

# Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen

## Projektbericht



**Projektbericht  
im Rahmen von IMAGO  
(Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit  
Ortsbussystemen)**

**„Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle  
flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen“**

**Auftraggeber**

Bundesministeriums für Bildung und Forschung  
Förderschwerpunkt Personennahverkehr (PNV) für die Region

**Bearbeitung**

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  
Forschungsgruppe II Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik  
Döppersberg 19  
42103 Wuppertal Institut  
Telefon: 0202/2492-184  
Fax: 0202/2492-263  
Internet: [www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org)

**Projektleitung**

Dipl.-Ing. Susanne Böhler  
[susanne.boehler@wupperinst.org](mailto:susanne.boehler@wupperinst.org)  
Dipl.-Geogr. Holger Dalkmann  
[holger.dalkmann@wupperinst.org](mailto:holger.dalkmann@wupperinst.org)

**Projektbearbeitung**

M.A.-Geogr. Petra Bernhardt

**unter Mitarbeit von**

M.A. Sylvia Massow  
Colin Messerschmidt

Wuppertal, Februar 2004

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einführung.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Ziel und Aufbau des Berichts .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Rahmenbedingungen des ÖV in ausgewählten europäischen Nachbarstaaten.....</b>	<b>7</b>
2.1. Frankreich .....	11
2.2. Großbritannien .....	13
2.3. Italien.....	16
2.4. Niederlande .....	18
2.5. Österreich .....	20
2.6. Polen.....	22
2.7. Schweden .....	24
2.8. Schweiz .....	27
2.9. Zwischenfazit .....	29
<b>3. Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten .....</b>	<b>31</b>
3.1. Methodik .....	33
3.2. Good Practice - Beispiele.....	37
Dorfmobil .....	37
CARLOS .....	39
Siilinjärvi Service Line.....	41
Belbus .....	43
Regiotaxi Achterhoek.....	45
Wasti .....	46
PubliCar.....	48
Burgess Hill Bus Service.....	50
Beeline Community Cars .....	52
Tandridge Taxi Vouchers .....	54
The Penistone Line Partnership .....	56
Amserol .....	58
X-Bus.....	61
3.3. Zusammenfassung der Wirtschaftlichkeitsaspekte.....	61
<b>4. Schlussfolgerungen und Ausblick.....</b>	<b>66</b>
<b>Quellen- und Literaturverzeichnis.....</b>	<b>66</b>
<b>Internetquellen .....</b>	<b>67</b>

## I. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Das EuGH-Urteil – Neue Dynamik des ÖPNV in Richtung Wettbewerbsmarkt.....	8
Abb. 2: Übersicht über die Länder der ausgewählten Beispielprojekte.....	9
Abb. 3: Recherchephasen.....	33
Tab. 1: Interviewte Experten.....	10
Tab. 2: Stichprobe als Ergebnis der Literatur- und Internetrecherche.....	34
Tab. 3: Kriterien zur Bewertung der Beispiele.....	35
Tab. 4: Finanzierung der Beispielprojekte.....	61

## 1. Einführung

Eine solide Finanzierung und der wirtschaftliche Betrieb von Verkehrsangeboten stellen vor dem Hintergrund des steigenden Kostendrucks und knapper werdender öffentlicher Fördermittel die Grundlage für die Vorhaltung von öffentlichen Verkehrsangeboten dar. In ländlichen Regionen und Klein- und Mittelstädten sind die Handlungsspielräume für die Verkehrsunternehmen und die Besteller von Verkehrsleistungen noch enger als in den Städten, so dass nur wirtschaftlich verträgliche Lösungen langfristig erfolgreich sein werden. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte in ländlichen Regionen, der zunehmenden Individualisierung der Verkehrsnachfrage und der hohen Bedeutung einer PKW-Mobilität entstehen Rahmenbedingungen für den ländlichen ÖPNV, die eine wirtschaftliche Tragfähigkeit im engeren Sinne von herkömmlichen Verkehrsangeboten meist nicht zulassen. Aus diesem Grund wurden vielerorts neue Angebotsformen – z.B. im Schwachlastverkehr – entwickelt, die ihrerseits daraufhin geprüft werden müssen, ob die erhofften Fahrgastzahlen erzielt werden und ob ein im Vergleich wirtschaftlicherer Betrieb möglich ist.

Neben den äußeren Faktoren spielen die sich verändernden politisch-administrativen Bedingungen auf dem Nahverkehrsmarkt eine wesentliche Rolle. Während auf der Schiene durch das Regionalisierungsgesetz und das EU-Recht wettbewerbliche Vergaberichtlinien für den gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Nahverkehr bereits verankert sind, hat sich beim Busverkehr bzw. öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) das Prinzip der Aufgabenträgerschaft der Kommunen noch nicht durchgesetzt. Trotz vielfältiger Arten von Zuschüssen an die Busunternehmen, z.B. Bestellung von Schülerverkehren, Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG und Erstattungen nach §145ff SGB IX (Rehabilitation und Teilnahme behinderter Menschen), wird deren Betrieb als „eigenwirtschaftlich“ betrachtet und dementsprechend die Ausschreibungspflicht negiert. Jedoch hat der EuGH in seinem jüngsten Urteil (C-280/00 am 24. Juli 2003) die konsequente Verfolgung des Besteller-Ersteller-Prinzip und eine erhöhte Transparenz bei der Vergabe von entsprechenden Genehmigungen und Konzessionen angemahnt, um auch im ÖSPV einen verstärkten Wettbewerb zu fördern. So werden sich auch hier die Trennung von Finanzierungsverantwortung und Leistungsbereitstellung durch die Aufgabenträger immer stärker durchsetzen und die Handlungsperspektiven für privatwirtschaftliche Verkehrsunternehmen erweitern.

Gerade im ländlichen Verkehr haben sich schon seit einiger Zeit differenzierte Angebots- und Betriebsformen entwickelt, um zum einen dem erhöhten wirtschaftlichen Druck und zum anderen der Verantwortung der öffentlichen Hand (meist Kommunen) zur Daseinsvorsorge gerecht zu

werden. In dem vorliegenden Bericht werden ausgewählte Beispiele flexibler Angebotsformen in europäischen Nachbarstaaten vorgestellt und hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Wirkung beurteilt. Der Blick auf an anderer Stelle verfolgte Lösungsansätze ist hilfreich für die Einschätzung der Situation in Deutschland und kann Hinweise für die Entwicklung vergleichbarer Angebote geben.

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von ÖV-Angeboten und -Konzepten in ländlichen Regionen Europas ist die Aufgabe des Wuppertal Instituts im Rahmen des Projektes „IMAGO“ (Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen) als Teil des Forschungsprogramms „Personennahverkehr für die Region“ ([www.pnvregion.de](http://www.pnvregion.de)) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Ziel von IMAGO ist es, Pilotprojekte in Modellregionen zu entwickeln und umzusetzen. Dabei sollen in städtisch geprägten Gebieten gewonnene Erkenntnisse zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf Klein- und Mittelstädte sowie den ländlichen Raum übertragen werden. Ansatzpunkt hierbei sind bereits etablierte Ortsbus- bzw. Stadtbussysteme.

## 1.1. Ziel und Aufbau des Berichts

Die Untersuchung mit der Recherche und Aufarbeitung von guten Beispielen, den so genannten „Good Practices“ im regionalen, nationalen und internationalen Kontext zeigt exemplarisch, mit welchen innovativen Angeboten und Marketingkonzepten der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum derzeit ergänzt und verbessert wird.

Wesentliches Ziel der Aufarbeitung der Good Practices war die Erhebung der unterschiedlich verfolgten Finanzierungsmodelle. Inwieweit die erhobenen Modelle als Vorbild für die Demonstrationsvorhaben in IMAGO und darüber hinaus für den ÖPNV in Deutschland dienen können, ist eine Fragestellung, die einer vertiefenden Untersuchung bedarf. Diese Fragestellung und andere aus der Recherche resultierende Ansätze, die einen weiteren Forschungsbedarf aufweisen, werden in Kapitel 4 zusammenfassend dargestellt.

Entscheidend für den ÖPNV in den europäischen Ländern ist die gesetzliche Rahmung des ÖV. Strategien der Privatisierung und Deregulierung zur Einführung von mehr Wettbewerb haben einen zentralen Einfluss auf die Erbringung von Verkehrsleistung.

Deshalb werden in Kapitel 2 die politisch-administrativen, die finanziellen und die unternehmerisch-organisatorischen Rahmenbedingungen des ÖV in acht europäischen Ländern sowie deren Auswirkungen auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs dargestellt.

Das 3. Kapitel beinhaltet eine einführende Definition von Good Practices, Erläuterungen zur Untersuchungsmethodik sowie die Vorstellung der 13 ausgewählten Beispiele mit der Darstellung des Angebots und des Betriebs, der Wirtschaftlichkeit, der Nachfrageentwicklung und der verkehrlichen Wirkung. Aus den beiden inhaltlichen Schwerpunkten werden in Kapitel 4 Schlussfolgerungen für Modelle und Optionen bei der Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum abgeleitet.

## 2. Rahmenbedingungen des ÖV in ausgewählten europäischen Nachbarstaaten

Vor allem in den vergangenen zehn Jahren haben sich die politischen, finanziellen und unternehmerischen Rahmenbedingungen in vielen Ländern Europas stark verändert. Die Entwicklung wird bestimmt durch Bestrebungen, Angebote zu privatisieren, Strukturen zu deregulieren sowie mehr Wettbewerb zwischen den Anbietern herzustellen. Den Hintergrund bilden dabei vor allem die entsprechenden EU-Richtlinien, die in den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgewandelt werden müssen und EU-Verordnungen, die unmittelbar in den Mitgliedstaaten gelten. Ausgangspunkt für Reformen im Bereich des Schienenverkehrs ist die EU-Richtlinie 91/440 von 1991, „wonach die europäischen Staatsbahnen in eine privatrechtliche Organisationsform zu überführen sind, um sie von staatlichen und politischen Vorgaben unabhängig zu machen“. (Deiters 2002: 2) Ziel der Reform war „die Trennung von Netz und Betrieb sowie der ‚diskriminierungsfreie Zugang‘ aller europäischen Eisenbahnunternehmen zum gesamteuropäischen Schienennetz auf der Basis eines fairen Trassenpreissystems“. (Deiters 2002: 2)

Die neu entstandene Wettbewerbsordnung fußt auf der EU-Verordnung 1893/91 von 1991 (Neufassung der Verordnung 1191/69), die für gemeinwirtschaftlich erbrachte Verkehre das Bestellerprinzip vorschreibt. Hier heißt es, „dass Verkehrsleistungen, die aus Gründen der Daseinsvorsorge oder des Umweltschutzes vom Staat oder von einer Gebietskörperschaft verlangt werden, aber nicht kostendeckend zu erbringen sind, in Auftrag gegeben und entsprechend bezahlt werden müssen“. (Deiters 2002: 2) Solche Verkehrsleistungen müssen in der Regel europaweit ausgeschrieben werden. Echter Wettbewerb ist dann möglich, wenn derjenige Anbieter zum Zuge kommt, der die ausgeschriebenen Leistungen zum geringsten Subventionsbedarf erbringen kann. Wettbewerbsverzerrend aufgrund von erheblicher Intransparenz sind immer noch die meisten sogenannten eigenwirtschaftlichen Leistungen, bei denen in vielen Fällen die Summe der öffentlichen Zuschüsse, Ausgleichszahlungen und Förderungen die Tarifeinnahmen übertreffen. (Knieps 2000: 5, 9)

### Das „Magdeburger Urteil“ des EuGH

In diesem Zusammenhang hat der Europäische Gerichtshof am 24. Juli 2003 sein Urteil in dem vom Bundesverwaltungsgericht initiierten Vorabentscheidungsverfahren zum „Magdeburger Urteil“ verkündet. Nach diesem Urteil liege keine staatliche Beihilfe im Sinne des EG-Vertrages vor, soweit öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort oder Regionalverkehr ermöglichen sollen, als Ausgleich anzusehen seien, der die Gegenleistung für Leistungen darstelle, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht würden. Für die Anwendung dieses Kriteriums müssen vier Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
2. Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet werde, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.

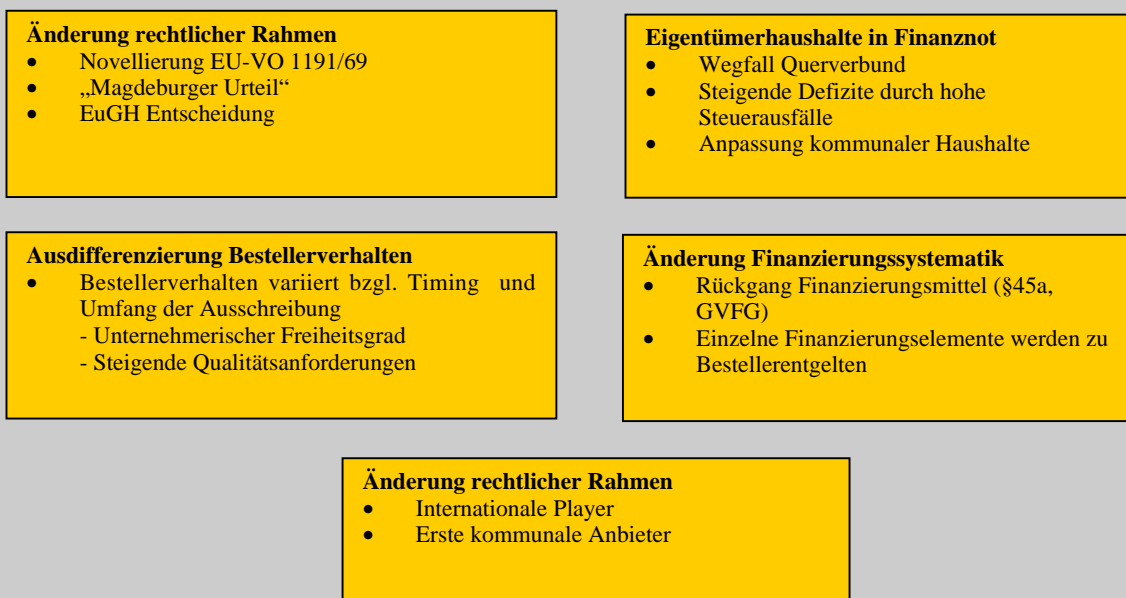


3. Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich sei, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.

4. Die Höhe des Ausgleichs ist, wenn die Auswahl nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolge, im Vergleich mit den Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches Verkehrsunternehmen zu tragen hätte (unter Berücksichtigung der Einnahmen und des angemessenen Gewinns aus der Erfüllung seiner Verpflichtungen).

Erst bei Erfüllung dieser Voraussetzungen kann davon ausgegangen werden, dass ein Unternehmen keinen finanziellen Vorteil hat, welcher dem Unternehmen gegenüber anderen Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil erbringen würde. Somit wäre der Ausgleich keine staatliche Beihilfe im Sinne des EG-Vertrages. (<http://europa.eu.int>)

**Abb. 1: Das EuGH-Urteil – Neue Dynamik des ÖPNV in Richtung Wettbewerbsmarkt**



Quelle: eigene Darstellung, verändert nach Ulrich Homburg, DB Regio, AG, Mehr Wettbewerb im Nahverkehr – Entwicklungen und Konsequenzen aus Sicht der DB Regio, 13.01.2004 unter [www.bahn-net.de/presse/medienworkshop/mw\\_2003/charts\\_homburg.pdf](http://www.bahn-net.de/presse/medienworkshop/mw_2003/charts_homburg.pdf)

Die aus dem Urteil zu ziehenden Konsequenzen gefährden die deutsche Finanzierungspraxis zwar nicht, da keine finanziellen Begünstigungen geleistet werden, denen nicht auch eine kundenbezogene Gegenleistung gegenübersteht. Allerdings erhöht das Urteil die Anforderung an die Effizienz der ÖPNV-Unternehmen, da es keine uneingeschränkte Betriebskostenfinanzierung geben wird, sondern bei der Berechnung der Höhe des Ausgleichs ein Verfahren einzuhalten ist, das die Zuschüsse auf ein erforderliches Maß beschränkt. (VDV 2003)

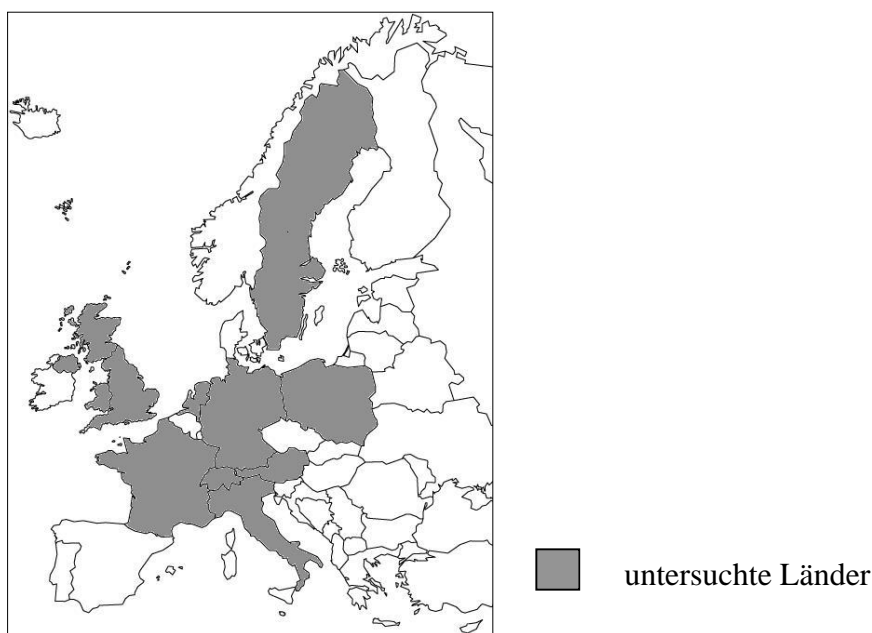
Zudem sind vor Erteilung einer Linienkonzession die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu definieren, transparent zu machen und die Höhe des Ausgleichs daran zu richten. Diese Vorgaben stellen die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen. (Der Nahverkehr 9/2003: 11ff)

Zugleich unterstreicht das „Magdeburger Urteil“ die Notwendigkeit staatlicher Beihilfen zur Finanzierung von Dienstleistungen. Auch im aktuell erschienenen Entwurf des Grünbuches zu „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ wird die Notwendigkeit der Daseinsvorsorge thematisiert. (Grünbuch zu „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ 2003)

Für andere europäische Länder und deren Finanzierungspraxis hat dieses Urteil sowie die EU-Richtlinien im Allgemeinen ganz andere Konsequenzen. Die länderspezifischen Unterschiede der ÖPNV-Finanzierungsinstrumente auf der einen Seite und die Ähnlichkeiten in den Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs vor allem für den ländlichen Raum auf der anderen Seite, machen eine grenzüberschreitende Betrachtung der Angebotsformen und ihrer Finanzierungsmodelle für diesen Forschungsschwerpunkt so bedeutend. Eine weiterführende Fragestellung, die über den hier vorliegenden Bericht hinausgeht, lautet, ob einzelne Länder durch die bestehenden Rahmenbedingungen über günstigere Voraussetzungen verfügen, um den öffentlichen Verkehr auch im ländlichen Raum kundengerecht und wirtschaftlich tragfähig zu betreiben.

Die folgende Darstellung der politischen bzw. organisatorischen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr in verschiedenen europäischen Ländern soll die nötigen Hintergrundinformationen zu den unterschiedlichen Ausgangssituationen für die Entwicklung von flexiblen Angebotsformen liefern. Mit der Länderauswahl sind alle Regionen Europas (West-, Süd-, Osteuropa, Skandinavien) vertreten.

**Abb. 2: Übersicht über die Länder der ausgewählten Beispielprojekte**



Auch werden damit die unterschiedlichen Regulierungsmodelle (von zentralistisch bis dezentral organisiert und von reguliert bis vollständig liberalisiert) berücksichtigt. Die ausgewählten Staaten sind Frankreich, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Österreich, Polen, Schweden und die Schweiz.

Diese Hintergrundinformationen basieren auf einer ausführlichen Literatur- und Internetrecherche und Interviewgesprächen mit zehn europäischen Experten zum Thema öffentlicher Nahverkehr (Alle Interviews sind im Anhang zu diesem Bericht aufgeführt).

**Tab. 1: Interviewte Experten**

Experte	Institution/Funktion	Land
Christoph Schaaffkamp	Leiter des Kompetenz Center Wettbewerb des Hamburger Verkehrsverbundes	D, S, DK
Paul Beeckmans	wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Verkehr für die Fraktion Die Grünen / EFA im Europäischen Parlament; im wissenschaftlichen Beirat des VCD; für ERRAC (European Rail Research Advisory Council) tätig	(BE,) F, PL, EU
James Ryle	Mitarbeiter von Sustrans (The Sustainable Transport Charity )	UK
Karl-Heinz Posch	Geschäftsführer der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM)	A
Drs. Didier van de Velde	Professor an der Erasmus University Rotterdam, Faculty of Economics, Department of Regional, Port and Transport Economics	NL, EU
Prof. John Whitelegg	Mitarbeiter der University of York für das Stockholm Environment Institute; betreibt eigenes Planungsbüro (Eco-Logica Ltd.) in Lancaster	UK
Tony Dufays	„Studies Manager“ im „Programmes & Studies Department“ der UITP	EU
Willi Hüsler	selbstständiger Consultant	CH
Prof. Heinrich Brändli	Prof. an der ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau. Leiter der Fachbereiche öffentlicher Verkehr und Eisenbahnbau.	CH
Jan Friedberg	Consultant	PL

Die Länderdarstellungen sind in vier Abschnitte gegliedert.

