß zwischen der Anton-Steger-Straße und der Peter-Anich-Siedlung eine einspurige, ca. 50m lange Buspiste entlang des Bahndammes errichtet werden. Diese Maßnahme ist bereits als Fuß- und Radwegverbindung im Verkehrsplan Tiefenthaler/Winkler vorgesehen. (Siehe Skizze 8.3 und Abschnitt 10 „Abstimmung mit dem Regionalverkehr“, S.115)



Abb. 8.3: Buspiste in der Anton Steger Straße

### Verbindungsstraße Leonardo-da-Vinci-Str. – Schulzone

#### Schulzone wird ein bedeutendes Zentrum

Die Schulzone wird in naher Zukunft eine Vielzahl von Schülern (ca. 2.400) sowie wichtige Einrichtungen beherbergen (Jugend- und Sozialzentrum, Sportzone). Damit gewinnt dieser Stadtteil enorm an Bedeutung. Da die Nutzer dieser Einrichtungen (Schüler und Jugendliche) auch zum klassischen Kundenkreis eines Nahverkehrssystems gehören, ist eine angemessene Bedienung dieser Zone im öffentlichen Interesse notwendig. Für die Erschließung dieser Zone ergeben sich aber einige Probleme:

- Bis heute existiert nur eine Zufahrt durch die J. Ferrari Straße, damit kann der Bus der Linie 1 die Schulzone nicht direkt anfahren;

- Der stauanfällige Bereich Reischacherstraße - Michael-Pacher-Straße würde die Qualität des Gesamtsystems gefährden (Verspätungen);
- Für die Fahrgäste aus dem Raum Reischach mit dem Ziel Zentrum muß eine zentrale Haltestelle gefunden werden, damit diese nicht den Umweg über die Schulzone und den Bahnhof nehmen müssen

Gelöst werden kann die Problematik durch die Errichtung einer Verbindungsstraße zwischen der Leonardo-da-Vinci-Straße und der Schulzone. Folgende Punkte sollten jedoch bedacht werden:

1. In der Leonardo-da-Vinci-Str. muß auf der Höhe des Hotels Bologna eine Haltestelle pro Richtung eingerichtet werden. Damit können Fahrgäste mit dem Ziel Zentrum den Bus vorzeitig verlassen und erreichen auf kürzestem Weg die Stadtgasse. Hierfür müssen die vorhandenen Parkplätze gestrichen sowie die Einbahnregelung aufgehoben werden. Zusätzlich sollte das Befahren dieses Abschnittes den Anrainern vorbehalten bleiben.
2. Am nördlichen Ende der Berufsschule muß eine asphaltierte, ca. 3m breite Piste in Richtung Schulzentrum errichtet werden, dieses Verbindungsstück sollte ausschließlich dem Stadtbus vorbehalten bleiben. Die Raumverhältnisse sind für eine derartige Piste ausreichend.
3. Eine Haltestelle im Bereich italienische Mittelschule – Mittelschule Röd muß errichtet werden.
4. Eine zusätzliche Voraussetzung ist die Errichtung einer Ausfahrt an der Südfahrt in Richtung Reischach, um den stauanfälligen Bereich der Kreuzung Michael-Pacher-Straße - Reischacherstraße zu entschärfen und damit die Pünktlichkeit der Linie 1 zu garantieren.

## **Adaptierungsarbeiten**

### **St. Lorenzen-St. Martin**

Die Linienführung der Linie 2 im Bereich St. Lorenzen sieht die Erschließung der westlichen Wohngebiete vor. Zusätzlich wird die Fraktion St. Martin angefahren, wobei die Dorfstraße in Richtung Campingplatz befahren werden muß. Dabei muß eine 3m hohe Bahnunterführung benutzt werden, dies dürfte aber bei Einsatz von Niederflurbussen keine Schwierigkeit darstellen. Um die Befahrbarkeit dieses Abschnittes für den Stadtbus sicherzustellen, sollte die Straße den Anrainern und dem Stadtbus vorbehalten bleiben, ab dem Campingplatz muß eine weitere, enge Straße nach St. Martin benutzt werden, diese ist bereits heute für jeden Verkehr gesperrt, in Zukunft sollte dieser Abschnitt für die Benutzung von Kleinbussen adaptiert und ausschließlich dem Stadtbus vorbehalten bleiben.

**St. Martin wird  
erstmalig erschlossen**

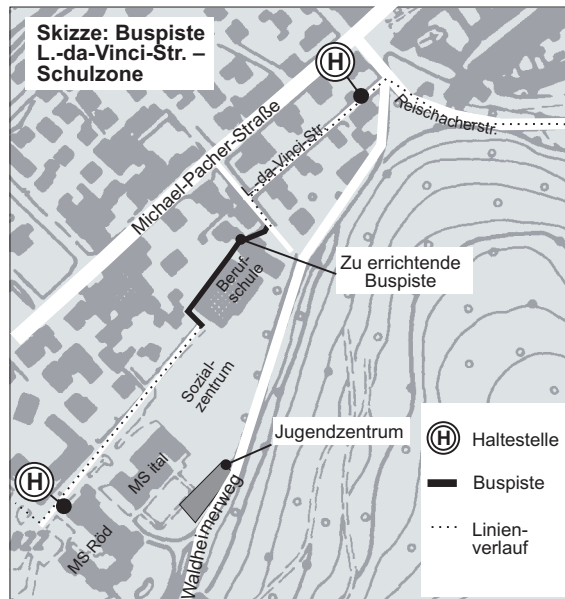


Abb. 8.4: Buspiste zwischen der L. da Vinci Straße und der Schulzone

### Heilig-Kreuz-Straße

#### Versenkbare Poller schützen vor unliebsamen Verkehr

Die Heilig Kreuz Straße ist heute im Bereich der Unterführung der Staatsstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Die Heilig-Kreuz-Straße soll aber durch den Stadtbus erschlossen werden, damit die Einwohner dieser Zone eine angemessene Bedienung erhalten. Die Unterführung muß deshalb für den Stadtbus geöffnet werden, gleichzeitig aber weiterhin für jeden motorisierten Individualverkehr gesperrt bleiben, aus diesem Grund sollten vor der Unterführung versenkbare Poller, wie sie bereits in zahlreichen Städten in Deutschland zum Einsatz kommen und vom Busfahrer fernbedient werden, angebracht werden.

### Alte Straße nach Luns

Die Befahrbarkeit der alten Straße in Richtung Luns bietet für den Stadtbus die Möglichkeit, abseits der vielbefahrenen Staatsstraße zeitsparend die Gemeinde Percha zu erreichen. Für diesen Eingriff muß die Straße

- für einen regelmäßigen Liniendienst adaptiert;
- für den restlichen motorisierten Individualverkehr mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gesperrt werden.

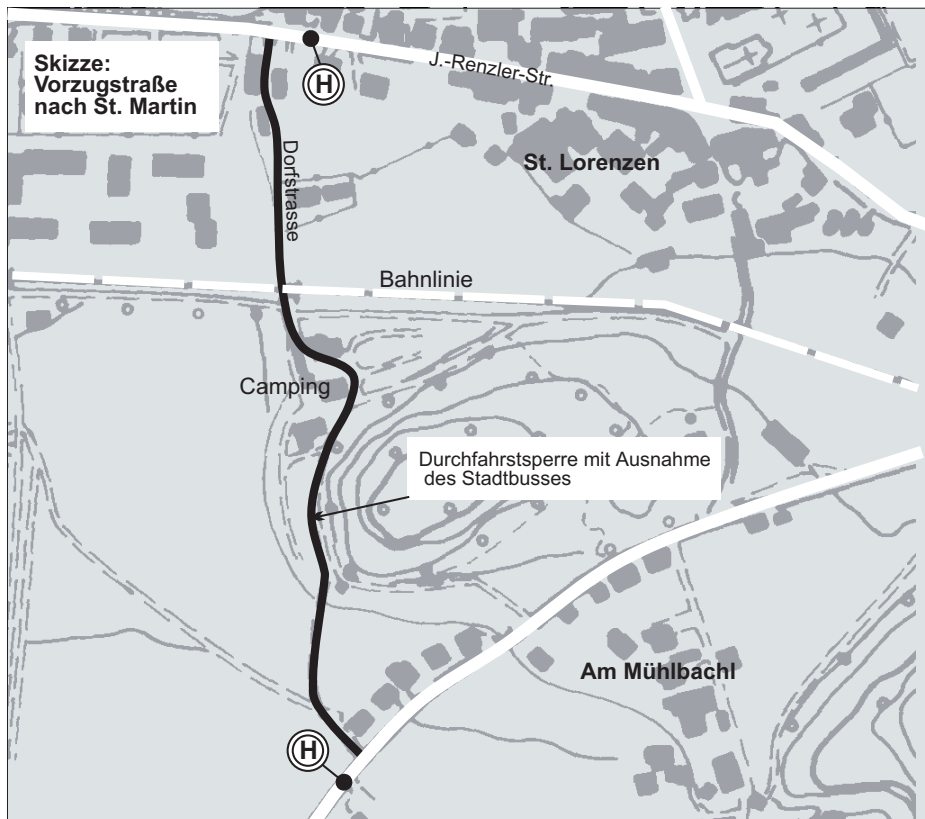


Abb. 8.5: Buspiste zwischen St. Lorenzen und St. Martin

## Mittel- bis langfristige Maßnahmen

### Errichtung einer kombinierten Bus- und Radpiste Industriezone West – Schulzone

Auf dem Gebiet der Schulzone werden in Zukunft noch eine Reihe weiterer Einrichtungen entstehen, unter anderem die neue Sportzone. Wie bereits angemerkt, wird diese Zone in Zukunft vor allem bei Jugendlichen eine hohe Attraktivität genießen. Diesem Umstand wurde im Stadtbussystem insofern Rechnung getragen, daß die Linie 1 (St. Georgen-Reischach) einen Halt in der Schulzone vorsieht. Mittel- bzw. langfristig schlagen wir aber zusätzlich für die Linie 2 die Errichtung einer Verbindungsstraße aus Richtung Westen in die Schulzone vor, um direkt einen Halt in der Schulzone zu ermöglichen. Diese Straße sollte ausschließlich dem Stadtbus sowie Radfahrern vorbehalten bleiben. Folgende Gründe sprechen für eine derartige Lösung:

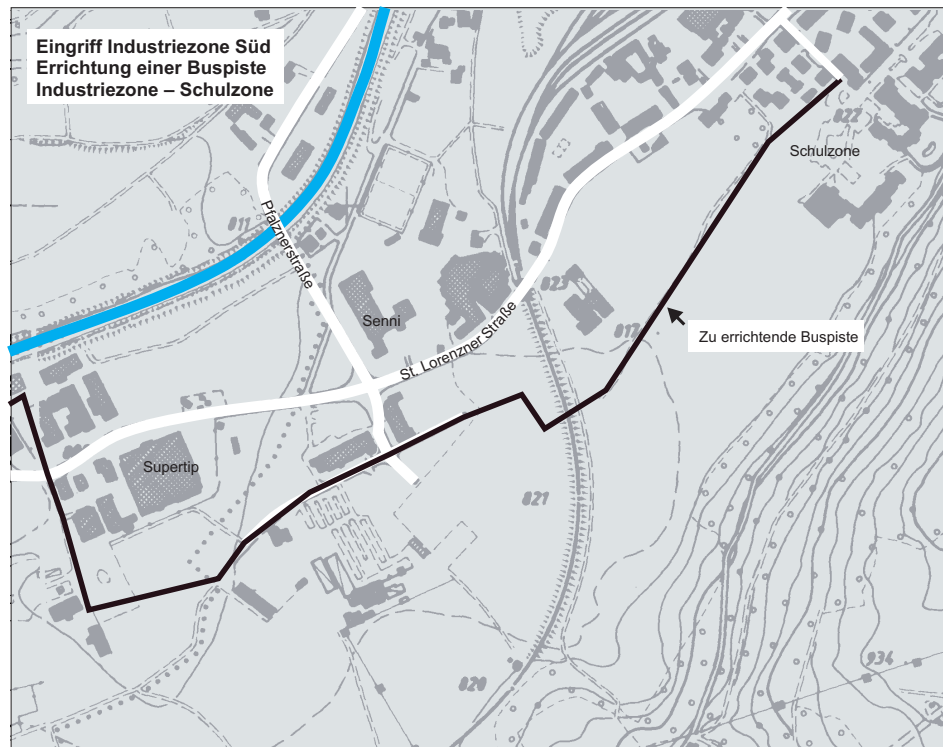
**Erschließung der Schulzone durch die Linie 2**

- die Fußwegentfernung für die Bewohner der östlichen Stadtteile mit ihren hohen Anteil an junger Bevölkerung („Brera Lager“) in die Schul- und Freizeitzone ist nicht akzeptabel, weshalb eine direkte Busverbindung von gro-

ßem Interesse ist;

- wichtige und attraktive öffentliche Einrichtungen werden zukünftig in dieser Zone konzentriert, dazu zählen: Schulen, Jugendzentrum, Sporteinrichtungen und Sozialzentrum;
- das zu erwartende hohe potentielle Fahrgastaufkommen spricht für eine direkte Anbindung der Linie 2 (St. Lorenzen-Percha) in diese Zone;
- die Linie 2 muß vorerst einen stauanfälligen Bereich der St. Lorenznerstr. befahren, eine alternative Linienführung würde die Gesamtqualität des Stadtbussystems erhöhen.

Der Streckenverlauf der neuen Straße sollte wie folgt aussehen: Die Linie 2 mündet von der Heilig-Kreuz-Straße kommend auf der Höhe der Industriezone in die Hauptstraße ein. An dieser Stelle sollte eine Buspiste errichtet werden, welche die Industriezone in Richtung Süden durchfährt, sodann in Richtung Osten mittels einer Unterführung den Bahndamm quert und anschließend die Schulzone erreicht. Diese Buspiste kann bei entsprechender Planung auch als Radweg von St. Lorenzen in die Schulzone dienen und würde die Attraktivität einer derartigen Lösung noch weiter erhöhen. (Siehe Skizze 8.6)



*Abb. 8.6: Buspiste zwischen der Industriezone West und der Schulzone*

## 8.2 Verkehrspolitische Maßnahmen

Der Erfolg und die Wirtschaftlichkeit eines Stadtbussystems hängen eng mit den verkehrspolitischen Maßnahmen in diesem Gebiet zusammen. In der Regel werden mit dem Betriebsbeginn eines Stadtbusses einschneidende verkehrspolitische Maßnahmen gesetzt, um **Verkehrspolitische Maßnahmen sind eine zwingende Voraussetzung**

- einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten;
- die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen dahingehend zu verschieben, daß der öffentliche Verkehr echte Wettbewerbsvorteile gegenüber dem Individualverkehr erhält.

Für viele Städte war die Einführung eines Stadtbusses die Chance, die verworrene, über Jahrzehnte planlos verlaufene Verkehrspolitik der Stadt einer Neuordnung zu unterziehen und somit nicht nur den Betrieb eines derartigen Systems zu gewährleisten, sondern insgesamt die Lebensqualität zu erhöhen. Im Konkreten müssen folgende Maßnahmen vorgesehen werden:

- Parkraumbewirtschaftung;
- Eingriffe zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufes;
- Verkehrsregelungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

### Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen der Stadt ist eine geradezu zwingende Voraussetzung für einen erfolgreichen Stadtbusbetrieb. Erst durch eine flächendeckende und konsequente Erhebung von Parkgebühren im Innenstadtbereich wird der öffentliche Verkehr von vielen Benutzern als Alternative zu Individualverkehr wahrgenommen. Eine bedeutende Rolle spielt dabei auch der Preis: Da in der Regel die Benutzer des motorisierten Individualverkehrs die Kosten einer Fahrt nur mit einem Teil der variablen Kosten (Treibstoff) bzw. bei Kurzstreckenfahrten überhaupt nicht in Betracht ziehen, sollte deshalb die Parkgebühr für die kürzeste Parkdauer zumindest dem Preis für eine Einzelfahrt mit dem Stadtbus entsprechen. Dadurch werden die monetären Vorteile des öffentlichen Verkehrssystems jedem Verkehrsteilnehmer ins Bewußtsein gerufen und z.T. wird eine Änderung des Verkehrswahlverhaltens hervorgerufen. **Parkraumbewirtschaftung als Lenkungsinstrument**

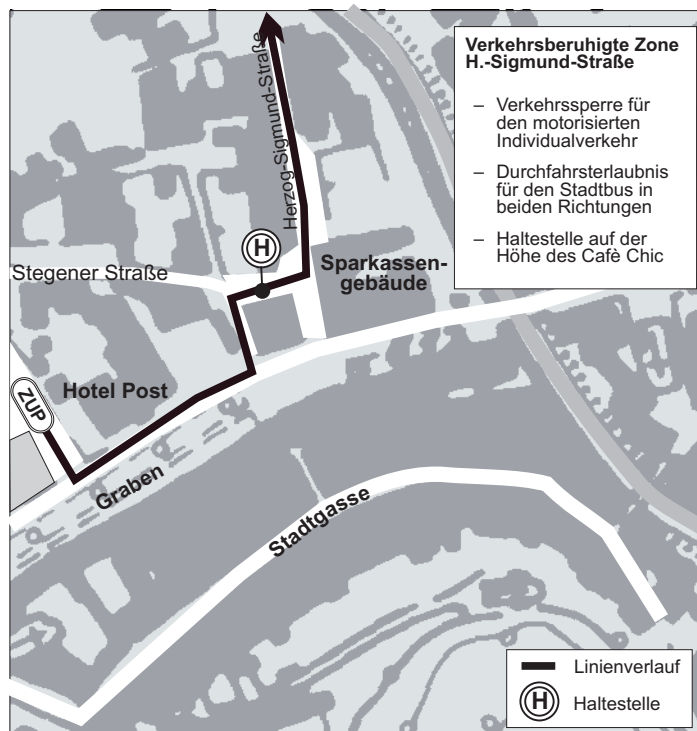
### Vorrang für den Stadtbus

#### Verkehrsberuhigung in der Stegener Straße und Herzog-Sigmund-Straße

Sowohl der Verkehrsplan Tiefentaler/Winkler als auch das Verkehrskonzept im Rahmen des Leitbildes 2020 sieht in der Zone Herzog-Sigmund-Straße und Stegener Straße die Errichtung einer Fußgängerzone vor. Die Führung der Linie 1 erfordert die Befahrung des Streckenabschnittes Stegenerstraße-Herzog-Sigmund-Str.

Mit der heutigen Verkehrsregelung wäre dies aber nicht möglich, da diese Straßen einer Einbahnregelung unterliegen. Im Sinne einer Verkehrsberuhigung sollte:

- Die Stegener Straße (Abschnitt bis Café Chic) und die H.-Sigmund-Straße für den motorisierten Individualverkehr geschlossen und dem Stadtbus sowie Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben. Für den Stadtbus der Linie 1 (Reischach-Bruneck-St. Georgen) muß in dieser Zone eine Haltestelle vorgesehen werden.
- Die gesamte Zone einer Verkehrsberuhigung unterzogen werden, d.h. Neugestaltung der gesamten Zone mit dem Ziel, eine Attraktivitätssteigerung zu erreichen.
- An der Kreuzung Stegenerstraße-Graben eine ampelgesteuerte Vorzugsregelung für den Stadtbus eingerichtet werden. Eine derartige Schaltung muß auch für die Kreuzung Josef-Seeber-Straße – Andreas-Hofer-Straße vorgesehen werden.



*Abb. 8.7: Verkehrsberuhigung in der Herzog-Sigmund-Straße*

### **Befahrbarkeit der St. Nikolausstr. in beiden Richtungen**

Um die Befahrbarkeit der St. Nikolausstraße in Stegen für den Stadtbus zu garantieren, muß jener Abschnitt, welcher einer Einbahnregelung unterliegt, für den Stadtbus in beiden Richtungen geöffnet werden.

**Verkehrssperre der Europastraße**

Wie bereits im Abschnitt „ZUP - Zentraler Umsteigepunkt“, S.87 erläutert, sollte im Rahmen der Errichtung des neuen Rathauses das östliche Ende der Europastraße für jeglichen motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.

