

Ein Verkehrsverbund – pro und kontra.

Basler Bauforum

7. Juni 2010

Dr. Norbert Schmassmann, Direktor Verkehrsbetriebe Luzern AG

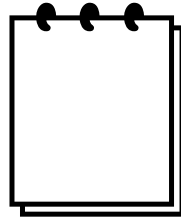


Ein Basler in der Zentralschweiz.

Ich rede zu Ihnen als einer, der ...

- von 1987 bis 1996 bei den Basler Verkehrs-Betrieben tätig war.
- den Tarifverbund Nordwestschweiz „von innen“ kennen lernen durfte.
- in den wichtigsten TNW-Gremien vertreten war.
- feststellen durfte, dass das TNW-Modell in der Praxis funktioniert.
- bestätigen kann, dass die Transportunternehmen in ihrem eigenen Interesse kundenorientiert denken und handeln.
- erst ab 1996 in Luzern mit anderen Modellen konfrontiert wurde, bei denen der Einfluss der Politik grösser ist.
- sich die Aussage erlaubt, dass der Einfluss der Politik i.d.R. weder die Effizienz noch die Kundenorientierung der Transportunternehmen fördert.
- überzeugt ist, dass ein Modell à la Zürcher Verkehrsverbund die Transportunternehmen zu Fuhrhaltern und Befehlsempfängern degradiert.

Agenda.