Die Abschnitte enthalten:

- die spezifischen politisch-administrativen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr in dem betreffenden Land. Dazu zählen unter anderem die gesetzlichen Regelungen sowie die Festlegung von Verantwortlichkeit oder Qualitätsstandards.
- die finanziellen Regelungen für den öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehören neben Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb auch Art und Quelle öffentlicher Zuschüsse.
- die unternehmerisch-organisatorischen Rahmenbedingungen. Hierunter fallen Planung, Betrieb, Überwachung, Genehmigung und Verantwortungen.
- sowie die Effekte des bisherigen Liberalisierungs- und Privatisierungsprozesses. Es wird die Entwicklung der Angebotsqualität und Fahrgastzahlen vor dem Hintergrund der Reformen dargestellt und ob sich Praxis, Qualitätsstandards und Kostendeckungsgrade für die Unternehmen verändert haben.

## 2.1. Frankreich

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

In Frankreich gelten für Paris und die Provinzen unterschiedliche Bedingungen für den ÖPNV. Das französische Nahverkehrssystem basiert vor allem auf der Vergabe von Verträgen mit den regionalen Transportbehörden. Außerhalb von Paris übernehmen vor allem private oder gemischtwirtschaftliche Verkehrsunternehmen Verträge und wickeln den ÖPNV ab. In diesen Verträgen werden Zahlungen an die Verkehrsunternehmen mit ganz bestimmten Indices verknüpft. Dies können Produktivität, Kostenvorgaben pro Kilometer oder Umsatzprognosen sein. Insgesamt dienen alle Indices dazu, dem Verkehrsunternehmen Anreize zu bieten, gewisse Qualitätsstandards einzuhalten oder sogar zu übertreffen.

Ein Gesetz legte 1982 die Basis für die Organisation des ÖPNV außerhalb von Paris: Es dezentralisierte die Zuständigkeit für den öffentlichen Verkehr und führte das Bestellerprinzip allmählich ein. (van de Velde 2002: 6/7) Außerdem regelt es „Zugangsmöglichkeiten, Qualität und Preise des Verkehrs zu angemessenen Kosten für den öffentlichen Sektor“. (Hass-Klau et al. 2001: 75) 1993 machte ein weiteres Gesetz die Vergabe nach Wettbewerb auf den Strecken verpflichtend, auf denen schon private und gemischtwirtschaftliche Unternehmen fahren. Dabei werden im Normalfall ganze Netze ausgeschrieben. Die Bedeutung des Staates beschränkt sich in diesen Regionen darauf, „wichtige Großinvestitionen zu fördern oder maximale Preissteigerungen für die Fahrgäste zu bestimmen“. (Hass-Klau et al. 2001: 75)

In der Agglomeration Paris wird nahezu der gesamte Nahverkehr von staatlichen Unternehmen durchgeführt. Die Verantwortung liegt beim Syndicat des Transports Parisiens, das zu gleichen Teilen mit Vertretern des Staates und der Departements besetzt ist. Dort ist die RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) für die Metro und die Busse und die SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français) für die Bahn zuständig. Es gibt praktisch keine Deregulierung oder Liberalisierung und so gut wie keine Privatisierung. In der EU kommt der größte Widerstand gegen diese Bestrebungen aus Frankreich. Verantwortlich dafür ist der große Einfluss der Gewerkschaften, laut Expertenmeinung. Im ländlichen Raum liegt die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Kommunen.

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Die Verkehrsbetriebe in französischen Städten werden zwar von den jeweiligen Gebietskörperschaften kontrolliert, sind aber nicht in Stadtwerken zusammengefasst, so dass auch nicht die Möglichkeit zur Querfinanzierung besteht. (TransTec / WI 2000: 68)

Die Finanzierung der Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV (Tram, U-Bahn etc.) stützt sich auf mehrere Säulen. (TransTec / WI 2000: 68/69)

- Zum einen deckt die staatliche Infrastrukturfinanzierungshilfe 25 % bis 30 % der Infrastrukturkosten.
- Das „versement transports“ geht auf ein Gesetz aus dem Jahr 1993/94 zurück und ermächtigt die Regionalbehörden, auf ihrem Gebiet eine Transportsteuer (Nahverkehrsabgabe) zu erheben. Unternehmen mit mehr als 10 Mitarbeitern müssen diese Abgabe entsprechend ihrer totalen Lohnsumme zahlen. In größeren Städten (über 100 000 Einwohner) kann der Prozentsatz der Abgabe bis zu 1,85 % erreichen.
- Für kleinere Maßnahmen (Haltestellenbau etc.) können Modernisierungsbeiträge in Höhe von 10 bis 50 % beantragt werden.
- Die Gebietskörperschaften können Zuschüsse aus ihren allgemeinen Budgets zahlen. Betriebsdefizite können ebenfalls über das „versement transports“ oder die Budgets der Gebietskörperschaften ausgeglichen werden.

#### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Kennzeichnend für den französischen Markt ist, dass sich der gesamte Verkehr auf wenige private Großunternehmen verteilt. Die größten Unternehmen sind VIA GTI (38 % Marktanteile und Stadtverkehre in 84 Städten), Transdev (17 % Marktanteil und Stadtverkehre in 32 Städten) sowie die CGEA-Gruppe, die in Deutschland als Connex aktiv ist (13 % Marktanteile). Wichtigster Gesellschafter von VIA GTI ist die staatliche Eisenbahn SNCF. Einige dieser Unternehmen sind auf dem internationalen Markt noch erfolgreicher. „So macht Connex heute 75 % seines Umsatzes außerhalb Frankreichs.“ (Hass-Klau et al. 2001: 75)

Die Mitglieder der französischen Vereinigung der Verkehrsunternehmen UITP (l'Union des Transport Public) sind zu 72 % Privatunternehmen, 6 % gelten als öffentlich, 22 % als gemischtwirtschaftlich. (Hass-Klau et al. 2001: 75)

In Paris dominieren die beiden staatlichen Unternehmen RATP (Light-Rail und Bus) und die SNCF (Bahn). 83 weitere Unternehmen zeichnen gemeinsam für 20 % des Busbetriebes in den Randbereichen der Metropole. Über Anteile und Beteiligungen sind die drei großen Privatkonzerne wiederum verantwortlich für einen Großteil des ÖPNV in Paris.

#### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

„Das ‚französische Modell‘ wird generell als ausgeglichen und erfolgreich angesehen“. (TransTec / WI 2000: 69) Umfangreiche Veränderungen der gesetzlichen Grundlage sind derzeit nicht absehbar. Zukünftig wird sich vermutlich die Ausschreibungspraxis von Verkehrsleistungen verstärkt durchsetzen.

## 2.2. Großbritannien

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

Nachdem in Großbritannien lange Zeit ein striktes Konzessionssystem herrschte, begann die Privatisierung des öffentlichen Personennahverkehrs Mitte der achtziger Jahre. (VCÖ 2001, Hass-Klau et al. 2001) Durch den Transport Act von 1985 wurden für den Busverkehr (außerhalb Londons) sämtliche Marktein- und -austrittskontrollen aufgehoben. Innerhalb von zehn Jahren war die Privatisierung des Busverkehrs weitestgehend abgeschlossen. Die meisten lokalen Behörden verkauften im Laufe der Zeit ihre bislang öffentlich-rechtlich betriebenen Verkehrsunternehmen an stark expandierende Großunternehmen (First, Stagecoach, Arriva). (Hass-Klau et al. 2001) In Ballungsgebieten und Großstädten wurde teilweise nur die Rechtsform der Unternehmen geändert, sie blieben aber weiterhin den städtischen Verwaltungen unterstellt. Außerhalb von London regelt jedes private Busunternehmen die Erstellung des Liniennetzes, der Fahrpläne und Tarife selbst.

Der Busverkehr im Großraum London wurde nicht im gleichen Maße dereguliert wie außerhalb der Metropole. So wurden zwar die öffentlichen Verkehrsunternehmen an private verkauft. Doch das Unternehmen „London Transport Buses“ blieb als „Planungsinstanz bestehen und ist zuständig für die Koordination und die Erstellung des Liniennetzes, der Fahrpläne, der Tarife und die Farbgebung der Busse“. (Hass-Klau et al. 2001: 72)

Das britische Bahnsystem wurde Mitte der neunziger Jahre reformiert. Netz und Betrieb der bisher staatlichen Bahngesellschaft wurden getrennt voneinander privatisiert: Railtrack bekam das Schienennetz und die Bahnhöfe übertragen. Die Behörde Strategic Railway Authority (SRA) schreibt befristete Franchise-Verträge aus. Die Franchise-Nehmer führen den Betrieb durch, müssen für die Nutzung der Infrastruktur Entgelte an die privaten Besitzer zahlen und mieten Rollmaterial von privaten Leasing-Gesellschaften. (VCÖ 2001:18) Der Zustand der Infrastruktur verschlechterte sich nach der gewinnorientierten Privatisierung enorm und wurde zum zentralen Problem der britischen Eisenbahn in Bezug auf Sicherheit und Zuverlässigkeit. Ende 2002 ging Railtrack in eine Eisenbahn-Sonderverwaltung über, aus der als neues Unternehmen die Firma Network Rail CLG (Company Limited by Guarantee) hervorging. Dieses Unternehmen ist grundsätzlich privatwirtschaftlich und gehört insgesamt 116 „Mitgliedern“, wovon die Mehrheit öffentlich ist (z.B. SRA Strategic Rail Authority). (www.networkrail.co.uk, 2003)

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Grundsätzlich müssen die Busunternehmen außerhalb Londons ohne Subventionen auskommen. Die lokalen Behörden haben die Möglichkeit, das entstandene Angebot durch die Bestellung von Sozialverkehren zu ergänzen. In diesen Fällen können die Gebietskörperschaften den Busunternehmen entsprechende Subventionen zahlen, können dann aber auch die Buslinien



festsetzen sowie Taktfrequenzen und Tarife festlegen. (Hass-Klau et al. 2001) Der Anteil dieser Sozialverkehre beträgt inzwischen 15 % der gefahrenen Fahrzeugkilometer. (VCÖ 2001: 18) Ziel der Privatisierung war es, die Kosten für den öffentlichen Personennahverkehr zu reduzieren. Die Subventionen pro Fahrgast, zum Beispiel Ausgleichszahlungen für ermäßigte Seniorentickets, sind in etwa gleich geblieben. Die allgemeinen Zuschüsse für den Betrieb sind dagegen stark gesunken – inflationsbereinigt sogar um 60 %. (Hass-Klau et al. 2001: 72) Ein genauerer Blick auf die Daten zeigt, dass in London 93 % der Zuschüsse eingespart werden konnten, in Großstädten um die 65 %. Auf dem Land waren hingegen kaum Einsparungen möglich. (Hass-Klau et al. 2001: 72) In London gibt es seit Februar 2003 eine Innenstadt-Maut (London Congestion Charge), aus deren Einnahmen in den ersten zehn Jahren Verkehrsprojekte finanziert werden. Schwerpunkt soll dabei das Busnetz sein, aber auch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den nicht motorisierten Verkehr. Das Hauptziel der Verkehrsvermeidung ist durch Einführung der Maut mit 30% Verkehrsrückgang erfolgreicher als erwartet erreicht worden. (www.cclondon.com, 2003)

#### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Der britische Busverkehr wird inzwischen von fünf Großunternehmen beherrscht, die insgesamt 75 % des gesamten Verkehrs erbringen. Weitere 10 % des Verkehrs werden von 17 städtischen Verkehrsunternehmen erbracht. (Hass-Klau et al. 2001) Anders ausgedrückt: Im Jahr 1989 erzielten die drei größten Unternehmen der Branche 11 %, im Jahr 1997 bereits 53 % des Branchenumsatzes. (VCÖ 2001)

Um den Fahrgästen mehr Annehmlichkeiten zu verschaffen, sind mehr und mehr lokale Behörden bemüht, mit den Verkehrsunternehmen qualitative und quantitative Absprachen (einheitliche Fahrpläne, landesweite Informationssysteme, Tarifverbünde) zu treffen.

Seit Beginn der Privatisierung haben sich die gefahrenen Kilometer erhöht, während die Zahl der Personenkilometer gesunken ist. (Hass-Klau et al. 2001: 72)

Private Unternehmen ergreifen immer mehr die Initiative, um neue innovative Verkehrsdienste einzurichten, so z.B. Stagecoach.

#### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Die Auswirkungen der Privatisierung bekamen vor allem die Fahrgäste zu spüren. Dadurch, dass die Fahrpreise mit dem Wettbewerb im Busverkehr stark angestiegen sind und je nach Verkehrsmittel und Region stark variieren und sich Service sowie Bedienhäufigkeiten verschlechtert haben, sind die Fahrgastzahlen zwischen 1985 und 1999 im Landesdurchschnitt um 25 % zurückgegangen. (Hass-Klau et al. 2001: 73)

Damit gingen eine schlechtere Auslastung der Fahrzeuge und weniger Einnahmen der Unternehmen einher. Mit der Privatisierung verschlechterte sich der Kostendeckungsgrad. Lediglich in London konnte der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

In einigen größeren Städten (Oxford, Brighton, Edinburgh) zeichnet sich inzwischen eine Trendwende ab, die auf die sich verschlechternden Verkehrsverhältnisse in den Innenstädten zurückzuführen ist. Zum anderen scheinen sich die Bemühungen um eine bessere Koordination der Dienste und Fahrgastinformationen positiv auszuwirken. (Hass-Klau et al. 2001: 73)

Leidtragende des Wettbewerbdruks sind außerdem die Bediensteten der Busunternehmen, die deutlich schlechter bezahlt werden als vor der Privatisierung. Dies führt dazu, dass „bei der derzeitigen Phase der Vollbeschäftigung viele Busunternehmen nicht genug Fahrer finden, um ihre Angebote bedienen zu können“. (Hass-Klau et al. 2001: 73)

Nach Expertenansicht hat sich die Einführung und Umsetzung der Liberalisierung zu rasch vollzogen. Haupteffekt war, dass die Verkehrsunternehmen versuchten, ausschließlich auf den profitablen Strecken zu fahren und kein integrierter Service mehr angeboten wurde. Im Gegensatz zu den englischen Städten ist trotz der Rahmenbedingungen in ländlichen Gegenden der wirtschaftliche Betrieb von Verkehrsangeboten kaum möglich. Nach Expertenansicht sind auch die erhofften positiven Effekte der Liberalisierung und Privatisierung ausgeblieben. Den Kunden steht kein breiteres Angebot zur Verfügung, sondern ein sehr zersplittetes und überteuertes. Aufgrund der mangelnden Kontrolle haben sich auch die Kundenkommunikation und die Qualität der Verkehrsleistungen verschlechtert. Zur Verbesserung der Qualität werden mittlerweile zwischen den Kommunen und den Busunternehmen zunehmend Verträge („quality bus partnerships“) abgeschlossen. Auch im ländlichen Raum hat sich die Versorgungssituation durch den öffentlichen Verkehr verschlechtert. Auf diesen Raum werden zunehmend weniger Anstrengungen verwendet werden, da die dortigen Verkehrsleistungen nicht profitabel sind. Im stark ländlichen Raum ist der öffentliche Verkehr kaum mehr als ein „Restverkehr“, da das Hauptziel der Unternehmen dort die Minimierung der Kosten ist.

Es gibt auch Experten, die berichten, dass weiterhin eine hohe Summe öffentlicher Gelder in den ländlichen Raum investiert wird. So werden z.B. neue Linien eingerichtet, um soziale Benachteiligung zu verhindern.



## 2.3. Italien

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

Entsprechend der neuen Gesetzeslage sollte die Organisation des ÖPNV bis zum Jahr 2002 neu strukturiert werden. So soll der regionale und lokale Eisenbahnverkehr künftig über die Regionen finanziert und organisiert werden. Das Schienennetz soll im Besitz der Staatsbahn bleiben.

Den Regionen wurde es freigestellt, ihren ÖPNV durch Ausschreibungen zu vergeben. Die Reformen sind bislang nur in wenigen Regionen mit großer Vorsicht durchgeführt worden. (van den Velde 2002)

Die Italienischen Gesetze berücksichtigen nicht ausdrücklich ländliche Regionen, erwähnen aber Regionen mit geringer Nachfrage. Die Kombination von Personen- und Güterverkehr ist in doppelter Form rechtlich nicht möglich, da sowohl Fahrerlaubnis als auch Konzessionen nur ein „entweder oder“ erlauben. (VIRGIL 2000)

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Da die Städte und Gemeinden in Italien nur über sehr geringe Möglichkeiten verfügen, sich eigene Mittel zur Finanzierung des ÖPNV zu verschaffen, wurde 1992 ein Fonds etabliert. Unter ganz bestimmten Bedingungen kann die Zentralregierung aus diesem Topf Zuschüsse zu Investitionen in die Infrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs (inklusive Fahrzeuge) zahlen. „Zur Zeit wird in Italien die Delegation der Kompetenzen zur Vergabe solcher Mittel an die Regionen (vergleichbar den Bundesländern) vorbereitet.“ Der Investitionsfonds von 1992 ließ in vielen Städten neue Projekte und Pläne entstehen. Da der Finanzierungsanteil der Kommunen jedoch mit 40 % – gemessen an den Einnahmemöglichkeiten – relativ hoch liegt, mussten die Konzepte stark reduziert werden. In diesem Zusammenhang erlebte die Straßenbahn vielerorts eine Renaissance. (TransTec / WI 2000: 64)

Die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen werden zu 65 % (nach zurückgelegten Kilometern) von den regionalen Behörden bezuschusst. Wenn die Unternehmen die restlichen 35 % nicht durch eigene Einnahmen decken können, müssen die Regionen auch diese übernehmen. (TransTec / WI 2000: 64)

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Die Verkehrsbetriebe in Italien sind zumeist als privatrechtliche Gesellschaften organisiert, werden aber vollständig von der öffentlichen Hand kontrolliert und verfügen in ihrer jeweiligen Region üblicherweise über ein Bedienmonopol. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen Servizio Urbano (Stadtverkehr), Servizio Suburbano (Vorortsverkehr) und Servizio Extraurbano (außerhalb der Städte). (TransTec / WI 2000: 63)

Das Angebots- und Nachfrageniveau variiert zum Teil beträchtlich. Während die Nachfrage in Bologna in etwa mit der in Stuttgart vergleichbar ist, gibt es auch Klein- und Mittelstädte mit einem sehr eingeschränkten Angebot, das vor allem auf Schüler und Senioren ausgerichtet ist. Verkehrsverbünde nach deutschem Verständnis gibt es nicht. In einzelnen Fällen (Rom, Napoli) sind in jüngster Zeit Tarifgemeinschaften organisiert worden, die jedoch weiterhin eine Ausnahme darstellen. (TransTec / WI 2000: 63)

#### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Aufgrund des hohen Gemeindeanteils an den Infrastrukturkosten werden eher kostengünstige Lösungen im Straßenbahn- und Stadtbahnbereich bevorzugt. Aus dem gleichen Grund hat es bisher nur geringe Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr gegeben. Auf der anderen Seite ist ein umfangreiches Verkehrsangebot vor allem im Busbereich entstanden. Durch die hohen Zuschüsse zum Nahverkehrsbetrieb können einerseits relativ niedrige Fahrpreise angeboten werden, andererseits hat die Bezuschussung aber eine Überalterung der Fahrzeuge, deren Anschaffung außer im Rahmen von Schienenverkehrsprojekten nicht bezuschusst wird, zur Folge. Außerdem ist dadurch das Marktbewusstsein völlig unzulänglich ausgebildet. Die Fahrgastinformationen sind bei den meisten Verkehrsunternehmen völlig unterentwickelt. (TransTec / WI 2000: 64/65)

## 2.4. Niederlande

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

Gegen Ende der achtziger Jahre wuchs in den Niederlanden die Erkenntnis, dass das bisherige System des öffentlichen Verkehrs ineffektiv arbeitete und nicht mit dem zukünftigen EU-Recht in Einklang stand. 1993 verkündete die Regierung zwei Ziele in Bezug auf den öffentlichen Verkehr: Ein Kostendeckungsgrad von 50 % sollte erreicht werden, und gleichzeitig sollte die Nutzung des öffentlichen Verkehr ansteigen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden drei wesentliche Änderungen geplant: Erstens die Dezentralisierung der Verantwortlichkeit an lokale und regionale Behörden, zweitens die Einführung eines leistungsorientierten Finanzierungssystems und drittens die Einführung von Ausschreibungsverfahren für Verkehrsleistungen. (Hilferink 2001: 232; van de Velde 2001: 2)

Ein Nahverkehrsgesetz brachte 1998 schließlich die rechtlichen Änderungen und legte die Rollen der verschiedenen beteiligten Ebenen fest. Das Verkehrsministerium ist weiterhin für das nationale Tarif- und Fahrkartensystem verantwortlich. Die regionalen und lokalen Behörden sind als Aufgabenträger dagegen zuständig für die Erstellung der Fahrpläne, die Koordination mit benachbarten Behörden und die Finanzierung der Verkehrsunternehmen. Ausschreibungsverfahren waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgesehen. (Hilferink 2001: 232) Erst ein Nahverkehrsgesetz aus dem Jahr 2000 sieht die schrittweise Einführung von Ausschreibungen vor. Im Zusammenhang mit diesem Gesetz wurde auch begonnen, die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen zu privatisieren. (TransTec / WI 2000: 70)

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Investitionen in die Infrastruktur trägt zu etwa 90 % die öffentliche Hand, während die restlichen 10 % von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Für größere Infrastrukturprojekte gibt es außerdem ein mehrjähriges Investitionsprogramm. Im Eisenbahnbereich wird geplant, Trassennutzungsgebühren einzuführen. (TransTec / WI 2000: 71)

Der Betrieb wird im Wesentlichen über die Fahrgeldeinnahmen und verschiedene Arten von Subventionen finanziert. Im Nahverkehrsgesetz von 1998 wurde dazu festgelegt, dass Zuschüsse in Zukunft nicht mehr entsprechend der erbrachten Personenkilometer gezahlt werden sollten, sondern auf Basis der Erträge. So wird den Gebietskörperschaften für die Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr in etwa das 1,5fache an Zuschüssen von der nationalen Regierung gezahlt werden. (Hilferink 2001: 233) Hinzu kommen Beiträge für unterschiedliche demographische und andere spezifische Faktoren (z. B. Einwohnerdichte, Kundenpotenzial, Fläche etc.). Diese Zuschüsse können wiederum für den Nahverkehr eingesetzt werden, im Gegensatz zu den zweckgebundenen Mitteln, deren Verwendung für den ÖV strikt vorgeschrieben ist. (TransTec / WI 2000: 72) Die

Gebietskörperschaften erhalten vom Verkehrsministerium finanzielle Mittel, die in der Höhe in etwa den Subventionen entsprechen, die die Verkehrsunternehmen vor der Reform direkt erhalten haben. Aufgrund der Effizienzsteigerungen durch die Ausschreibungen konnte jedoch das Angebot ausgeweitet werden.