**Verkehrssperre in Außerragen**

Der Abschnitt im Außerragen bis zur Bachlechnerstraße ist für den Stadtbus mit der heutigen Verkehrsregelung zu eng, um einen regelmäßigen Liniendienst zu garantieren. Es steht schon längerer Zeit zur Diskussion, die Verbindung Bruder-Willram-Str. – Außerragen für den motorisierten Individualverkehr zu unterbrechen und mit dem Auto ausschließlich über die J.-Kererstr. erreichbar zu machen. Durch diese Maßnahme wird der Gegenverkehr auf dem schmalsten Abschnitt praktisch ausgeschaltet und zudem die Befahrbarkeit dieses Abschnittes für den Stadtbus garantiert. Somit kann für die Bewohner des Außerragens eine angemessene Verkehrsanbindung sichergestellt werden.

**Verkehrssperre in der Reinthalstr**

Die Talstation der Umlaufbahn in Reischach ist eine Haltestelle mit hohem Potential an Fahrgästen (Skibus). Die heutige Linienführung sieht stets ein Wenden des Busses in Reischach Dorf oder an der Talstation vor. Dieses zeitraubendes und wenig attraktive Manöver läßt sich unterbinden, indem die Reinthalstraße für den Stadtbus geöffnet wird. Damit ist eine durchgehende Linienführung möglich und zudem werden die südöstlichen Wohngebiete Reischachs besser erschlossen. Die Befahrbarkeit muß auch während des Skibetriebes gewährleistet bleiben (Unterbindung des wilden Parkens).

**Befahrbarkeit der L.-da-Vinci-Str. in beiden Richtungen**

Siehe Abschnitt 8.1 „Verbindungsstraße Leonardo-da-Vinci-Str. – Schulzone“, Seite 92

### 8.3 Abstimmung mit anderen Verkehrskonzepten und Bauprojekten

**Integrierte Projektplanung notwendig**

In Bruneck stehen in den nächsten Jahren die tiefgreifendsten städtebaulichen Eingriffe der letzten Jahrzehnte bevor. De facto wird die gesamte Zone vom Bahnhof bis zum Gelände des Autobahnhofes neu gestaltet. Zusätzlich sollen einige wichtige Verkehrsprojekte wie die Schließung des Nordringes und die Ausfahrt Reischach der Südumfahrung verwirklicht werden. Diese Änderungen wurden z.T. bereits bei der Planung des Stadtbus-Systems berücksichtigt, wobei die Verwirklichung des Rathauses eine wichtige, aber nicht zwingende Voraussetzung für die Inbetriebnahme darstellt. Alle diese Maßnahmen dürfen nicht als Einzelprojekte gesehen werden, vielmehr bedarf es einer übergreifenden Projektplanung um die Kompatibilität und den Zielerreichungsgrad der einzelnen Projekten zu erhöhen. Bis heute sind einige Fragen noch ungelöst, vor allem müssen ab der Bauphase auf dem heutigen Gelände des Autobusbahnhofes zentrale Ersatzhaltestellen für die Regionallinien gefunden werden. Weitere ungelöste Fragen, wie etwa ein möglicher Standort des Zentralen Umsteigepunktes vor der Verwirklichung des neuen Rathauses, sind zu klären.

Wir schlagen deshalb vor, sämtliche wichtigen städtebaulichen Projekte dahingehend zu prüfen, ob der öffentliche Verkehr in Bruneck durch diese Maßnahmen beeinträchtigt wird. Sollten im Rahmen dieser detaillierten Untersuchung Zielkonflikte auftreten, können bereits frühzeitig entsprechende Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.

Im folgenden wird kurz auf die anstehenden Großprojekte bzw. Verkehrspläne in Bruneck eingegangen und deren Kompatibilität mit dem Stadtbus-System einer ersten Begutachtung unterzogen.

#### Leitbild 2020

Das Leitbild 2020 wurde vom Planungsteam Moroder/Secchi/Pfeifer/ISW erstellt und sieht weitreichende Eingriffe im gesamten Gemeindegebiet vor. Aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs wurde die Einrichtung einer Trambahnlinie sowie eines Ringbussystems vorgeschlagen. Diese Maßnahmen müssen natürlich einer kritischen Begutachtung unterzogen werden, weichen sie doch erheblich von dem hier vorgeschlagenen Stadtbus-System ab.

#### Trambahnlinie

**Trambahn in Bruneck kaum verwirklichbar**

Laut Aussagen des Ing. Pfeifer sollte der öffentliche Verkehr in erster Linie auf der Bahntrasse stattfinden; dazu folgende Bemerkungen:

- Der Trassenverlauf der bestehenden Bahnlinie berührt nicht das Zentrum, sondern nur einige Wohngebiete der Gemeinde. Damit hat eine derartige

Linie nur sehr beschränkte Erfolgsaussichten, da es nicht die effektiven Verkehrsflüsse bzw. Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigt (Verbindung Peripherie-Zentrum).

- Die Haltestellenabstände müssen bei einer derartigen Trambahnlinie im Vergleich zu einem Stadtbus-System wesentlich höher gelegt werden und reduzieren die Erschließungswirkung.
- Die Streckenlänge ist für eine wirtschaftliche Führung zu kurz.
- Trambahnsysteme (Light Rail) sind zwar im Betrieb deutlich billiger als eine konventionelle schienengebundenen Bahnsysteme, weisen aber im Vergleich zu einem Stadtbussystem wesentlich höhere Kosten bei der Beschaffung und im Betrieb auf.<sup>2</sup>
- Aus unserer Sicht gibt es weltweit keine mit Bruneck vergleichbaren Beispiele für eine erfolgreiche Führung eines derartigen Trambahnsystems<sup>3</sup>
- Die betriebliche Integration mit dem regionalen und überregionalen Bahnverkehr der Staatsbahnen ist nicht gelöst. Die Kapazitäten auf einer eingeleigten Bahnstrecke sind bei Vertaktung beider Systeme und bei einem angenommenen Stundentakt des regionalen Verkehrs sowie einem Halbstundentakt der Tramlinie problematisch.
- Das vorgeschlagene Netz stellt eine Insellösung dar und kommt den System-eigenschaften einer Trambahnlinie nicht entgegen
- Neben den hohen Investitionen für die Beschaffung der Fahrzeuge stehen auch hohe Investitionskosten für den Bau der Haltestellen an

Wesentlich zielführender wäre es unserer Ansicht nach, die Erschließungswirkung des bestehenden schienengebundenen Regionalverkehrs, soweit es die Systemzeiten des Taktverkehrs zulassen, zu erhöhen. Derartige Maßnahmen sind bereits in der Studie „TEMPo21 Taktverkehr Entwicklungsmodell Pustertal“ eingehend behandelt worden (siehe auch Abschnitt 10 „Abstimmung mit dem Regionalverkehr“, S.115).

---

<sup>2</sup>Auch die modernsten Leichtriebwagen, welche kurze Haltestellenabstände bedienen können, weisen ca. zehnmals höhere Anschaffungskosten sowie ca. dreimal höhere Betriebskosten als ein Stadtbus auf. Damit derartige Fahrzeuge überhaupt wirtschaftlich betrieben werden können, muß von einem hohen Fahrgastpotential ausgegangen werden – ein Umstand, der in Bruneck bei ca. 3.000-5.000 erschlossenen Einwohnern niemals erfüllt werden kann.

<sup>3</sup>Sehr wohl gibt es Beispiele für erfolgreiche Trambahnsysteme, welche konventionelle Bahntrassen benutzen, jedoch sind diese in keinem Fall mit Bruneck zu vergleichen. An dieser Stelle seien nur die Beispiele Saarbrücken und Karlsruhe genannt. In beiden Fällen verkehren Zweisystemtriebwagen auf bestehenden Bahnstrecken und benutzen zusätzlich die innerstädtischen Straßenbahnlinien. Damit verbinden diese Systeme die Peripherie mit dem Zentrum, ein Umstand, der in Bruneck nicht zutreffen würde.

### Stadtbus-System

**Stadtbus-System  
weist System-  
mängel auf**

Das Planungsteam sieht die Errichtung zweier Ringlinien für den Stadtbusverkehr vor. Zum einen erschließt eine innere Ringlinie die zentralen Bereiche der Stadt, eine äußere Linie soll die peripheren Wohngebiete sowie die Fraktionen erschließen. Ein Ringlinienkonzept erscheint auf den ersten Blick verlockend, da mit wenigen Linien ein großes Gebiet abgedeckt werden kann, in der Praxis haben derartige Systeme jedoch gravierende Nachteile. Hierzu folgende Anmerkungen:

- Eine Ringlinie bildet nicht die effektiven Verkehrsflüsse ab und ist somit für den potentiellen Kunden wenig attraktiv. Um beispielsweise vom Zentrum nach St. Georgen zu gelangen, muß der Fahrgast die östlichen Wohngebiete, Dietenheim und Aufhofen abfahren, um an die Zielhaltestelle zu gelangen. Dies erscheint jedem als Umwegverkehr und ist damit im Vergleich zum Individualverkehr problematisch, da mit dem Auto das Zentrum ausgehend von St. Georgen direkt angefahren werden kann.
- Das Stadtbus-System ist nur auf die Fraktionen von Bruneck ausgerichtet, dies ist zur Reduzierung der Verkehrsbelastung nicht ausreichend, vielmehr muß der gesamte Großraum von Bruneck in ein derartiges System einbezogen werden.
- Erfolgreiche Stadtbussysteme in mit Bruneck vergleichbaren Städten wie Bruneck sind stets aus Durchmesserlinien aufgebaut, Ringlinienkonzepte konnten sich nicht durchsetzen
- Betrieblich sind Ringlinien auch problematisch, da an einem Punkt auf der Strecke die notwendigen Stehzeiten eingeplant werden müssen. Fahrgäste, welche aber einen Streckenabschnitt befahren, der durch eingeplante Stehzeiten an einer Haltestelle unterbrochen wird, empfinden die Wartezeit als äußerst störend.<sup>4</sup>
- Der betriebliche Aufwand ist nicht geringer als das in dieser Studie vorgeschlagene Stadtbussystem nach dem Rendezvous-Prinzip.
- Die Anzahl und Lokalisierung der Haltestellen wurde nicht weitergehend untersucht, insbesondere wurden keine Lösungen für die zentralen Haltestellen vorgeschlagen, obwohl laut Aussagen der Verkehrsplaner der öffentliche Verkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr genießt<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>Stehzeiten bzw. Wartezeiten an einer Haltestelle werden laut einschlägigen Untersuchungen als dreimal länger empfunden als die Fahrzeiten.

