

## VERKEHRSVERBÜNDE UND GRUNDSÄTZE DER FINANZIERUNG IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN ÖSTERREICH

Martin CHMELARĚ, Vlastimil MELICHAR

Katedra dopravního marketingu, managementu a logistiky

### 1. Allgemeine Informationen

Insgesamt gibt es in Österreich acht Verkehrsverbünde. Jedes Bundesland verfügt über einen eigenen Verkehrsverbund. Die Bundesländer Wien, Burgenland und Niederösterreich sind derzeit in zwei Verbünde geteilt. Der VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) umfasst Wien und das Wiener Umland. Der Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland ist in fünf regionale Verbünde geteilt und umfasst alle jene Teile der beiden Bundesländer, die nicht im VOR integriert sind. In Zukunft werden wahrscheinlich diese zwei Verbünde in einem Verbund zusammengeführt.

Begriffsdefinitionen und innerstaatlich rechtliche Grundlagen sind im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs geregelt (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999). Dieses Gesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des ÖPNRV in Österreich fest. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetz wurden sehr intensiv mit den einzelnen Bundesländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen besprochen.

## 2. Bundesgesetz über die Ordnung des ÖPNRV-1999

In diesem Gesetz gibt es wichtige Begriffe, wie z.B.:

- Personennahverkehr – Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen,
- Personenregionalverkehr (im ländlichen Raum) – Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. ländlichen Raumes befriedigen.
- Eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste – sind solche, deren Kosten ausschließlich aus Tarifierlösen gedeckt werden,
- Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste – sind solche, deren Kosten aus Tarifierlösen und aus dem Finanzierungsbeitrag durch Bund, Länder, Gemeinden oder durch Dritte gedeckt sind,
- Verkehrsverbünde – sind Kooperationsformen von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebotes des ÖPNRV und sichern die Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund eines Gemeinschaftstarifes.

Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den jeweiligen Fahrgastströmen, die auch die Bundesländer- oder Staatsgrenzen übergreifen können. Für Verkehrsverbünde gelten unter Bedachtnahme auf regionale Besonderheiten folgende Zielsetzungen, wie z.B. Bundesweit einheitliche Tarifierungssystematik, Kompatibilität der Abfertigungssysteme, Fahrkartengattungen und auch Gewährleistung von Qualitätskriterien aus diesem Gesetz (§ 31).

Wesentliche Grundsätze dieses Bundesgesetzes sind:

- Anwendungsbereich (Schiene, Straße), einschließlich alternativer Betriebsformen (Anrufsammeltaxi, Rufbusse),
- Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verkehrsverbünde,
- Langfristige Sicherstellung der Finanzierung für den ÖPNRV durch den Bund,
- Gewährung weiterer finanzieller Mittel für zusätzliche Verkehrsdienste (bestellten durch die regionalen Gebietskörperschaften), wobei die einzelnen Projekte mit bis zu 50% der jährlichen anfallenden Kosten bezuschusst werden können (in Abhängigkeit der budgetären Bedeckung),
- Festlegung der Aufgaben für die Verkehrsunternehmen,
- Verkehrsplanung durch die regionalen Gebietskörperschaften und Tarifplanung durch die Verkehrsunternehmen,
- Vermeidung von Parallelverkehren und Veknüpfbesserung, die spätestens bis Ende 2003 gelten werden,

- Einführung der Qualitätskriterien, wie z.B. Zugänglichkeit für Behinderte, gute Erreichbarkeit von Haltestellen, optimale Anknüpfung und Verbindung, Qualifikation des Personals, Verstöße gegen Arbeit, Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten, Reduktion von Schadstoffemissionen, usw.

### **3. Vorteile eines Verkehrsverbundes**

#### Vorteile für den Fahrgast:

- Verbundtarif – einheitliches Tarifsystem für Bahn und Bus,
- Ausgabe gemeinsamer Fahrkarten,
- freie Verkehrsmittelwahl – mit dem Bus hin und mit der Bahn zurück,
- Einbeziehung aller Verkehrsunternehmen, die im Linienverkehr tätig sind (Schiene, Bundesbus und private Busunternehmer, Städtische Verkehrsunternehmen),
- günstiger Tarif.

#### Vorteile für die Verkehrsunternehmen:

- Entwicklung neuer Märkte (neue Kunden, Linien) durch Angebotsoptimierung,
- kooperatives Klima mit der Beibehaltung der unternehmerischen Selbständigkeit.