Im Niederländischen System werden Konzessionen ausgeschrieben, wodurch für den gleichen Betrag an Zuschüssen mehr Verkehrsleistungen erbracht werden (regional schwankend von +10 % bis +70 %).

Die Kostendeckung der Verkehrsdienste schwankt zwischen 35 % im Stadtverkehr und 40 % beim regionalen Busverkehr. Angestrebt ist aber, einen Kostendeckungsgrad von 50 % zu erreichen. In den vergangenen Jahren konnte die Effizienz gesteigert werden, so dass der Kostendeckungsgrad leicht anstieg.

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Zum 1. Januar 2001 trat in den Niederlanden ein Gesetz in Kraft, das allmählich den Wettbewerb um öffentliche Ausschreibungen von Konzessionen einführt. Bis zum Jahr 2006 sollen alle Konzessionen im Busverkehr öffentlich ausgeschrieben werden. Ab 2007 soll auch im Bereich der Straßenbahnen und Metro die Ausschreibung verpflichtend sein. Die meisten Verkehrsunternehmen sind bisher noch in der Hand der Gebietskörperschaften, wodurch diese – ähnlich wie in Deutschland – eine Doppelrolle spielen: Sie sind gleichzeitig Besitzer und Kunden der Nahverkehrsunternehmen. Bevor der eigentliche Wettbewerb beginnen kann, müssen die kommunalen Verkehrsunternehmen privatisiert werden. (Hilferink 2001: 235/236)

Für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum war bisher das staatliche Verkehrsunternehmen VSN zuständig. Inzwischen wurde VSN in das privatrechtliche Unternehmen Connexion umgewandelt, das aber immer noch zu 100 % in öffentlicher Hand ist. Der nördliche Teil des ÖPNV-Netzes wird überwiegend von Arriva, der südliche Teil von der Connex-Tochter BBA bedient. Im ländlichen Raum sind bisher etwa 20 % des Netzes ausgeschrieben worden. In den Großstädten ist der ÖPNV nicht privatisiert.

### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Die Erfahrungen mit Privatisierung und Wettbewerb sind in den Niederlanden bisher sehr beschränkt. Aus einigen kleineren Versuchen lässt sich jedoch ableiten, dass Effizienzsteigerungen und ein leicht verbesserter Kostendeckungsgrad möglich sind.

Im Bereich der Fahrgastzahlen konnte der negative Trend – vor allem in Kleinstädten und im ländlichen Raum – bisher nicht gestoppt werden. Dort gewinnt der private PKW Marktanteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr. (Hilferink et al.: 239)

## 2.5. Österreich

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

In Österreich wurde die organisatorische und finanzielle Umgestaltung des öffentlichen Verkehrs 1999 mit dem „Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz“ (ÖPNRV-G) eingeleitet. Gemeinsam mit der Novelle zum Kraftfahrliniengesetz wurden die Weichen in Richtung Wettbewerb gestellt. (VCÖ 2001: 28)

In Österreich sind Länder und Gemeinden Aufgabenträger für den Kraftfahrlinienverkehr. Die genaue Kompetenz ist im Gesetz nicht festgelegt. Vielmehr ergibt sich die Zuständigkeit – gemäß Subsidiaritätsprinzip – daraus, welche Ebene auf Grund der Kenntnis der örtlichen Situation und der Bedürfnisse der Bevölkerung die Aufgabe bestmöglich wahrnehmen kann. Dementsprechend sind kommunale Behörden für Vorort- oder Gemeindeverkehre, das Land oder Gemeindezusammenschlüsse für überregionale Verkehre zuständig. (VCÖ 2001: 29)

Im Bereich des Schienenpersonenverkehrs (Nah- als auch Regionalverkehr) ist der Bund Aufgabenträger für ein Grundangebot. Sollen darüber hinausgehende Verkehrsdienstleistungen angeboten werden oder nachfrageorientierte Verkehre geplant werden, so sind die Länder und Gemeinden zuständig.

In Österreich soll der gesamte ÖPNV-Markt bis zum Jahr 2006 liberalisiert werden. Bisher haben die Verkehrsunternehmen oft eine Monopolstellung, geraten aber zunehmend unter Druck, da die derzeitigen Gehälter und Pensionen so nicht mehr tragbar seien und mehr Effizienz gefordert wird.

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Laut dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes (ÖPNRV-G) soll der Kraftfahrlinienverkehr finanziert werden aus Zuweisungen des Bundes auf Grundlage eines Finanzausgleichsgesetzes sowie der Grund- und Finanzierungsverträge für Verkehrsverbünde, aus Mitteln für Zwecke der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten sowie Mitteln des Verkehrsministeriums. Zwischen den Jahren 2000 und 2005 sollen garantierte Zahlungen aus öffentlicher Hand zur Deckung von Einnahmenausfällen abgebaut werden. Stattdessen soll ein neues System auf Basis von Verkehrsdienstverträgen eingerichtet werden. (VCÖ 2001: 29)

Die neue österreichische Gesetzgebung soll „einen konsequenten Übergang zum Bestellerprinzip bei nicht gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten“ bewirken. Im Sinne des EU-Rechts sind Verkehrsdienstverträge nur solche Verträge, die „nach Vorschaltung eines wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens („kontrollierter Wettbewerb“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geschlossen werden“. (VCÖ 2001: 30) Grundsätzlich ist es möglich, dass der Besteller die Bedienung einer gemeinwirtschaftlichen Strecke ausschreiben kann.

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Im österreichischen Kraftfahrlineiengesetz (KfLG) wird – ähnlich wie in Deutschland – unterschieden zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Kann eine Strecke nicht eigenwirtschaftlich bedient werden, so hat der Besteller die Möglichkeit, diese Strecke auszuschreiben. Die Rahmenbedingungen für diese Art der Vergabe sind in den entsprechenden Gesetzen des Bundes oder der Länder vorgeschrieben. Das KfLG sieht außerdem vor, dass eine Kraftfahrlineienkonzession nur verlängert werden kann, wenn es keine anderen Bewerber gibt. Gibt es einen weiteren Konzessionswerber, kann der bisherige Konzessionsinhaber seine Konzession nur dann behalten, wenn er ein zumindest gleich gutes Angebot unterbreitet. (VCÖ 2001: 31)

Rein rechtlich ist der Markt für den Schienenverkehr seit 1997 geöffnet. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) müssen seitdem die Bereiche Verkehrsleistung und Infrastruktur rechnerisch getrennt führen. Jedes Verkehrsunternehmen, das über die entsprechenden Lizenzen etc. verfügt, muss von den ÖBB als Infrastrukturbetreiber diskriminierungsfrei den Zugang zur Trasse zugeteilt bekommen.

### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Nach Expertenansicht sind die Folgen der Deregulierung und Privatisierung grundsätzlich in zwei Richtungen denkbar: Erstens könne es zu Kürzungen und Streichungen bei Leistungen, die als ineffizient gelten, kommen. Zweitens könne auf Qualität und neue innovative Leistungen (z.B. Anrufsammeltaxis für den ländlichen Raum) gesetzt werden. Derzeit werden die Verkehrsunternehmen auf ihr Rationalisierungspotenzial hin untersucht.

Auch wenn der Markt zumindest im Bereich des Schienenverkehrs bereits seit einigen Jahren de facto geöffnet ist, so halten sich die Erfolge dieser Liberalisierung in Grenzen. Bislang wurden für das österreichische Eisenbahnnetz nur drei Konzessionen an österreichische Privatbahnen erteilt. (VCÖ 2001: 32)

## 2.6. Polen

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

Bis zum Beginn der 90er Jahre wurde der gesamte öffentliche Verkehr in Polen von staatlichen Unternehmen erbracht. Im Zuge der Reform des Staatswesens im Jahre 1990 gab es auch Änderungen in der Zuständigkeit für den Personennahverkehr. Mit dem Gesetz über die kommunale Selbstverwaltung vom März 1990 wurde die Verantwortung für den ÖPNV vollständig auf die Gemeinden verlagert. (Chudzicki 2002: 60) Als Teil dieser Reformen wurden die ehemals staatlichen Unternehmen in kommunale Eigenbetriebe und schließlich formell in private Kapitalgesellschaften umgewandelt. Damit hat sich der Staat als Finanzier und Aufgabenträger des ÖPNV komplett zurückgezogen. Im ländlichen Raum hat das ehemals staatliche Busunternehmen PKS weiterhin das Monopol. Das Netz ist relativ gut ausgebaut, da es stark durch die öffentliche Hand gefördert wird. Der öffentliche Verkehr zählt in Polen zur Daseinsvorsorge.

Laut Experten hatte die Deregulierung und Privatisierung des Schienennahverkehrsmarktes unterschiedliche räumliche Wirkungen. So hat sich beispielsweise die Situation in Warschau aufgrund finanzieller Probleme verschlechtert. In anderen Städten wurde aktiv reagiert und verstärkt in die Straßen- und Stadtbahn investiert. Vor allem im Norden des Landes (Gdynia, Gdansk), wo das Schienennetz sehr dicht und gut ausgebaut ist, ist die Industrie daran interessiert, die Software und das Rollmaterial zu erneuern und auszubauen. Daraus resultieren Investitionen, die insgesamt zu einer Qualitätsverbesserung beitragen.

Allerdings, wenden Experten ein, habe sich signifikant nichts verändert, da in Polen noch die meisten öffentlichen Betreiber eine Monopolstellung innehaben. Die Ausnahme bildet der innerstädtische Busverkehr. Dort findet eine Art Deregulierung statt, die einige positive Effekte auf den Wettbewerb mit sich bringt (wenn auch auf niedrigem qualitativen Niveau). Die Entwicklung im ländlichen Raum Polens hängt von der Initiative der einzelnen Betreiber ab. Ursache dafür ist die polnische Gesetzgebung, die für den Verkehrsbereich aus einem System von Lizenzen und geschäftlichen Beschränkungen besteht. Die einzig möglich Einflussnahme betrifft die Koordination der Zeitpläne und der Haltestellen.

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Für Unternehmen im städtischen Nahverkehr sind Fahrgelderlöse die wichtigste Einnahmequelle. Daneben spielen Bestellerentgelte und Subventionszahlungen der Gemeinden eine große Rolle. Um die Verluste des Kerngeschäfts zu reduzieren, greifen viele Unternehmen auf Zusatzgeschäfte (Vermietung von Werbeflächen, Kraftstoffverkauf u. ä.) zurück. Im Landesdurchschnitt konnten im Jahr 2000 etwa 70 % der Kosten durch Fahrgelderlöse gedeckt werden. In einigen Regionen werden auch Holdings aller kommunalen Gesellschaften gebildet, um die Defizite einer Gesellschaft mit



den Gewinnen einer anderen Gesellschaft auszugleichen (kommunaler Querverbund). (Chudzicki 2002: 65)

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Das Gesetz über die kommunale Selbstverwaltung verpflichtet die Gemeinden, den ÖPNV zu organisieren und für dessen Durchführung zu sorgen. Die Kommunen bestimmen, wie Planung und Leistungserbringung geregelt werden und legen Tarife und Fahrpreise fest. In einigen Städten wurde die Angebotsplanung und -überwachung von der Leistungserbringung ausdrücklich getrennt. (Chudzicki 2002: 62) Dabei fällt auf, dass in den Städten, in denen eine solche Aufgabenträgerorganisation besteht, „der Anteil privater Unternehmen an der Leistungserbringung größer ist als in Städten, in denen Planung, Organisation und Verkehrsdurchführung nicht getrennt sind“. (Chudzicki 2002: 62) In manchen Regionen, so im Oberschlesischen Industriegebiet, schließen sich mehrere Gemeinden zu Zweckverbänden als Aufgabenträger zusammen.

In Polen am weitesten verbreitet ist die Organisationsform des integrierten städtischen Verkehrsunternehmens in der rechtlichen Form eines kommunalen Eigenbetriebes oder einer Kapitalgesellschaft, deren einziger Eigentümer die Kommune ist. Diese integrierten Verkehrsunternehmen liefern Angebotsplanung, Verkehrsorganisation und Leistungserbringung aus einer Hand. Kommunale Eigenbetriebe müssen sich dabei keinem öffentlichen Vergabeverfahren stellen, für Kapitalgesellschaften ist dies dagegen vorgeschrieben. (Chudzicki 2002: 62)

Inzwischen treten am polnischen Markt auch Privatunternehmen und Unternehmen mit ausländischer Kapitalbeteiligung auf. (Chudzicki 2002: 62)

### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Durch die Kommunalisierung des ÖPNV zu Beginn der 90er Jahre „kam es zu einem dramatischen Rückgang jeglicher Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur“. (Chudzicki 2002: 67) Zur gleichen Zeit gingen die Fahrgastzahlen aufgrund der sprunghaft angestiegenen Motorisierung stark zurück. Durch Marktuntersuchungen, Marketingmaßnahmen und eine verbesserte Angebotsqualität konnte der Rückgang der Fahrgastzahlen gestoppt werden.

Bemängelt wird, dass es bisher kein zuverlässiges Konzept zur Investitionsfinanzierung gibt. Kommunen und Unternehmen tragen diese Last alleine. Dies hat dazu geführt, dass der Fuhrpark nur sehr schleppend erneuert wird.

Problematisch ist für viele Unternehmen, dass Kostenausfälle durch vorgeschriebene Fahrpreisermäßigungen nicht erstattet oder ausgeglichen werden. Für manche Unternehmen entstehen dadurch Mindereinnahmen von 30 bis 35 %.



## 2.7. Schweden

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

„Im Mittelpunkt der schwedischen Verkehrspolitik steht das Ziel, den Einwohnern und der Wirtschaft in den verschiedenen Landesteilen eine zufrieden stellende, sichere und umweltverträgliche Verkehrsversorgung zu den geringst möglichen gesamtwirtschaftlichen Kosten bereitzustellen.“ (KCW 2001: 1) Seit einer Regionalisierung im Jahr 1978 ist die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den ÖPNV an regionale und lokale Aufgabenträger abgegeben worden. Für den straßengebundenen ÖPNV ist eine Regieinstitution (Trafikhuvudman) der Provinzen und Gemeinden zuständig, die regelmäßig Verkehrsversorgungspläne erstellt, Angebote koordiniert und Tarife gestaltet. Seit 1989 steht es den Regieinstitutionen frei, regionale und lokale Busverkehre auszuschreiben. Alternativ zur Ausschreibung kann die entsprechende Leistung auch vom eigenen Verkehrsunternehmen oder durch die Beauftragung Dritter erbracht werden. (KCW 2001; VCÖ 2001: 21)

Die staatliche Bahngesellschaft (SJ) wurde 1988 aufgeteilt. Seither liegt das Schienennetz in der Verantwortung der Verwaltungsbehörde Banverket. Seit der Regionalisierung des SPNV im Jahre 1990 haben die Regieinstitutionen das Recht, den Schienennahverkehr in der gleichen Weise wie den Busverkehr auszuschreiben.

Laut Expertenansicht sollte man in Schweden eher von einer Liberalisierung als von einer Deregulierung sprechen, denn es wird das Modell des „kontrollierten Wettbewerbs“ verfolgt. Drei Jahre herrschten Übergangsregelungen für die kommunalen Verkehrsunternehmen, die entscheiden konnten, ob sie Verträge für Verkehrsleistungen ausschreiben wollten oder nicht. Inzwischen sind die Aufgabenträger verpflichtet, Verkehrsleistungen auszuschreiben. Dabei wurden stets hohe Qualitätsstandards festgelegt. Heute ist der Markt nahezu vollständig privatisiert. Lediglich Göteborg hat noch ein eigenes städtisches Verkehrsunternehmen. Da Schweden sehr dünn besiedelt ist, ist eine regelmäßige Bedienung auf dem Land sehr schwierig.

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Projekte im Bereich der Infrastruktur oder Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Behinderte werden mit staatlichen Mitteln gefördert. Je nach Zuständigkeit werden die Zuschüsse an die Regieinstitutionen, die Provinzen oder die Gemeinden gezahlt. (KCW 2001) Die Trassennutzungsentgelte, die an die Verwaltungsbehörde Banverket gezahlt werden müssen, decken nur einen Teil der Investitions- und Unterhaltskosten. Der Rest wird aus Steuergeldern bestritten. (KCW 2002: 46; VCÖ 2001: 23)

Die Finanzierung des Betriebs wird über die Regieinstitutionen abgewickelt. Um die Verkehrsunternehmen und die eigene Administration zu bezahlen, stehen ihnen – in der Regel – als

einziges Mittel die Fahrgeldeinnahmen zur Verfügung. Defizite werden je zur Hälfte von den Provinzen und den Gemeinden gedeckt. Öffentliche Mittel werden jedoch nur auf Basis der abgeschlossenen Verkehrsverträge gezahlt. (KCW 2001) Der Finanzierungsbeitrag der Gemeinden konnte zwischen 1986 und 1996 vor allem durch Effizienzsteigerungen um 17 % verringert werden, der Beitrag der Provinzen im gleichen Zeitraum sogar um 28 %. (KCW 2001) Im Bereich des Schienenverkehrs liegt die Kostenersparnis seit Beginn der Ausschreibungen 1990 bei 20 bis 25 %. Durch den Preiskampf bei Ausschreibungen und Dumpingangebote sind allerdings die Gewinnspannen der Unternehmen im gleichen Zeitraum gesunken. (VCÖ 2001: 22)

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

In Schweden werden Verkehrsleistungen nahezu flächendeckend ausgeschrieben. Nur wenige Städte entscheiden sich gegen die wettbewerbliche Vergabe und erstellen ihr Verkehrsangebot in Eigenregie. „Die Verkehre werden von den ausführenden Verkehrsunternehmen auf der Grundlage von Verkehrsverträgen betrieben, die sie mit den Regieinstitutionen schließen.“ (KCW 2001: 4) Der Umfang der Aufgaben variiert entsprechend der Risikoverteilung der Verträge, wobei verschiedene Varianten von Brutto- bis Nettovertrag vorkommen. Früher wurden zwischen Aufgabenträger und Unternehmen ausschließlich Bruttoverträge abgeschlossen, bei denen die öffentliche Hand das Erlösrisiko trägt. Diese werden inzwischen immer öfter mit vertraglich vereinbarten Anreizen versehen, damit die Unternehmen motiviert werden, gewisse Qualitätsstandards in Bezug auf Pünktlichkeit, Verlässlichkeit oder Sauberkeit einzuhalten. Immer häufiger werden auch Nettoverträge abgeschlossen, so dass das Erlösrisiko bei den Unternehmen liegt. (VCÖ 2001: 21; KCW 2001)

Seit Beginn des Ausschreibungswettbewerbs hat sich die Anbieterseite in Schweden deutlich verändert. So ist der Marktanteil der einst dominierenden öffentlichen Unternehmen stark zurückgegangen. Derzeit sind etwa 500 Busgesellschaften am Markt tätig, davon 13 kommunale Unternehmen, die insgesamt 21 % des Marktes bedienen. (KCW 2002: 45) Die Gesamtzahl der Anbieter hat sich hingegen nicht verändert. Auffällig ist, dass sich der Marktanteil der größten Unternehmen wesentlich vergrößert hat, was jedoch nicht bedeutet, dass diese mangelnde Konkurrenz hätten. „Kleineren und mittleren Anbietern gelingt es [...] immer wieder, sich in unmittelbarer Konkurrenz zu Großanbietern durchzusetzen.“ (KCW 2001)

Der Marktanteil der staatlichen Bahngesellschaft SJ sank seit 1989 kontinuierlich. Während sie 1998 noch 55 % des schwedischen Schienenpersonennahverkehrs betrieb, ist es inzwischen weniger als die Hälfte. (VCÖ 2001: 23) So werden zum Beispiel die Verkehre in den Stockholmer Vororten inzwischen von privaten Unternehmen erbracht.

### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

„Das schwedische Beispiel wird immer wieder als Idealmodell für die wettbewerbliche Organisation des öffentlichen Verkehrs genannt“. (VCÖ 2001: 21)

Qualitätsverbesserungen wurden immer dann deutlich sichtbar, wenn die Aufgabenträger durch die Ausschreibungen finanziellen Spielraum gewannen und so neu in den ÖPNV investieren konnten. Die Regieinstitutionen können mit jeder neuen Ausschreibung höhere Qualitätsstandards verlangen. „So hat die bisher größte Teilnetzvergabe in Skandinavien, der Busverkehr in der Stockholmer Innenstadt (250 Busse), zur flächendeckenden Einführung von ethanolbetriebenen Niederflurfahrzeugen geführt.“ (KCW 2001) Auch Einsparungen der Verkehrsunternehmen durch Effizienzsteigerungen wurden in vollem Umfang in die Angebotsausweitung investiert.

Die bietenden Unternehmen befinden sich im Ausschreibungswettbewerb in einem ständigen Dilemma: Künftige Preisentwicklungen sind nur schwer vorhersehbar, doch – aufgrund von Risikoaufschlägen – hoch ausfallende Angebote mindern die Chancen auf den Zuschlag. „Entweder sie [die Privatunternehmen] kalkulieren riskant, etablieren sich dafür aber am Markt und können ihre Kapazitäten auslasten, um dadurch gegebenenfalls langfristig jedoch in wirtschaftliche Bedrängnis zu geraten. Oder sie kalkulieren solide, erhalten wahrscheinlich nicht den Zuschlag und scheiden aus dem Markt aus.“ (KCW 2001)

## 2.8. Schweiz

### *Politisch-administrative Rahmenbedingungen*

Der regionale öffentliche Verkehr in der Schweiz war traditionell dadurch gekennzeichnet, dass das staatliche Bahn- und Busunternehmen (SBB) den Markt dominierte und dabei so gut wie keinen Wettbewerb zu befürchten hatte. Lokale Transportunternehmen waren vollständig von den zuständigen Behörden kontrolliert. Es gab ein sehr hohes Angebotniveau im öffentlichen Verkehr, aber keinerlei Anreize, um effizient zu wirtschaften. Dadurch wuchs der Bedarf an Zuschüssen immer stärker an. Das Erlörisiko lag jedoch allein bei den Bundes-, Regional- oder Lokalbehörden. (Lebküchner / Schreyer 2001: 347)

Obleich die Betreiber des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz nicht an die EU-Bestimmungen gebunden sind, stehen sie, aufgrund der allgemeinen Sparpolitik, bezüglich des Abbaus des Zuschussbedarfs unter großem Druck. Die Verkehrsbetriebe haben mit Effizienzsteigerung reagiert und werden auch in Zukunft weiter in diese Richtung arbeiten. (TransTec / WI 2000: 66)

Aufgrund des Föderalismus in der Schweiz sind im Bereich des ÖPNV kaum einheitliche Strukturen vorhanden. Viele städtische Verkehrsbetriebe sind der städtischen Verwaltung angegliedert. Als klassischer Verkehrsverbund ist nur der Kanton Zürich organisiert. In vielen anderen Regionen gibt es Tarifgemeinschaften, die den Verkehrsunternehmen große Spielräume lassen, so haben sich z.B. in der Tarifgemeinschaft Nordwestschweiz insgesamt sechs Betriebe zusammengeschlossen. Die Unternehmen sind teils in öffentlicher, teils in privater Hand. In größeren Städten wird der ÖPNV sogar für mehr Wege genutzt als der PKW. (TransTec / WI 2000: 65) Auch der ländliche Raum ist weitestgehend mit öffentlichem Verkehr versorgt.

### *Finanzielle Rahmenbedingungen*

Da die Kommunen in der Schweiz über eine generelle Steuerhoheit verfügen, sind Bundesmittel oder kantonale Gelder nicht für die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur vorgesehen. Die Kommunen finanzieren sich selbst, größere Investitionen ab einem bestimmten Umfang unterliegen allerdings einer Volksabstimmung. Da die Bevölkerung jedoch meist aus Angst vor höheren Steuern gegen Großprojekte stimmt, wird häufiger die bereits bestehende Infrastruktur aufgewertet und verbessert. „So wurden in den großen Städten (außer in Genf) die Vorkriegsstraßenbahnnetze nicht ausgedünnt, sondern modernisiert.“ (TransTec / WI 2000: 66)

Betriebsdefizite ihrer Verkehrsunternehmen decken die Kommunen aus ordentlichen Steuermitteln. Der Zuschussbedarf liegt in großen Städten bei etwa 30 bis 35 %, in Kleinstädten und Gemeinden liegt der Kostendeckungsgrad teilweise wesentlich niedriger.

### *Unternehmerisch-organisatorische Rahmenbedingungen*

Im Verhältnis zu gleich großen deutschen Städten ist das Angebots- und Nachfrageniveau in der Schweiz relativ hoch. „In den Städten ist der öffentliche Verkehr ein von fast allen Bevölkerungsschichten akzeptiertes Verkehrsmittel.“ (TransTec / WI 2000: 66)

Auch wenn Nahverkehrsbetreiber in der Schweiz nicht an Richtlinien der EU gebunden sind, so gerieten sie in den vergangenen Jahren dennoch unter Druck, ihren Zuschussbedarf abzubauen. Auf diese Anforderung versuchen die Unternehmen mit Effizienzsteigerungen zu antworten.

Der Zürcher Verkehrsverbund schrieb 1997 einige Buslinien im freien Wettbewerb aus. Der Protest der bisherigen Unternehmen führte zu einer fünfjährigen Übergangsfrist, in der keine neuen Linien ausgeschrieben werden sollten. Die Unternehmen sollten sich in der Zwischenzeit ihrerseits auf den offenen Markt vorbereiten.

### *Auswirkungen der Reformen auf den Betrieb*

Das derzeitige Schweizer Modell führt dazu, dass Lösungen mit einem geringen Investitionsaufwand gefunden werden müssen. Dadurch wird in vielen Fällen ein hoher Effizienzgrad erreicht. Dies führt aber auch dazu, dass im Mittel die Fahrzeuge relativ alt sind. Niederflurbusse oder -straßenbahnen gibt es bisher kaum.

## 2.9. Zwischenfazit

Die Recherche der bestehenden Rahmenbedingungen für den ÖPNV in den ausgewählten europäischen Ländern zeigt die verfolgten Modelle und den Status von Deregulierung und Privatisierung der dortigen Verkehrsmärkte auf. Festzustellen sind nicht nur Unterschiede hinsichtlich des Grades der Umsetzung zwischen den einzelnen Ländern, sondern auch innerhalb der betrachteten Länder in Bezug auf die administrativ-politischen Ebenen (lokal / national) und die Siedlungskategorien (urban / ländlich geprägte Regionen).

Bekanntermaßen gilt Schweden als Idealmodell für eine wettbewerbsorientierte Organisation des ÖPNV. Auch in Frankreich wurden Reformen auf dem Verkehrsmarkt relativ erfolgreich umgesetzt. Vor allem außerhalb von Paris erfolgte eine fast vollständige Privatisierung des Verkehrsmarktes. In Großbritannien dagegen gilt insbesondere der ländliche ÖPNV als Verlierer der Privatisierung. Zur Vermeidung von Einnahmeverlusten haben sich die dort aktiven Verkehrsunternehmen fast ausschließlich auf die rentablen Strecken konzentriert. In Italien besteht die Reform des ÖPNV nur im Ansatz; die Verkehrsbetriebe stehen weiterhin unter staatlicher Kontrolle.

Trotz einer formalen Einführung von Elementen zur Privatisierung und Deregulierung in allen betrachteten Ländern der EU ist es schwer, Aussagen zur Gesamtentwicklung in den einzelnen Ländern zu machen. Grund dafür sind die unterschiedlichen Auswirkungen der Reformen auf die städtischen und ländlichen Strukturen. Im Rahmen der Erhebungen wurde überdies deutlich, dass sich ein Großteil der verfügbaren und bei den Experten erhobenen Informationen zur Entwicklung und der Wirkung der Reformen auf den städtischen ÖPNV beziehen. Dagegen liegt ein Informations- bzw. Forschungsdefizit zu den spezifischen Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb in ländlich geprägten Regionen vor. Aus diesem Grund sind kaum Aussagen dazu zu treffen, welche Rahmenbedingungen nun begünstigende oder erschwerende Voraussetzungen für den ländlichen ÖPNV darstellen.

Ein zentrales Ergebnis ist, dass laut Expertenmeinung unabhängig von den Rahmenbedingungen in den verschiedenen Ländern ein eigenwirtschaftlicher Betrieb des ÖPNV, der sich rein aus den Fahrgeldeinnahmen ohne öffentliche Zuschüsse und Ausgleichzahlungen finanziert, kaum möglich ist. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte, der zum Teil hohen Motorisierungsquote und der damit einhergehenden geringen Nachfrage nach Verkehrsleistungen gilt dieser Sachverhalt vor allem für den ländlichen Raum.

Der Zuschussbedarf für den ÖPNV in den ländlich geprägten Regionen in Form öffentlicher Finanzierungen wird dadurch als gleich bleibend hoch eingeschätzt. Gleichwohl ist der Aufbau von

wettbewerbsorientierten Strukturen durchaus denkbar, indem Verkehrsunternehmen mit ihren Leistungen im Rahmen von Vergabeverfahren um gemeinwirtschaftliche Verkehre konkurrieren.

Zur Steigerung der Effizienz bzw. zur Verringerung der Kosten wurden in den ländlichen Regionen bereits vielerorts Leistungen gekürzt oder gestrichen. Zeitgleich nahm die Bedeutung neuer, flexibler und an die geringe Nachfrage angepasste Angebote zu. Wird der klassische Linienverkehr durch ein bedarfsgesteuertes System ersetzt, ist dies häufig mit der Hoffnung verbunden durch die Verringerung der Betriebskosten den Zuschussbedarf insgesamt zu verringern und im besten Falle die Kostendeckung zu verbessern.

Im nachfolgenden Kapitel werden Beispiele flexibler Angebotsformen und ihre unterschiedlichen Finanzierungsmodelle in europäischen Regionen, Klein- und Mittelstädten vorgestellt.

### 3. Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten

Im folgenden Kapitel wird eine Auswahl europäischer Good Practices von innovativen ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum vorgestellt, die einen Überblick über neue und innovative Verkehrssysteme und Finanzierungsmodelle für den ländlichen Raum vermittelt.

Die Beispiele basieren auf einer internationalen Recherche in den europäischen Staaten. In Deutschland sind Anruf-Bus-Systeme und Anruf-Sammel-Taxen als flexible Bedienform zwar noch nicht flächendeckend eingeführt worden, doch wurden bis 2001 bundesweit immerhin 19 Beispiele flexibler Bedienformen realisiert<sup>1</sup>. Deutschland wurde in die Untersuchung jedoch nicht mit einbezogen.

Die Servicequalität dieser neuen Angebotsformen ist an den für den ländlichen ÖV schwierigen Rahmenbedingungen – geringe Siedlungsdichte, hoher Motorisierungsgrad und begrenzte finanzielle Mittel ausgerichtet. Der Anspruch an die neuen Bedienformen ist, dass sich die Servicequalität für die Kundinnen und Kunden generell verbessert zu insgesamt geringeren Kosten als bisherige Angebotsmodelle. Eine systematische, anhand von Kriterien entwickelte Good Practice-Sammlung gibt Hinweise inwieweit diese Ziele erreicht werden. Ein thematischer Schwerpunkt der Erhebung stellt die Darstellung der Finanzierungsformen der Beispiele dar.

Die ausgewählten Beispiele beschränken sich auf den straßengebundenen ÖPNV, da die Schiene im ländlichen Raum eine eher untergeordnete Rolle spielt und aufgrund des Systems keine flexiblen Bedienformen Anwendung finden. Der Umfang des Eisenbahnnetzes ist vor allem in den ländlichen Regionen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts drastisch geschrumpft. Das reduzierte Angebot hat dementsprechend eine reduzierte Nachfrage zur Folge. (Hüsing 1999: 35)

Laut Definition (Online-Verwaltungslexikon, 2003) systematisieren „Good oder Best Practices“ bereits vorhandene Erfahrungen, vergleichen unterschiedliche Lösungen, die in der Praxis eingesetzt werden, bewerten sie anhand betrieblicher Ziele und legen auf dieser Grundlage fest, welche Gestaltungen und Verhaltensweisen am besten zur Zielerreichung beitragen. Prinzip ist, die beste Lösung nicht unbedingt selbst zu entwickeln, sondern unter zu Hilfenahme inhaltlich vergleichbarer Beispiele diese systematisch, orientiert an klaren Kriterien hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu bewerten.

Kriterien dafür, dass das beobachtete Beispiel (Produkt/Leistung, Produktionsweise, Element, Verfahren usw.) auf andere Organisationen/Organisationsbereiche auch übertragbar ist, sollten sein:

- \* Betrieb über einen längeren Zeitraum

---

<sup>1</sup> Weitergehende Informationen zum Stand flexibler Bedienformen in Deutschland sind 2004 im Bericht zum PNV-Region-Projekt „MultiBus“ zu finden.



- \* Vorhandensein messbarer Ergebnisse
- \* Innovationscharakter
- \* Wiederholbarkeit, ggf. mit geringen Änderungen möglich
- \* Größe des Einsatzbereiches
- \* nicht durch (regionale oder andere) Besonderheiten bedingt

Europäische Beispiele für Programme und Projekte zum ÖV in der Region sind VIRGIL (Verifying and strengthening rural access to transport services) und ARTS (Actions on the integration of Rural Transport Services).

VIRGIL (siehe auch unter [www.bealtaine.ie/virgil](http://www.bealtaine.ie/virgil)) ist ein europäisches Forschungsprojekt für ländliche Verkehrsangebote, welches von 1999-2000 im Rahmen des 4. Europäischen Forschungsrahmenprogramms bearbeitet wurde.

Ziele von VIRGIL waren:

- die Bestandsaufnahme und Einschätzung von existierenden Beispielen des Zugangs zum ländlichen Verkehr. Ein spezieller Schwerpunkt lag auf der Nutzung von Telematik-Instrumenten, um den Zugang zum Verkehr zu erleichtern und der Integration von Personen- und Güterverkehr.
- die Identifikation von weiteren Forschungsfragen in Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren und den Einwohnern von ländlichen Gebieten.

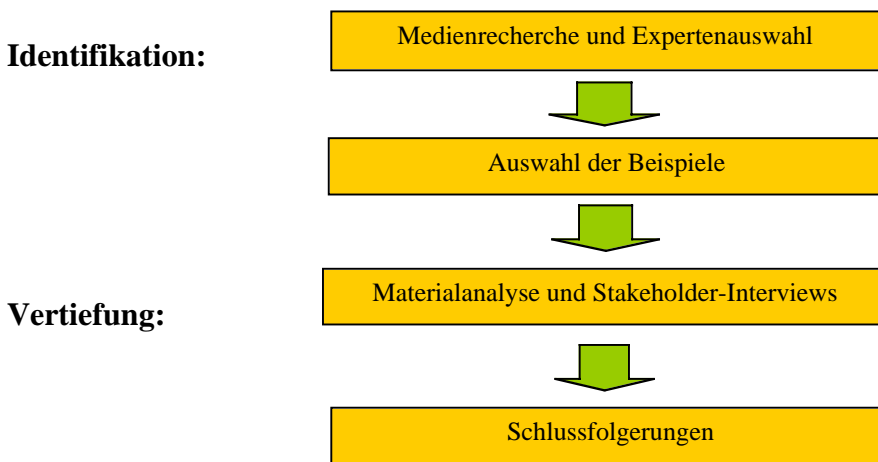
ARTS (siehe auch unter [www.rural-transport.net](http://www.rural-transport.net)) ist ein Projekt aus dem 5. EU-Forschungsrahmenprogramm – Wettbewerb und nachhaltiges Wachstum. ARTS startete im Dezember 2001 und wird im November 2004 abgeschlossen. Die 18 europäischen Projektpartner kommen aus neun verschiedenen Staaten.

ARTS testet und zeigt in acht Beispielregionen Europas die effektivsten Wege für die Einrichtung von Verkehrsleistungen im ländlichen Raum. Auf der Basis der Pilotprojekte werden Empfehlungen erarbeitet, die als Hilfsmittel bei der Planung und Implementation von ländlichen Verkehrssystemen dienen sollen.

Aufgrund ihrer thematischen Nähe und ihrer Aktualität wurden die Projekte beider Programme in die Recherche mit aufgenommen.

### 3.1. Methodik

**Abb. 3: Recherchephasen**



Eine Literatur- und Internetrecherche lieferte den Überblick über Förderprogramme und innovative Projekte zum öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum in unterschiedlichen Regionen Europas (siehe Tabelle 1). Zehn ausgewählte europäische Experten für den öffentlichen Verkehr aus den Bereichen: Wissenschaft, Consulting, Verband und NGO ergänzten die Ergebnisse der Recherche zu den Ausgangs- und Rahmenbedingungen des ÖV in ausgewählten europäischen Nachbarstaaten und lieferten Informationen und Hinweise zu europäischen Good Practices neuer Mobilitätsangebote im ländlichen Raum.

**Tab. 2: Stichprobe als Ergebnis der Literatur- und Internetrecherche**

(die grau unterlegten Felder markieren die zur Detailanalyse ausgewählten Beispiele)

Nr.	Projekttitle	Land	Stadt/Region	Themenfelder									
				Marktungsmaßnahmen	Technische Optimierung	Neue/Ausgeweitete Angebote	Fahrgastinformation	Fahrgeldmanagement	Ökonomische Optimierung	Soziale Integration	Umwelt/Energiebilanz	Sonderfälle	
1	Amserol	UK	County of Gwynedd, Wales				•						
2	Leppävirta service lines	FIN	Leppävirta			•							
3	Dorfmobil	AUT	Klaus, Steyerling, Kniewas; Gemeinde Klaus			•							
4	Clitheroe Interchange	UK	Clitheroe			•			•				
5	Village Link	UK	Gloucestershire		•	•							
6	Metro Rural Parcel Bus	UK	West Yorkshire			•			•				
7	Siilinjärvi Service Line	FIN	Rund um Siilinjärvi			•				•			
8	Burgess Hill bus service	UK	Burgess Hill (Central Sussex)			•			•				
9	Belbus	BEL	Meetjesland (Gem. Eeklo Kaprijke, St.Laureins, Assenede)			•			•				
10	Kuxabus-sarna	SWE	Gemeinde Ockelbo			•		•					
11	Tandridge Taxi Vouchers	UK	Tandridge, Surrey							•			
12	Taxitub	FRA	Rund um Douai		•	•							
13	TCC (Transport Coordination Centre)	UK	Devon	•		•	•						
14	The Peniston-Line	UK	Yorkshire	•									
15	Beeline Community Cars	UK	Rund um Atherstone, North Warwickshire			•				•			
16	Lisdoon-varna Mail Feeder Service Postbus	IRE	Bei Ennis, Clare County, Westküste			•			•				
17	The Lingfield Primary School Project	UK	Lingfield, Surrey County			•							
18	Mobimax (Regiotaxi Achterhoek)	NL	Rund um Achterhoek, Provinz Gelderland			•				•			
19	X-Bus	DEN	Jütland	•		•							

Die Literatur- und Internetrecherche ergab eine Stichprobe von 19 Projekten und Angeboten des öffentlichen Verkehrs in Europa mit Schwerpunkt im ländlichen Raum (vgl. Tabelle 1). Die Angebote verteilten sich wie folgt auf die europäischen Länder:

- zehn aus Großbritannien

- je eins aus Österreich, Frankreich, Finnland, Dänemark, Niederlande, Irland, Ungarn, Belgien und Schweden.

Drei dieser Angebote sind dem Themenfeld „Marketingmaßnahmen“ und zwei dem Themenfeld „Technische Optimierung“ zuzuordnen; 16 Angebote sind „neue oder ausgeweitete Angebote“; Zwei haben ihren Schwerpunkt beim Thema „Fahrgastinformation“, ein Projekt beim „Fahrgeldmanagement“ und weitere fünf beinhalten „Effizienzstrategien“. Vier haben vorrangig eine verbesserte „soziale Integration“ und eines eine verbesserte „Umwelt- bzw. Energiebilanz“ zum Ziel.

Die Experteninterviews ergaben drei weitere zu untersuchende Beispiele: PubliCar (Schweiz), CARLOS (Schweiz) und WASTI (Österreich). Auf der Grundlage dieser Recherchen wurden dann anhand von erarbeiteten Kriterien 17 Beispiele ausgewählt und im Anschluss daran - in Form von schriftlichen und telefonischen Befragungen mit den Projektverantwortlichen - im Detail erhoben. Diese Auswertung ergab eine Auswahl von 13 Good Practices. Vier Beispiele („Clitheroe Interchange“, „The Lisdoonvarna Mailfeeder Service Postbus“, „Metro Rural Parcel Bus“ und „Village Link“) konnten nicht in den Bericht aufgenommen werden. Es wurden jeweils mehrere Kontaktversuche mit Zusage der Zuarbeit der notwendigen Informationen unternommen; diese blieben allerdings aus.