<sup>5</sup>Als Beispiel kann hier der Kapuzinerplatz gelten. Seit Jahrzehnten wird hier immer wieder die Errichtung von Haltestellen gefordert, laut Projektstudie des Arch. Moroder soll aber dieser Platz z.T. bebaut werden – damit könnten aber für die Errichtung der notwendigen Haltestellen keine ausreichenden Platzverhältnisse mehr bestehen.

Insgesamt müssen laut derzeitigem Projektstand die vorgesehenen Maßnahmen auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs aus unserer Sicht negativ beurteilt werden. Die Erschließungswirkung ist zu gering, den Bedürfnissen der potentiellen Fahrgäste wird nicht Rechnung getragen, die vorgeschlagenen Projekte weisen Systemmängel auf, einer wirtschaftlichen Prüfung würden sie kaum standhalten. Wir empfehlen deshalb, den Bereich „Öffentlicher Verkehr“ des Leitbildes im Sinne der vorliegenden Studie zu revidieren.

### **Projekt „Integrierter Bus- und Zugbahnhof“**

Dieses Projekt stellt eine logische Konsequenz aus den seit Jahren vorgebrachten Forderungen nach Integration der öffentlichen Verkehrsträger dar. Die Vorteile eines derartigen Projektes sind evident:

**Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs**

- für den Kunden wird das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern erleichtert;
- ein einheitlicher Verkehrsknoten für Bahn und Busse führt zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des gesamten Systems;
- die Verlegung des sog. „Autobusbahnhofes“ in den Bahnhofsbereich führt zu einer deutlichen Entlastung des Zentrums von Bruneck. Damit wird der Bahnhof zur Endhaltestelle der Regionallinien, die Stehzeiten der Busse werden nicht mehr im Zentrum, sondern im Bahnhofsbereich verbracht.

Dieses Projekt ist aus der Sicht des Stadtbuskonzeptes nur zu begrüßen, Zielkonflikte werden keine gefunden.

### **Projekt „Rathaus Bruneck“**

Das neue Rathaus von Bruneck, welches auf dem Gelände des heutigen Busbahnhofs errichtet werden soll, stellt den wohl größten städtebaulichen Eingriff dar. Die Planung sieht die Errichtung des Rathauses sowie die Schaffung eines Platzes vor dieser Anlage vor. Unter dem Gelände soll zudem eine Tiefgarage mit 350 Stellplätzen errichtet werden. Die heute vielbefahrene Europastraße soll auf der Höhe des Rathauses als Fußgängerallee gestaltet und somit für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Der Busbahnhof soll auf das Bahnhofsgelände verlegt werden, eine notwendige Voraussetzung, um überhaupt mit den Bauarbeiten für das Rathaus beginnen zu können. Wie bereits erwähnt, ist die Frage der zentralen Ersatzhaltestellen noch nicht gelöst, denn es wird jedem einleuchten, daß mit der Schaffung einer zentralen Tiefgarage den Kunden des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer Chancengleichheit auch zentrale Haltemöglichkeiten zugestanden werden müssen. Würden nur am Bahnhof Haltestellen geschaffen, so wäre der gesamte Nahverkehr derart benachteiligt, daß weder für den Stadtbus noch für die klassischen Regionalbuslinien irgendwelche Erfolgsaussichten bestünden.

**Einige Fragen sind noch ungelöst**

Dieses Projekt weist im Zusammenhang mit dem Stadtbus einige Konflikte auf. Wir schlagen deshalb vor, Planungen in Angriff zu nehmen, welche die Schaffung von Haltestellen für die Regionalbuslinien am Graben vorsehen, wobei auch die Möglichkeit geprüft werden sollte, wie bereits von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, bei Verwirklichung der Projekte „Schließung Nordring“ und „Ausfahrt Reischach“ den gesamten Bereich des Grabens für den Individualverkehr zu sperren. Damit würden optimale Möglichkeiten geschaffen, Haltestellen für die Regionalbuslinien in diesem Bereich vorzusehen. Die Errichtung des ZUP ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Stadtbus Bruneck, deshalb sollte die Errichtung desselben in den Planungen für das Rathaus vorgesehen werden.

### **Schlußbemerkung**

Die oben kurz aufgezeigten Probleme im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Stadtbusses müssen als Chance gesehen werden, die über Jahrzehnte gewachsene und den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht werdende Verkehrssituation in Bruneck einer Neuordnung zu unterziehen. Deshalb ist es notwendig, alle anstehenden Projekte nicht isoliert zu betrachten, sondern deren Auswirkungen auf andere Vorhaben zu berücksichtigen, denn nur eine integrierte Planung garantiert den Erfolg des Stadtbussystems und hilft, die von der Bevölkerung als vorrangig angesehene Verkehrsproblematik in einer für alle Seiten befriedigenden Weise zu lösen.

## **8.4 Abstimmung mit den Nachbargemeinden**

Die Erschließung nicht nur der Fraktionen von Bruneck sondern auch der Nachbargemeinden durch ein Stadtbus-System bietet diesen Gemeinden die Chance, die Qualität des Nahverkehrsangebotes für ihre Einwohner drastisch zu verbessern. An dieser Stelle sei nur daran erinnert, daß beispielsweise die Fraktion St. Martin der Gemeinde St. Lorenzen heute überhaupt nicht durch ein öffentliches Verkehrsmittel erschlossen wird. Aber auch alle übrigen Gemeinden würden mit der Einführung des Stadtbusses für den Großraum von Bruneck spürbare Angebotsverbesserungen erfahren, dazu zählen vor allem eine hohe Erschließungswirkung sowie häufige Verbindungen. Diese Angebotsverbesserungen müssen die betroffenen Gemeinden als Chance erkennen und deshalb

- die Einführung des Systems unterstützen;
- die notwendigen baulichen und verkehrlichen Maßnahmen ergreifen
- sich an der Finanzierung beteiligen;
- ein koordiniertes Vorgehen ermöglichen.

**Koordiniertes Vorgehen aller involvierten Gemeinden**

Diese Vorgaben lassen sich am besten erfüllen, indem zum einen die betroffenen Gemeinden ihren Willen zur Miteinbeziehung im Stadtbus-System kundtun (Gemeinderatsbeschluß), zum anderen in der konkreten Planungsphase eine Arbeitsgruppe eingerichtet wird, welche aus den Vertretern der involvierten Gemeinden und der Planungsgruppe besteht. Damit wird garantiert, daß

- alle Gemeinden stets über den Verlauf des Projektes informiert bleiben;
- ein koordiniertes Vorgehen ermöglicht wird, damit der Stadtbus rechtzeitig in Betrieb gehen kann;
- bei Problemen gemeinsam nach Lösungen gesucht werden kann;
- ein einheitliches Auftreten nach außen bei Verhandlungen gewährleistet wird.



# 9

## Wirtschaftlicher-politischer Rahmen

### 9.1 Schätzung der Kosten und Einnahmen

Es ist relativ schwierig, die anfallenden Kosten des Stadtbussystems präzise zum derzeitigen Zeitpunkt abzuklären. So können viele Kostenvariablen erst in der konkreten Durchführung exakt bestimmt werden. So kann beispielsweise der genaue Preis eines Stadtbusses erst nach Verhandlungen mit dem Hersteller, bei Berücksichtigung aller Zusatzkomponenten bezüglich Ausstattung (Klimaanlage, elektronische Zielangabe usw.) und eventueller Sonderrabatte beziffert werden. Auch der Umfang des Angebotes hängt von politischen Entscheidungen und von verschiedensten anderen Variablen ab: Inwieweit ist man gewillt, kontinuierliche Werbekampagnen zu finanzieren, mit welchem Fahrplan soll das gesamte System starten, mit welchen Einnahmen ist bei welchen Tarifen zu rechnen...

**Kosten von verschiedenen Faktoren abhängig**

Obwohl viele Faktoren derzeit nur abgeschätzt werden, können die nun folgenden Zahlen bei einer strikten Umsetzung des Stadtbussystems, so wie es in dieser Studie vorgeschlagen wird, als erste seriöse Entscheidungsgrundlage verwendet werden.

In der Regel werden die Kosten im öffentlichen Verkehr in Form von Standardkosten pro km ausgedrückt. Die Berechnung solcher Standardkosten hat nur dann einen ökonomischen Sinn, wenn sie sich tatsächlich an der Typologie des jeweiligen öffentlichen Verkehrs orientieren. So ist es völlig unterschiedlich, ob eine Überlandlinie oder eine reine Stadtlinie auf der Grundlage von Standardkosten finanziert wird. Viele Kostenfaktoren können wesentlich exakter auf Zeitba-

**Auch die Standardkosten sind nicht einheitlich**

sis als auf km-Basis abgeschätzt werden. Dies gilt insbesondere für das Personal. Ausschlaggebend ist, bei welchem Aufwand eine bestimmte Typologie von öffentlichem Verkehr welche Kosten verursacht. So ist es völlig normal, daß bei einer Verdichtung eines Fahrplanes Kostenfaktoren wie Personal und Rollmaterial wesentlich effizienter eingesetzt werden als bei einem sehr ausgedünnten Fahrplan. Eine Kalkulation auf km-Basis würde in einem solchen Fall einen effizienteren Einsatz dieser Produktionsfaktoren völlig unberücksichtigt lassen.

Bei der nun folgenden Kostenabschätzung wird deshalb die Kostenstruktur von vergleichbaren Stadtbusunternehmen übernommen und auf das in dieser Studie vorgeschlagene Stadtbussystem angepasst. Das Ergebnis reicht als Entscheidungsgrundlage, wird aber bei Umsetzung in einigen Punkten korrigiert werden müssen.