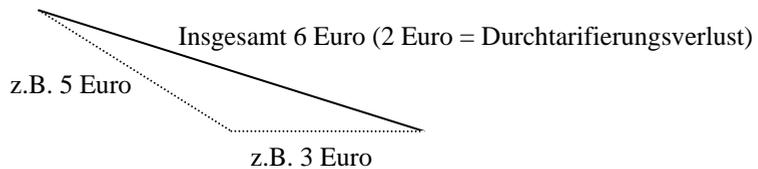
#### Vorteile für die finanzierenden Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinde):

- der Weg zu einem System, in dem die Verkehrssysteme eine lebenswerte Umwelt garantieren,
- Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr durch optimierten Einsatz der Ressourcen.

### **4. Gestaltung des Verbundtarifs**

Der Verbundtarif gestaltet sich nach der Entfernung. Die Anfangskilometer eines Fahrpreises sind immer höher. Um dem Verbundfahrer bei Benützung mehrerer Verkehrsmittel die hohen Preise für die Anfangskilometer nur einmal zu berechnen, wird ein Verbundtarif von der Einstiegs- bis zur Ausstiegsstelle berechnet, und zwar so, als ob die gesamte Distanz auf einem Verkehrsmittel zurückgelegt würde. So entsteht für die Verkehrsunternehmen der Durchtarifierungsverlust.

**Abbildung 1** Gestaltung des Verbundtarifs (Durchtarifierungsverlust)



Quelle: Autor

Im Kraftfahrlinienverkehr erfolgt die Ausgabe von ermäßigten Zeitkarten und durch diese Ermäßigungen entsteht der Abtarifierungsverlust.

### In Österreich gibt es zwei Tarifmodelle im Verbundtarif

Haltestellengruppenmodell (VVNB) – da sind mehrere Haltestellen eines Netzes zu einer Tarif- oder Haltestellengruppe zusammengefasst. Der Preis der Fahrkarte ist im Rahmen einer Tarifgruppe unveränderlich, die Beförderung von einer in eine andere Gruppe erfolgt zu einem Preis, der nach Entfernung zwischen beiden Gruppen ermittelt wird.

Zonenmodell (VOR, OÖVV, SVV, VVT, VVV, VVSt, VVK) – mehrere Haltestellen eines Netzes werden zu einer Zone zusammengefasst. Der Preis der Fahrkarte ist im Rahmen einer Zone unveränderlich, der Preis der Beförderung zwischen verschiedenen Zonen richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenden Fahrten.

Sowohl mit Streckenkarten als auch mit Zonenkarten ist die freie Verkehrsmittelwahl auf Parallelstrecken zwischen zwei Orten möglich.

**Abbildung 2** Die Karte der Verkehrsverbünde in Österreich



Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Oesterreich\\_Verkehrsverbuede.png](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Oesterreich_Verkehrsverbuede.png)

Legende zur Karte Verkehrsverbünde in Österreich:

VOR – Verkehrsverbund Ost-Region

VVNB – Verkehrsverbund Niederösterreich und Burgenland

OÖVV – Oberösterreichischer Verkehrsverbund

SVV – Salzburger Verkehrsverbund

VVT – Verkehrsverbund Tirol

VVW – Verkehrsverbund Vorarlberg

VVSt – Verkehrsverbund Steiermark

VVK – Verkehrsverbund Kärnten

**Abbildung 3** Die Karte der Bundesländer in Österreich



Quelle: <http://www.archive.nrw.de/index.asp>

**Das Sortiment der Verbundtariffahrkartengattungen trennt sich in:**

- Einzelkarten,
- Tageskarten,
- Wochenkarten,
- Monatskarten,
- Jahreskarten,

- Karten mit Ermäßigungen für Kinder, Senioren und Behinderte,
- Schülerkarten (Semesterticket),
- 24 Stundenkarten, 8 Tagekarten, 3 Tagekarten, usw.

In einigen Verbänden werden darüber hinaus auch andere Fahrkartengattungen angeboten (z.B. Familienkarten).

Bei einem Verkehrsverbund handelt es sich um eine kooperative Institution kraft privatrechtlicher Verträge zwischen den Gebietskörperschaften. Zwischen Bund und dem betreffenden Land handelt es sich um einen Grund- und Finanzierungsvertrag, zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen und den Gebietskörperschaften besteht ein Leistungsvertrag. Diese Verträge umfassen die verstärkte Festschreibung der ÖPNRV-Verantwortung für die regionale Gebietskörperschaften (insbesondere im Nahverkehr), das Finanzierungssystem, welches eine klarere Kostenzuordnung garantiert und einen Leistungsanreiz bei den Verkehrsunternehmen schafft.

Die Verkehrsorganisationsgesellschaft dient als Vermittlungsinstanz der verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften und den einzelnen Verkehrsunternehmen.

Ab 1. Jänner 2000 (gemäß ÖPNRV-G 1999) können durch die regionalen Gebietskörperschaften eingeführte Verkehre seitens BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) bis zu 50 % der anfallenden jährlichen Betriebskosten bekommen (7,267 Mio Euro).

