

1. Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr: Vergleich 1994-2004

Dieses Kapitel enthält eine Analyse des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr. Mit Regionalverkehr sind im Unterschied zum Stadt-, Vorort- und Fernverkehr die Verbindungen zwischen Ortschaften und Landesteilen gemeint: als Auswahl wurden die Verbindungen von 28 Ortschaften mit Bozen sowie mit den jeweiligen Bezirkshauptorten Meran, Brixen oder Bruneck untersucht. Dabei ging es weniger um das Angebot im technischen, quantitativen Sinn, d. h. die gefahrenen Fahrzeugkilometer bzw. die eingesetzten Ressourcen, sondern vor allem um die konkreten Möglichkeiten, die sich für die Kunden ergeben und die Aspekte, die mit ausschlaggebend dafür sind, wie viele Menschen sich für den öffentlichen Verkehr als Fortbewegungsmittel entscheiden: wie viele und welche Verbindungsmöglichkeiten ergeben sich aus dem Angebot, wie vollständig, regelmäßig und wie schnell sind die Verbindungen?

Da dem öffentlichen Verkehr steigende Bedeutung in der Bewältigung der Mobilitätsprobleme im Land zukommt, haben sich in den letzten Jahren sowohl die öffentliche Diskussion als auch die Bemühungen um Verbesserung des Angebots intensiviert. Es ist daher besonders interessant, die Ergebnisse der Angebotsanalyse mit den Ergebnissen einer analogen Untersuchung vor 10 Jahren zu vergleichen.

1. L'offerta nel trasporto pubblico regionale: confronto 1994-2004

Questo capitolo contiene un'analisi dell'offerta nel trasporto pubblico regionale. Con trasporto regionale si intendono, a differenza di trasporto urbano, suburbano e a lunga percorrenza, i collegamenti tra le località e le zone della provincia: si sono scelti i collegamenti di 28 località con Bolzano e con i rispettivi capoluoghi comprensoriali Merano, Bressanone o Brunico. L'analisi non è rivolta in primo luogo all'offerta in senso tecnico-quantitativo, vale a dire i veicoli-km o le risorse impiegate, ma soprattutto alle opportunità concrete che ne risultano per la clientela e agli aspetti che assieme ad altri sono determinanti per la scelta del trasporto pubblico come strumento di mobilità: quanti collegamenti e di che tipo risultano dall'offerta, e quanto completi, regolari e veloci sono questi collegamenti?

Assumendo il trasporto pubblico una sempre crescente rilevanza nell'affrontare le problematiche della mobilità, negli ultimi anni sia il pubblico dibattito sia gli sforzi per migliorare l'offerta si sono intensificati. È quindi particolarmente interessante confrontare i risultati dell'analisi con quelli di una ricerca analoga di 10 anni fa.

Tabelle 1.1 und Abbild. 1.1 zeigen einen Vergleich der angebotenen Fahrten auf den wichtigsten regionalen Verkehrslinien. Die Daten beziehen sich auf Oktober 1994 und Oktober 2004 und auf das Angebot an Werktagen (außer Samstag) sowie Sonn- und Feiertagen. Verstärkungsfahrten werden nicht berücksichtigt, da sie aus der Sicht der Kunden keine zusätzlichen Reisemöglichkeiten darstellen. Fahrten, die nur an Schultagen oder nur an Schultagen außer Samstag stattfinden, sind berücksichtigt, sofern sie nicht gleichzeitig mit regulären Fahrten stattfinden.

La tabella 1.1 e il grafico 1.1 mostrano un confronto delle corse offerte sulle linee principali del trasporto regionale. I dati si riferiscono ad ottobre 1994 e ottobre 2004 e all'offerta nei giorni feriali (escluso sabato) e festivi. Le corse di rafforzamento (corse "bis") non sono state conteggiate, poiché dall'ottica della clientela non costituiscono opportunità di viaggio aggiuntive. Corse effettuate solo i giorni scolastici o i giorni scolastici escluso sabato sono considerate se non avvengono contemporaneamente a corse regolari.

Tabella 1.1: Tägliches Fahrtenangebot auf den wichtigsten Bahn- und Buslinien, Vergleich Oktober 1994-Oktober 2004

Tabella 1.1: Offerta di corse giornaliere sulle principali linee ferroviarie ed autobus, confronto ottobre 1994-ottobre 2004

	Verbindungen an Werktagen außer Sa Collegamenti nei giorni feriali escluso sabato			Verbindungen an Sonn- und Feiertagen Collegamenti nei giorni festivi			
	1994	2004	±%	1994	2004	±%	
Bahnlinien							Ferrovie
Meran-Bozen	17/18	16/16	-9%	13/14	13/14	±0%	Merano-Bolzano
Auer-Bozen	22/22	29/29	+32%	13/14	13/13	-4%	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	10/10	13/13	+30%	2/4	2/4	±0%	Salorno-Bolzano
Klausen-Bozen	11/12	15/16	+35%	6/11	7/8	-12%	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	17/18	22/23	+29%	12/17	14/15	±0%	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Bozen	10/10	9/11	±0%	5/7	7/7	+17%	Vipiteno-Bolzano
Bruneck-Franzensfeste	10/10	16/15	+55%	8/10	9/10	+6%	Brunico-Fortezza
Innichen-Bruneck	10/10	15/15	+50%	8/10	9/10	+6%	S. Candido-Brunico
Buslinien							Autolinee
Mals-Schlanders	15/15	34/31	+117%	12/12	16/16	+33%	Malles-Silandro
Schlanders-Naturns	21/22	34/31	+51%	13/13	16/16	+23%	Silandro-Naturno
Naturns-Meran	24/26	34/31	+30%	14/16	16/16	+7%	Naturno-Merano
Lana-Meran	43/43	45/47	+7%	28/28	28/31	+5%	Lana-Merano
St.Leonhard i.P.-Meran	23/23	24/25	+7%	9/9	8/8	-11%	S. Leonardo i.P.-Merano
St. Gertraud/Ulten-Meran	7/7	11/11	+57%	4/4	4/4	±0%	S. Geltrude/Ultimo-Merano
Bozen-Meran	22/21	16/19	-19%	13/12	12/14	+4%	Bolzano-Merano
Kaltern-Bozen	30/30	28/30	-3%	9/9	9/9	±0%	Caldaro-Bolzano

	Verbindungen an Werktagen außer Sa Collegamenti nei giorni feriali escluso sabato			Verbindungen an Sonn- und Feiertagen Collegamenti nei giorni festivi			
	1994	2004	±%	1994	2004	±%	
Klobenstein-Bozen (Bahn/Seilb.)	12/12	13/13	+8%	12/12	13/13	+8%	Collalbo-Bolzano (tranvia/funivia)
Klobenstein-Bozen (Bus)	8/8	8/8	±0%	3/3	3/3	±0%	Collalbo-Bolzano (autolinea)
Sarnthein-Bozen	13/13	15/16	+19%	6/6	5/6	-8%	Sarentino-Bolzano
Neumarkt-Bozen	13/13	14/13	+4%	4/4	4/4	±0%	Egna-Bolzano
Salurn-Neumarkt	5/7	5/5	-17%	0/2	0/0	-100%	Salorno-Egna
Kaltenbrunn-Neumarkt	8/8	8/9	+6%	4/4	4/4	±0%	Fontanafredde-Egna
Welschnofen-Bozen	5/5	7/8	+50%	2/2	2/2	±0%	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	13/13	26/25	+96%	6/6	8/8	+33%	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	7/10	11/13	+41%	4/5	5/5	+11%	Ortisei-Bolzano
Brixen-Bozen	11/12	9/10	-17%	5/5	6/6	+20%	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	8/9	9/9	±0%	0/0	0/0	±0%	Vipiteno-Bressanone
Bruneck-Brixen	15/17	29/28	+78%	6/6	13/14	+125%	Brunico-Bressanone
Innichen-Bruneck	10/12	10/13	+5%	6/6	5/5	-17%	S. Candido-Brunico
Terenten-Bruneck	9/8	13/13	+53%	0/0	0/0	±0%	Terento-Brunico
St. Peter/Ahrntal-Sand i. Taufers	16/18	27/29	+65%	5/5	7/7	+40%	S.Pietro/V.Aurina-Campo -Tures
Sand in Taufers-Bruneck	21/20	30/30	+46%	6/6	7/7	+17%	Campo Tures-Brunico
Pedratsches-Bruneck	8/9	12/13	+47%	4/4	5/5	+25%	Pedracces-Brunico

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis
Verbindungen: Anzahl Hinfahrten/Anzahl Rückfahrten ohne Verstärkungsfahrten

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis
Collegamenti: numero corse di andata/numero corse di ritorno, senza corse "bis"

Die Daten zeigen im allgemeinen eine deutliche Zunahme des Angebots. Besonders augenfällig sind die Angebotsausweitungen im Vinschgau, Unterpustertal, auf dem Schlernplateau und im Tauferer-Ahrntal, wo auf Halbstundentakt umgestellt wurde. Die Buslinien ins Passeiertal und ins Überetsch verkehrten bereits 1994 im Halbstundentakt.

