

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Das neue schwedische ÖPNV-Gesetz

Konferenz Kommunales Infrastruktur-Management, 1. Juni 2012

Stephanie Pasold

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Agenda

- Der Weg der Liberalisierung in Schweden
- Die neue Marktorganisation
- Erwartungen in Bezug auf die Marktstruktur und erste Erfahrungen mit neuen kommerziellen Verkehren

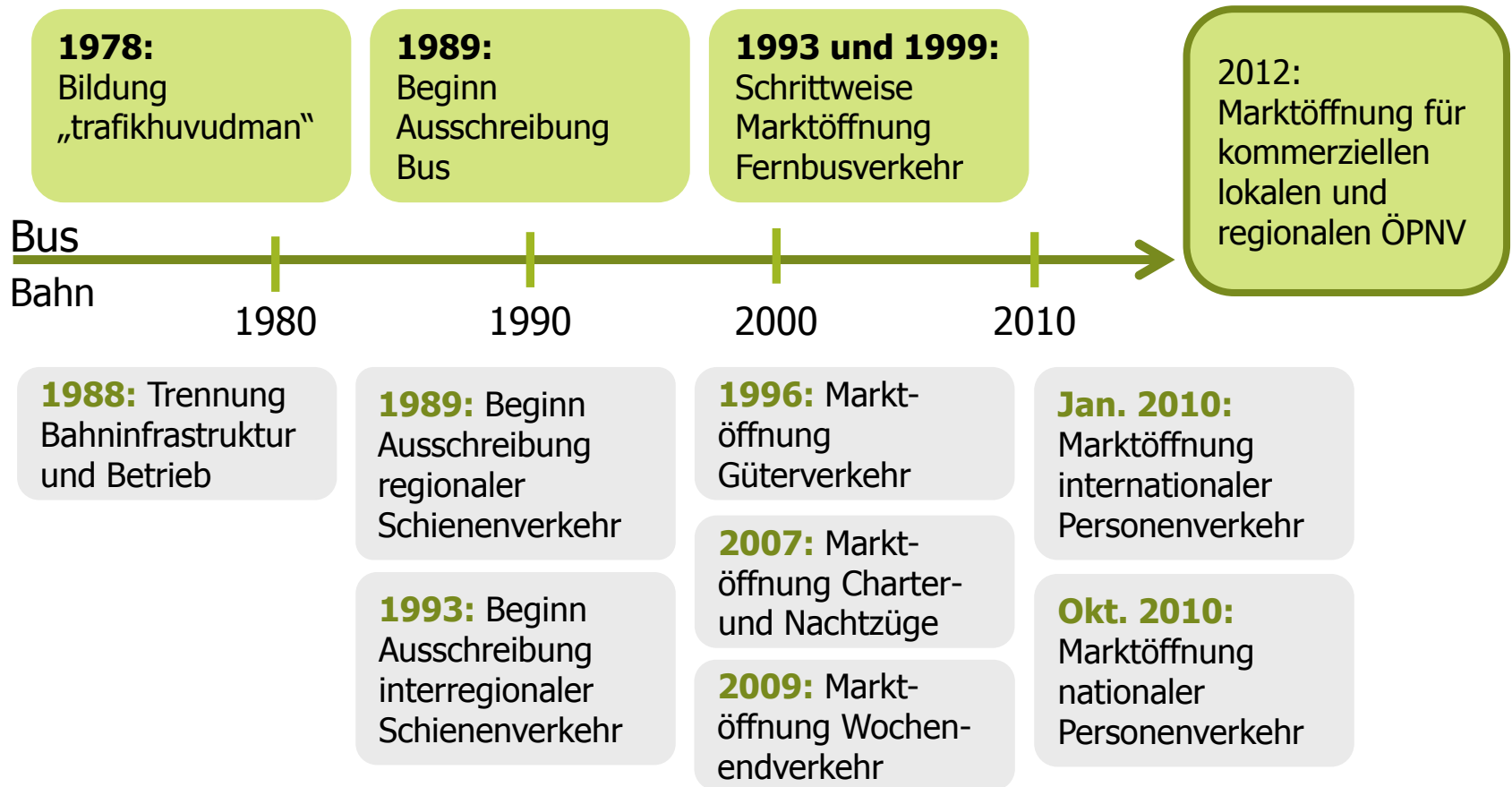
Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Agenda

- **Der Weg der Liberalisierung in Schweden**
 - Die neue Marktorganisation
 - Erwartungen in Bezug auf die Marktstruktur und erste Erfahrungen mit neuen kommerziellen Verkehren

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Liberalisierung in Schweden



Quelle: angelehnt an G. Alexandersson, (2011): „Den svenska buss- och tågtrafiken -20 år av avreglingar“, Stockholm School of Economics Institute for Research, Stockholm

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Entwicklung des ÖPNV-Gesetzes

Ergebnisse der Ausschreibungen

- Senkung der Kosten für die öffentliche Hand
- Verbleibender Wunsch nach mehr Fahrgastorientierung