### **Schüler- und Lehrlingsfreifahrten**

Auf Grund einer Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz 1967 ist ab dem Wintersemester 1996/97 die Finanzierung der Studentenfriefahrten aus dem Familienlastenausgleichsfond entfallen. Nach langwierigen Verhandlungen wurden die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbände ab dem Schuljahr 1997/98 einbezogen. Die Hälfte der Kosten zahlt BMsSG (Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen), die zweite Hälfte zahlt BMVIT. Die Vorteile bestehen in der Benützung eines billigen Verbundausweises, der freien Verkehrsmittelwahl auf Parallelstrecken und der Verwaltungsvereinfachung der Ausgabe der Ausweise durch BMsSG.

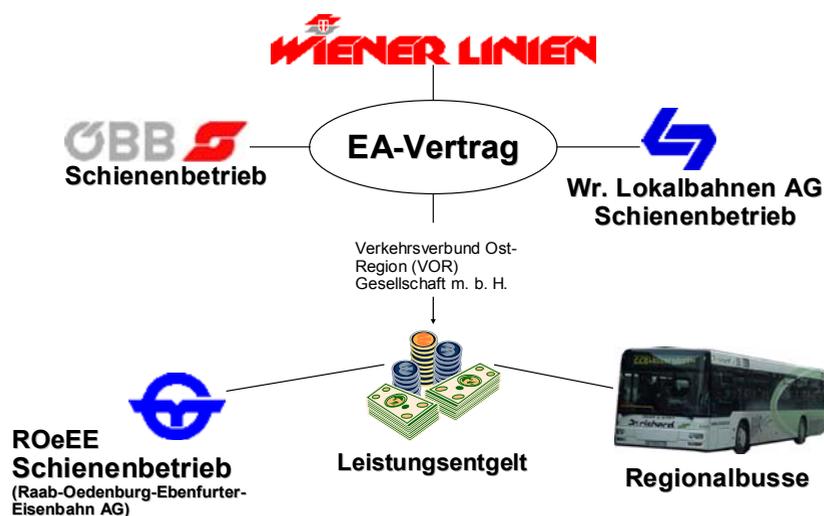
Dazu hat BMVIT ein Semesterticket entwickelt, welches in fast allen Verkehrsverbänden eingeführt wurde. Dieses Semesterticket ist an den Bezug der Familienbeihilfe gebunden. Der Preis des Semestertickets liegt in der Regel zwischen 30 und 40 % unter dem Verbundtarif und diese Differenz zahlen BMVIT und die betreffenden regionalen Gebietskörperschaften (Land und/oder Stadt).

## 5. Verkehrsverbund Ost-Region Gesellschaft m. b. H. (VOR)

Die VOR ist ein Dienstleistungs-Unternehmen und orientiert sich an dem Fahrgast (d.h. die attraktive und einfache Benützung öffentlicher Verkehrsmittel). Die Vision ist Bahn, Bus, Straßenbahn und U-Bahn als großes Netzwerk, mit gutem Angebot für alle Menschen, einem übersichtlichen Tarif-System, den Fahrplänen und einer modernen Informationsplattform zur Verfügung zu stellen.

**Abbildung 4** Die Einnahmenaufteilung (EA) im VOR

### Partner des EA-Vertrages



Quelle: VOR

Die Verbundeinnahmen werden zwischen diesen 5 Partnern aufgeteilt und um die entsprechenden Anteile aus dem Durchtarifierungsverlust (DTV) ergänzt. Dieser DTV wird vom VOR im Zuge der Erstellung des Budgets ermittelt und von den Gebietskörperschaften eingefordert. VOR bestellt die Leistung auf Basis eines km-Entgeltes und finanziert dieses aus den zugewiesenen Einnahmen sowie den DTV Mitteln für den Busbereich. In den Verträgen werden Qualitätskriterien festgelegt.

Bei Leistungsausweitungen kommt es zu Preisanfragen bei jenen Verkehrsunternehmen, die in diesem Gebiet Konzessionen innehaben bzw. Ausschreibungen bei völlig neuen Angeboten. Zusätzlich besteht seit einigen Jahren die Möglichkeit neue Projekte beim BMVIT einzureichen und eine Co Finanzierung bis zu 50% zu erhalten.