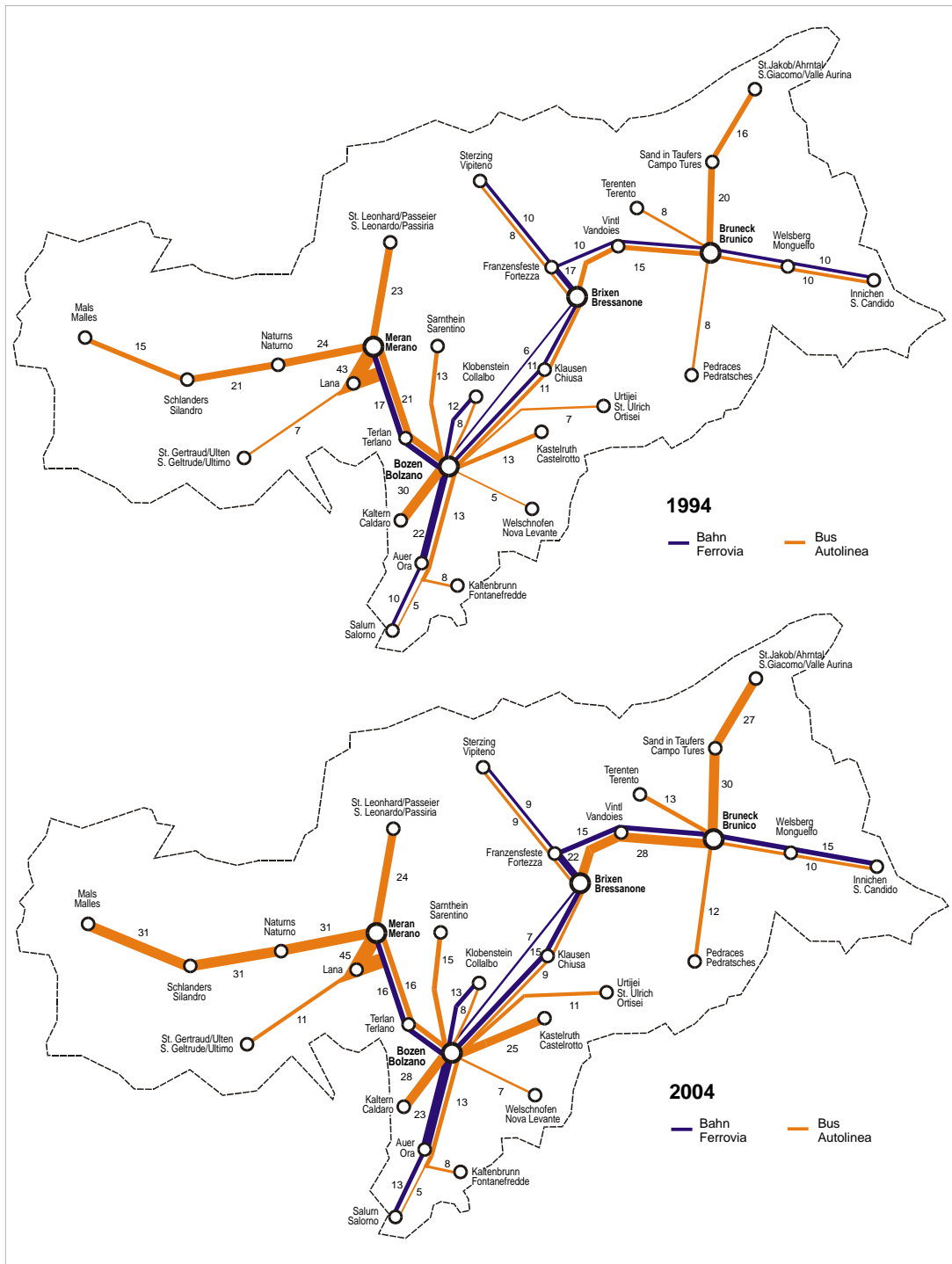
Auch auf der Brenner- und Pustertalbahn wurde das Angebot deutlich ausgeweitet, hier bestanden 1994 noch große Angebotslücken. Die Bahnlinie Bozen-Meran verkehrte hingegen 1994 bereits im Stundentakt, im 10-Jahres-Vergleich ist eine leichte Reduzierung der Fahrten festzustellen. Die Verbindungen ins Wipptal bleiben lückenhaft.

I dati mostrano in generale una notevole estensione dell'offerta. Molto evidenti sono i potenziamenti in Val Venosta, Bassa Pusteria, sull'altipiano dello Sciliar e in Valle Aurina, dove si è passati al cadenzamento di 30 minuti. Le autolinee per la Val Passiria e l'Ortisei invece già nel 1994 offrivano un collegamento di mezz'ora.

Anche sulla ferrovia del Brennero e della Val Pusteria l'offerta è cresciuta sensibilmente: nel 1994 si registravano ancora grandi lacune. La ferrovia Bolzano-Merano invece già nel 1994 presentava un cadenzamento orario, a 10 anni di distanza le corse sono leggermente diminuite. I collegamenti per l'Alta Val d'Isarco rimangono lacunosi.

Abbild. 1.1: Fahrtenangebot an Werktagen außer Samstag auf den Hauptlinien des Regionalverkehrs – Vergleich 1994-2004

Grafico 1.1: Offerta di corse feriali (escluso sabato) sulle linee principali del trasporto regionale – confronto 1994-2004



Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis
 Fahrtenangebot: Anzahl Fahrten pro Richtung, bei ungleicher Fahrtenanzahl zählt die Richtung mit weniger Fahrten.

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis
 Offerta di corse: corse per direzione, in caso di disparità viene considerata la direzione servita da meno corse.

In Tabelle 1.2 werden nicht mehr Linien, sondern *Relationen* analysiert, d. h. die Möglichkeiten, sich zwischen zwei Orten zu bewegen, unter Verwendung aller Linien und Verkehrsmittel, die dafür zur Verfügung stehen. Als Ausgangs- und Zielorte werden dabei die Bahnhöfe, bzw. bei Ortschaften ohne Bahnanschluss die zentralen Bushaltestellen betrachtet.

Ausschlaggebend für die Bewertung des Angebots auf einer bestimmten Relation ist die Anzahl der *Verbindungen*. Eine Verbindung ist eine einzelne, konkrete Fahrtmöglichkeit vom Ausgangs- zum Zielort oder zurück, auch unter Benutzung von verschiedenen Fahrten, Linien oder Verkehrsmitteln. Umsteigeverbindungen werden allerdings nur berücksichtigt, wenn die Wartezeit weniger als 25% der gesamten Zeit beträgt, die vom Ausgangs- bis zum Zielort benötigt wird. Bei einer Verbindung, die z. B. aus einer 20-minütigen Busfahrt und einer 40-minütigen Bahnfahrt besteht, beträgt damit die maximale Wartezeit 20 Minuten. Ebenso werden keine Verbindungen berücksichtigt, die mit anderen überlagert sind. Als überlagert gilt eine Verbindung, wenn die Abfahrtszeit oder die Ankunftszeit am Zielort weniger als 15 Minuten von einer anderen, gleich schnellen oder schnelleren Verbindung abweicht und auf jeden Fall, wenn eine Verbindung von einer anderen „überholt“ wird. Es werden somit nur die effektiven Bewegungsmöglichkeiten gezählt: Angebote, die aus Sicht der Kunden keinen zusätzlichen Nutzen bringen, bleiben unberücksichtigt.

Nella tabella 1.2 non si analizzano più linee, ma *relazioni*, ovvero possibilità di muoversi tra due località, con l'utilizzo di tutte le linee e i mezzi di trasporto che sono a disposizione. Punti di partenza o di destinazione sono considerate le stazioni ferroviarie, per le località non servite dalla ferrovia le fermate centrali delle autolinee.

Determinante per la valutazione dell'offerta su una specifica relazione è il numero di *collegamenti*. Un collegamento è una singola, concreta possibilità di viaggio dal luogo di partenza a quello di destinazione, anche con l'utilizzo di più corse, linee o mezzi di trasporto. I collegamenti con interscambio tuttavia vengono considerati solo se il tempo di attesa rimane sotto il 25% della durata complessiva del viaggio dal luogo di partenza a quello di arrivo. Per esempio, per un collegamento che consiste di un viaggio in autobus di 20 minuti e di uno in treno di 40 minuti, il tempo massimo di attesa è di 20 minuti. Inoltre, non vengono conteggiati collegamenti sovrapposti ad altri. È considerato sovrapposto un collegamento la cui partenza o il cui arrivo avviene a meno di 15 minuti di distanza da un altro collegamento con lo stesso tempo di percorrenza o più veloce, e in ogni caso se un collegamento è “superato” da un altro. Si contano quindi solo le effettive opportunità di movimento: offerte che dall'ottica della clientela non danno un'utilità aggiuntiva non vengono considerati.

Neben der Anzahl der Verbindungen ist auch von Bedeutung, ob dabei umgestiegen werden muss und welches Verkehrsmittel verwendet wird. Direktverbindungen sind für die Kunden attraktiver – auch wenn in einem integrierten und optimierten Verkehrsnetz das Umsteigen zwischen Linien und Verkehrsmitteln eine notwendige Selbstverständlichkeit ist und es kein Ziel sein kann, möglichst alle Relationen mit Direktverbindungen zu bedienen, da damit das Gesamtangebot verschlechtert würde.