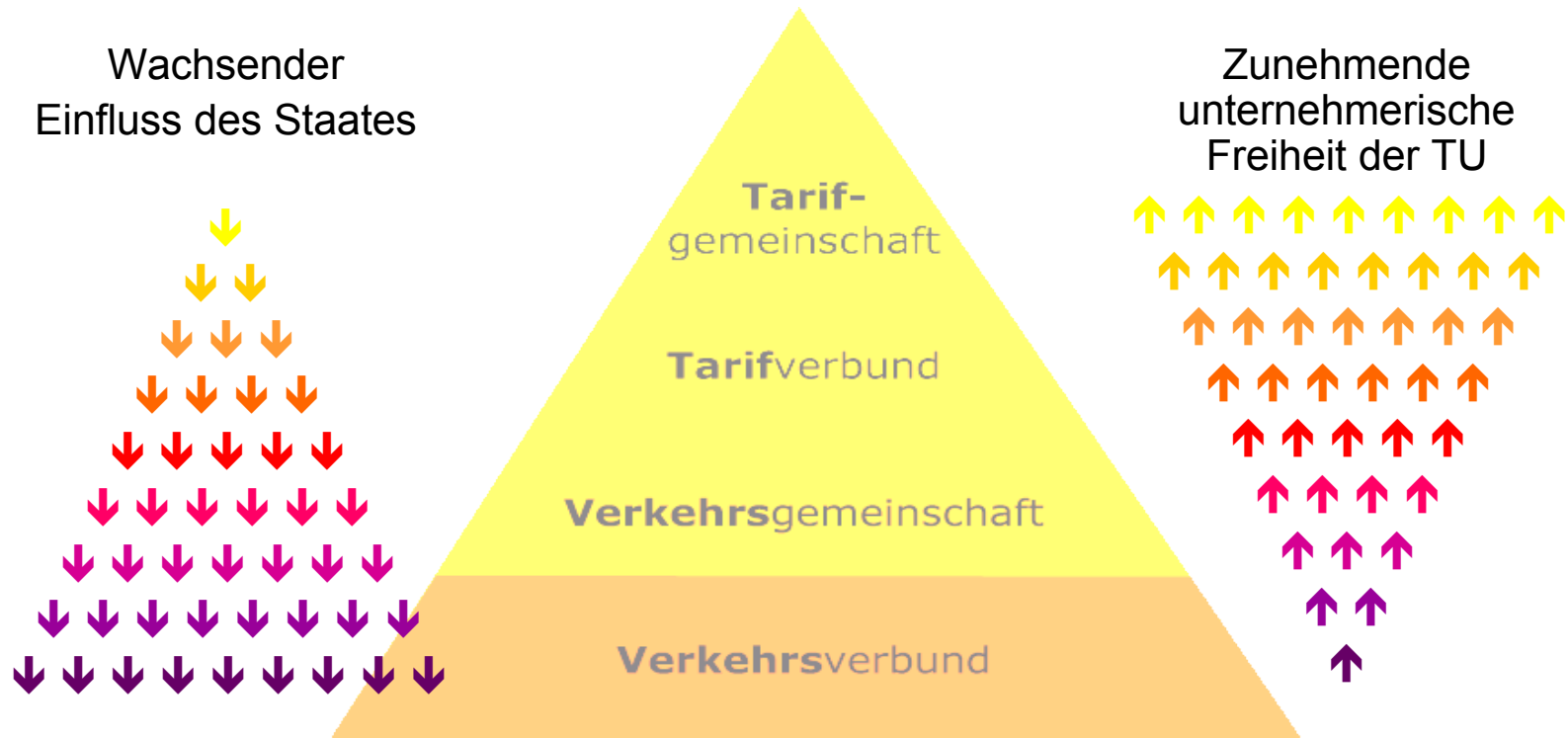


- Was gibt es für Zusammenarbeitsformen im Bereich des öV?
- Blick nach Zürich (Zürcher Verkehrsverbund).
- Blick nach Luzern (Verkehrsverbund Luzern).
- Vor- und Nachteile eines Verkehrsverbunds.
- Fragen und Diskussion.



öV-Kooperationsstufen für Verkehr und Betrieb.

Je weiter unten in der Pyramide, umso geringer die Selbständigkeit der TU.



Ausprägungen der einzelnen öV-Kooperationsstufen.

Charakteristika

Tarifgemeinschaft

- gegenseitiger Fahrausweisverkauf
- Angebot durchgehender Fahrausweise
- Fahrausweisgültigkeit unabhängig von TU (Parallelstrecken)

Tarifverbund

- einheitliches Tarifsysteem
- Durchführung **Einnahmenverteilung**
- Beibehaltung regionale Tarifhoheit

Verkehrsgemeinschaft

- zusätzlich: Abstimmung Angebot
- Einheitliche Netz-/Fahrplangestaltung

Verkehrsverbund

- Einheitliches aufeinander abgestimmtes Leistungsangebot
- Verbundgesellschaft übernimmt alle marktbezogenen Verkehrsaufgaben
- Rechtliche Selbständigkeit von TU

Bemerkungen

Eine **Tarifgemeinschaft** bedeutet

- keine vertragliche Bindung zwischen den TU
- keine vertragliche Bindung zwischen den Gemeinwesen
- „Es fließt kein Geld.“

Ein **Tarifverbund**

- ist die Koordinationsstelle für den regionalen öV
- kann die Tarifhoheit bei den TU belassen
- führt eigene Rechnung

Eine **Verkehrsgemeinschaft**

- funktioniert analog einem Tarifverbund
- die Tarifhoheit liegt aber eher bei der Verkehrsgemeinschaft

Ein **Verkehrsverbund**

- definiert die Leistungsaufträge im Auftrag der Gemeinwesen
- erteilt die Transportaufträge an TU
- hat die Tarifhoheit und führt eigene Rechnung

Aufteilung des Kosten- und Ertragsrisikos.

Art der Kooperation	Kostenrisiko	Ertragsrisiko
Tarifgemeinschaft	bei der TU	bei der TU
Tarifverbund	bei der TU	bei der TU
Verkehrsgemeinschaft	bei der TU	bei der TU oder bei der Verkehrsgemeinschaft
Verkehrsverbund	bei der TU	beim Verkehrsverbund

Zwischenfazit. (1)

Was man aufgrund der „Theorie“ und der „Praxis“ festhalten kann.

Ein integraler Verkehrsverbund (à la Zürcher Verkehrsverbund)

- ist komplexeste und weitestgehende aller denkbaren öV-Kooperationsformen.
- ist von den administrativen Strukturen her sehr aufwendig.

