

# Einmal Bus und Bahn bitte: Bestellverfahren im öV

Hans Ruedi Rihs | Abteilung Verkehr | 062 835 33 30

**Der öffentliche Verkehr ist eine Verbundaufgabe, bei der Kantone und Bund Transportleistungen bei den Transportunternehmen bestellen. Der Kanton Aargau verhandelt jedes Jahr mit den Transportunternehmen die Leistungen, die sie im öffentlichen Verkehr erbringen, und die Finanzierung dieser Leistungen. Ein Einblick in das Bestellverfahren für den öffentlichen Verkehr hilft den öV-Benutzerinnen und -Benutzern zu verstehen, wie ihre Fahrten – sei es mit Zug oder Bus – zustande kommen.**

Für den Fahrgast ist der öffentliche Verkehr (öV) eine Möglichkeit, sich nach Belieben von einer Haltestelle zur anderen zu bewegen. Dahinter stecken ein komplexes System von abgestimmten Fahrplänen (Angebot), das Zusammenspiel von verschiedenen Transportunternehmen, ein gemeinsames Informationssystem und ein möglichst einheitliches Preissystem. Der Kanton setzt sich beim Bund und bei den Transportunternehmen dafür ein, dass das bestehende öV-Angebot finanziert und weiter ausgebaut werden kann.

Der Kanton Aargau bestellt pro Jahr Leistungen im öffentlichen Verkehr im Wert von 350 bis 400 Millionen Franken. Nach Abzug der Einnahmen durch den Billettverkauf sowie Nebeneinnahmen wie Werbung in und auf Fahrzeugen verbleibt ein Fehlbetrag, den die öffentliche Hand übernimmt. Die Sektion öffentlicher Verkehr handelt das prognostizierte Defizit des Folgejahres (Abgeltungen) mit den Transportunternehmen aus und stellt sicher, dass diese Beträge zur Verfügung gestellt werden können.

## **Unterschied Fern-, Regional- und Agglomerationsverkehr**

Für den Fahrgast im Kanton Aargau soll der öffentliche Verkehr als ein einziges System in Erscheinung treten. Im Hintergrund bestehen jedoch drei verschiedene Finanzierungsmechanismen:

Der **Fernverkehr** soll nach marktwirtschaftlichen Kriterien geführt werden und eigenwirtschaftlich sein. Das heisst, dass keine direkten Subventionen in den Fernverkehr fließen. Die SBB organisieren diesen und bestimmen auch die Haltepolitik und die Betriebsdauer der Fernverkehrsleistungen im öffentlichen Schienenfernverkehr. Als Fernverkehr gelten Verbindungen zwischen den Städten.

Der **Regionalverkehr** verbindet die einzelnen Haltestellen einer Region untereinander. Typische Produkte des Regionalverkehrs sind die S-Bahnen und die Überlandbusse. Der Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe, die von Kanton und Bund gemeinsam bei den Transportunternehmen bestellt wird. Der Lead liegt dabei bei den Kantonen.

Unter dem **Agglomerationsverkehr** oder Ortsverkehr versteht man Linien des öffentlichen Verkehrs, die innerhalb von Gemeinden oder Ortschaften verkehren (Stadt- und Ortsbussysteme). Der Agglomerationsverkehr wird vom Kanton alleine bestellt.

## **Wer bestellt den öffentlichen Verkehr?**

Das Bestellwesen des öffentlichen Verkehrs ist im eidgenössischen Personenbeförderungsgesetz geregelt. Im Bestellverfahren hat der Kanton den Lead. Er spricht sich mit dem Bund ab und koordiniert grenzüberschreitende Linien mit den Nachbarkantonen. Der

Kanton fordert die Transportunternehmen auf, für die vereinbarten Fahrplanleistungen des kommenden Jahres eine Offerte einzureichen.

## **Bei wem wird bestellt?**

Der Kanton Aargau ist der grösste kantonale Besteller bei PostAuto Schweiz. Dies rührt vor allem daher, dass im Kanton Aargau – im Gegensatz zu den Bergkantonen, die man eher mit PostAuto in Verbindung bringt – der Takt viel dichter ist als in den Bergen. Auch bei den SBB sind wir nach dem Kanton Zürich der grösste Besteller von Regionalverkehr – der Kanton Bern bestellt die Leistungen des Bahnverkehrs grösstenteils bei der BLS. Danach folgen die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW), die Busbetriebe Aarau (AAR), die beiden Privatbahnen Wynental-Suhrental-Bahn (WSB) und Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) sowie der Regionalbus Lenzburg und der SBB Bus in der Region Zofingen. Jährlich bestellt der Kanton Aargau bei über zehn Transportunternehmen Leistungen für den Regional- und Agglomerationsverkehr.