Bahnverbindungen sind in der Regel für die Kunden deutlich attraktiver als Busverbindungen, nicht nur wegen der höheren Geschwindigkeit, sondern auch aufgrund der Systemeigenschaften (Komfort, eigener Verkehrsweg). Bahnlinien weisen gegenüber gleichrangigen Buslinien ein wesentlich höheres Fahrgastpotenzial auf. Auch diesem Umstand ist in der Bewertung des Angebots Rechnung zu tragen. Der angegebene Bahnanteil ist der streckenmäßige Anteil an allen berücksichtigten Verbindungen.

Die Ergebnisse zeigen auch bei der Analyse nach Relationen allgemein eine deutliche Verbesserung der Situation mit einer Zunahme der Verbindungen und einer Erhöhung des Bahnanteils im Unterland, im Eisacktal und im Pustertal. Ebenso wird deutlich, dass sich auf längeren Strecken Bahn- und Buslinien nur teilweise ergänzen: zwischen Bozen und Meran entsprechen 78 Fahrten auf der Bahn- und Buslinie z. B. nur 47 Verbindungen. Die Buslinien dienen in solchen Fällen meist der Bedienung von Ortschaften, die von der Bahn nicht direkt erschlossen werden, eine Ergänzung zur Bahn stellen sie aufgrund der großen Fahrzeitunterschiede nur teilweise dar.

Oltre al numero di collegamenti, conta anche il fatto se sia necessario cambiare mezzo lungo il percorso e che tipo di mezzo venga utilizzato. Collegamenti diretti sono più attraenti per la clientela – anche se in una rete integrata ed ottimizzata l'interscambio tra linee e mezzi rappresenta un fatto naturale e necessario e non può essere un obiettivo servire la massima parte delle relazioni con corse dirette poiché l'offerta complessiva ne risulterebbe peggiorata.

I collegamenti ferroviari sono di norma decisamente più attraenti per la clientela rispetto ai collegamenti autobus, non solo per la maggiore velocità, ma anche in seguito alle proprietà di sistema (comfort, sede propria). Le ferrovie rispetto alle autolinee dello stesso rango presentano un potenziale d'utenza sensibilmente più elevato. Anche questo fatto va considerato nella valutazione dell'offerta. La quota ferroviaria indicata è ottenuta dalla percentuale chilometrica su tutti i collegamenti considerati.

Anche i risultati per relazioni mostrano in genere un sensibile miglioramento della situazione con un aumento del numero di collegamenti e un aumento della percentuale ferroviaria in Bassa Atesina, in Valle Isarco e in Val Pusteria. Risulta anche che sulle maggiori distanze le ferrovie e le autolinee si integrano solo in parte: tra Bolzano e Merano per esempio a 78 corse ferroviarie ed automobilistiche corrispondono solo 47 collegamenti. Le autolinee in questi casi servono normalmente per servire località non direttamente raggiunte dalla ferrovia, ma in seguito alla grande differenza dei tempi di percorrenza possono solo in parte rappresentare un'integrazione a quest'ultima.

Tabella 1.2: Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Anzahl und Art der Verbindungen an Werktagen außer Samstag – Vergleich 1994-2004

Tabella 1.2: Principali relazioni nel trasporto regionale: numero e tipo di collegamenti nei giorni feriali escl. sabato – confronto 1994-2004

	Verbindungen (hin/zurück) Collegamenti (andata/ritorno)		Direktverbindungen (%) Collegamenti diretti (%)		Bahnanteil (%) Quota ferroviaria (%)		
	1994	2004	1994	2004	1994	2004	
Mals-Meran	14/15	34/31	100%	100%	0%	0%	Malles-Merano
Mals-Bozen	12/12	22/26	0%	0%	20%	20%	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	21/22	34/31	100%	100%	0%	0%	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	16/16	22/26	0%	0%	30%	27%	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	24/24	34/31	100%	100%	0%	0%	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	19/16	22/26	0%	0%	37%	38%	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	22/25	24/29	100%	100%	74%	58%	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	23/23	24/25	100%	100%	0%	0%	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	18/16	19/23	0%	0%	39%	36%	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	43/43	44/47	100%	100%	0%	0%	Lana-Merano
Lana-Bozen	15/17	15/15	0%	0%	85%	85%	Lana-Bolzano
St. Gertraud/U.-Meran	7/7	11/11	100%	100%	0%	0%	S.Geltrude/U.-Merano
St. Gertraud/U.-Bozen	7/7	10/10	0%	0%	40%	43%	S.Geltrude/U.-Bolzano
Terlan-Bozen	22/27	24/30	100%	100%	67%	57%	Terlano-Bolzano
Sarntheim-Bozen	13/13	15/16	100%	100%	0%	0%	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	14/14	15/15	11%	13%	89%	87%	Collalbo-Bolzano
Kaltern-Bozen	26/26	27/28	100%	100%	0%	0%	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	23/24	30/30	100%	100%	91%	97%	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	13/14	14/15	89%	100%	74%	90%	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	8/8	8/8	81%	81%	8%	0%	Fontanafredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	5/5	7/8	100%	100%	0%	0%	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	13/13	26/25	100%	100%	0%	0%	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	9/10	11/13	84%	100%	7%	0%	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	23/20	24/25	100%	100%	51%	63%	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	19/19	21/19	100%	100%	61%	77%	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	21/21	25/24	100%	100%	79%	88%	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	13/14	12/18	100%	100%	67%	67%	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	13/12	11/15	70%	77%	80%	86%	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	17/17	28/31	100%	100%	52%	51%	Vandoies-Brunico
Vintl-Bozen	17/17	17/18	47%	17%	48%	89%	Vandoies-Bolzano
Bruneck-Bozen	14/14	17/18	43%	17%	64%	86%	Brunico-Bolzano

	Verbindungen (hin/zurück) Collegamenti (andata/ritorno)		Direktverbindungen (%) Collegamenti di- retti (%)		Bahnanteil (%) Quota ferroviaria (%)		
	1994	2004	1994	2004	1994	2004	
Welsberg-Bruneck	14/19	19/26	100%	100%	61%	64%	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	12/12	15/16	33%	16%	77%	91%	Monguelfo-Bolzano
Innichen-Bruneck	13/19	19/26	100%	100%	62%	64%	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	11/12	15/16	30%	16%	80%	90%	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	9/8	13/13	100%	100%	0%	0%	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	6/8	12/10	0%	0%	41%	74%	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	21/20	30/30	100%	100%	0%	0%	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	10/13	15/16	4%	0%	46%	72%	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	16/18	27/29	100%	100%	0%	0%	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	8/12	14/16	4%	0%	46%	61%	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	8/9	12/13	100%	100%	0%	0%	Pedraces-Brunico
Pedratsches-Bozen	8/8	11/12	0%	0%	25%	63%	Pedraces-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis

Neben der Anzahl der zur Verfügung stehenden Verbindungen spielt auch deren *zeitliche Verteilung* eine Rolle. Für den öffentlichen Verkehr genügt es lange nicht mehr, nur die typischen Pendlerverbindungen sicher zu stellen: die Mobilitätsbedürfnisse werden immer diffuser, und dem Gelegenheits- und Freizeitverkehr kommt ständig wachsende Bedeutung zu. Wesentlich für die Attraktivität ist somit vor allem die *Vollständigkeit und Regelmäßigkeit* des Angebots.

Tabelle 1.3 zeigt eine Übersicht über die Verbindungen an Sonntagen. Hier zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Einige Hauptachsen werden stündlich bedient, zum Teil ist das Angebot deutlich besser geworden, auf vielen Relationen bleibt es allerdings sehr begrenzt. Die Bewegungen an Sonn- und Feiertagen folgen anderen Mustern als jene an Werktagen, und der öffentliche Verkehr hat offensichtlich Schwierigkeiten, hier eine wichtigere Rolle einzunehmen.

Oltre al numero di collegamenti a disposizione, conta anche la loro *distribuzione temporale*. Per il trasporto pubblico da tempo non è più sufficiente assicurare i tipici collegamenti per pendolari: le esigenze di mobilità diventano sempre più diffuse, e aumenta continuamente l'importanza degli spostamenti occasionali e del tempo libero. È quindi essenziale per la competitività del trasporto pubblico soprattutto la *completezza* e la *regolarità* dell'offerta.

La tabella 1.3 contiene una panoramica dei collegamenti festivi. Qui il quadro non è univoco. Alcuni assi principali sono serviti a cadenza oraria anche la domenica, in parte l'offerta è sensibilmente migliorata, su molte relazioni rimane però molto limitata. Gli spostamenti festivi seguono altri schemi di quelli feriali, e il trasporto pubblico evidentemente trova difficoltà ad assumere un ruolo più importante in questo segmento.