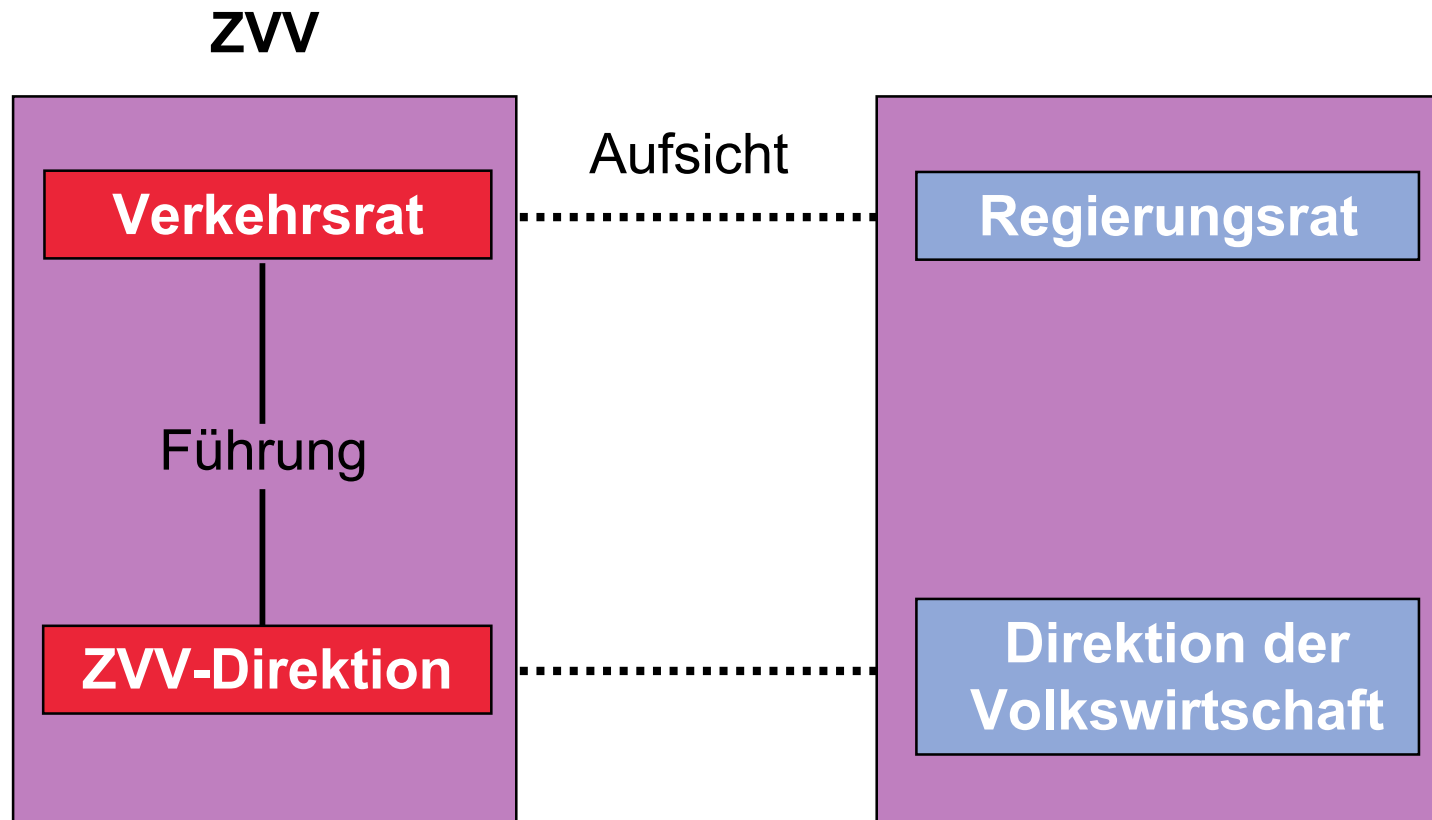
Bemerkung zum Aufwand:

- Bei den „weicheren“ öV-Kooperationsformen fällt der Kooperationsaufwand primär und fast nur bei den TU an.
- Ein Verkehrsverbund benötigt hingegen einen eigenen „Apparat“. Um aber kompetente Anlaufstellen bei den TU zu haben, können die TU ihren administrativen Aufwand nicht senken – im Gegenteil.

Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV) zwischen Politik und Unternehmen (seit 1990)



ZVV = unselbständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts



ZVV: Die Verkehrsunternehmen werden aufwandfinanziert
(sog. „Bruttoverträge“)

Aufwand und Ertrag



→ Keine Einnahmenaufteilung

Die Vorgeschichte des Verkehrsverbunds Luzern (VVL).

Eine lange Vorgeschichte – kurz erzählt.

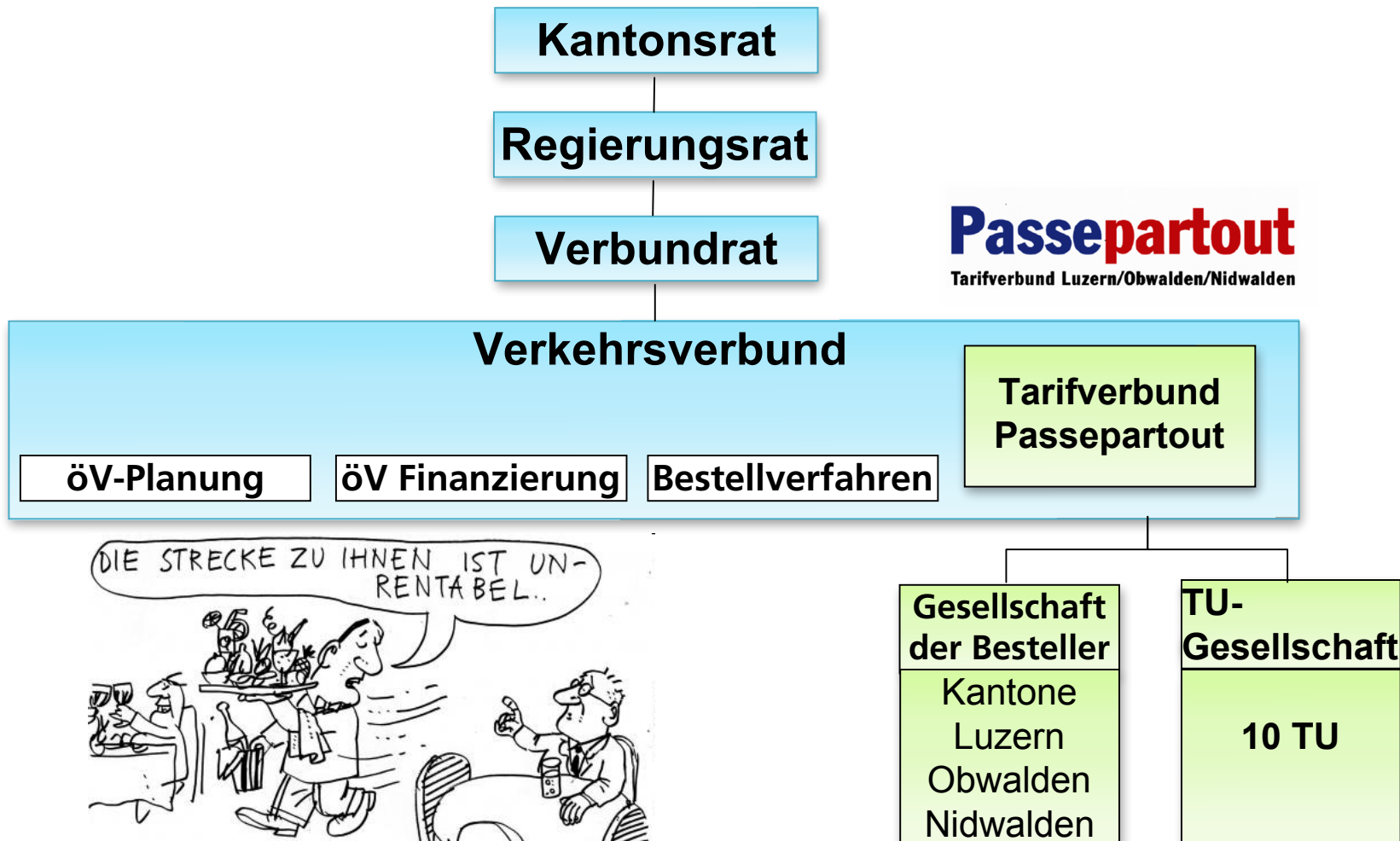
- Vor 1996: kein öV-Gesetz, nur Bundesgesetzgebung (Bahnreform I)
- Ab 1996: neues kantonales öV-Gesetz: „*Alle Linien müssen alle 10 Jahre zwangsweise ausgeschrieben werden*“
- = Bedrohung für das städtische Verkehrsunternehmen vbl
- 1998: Gründung Zweckverband (= Bestellerorganisation für den öffentlichen Agglomerationsverkehr)
- 2001: Verselbständigung der vbl als Aktiengesellschaft
- Diverse Ausschreibungen (lange Rechtsverfahren bis vor Bundesgericht)
- Druck auf die Politik nach einer Gesetzesänderung
- Bis Ende 2009: Kanton = Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs
- Ab 2010: neues öV-Gesetz (ohne Zwangsausschreibungen)