## **Was wird bestellt?**

Vorgängig zur Angebotsbestellung läuft die Angebotsplanung, bei welcher der Kanton gemeinsam mit den Regionen und den Transportunternehmen das Angebot (den Fahrplan) überprüft und bei Bedarf anpasst. Weil die Kapazitäten auf der Schiene im Mittelland fast vollständig ausgelastet sind, ist eine Taktverdichtung kaum möglich, ohne dass umfangreiche Bauwerke realisiert werden. Da diese von der Idee bis zur Inbetriebnahme mehrere Jahre (je nach Umfang bis Jahrzehnte) beanspruchen, müssen grössere Anpassungen Jahre im Voraus geplant werden.

Die Bussysteme werden möglichst auf den Bahnverkehr abgestimmt, damit für die Hauptnachfrageströme optimale Transportketten mit kurzen Umsteigezeiten entstehen. Beim Busverkehr kann bei Angebotsanpassungen schneller reagiert werden. Die grössten Probleme stellen sich aber auch dort bei der beschränkt zur Verfügung stehenden Strasseninfrastruktur. Die Busse bleiben vermehrt im Stau ste-

cken, Abhilfe können dort bis zu einem gewissen Grad ausgeklügelte Verkehrsmanagement-Massnahmen und separate Busspuren schaffen.

Haben Gemeinden eigene Ausbauwünsche, kann sich der Kanton an diesen Sonderleistungen bis maximal 25 Prozent der ungedeckten Kosten beteiligen. Dies erfolgt im Allgemeinen, wenn der Kanton das Angebot als notwendig und wirtschaftlich tragbar

einstuft. Nach einer dreijährigen Probezeit kann dieses ins allgemeine Angebot übernommen werden. Dazu müssen jedoch minimale Nachfragewerte und eine minimale Kostendeckung erreicht werden.

Vorgängig zum Fahrplanwechsel findet das offizielle Fahrplanverfahren statt. Dabei haben alle die Möglichkeit, sich zum Fahrplanangebot zu äussern. Der Spielraum für Änderungen ist zu diesem Zeitpunkt relativ gering. Vernünftige und machbare Änderungsanträge werden jedoch für die Folgejahre übernommen.

### **Angebot im öffentlichen Verkehr**

Unter dem Angebot werden im öffentlichen Verkehr die Häufigkeit der Fahrten, die Anschlussbeziehungen an Umsteigeknoten (Fahrplan), das eingesetzte Rollmaterial (Grösse des Busses oder Zuges, Komfortmerkmale wie Niederfluranteil und Klimatisierung), die Kundeninformation und die Anforderungen an die Fahrausweise verstanden. Diese Leistungen werden bei den Transportunternehmen bestellt.

### **Verschiedene Preissysteme**

Der Fahrgast bezahlt durchschnittlich 50 Prozent des gesamten Aufwands einer Fahrt. Die Preise werden hauptsächlich durch die Tarifverbunde bestimmt. Da das Fricktal grossmehrheitlich Richtung Basel ausgerichtet ist, gehört dies dem Tarifverbund Nordwestschweiz an. Das übrige Kantonsgebiet bildet mit der Region Olten den Tarifverbund A-Welle. Die Tarifverbunde setzen sich aus den beteiligten Transportunternehmen und den Kantonen zusammen.

Für den Fernverkehr, für verbundübergreifende Reisen und Fahrten in Gebiete, die keinen Tarifverbund haben, gelten die Tarife des «direkten Verkehrs». Unterschiedliche Transportmittel und verschiedene Transportunternehmen bieten für die Kundinnen und Kunden durchgehende Abonnemente und Einzeltickets an. Die Transportunternehmen bestimmen dabei gemeinsam die Preise.

Vor noch nicht allzu langer Zeit – in Aarau und Baden zum Beispiel bis 2009 – war es noch üblich, dass bei jedem Transportunternehmen ein eigenes Billett gekauft werden musste. Nur auf längeren Strecken war – im sogenannten direkten Verkehr zum Beispiel – für Bahn und Postauto ein einziges Billett ausreichend. Sobald man jedoch auf die städtischen Busse wechselte, musste ein neues Billett gelöst werden. Mit den Tarifverbunden hat sich dies geändert. Für Abonnemente gilt schon länger, dass alle in der Region verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel mit demselben Ticket benutzt werden können.