Tabelle 1.3: Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Verbindungen an Sonn- und Feiertagen – Vergleich 1994-2004

Tabella 1.3: Principali relazioni nel trasporto regionale: collegamenti nei giorni festivi – confronto 1994-2004

	1994		2004		
	Hinfahrt Andata	Rückfahrt Ritorno	Hinfahrt Andata	Rückfahrt Ritorno	
Mals-Meran	12	12	16	16	Malles-Merano
Mals-Bozen	9	9	14	13	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	13	13	16	16	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	6	10	14	13	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	14	16	16	16	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	6	10	14	13	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	17	21	22	27	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	9	9	8	8	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	5	8	7	8	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	28	28	28	31	Lana-Merano
Lana-Bozen	11	12	13	11	Lana-Bolzano
St. Gertraud/Ulten-Meran	4	4	4	4	S.Geltrude/Ultimo-Merano
St. Gertraud/Ulten-Bozen	4	4	3	3	S.Geltrude/Ultimo-Bolzano
Terlan-Bozen	18	22	21	27	Terlano-Bolzano
Sarnthein-Bozen	6	6	5	6	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	13	14	14	13	Collalbo-Bolzano
Kaltern-Bozen	9	9	9	9	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	14	16	15	16	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	2	4	2	4	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	4	4	4	2	Fontanefredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	2	2	2	2	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	6	6	8	8	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	4	4	5	5	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	15	11	14	14	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	11	14	12	12	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	15	16	19	17	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	5	6	7	7	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	5	7	7	7	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	13	10	15	22	Vandoies-Brunico
Vintl-Bozen	10	10	12	13	Vandoies-Bolzano
Bruneck-Bozen	9	10	12	13	Brunico-Bolzano
Welsberg-Bruneck	10	15	14	15	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	9	9	9	10	Monguelfo-Bolzano

	1994		2004		
	Hinfahrt Andata	Rückfahrt Ritorno	Hinfahrt Andata	Rückfahrt Ritorno	
Innichen-Bruneck	10	15	14	15	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	9	10	9	10	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	0	0	0	0	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	0	0	0	0	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	6	6	7	7	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	5	5	6	5	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	5	5	7	7	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	4	3	6	5	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	4	4	5	5	Pedrases-Brunico
Pedratsches-Bozen	2	3	4	4	Pedrases-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis

Tabelle 1.4 befasst sich mit dem Abendverkehr, d. h. die Rückfahrtsmöglichkeiten von den Hauptorten nach 20 Uhr. Auch hier sind einzelne Verbesserungen festzustellen, das Angebot bleibt insgesamt aber bescheiden, der Besuch einer Abendveranstaltung ist etwa nur in Ausnahmefällen möglich. Hier ergibt sich ein ähnliches Problem wie beim Sonntagsverkehr: die Tatsache, dass der öffentliche Verkehr diese Bedürfnisse in Vergangenheit nie abgedeckt hat, hat dazu geführt, dass er als Möglichkeit gar nicht mehr in Erwägung gezogen wird und es daher bei neu geschaffenen Abendverbindungen auf Anhieb nur sehr wenig Nachfrage gibt. Diese Negativdynamik kann wohl nur durch eine gezielte Angebots- und Vermarktungspolitik beendet werden, die genügend Zeit braucht, um wirken zu können.

La tabella 1.4 si occupa dei servizi serali, ovvero le possibilità di ritornare dai capoluoghi dopo le ore 20. Anche qui si registrano singoli miglioramenti, l'offerta in complesso rimane però modesta, e solo in casi eccezionali è possibile visitare una manifestazione serale. Si presenta un problema simile a quello dei servizi festivi: il fatto che il trasporto pubblico in passato non abbia mai coperto queste esigenze, ha portato a non prendere neanche in considerazione la possibilità di servirsene, motivo per cui spesso i servizi serali di nuova introduzione riscontrano una domanda molto scarsa. Questa dinamica negativa probabilmente può essere superata solo attraverso una politica mirata di offerta e di promozione con tempi sufficientemente lunghi per poter avere effetto.

Tabelle 1.4: Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Abendverkehr an Werktagen außer Samstag – Vergleich 1994-2004

Tabella 1.4: Principali relazioni nel trasporto regionale: servizio serale nei giorni feriali escl. sabato – confronto 1994-2004

	Verbindungen 20-21.30 Uhr (Rückfahrt) Collegamenti tra le 20 e le 21.30 (ritorno)		Verbindungen zwischen 21.30 und 0.30 Uhr (Rückfahrt) Collegamenti tra le 21.30 e le 0.30(ritorno)		Letzte Rückfahrt Ultimo collegamento di ritorno		
	1994	2004	1994	2004	1994	2004	
Mals-Meran	1	1	0	1	20.10	21.40	Malles-Merano
Mals-Bozen	0	1	0	0	19.22	20.35	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	1	1	1	1	21.35	21.40	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	1	1	0	0	20.50	20.35	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	1	1	1	1	21.35	21.40	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	1	1	0	0	20.50	20.35	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	2	1	1	2	23.10	23.40	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	1	1	0	0	20.10	20.20	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	0	0	0	0	19.22	19.36	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	3	3	0	0	21.00	21.15	Lana-Merano
Lana-Bozen	0	0	0	0	19.44	19.36	Lana-Bolzano
St. Gertraud/U.-Meran	0	0	0	0	19.05	19.15	S.Geltrude/U.-Merano
St. Gertraud/U.-Bozen	0	0	0	0	17.50	18.47	S.Geltrude/U.-Bolzano
Terlan-Bozen	2	1	1	2	23.10	23.40	Terlano-Bolzano
Sarnthein-Bozen	0	0	0	0	19.15	19.30	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	0	0	0	0	19.25	19.25	Collalbo-Bolzano
Kaltern-Bozen	1	2	0	0	20.10	21.10	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	0	3	1	1	22.45	22.31	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	0	0	0	0	19.14	19.10	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	0	0	0	0	19.20	19.20	Fontanefredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	0	0	0	0	19.20	19.20	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	0	0	0	0	19.10	19.40	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	0	0	0	0	19.15	19.20	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	2	1	0	1	21.14	22.00	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	1	1	0	2	20.48	22.00	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	1	1	0	2	20.48	22.00	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	1	1	0	1	21.17	22.01	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	1	0	0	1	20.48	21.32	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	1	3	0	0	21.42	21.14	Vandoies-Brunico
Vintl-Bozen	1	0	0	1	20.48	21.32	Vandoies-Bolzano
Bruneck-Bozen	1	0	0	1	20.48	21.32	Brunico-Bolzano

	Verbindungen 20-21.30 Uhr (Rückfahrt) Collegamenti tra le 20 e le 21.30 (ritorno)		Verbindungen zwischen 21.30 und 0.30 Uhr (Rückfahrt) Collegamenti tra le 21.30 e le 0.30(ritorno)		Letzte Rückfahrt Ultimo collegamento di ritorno		
	1994	2004	1994	2004	1994	2004	
Welsberg-Bruneck	1	1	1	1	22.10	23.02	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	1	0	0	1	20.48	21.32	Monguelfo-Bolzano
Innichen-Bruneck	1	1	1	1	22.10	23.02	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	1	0	0	1	20.48	21.32	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	0	0	0	0	19.15	19.15	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	0	0	0	0	17.12	17.32	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	0	1	0	1	19.10	22.00	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	0	0	0	0	17.12	18.32	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	0	1	0	1	17.12	22.00	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	0	0	0	0	19.10	18.32	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	0	0	0	0	19.10	19.10	Pedraces-Brunico
Pedratsches-Bozen	0	0	0	0	17.12	17.32	Pedraces-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis

Tabelle 1.5 befasst sich mit der Regelmäßigkeit der Verbindungen. Neben der Anzahl der täglichen Verbindungen spielt auch ihre Verteilung über den Tag eine wichtige Rolle. Sehr kundenfreundlich sind Taktverkehre, d. h. stündlich wiederkehrende, gleiche Abfahrtsminuten, die ein Studium des Fahrplans in den meisten Fällen überflüssig machen.

Als Stundentakt („60“) wird eine Serie von Verbindungen eingestuft, die mindestens zwischen 7 und 19 Uhr in jeder Stunde zur selben Minute angeboten werden. Werden über weite Teile des Tages zwei Verbindungen in der Stunde angeboten, gilt die Relation als Stundentakt mit Verstärkungen („60+“). Durchgehend zwei Verbindungen pro Stunde mit demselben Verkehrsmittel ergeben einen Halbstundentakt („30“).

La tabella 1.5 contiene i dati sulla regolarità dei collegamenti. Oltre al numero di collegamenti giornalieri conta anche la loro distribuzione sulla giornata. Sono molto a misura di cliente i servizi cadenzati, ovvero partenze che ogni ora si ripetono agli stessi minuti e rendono superflua la consultazione dell'orario nella maggior parte dei casi.

Come cadenzamento orario („60“) è considerata una serie di collegamenti offerti ogni ora allo stesso minuto almeno dalle 7 alle 19. Se per buona parte della giornata si offrono due collegamenti all'ora, si parla di cadenzamento orario con rafforzamenti („60+“). Due collegamenti all'ora per tutta la giornata con lo stesso mezzo di trasporto danno luogo ad un cadenzamento di 30 minuti („30“).

Wird kein exakter Stundentakt eingehalten, so wird überprüft, ob die Relation einige Mindestkriterien erfüllt, um als „Standardbedienung“ gelten zu können: pro Fahrtrichtung darf es zwischen 7 und 19 Uhr nicht mehr als eine Unterbrechung von mehr als 120 Minuten geben, und es muss möglich sein, den Zielort jeweils mindestens einmal zu erreichen in den Zeiträumen 7-8 Uhr, 8-10 Uhr und 14.30-16 Uhr, sowie vom Zielort mindestens einmal zurück fahren zu können in den Zeiträumen 11.30-13 Uhr, 17-18 Uhr und 18-19.30 Uhr. Werden diese Kriterien nicht erfüllt, ist der Bedienungsstandard „ungenügend“.

Als weiterer Indikator wird die größte Verbindungslücke angeführt, d. h. die längste Wartezeit zwischen zwei Verbindungen in einer beliebigen Richtung.