### **Kostenbestandteile**

#### **1. Personalkosten**

Löhne für Fahrer

Sekretariatskraft

#### **2. Stoffe**

Betriebsmittel und Treibstoffe

Instandhaltung und Instandsetzung

#### **3. Fremdleistungen**

Stadtbuskoordinator

Reinigungskosten

Werbemaßnahmen

#### **4. Büro und Versicherungskosten**

Bürokosten

Versicherungen für Fahrzeuge

#### **5. Kalkulatorische Kosten**

Fahrzeugabschreibung

### **Einnahmenbestandteile**

#### **1. Verkauf von Fahrkarten**

## **Berechnungsgrundlagen und Erläuterungen**

### **Personalkosten:**

Es wird mit 16 Busfahrern kalkuliert, um den vorgesehen Fahrplan durchführen zu können. Diese Zahl beinhaltet alle tariflich vorgesehen Fahrzeiten, freien Tage und Urlaubstage und Ausfälle durch Krankheit. Da 16 Busfahrer relativ großzügig kalkuliert sind, werden eventuelle sporadische Kontrollfunktionen auch von Busfahrern durchgeführt. Je Busfahrer wird mit einem Kostenaufwand von 68 Mio. pro Jahr gerechnet.

Zur Bewältigung aller Verwaltungsarbeiten und teilweise auch für den Fahrkartenverkauf wird in der Anfangsphase mit einer Halbtags Sekretariatskraft gerechnet. Kostenaufwand 30 Mio.

### **Stoffe:**

Darunter sind alle Kosten zu verstehen, die direkt mit der Leistungserbringung zusammenhängen, wie etwa Schmierstoffe, Treibstoff, Werkzeuge, Reifen, die Instandhaltung von Fahrzeugen und Haltestellen und Reparatur der Fahrzeuge.

Die Treibstoffkosten belaufen sich auf 270 Mio. jährlich. Es werden Wartungs- und Reparaturkosten von 230 Mio. jährlich angenommen.

### **Fremdleistungen:**

Der Stadtbuskoordinator übernimmt alle Koordinierungs-, Repräsentations- und Planungsaufgaben. Seine Leistung wird pauschal vergütet. Sollten diese Vergütungen durch besondere Vorkommnisse nicht ausreichend sein, rechnet er seine Leistungen über zusätzliche Honorarnoten ab. Als jährliche Pauschalvergütung wird mit 50 Mio. gerechnet.

### **Werbemaßnahmen:**

Im Eröffnungsjahr sind Werbemaßnahmen von 100 Mio vorzusehen, in den Folgejahren jährliche Werbemaßnahmen von 60 Mio. Diese Werbemaßnahmen umfassen alle Aktionen, um das Stadtbussystem bei den Bürgern bekannt zu machen und die Kundenfreundlichkeit zu gewährleisten. In diesen Kosten sind auch eventuelle Grafikerspesen und Druckereispesen eingeschlossen.

Es wird vorgeschlagen, die laufenden Reinigungen von den Fahrern erledigen zu lassen, eine wöchentliche Generalreinigung der Fahrzeuge auszulagern, wobei schon vorhandene Strukturen, wie etwa die Remise am neuen Busbahnhof, genützt werden sollen. Es wird mit Reinigungsspesen von 40 Mio jährlich gerechnet.

### **Bürokosten:**

Umfassen Telefon-, Porto-, Kopierkosten, Bankgebühren. Es wird empfohlen die Bürostruktur aus Kostengründen in der Gemeinde Bruneck unterzubringen oder

eine Konvention mit dem Tourismusverein einzugehen. Die Bürokosten dürften sich somit auf 15 Mio. belaufen.

**Versicherungskosten:**

Umfassen in erster Linie die Versicherungen der Fahrzeuge. Je Bus wird mit Versicherungskosten von 6 Mio. jährlich gerechnet.

**Kalkulatorische Kosten:**

Bei der Abschreibung der Fahrzeuge wird mit 7 Fahrzeugen gerechnet, wobei ein Fahrzeug als Reservefahrzeug einkalkuliert wird. Grundlage dieser Kalkulation ist ein Mercedes Benz Midibus mit 25 Sitzplätzen und 58 Stehplätzen. Abschreibungsdauer 12 Jahre, wie in Südtirol vorgesehen. Anschaffungspreis eines Busses 400 Mio. Jährliche Abschreibung für 7 Busse: 250 Mio.

**Verkauf von Fahrkarten:**

Beim Verkauf von Fahrkarten wird immer der Verkaufspreis eines Einzeltickets als Rechnungsgrundlage verwendet. Die Differenz zwischen Verkaufspreis und Grundtarif muß vom Land ausgeglichen werden.

**Einnahmenschätzung  
aufgrund von  
Erfahrungswerten**

Es ist äußerst schwierig, zum derzeitigen Zeitpunkt eine Prognose über den Erfolg des Stadtbussystems abzugeben. Dieser kann nur von vergleichbaren Stadtbussystemen abgeleitet werden. Wenn alle Voraussetzungen und flankierenden Maßnahmen berücksichtigt werden, kann davon ausgegangen werden, daß auch das Brunecker Stadtbussystem bei der Bevölkerung dieselbe Akzeptanz erreicht wie vergleichbare Stadtbussysteme. Das Brunecker Stadtbussystem erfaßt insgesamt 17.584 Personen direkt. Wenn nun davon ausgegangen wird, daß durchschnittlich jede dieser Personen 30 mal jährlich den Stadtbus benützt, ergäbe dies ca. 500.000 Fahrten. In Eichstätt benützt jährlich jeder erfaßte Bürger ca. 40 mal den Stadtbus, in Dornbirn gar 105 mal.

Aufgrund obiger Schätzung kann realistisch mit 500.000 Fahrgästen bzw. Fahrten jährlich gerechnet werden. Wenn jede Fahrt als Einzelfahrt verrechnet wird (Differenz ist als Beitrag mit dem Land abzurechnen) kann mit Einnahmen von 500 Mio gerechnet werden. Die nachfolgenden Tabellen 9.1 und 9.2, S.111 geben eine Übersicht über die wichtigsten Kennzahlen und die Kosten und Erlöse im laufenden Betrieb.

<b>Kosten</b>		<b>Einnahmen</b>	
Personalkosten	1.118	Fahrkartenverkauf	500
Stoffe	500		
Fremdleistungen	150		
Büro und Versicherungskosten	57		
Kalkulatorische Kosten	250		
<b>Gesamtkosten</b>	<b>2.075</b>	<b>Gesamteinnahmen</b>	<b>500</b>
		Kostenunterdeckung	1.575
		Kostendeckungsgrad	24%

*Tab. 9.1: Übersicht: Kosten und Einnahmen in Mio Lire*

<b>Kennzahlen</b>	
Länge des Liniennetzes	33,1km
Zahl der Haltestellen (in beiden Richtungen)	ca. 140
Jahres Kilometerleistung	549.460
Betriebsaufwand	2.075.000.000 ITL
Einnahmen	500.000.000 ITL
Preis pro km (ohne Zuschuß Anschaffung Busse)	3.776 ITL
Fahrgäste	500.000

*Tab. 9.2: Kennzahlen des Stadtbussystems von Bruneck nach zwei Betriebsjahren (Schätzung)*

## 9.2 Rechtlicher Rahmen

**Bestehendes Landesgesetz  
sieht Förderungen und  
Sanktionen vor**

Das Basisgesetz für den öffentlichen Personennahverkehrs in Südtirol ist das Landesgesetz Nr. 16 vom 2. Dezember 1985. Das Land Südtirol hat in diesem Bereich primäre Zuständigkeiten und ist auch für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Laut diesem Gesetz benötigen alle Verkehrsbetriebe für die Durchführung des Dienstes auf einer Linie eine Konzession. Die Anzahl der Betriebe bzw. Konzessionäre, die diese Dienste durchführen können, ist fixiert und kann maximal kleiner werden. Ausschreibungssysteme bzw. eine richtige Wettbewerbssituation zwischen verschiedenen Betrieben, um die Durchführung eines bestimmten Dienstes zu erhalten, sind nicht vorgesehen. Vorgesehen sind eine Reihe von Rechten und Pflichten des Konzessionärs. Wichtigste Pflicht ist die Durchführung des Fahrplanes. Härteste Sanktion von Seiten des Landes bei Nichtbeachtung der Pflichten ist der Verfall einer Konzession. Bezüglich Angebotsplanung haben die Konzessionäre beratende Funktion, die übrigens auch den Lokalkörperschaften zusteht. Die Beiträge des Landes bestehen in Beträgen, die die Differenz zwischen ermäßigten Fahrkarten und nicht ermäßigten Fahrkarten ausgleicht, weiters in Investitionsbeiträgen und Beiträgen, die aufgrund eines Standardkostensatzes gewährt werden. Die Berechnung des Standardkostensatzes sollte die Wirtschaftlichkeit der Betriebe erhöhen, hat sich in der Vergangenheit allerdings wenig geeignet gezeigt, dieses Ziel zu erreichen.

**Neue Möglichkeiten  
mit dem  
„Bassanini“-Gesetz**

Interessant, wenn auch nicht direkt das Land Südtirol betreffend, ist das Gesetzesdekret Nr. 422 vom 19. November 1997, das den Regionen und Lokalkörperschaften die Zuständigkeiten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gibt. Durch dieses Gesetz erhofft man sich für den öffentlichen Nahverkehr mehr Effizienz, größere Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit. Vorgesehen sind Ausschreibungsverfahren und Dienstverträge zwischen den Regionen bzw. Lokalkörperschaften und den Betrieben. In diesen Verträgen müssen neben den Kosten auch die Einnahmen einkalkuliert werden, um den Dienst effizienter zu gestalten. Die derzeitige Standardkostenrechnung trägt den Einnahmen nicht Rechnung, abgerechnet wird nach Standardkosten pro km. Im neuen Gesetz ist auch eine direkte Zuständigkeit der Gemeinden vorgesehen.

## 9.3 Betriebliche und organisatorische Aspekte

Es gibt verschiedene Möglichkeiten und Beispiele, wie gut funktionierende Stadtbussysteme organisiert werden. In allen Fällen gibt es eine zuständige Stelle auf Gemeindeebene, die den Dienst koordiniert und plant. Folgende Möglichkeiten werden angewandt:

### **Stadtwerke**

Teilweise werden die Stadtbussysteme, wie auch im Falle von Eichstätt, von den Stadtwerken geleitet, die neben der Planung und Organisation des Stadtbussystemes noch eine Reihe von anderen Aufgaben übernehmen.