Die anhand dieses Bewertungsschemas erfolgte Auswahl beinhaltet hauptsächlich flexible Angebotsformen mit Innovationscharakter. Sie dienen der Verbesserung des ÖPNV in den jeweiligen ländlichen Bedienungsgebieten. Einige Angebote wurden aufgrund ihrer speziellen Finanzierungsmodelle für eine vertiefende Untersuchung ausgewählt.

**Tab. 3: Kriterien zur Bewertung der Beispiele**

Bewertungskriterium	Indikatoren
Betrieb in ländlich geprägten Regionen	Geringe Einwohnerzahl und -dichte; Angebote in Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern wurden nicht berücksichtigt
Kostendeckung	Betrachtung der Erlöse (finanzielle Förderungen und Einnahmen) und der Kosten
Wirkung auf die Nutzer	Fahrgastzahlen und Zufriedenheit
Grad der Innovation	Neue bzw. traditionelle Angebotsform
Verbesserung regionaler Erreichbarkeit	Zielgruppenorientierung: z.B. mobilitätseingeschränkte Personen
Projektstand	Aktualität der Angebote (zur Zeit der Untersuchung in Betrieb)

Für eine Detailanalyse sind mit den Ansprechpersonen der ausgewählten Angebote Interviews durchgeführt worden (siehe Anhang). Die Fragen deckten die folgenden Themen ab:

- Ziele, Bestandteile und Akteure des Angebots
- wirtschaftliche Aspekte, Finanzierung und Kostendeckung
- Nachfrageentwicklung und Wirkung des Angebots auf die Nutzer
- persönliche Einschätzung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Auslastung und Akzeptanz
- Räumliche Ausgangsbedingungen
- Unternehmen und Funktion des Befragten

Die im folgenden aufgeführten Projektbeschreibungen basieren auf den geführten Interviews und wurden durch Internetrecherchen ergänzt. Zu Anfang werden Formen flexibler Bedienung (Rufbusse etc.) und anschließend weitere Beispiele zur Förderung der Nutzerakzeptanz oder technischer Optimierung vorgestellt.

### 3.2. Good Practice - Beispiele

#### Dorfmobil

Österreich



#### Standort

Das Bedienungsgebiet des „Dorfmobils“ umfasst die Gemeinde Klaus mit drei Ortsteilen und ist ländlich geprägt (11 EW/qkm). Die Siedlungsstruktur ist gekennzeichnet durch zwei kleine, kompakte Siedlungskerne (Klaus und Steyrling) und durch ausgeprägte Streusiedlungen. Die Gemeinde befindet sich in Höhenlagen zwischen 500 und 2.200 m. Es gibt nur einen gering ausgeprägten ÖV und Schulbusse, die nicht in den Ferien fahren, oft aber von Pendlern genutzt werden. Im Gebiet liegen zwei Bahnhöfe, von denen einer drei Kilometer außerhalb der Ortschaft liegt und nicht durch den ÖV angebunden ist. Hauptverkehrsmittel ist aus diesen Gründen das Auto. Auch das Fahrrad hat saisonal einen hohen Anteil am Modal Split.

#### Angebot und Betrieb

Die Gemeinde Klaus hat eine Fläche von 108 qkm und 1.183 Einwohner, verteilt auf drei Ortsteile (Klaus, Steyrling und Kniewas). Die Bewohner müssen dort große Distanzen zu den verschiedenen Versorgungseinrichtungen überwinden. Die Bedienung des öffentlichen Nahverkehrs ist nur sehr schwach ausgeprägt, so dass gerade Personen ohne PKW, insbesondere ältere Menschen und Schüler, häufig mobilitätseingeschränkt sind. Seit Dezember 2002 betreibt der Verein Dorfmobil KSK (KSK steht für die drei Ortsteile Klaus, Steyrling und Kniewas) in Form organisierter Nachbarschaftshilfe ein neues, bedarfsorientiertes Verkehrsmittel: das „Dorfmobil“.

Das „Dorfmobil“ gehört zum europaweiten Projekt ARTS, das Verkehrslösungen in dünn besiedelten Regionen untersucht und wird von der Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen in Wien koordiniert. Um die Gemeinde in den Betrieb des Angebotes einzubinden, hat diese einen Sitz im Vorstand des Vereins. Dabei wurden alle politischen Parteien integriert, um das Projekt tagespolitisch unabhängig betreiben zu können.

Das „Dorfmobil“ wird seit Dezember 2002 als ein bedarfsorientiertes, öffentliches Verkehrsangebot im Flächenbetrieb mit zwölf ehrenamtlichen Fahrern, die eine geringe Aufwandsentschädigung (1,50 €/Stunde) erhalten, betrieben. Das Fahrzeug ist ein 6-Sitzer mit Allradantrieb (zur Erhöhung der Sicherheit bei Schnee) und verkehrt an Werktagen von 6 bis 19 Uhr. Eine Voranmeldung bis spätestens eine halbe Stunde vor gewünschter Abfahrtszeit ist Voraussetzung. Das „Dorfmobil“ bietet eine Tür-zu-Tür-Bedienung, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in den Betrieb eingebunden. Es gibt aber keine Parallelfahrten zum öffentlichen Verkehr. Eine Fahrt kostet 1,50 €. Die Person wird an der vereinbarten Haltestelle abgeholt und zur gewünschten Zielhaltestelle gebracht. Bei mehreren Fahrtwünschen zur selben Zeit werden Sammelfahrten organisiert.

Die Universität hat im Rahmen von ARTS Modelle für den Betrieb des „Dorfmobils“ vorgeschlagen, die nach den jeweiligen Bedürfnissen vom Verein weiterentwickelt wurden. Finanziert wird der Betrieb über eine EU-Förderung (im Rahmen von ARTS) und durch die Oberösterreichische Landesregierung. Die weitere Finanzierung des Angebotes ist gesichert, so dass es in den unbegrenzten Betrieb übergegangen ist. Für das Controlling und die Evaluierung des Angebotes ist die Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen zuständig.

### **Wirtschaftlichkeit**

Durch das große Engagement der Vereinsmitglieder kann das „Dorfmobil“ kostengünstig betrieben werden. Im ersten Betriebsjahr (Ende 2002 bis Ende 2003) fallen Kosten in Höhe von ca. 25.700 € an, in den folgenden Jahren etwa 18.625 € jährlich. Im ersten Betriebsjahr deckt der Verein die Kosten durch Mitgliedsbeiträge (500 €), Fahrkostenbeiträge (2.250 €), Subventionen vom Land Oberösterreich (14.530 €), der EU (7.765 €) sowie Sponsorengelder (655 €).

Die Kosten in den Folgejahren werden nach Abzug der Einnahmen zu 50% durch Sponsoring erwirtschaftet werden (Post, Bank, Baufirmen zahlen einen Beitrag von 100 bis 750 € jährlich), die andere Hälfte zahlt die Landesregierung.

Um die Erlöse steigern zu können, werden derzeit weitere Sponsoren gesucht, da die Anzahl der Fahrten nicht wesentlich gesteigert werden kann (erwartete Anzahl = 3, tatsächliche Anzahl = 12,5 pro Tag).

### **Nachfrage und Wirkung**

Rund ein Viertel der Fahrten führen von bzw. zu Haltestellen von Bus und Bahn. Etwa 20 % der Fahrten dienen der privaten Erledigung und 17 % der Fahrten sind Bring- und Holddienste zum Unterricht. Seit dem Frühjahr greifen viele Wanderer auf das „Dorfmobil“ zurück, um vom Bahnhof zu den Wanderwegen zu gelangen.

Das Angebot wird vorrangig von älteren Menschen und Schülern genutzt, die auch vorher schon auf den ÖV angewiesen waren. (M. Korneck, Verein Dorfmobil KSK)

Es wurden möglichst viele Gemeindeglieder in die Organisation des „Dorfmobils“ einbezogen, um eine hohe Akzeptanz innerhalb der Gemeinde zu erhalten und das Zusammengehörigkeitsgefühl zwischen Bewohnern der räumlich getrennten Ortsteile zu erhöhen.

In einer zweiwöchigen Umfrage, die im Rahmen einer Diplomarbeit an der Universität für Bodenkultur in Wien durchgeführt wurde, wurde die hohe Akzeptanz des „Dorfmobils“ bestätigt.

### **Kontakt**

Michael Korneck  
Verein Dorfmobil KSK  
4564 Klaus an der Pyhrnbahn 100  
Tel.: 07585/255  
Fax: 0785/25590

Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien  
Dagmar Meth  
Peter Jordanstr. 82  
1190 Wien  
Tel.: 01 47654 5341  
Fax: 01 47654 5344

## CARLOS

Schweiz



### Standort

Das Bedienungsgebiet von „CARLOS“ ist die Region Burgdorf im Kanton Bern. Diese Region ist ländlich bis suburban geprägt. Der größte bediente Ort ist Burgdorf mit 15.000 Einwohnern, der kleinste Höchstetten mit 200 Einwohnern. Die durchschnittliche Distanz zwischen den Orten beträgt drei bis fünf Kilometer.

Modal Split in der Region Burgdorf (%km/Tag): Fußverkehr 4 %; Fahrrad und Mofa 3 %; Auto (Fahrer) 46 %; Auto (Mitfahrer) 7 %, Bahn/Bus 31 %; andere 9 %.

### Angebot und Betrieb

„CARLOS“ ist ein Mitnahmesystem, das einerseits das Angebot des Öffentlichen Verkehrs stärken und andererseits freie Kapazitäten in Personenwagen nutzen soll. „CARLOS“ ist eine Verknüpfung von MIV und ÖPNV.

„CARLOS“ ermöglicht die Mitnahme anderer Personen im Privatwagen. Das Angebot besteht aus der technischen Infrastruktur (Säulen) und diversen Hilfsmitteln im Bereich Planung, Marketing und Auswertung, die der lokale Betreiber (Transportunternehmen) einkauft.

Das System funktioniert folgendermaßen: man löst einen Gutschein für 2 SFr an einer CARLOS-Haltesäule und gibt den Zielort ein. Der Zielort erscheint auf einem für die Autofahrer sichtbaren Display. Wenn ein Autofahrer bereit ist, einen Mitfahrer zum gewünschten Zielort mitzunehmen, hält er an der Haltesäule an, nimmt die Person mit und erhält von dieser den Gutschein, der gegen einen Barcode getauscht werden kann (ein Gutschein hat einen Gegenwert von 1 SFr). „CARLOS“ funktioniert 24 Stunden pro Tag und sieben Tage die Woche.

Der Pilotbetrieb umfasst insgesamt elf Startpunkte in sieben Gemeinden. Die Sicherheit wird durch Videoüberwachung und eine Versicherung der Mitfahrten gewährleistet.

Mit dem CARLOS-System kann man ansonsten Bus- und Bahnfahrpläne abrufen, ein Taxi bestellen, die Leitstelle anrufen sowie Werbung und das Kinoprogramm ansehen.

„CARLOS“ geht zurück auf eine Idee des „büro für utopien, Burgdorf, Schweiz“, einem selbsternannten „Think Tank“ für gesellschaftliche Innovation. Das Angebot wurde dann von der „CARLOS“ GmbH Burgdorf entwickelt und wird von dieser eigens dafür gegründeten GmbH auch durchgeführt und finanziert. Als Partner agiert die Regionalverkehr Mittelland AG, ein Transportunternehmen, das „CARLOS“ als Ergänzung zu ihrem Bahn- & Busangebot einsetzt.

Für die Evaluierung des Projektes sind Prof. Heinz Gutscher von der Sozialforschungsstelle der Universität Zürich, Dr. Ueli Haefeli und Daniel Matti der Interface Politikstudien AG, Luzern, Dr. Beat Greuter aus Zürich und Prof. Dr. Carmen Hass-Klau von der Bergischen Universität Wuppertal zuständig.

Der Pilotbetrieb des Projektes läuft von 2002 bis 2004. Ende 2004 wird dann über eine Fortsetzung oder Erweiterung des Angebots entschieden. Es bestehen bereits Anfragen für Pilotbetriebe in anderen Regionen.

Für die Einrichtung von „CARLOS“ wurde im Bereich Marketing eine 30 %-Stelle geschaffen, die Projektleitung ist mit zwei 20 %-Stellen besetzt (finanziert durch die Initiatoren von „CARLOS“).

### Wirtschaftlichkeit

Folgende Investitionen wurden für das Projekt getätigt:

- 1999 ca. 100.000 SFr für die Machbarkeitsstudie
- 2000 bis 2002 ca. 300.000 SFr für die Entwicklung des Pilotnetzes und der Technik
- ca. 500.000 SFr für die Herstellung und den Aufbau des Betriebs
- 2002 bis 2004 ca. 300.000 SFr für Marketing und Betrieb
- ca. 250.000 SFr für die Begleitforschung



Die Kosten von 30.000 SFr/Jahr für Betrieb und Personal und 10.000 SFr/Jahr für die Infrastruktur (Strom, Telefon, Versicherungen) sind provisorisch und basieren z.T. auf Eigenleistungen der Betreiberin. Die Kosten beziehen sich auf ein Pilotnetz mit elf Säulen und ein Gebiet von 20 qkm. Bei einer durchschnittlichen Nutzung von insgesamt zehn Mitfahrenden pro Tag wird ein Kostendeckungsgrad von 60 bis 80 % erwartet.

„CARLOS“ wird bei Erfolg wie andere ÖV-Angebote finanziert werden können: Bestellung durch den Kanton, Finanzierung durch die Gemeinden und die Nutzer. Der Kostendeckungsgrad wird bei einer zufrieden stellenden Nutzung (fünf bis zehn Abfahrten pro Tag und Säule) deutlich über einer Bus- oder Rufbuslösung liegen. Weitere technische Entwicklungen erlauben eine günstigere Herstellung der Infrastruktur.

Auswertungen dazu werden gegen Ende 2004 vorliegen.

### **Nachfrage und Wirkung**

In den ersten zwölf Monaten wurden ca. 3.000 Fahrten verzeichnet (durchschnittlich neun Personen pro Tag im gesamten Netz). Seit dem Frühjahr 2003 sind die Nutzerzahlen leicht steigend. „CARLOS“ wird gegenüber den üblichen ÖV-Linien antizyklisch genutzt. Während der Hauptverkehrszeit sind die Nutzungsfrequenzen gering. In den Schwachlastzeiten relativ hoch. Zusätzlich wird CARLOS recht oft in der Nacht genutzt.

Das erste Kundensegment ist der ÖV-Kunde, der „CARLOS“ als Zusatzangebot nutzt. Erst später sollen gezielt Umsteiger angesprochen werden.

Qualitativ hat durch „CARLOS“ ein Gesinnungswandel zur Mitnahme stattgefunden. Viele Personen, die normalerweise nie einen Anhalter mitnehmen, beteiligen sich an „CARLOS“. Mitfahren wird sozial akzeptiert, diffuse Ängste werden abgebaut.

Die noch geringen Nutzerzahlen lassen sich zum Teil auf einen zu geringen Marketing- und Kommunikationsaufwand aufgrund beschränkter Mittel zurückführen. Die Wartezeiten sind gering (durchschnittlich sieben Minuten über den gesamten Tagesverlauf und alle Haltepunkte). Die Verteilung im Tagesverlauf zeigt, dass „CARLOS“ als komplementäres Mobilitätsmittel zum ÖV genutzt wird; d.h. vor allem außerhalb der Stoßzeiten und nachts. Grundsätzlich erlaubt der CARLOS-Startpunkt eine Mobilität rund um die Uhr, zumindest bis zum nächsten ÖV-Knoten. Der Rückweg ist ebenfalls rund um die Uhr möglich, da alle ÖV-Knoten der Region mit CARLOS-Säulen ausgestattet sind. Im Unterschied zu anderen Angeboten ist weder eine Anmeldung, Reservierung oder Wartezeit (außer an den Säulen) notwendig.

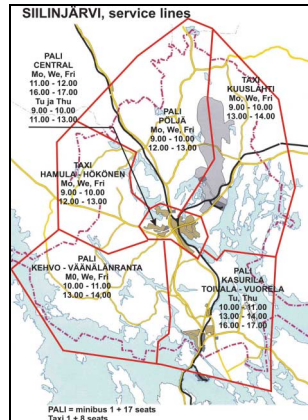
### **Kontakt**

Paul Dominik Hasler  
Leitung Pilotprojekt CARLOS  
CARLOS GmbH  
0041/344240808  
paul.hasler@bfmag.ch  
CARLOS GmbH  
Postfach  
CH-3401  
0041/34/4236010, mail@car-los.ch

weitere Informationen unter: [www.car-los.ch](http://www.car-los.ch)

## Siilinjärvi Service Line

Finnland



### Standort

Der Verwaltungsbezirk Siilinjärvi (19.700 EW) mit einer Bevölkerungsdichte von 40 EW/km ist das Bedienungsgebiet der „Siilinjärvi Service Line“. Bevölkerungsschwerpunkte sind Kirkonkylä (10.000 EW) und Toivala-Vuorela (5000 EW). Etwa 5000 Einwohner verteilen sich im ländlichen Raum. Der öffentliche Verkehr hat nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr.

### Angebot und Betrieb

Das Angebot besteht bereits seit 1981. 1999 wurde der Dienst neu organisiert und erweitert. Ein Minibus („Pali“, 17 Personen + Fahrer) fährt zwölf Stunden täglich (6 Uhr bis 18 Uhr), davon vier Stunden ausschließlich für zwei Tageseinrichtungen für behinderte und ältere Menschen, den Rest des Tages nach telefonischer Buchung für die Öffentlichkeit. („Serviced Transportation“ wird gezielt als Segment des „Public Transportation“ gesehen, welches die Bedürfnisse von älteren und behinderten Menschen besonders berücksichtigt.)

Je nach Tag wird ein anderes Gebiet bedient, so dass für alle Einwohner zwei- bis dreimal pro Woche die Möglichkeit besteht, die Stadt aufzusuchen. Der Fahrplan ist flexibel, garantiert aber feste Ankunftszeiten. Es werden feste Haltepunkte oder beliebige Adressen angefahren. Ergänzt wird das Angebot mit zwei Taxis (acht Personen + Fahrer), die vollkommen flexibel in Zeit und Fahrtroute sind. Das Angebot wird als Ergänzung zum sonstigen ÖPNV gesehen, der nicht alle Stadtgebiete erschließt. Einzelfahrscheine kosten (mindestens) so viel wie der entsprechende reguläre Bustarif, Fahrscheine werden anerkannt.

Koordiniert werden die Fahrten durch das Travel Dispatch Center (TDC) in Kuopio, in dem für insgesamt zehn Bezirke Fahrtwünsche gesammelt und entsprechende Routen entwickelt werden.

### Wirtschaftlichkeit

Die Kosten betragen durchschnittlich 77.500 Euro pro Jahr. 30 % Kostendeckung wird über Ticketeinnahmen erreicht. Für die Kommune entstanden nur 10 % Mehrkosten durch die Einrichtung des Services.

Derzeit werden keine weiteren wirtschaftlichen Verbesserungsmöglichkeiten gesehen.

Das TDC Kuopio besteht seit 1998 und wird finanziert durch die „social security institution“, das Ministerium für Transport und Kommunikation, das Ministerium für Soziales und Gesundheit und die Provinzverwaltung Ostfinnland. Die angeschlossenen Kommunen tragen entsprechend ihrer Einwohnerzahl zur Finanzierung bei.

### Nachfrage und Wirkung

Das Angebot richtet sich an Stammkunden ebenso wie an Neukunden. Behinderte und Senioren werden besonders berücksichtigt. Die Fahrzeuge sind rollstuhlgerecht konstruiert.

1999, als der Dienst in seiner heutige Form eingeführt wurde, wurde er ca. 30.000mal genutzt. Im Jahr 2002 wurden ca. 33.600 Fahrten in Anspruch genommen (Pali 32.147, Taxi 1.424 Fahrten). Der Bus ist häufig voll besetzt, weshalb die Anzahl der Fahrzeuge erhöht werden muss.

**Kontakt**

Juha Elomaa

PL 5, 71801 Siilinjärvi, Finnland

Telefon: 00358/17/401404

Mobil: 00358/44/7401404

juha.elomaa@siilinjärvi.fi

## Belbus

Belgien



„Belbus“ wird in sehr vielen Region Flanderns betrieben. Bei nachfolgender Projektbeschreibung handelt es sich um das Angebot Belbus, dargestellt an den Beispielregionen Meetjesland und Maarkedal.

### Standort

Das Bedienungsgebiet des „Belbus“ in Meetjesland umfasst im Nordwesten der Provinz Ostflandern die sehr ländlich geprägte Region Meetjesland mit den Gemeinden Eeklo (634 EW/qkm), Assende (155 EW/qkm), Kaprijke (181 EW/qkm) und Sint-Laureins (88 EW/qkm).

In Maarkedal liegt die Einwohnerdichte bei 140 Einwohnern/qkm. Diese Region ist als ländlich einzuschätzen. Die Stadt Outenaarde in der Region hat 28.000 Einwohner.