Die Ergebnisse zeigen auch hier eine allgemeine Verbesserung der Standards. Einige wichtige Linien sind vertaktet worden, das Angebot wurde auf den meisten Linien verdichtet, bis auf einige Ausnahmen gibt es kaum Verbindungslücken von über 2 Stunden.

Se non si rispetta un cadenzamento orario esatto, si verifica se la relazione soddisfa alcuni criteri minimi per essere definita un “servizio standard”: non più di una pausa di più di 120 minuti tra due collegamenti in ogni direzione, e la possibilità di raggiungere il luogo di destinazione almeno una volta nelle fasce orarie 7-8, 8-10, 14.30-16 e di poter ripartire almeno una volta nelle fasce 11.30-13, 17-18 e 18-19.30. Se non si soddisfano questi criteri, lo standard di servizio è definito “insufficiente”.

Come ulteriore indicatore si è aggiunta la maggiore lacuna tra due collegamenti, vale a dire il maggior tempo di attesa tra due collegamenti in una qualsiasi delle due direzioni.

I risultati mostrano anche qui un generale miglioramento degli standard. Alcune linee importanti sono state cadenzate, l'offerta è stata potenziata sulla maggior parte delle linee, e salvo alcune eccezioni è raro trovare lacune di oltre 2 ore.

Tabella 1.5: Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Regelmäßigkeit der Verbindungen an Werktagen außer Samstag - Vergleich 1994-2004

Tabella 1.5: Principali relazioni nel trasporto regionale: regolarità dei collegamenti nei giorni feriali escl. sabato – confronto 1994-2004

	Bedienungsstandard Standard di servizio		Größte Verbindungslücke Maggiore lacuna		
	1994	2004	1994	2004	
Mals-Meran	standard	30	1.20	0.37	Malles-Merano
Mals-Bozen	ungen./insuff.	60	1.40	1.07	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	standard	30	1.10	0.37	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	standard	60	1.35	1.07	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	standard	30	1.10	0.35	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	standard	60	1.10	1.00	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	60+	60+	1.00	1.00	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	60+	60+	1.05	1.00	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	ungen./insuff.	standard	2.00	1.30	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	30	30	0.20	0.20	Lana-Merano
Lana-Bozen	60	60	1.08	1.00	Lana-Bolzano
St. Gertraud/U.-Meran	ungen./insuff.	standard	3.30	2.00	S.Geltrude/U.-Merano
St. Gertraud/U.-Bozen	ungen./insuff.	ungen./insuff.	3.30	2.00	S.Geltrude/U.-Bolzano
Terlan-Bozen	60+	60+	1.00	1.00	Terlano-Bolzano
Sarnthein-Bozen	standard	standard	2.00	2.00	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	standard	60	2.00	1.00	Collalbo-Bolzano
Kaltern-Bozen	30	30	0.47	0.45	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	standard	standard	1.36	1.21	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	standard	standard	2.20	3.57	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	ungen./insuff.	ungen./insuff.	2.50	3.00	Fontanafredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	ungen./insuff.	standard	4.20	3.00	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	standard	60+	2.05	1.00	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	standard	standard	2.20	2.00	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	standard	standard	1.16	1.51	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	standard	standard	1.51	2.30	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	standard	standard	1.51	2.25	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	standard	standard	1.55	2.21	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	ungen./insuff.	standard	3.28	2.21	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	standard	standard	1.26	0.48	Vandoes-Brunico
Vintl-Bozen	standard	standard	1.51	2.17	Vandoes-Bolzano
Bruneck-Bozen	standard	standard	1.51	2.24	Brunico-Bolzano
Welsberg-Bruneck	standard	standard	1.37	1.19	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	standard	standard	3.26	2.38	Monguelfo-Bolzano

	Bedienungsstandard Standard di servizio		Größte Verbindungslücke Maggiore lacuna		
	1994	2004	1994	2004	
Innichen-Bruneck	standard	standard	1.42	1.16	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	standard	standard	3.26	2.30	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	standard	standard	2.00	1.54	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	ungen./insuff.	ungen./insuff.	4.50	2.22	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	60+	60+	1.00	1.00	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	ungen./insuff.	standard	1.30	2.30	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	standard	60+	1.56	1.00	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	ungen./insuff.	standard	1.29	2.30	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	ungen./insuff.	standard	3.10	2.20	Pedracces-Brunico
Pedratsches-Bozen	ungen./insuff.	ungen./insuff.	3.10	2.20	Pedracces-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis
 60: Stundentakt
 60+: Stundentakt mit Verdichtungen
 30: Halbstundentakt
 standard: Standardbedienung
 ungen.: keine Erfüllung der Mindeststandards

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis
 60: cadenzamento orario
 60+: cadenzamento orario con rafforzamenti
 30: 2 cadenzamento di 30 minuti
 standard: servizio standard
 insuff.: standard minimi non raggiunti

In Tabelle 1.6 und Abbild. 1.2 werden die Fahrtzeiten analysiert. Ausschlaggebend ist die Gesamtfahrtzeit, d. h. die Zeit von der Abfahrt vom Ausgangsort bis zur Ankunft am Zielort inklusive der Steh-, Warte- und Umsteigezeiten. Die Tabelle enthält jeweils die schnellste Fahrtzeit und die durchschnittliche Fahrtzeit aller Verbindungen, die berücksichtigt wurden. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bezieht sich in den meisten Fällen auf die kürzeste Distanz auf dem Straßennetz, auch wenn die Bahn- oder Buslinien einen anderen Verlauf haben. Auf diese Weise fällt es leichter, die Konkurrenzfähigkeit mit dem Individualverkehr zu bewerten.

Die direkten Bahnverbindungen, besonders auf der Brennerbahn, erreichen die höchsten Geschwindigkeiten. Die Buslinien erreichen hingegen system- und verkehrsbedingt meist nur sehr bescheidene Reisegeschwindigkeiten, was sich vor allem bei längeren Distanzen sehr negativ auf die Konkurrenzfähigkeit auswirkt.

Nella tabella 1.6 e nel grafico 1.2 si analizzano i tempi di percorrenza. È determinante il tempo di percorrenza complessivo, ovvero il tempo che passa tra la partenza dal luogo di origine e l'arrivo al luogo di destinazione, inclusi i tempi a veicolo fermo e i tempi di attesa e di interscambio. La tabella contiene per ogni relazione il tempo migliore e il tempo medio di tutti i collegamenti tenuti in considerazione. La velocità commerciale media si riferisce nella maggior parte dei casi alla distanza più breve sulla rete stradale, anche se le ferrovie o le autolinee seguono un percorso diverso. In questo modo risulta più facile valutare la competitività con il trasporto individuale.

I collegamenti ferroviari diretti, soprattutto sulla linea del Brennero, raggiungono le velocità più alte. Le autolinee, per motivi di sistema e legati al traffico, raggiungono normalmente velocità commerciali molto modeste, un fatto che si ripercuote negativamente sulla competitività soprattutto sulle distanze più lunghe.

Aus Abbild. 1.2 wird z. B. klar ersichtlich, dass die westliche Landeshälfte durch das Fehlen einer Bahnlinie im Vinschgau deutlich schlechter erschlossen ist als die östliche. Die Wiederinbetriebnahme der Linie Meran-Mals wird die Fahrzeiten im Vinschgau drastisch senken und damit dieses Ungleichgewicht aufheben.

Dal grafico 1.2 risulta chiaramente che la parte occidentale della provincia risulta svantaggiata rispetto a quella orientale in seguito alla mancanza di una ferrovia in Val Venosta. La riattivazione della linea Merano-Malles comporterà una drastica riduzione dei tempi di percorrenza in Val Venosta ed eliminerà questo squilibrio.

Tabella 1.6: *Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Geschwindigkeit der Verbindungen an Werktagen außer Samstag - Vergleich 1994-2004*

Tabella 1.6: *Principali relazioni nel trasporto regionale: velocità dei collegamenti nei giorni feriali escl. sabato – confronto 1994-2004*

	km	1994			2004			
		t min	t ø	v ø	t min	t ø	v ø	
Mals-Meran	60	1.38"	1.46	34	1.45"	1.47	34	Malles-Merano
Mals-Bozen	92	2.23*	2.53	32	2.29*	2.44	34	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	37	0.55"	1.01	36	1.02"	1.07	33	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	69	1.41*	2.04	33	1.49*	2.04	33	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	17	0.23"	0.26	39	0.28"	0.31	33	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	49	1.08*	1.29	33	1.11*	1.27	34	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	32	0.34°	0.46	42	0.32°	0.46	42	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	21	0.50"	0.50	25	0.40"	0.49	26	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	53	1.24*	1.51	29	1.27*	1.49	29	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	9	0.20"	0.20	27	0.15"	0.18	30	Lana-Merano
Lana-Bozen	27	0.40*	0.53	31	0.41*	0.52	31	Lana-Bolzano
St. Gertraud/U.-Meran	41	1.25"	1.25	26	1.23"	1.23	30	S.Geltrude/U.-Merano
St. Gertraud/U.-Bozen	59	1.56*	2.23	23	1.51*	1.57	30	S.Geltrude/U.-Bolzano
Terlan-Bozen	12	0.15°	0.21	34	0.16°	0.19	38	Terlano-Bolzano
Sarnthein-Bozen	22	0.40"	0.40	33	0.35"	0.35	38	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	15	0.29°	0.32	28	0.31°	0.32	26	Collalbo-Bolzano
Kaltem-Bozen	16	0.37"	0.40	24	0.29"	0.40	24	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	16	0.10°	0.16	60	0.09°	0.15	64	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	31	0.20°	0.43	43	0.234	0.32	58	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	37	1.00*	1.18	28	1.02*	1.11	31	Fontanefredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	25	0.30"	0.40	33	0.38"	0.38	35	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	26	0.50"	0.50	31	0.48"	0.48	33	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	35	1.00"	1.04	33	0.59"	0.59	36	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	10	0.08°	0.12	50	0.07°	0.11	55	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	28	0.21°	0.30	48	0.20°	0.25	67	Chiusa-Bolzano