### Stadtverkehrsgesellschaft

Teils wird die Organisation des Stadtbussystems von einer sogenannten Stadtverkehrsgesellschaft übernommen, die verschiedene Aufgaben im Bereich des Verkehrs übernimmt, wie etwa die Koordinierung des Stadtbussystems, die Parkraumbewirtschaftung und Führung von Parkhäusern, die Organisation des Taxisystems und Ruftaxisystems usw.

### Stadtbuskoordinator

In vielen Städten fungiert ein sogenannter Stadtbuskoordinator als Bindeglied zwischen Gemeinde, Verkehrsbetrieben und finanzierenden Körperschaften. Beispiel für diese Organisationsform ist Dornbirn.

### Organisation des Stadtbussystems in Bruneck

Die Organisation über einen Stadtbuskoordinator scheint auch für Bruneck ideal zu sein. Ohne großen Aufwand übernimmt ein Stadtbuskoordinator alle Aufgaben, die die Planung, Organisation und Durchführung des Stadtbussystems betreffen. Dieser Koordinator fungiert als Bindeglied zwischen Gemeinde, Landesregierung und Assessorat, Verkehrsverbund, Verkehrsbetrieben und Kunden. Nur eine koordinierende Instanz, die vor Ort für die Umsetzung und Planung, sei es der Rahmenbedingungen wie der Details sorgt, kann den Erfolg eines Stadtbussystems garantieren.

**Stadtbuskoordinator  
übernimmt anfallende  
Arbeiten**

Durch die Führung des Stadtbussystems mit einem Stadtbuskoordinator kann der gesamte Betrieb personell sehr schlank geführt werden. Die anfallenden Verwaltungsarbeiten sollen durch eine Halbtags-Sekretariatskraft erledigt werden. Diese Verwaltungskraft kann von der Gemeinde abgestellt werden oder in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverein angestellt werden. Dadurch können auch Kosten bei der Infrastruktur gespart werden. Das Stadtbusbüro kann zusammen mit dem Tourismusverein oder im neuen Rathaus errichtet werden. Ohne eine aufwendige und teure Struktur zu errichten, erledigt das Stadtbusbüro alle Aufgaben, die das Stadtbussystem betreffen. Dies beinhaltet während der Öffnungszeiten auch den Fahrkartenverkauf. Dieser soll zusätzlich noch am Bahnhof Bruneck und mittels Konvention von so vielen Verkaufsstellen als möglich gewährleistet werden, beispielsweise Verkehrsamt, Bars, Tabaktrafiken und Automaten.

**Effiziente Führung**

Die betriebliche Durchführung wird durch das Rendezvous-Prinzip sehr schlank gestaltet, da die Standzeiten niedrig gehalten werden und die wichtigsten und teuersten Produktionsfaktoren, nämlich fahrendes Personal und Rollmaterial, sehr effizient eingesetzt werden. Die Standardkosten je km fallen deshalb für das Stadtbussystem Bruneck mit ca. 3900 Lire je km relativ niedrig aus und sind denen in Eichstätt ähnlich.

Die Durchführung des Stadtbussystems wird einem Konzessionär übertragen, wobei die genauen Modalitäten zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht geklärt werden können. Wichtig sind dabei Überlegungen, inwieweit die Gemeinde Bruneck selbst Inhaberin der gesamten Stadtbuskonzessionen wird und den Dienst ausschreibt oder ob die Linienkonzessionen, so wie heute, einem oder mehreren Busunternehmen übertragen werden.

## 9.4 Zeitplan und weitere Schritte

Für die Umsetzung des Stadtbussystems sind folgende Schritte notwendig:

- Grundsatzbeschluß der Gemeinde Bruneck, ein Stadtbussystem auf Grundlage der vorliegenden Studie aufzubauen.
- Verhandlungen mit dem Land Südtirol und dem zuständigen Assessorat. Das Projekt muß neben der Gemeindeverwaltung auch auf Landesebene mitgetragen werden. Da es sich beim Stadtbussystem um ein Pilotprojekt handelt, müssen die Zuständigkeiten der einzelnen Körperschaften abgeklärt werden. Im Rahmen dieser Verhandlungen müssen die Finanzierung und die klare Zuweisung der Planungsaufgaben an einen Stadtbuskoordinator abgeklärt werden.
- Ausarbeitung der Durchführungspläne und schrittweise Umsetzung:
  - Einrichtung eines Stadtbusbüros
  - technische Gutachten, wie detaillierter Fahrplan, Simulation des Regelbetriebes
  - Planung und Bau der Infrastruktur, wie Haltestellen, Buspisten, Vorzugsschaltungen usw.
  - Ausschreibung und Ankauf der Busse
  - Ausschreibung der Dienste an ein oder mehrere Busunternehmen, Anstellung des Personals
  - Planung der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketing

Für die Umsetzung der anfallenden Aufgaben wird ein Zeitrahmen von zwei Jahren veranschlagt, wobei dies eine optimale Zusammenarbeit aller in das Projekt involvierten Trägerschaften und Ämter voraussetzt. Sollte dies nicht der Fall sein, ist mit Verzögerungen zu rechnen. Der frühestmöglicher Zeitpunkt für die Inbetriebnahme dürfte nach der Fertigstellung der Tiefgarage am zukünftigen Rathausplatz sein.

# 10

## Abstimmung mit dem Regionalverkehr

Aus den eingangs angeführten Gründen wird die Entwicklung eines eigenständigen Stadtbussystems empfohlen, das sich durch eine Reihe von Eigenschaften von den übrigen Buslinien unterscheidet. Das hat den Vorteil, dass dadurch die spezifischen Systemvorteile voll genützt und optimal vermarktet werden können. Gleichzeitig kann es aber nicht das Ziel sein, den Stadtverkehr vom Regionalverkehr abzukoppeln: der gesamte öffentliche Verkehr im Brunecker Raum muss als System entwickelt werden, dessen Komponenten optimal integriert und aufeinander abgestimmt sind: **Stadtnetz eigenständig, aber nicht isoliert**

- die *Bahnlinie*, die die lokalen Verbindungen ins obere und untere Pustertal sowie die regionalen, überregionalen und internationalen Verbindungen sicherstellt;
- die *regionalen Buslinien*, die Gebiete außerhalb des Stadtnetzbereichs mit Bruneck und mit der Bahn verbinden;
- die *Stadtbuslinien*, die eine verbesserte Mobilität innerhalb des Brunecker Raums sicherstellen, Zonen erschließen, die vom Regionalnetz nicht berührt werden, und die Verbindungen zur Bahn und zum Regionalnetz herstellen.

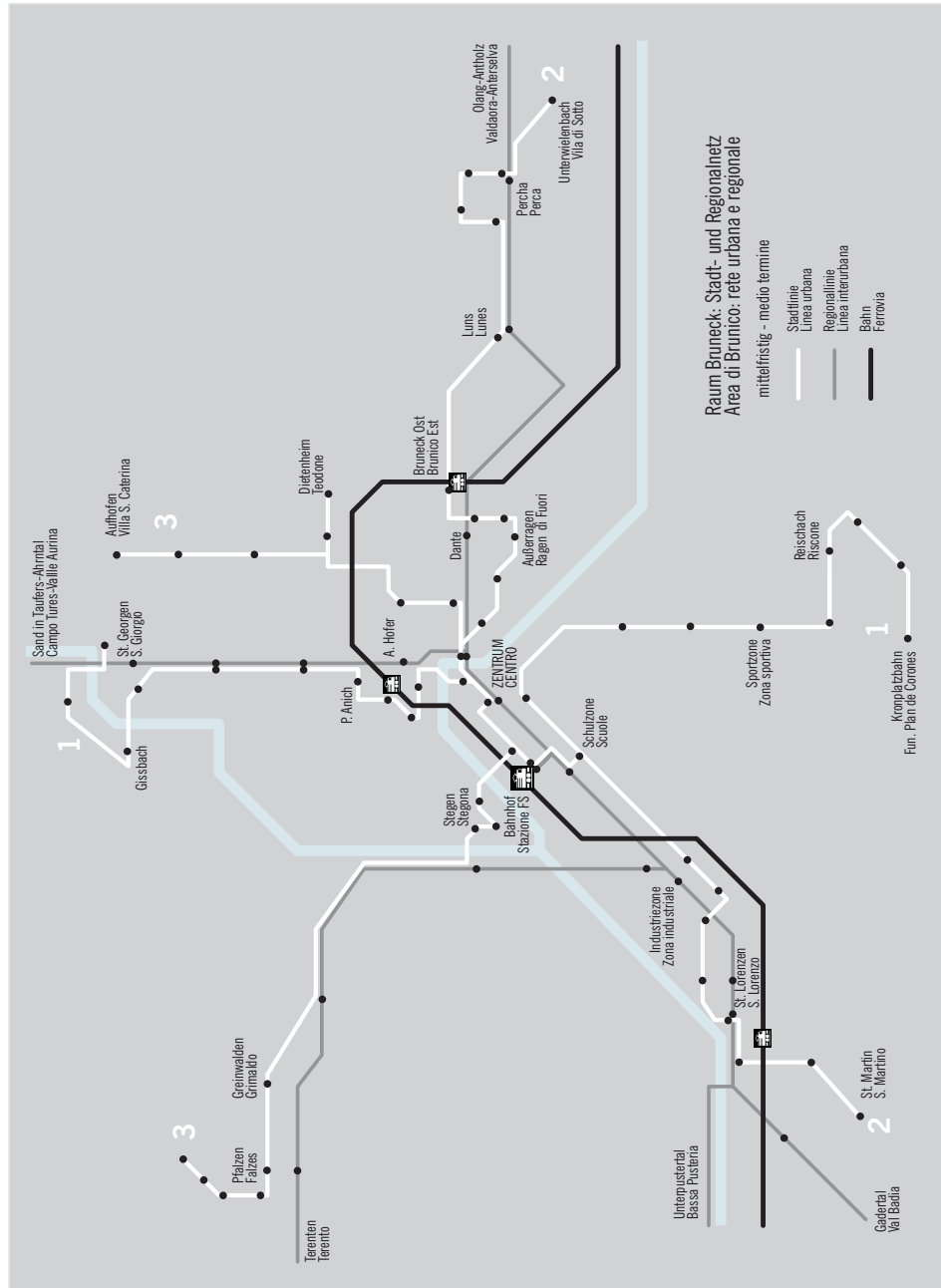


Abb. 10.1: Stadt- und Regionalnetz im Raum Bruneck

## 10.1 Eingriffe am Regionalnetz

Am Regionalnetz sind im Raum Bruneck eine Reihe von Eingriffen erforderlich, die eine Optimierung des Gesamtsystems und ein bestmögliches Zusammenspiel zwischen Stadtnetz und Regionalverkehr ermöglichen:

- Die *Verlegung des Busterminals ins Bahnhofsgelände* und der Ausbau des Bahnhofs zu einem intermodalen Knotenpunkt, wie es bereits in den aktuellen Planungen vorgesehen ist. Der Bahnhof wird von allen Stadtbuslinien angefahren und wird somit zum Hauptumsteigepunkt zwischen Bahn, Stadt- und Regionalnetz. Der Umsteigepunkt zwischen den Stadtlinien muss allerdings aus technischen und angebotspolitischen Gründen im Zentrum des Netzes, d. h. im Stadtzentrum, errichtet werden.
- Ein *innerstädtischer Bahnverkehr* ist nicht sinnvoll. Es empfiehlt sich allerdings die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die östlichen Stadtviertel im Bereich der neuen Ostzufahrt (Toblacher Straße / Alte Straße) sowie beim Krankenhaus. Diese neuen Haltestellen dienen nicht der Fortbewegung innerhalb des Stadtgebiets, sondern der besseren Erschließung von außerhalb, bzw. der besseren Erreichbarkeit der Bahn von den nördlichen und östlichen Wohnvierteln aus. Eine neue Bahnhaltestelle empfiehlt sich auch in St. Lorenzen, an der bestehenden Fußgängerunterführung im Ortszentrum.<sup>1</sup> An der Ostzufahrt entsteht damit ein zweiter intermodaler Knotenpunkt: Zufahrt vom Nordring mit Auffangparkplatz, Bahnhaltestelle, Bushaltestelle mit Wendepunkt für jene Linien, die in Bruneck von Westen einfahren.

**Neue Bahn-  
haltestellen**

Im Bereich des Krankenhauses steht eine Reihe von Baumaßnahmen zur Entscheidung, für die eine einheitliche Planung und Durchführung sinnvoll erscheint:

- die *Buspiste* für die Stadtlinie 1 zwischen Anichsiedlung und Anton-Steger-Straße nördlich entlang der Bahntrasse;
- eine *Fußgängerunterführung* unter der Bahnlinie zwischen Anichsiedlung und Krankenhaus zur Verbesserung der innerstädtischen Fußgängerverbindungen;
- die mögliche neue *Bahnhaltestelle* auf der Höhe des Krankenhauses;
- ein neuer *Fuß- und Radweg* südlich entlang der Bahntrasse zwischen Andreas-Hofer-Straße und Giuseppe-Verdi-Straße; auch dieser dient dazu, die Stadteile für Fußgänger und Radfahrer besser miteinander zu verbinden.

---

<sup>1</sup>Auch diese Haltestelle dient in erster Linie für die Verbindungen von und nach außen; für Fahrten zwischen St. Lorenzen und Bruneck spielt sie eine begrenzte Rolle, da im städtischen Nahbereich die Häufigkeit der Fahrten und die Entfernung der Haltestellen die vorrangigen Qualitätsmerkmale sind.

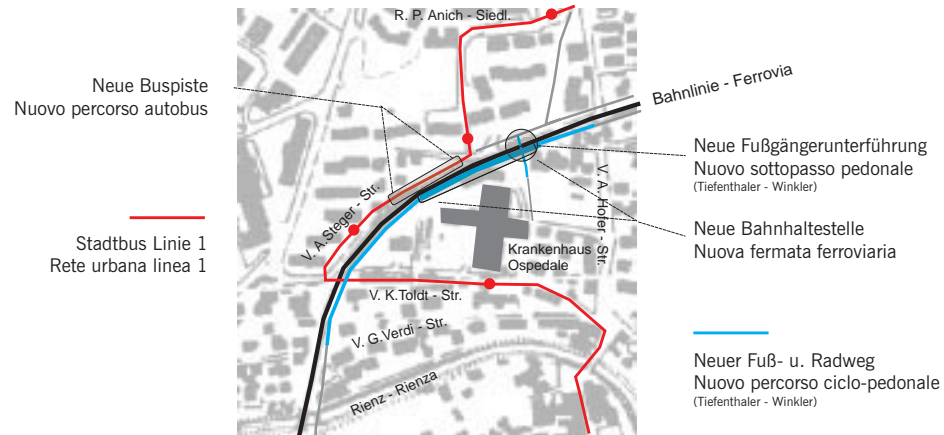


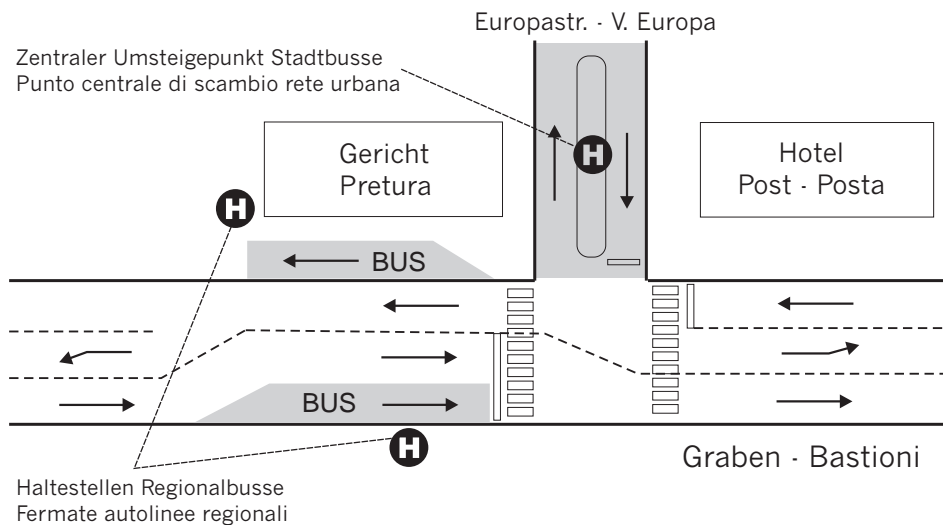
Abb. 10.2: Eingriffe entlang der Bahntrasse zwischen A.-Hofer-Str. und G.-Verdi-Str.

Die Zusammenarbeit mit den Staatsbahnen und ihrer Vermögensverwaltung, die sich aus der Neugestaltung des Bahnhofsareals ergibt, sollte genutzt werden, um auch diese für die Stadt sehr wertvollen Eingriffe entlang der Bahntrasse zu ermöglichen.

#### Haltestellen für Regionalbusse

- Der Bahnhof kann allerdings auch für die regionalen Buslinien nicht die einzige Haltestelle im Stadtbereich sein. Um eine möglichst gute Erschließung innerhalb des Stadtgebiets zu erreichen, sind zusätzlich folgende *Haltestellen für die regionalen Buslinien* vorzusehen:
  - *Industriezone West*, im Bereich der Gemeindegrenze zwischen St. Lorenzen und Bruneck für die Linien ins Gadertal und Unterpustertal (vorläufig auch Haltestelle der Stadtbuslinie 2) sowie an der Pfalzner Straße auf der Höhe des Milchhofs für die Linie nach Terenten.
  - *St. Lorenzner Straße* an der Kreuzung Ferraristraße: besteht bereits; vorläufig auch Haltestelle für Stadtbuslinie 2.
  - *Graben/Zentrum*: hier muss ein möglichst zentraler Haltepunkt gefunden werden. Wird der zentrale Umsteigepunkt des Stadtnetzes zwischen Gerichtsgebäude und Hotel Post errichtet und die Europastraße von den Regionalbussen nicht mehr befahren, so müssen die Haltestellen am Graben errichtet werden. Der geeignetste Ort dafür erscheint auf der Höhe des Gerichtsgebäudes: Richtung Bahnhof kann die Haltestelle vor dem Gerichtsgebäude unter Verwendung eines Teils des Gehsteiges eingerichtet werden<sup>2</sup>, in Richtung Kapuzinerplatz empfiehlt sich die Einrichtung einer kurzen Busspur mit Haltestelle gegenüber dem Gerichtsgebäude. Der Platz hierfür kann durch die Streichung der derzeitigen Einbiegespur in die Europastraße gewonnen werden. Sollten

<sup>2</sup>Dabei kann allerdings die Nähe zur Reischacher Kreuzung Probleme bereiten - es muss sichergestellt sein, dass die Busse beim Abfahren problemlos einfädeln können.



**Abb. 10.3:** Graben/Zentrum: Haltestellen für Regional- und Stadtbusse (kurzfristig)

die Platzverhältnisse insgesamt nicht ausreichen, muss die Haltestelle in einer Fahrtrichtung auf der Höhe des Hotels Post eingerichtet werden.

- *Kapuzinerplatz:* als günstigster Haltepunkt erscheint der Graben auf der Höhe des Palais Mondschein; Voraussetzung dafür ist allerdings die Verkehrsberuhigung des Grabens zwischen Reischacher Straße und Kapuzinerplatz. Diese Haltestelle würde für die Regionallinien Richtung Olang und Sand in Taufers sowie für die Stadtbuslinien 2 und 3 dienen. In der Zwischenzeit müssen im Bereich des Platzes die notwendigen Flächen ausfindig gemacht werden, um für alle genannten Linien Haltestellen einzurichten.
- *Dantestraße:* für den östlichen Teil der Stadt muss eine Haltestelle an der Hauptstraße im Bereich zwischen der Kreuzung Kererstraße und Goethestraße errichtet werden. Diese dient nur den regionalen Buslinien, da dieser Abschnitt von Stadtbussen nicht befahren wird.
- *Bruneck Ost:* An der neuen Ostzufahrt besteht wie erwähnt die Möglichkeit, einen zweiten Knotenpunkt mit Bahn- und Bushaltestelle sowie Auffangparkplatz zu errichten. Für die regionalen Buslinien, die von Westen kommen (Gadertal, Terenten, Unterpustertal) ist hier eine Endhaltestelle mit Wendepunkt zu errichten.<sup>3</sup>

<sup>3</sup>Das ist nötig, da die Busse, die von Westen in Bruneck einfahren, nicht am Bahnhof enden können, sondern auch das Zentrum bedienen müssen. Da es schwierig sein dürfte, innerhalb der Stadt einen geeigneten Wendepunkt ausfindig zu machen, erscheint es günstiger, wenn diese Busse die Stadt durchqueren und in Bruneck Ost wenden. Damit wird für diese Linien auch eine bessere Abdeckung des Stadtgebiets erreicht.