### Meetjesland:

#### Angebot und Betrieb

Der Service ist eine Ergänzung zum bestehenden Linienbetrieb, der viele Siedlungen in der Region nicht bedient hat. Er soll das ÖPNV-Angebot in ländlichen Regionen durch einen erhöhten Transfer zwischen den Gemeinden verbessern. Die an der Planung und Durchführung von „Belbus“ beteiligten Akteure sind das flämische ÖV-Unternehmen De Lijn und die betreffenden Kommunen (Eeklo, Assende, Kaprijke und Sint-Laureins). Das Projekt wurde im Rahmen von „Convenantenbeleid“, einer Vereinbarung zwischen Flämischer Regierung, De Lijn und den Kommunen, den öffentlichen Verkehr anzuregen und zu steigern, entwickelt.

„Belbus“ in Meetjesland ist ein ländlicher Midibusservice und arbeitet nachfragebasiert in einem Netz mit vorhandenen Haltestellen und flexiblen Routen. Es gibt einen stündlichen Service, sieben Tage die Woche nach telefonischer Buchung.

### Wirtschaftlichkeit

Die Gelder für die Einrichtung des Angebotes kamen von der flämischen Regierung.

„Belbus“ kostet 217.000 € im Jahr und hatte Fahrgelderlöse von 9.344 € im Jahr 2001.

Für „Belbus“ gilt das normale Tarifsysteem.

### Nachfrage und Wirkung

Von Juni 2002 bis Mai 2003 nutzten 28.960 Personen den „Belbus“ Meetjesland.

Mit dem „Belbus“ werden hauptsächlich ältere Menschen, Jugendliche und andere Personen, die kein Auto zur Verfügung haben, befördert. 2001 kamen 65,3 % der Nutzer aus dieser Zielgruppe.

Die Kenntnis und Akzeptanz von „Belbus“ in der Bevölkerung ist sehr gut.

### Kontakt

Nele Huys

Mobilitätsteam De Lijn

Oost-Vlanderen

0032/9/2109405

nele.huys@delijn.be

### Maarkedal:

#### Angebot und Betrieb

Die Mobilitätsprobleme der Bewohner sind hier vielfältig: die verschiedenen Ortsteile sind sehr schlecht miteinander verbunden; während der Woche gibt es nur einen gering ausgeprägten ÖPNV; am Wochenende fährt kaum ein Bus.

Am 28. März 2001 wurde im Flämischen Parlament ein Dekret zur Angelegenheit der Organisation des bezahlten öffentlichen Verkehrs auf der Straße und der Stiftung des Mobility council Flanders verabschiedet.

Dieses Dekret sichert jedem Bewohner den Anspruch auf eine minimale Bereitstellung öffentlicher Verkehrsangebote.

Vor diesem Hintergrund wird der „Belbus“ in Maarkedal seit dem 1. Oktober 2002 betrieben.

„Belbus“ ist in Maarkedal ein nachfragebasierter Busservice, der im Vorfeld reserviert werden muss, an allen Haltestellen hält und keine festgelegten Routen befährt. Der Anrufbus (ein Fahrzeug) fährt von montags bis freitags zwischen 6 und 21 Uhr und am Wochenende von 8 bis 23 Uhr.

„Belbus“ wird von De Lijn im Auftrag der flämischen Regierung betrieben. Die Planung, die Durchführung, das Controlling und die Evaluation des Services liegen bei De Lijn.

Wenn das Projekt nach seinem ersten Betriebsjahr positive Effekte zeigt, wird es in den dauerhaften Betrieb übernommen.

Es wurden vier neue Personen für die Projektarbeit eingestellt (eine Person am Telefon, drei Busfahrer in Schichten).

### **Nachfrage und Wirkung**

Im Jahr 2003 waren durchschnittlich 700 Nutzer pro Monat zu verzeichnen (im ersten Monat nutzen 232 Personen den Bus, im achten schon 831 Personen).

Den Service nutzen sowohl ÖV-Stammkunden als auch neue Kunden.

### **Kontakt**

Eva Vandenberghe

De Lijn Flanders Occidental

Assistant Marketing

0032/9/210 94 66

## Regiotaxi Achterhoek

Niederlande



### Standort

Die Region Achterhoek ist das Bedienungsgebiet des „Regiotaxi Achterhoek“. Sie liegt im Grenzgebiet zu Deutschland und ist eine ländliche geprägte Region mit 17 Gemeinden.

### Angebot und Betrieb

Das „Regiotaxi Achterhoek“ ist ein nachfragebasiertes System mit behindertengerechten Minibussen. Es arbeitet flexibel bezogen auf Routen, Haltestellen und Zeitpläne. 1996 unter dem Namen „MobiMax“ als erstes nachfragebasiertes Verkehrssystem in den Niederlanden, ausschließlich für Behinderte, eingerichtet, wurde es 1998 für alle Nutzer geöffnet und mit dem neuen Namen „Regiotaxi Achterhoek“ versehen. Alle Minibusse sind Rollstuhl kompatibel und werden überwiegend von behinderten Menschen genutzt. Der Kundenkreis soll nun ausgeweitet werden, auch um die Kostendeckung zu erhöhen.

Die Tarife für Haltestelle-zu-Haltestelle-Service sind geringer als die regulären Tarife. In 95% der Fahrten werden dennoch Tür-zu-Tür Wege gewünscht, so dass die Haltestellen eine untergeordnete Rolle spielen. Fahrten werden telefonisch mindestens 50 Minuten im vorhinein gebucht. Das Regiotaxi fährt sieben Tage in der Woche, zwischen 6 Uhr und 24 Uhr. Bei frühzeitiger Buchung sind Anschlüsse an andere Bus- oder Zugservices garantiert.

Den Auftrag für die Fahrdienste bis 2005 hat ein regionaler Verband diverser Taxibetriebe erhalten (Regionaal Vervoers Centrum (RVC) te Eibergen).

### Wirtschaftlichkeit

Die Anzahl der Fahrten pro Einwohner liegt deutlich unter der erwarteten Zahl. Demgegenüber ist aber die Fahrtdauer (Zonen) höher als erwartet. Die Einnahmen durch den Fahrkartenverkauf decken 9 % der Kosten (3 Mio. €/Jahr). Die staatlichen ÖPNV-Zuschüsse werden in Relation zu den Fahrschein-Erlösen (fester, aber regelmäßig neu berechneter Faktor) gezahlt. Den Verwaltungs-Overhead des Regiotaxi trägt die Provinz zu einem Drittel, allerdings maximal ca. 68.000 € pro Jahr.

Die beteiligten Gemeinden zahlen abhängig von der Einwohnerzahl, zuletzt im Jahr 2002 10,55 € pro Einwohner. In die Berechnung gehen ein: die Anzahl der gefahrenen Zonen, der oben genannte Zuschussfaktor, ein ÖPNV-bezogener Inflationsindex („NEA-Index“) und der Nutzungstarif.

Das öffentliche Zuschuss-System wird derzeit überarbeitet und wird von den Einnahmen entkoppelt werden. Außerdem sollen die Budgets auf Provinzebene anstatt zentral verteilt werden. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen für das Regiotaxi können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

### Nachfrage und Wirkung

In der Zentrale in Eibergen werden im Monat mehr als 40.000 Fahrten registriert. 80 % der Nutzer sind Menschen mit Behinderung, 20 % sind reguläre Nutzer.

### Kontakt

Janette Wechgelaer  
0031/314-321207  
j.wechgelaer@regio-achterhoek.nl

weitere Informationen unter: [www.regiotaxiachterhoek.nl](http://www.regiotaxiachterhoek.nl)

## Wasti

Österreich



### Standort

Weiz ist eine Kleinstadt und die Bezirkshauptstadt im Osten der Steiermark.

Das „Wasti“ bedient die Stadtgemeinde Weiz und die direkt angrenzenden fünf Umlandgemeinden. Diesem Bedienungsgebiet können rund 15.000 Einwohner zugerechnet werden. In dieser Region hat der ÖV derzeit einen Anteil am Modal Split von weniger als 10 %.

### Angebot und Betrieb

Ziel des Weizer Anrufsammeltaxis (kurz „Wasti“ genannt) ist es, das Mobilitätsbedürfnis mobilitätseingeschränkter Personen zu fördern, ohne dadurch jedoch Mehrverkehr zu erzeugen. Die Stadt Weiz mit ca. 8.000 Einwohnern weist keinen innerörtlichen öffentlichen Verkehr auf. Personen, denen kein Fahrzeug zur Verfügung steht oder denen Wege zu Fuß oder mit dem Rad nicht zugemutet werden können (ältere und behinderte Menschen, Eltern mit mehreren Kindern), hatten bislang nur die Möglichkeit ihre Wege mit dem Taxi zurückzulegen.

Das Angebot besteht aus einem Anrufsammeltaxisystem. Der Benutzer ruft an und wird innerhalb von 20 Minuten an einem von rund 100 Sammelplätzen, die durch eine spezielle Wasti-Säule gekennzeichnet sind, abgeholt und zur seinem Ziel am nächsten gelegenen Sammelstelle gebracht. Der Anruf wird direkt vom Taxifahrer entgegen genommen, wobei die Fahrten so koordiniert werden, dass möglichst viele Personen zur gleichen Zeit transportiert werden können.

Das Angebot wurde von der Stadtgemeinde Weiz initiiert und wird von ihr und weiteren fünf Umlandgemeinden finanziert. Das Projekt wurde auf breiter politischer Basis diskutiert. Aus der ursprünglichen Idee eines City-Busses wurde es gemeinsam entwickelt. Betrieben wird das „Wasti“ von einem Taxiunternehmen, das dazu eine neue Vollzeitkraft eingestellt hat und dem Bürgerservice der Stadt. Für die Planung, das Controlling und die Evaluierung sind das Stadtbauamt, der Bürgerservice und weitere Planer zuständig.

Ursprünglich war der Pilotbetrieb des Projektes auf ein Jahr befristet (ab dem 6. Mai 2002). Aufgrund der positiven Ergebnisse wurde nun das Projekt auf unbestimmte Zeit verlängert.

### Wirtschaftlichkeit

Die für das Projekt anfallenden Investitionskosten wurden durch die Stadtgemeinde Weiz, die fünf Umlandgemeinden und das Taxiunternehmen getätigt.

Im Betrieb fallen folgende Kosten an:

- Personal: 36.000 €
- Infrastruktur: 20.000 €
- Fahrzeuge: 24.000 €

Die Erlöse teilen sich wie folgt auf:

- Einnahmen: ca. 20.000 €/Jahr
- Fördergelder: 0

-Zuweisungen: 50.000 €/Jahr durch die Stadtgemeinde Weiz und fünf Umlandgemeinden

Der Kostendeckungsgrad beträgt rund 30 %. Steigende Fahrgastzahlen werden zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades führen, je mehr Fahrgäste, umso mehr direkte Einnahmen ohne wesentliche Steigerung der Ausgaben.

Im Unterschied zu anderen Anrufsammel-, Stadtbus- und Stadttaxisystemen ist das „Wasti“ ausgabenseitig eindeutig abgrenzbar, da die maximalen Kosten für die beteiligten Gemeinden klar begrenzt und budgetierbar sind und nicht jede einzelne Fahrt subventioniert werden muss. Das hat den Vorteil, dass das

Projekt bei steigenden Fahrgastzahlen für die Beteiligten billiger wird und nicht wie im anderen Fall teurer. Daher gibt es auch gemeinsame Bemühungen um die Steigerung der Fahrgastzahlen.

### **Nachfrage und Wirkung**

Im Anfangsjahr wurden ca. 10.000 Personen transportiert. Die Nutzung hat sich durch Angebotsverbesserungen kontinuierlich leicht gesteigert.

Noch liegen die Fahrgastzahlen geringfügig unter den prognostizierten Erwartungen. Durch weitere Verbesserungen des Angebotes (Tarifstruktur, Haltestellen, Bedienzeiten) wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet.

Es gibt bereits viele zufriedene Stammkunden, welche zusätzliche Neukunden auf das Angebot aufmerksam machen. Zudem wird versucht, durch breite, regelmäßige Informationen und Werbeauftritte Neukunden zu gewinnen.

Ständige Rückmeldungen an den Bürgerservice zeigen eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Verbesserungsvorschläge werden im Betreuungsteam laufend beraten und ausgearbeitet.

Das Angebot hat zu keiner Verkehrssteigerung in der Region geführt. Mobilitätseingeschränkte Personen haben durch „Wasti“ ein gutes Angebot für die Bewältigung ihrer Wege erhalten.

### **Kontakt**

Ing. Michael Doppelhofer

Geschäftsführer im Ingenieurbüro für Verkehrsplanung

Michael.Doppelhofer@weiz.at

weitere Informationen unter: <http://www.weiz.at/aktuell/wasti.htm>



## PubliCar

### Schweiz



Die 24 PubliCar-Regionen in der Schweiz  
(A = VivaCar)

#### Standort

Das Bedienungsgebiet von „PubliCar“ ist das Kanton Thurgau mit ungefähr 80-100 EW/qkm. Der Anteil des ÖV in dieser Region liegt bei ca. 20 %. Die Erschließung und die Beförderungszahlen können als hoch bewertet werden.

Die Topographie ist für Schweizer Verhältnisse flach, weshalb im Straßennetz eine flächige Bedienform möglich ist.

Postauto Schweiz hat ca. 2.500 Mitarbeiter und 2.000 Fahrzeuge. In der Regionalniederlassung Schaffhausen gibt es etwa 130 Mitarbeiter und 60 Fahrzeuge, wovon 14 Fahrzeuge zum „PubliCar“ gehören. Der regionale Marktanteil im ÖV liegt bei ca. 70 %.

#### Angebot und Betrieb

Die Revision des Eisenbahngesetzes 1996 in der Schweiz forderte die Kostenabgabe des Leistungserbringers „VORAB“ zur Ausschreibung. Das Kostenrisiko ist so vom Besteller auf den Erbringer übergegangen und der Wettbewerb erforderte differenzierte Produkte. Eines dieser Produkte ist der „PubliCar“, der die Wettbewerbsposition gegenüber der Konkurrenz verbessern soll. „PubliCar“ ist ein neues Produkt, eine Ergänzung zu den bestehenden Buslinien von Postauto. „PubliCar“ wird vorwiegend in ländlichen und dünn besiedelten Regionen als Alternative zum Linienbetrieb angeboten. Der Rufbus fährt innerhalb der Betriebszeiten 6 Uhr bis 22 Uhr auf Bestellung (kostenlose Servicenummer) vollkommen fahrplanunabhängig von Tür zu Tür. Kleinstädte sind wichtige Punkte im Bedienungsgebiet, allerdings wird dort kein Tür-zu-Tür-Service angeboten, sondern fünf bis zehn Sammelpunkte abgefahren.

Das Beförderungsentgelt liegt 3 SFr über dem sonstigen ÖV-Tarif. PubliCars sind Kleinbusse mit 8 bis 18 Sitzplätzen. Vorteile von „PubliCar“ sind ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis für die Besteller; eine bessere Umweltverträglichkeit, da nur Fahrten auf Bestellung gemacht werden; ein hoher Fahrzeugkomfort; mehr Sicherheit wegen des Tür-zu-Tür-Services und ein erleichterter Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen zum ÖV.

Das Angebot wurde vom Postauto Schweiz, nach einem entsprechenden Vorbild aus Leer, Ostfriesland, entwickelt und durchgeführt.

Die folgenden Informationen beziehen sich auf das Fallbeispiel des Kanton Thurgau (Niederlassung Schaffhausen):

Finanziert wird der „PubliCar“ zu 70 % vom Bund und zu 30 % vom Kanton. Die Gemeinden zahlen abhängig von der Anzahl der Abfahrten.

Auch das Controlling und die Evaluierung übernimmt der Betreiber. Nach dem ersten Betriebsjahr wurde von einem Ingenieurbüro zusätzlich eine Vorher-Nachher-Analyse durchgeführt.

In der Regel sind Projekte bei Postauto auf drei Jahre begrenzt und werden anschließend entweder abgesetzt oder in den regulären Betrieb übernommen. „PubliCar“ wurde in den regulären Betrieb überführt und besteht unbegrenzt.

„PubliCar“ erbringt in weiteren Bereichen ergänzende Leistungen: Nachtbus-Angebot „PubliCar Night“, „PubliCar“ in urbanen und städtischen Gebieten, „PubliCar“ als Schulbus, „PubliCar“ für mobilitätsbehinderte Menschen, das „Thurgauer Gepäck-Taxi“ für Wander- und Fahrrad-Touristen.

Die Politik spielt eine sehr große Rolle für dieses Angebot, da sie der direkte Besteller des Angebots ist.

Derzeit gibt es ca. 30 Vollzeitstellen und ungefähr viermal so viele Teilzeitstellen im Rahmen von „PubliCar“.

### **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten abzüglich der Erträge ergeben eine Unterdeckung, die nach obengenannten Schlüssel auf Bund, Kanton und Gemeinden aufgeteilt wird. Der Kostendeckungsgrad beträgt 20-25 %. Die geschätzten relativen Anteile der Kosten entfallen zu 60 % auf das Personal, zu 10 % auf die Infrastruktur und zu 30 % auf die Fahrzeuge.

Die Erlöse setzen sich in etwa zu 20 % aus Einnahmen und zu 80 % aus den öffentlichen Zuweisungen zusammen. Eine deutliche Verbesserung des Kostendeckungsgrades ist nicht abzusehen.

### **Nachfrage und Wirkung**

Die 14 PubliCar-Fahrzeuge werden von ca. 13.000 Personen im Monat genutzt. In den Ferienzeiten ist die Nutzung ca. 20 % geringer.

Nach einem ersten Anstieg stagnierten die Nutzerzahlen längere Zeit. Infolge der Einführung einer neuen Software zur besseren Disposition konnte die Effizienz gesteigert werden, womit ein erneuter starker Anstieg der Nutzerzahlen erreicht wurde.

Es gibt eine eigene Jahreskarte für das Angebot, die von 40 bis 60 % der Kunden genutzt wird (Stammkunden). 10 % der Kunden sind allgemeine ÖV-Kunden, die gelegentlich das PubliCar-Angebot nutzen. Die übrigen Nutzer sind Einzelnutzer.

Mehrere Kunden haben aufgrund von „PubliCar“ auf die Anschaffung eines Zweitwagens verzichtet oder unternehmen Fahrten statt mit dem PKW mit dem „PubliCar“. Für Jugendliche, Ältere und Behinderte ist der „PubliCar“ ein deutlicher Gewinn an Mobilität, da sie nicht mehr auf andere Fahrer angewiesen sind.

Aus jährlichen telefonischen Kundenbefragungen ist zu entnehmen, dass die Kundenzufriedenheit sehr hoch ist. 1995 wurde die erste Befragung durch das Institut Qualitest durchgeführt. Seit 2002 werden die vom Betreiber erstellten und verteilten Fragebögen von dem neutralen Institut TrustMark DFI, Zollikon ZH ausgewertet.

### **Kontakt**

Thomas Lingg  
Postauto Schweiz, Niederlassung Schaffhausen  
Leiter Marketing, Stv. Geschäftsleiter  
0041/52788-0808  
[linggt@post.ch](mailto:linggt@post.ch)

weitere Informationen unter: [www.publicar.ch](http://www.publicar.ch)

## Burgess Hill Bus Service

Großbritannien



### Standort

Das Bedienungsgebiet vom „Burgess Hill Bus Service“ umfasst Burgess Hill und umliegende Orte im Mid Sussex District von West Sussex. Der Mid Sussex District hat eine Einwohnerdichte von 381 EW/qkm. In Burgess Hill leben ca. 25.000 Einwohner.

### Angebot und Betrieb

In den zahlreichen Dörfern um Burgess Hill ist kaum ein öffentliches Verkehrsnetz vorhanden, die Bewohner sind auf das Auto angewiesen. Aus diesem Grund wurde eine Initiative gegründet, die sich diesem Problem annehmen sollte.

Es wurden lokale Buslinien in Burgess Hill eingerichtet, die mit den Nachbarorten verbunden werden sollten. Das Busnetzwerk bedient die Innenstadt von Burgess Hill, ein neu eröffnetes Freizeitcenter (The Triangle), ein neues Einkaufszentrum (Tesco), eine Industrieanlage und zwölf umliegende Siedlungen und Dörfer. Tesco betreibt z.B. drei Linien, die zweimal in der Woche eine Hin- und Rückreise von allen Dörfern zu Tesco anbietet. Die Niederflerbusse haben feste Haltestellen, nutzen aber auch das „hail-and-ride“-Prinzip und sind vor allem für ältere, behinderte und Familien mit kleinen Kindern gedacht. Das Angebot hat das Ziel, verschiedene Förderquellen zu bündeln, um den öffentlichen Verkehr in der Region von Burgess Hill effizienter zu gestalten und den Servicestandart zu verbessern. Das Angebot ersetzt einzelne andere Angebote durch ein koordiniertes System.

Der Busservice wurde vom West Sussex County Council initiiert und in Partnerschaft mit anderen Stellen geplant. Durchgeführt wurde das Angebot zu Beginn von dem Busbetreiber Brighton & Hove Bus & Coach und später von Compass Travel.

Der Service wird vom West Sussex County Council, vom Mobilfunkunternehmen Ericsson, Tesco, vom Mid Sussex District Council, von Sussex Enterprises und von der zentralen Regierung (über die Subvention von Busbetrieben im ländlichen Raum) finanziert. Für das Controlling, wie auch für die Evaluierung des Projektes, ist der West Sussex County Council zuständig, gemeinsam mit dem Mid Sussex District Council und dem Burgess Hill Town Council.