1 – Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr: Vergleich 1994-2004

	km	1994			2004			
		t min	t ø	v ø	t min	t ø	v ø	
Brixen-Bozen	38	0.27°	0.38	60	0.26°	0.32	71	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	29	0.25°	0.33	53	0.26°	0.32	54	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	67	0.55°	1.14	54	0.56°	1.06	61	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	19	0.19°	0.25	46	0.17°	0.21	54	Vandoies-Brunico
Vintl-Bozen	55	0.54°	1.12	46	0.56°	1.03	52	Vandoies-Bolzano
Bruneck-Bozen	74	1.11°	1.33	48	1.13°	1.23	53	Brunico-Bolzano
Welsberg-Bruneck	18	0.17°	0.21	51	0.17°	0.21	51	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	92	1.35°	1.55	48	1.35°	1.42	54	Monguelfo-Bolzano
Innichen-Bruneck	32	0.32°	0.42	46	0.32°	0.40	48	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	106	1.51°	2.12	48	1.51°	1.59	53	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	17	0.35"	0.35	29	0.31"	0.35	29	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	60	2.11*	2.29	24	1.52*	2.19	26	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	16	0.25"	0.25	38	0.24"	0.28	34	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	90	1.52*	2.15	40	1.48*	2.04	52	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	31	0.47"	0.47	40	0.48"	0.52	36	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	105	2.16*	2.39	39	2.15*	2.30	42	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	30	0.47"	0.47	38	0.52"	0.52	35	Pedracces-Brunico
Pedratsches-Bozen	104	2.18*	2.38	39	2.11*	2.33	41	Pedracces-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis
t min: Fahrzeit der schnellsten Verbindung (° Bahnverbindung, * Kombinierte Bahn-Bus-Verbindung, " Busverbindung)

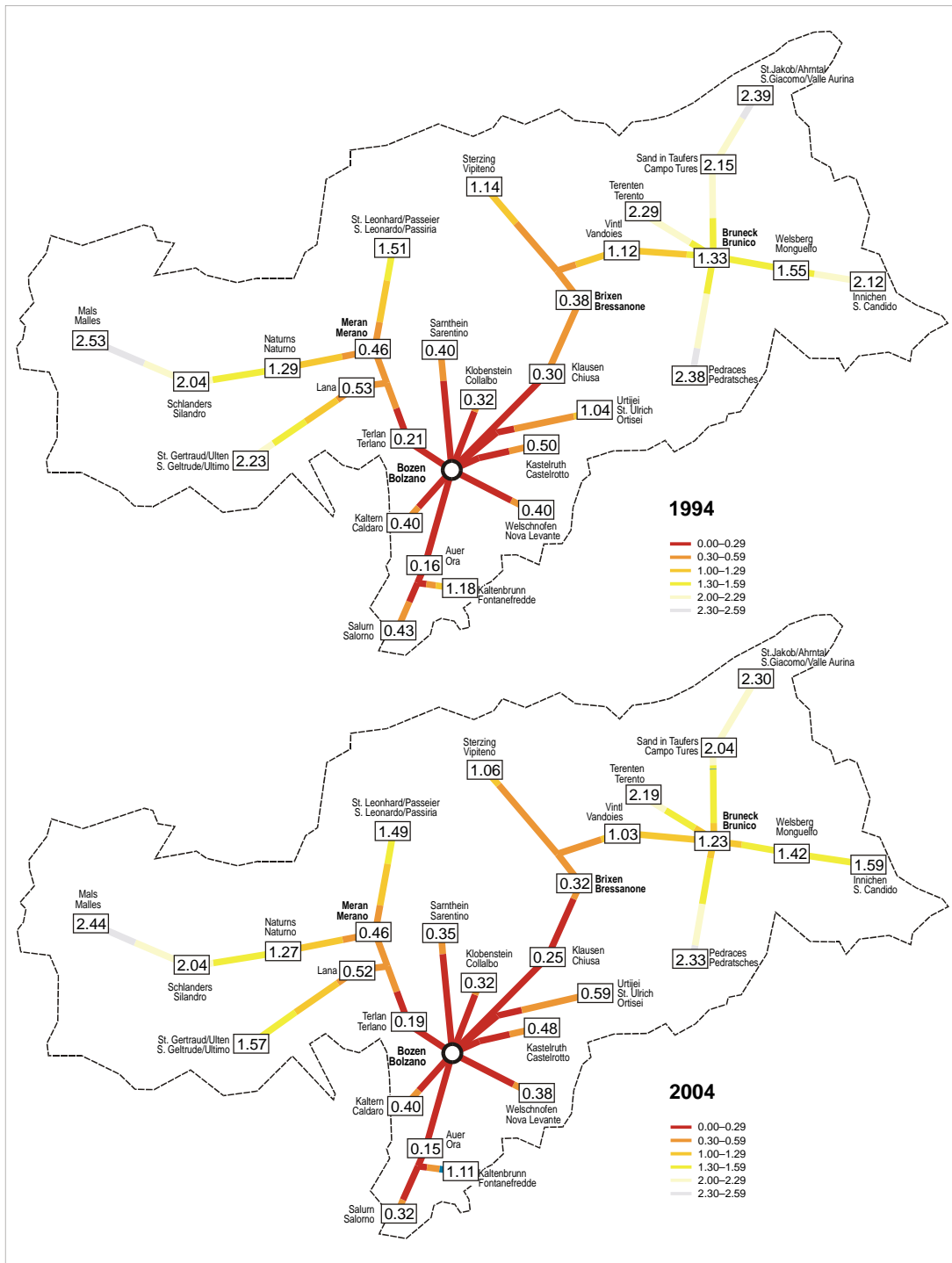
t ø: durchschnittliche Fahrzeit aller Verbindungen
v ø: durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aller Verbindungen

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis
t min: tempo di percorrenza del collegamento più veloce (° collegamento ferroviario, * collegamento combinato ferrovia-autobus, " collegamento autobus)

t ø: tempo di percorrenza medio di tutti i collegamenti
v ø: velocità commerciale media di tutti i collegamenti

Abbild. 1.2: *Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: durchschnittliche Fahrtzeiten der Verbindungen mit Bozen - Vergleich 1994-2004*

Grafico 1.2: *Principali relazioni nel trasporto regionale: tempi medi di percorrenza dei collegamenti con Bolzano - confronto 1994-2004*



Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis

Aus den bisher analysierten Komponenten lässt sich ein *Index für die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln* erstellen, der für die einzelnen Relationen eine Gesamtbewertung darüber abgibt, „wie gut“ man sich auf ihnen bewegen kann. Ein derartiger Index erfordert klarerweise eine Reihe von Wertungen und Gewichtungen und kann daher nicht als absolutes Maß für die Qualität des Verbindungsangebots gelten, er ermöglicht es aber, für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs wichtige Aspekte zusammenfassend darzustellen, vor allem, weil er sich am unmittelbaren Nutzen für die Kunden orientiert.

Der hier verwendete Index¹ setzt sich aus vier Hauptkomponenten zusammen, die sich jeweils zu gleichen Teilen auf die Gesamtbewertung auswirken:

- Bedienungshäufigkeit
- Modalität
- Vollständigkeit
- Geschwindigkeit.

Kennzahl für die *Bedienungshäufigkeit* ist die Anzahl der Verbindungen pro Richtung an Werktagen außer Samstag. Bei ungleicher Anzahl von Verbindungen in beide Richtungen gilt die kleinere Zahl. Die Punkte, maximal 25, werden wie folgt vergeben:

Verbindungen	über/oltre	30-32	27-29	25-26	23-24	22	21	...	4	3	0-2
Collegamenti	32										
Punkte - Punti	25	24	23	22	21	20	19	...	2	1	0

Dalle componenti finora analizzati si può costruire un *indice di accessibilità con trasporti pubblici* che per ogni singola relazione permette una valutazione complessiva su “quanto bene” ci si possa muovere. Un indice di questo tipo chiaramente richiede una serie di valutazioni e ponderazioni e non può quindi essere considerato una misura assoluta della qualità dell'offerta di collegamenti, ma permette comunque di rappresentare sinteticamente alcuni aspetti importanti per il successo del trasporto pubblico, soprattutto perché si orienta all'utilità immediata per la clientela.

L'indice qui utilizzato¹ è costituito da quattro componenti principali che influiscono sul risultato complessivo in parti uguali:

- frequenza
- modalità
- completezza
- velocità.