Der Verkehrsverbund Luzern.

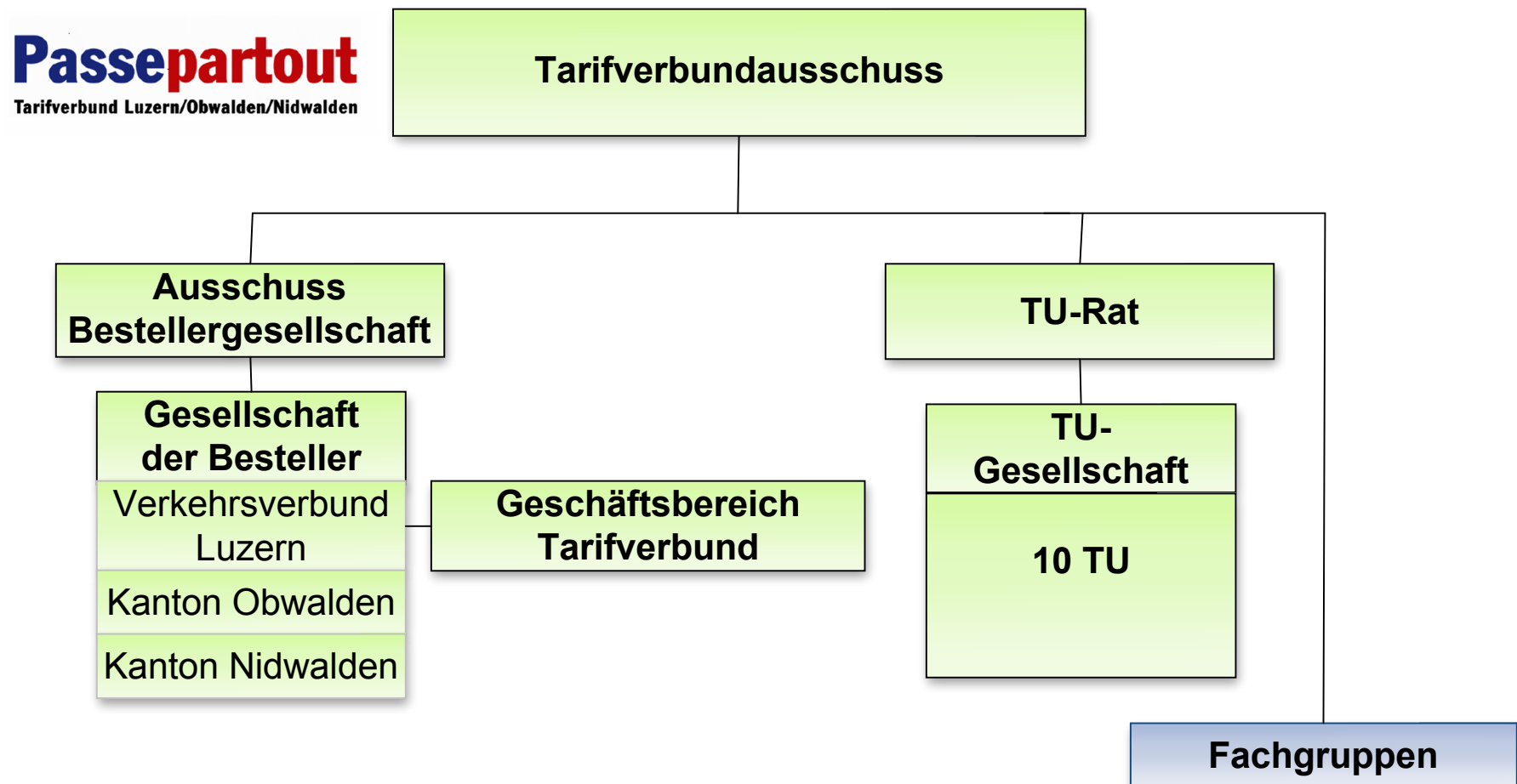
Wie er heute funktioniert – und erste Auswirkungen.

- Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) ist seit 1.1.2010 operativ tätig.
- Der VVL bestellt den gesamten öV im Kanton.
- Dem VVL steht ein 7-köpfiger Verbundrat vor.
- Der Verbundrat wird (wurde) vom Regierungsrat des Kt. Luzern gewählt.
- 4 Mitglieder des Verbundrates werden von den Gemeinden nominiert.
- Der VVL reisst Aufgaben an sich (neues öV-Gesetz).
- Der „Kanton“ hat im Verbundrat das Übergewicht.
- Die Stadt hat in Bezug auf das öV-Angebot nur noch wenig zu sagen.
- Der Druck gegenüber der „städtischen“ vbl (100% in Stadtbesitz) wächst.
- Die vbl muss(te) sich strategisch neu positionieren. Dies wäre ein separates Thema...

Verkehrsverbund Luzern (seit 1.1.2010)



Der Tarifverbund ist in den Verkehrsverbund „einverleibt“.



Zwischenfazit. (2)

Jeder Verkehrsverbund „tickt“ anders.

- Es gibt Unterschiede zur Nordwestschweiz.
- Sowohl in Zürich als auch in Luzern deckt der Verkehrsverbund das Gebiet primär eines *einzig*en Kantons ab.
- Sowohl der ZVV als auch der VVL beschränken sich auf den „ausserkantonalen“ Gebieten auf die Koordination der Tarife.
- Ausserkantonal haben weder ZVV noch VVL eine öV-Bestellfunktion.
- Ein Verkehrsverbund löst bestehende politische Strukturen (z.B. Kantonsgrenzen) nicht auf.
- Bei der Implementierung eines „Verkehrsverbundes“ sind regionale und politische Gegebenheiten zu beachten.
- Was ist das Ziel einer neuen öV-Organisationsform in einem bestimmten Gebiet? – So muss die allererste Frage lauten.

Vor- und Nachteile eines Verkehrsverbunds.

Bei der Beurteilung der Vor- und Nachteile kommt es auf die Optik an.

«Vorteile»

- mehr Macht beim „Staat“ bzw. beim öV-Besteller (sofern man dies will und als positiv erachtet)
- „Alles aus einer Hand“
- Neutralität gegenüber allen TU
- schlagkräftige Entscheidungsgremien (?)
- Entscheide nach Fachkriterien (?)
- neutrale Kundenbefragungen
- Effizienzsteigerung bzw. Abgeltungssenkungen (für die TU ein „Nachteil“)

«Nachteile»

- Nachfragemonopol
- Einschränkung unternehmerische Freiheit
- TU werden zu Fuhrhaltern
- „Verpolitisierung“ der öV-Politik
- Verbundrat entscheidet „politisch“
- Tendenz zum „Behörden-öV“
- Fachkompetenz des Verbundrates (?)
- Einschränkung des Marketing der TU
- geringere Markt- und Kundennähe
- wachsender finanzieller Druck auf TU
- mehr Bürokratie

Was ist also richtig? – Für Sie in der Nordwestschweiz?

Es gibt keine wissenschaftliche Aussage, was richtig ist.

- So lange öffentliches Geld im Spiel ist, müssen Unternehmen, die für ihre Leistungen Abgeltungen erhalten, akzeptieren, dass die öffentliche Hand „dreinredet“ oder „dreinreden will.“
- öV-verantwortliche Funktionsträger argumentieren unterschiedlich, je nach dem, ob sie für eine Transportunternehmung oder für den öV-Besteller tätig sind.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.