Ursprünglich war das Angebot für zwei Jahre angesetzt (1999 bis 2001), wurde aber um drei Jahre verlängert (2001 bis 2004). Die Planungen laufen derzeit bis zum 27. März 2004. Der zukünftige Betrieb des Angebotes hängt von der Prüfung weiterer Subventionen der Regierung, der Schließung von Ericsson in Burgess Hill und der Anpassung an die neue Verkehrsnachfrage ab.

Die Verkehrspolitik ist an einer verbesserten Erreichbarkeit von Regionen in Burgess Hill und den umliegenden Orten durch den Einsatz von Niederflerbussen (verbesserte Zugang für ältere und behinderte Menschen sowie Eltern mit Kinderwagen) und einer besseren Koordination interessiert.

### Wirtschaftlichkeit

Die Kosten für den Busbetrieb liegen bei 275.000 £ (521.250 €) für das Jahr 2003. Die Erlöse betragen 1999 noch nur 50.000 £ (69.500 €) und sind 2003 auf 125.000 £ (173.750 €) gestiegen. Die Förderungen machen etwa 30 % der Erlöse aus. Der Kostendeckungsgrad des Angebots liegt bei 30 %.

Der Nationale „Rural Bus Grant“ der britischen Regierung trägt die finanzielle Hauptlast. Das West Sussex County Council trägt ein Drittel der Kosten. Das Mid Sussex District Council finanziert die Linien zum Erholungszentrum „The Triangle“ mit knapp 10.000 £ (13.900 €), ähnlich wie Ericsson und Tesco gezielt Linien zu ihren Standorten mit finanzieren.

Ericsson hat seinen Standort in der Region im September 2003 geschlossen und entfällt somit als Sponsor. Auch das Mid Sussex District Council kann die Zahlungen evtl. nicht mehr tragen. Entsprechend gibt es Überlegungen, neue Partner (z.B. Gesundheitsinstitutionen) zu finden, wobei mit Planern neuer Großprojekte zusammengearbeitet werden soll.

#### **Nachfrage und Wirkung**

Im Jahr 2003 nutzten 3.500 Menschen pro Woche den Busservice, 1999 waren es 2.000 pro Woche. Die meisten Nutzer sind Stammkunden, vor allem behinderte Menschen, Senioren, Schüler sowie Eltern mit kleinen Kindern. Das Angebot wird gerne zum Einkaufen genutzt.

#### **Kontakt**

Derek Jones  
Senior Transport Co-ordinator  
West Sussex County Council  
0044/1243 777552  
derek.jones@westsussex.gov.uk

## Beeline Community Cars

Großbritannien



### Standort

Das Bedienungsgebiet der „Beeline Community Cars“ umfasst North Warwickshire und angrenzende Regionen mit einer Einwohnerzahl von 61.000. Das Gebiet ist ländlich. Die größte Stadt, Atherstone hat 8.000 Einwohner.

### Angebot und Betrieb

Das Angebot wurde im Oktober 1983 geschaffen, um den Einwohnern von North Warwickshire, die keinen Zugang zu einem privaten oder öffentlichen Fahrzeug haben, die notwendigen Fahrten zu Krankenhäusern und Kliniken zu ermöglichen. 22 freiwillige Fahrer nutzen ihre eigenen Wagen für medizinische Versorgungszwecke. Die Arbeitszeiten variieren von Fahrer zu Fahrer. Buchungen dieser Fahrzeuge werden per Telefon vorgenommen.

Der Service wurde vom North Warwickshire Council for Voluntary Services initiiert. Durchgeführt wird das Angebot von einem Management Komitee, das sich alle zwei Monate trifft und über die Finanzierung und langfristige Planungen berät.

Das Angebot ist solange nicht zeitlich begrenzt wie eine Förderung gewährleistet ist.

Für diesen Service arbeiten zwei Teilzeit-Bürokräfte und eine ehrenamtliche Kraft. Zudem gibt es einen Projektleiter (Development Officer) mit einem Dreijahres-Vertrag, der im Februar 2004 endet.

### Wirtschaftlichkeit

Das Angebot wird vom North Warwickshire Primary Care Trust und Warwickshire County Council mit Geldern unterstützt. Der Projektleiter wird über die Countryside Agency und NWPCT finanziert.

Die Kosten für die Jahre 2002/2003 teilen sich wie folgt auf:

Beeline-Mitarbeiter:

Gehälter 14.553,32 £ (20.229,11 €)

Infrastruktur 15.311,26 £ (21.282,65 €)

Projektleiter:

Gehälter 11.448,94 £ (15.914,03 €)

Infrastruktur 2.791,02 £ (3.879,52 €)

Die Erlöse für den gleichen Zeitraum betragen 44.547,04 £ (61.920,38 €).

Für den eigentlichen Betrieb wird keine volle Kostendeckung erreicht, da die freiwilligen Fahrer ein Entgelt von 40 Pence (0,56 €) pro Meile erhalten und die Nutzer nur 30 Pence (0,42 €) pro Meile bezahlen. Das ergibt eine Kostendeckung von 75 % und arbeitet somit relativ kosteneffizient.

### Nachfrage und Wirkung

5.500 Personen nutzen den Service im Jahr. Jährlich kommen ungefähr 200 neue Nutzer hinzu.

Das Marketing ist großflächig angelegt. In einer Nutzerbefragung, die 2002 und 2003 vom Development Officer von Beeline durchgeführt wurde, haben 93,33 % (2003) der Befragten den Service mit hervorragend beschrieben und 6,67 % mit zufrieden stellend.

Die größte Nachfrage für dieses Angebot besteht bei älteren Menschen.

### Kontakt

Marian Lees

Organiser Beeline Community Cars

044/1827 717074  
beelinect@ic24.net

weitere Informationen unter: [www.countryside.gov.uk](http://www.countryside.gov.uk)



## Tandridge Taxi Vouchers

Großbritannien

### Standort

Das Bedienungsgebiet der „Tandridge Taxi Vouchers“ ist der Distrikt von Tandridge, der zum County of Surrey gehört und 85.000 Einwohner umfasst. 70 % davon leben im eher städtischen Norden mit einem gut ausgebauten ÖV-Netz und einer hohen Einwohnerdichte. 30 % der Einwohner leben im ländlichen Süden mit großen Entfernungen zwischen den Dienstleistungszentren, wenig ausgebautem ÖV-Netz und einem großen Anteil an mobilitätseingeschränkten Menschen. Im Bedienungsgebiet befinden sich drei größere Städte: Caterham im Norden, Oxted und Lingfield im Süden.

### Angebot und Betrieb

Das Projekt „Tandridge Taxi Vouchers“ läuft seit 1997. Das Projekt wurde als Reaktion auf den massiven Transportbedarf im Distrikt von Tandridge initiiert. Zielgruppe sind in erster Linie die Bewohner, die aufgrund von isolierter Lage und Mobilitätsproblemen keinen Zugang zum öffentlichen Verkehr haben.

Jedem Mitglied dieses Angebotes wird ein Heft mit Taxigutscheinen im Wert von 154 £ (214 €) ausgehändigt, welches ein Jahr gültig ist. Diese Gutscheine können als Zahlungsmittel oder Teilzahlungsmittel für Taxifahrten von 20 bestimmten Betreibern genutzt werden. Es gibt keine Beschränkung bei Art oder Dauer der Reise.

Die Taxifahrer lösen die Gutscheine dann bei den örtlichen Freizeitzentren ein.

Die Gutscheine kann jeder erhalten, der keinen Zugang zum Individualverkehr hat. Dazu ist ein Anruf im Büro der „Tandridge Tax Vouchers“ und das Ausfüllen eines Formulars notwendig. Die Projektmitarbeiter entscheiden dann, ob eine Gutscheinvergabe angemessen ist. Kriterien zum Erhalt der Gutscheine sind räumliche Lage, Mobilitätseinschränkung durch Behinderung oder andere Gründe, die eine öffentliche Verkehrsteilnahme notwendig machen. Diese Kriterien ändern sich allerdings, je nach Kundenkreis und Verkehrsbedarf, jedes Jahr.

Der Service wurde vom Surrey County Council Community Transport Officer, als Teil der Surrey County Council Community Transport Strategy, der 1997 eine Förderung für ein kleines Pilotprojekt zur Verfügung gestellt hat, ins Leben gerufen. Seitdem wird das Angebot von Mary Foster, Surrey County Council Community Development Co-ordinator, entwickelt und koordiniert. Eine weitere Angestellte ist für die tägliche Verwaltungsarbeit des Angebotes zuständig.

Es gibt keine zeitliche Beschränkung für das Projekt, solange ausreichend Fördergelder zur Verfügung stehen.

Das System ist flexibel genug, dass es sich große Organisationen, wie das Community Mental Health Team, erlauben können, sich in dieses einzukaufen, um den Patienten medizinische Fahrten zu ermöglichen. Auch die lokalen Development Youth Worker haben Gelder vom örtlichen Committee erhalten, um für Jugendliche aus ländlichen Regionen Gutscheine zu kaufen, damit diese Jugendaktivitäten in Tandridge wahrnehmen können.

Aus verschiedenen Landesteilen kamen bereits Nachfragen zum Service, so dass nun die Möglichkeit besteht, das Projekt auf andere Landesteile zu übertragen.

### Wirtschaftlichkeit

Eine Förderung für das Angebot in Höhe von 30.000 £ (41.700 €) kam aus dem Surrey County Council Community Transport Budget und 33.700 £ (46.843 €) vom Tandridge District Council. Aufgrund der partnerschaftlichen Arbeit mit dem Parish Council hat das Projekt kürzlich weitere 30.000 £ Unterstützung für die nächsten drei Jahre von der Countryside Agency durch den Parish Transport Grant erhalten. Der Service wird somit von drei zusammen arbeitenden Regierungsstellen subventioniert: County Council, District Council und Parish Council.

Die Gemeinkosten für den Service betragen rund 15 %. Diese Overheads beinhalten Druck, Verwaltung, Kosten für die Einrichtung, Post, Büromaterial etc.



### **Nachfrage und Wirkung**

Zurzeit nutzen insgesamt 620 Personen den Service. Gestartet ist das Projekt mit 100 Teilnehmern, seitdem hat sich das Angebot durch die zusätzliche Förderung positiv entwickelt.

Die verkehrliche Wirkung ist minimal, da jede Fahrt nach den individuellen Bedürfnissen der Mitglieder entsteht.

Briefen und Telefonanrufen nach zu urteilen wird der Service von den Mitgliedern gut angenommen. In diesem Jahr soll es noch eine Untersuchung der Nutzerzufriedenheit geben. Alle Nutzer füllen ein Reisetagebuch aus um herauszufinden, zu welchen Zwecken die Gutscheine tatsächlich genutzt werden.

Der Service kommt besonders älteren Menschen, Menschen mit körperlichen sowie Lernbehinderungen, Menschen mit gesundheitlichen Problemen und jungen Leuten zugute.

Die Erreichbarkeit wird durch den Service enorm verbessert, da die Gutscheine für alle Fahrtzwecke (Einkauf, Besuche, medizinische Versorgungszwecke etc.) genutzt werden können.

### **Kontakt**

Mary Foster

Partnership and Planning Officer

Surrey County Council Adults and Community Care East Area Management Team

0044/1883- 717311

mary.foster@surreycc.gov.uk

## The Penistone Line Partnership

Großbritannien



### Standort

Die Region des „Penistone Line Partnership“ befindet sich grenzüberschreitend in South-Yorkshire und West-Yorkshire und ist überwiegend ländlich geprägt.

### Angebot und Betrieb

Das „downgrading“ der lokalen Eisenbahn in Süd- und West- Yorkshire über die Jahre hinweg von einer ehemaligen Hauptstrecke zu einer schlecht bedienten Nebenstrecke sollte gestoppt und umgekehrt werden. Die Kooperative ist neu gegründet worden als die Transportleistung der Bahn bereits bestand. Das Hauptanliegen der Kooperative ist es, durch lokale Aktivitäten mehr Leute zum Zug fahren zu bewegen und damit die Stilllegung der Bahnstrecke zu verhindern. Solche Aktivitäten sind beispielsweise Musikveranstaltungen im Zug, geführte Wanderungen zu den Bahnhöfen entlang der Bahnlinie, Schulunterricht im Zug oder kreatives Schreiben im Zug. Außerdem wurden eigene Newsletter, ein Linienfahrplan und ein Poster hergestellt. Die Penistone Line wurde schließlich durch ihre Jazz-Züge berühmt. Es gab eine große Nachfrage nach Spaß-Events, die sich auch auf andere Bahnlinien auswirkte. Durch diese Events bekam die Bahn ein wesentlich positiveres Image. Die Arbeit mit den Schulen war sehr wichtig: Sie enthielt die Ausrichtung von „Dichter-Sessions“ zu Zügen, die in dem Buch „Poetry in Motion“ veröffentlicht wurden.

Seit 2001 wird auch ein Bus betrieben, der an den Zugfahrplan ansetzend am Wochenende eine ländliche Region erschließt. Seit Juni 2003 existiert zudem der Car Club, ein Car Sharing Angebot mit vier Fahrzeugen.

Paul Salverson, ein Verkehrs-Consultant und Lehrer, konnte mit seiner persönlichen Ausstrahlung und Begeisterungsfähigkeit einige Menschen von der sozialen Wirkung der Bahn überzeugen. Mittlerweile hat die Organisation 250 Mitglieder, von denen viele aktiv ehrenamtlich arbeiten. Die Management Group, die für die Planung, das Controlling, die finanzielle Evaluierung und mit den Mitgliedern zusammen für die Durchführung der Projekte zuständig ist, hat sieben Mitarbeiter, davon sind zwei fest angestellt. Als externes Gremium gibt es die Steering Group mit Vertretern von dem Netzbetreiber, der Eisenbahngesellschaft, den Verkehrsberatern, PTE und der lokalen Verwaltung.

Das Projekt läuft seit mittlerweile zehn Jahren beständig wachsend und wird nach derzeitigem Planungsstand unbegrenzt fortgesetzt.

### Wirtschaftlichkeit

Die in den ersten fünf Jahren rein ehrenamtlich geleistete Arbeit hat erste verkaufbare Produkte geschaffen, aus denen ein erstes Budget entstand. Nach fünf Jahren konnte dann der Lottery-Fund als Geldgeber für Personalaufwendungen gewonnen werden. Heute ist der Esmee Seaburn Charitable Fund die wichtigste Finanzierungsquelle. Dazu kommen Events, Erlöse und Zuwendungen der local authority (knapp 900 £ = 1.251 €).

Das Car Sharing-Projekt ist für zwei Jahre inklusive Personal und Fahrzeugleasing mit 72.000 £ (100.080 €) Pfund von der Countryside Agency finanziert.

Folgende Kosten fallen im Betrieb an:

- Bus 7.000 £ (ehrenamtliche Fahrer) (9.730 €)
- Büro 42.000 £ (Miete, Verbrauch, Personal) (58.380 €)

- Car Club 72.500 £ (100.775 €) für zwei Jahre (inkl. Fahrzeugleasing, Personal)

Die Erlöse aus den unterschiedlichen Projekten teilen sich wie folgt auf:

- Einnahmen: 3.000 £ (4.170 €) Bus, 10.000 £ (13.900 €) Car Club, 5-6.000 Pfund durch externe Beratungsdienstleistungen, 3.000 £ durch Events
- Zuweisungen: 72.000 £ durch die Countryside Agency, 900 £ von der local authority für z.B. Newsletter-Druck.

Der Kostendeckungsgrad ist für die Eisenbahn nicht zu beziffern, da man nicht Betreiber der Bahn ist und somit keinen Anteil an deren Mehreinnahmen hat.

Der Busbetrieb hatte 2003 einen Kostendeckungsgrad von ca. 26 %, der Car Club erwartet im Jahr 2003 20%. Zur Gewährleistung eines rentablen Betriebs benötigt der Betreiber eine Kostendeckung des Bus' von 50%, des Car Clubs im zweiten Jahr von 40 % und im dritten Jahr von 100 %. Dazu ist es notwendig die Nutzerzahlen im Bus und Car Club deutlich zu erhöhen.

Außerdem gibt es Bemühungen, eine Bahnbeteiligung zu erlangen, was eine Besonderheit in der Finanzierung wäre.

### **Nachfrage und Wirkung**

Die Eisenbahn nutzen etwa zwei Mio. Menschen im Jahr, den Bus 7.000. Der Car Club kann nach lediglich drei Monaten zehn Nutzer mit drei bis vier Fahrten pro Woche verzeichnen.

Nach offiziellen Angaben ist die Bahnnutzung seit 1993 kontinuierlich um ca. 10 % angestiegen. Eigene Zählungen überschritten diese Werte deutlich mit ca. 19 % im vergangenen Jahr. Der Nutzungsanteil durch Stammkunden wird auf ungefähr 60 % geschätzt.

Die Kunden scheinen mit dem Angebot zufrieden zu sein. Zudem steigt die Kundenzahl kontinuierlich.

### **Kontakt**

Brian Barnsley  
Partnership Coordinator  
Penistone Line Partnership  
0044/1226-370338  
plp@penline.demon.oc.uk

## Amserol

Großbritannien



### Standort

Das Bedienungsgebiet vom „Amserol“ ist vorrangig ländlich mit wenigen größeren Städten (die größte Stadt in Gwynedd hat 11.000 Einwohner, drei weitere, eine davon in Conwy, haben um die 10.000 Einwohner).

Der Modal Split in Gwynedd setzt sich wie folgt zusammen:

PKW 74,4 %, Zug 0,7 %, Bus 4,8 %, Taxi 0,4 %, Motorrad 0,6 %, Fahrrad 1,9 %, zu Fuß 16,4 %, Sonstige 0,7 %.

### Angebot und Betrieb

Bei „Amserol“ handelt es sich um die Anwendung von innovativer Verkehrstelematik im ländlichen Raum. Dieser Service ist eine Neuentwicklung und versorgt die Bewohner mit Real-Time Informationen (RTI) auf der Straße und in ihren Haushalten. Der Service übermittelt die aktuellen Ankunftszeiten der Busse über Displays an Bushaltestellen und in Bussen und online über das Internet bzw. WAP. Damit auch sozial und physisch benachteiligte Menschen den Service nutzen können, hat ARTS die Informationsübermittlung über SMS und normale Festnetzanschlüsse unterstützt. Insgesamt soll „Amserol“ eine bessere Planung der Busnutzung ermöglichen und damit die Zufriedenheit erhöhen.

Das Angebot wurde von der County of Gwynedd in Partnerschaft mit dem Welsh Assembly Government initiiert. Das Angebot soll die individuelle Mobilität in dieser ländlichen Region erhöhen und den Tourismus ankurbeln, der als wichtiger Entwicklungsfaktor für die Region gesehen wird.

In den Betrieb von „Amserol“ sind Busunternehmen, zwei Councils und ein Consultant involviert.

Für die Informationsübermittlung per Telefon und SMS ist ein Pilotprojekt mit einer Laufzeit von drei Jahren vorgesehen. Falls dieser Service erfolgreich und effektiv durchgeführt werden kann, wird ihn das Welsh Assembly Government ausgeweitet fortführen. Alle anderen Übermittlungsformen (Internet und WAP-Telefon) werden unabhängig davon in jedem Fall weiterbestehen.

Im Rahmen der Verkehrspolitik möchte dieses Projekt zu einer ÖV-basierten Verkehrsinfrastruktur beitragen.

### Wirtschaftlichkeit

Die Investitionskosten von 1.200.000 £ (1.668 000 €) für die Durchführung des Pilotprojektes werden von der Welsh Assembly übernommen.

Die Personalkosten für den Aufbau der Angebotsstrukturen betragen schätzungsweise 5.000 £.

Die Einnahmen bestehen aus Subventionen, verteilt auf Council und Assembly.

Um eine Kosteneffektivität erreichen zu können, müsste der Service ausgeweitet werden, da dann alle anfallenden Kosten breiter verteilt werden könnten.

### Nachfrage und Wirkung

Über die Nutzerzahlen sowie die Akzeptanz und Nutzerzufriedenheit ist bisher nichts bekannt, da diesbezüglich keine Untersuchungen durchgeführt wurden.

### Kontakt

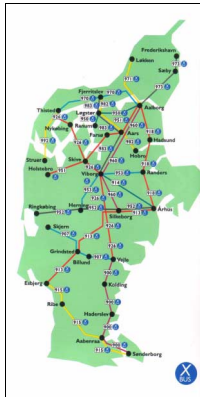
Peter Wight

Gwynedd Council

0044/1286-679428, peterwight@gwynedd.gov.uk

weitere Informationen unter: [www.gwynedd.gov.uk](http://www.gwynedd.gov.uk)

## X-Bus Dänemark, Jütland



### Standort

Die X-Busse bedienen fünf von sieben Kreisen der Provinz Jütland. Dieses Gebiet hat eine Fläche von 30.000 qkm mit einer Einwohnerzahl von 2.000.000 (Einwohnerdichte = 6,6 EW/qkm). Das Bedienungsgebiet ist vorrangig ländlich mit einigen Klein- und Mittelstädten (die größte Stadt Jütlands hat 220.000 Einwohner).

Der ÖV ist in den ländlichen Regionen Dänemarks eher gering ausgeprägt. Daher ist der PKW das meist genutzte Verkehrsmittel gerade auf dem Land.