La base per la valutazione della *frequenza* è il numero di collegamenti a direzione nei giorni feriali escluso sabato. Quando i collegamenti di andata e di ritorno non sono dello stesso numero, si considera il numero più basso. I punti, con un massimo di 25, sono assegnati nel modo seguente:

Die *Modalpunkte* setzen sich zusammen aus den Punkten für Bahnverkehr (maximal 15) und den Punkten für Direktverkehr (maximal 10):

Punkte für Bahnverkehr =
Häufigkeitspunkte × 0,6 × Bahnanteil

Punkte für Direktverkehr =
Häufigkeitspunkte × 0,4 ×
Anteil der Direktverbindungen

I *punti modal* si compongono di punti per servizio ferroviario (massimo 15) e punti per servizio diretto (massimo 10):

punti per servizio ferroviario =
punti di frequenza × 0,6 × quota ferroviaria

punti per servizio diretto =
punti di frequenza × 0,4 ×
quota dei collegamenti diretti

Die 25 erreichbaren Punkte für *Vollständigkeit* setzen sich zusammen aus 10 Punkten für den Sonntagsverkehr, 7 Punkten für den Abendverkehr und 8 Punkten für die Regelmäßigkeit der Verbindungen.

Sonntagsverkehr: Kennzahl ist die Anzahl der Verbindungen an Sonn- und Feiertagen in der schlechter bedienten Richtung

I 25 punti raggiungibili per la valutazione della *completezza* sono composti da 10 punti per il servizio festivo, 7 punti per quello serale e 8 punti per la regolarità dei collegamenti.

Servizio festivo: base di valutazione è il numero di collegamenti nei giorni festivi, nella direzione meno servita:

Verbindungen	über/oltre	18-20	15-17	12-14	10-11	8-9	6-7	5	4	3	0-2
Collegamenti	20										
Punkte - Punti	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

Abendverkehr: Kennzahl ist die Anzahl der Rückfahrmöglichkeiten vom Zielort in den Abendstunden:

Servizio serale: è determinante il numero di possibilità di rientro dal luogo di destinazione nelle ore serali:

Abfahrten zwischen 20.00 und 0.30 Uhr: Partenze tra le 20 e le 0.30	mindestens al minimo	5	3	2	2	1
Abfahrten zwischen 21.30 und 0.30 Uhr: Partenze tra le 21.30 e le 0.30	mindestens al minimo	2	1	1		
Punkte - Punti		7	5	4	3	2

Regelmäßigkeit: Hier wird zwischen verschiedenen Standards unterschieden.

Regolarità: si distingue tra una serie di standard.

- Durchgehend mindestens zwei Verbindungen in der Stunde von 7 bis 19 Uhr: 8 Punkte
- mindestens durchgehender Stundentakt von 7 bis 19 Uhr: 6 Punkte
- pro Fahrtrichtung nicht mehr als eine Lücke von über 120 Minuten zwischen zwei Abfahrten; jeweils mindestens eine Ankunft am Zielort in den Zeiträumen 7-8, 8-10, 14.30-16 Uhr, mindestens eine Abfahrt vom Zielort in den Zeiträumen 11.30-13, 17-18, 18-19.30 Uhr.: 4 Punkte
- Nichterfüllung des Mindeststandards: 0 Punkte

- almeno 2 collegamenti ogni ora dalle 7 alle 19: 8 punti
- almeno cadenzamento orario senza interruzioni dalle 7 alle 19: 6 punti
- non più di una pausa di oltre 120 minuti tra due collegamenti in ciascuna direzione; disponibilità di almeno un arrivo al luogo di destinazione tra le 7 e le 8, tra le 8 e le 10, tra le 14.30 e le 16 e di almeno una partenza dal luogo di destinazione tra le 11.30 e le 13, tra le 17 e le 18, tra le 18 e le 19.30: 4 punti
- criteri per standard minimo non raggiunti: 0 punti

Geschwindigkeit: Kennzahl ist die korrigierte Geschwindigkeit. Diese trägt dem Umstand Rechnung, dass die Bedeutung der Geschwindigkeit mit der Distanz zunimmt. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der berücksichtigten Verbindungen wird dabei durch den Zehnerlogarithmus der Entfernung in Kilometern dividiert. Bei Entfernungen unter 10 km wird nicht dividiert, bei Entfernungen über 100 km wird durch 2 ($=\log_{10}100$) dividiert:

$$v_c = v / \log_{10}d \quad [d < 10: v_c = v; \quad d > 100: v_c = v / 2]$$

Die Geschwindigkeitspunkte (maximal 25) werden wie folgt vergeben:

Velocità: L'indicatore è la velocità corretta, che tiene conto del fatto che l'importanza della velocità aumenta con la distanza. La velocità commerciale media dei collegamenti presi in considerazione viene divisa per il logaritmo (base 10) della distanza in km. Per distanze fino a 10 km non si divide, per distanze oltre 100 km si divide per 2 ($=\log_{10}100$):

Il punteggio velocità (massimo 25 punti) è stato assegnato come segue:

korr. Geschwindigkeit velocità corretta	>49	48-49	46-47	44-45	42-43	40-41	38-39	36-37	35	34	...	20	19	0-18
Punkte - Punti	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	...	2	1	0

Der Index ist auf den Regionalverkehr zugeschnitten, d. h. er ist am aussagekräftigsten bei Entfernungen in einer Größenordnung zwischen 10 und 100 km. Im Falle von kürzeren Relationen muss der Bedienungshäufigkeit und der Vollständigkeit sicherlich größeres Gewicht zukommen, während die Geschwindigkeit weniger signifikant ist. Für längere Distanzen ist die Bedeutung der Geschwindigkeit hingegen größer, während die Anforderungen an Bedienungshäufigkeit und Vollständigkeit weniger hoch anzusetzen sind.

L'indice è configurato per il trasporto regionale, ed è dunque indicativo in primo luogo per distanze dell'ordine tra i 10 e i 100 km. Per relazioni a più breve distanza occorrerebbe attribuire più peso a frequenza e completezza, mentre la velocità è meno rilevante. Per distanze maggiori invece l'importanza della velocità è maggiore di quanto risulta dall'indicatore usato, mentre i criteri per frequenza e completezza potrebbero essere ammorbiditi.

Der hier verwendete Index ergibt Werte, die stark von der Art der analysierten Relation abhängig sind: er misst die effektive Qualität der Mobilitätsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und es kann natürlich nicht verlangt werden, dass diese für alle Relationen gleich ist. Allerdings können die Werte ähnlicher Situationen verglichen und Gründe dafür gesucht werden, warum ähnliche Relationen unterschiedliche Daten aufweisen. Diese Gründe können geografischer, wirtschaftlicher oder infrastruktureller Natur sein, sind aber teilweise auch auf Unterschiede in der Angebotsplanung zurückzuführen: gleich viel Aufwand bedingt nicht in jedem Fall ein gleiches Resultat im Angebot. Verbesserungen sind somit nicht nur durch Erhöhung des Gesamtaufwands möglich, sondern auch durch Optimierung und Abstimmung der einzelnen Angebotskomponenten.

Die hier analysierten Komponenten sind natürlich nur ein Teil der Aspekte, die ausschlaggebend für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs sind. Neben den Möglichkeiten, die der Fahrplan in der Theorie bietet, spielt natürlich eine entscheidende Rolle, wie pünktlich, zuverlässig und komfortabel die einzelnen Dienste tatsächlich sind, wie die Kommunikation mit den Kunden funktioniert und wie die verkehrlichen Rahmenbedingungen aussehen. Ein überzeugendes Angebot an Verbindungen ist allerdings die Grundvoraussetzung, ohne die auch eine gut angelegte Qualitäts- und Vermarktungspolitik wirkungslos bleiben muss.

L'indice qui utilizzato fornisce valori che dipendono fortemente dal tipo di relazione analizzato: misura la qualità effettiva delle opportunità di spostamento offerte dal sistema di trasporto pubblico, e non si può certamente pretendere che questa sia uguale per tutte le relazioni. Tuttavia si possono confrontare i valori raggiunti per situazioni simili e cercare le cause per cui relazioni dello stesso ordine danno luogo a risultati differenti. Queste cause possono essere di ordine geografico, economico o infrastrutturale, ma in parte sono riconducibili anche a differenze nella programmazione dell'offerta: lo stesso impiego di mezzi non determina in ogni caso lo stesso risultato in termini di offerta. Miglioramenti non sono quindi possibili solo attraverso un aumento della produzione di servizi, ma anche attraverso ottimizzazione e coordinamento tra le singole componenti dell'offerta.

Le componenti qui analizzate sono naturalmente solo una parte degli aspetti determinanti per il successo del trasporto pubblico. Oltre alle opportunità che l'orario offre nella teoria, gioca un ruolo fondamentale naturalmente anche la puntualità, l'affidabilità e il comfort effettivo dei singoli servizi, il funzionamento della comunicazione con la clientela e la situazione generale del traffico. Un'offerta convincente di collegamenti rimane comunque un presupposto essenziale senza il quale anche una politica di qualità e di promozione ben concepita non potrà produrre effetti.