- *Andreas-Hofer-Straße*, Höhe Krankenhaus: besteht bereits. Haltestelle nur für die Regionallinie Richtung Sand in Taufers (dieser Abschnitt wird von Stadtbussen nicht befahren).

## 10.2 Integration der Verkehrsträger

### Eine Reihe von Umsteigepunkten

Das Stadtnetz bietet somit eine Reihe von Umsteigepunkten zwischen Bahnnetz, regionalem Busnetz und Stadtnetz:

- Der *Bahnhof Bruneck* wird zur wichtigsten Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Pustertal. Er wird von allen Linien angefahren, und hier werden die Anschlüsse im Rahmen eines landesweiten Taktfahrplans sichergestellt.
- Im *Zentrum* befindet sich die Umsteigehaltestelle des Stadtnetzes (ZUP); außerdem besteht auch hier die Möglichkeit, zwischen Stadtbus und Regionallinien umzusteigen.
- Die *Haltestelle Bruneck Ost* bietet ebenso Zugang zur Bahn, zum Stadtnetz und den meisten Regionallinien.
- Auch im Bereich *Krankenhaus* ergibt sich ein leichter Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.
- In den umliegenden Ortschaften, die von Stadt- und Regionalnetz angefahren werden (St. Georgen, St. Lorenzen, Percha) gibt es zentrale Haltestellen, die von allen Bussen bedient werden.

### Tarife bleiben einheitlich

Das *Tarifsystem* bleibt selbstverständlich einheitlich: alle Verbundfahrkarten (Wertkarten, Abonnements) sind auch für den Stadtbus gültig, auch wenn es für diesen zusätzlich eigener, gezielter Tarifangebote bedarf.

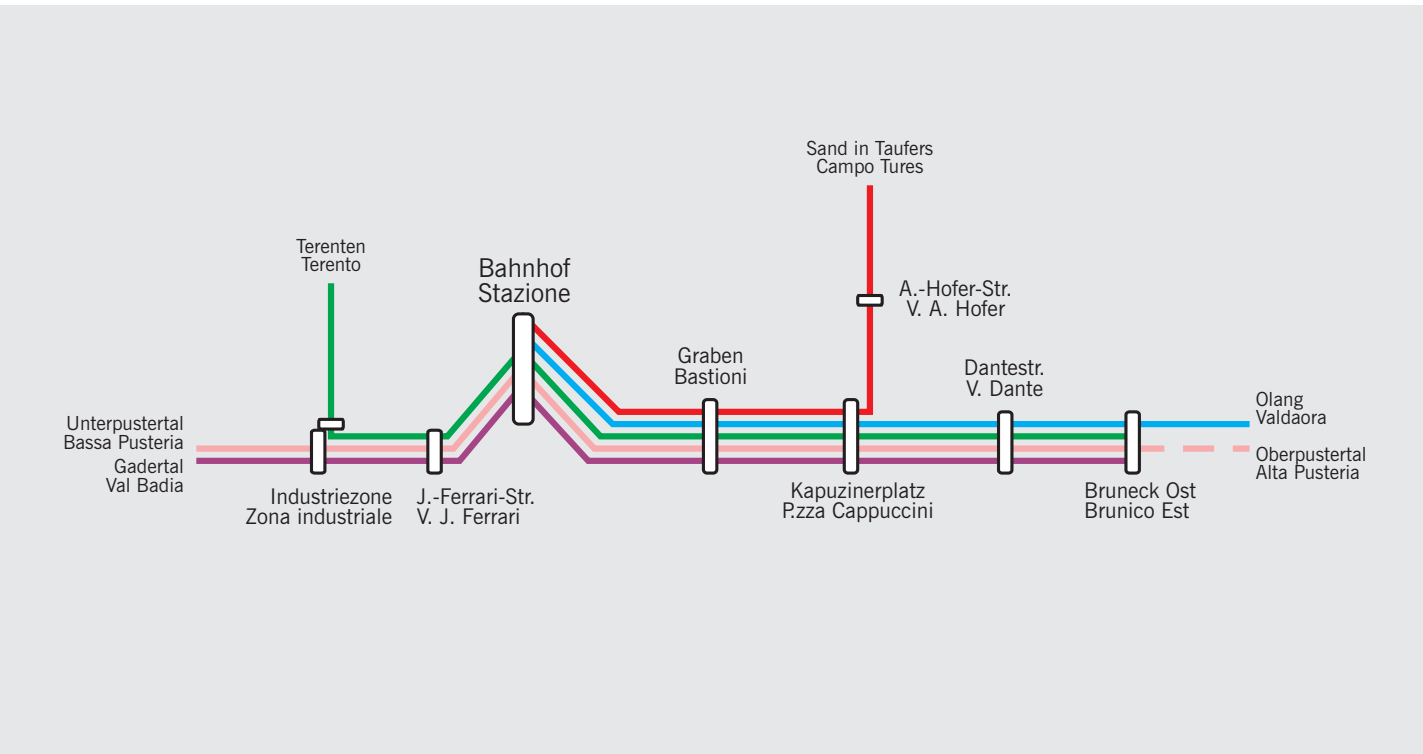
### Szenarien für die einzelnen Linien

- *Bahnlinie*: Diese stellt die wichtigste Verbindung von und nach „außen“ dar. Um eine bessere Erschließung des Stadtgebiets zu erreichen, wird die Errichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen im Stadtgebiet sowie einer in St. Lorenzen vorgeschlagen, die von allen Regionalzügen bedient werden sollen. Ziel für die Bahnlinie ist ein durchgehender Stundentakt zwischen 6 und 23 Uhr. Die Züge sollten im Bahnhof Bruneck kreuzen, und es sollten möglichst weitreichende Direktverbindungen angeboten werden.<sup>4</sup> Der

<sup>4</sup>Siehe dazu „TEMPo21“. Dort wird ein System von jeweils zweistündlichen Verbindungen (Lienz-) Innichen-Bozen-Meran, (Lienz-) Innichen-Brenner (-Innsbruck) sowie (Innsbruck-) Brenner-Bozen-Trient skizziert, das einen vollständigen Stundentakt mit Regionalzügen auf dem gesamten Südtiroler Bahnnetz, mit allen Anschlüssen, ermöglicht. Der Einsatz modernen Rollmaterials (Leichttriebwagen mit hohem Beschleunigungsvermögen) reduziert den Zeitverlust durch die zusätzlichen Haltestellen im Stadtgebiet auf höchstens zwei Minuten. Dies betrifft zudem den Abschnitt Bruneck-Innichen, wo die systembedingte Fahrtzeitvorgabe 30 Minuten zwischen Bruneck und Toblach beträgt, was auch mit diesen Haltestellen ohne weitere Eingriffe möglich ist.

Bahnhof ist Hauptknotenpunkt mit allen Buslinien und Park&Ride-Angebot; auch an der Haltestelle „Ost“ sind eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit und Parkplätze vorzusehen. Die Haltestelle am Krankenhaus ermöglicht, außer der optimalen Erreichbarkeit des Krankenhauses selbst, auch ein schnelles Erreichen des Stadtzentrums und dient als Haltestelle für die nördlichen Stadtviertel. Der Zugang zum Stadtnetz erfolgt durch eine Haltestelle in unmittelbarer Nähe (Linie 1, „P. Anich II“).

- *Buslinie Bruneck-Sand in Taufers-Ahrntal:* Es handelt sich um die nachfragestärkste Regionallinie im Brunecker Raum, die werktags schon heute im Halbstundentakt bedient wird. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Standard beibehalten wird. Linienendpunkt ist der Bahnhof, die Haltestellenfolge ist Graben/Zentrum, Kapuzinerplatz, Andreas-Hofer-Straße (besteht schon), Alping, St. Georgen Kreuzung Gremsenstr., Ahrntaler Str. (besteht schon).
- *Buslinie Bruneck-Pfalzen-Terenten:* Da Pfalzen vom Stadtbus bedient wird, bleibt die Hauptaufgabe dieser Linie die Bedienung des Abschnittes Pfalzen-Terenten. Der Fahrplan dieser Linie muss überdacht werden, aber eine Beschleunigung der Linie dürfte es ermöglichen, den Materialeinsatz zu reduzieren und dennoch einen weitgehenden Stundentakt aufrechtzuerhalten. Linienendpunkt ist Bruneck Ost; es folgen die Haltestellen Dantestraße, Kapuzinerplatz, Graben/Zentrum, Bahnhof, Kreuzung Ferraristraße (besteht schon), Industriezone, Stegen Brücke (besteht schon).
- *Buslinie Bruneck-Olang-Antholz:* Auch hier wird von einem Stundentakt ausgegangen. Linienendpunkt ist der Bahnhof; es folgen Graben/Zentrum, Kapuzinerplatz, Dantestraße, Bruneck Ost.
- *Buslinie Bruneck-Gadertal:* Auch diese Linie ist im Stundentakt zu führen. Linienendpunkt ist Bruneck Ost; es folgen Dantestraße, Kapuzinerplatz, Graben/Zentrum, Bahnhof, Kreuzung Ferraristraße (besteht schon), Industriezone, Brunecker Str. Höhe Heiligkreuz (besteht schon), St. Lorenzen (besteht schon).
- *Buslinie Innichen-Bruneck-Brixen:* der Bedienungsstandard dieser Linie ist im Laufe der Angebotsverbesserung auf der Bahnlinie zu überdenken. Linienendpunkt für die Busse Bruneck-Brixen ist Bruneck Ost, der Verlauf ist identisch mit der Gadertaler Linie.



*Abb. 10.4: Verlauf und Haltestellen der Regionalbusse im Stadtgebiet Bruneck*