Bei den Einzelbilletten im Gebiet der A-Welle wurden die Regeln des integralen Tarifverbundes (eine Reise – ein Ticket) erst im Dezember 2009 eingeführt. Im Dezember 2012 folgte dann die Einführung des Z-Passes. Der Kunde kann nun seit eineinhalb Jahren mit demselben Ticket von der Telli an den Bahnhof Aarau, von dort mit dem Zug nach Zürich und mit dem Tram in den Zoo fahren. Bis vor wenigen Jahren wären dazu noch drei unterschiedliche Billette notwendig gewesen. Trotz den Verbunden ist der Tarif eine der grössten Zugangshürden im öffentlichen Verkehr. Die Problematik ist schweizweit erkannt und es arbeiten in der Zwischenzeit verschiedene Organisationen koordiniert an neuen Lösungen. Die Materie ist jedoch so komplex, dass noch einige Jahre vergehen werden, bis neue und hoffentlich einfachere Systeme eingeführt werden können.

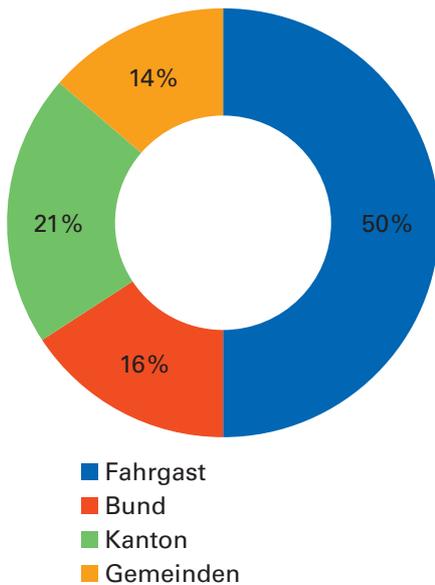
### **Wer bezahlt wie viel?**

Der Fernverkehr ist eigenwirtschaftlich und erfordert keine direkten Zuschüsse durch die öffentliche Hand. Der Regional- und der Agglomerationsverkehr jedoch schon. Diese Kosten teilen sich Fahrgast, Bund, Kanton und Gemeinden. Gesamtschweizerisch liegt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs bei rund 50 Prozent. Das heisst, der Fahrgast bezahlt rund die Hälfte der Vollkosten, der Rest wird durch die öffentliche Hand berappt. In den Kernstädten sind Auslastung und somit auch Kostendeckung höher als im ländlichen Gebiet. Im Kanton Aargau liegen die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien zwischen 20 und 95 Prozent. Dies ist hauptsächlich abhängig von der Auslastung der Linie. Im Aufgaben- und Finanzplan des Kantons legt das Parlament die Vorgaben für den Kostendeckungsgrad als Zielwert fest.

Der Bund finanziert beim Regionalverkehr des Kantons Aargau 39 Prozent. Die restlichen 61 Prozent des Regionalverkehrs sowie den gesamten Agglomerationsverkehr bezahlen der Kanton und die Gemeinden. Diese Kosten werden nach dem Dekret über den öffentlichen Verkehr nach einem komplizierten Schlüssel zu 40 Prozent auf die Gemeinden aufgeteilt. Der Kanton bezahlt jährlich rund 80 Millionen Franken sogenannte Abgeltungen.