Tabella 1.7: Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Gesamtindex der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln - Vergleich 1994-2004

Tabella 1.7: Principali relazioni nel trasporto regionale: indice complessivo di accessibilità con trasporti pubblici – confronto 1994-2004

	1994					2004					
	Häuf. Freq.	Mod.	Vollst. Cmpl.	Ges. Vel.	Σ	Häuf. Freq.	Mod.	Vollst. Cmpl.	Ges. Vel.	Σ	
Mals-Meran	12	5	13	1	31	24	10	20	1	55	Malles-Merano
Mals-Bozen	10	1	5	0	16	20	2	15	0	37	Malles-Bolzano
Schlanders-Meran	19	8	15	5	47	24	10	20	3	57	Silandro-Merano
Schlanders-Bozen	14	3	10	0	27	20	3	15	0	38	Silandro-Bolzano
Naturns-Meran	21	8	15	14	58	24	10	20	9	63	Naturno-Merano
Naturns-Bozen	14	3	10	2	29	20	5	15	2	42	Naturno-Bolzano
Meran-Bozen	20	17	19	10	66	21	16	21	10	68	Merano-Bolzano
St. Leonhard/P.-Meran	21	8	13	1	43	21	8	13	2	44	S.Leonardo/P.-Merano
St. Leonhard/P.-Bozen	14	3	3	0	20	17	4	8	0	29	S.Leonardo/P.-Bolzano
Lana-Meran	25	10	21	9	65	25	10	21	12	68	Lana-Merano
Lana-Bozen	13	7	12	4	36	13	7	12	4	36	Lana-Bolzano
St. Gertraud/U.-Meran	5	2	2	0	9	9	4	6	1	20	S.Geltrude/U.-Merano
St. Gertraud/U.-Bozen	5	1	2	0	8	8	2	1	0	11	S.Geltrude/U.-Bolzano
Terlan-Bozen	20	16	20	14	70	21	16	21	17	75	Terlano-Bolzano
Sarnthein-Bozen	11	4	8	7	30	13	5	7	10	35	Sarentino-Bolzano
Klobenstein-Bozen	12	7	11	6	36	13	7	13	4	37	Collalbo-Bolzano
Kaltern-Bozen	22	9	15	2	48	23	9	16	2	50	Caldaro-Bolzano
Auer-Bozen	21	20	13	25	79	24	24	17	25	90	Ora-Bolzano
Salurn-Bozen	11	9	4	11	35	12	11	4	19	46	Salorno-Bolzano
Kaltenbrunn-Bozen	6	2	2	0	10	6	2	0	2	10	Fontanefredde-Bolzano
Welschnofen-Bozen	3	1	0	6	10	5	2	4	7	18	Nova Levante-Bolzano
Kastelruth-Bozen	11	4	8	4	27	22	9	11	5	47	Castelrotto-Bolzano
St. Ulrich-Bozen	7	3	6	3	19	9	4	7	5	25	Ortisei-Bolzano
Klausen-Brixen	18	13	13	25	69	21	16	15	25	77	Chiusa-Bressanone
Klausen-Bozen	17	13	12	15	57	17	15	16	23	71	Chiusa-Bolzano
Brixen-Bozen	19	17	14	19	69	21	19	17	22	79	Bressanone-Bolzano
Sterzing-Brixen	11	9	9	18	47	10	8	12	18	48	Vipiteno-Bressanone
Sterzing-Bozen	10	8	5	12	35	9	7	10	15	41	Vipiteno-Bolzano
Vintl-Bruneck	15	11	12	18	56	23	16	15	21	75	Vandoies-Brunico
Vintl-Bozen	15	7	12	8	42	15	9	13	12	49	Vandoies-Bolzano
Bruneck-Bozen	12	7	11	8	38	15	9	13	10	47	Brunico-Bolzano
Welsberg-Bruneck	12	9	14	20	55	17	13	15	20	65	Monguelfo-Brunico
Welsberg-Bozen	10	6	11	6	33	13	8	11	9	41	Monguelfo-Bolzano

	1994					2004					
	Häuf. Freq.	Mod.	Vollst. Cmpl.	Ges. Vel.	Σ	Häuf. Freq.	Mod.	Vollst. Cmpl.	Ges. Vel.	Σ	
Innichen-Bruneck	11	8	14	13	46	17	13	15	14	59	S.Candido-Brunico
Innichen-Bozen	9	5	11	6	31	13	8	11	9	41	S.Candido-Bolzano
Terenten-Bruneck	6	2	4	6	18	11	4	4	6	25	Terento-Brunico
Terenten-Bozen	4	1	0	0	5	10	4	0	0	14	Terento-Bolzano
Sand i.T.-Bruneck	18	7	10	14	49	24	10	14	10	58	Campo Tures-Brunico
Sand i.T.-Bozen	8	2	3	2	15	13	6	7	9	35	Campo Tures-Bolzano
St.Jakob/A.-Bruneck	14	6	9	9	38	23	9	14	6	52	S.Giacomo/A.-Brunico
St. Jakob/A.-Bozen	6	2	1	2	11	12	4	7	3	26	S.Giacomo/A.-Bolzano
Pedratsches-Bruneck	6	2	2	8	18	10	4	7	6	27	Pedracces-Brunico
Pedratsches-Bozen	6	1	0	2	9	9	3	2	3	17	Pedracces-Bolzano

Quelle: offizielle Fahrplandaten, Auswertung apollis
 Häuf.: Punkte für Verbindungshäufigkeit (maximal 25)
 Mod: Modalpunkte (maximal 25)
 Vollst.: Punkte für Vollständigkeit (maximal 25)
 Ges.: Punkte für Geschwindigkeit (maximal 25)
 Σ: Gesamtpunkte (maximal 100)

Fonte: orari ufficiali, elaborazione apollis
 Freq: punti per la frequenza dei collegamenti (massimo 25)
 Mod: punti modalì (massimo 25)
 Compl.: punti per la completezza (massimo 25)
 Vel.: punti per la velocità (massimo 25)
 Σ: punteggio complessivo (massimo 100)

Die Ergebnisse in Tabelle 1.7 und Abbild. 1.3 zeigen erwartungsgemäß große Unterschiede zwischen den einzelnen Teilen des Verkehrsnetzes. Einfluss auf die Erreichbarkeit haben vor allem die bediente Bevölkerung und die Distanz zum Zielort. Wesentlich ist auch die Lage entlang oder abseits der Hauptverkehrsachsen.

Spitzenwerte werden für Relationen erreicht, für die dicht bediente Bahnlinien zur Verfügung stehen, so z. B. für Auer und Brixen. Mittlere Werte werden bei dicht bedienten Buslinien und bei Bahnlinien erreicht, die keinen durchgehenden Stundentakt aufweisen. Niedrige Werte finden sich vor allem bei Busverbindungen über lange Distanzen und bei Relationen mit größeren Zeitverlusten durch Umsteigen.

I risultati nella tabella 1.7 e nel grafico 1.3 mostrano, come era da aspettarsi, grandi differenze tra le singole parti della rete di trasporto. Influiscono sull'accessibilità soprattutto la popolazione servita e la distanza dal luogo di destinazione. È molto rilevante anche la collocazione o meno lungo gli assi principali di trasporto.

I valori di punta si raggiungono per relazioni che hanno a disposizione ferrovie ben servite, come accade per esempio per Ora e Bressanone. Valori medi vengono raggiunti in caso di autolinee ben servite e ferrovie che non raggiungono il cadenzamento orario. I valori più bassi si riscontrano soprattutto per collegamenti autobus a lunga distanza e per relazioni con notevoli perdite di tempo negli interscambi.

Was die zeitliche Entwicklung anbelangt, so sind größtenteils deutliche Verbesserungen festzustellen. Dazu hat vor allem die massive Angebotsausweitung auf einer Reihe von Linien beigetragen, z. B. Meran-Vinschgau und Bozen-Kastelruth. Eine deutliche Angebotsverbesserung hat es mit wenigen Ausnahmen auch auf den weniger bedienten Linien gegeben, keine Relation bleibt z. B. 2004 unter 10 Punkten. Auf der Brenner- und Pustertalbahn macht sich die Intensivierung des Regionalverkehrs und die Beschleunigung der Anschlüsse in Franzensfeste positiv bemerkbar.

Der Vergleich zeigt, dass ein großer Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes im Land von einer Intensivierung des Angebotes profitiert hat. Es verbleiben teilweise große Verbesserungspotenziale, die nicht nur durch gezielte Angebotsausweitungen, sondern auch durch Optimierung der Linienverläufe, der Abstimmung zwischen den Linien und der Rollenverteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erreicht werden können.

Per quanto riguarda l'andamento temporale, si riscontrano in massima parte miglioramenti significativi. Ne ha contribuito soprattutto la massiccia estensione dell'offerta su una serie di linee, per esempio Merano-Val Venosta e Bolzano-Castelrotto. Un significativo miglioramento si registra con poche eccezioni anche sulle linee meno servite, per esempio nel 2004 nessuna relazione rimane sotto i 10 punti. Sulla ferrovia del Brennero e della Val Pusteria si nota positivamente il potenziamento dei servizi regionali e le velocizzazione delle coincidenze a Fortezza.

Il confronto mostra che gran parte della rete di trasporto pubblico in provincia ha approfittato di un potenziamento dell'offerta. Rimangono potenzialità di miglioramento, in parte notevoli, che saranno ottenibili non solo attraverso estensioni mirate dell'offerta, ma anche attraverso un'ottimizzazione dei percorsi delle linee, del coordinamento tra le linee e della distribuzione dei ruoli tra i singoli mezzi di trasporto.

Abbild. 1.3: *Wichtigste Relationen im Regionalverkehr: Gesamtindex der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln - Vergleich 1994-2004*

Grafico 1.3: *Principali relazioni nel trasporto regionale: indice complessivo di accesibilità con trasporti pubblici – confronto 1994-2004*