An den Küstenrändern ist Jütland flach und im Inland hügelig. Die meisten Einwohner leben im eher flachen Osten der Provinz.

### Angebot und Betrieb

Dänemark hat viele Klein- und Mittelstädte, die, wenn überhaupt, nur mit Bussen miteinander verbunden und erreichbar sind. Da zudem einige Eisenbahnlinien stillgelegt wurden, sind die meisten Einwohner auf die Nutzung des PKW angewiesen. Aus diesem Grund wurden die wenigen schon vorhandenen Schnellbusse ausgeweitet und unter dem Namen „X-Bus“ weiterentwickelt und koordiniert.

Insgesamt umfasst „X-Bus“ 18 Buslinien mit 34 Bussen, die fünf Kreise der Provinz Jütland auf festen Strecken und mit festen Fahrplänen miteinander verbinden. Die längste dieser Strecken beträgt ca. 190 km, die kürzeste liegt zwischen 50 und 60 km.

Initiiert und geplant wurde dieses Angebot von fünf der sieben Kreise Jütlands.

Auch die Finanzierung liegt in der Hand der Kreisbehörden. Für die Durchführung und Evaluierung des Angebots ist das X-Bus-Sekretariat zuständig.

Ursprünglich wurde das Angebot unter dem Programm „Förderung des öffentlichen Verkehrs in Außenbezirken“ unter Zuschuss des Verkehrsministeriums Kopenhagen entwickelt und war auf zwei Jahre begrenzt. Aufgrund des großen Erfolgs des Angebotes hat es nun eine unbegrenzte Laufzeit.

Im Zuge der Einführung des Angebotes wurden ein Sekretariat mit zwei Mitarbeitern und eine Informationszentrale mit weiteren vier Mitarbeitern eingerichtet. Außerdem sind 34 neue Busfahrer eingestellt worden.

### Wirtschaftlichkeit

Die für das Projekt notwendigen Investitionen finanzierten die öffentlichen Haushalte der Kreisbehörden. Insgesamt kostet der Betrieb der Schnellbusse 39.000.000 € im Jahr. Da aber die Fahrgelderlöse 46.000.000 € pro Jahr betragen, erreicht das Angebot einen Kostendeckungsgrad von 115 %. Die hohen Einnahmen aus den Fahrten kommen dadurch zustande, dass die Kunden durchschnittlich 60 km fahren und in der Regel Einzelfahrscheine lösen. Die Einzelfahrscheine kosten 1 Krone pro km, das sind ca. 14 Cent pro km.

### **Nachfrage und Wirkung**

Das Angebot ist zu 50 % ausgelastet. Die Nutzerzahlen sind seit Angebotsbeginn kontinuierlich gestiegen. Eine weitere positive Entwicklung ist zu erwarten.

30% derjenigen, die die X-Busse nutzen, sind neue Kunden, davon sind 20 % ehemalige Autonutzer und 10 % ehemalige Zugkunden.

„X-Bus“ hat ein enorm positives Image bei der Bevölkerung. Die Kenntnis des Angebots wie auch die Nutzerzufriedenheit liegen bei 80 bis 90 %. Beide Werte werden alle zwei Jahre durch das X-Bus-Sekretariat erhoben.

Die größte Kundengruppe ist die der 20- bis 29-Jährigen. 10 bis 11 % der Kunden sind ältere Menschen. Mittels einer „aggressiven“ Werbung sollen ältere Menschen vermehrt zur Nutzung bewegt werden, da die Schnellbusse gerade für diese Bevölkerungsgruppe einen enormen Mobilitätsgewinn darstellen.

### **Kontakt**

Khristian Jahn  
Leiter des X-Bus-Sekretariats  
X Bus  
P.O. Box 21, Dänemark  
Tel.: 0045 87 27 18 27  
Fax: 0045 86 60 38 66  
ctskj@vibamt.dk

weitere Informationen unter: [www.xbus.dk](http://www.xbus.dk)

### 3.3. Zusammenfassung der Wirtschaftlichkeitsaspekte

Die Recherche hat ergeben, dass insbesondere flexible Bedienformen auch außerhalb Deutschlands in den ländlichen Regionen Europas Eingang gefunden haben. Die Finanzierungsformen dieser Angebote zeigen, dass der wirtschaftliche Betrieb von öffentlichem Verkehr in der Fläche zwar nicht kostendeckend, aber dennoch effizient und kundenorientiert möglich ist. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Finanzierungsformen der vorgestellten Beispiele.

**Tab. 4: Finanzierung der Beispielprojekte**

Projekt	Zuwendungen	Erlöse	Kostendeckung	Strategien zur Verbesserung der Kostendeckung
<b>Dorfmobil</b>	vom Land Oberösterreich und von der EU	Mitgliedsbeiträge, Fahrgeldeinnahmen, Subventionen und Sponsorengelder	k.A.	weitere Sponsoren werden gesucht
<b>CARLOS</b>	von der Gemeinde	Fahrgeldeinnahmen	k.A.	Erhöhung der Nutzerzahlen, günstigere Erstellung der Infrastruktur
<b>Siilinjärvi Service Line</b>	Von der Kommune (70 %)	Fahrgeldeinnahmen (30 %)	30 %	es werden derzeit keine weiteren Verbesserungsmöglichkeiten gesehen
<b>Belbus</b>	von der flämischen Regierung	Fahrgeldeinnahmen	sehr geringe Kostendeckung (unter 5 %)	k.A.
<b>Regiotaxi Achterhoek</b>	staatliche Zuschüsse werden in Abhängigkeit zu den Fahrscheinerlösen gezahlt, Gemeinden bezuschussen in Relation zu Einwohnerzahl	Fahrgeldeinnahmen	9 %	k.A.
<b>Wasti</b>	Von der Stadtgemeinde Weiz, von fünf Umlandgemeinden und von Taxiunternehmen	Fahrgeldeinnahmen	30 %	Fahrgastzahlen erhöhen durch verbesserte Bedienzeiten, Haltestellen, Tarife und Werbung
<b>PubliCar</b>	von Bund (70 %), Kanton und Gemeinden	k.A.	20 bis 25 %	k.A.
<b>Burgess Hill Bus Service</b>	Von der Regierung, vom County Council und von Sponsoren	Fahrgeldeinnahmen	30 %	k.A.
<b>Beeline Community Cars</b>	vom North Warwickshire Primary Care Trust und vom County Council	k.A.	75 %	k.A.
<b>Tandridge Taxi Vouchers</b>	vom County Council, vom Distrikt Council und von der Countryside Agency	k.A.	k.A.	k.A.
<b>The Penistone Line Partnership</b>	von der Kommune, von verschiedenen Stiftungen und von der Countryside Agency	k.A.	für Bahn nicht bezifferbar, Bus 26 % und Car Club 20 %	k.A.
<b>Amserol</b>	vom Capital Grant (100 %)	keine, da es ein kostenloses Informationsangebot ist	k.A.	k.A.
<b>X-Bus</b>	von fünf Kreisbehörden	Fahrgeldeinnahmen	115 %	k.A.



Die meisten der untersuchten Projekte weisen eine Reihe von Gemeinsamkeiten auf. So kommen die wenigsten Angebote ganz ohne finanzielle Förderung durch die öffentliche Hand aus. Vor allem die Anfangsinvestitionen werden in der Regel von Seiten der Politik geleistet.

Bei den meisten der untersuchten ÖPNV-Angebote wird nach wie vor der Hauptanteil der Kosten durch die öffentliche Hand gedeckt. Hierbei verteilen sich die Kosten anhand unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen auf Bund, Länder, Kommunen und Gemeinden oder wie in Großbritannien auf spezielle Grants.

Unterschiede zwischen den Finanzierungsmodellen bestehen beispielsweise in der Berechnung der öffentlichen Zuschüsse. So gibt es Angebote, die abhängig von der Anzahl der Fahrten bezuschusst werden. Bei anderen Angebotsformen werden die Kosten unter den Förderern aufgeteilt, so dass es für die Beteiligten billiger wird, wenn die Fahrgastzahlen steigen. Die Höhe des Budgets ist in den meisten Fällen festgelegt.

Die weitere Finanzierung hängt dann stark vom Erfolg des Angebots ab: Hohe Nutzerzahlen haben einen hohen Kostendeckungsgrad zur Folge, somit hat das Angebot einen relativ geringen Zuschussbedarf. Die meisten der untersuchten Angebote verzeichnen einen Kostendeckungsgrad zwischen etwa 10 und 30 %. Nur ein einziges Projekt erreicht durch die Fahrgelderlöse eine vollständige Kostendeckung von 115 %. Der Betrieb von „X-Bus“, Schnellbusse, die verschiedene Klein- und Mittelstädte in Jütland (Dänemark) verbinden, erreicht Einnahmen, die die Ausgaben sogar übersteigen.

Da ein wirtschaftlich tragfähiger Betrieb des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum aufgrund der geringen Einwohnerdichte, den damit einhergehenden geringen Nutzerzahlen und den teilweise großen Entfernungen zwischen den zu erreichenden Zielorten nur schwer umzusetzen ist, bleiben die Angebote kostenintensiv; eine staatliche Unterstützung wird in der Regel damit notwendig. Da die ÖPNV-Betreiber immer weniger mit öffentlichen Zuschüssen rechnen können, werden zunehmend Angebote entwickelt, die neue Wege in der Finanzierung beschreiten.

So wird je nach Angebot auch auf andere Möglichkeiten zur Förderung zurückgegriffen. Eine Möglichkeit sind die speziellen Förderprogramme wie beispielsweise ARTS oder die Unterstützung der Countryside Agency in Großbritannien. So finanziert ARTS den Betrieb des „Dorfmobils“ mit und es wird die Einrichtung des telefonischen Informationsservices bei „Amserol“ unterstützt. Die Countryside Agency ihrerseits beteiligt sich an den Kosten der „Tandridge Taxi Vouchers“, finanziert den Projektleiter für die „Beeline Community Cars“ und übernimmt eine zweijährige Finanzierung des Car Sharing-Projektes der „Penistone Line Partnership“.

Ähnliche Möglichkeiten bieten auch Stiftungen, die ihre Zuständigkeit in der Unterstützung und Förderung von bestimmten Verkehrsleistungen sehen. Dabei handelt es sich vor allem um Leistungen mit karitativem Charakter, wie die „Beeline Community Cars“, die die medizinische Versorgung der Einwohner gewährleisten. Bei der „Penistone Line Partnership“ z.B. ist der „Esmee Seaburn Charitable Fund“ die wichtigste Finanzierungsquelle.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Sponsoring wird meist in Kombination mit anderen Finanzierungsinstrumenten genutzt. Beim englischen Projekt „Burgess Hill Bus Service“ verteilen sich die Erlöse auf staatliche Förderungen, Einnahmen und verschiedene Sponsoren, die gezielt Linien, die ihre Geschäftsstandorte bedienen, mitfinanzieren. Der Verein KSK, der in Österreich das „Dorfomobil“ betreibt, erwirtschaftet einen großen Teil der Einnahmen über Sponsoring. Die örtliche Bank, Post und verschiedene Baufirmen zahlen dem Verein einen Beitrag von 100 bis 750 Euro im Jahr.

Eine Möglichkeit, anfallende Betriebskosten solcher Projekte gering und damit die Zuschussnotwendigkeit in Grenzen zu halten, ist die ehrenamtliche Arbeit der Projektmitarbeiter. Bei den „Beeline Community Cars“ beispielsweise nutzen ehrenamtliche Fahrer ihren eigenen Wagen und erhalten lediglich ein Entgelt von 40 Pence pro Meile für den Transport von mobilitätseingeschränkten Menschen. Ein anderes Beispiel ist „The Penistone Line Partnership“, die in den ersten fünf Jahren nur über die ehrenamtliche Arbeit der Mitglieder getragen worden ist. Auch das Dorfomobil kann vor allem durch das große Engagement der Vereinsmitglieder (Spendensammlung, Organisation von Veranstaltungen o.ä.) und deren Mitgliedsbeiträge kostengünstig betrieben werden.

Es gibt auch erste individuelle Ansätze, wie z.B. die „Tandridge Taxi Vouchers“, wo statt der Förderung von Angebot und Infrastruktur Personen gefördert werden. Dies könnte eine mögliche Strategie sein, den ländlichen ÖPNV aufrecht zu erhalten und in Zukunft wirtschaftlicher zu gestalten.

Bei diesen oder ähnlichen bedarfsgesteuerten Beispielen aus dem europäischen Umland zeigt sich die Möglichkeit einer Effizienzsteigerung und einer Minimierung des Kostenaufwandes durch die Einrichtung flexibler und den vorhandenen Strukturen bestmöglichst angepasster Angebote.

Allerdings stellt sich bei allen Chancen auch die Frage nach den Grenzen der Finanzierung von öffentlichen Verkehrsangeboten. Wo hört Daseinsvorsorge auf und wie viel darf sie kosten? Dies zu klären ist eine politische und gesellschaftliche Entscheidung, welche auf lokaler Ebene zu fällen ist.

#### 4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Untersuchung zu Hintergrund und Rahmenbedingungen des ländlichen ÖPNV in Europa zeigt den bisher eher geringen Stellenwert der Situation des Öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum in der europäischen Forschungslandschaft. Zwar existieren in der praxisnahen Umsetzungsforschung verschiedene Programme (ARTS, VIRGIL), die letztendlich aber keine übergreifenden strukturellen und organisatorischen Schlussfolgerungen des jeweiligen ÖV-Systems in den einzelnen Länder zulassen.

So ergaben die im Rahmen dieses Forschungsprojektes durchgeführte Literaturrecherche wie auch die begleitenden Experteninterviews keine Hinweise auf derartige Vorhaben. Zum Thema Privatisierung und Deregulierung des ÖPNV liegen eher Studien und Ergebnisse vor, in denen der städtische ÖPNV Gegenstand der Betrachtungen ist.

Die Untersuchung der Best-Practices lässt darauf schließen, dass die Umsetzung innovativer und flexibler Angebotsformen im Öffentlichen Verkehr nicht maßgeblich von dem jeweiligen Strukturmodell in den einzelnen Ländern abhängt. Vielmehr scheinen persönliches Engagement, Kreativität und generelle Zahlungsbereitschaft der öffentlichen Hand (die auch in weitgehend deregulierten Märkten wesentliche Beihilfen trägt) die bestimmenden Erfolgsfaktoren zu sein. Somit kann eine These, dass Wettbewerb zwingend Innovation hervorbringt, zumindest auf Basis dieser Untersuchung nicht unterstützt werden. Dieser Fragestellung ist jedoch in einer verstärkt quantitative Untersuchung nachzugehen.

Der Erfolg von nachfragegesteuerten Bedienformen beruht auf unterschiedlichsten Finanzierungsmodellen, um auch die Mobilität der ländlichen Bevölkerung zu gewährleisten. Trotz innovativer Finanzierung und oft hohem Engagement der Bevölkerung vor Ort ist allerdings eine wirtschaftlich tragfähige Gestaltung des ländlichen ÖPNV selten erreichbar. Öffentliche Zuschüsse bleiben nach wie vor notwendig, um allen Bevölkerungsteilen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Aus dieser Untersuchung ergeben sich deshalb weitere Forschungsschwerpunkte, um schließlich – auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – realisierbare Verkehrs- und Finanzierungskonzepte erarbeiten zu können:

- grundlegende Erforschung der Situation und der Rahmenbedingungen des ländlichen ÖPNV in Europa: Inwiefern gab es eine Einführung von Wettbewerb; wie hat sich diese ausgewirkt und welche Chancen kann Wettbewerb im ländlichen Raum überhaupt haben?

- Erarbeitung des Zusammenhangs zwischen den Voraussetzungen für wettbewerbsfähigen ÖPNV und den vorhandenen und möglichen Betriebsformen: Welche Finanzierungsmodelle bringen den wirtschaftlichsten ÖPNV?
- Untersuchung der Übertragbarkeit von im europäischen Raum erfolgreich angewandten Finanzierungsinstrumenten auf deutsche Verhältnisse. Auch dazu bedarf es einer Betrachtung und eines Vergleichs der vorliegenden Rahmenbedingungen.

In Deutschland werden die finanziellen Möglichkeiten zur Gestaltung des ÖV im ländlichen Raum durch das Urteil des EuGH vom 24.7.2003 nicht weiter eingeschränkt. Die Maßgabe der Transparenz der Vergabe kann zur Erschließung weiterer Effizienzpotenziale beitragen. Unabhängig von der zukünftigen Organisation des ÖV in der Fläche bleibt die Subventionierung ein wesentlicher Teil der Finanzierung. Kreative Ansätze können zur Kostenreduzierung beitragen und sind weiter zu entwickeln. Darüber hinaus muss zukünftig politisch und gesellschaftlich die Frage zwischen der Grenze von Daseinsvorsorge und deren Finanzierung beantwortet werden.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

- CHUDZICKI, JERZY (2002): Stand und Perspektiven des Personennahverkehrs in Polen. Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Entwicklung. In: Der Nahverkehr 9/2002, S. 60-68.
- DEITERS, JÜRGEN (2002): Wettbewerb im Öffentlichen Personennahverkehr – Auswirkungen der europäischen Liberalisierungspolitik in Deutschland. In: V. Mojzís, V. Cempírek (Hrsg.): CZ-INTERMODAL & LOGI 2002, 4th conference with international attendance „White Paper of the European Commission and the intermodal transport“, 17.-18. Oktober 2002, Prag. Pardubice: Universität Pardubice 2002, S. 123-129.
- HANDELSBLATT: Nr. 173/2003, 09.09.2003, Finanznot der Kommunen treibt Fusionskarussell im Nahverkehr, S. 16.
- HASS-KLAU, CARMEN / Haubitz, Martin / Crampton, Graham (2001): Wettbewerb im ÖPNV Europas. Ein Modellvergleich am Beispiel der Nahverkehrssituation in Großbritannien, Dänemark und Frankreich. In: Der Nahverkehr 5/2001, S. 71-77.
- HILFERINK, PIETER / van Elburg, Jan-Coen / van den Berg, Tjaco (2001): Country Report The Netherlands. In: MARETOPE, S. 229-240.
- HÜSING, MARTIN (1999): Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative, Wuppertal Spezial 12, Wuppertal 1999, S. 35.
- KNIEPS, GÜNTER (2000): Wettbewerb um Subventionen im Regionalverkehr, Vortrag zum Workshop Zukunft der Universaldienstleistungen, Wien 2000, S. 5-10.
- KOMPETENZ-CENTER WETTBEWERB (2001): Was passiert im Ausschreibungswettbewerb? – Mögliche Antworten aus Schweden und Dänemark. Hamburger Verkehrsverbund GmbH. Kompetenz-Center Wettbewerb. 2001.
- KOMPETENZ-CENTER WETTBEWERB (2002): Verkehrsmarktbericht 2001. Hamburger Verkehrsverbund GmbH. Kompetenz-Center Wettbewerb. August 2002.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT: Grünbuch zu „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“, Brüssel 2003, KOM(2003) 270 endgültig.
- LANDKREIS ANHALT-ZERBST, DER KREISTAG (2002): 28.01.2002, S.6.

- LEBKÜCHNER, MATTHIAS / Schreyer, Christoph (2001): Country Report Switzerland. In: MARETOPE, S. 345-360.
- MARETOPE (Managing and assessing regulatory evolution in local public transport operations in europe). Projekt-Koordinator: TIS, Lissabon, Portugal. 5. EU-Rahmenforschungsprogramm. November 2001.
- SCHRÖDER, ERNST-JÜRGEN (2001): Deutschland. Renaissance des Schienenpersonennahverkehrs. Beispiele aus Baden-Württemberg. In: Internationales Verkehrswesen 6/2001, 283-287.
- THEOBALD, DR. CHRISTIAN, KAFKA, AXEL: ÖPNV-Finanzierung nach dem Urteil, In: Der Nahverkehr, 9/2003.
- TRANSTEC / WUPPERTAL INSTITUT (Hrsg.) (2000): Band A – Sozio-ökonomische Grundlagen. In: Umweltpolitische Handlungsempfehlungen für die Finanzierung des ÖPNV – Schlussbericht, 7/2000.
- VAN DE VELDE, DIDIER M. (2002): European Ways to Organise Public Transport. Beitrag für „Nordisk Lokaltrafikmode“ in Kopenhagen, 12.-14. Mai 2002.
- VAN DE VELDE, DIDIER M. / Leijenaar, R. (2001): Towards innovation in public transport tendering in the Netherlands. Beitrag für „7th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport“ in Molde (Norwegen), 25.-28. Juni 2001.
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (2001): Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr. Mit Effizienz zu hoher Qualität. Wien. (Verkehrsclub Österreich, Wissenschaft & Verkehr 3/2001).
- VIRGIL: Final report Final edition, Version 4.0 – Leuven Belgium, November 2000.
- VERBUND DEUTSCHER VERKEHRUNTERNEHMEN: Pressemitteilung, 24.07.2003, VDV: Europäischer Gerichtshof entscheidet mit Augenmaß.

## **Internetquellen**

- [www.cclondon.com](http://www.cclondon.com), Transport for London, 15.12.2003.
- [www.olev.de](http://www.olev.de), Online-Verwaltungslexikon, 15.12.2003.
- [www.networkrail.co.uk](http://www.networkrail.co.uk), Network Rail, 15.12.2003).