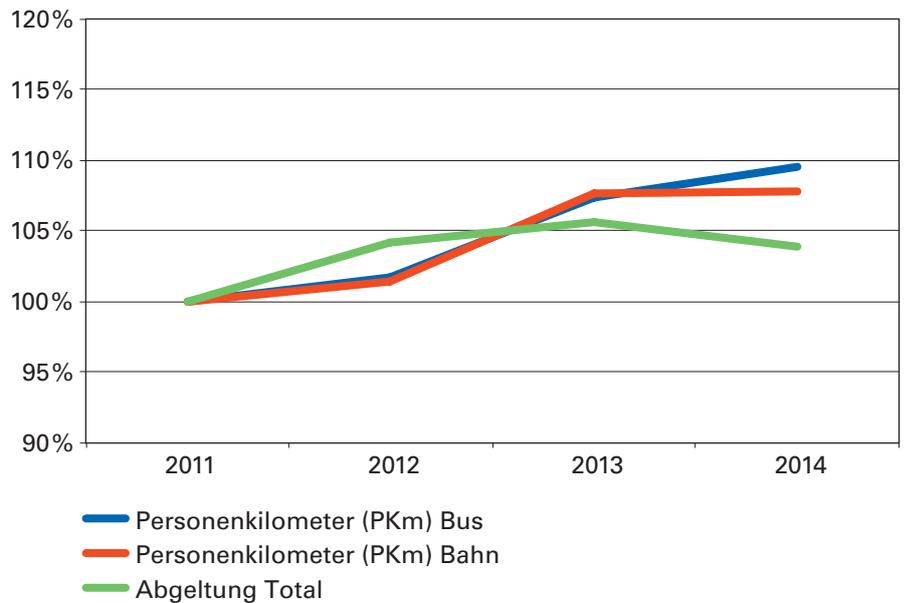
Sobald die Offerten verhandelt und die Kostenteiler mit den Nachbarkantonen und dem Bund ausdiskutiert sind, beantragt die Abteilung Verkehr beim Regierungsrat die Bestellung des verhandelten Angebotes. Nach-

## Kostenträger des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs im Kanton Aargau



Der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs im Kanton Aargau liegt bei rund 50 Prozent. Das heisst, der Fahrgast bezahlt rund die Hälfte der Vollkosten. Den Rest berappen Bund, Kantone und Gemeinden.

## Entwicklung von Abgeltung und Nachfrage des öffentlichen Verkehrs im Kanton Aargau



Zwischen 2011 und 2014 hat die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr um rund neun Prozent zugenommen, die Abgeltungen sind im Vergleich dazu nur etwa um vier Prozent gestiegen.

dem der Grosse Rat das Budget beschlossen hat, steht einer Bestellung nichts mehr im Wege. Bis jedoch alle Details geregelt sind, vergehen meist noch ein paar Wochen. So fahren die Transportunternehmen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember das neue Angebot meist einige Wochen ohne vertragliche Regelung. Die Abläufe im Bestellwesen des öffentlichen Verkehrs, die vielen beteiligten Institutionen und das Finanzrecht der öffentlichen Hand verhindern das Abschliessen von Verträgen vor Inbetriebnahme des neuen Fahrplanes. So bleibt der öffentliche Verkehr ein Geschäft, das auf viel gegenseitigem Vertrauen und einer guten Zusammenarbeit aller Involvierten basiert.

### Die Entwicklung der Abgeltung und der Nachfrage

Zwischen 2011 und 2014 hat die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr um rund neun Prozent zugenommen, die Abgeltungen sind im Vergleich dazu nur etwa um vier Prozent gestiegen. Dies ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: Die Nachfrage konnte gesteigert werden, ohne dass Sprungkosten wie zusätzliche Fahrzeuge ausgelöst wurden. Die Transportunternehmen haben, zum Teil nach intensiven Offertverhandlungen, effizienter produzieren können und die Fahrgäste haben ihren Anteil in Form von höheren Billettkosten mitgetragen. Mit den vom Grossen Rat im Januar 2014 beschlossenen Ausbauten der S-Bahn

Aargau sowie der notwendigen Angebotsausbauten wegen der starken Nachfragesteigerung werden in den kommenden Jahren die Abgeltungen jedoch wieder ansteigen.

Die Kostensteigerungen der letzten Jahre sind auf Angebotserweiterungen (beispielsweise am Sonntag oder in der Nacht) sowie auf Erneuerungen des Rollmaterials zurückzuführen. Im Kanton Aargau haben die Transportunternehmen in den letzten Jahren stark in die Erneuerung und Komfortsteigerung des Rollmaterials (Niederflur, Klimatisierung, Ausrüstung mit Kundeninformationssystemen) investiert. Dank diesen Massnahmen bleibt der öffentliche Verkehr attraktiv.



Foto: Hans Ruedi Rihis

Die Bremgarten–Dietikon-Bahn bedient auf ihrer knapp 19 Kilometer langen Strecke zwischen den SBB-Bahnhöfen Dietikon und Wohlen 20 Haltepunkte.



Foto: Hans Ruedi Rihis

Neuer Bushof Aarau: Die moderne Businfrastruktur ermöglicht den öV-Benutzerinnen und -Benutzern ein komfortables Umsteigen zwischen Bus und Bahn.