Erwartungen an die Deregulierung des schwedischen ÖPNV

- Stärkung der Kundenfokussierung
 - Erhöhung der Dynamik im Markt
 - Vergrößerung der Angebotsvielfalt und der Wahlmöglichkeiten für Fahrgäste
- **Steigerung der ÖPNV-Nutzung**

Reformvorschläge auf dem Weg zum heutigen Gesetz

- Von der Regierung beauftragte Untersuchung zur Neuregelung des ÖPNV
 - Gemeinsames Branchenziel: Verdopplung des ÖPNV
- **Das neue schwedische ÖPNV-Gesetz**

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Agenda

- Der Weg der Liberalisierung in Schweden
- **Die neue Marktorganisation**
- Erwartungen in Bezug auf die Marktstruktur und erste Erfahrungen mit neuen kommerziellen Verkehren

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Die Inhalte des neuen schwedischen ÖPNV-Gesetzes

- Busunternehmen können lokale und regionale **Verkehre auf kommerzieller Basis** (ohne staatliche Zuschüsse oder Ausgleichszahlungen) **überall** anbieten
- **Keine Gewährung ausschließlicher Rechte**
 - Kommerzielle Verkehre können auch bestellte Angebote konkurrenzieren
- Regionale „Zweckverbände“ können die **im öffentlichen Interesse erforderlichen Verkehre bestellen und finanzieren**
 - Grundlage für den ÖPNV ist ein vom jeweiligen „Zweckverband“ zu erstellendes **„Verkehrsversorgungsprogramm“**
- **Vertriebsleistungen und Informationen** werden über alle Angebote **unternehmensneutral** organisiert
- Abschaffung der früheren „trafikhuvudman“
 - Zuständigkeiten für ÖPNV jetzt bei regionalen „ÖPNV-Zweckverbänden“

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Marktorganisation Schweden

Regionaler „ÖPNV-Zweckverband“: Marktanalyse

Dialog mit betroffenen Akteuren (Abstimmung mit angrenzenden Zweckverbänden, Verkehrsunternehmen, weiteren Interessierten)

- **Welcher Verkehr benötigt Ausschreibung?**
- **Welcher Verkehr kann kommerziell betrieben werden?**



Regionaler „ÖPNV-Zweckverband“: Verkehrsversorgungsprogramm

- Festlegung der langfristigen und strategischen Ziele des ÖPNV und dessen Beitrag zur regionalen Entwicklung
- Berücksichtigung von Belangen der Umwelt u. mobilitätseingeschränkter Menschen
- Berücksichtigung von zu bestellenden sowie kommerziellen Verkehren (verkehrsträgerübergreifend)



VU: Bestellte Verkehre

VU: Kommerzielle Verkehre

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Infrastrukturzugang und gemeinsames Informationssystem

- Verkehrsunternehmen erhalten **unternehmensneutralen** und **nicht-diskriminierenden Zugang** zu den im öffentlichen Eigentum stehenden **Infrastruktureinrichtungen** wie Haltestellen und Umsteigepunkte
- Informationen zu Linien, Haltestellen und Fahrzeiten sowohl von kommerziellen als auch bestellten Angeboten werden in ein **gemeinsames Informationssystem** integriert
- Ein **gemeinsames System für den Vertrieb** wird entwickelt

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Agenda

- Der Weg der Liberalisierung in Schweden
- Die neue Marktorganisation
- **Erwartungen in Bezug auf die Marktstruktur und erste Erfahrungen mit neuen kommerziellen Verkehren**

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Neue kommerzielle Bus-Verkehre in Schweden

Westseite

- Ullaredexpressen (Ljungskilebuss)

Flughafenanbindung:

- Göteborg - Landvetter (Nettbuss)
- Trelleborg-Malmö Airport/Sturup (Miljötaxi Trelleborg)



Stockholm und Umgebung

- Kalmarexpressen = Señor Svensson Resor
- Stockholmexpressen (Señor Svensson Resor) → eingestellt
- Nacka-Kista (People Travel Group, Veolia)
- Scania Job Express
- Djurgårdbussen (Nobina)
- Hallsberg-Örebro-Stockholm (Lindbergs Buss)

Flughafenanbindung:

- City Shuttle (Björks Buss AB)

Eigene Darstellung; Stand: Mai 2012

Deregulierung des schwedischen ÖPNV-Systems

Fazit

Seit dem 1. Januar 2012 regelt ein neues Gesetz den schwedischen ÖPNV:

- Regionale „Zweckverbände“ behalten weitreichende Möglichkeiten Verkehr zu initiieren, zu organisieren und zu finanzieren
 - Kommerzielle Verkehre sind zugelassen und ergänzen den bestellten Verkehr
- Wie wird sich der neue Rechtsrahmen auf die Praxis auswirken?
- Welche Erfahrungen und Erkenntnisse lassen sich aus den schwedischen Entwicklungen auch für Deutschland generieren?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Stephanie Pasold
Beraterin

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
D-10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 53
Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61
Mail: pasold@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de