**Tabelle 1** Durchtarifierungsverlust im VOR („wie viel wer zahlt“)

	Bund	Wien	Niederösterreich	Burgenland
Schienenbereich	50 %	33 %	16 %	1 %
Kraftfahrlinienbereich	50 %	8,861 %	34,075 %	7,064 %

Quelle: [http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel\\_2005\\_Neu\\_klein1.pdf](http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel_2005_Neu_klein1.pdf)

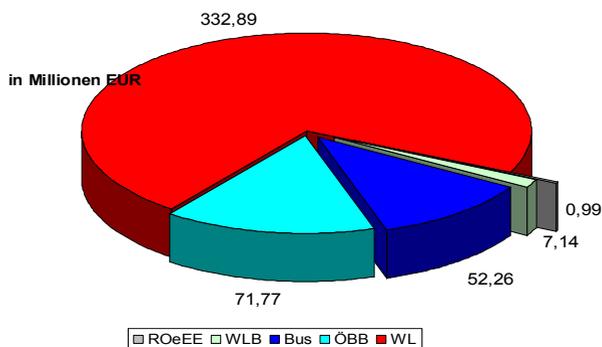
Vermerkt: diese Prozentangaben basieren auf den Platzkilometerleistungen.

**Tabelle 2** Platzkilometerleistungen in Mio Euro im VOR

Verkehrsunternehmen	2004	2005
ÖBB	15,821	16,050
Wiener Linien	15,329	15,419
Wienerlokalbahnen	451	469
ROeEE	364	397
Regionallbusse	1,824	1,832
Insgesamt	33,789	34,167

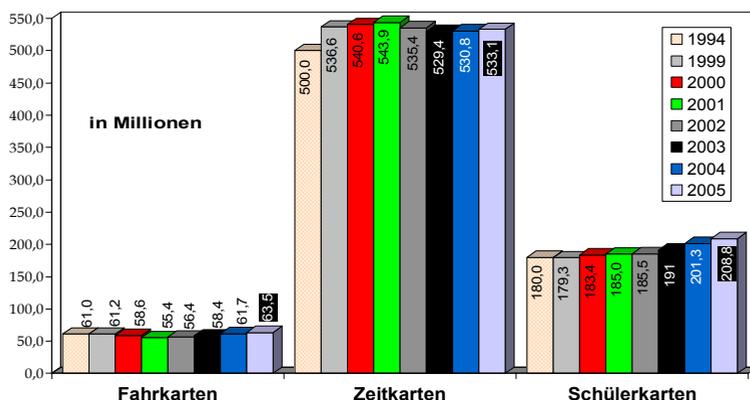
Quelle: [http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel\\_2005\\_Neu\\_klein1.pdf](http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel_2005_Neu_klein1.pdf)

**Graph 1** Beförderungseinnahmen 2005 im Rahmen VOR



Quelle: VOR

**Graph 2** *Beförderte Personen*



Quelle: VOR

Lektor: doc.Ing. Jozef Strišš, CSc.

Vorgelegt: 2.4. 2007

### Literatur

1. STROHOFER, W. *Was ist Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr*. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, s.1-23, (2006).
2. Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999).
3. Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz 1999).
4. [http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel\\_2005\\_Neu\\_klein1.pdf](http://vor.at/bilder/d1/Zahlenspielel_2005_Neu_klein1.pdf)
5. [http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Oesterreich\\_Verkehrsverbuede.png](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:Oesterreich_Verkehrsverbuede.png)
6. <http://www.archive.nrw.de/index.asp>

### Resumé

## DOPRAVNÍ SVAZY A ZÁKLADNÍ PRINCIPY FINANCOVÁNÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ V RAKOUSKU

Martin CHMELARĚ, Vlastimil MELICHAR

Příspěvek se zabývá problematikou role dopravních svazů v Rakousku, jejich organizací a financováním. Popisuje zákonnou formu řešení této problematiky, výhody účastníků veřejné dopravy, typy integračních modelů a související finanční ztrátu. V závěru příspěvku je uveden příklad dopravního svazu VOR a základní princip přerozdělení tržeb jednotlivým dopravcům včetně sledování jejich výkonů.

## Summary

### TRANSPORT UNIONS AND BASIC PRINCIPLES OF FINANCING IN PUBLIC TRANSPORT IN AUSTRIA

Martin CHMELARĚ, Vlastimil MELICHAR

This contribution deals with the problems of the transport's union's role in Austria, their way of organizing, and their financial support. The legal form of the solution of the introduced problems, the benefits of public transport's participants, the types of integrative models and related financial loss are described here. The example of the transport union "VOR", and basic principle of receipt's redistribution to individual operators, including the monitoring of their achievement, are introduced in the end of this contribution.

## Zusammenfassung

### VERKEHRSVERBÜNDE UND GRUNDSÄTZE DER FINANZIERUNG IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN ÖSTERREICH

Martin CHMELARĚ, Vlastimil Melichar

Ein gut funktionierender Personennah- und Regionalverkehr ist unter verschiedensten gesellschaftlichen Aspekten ein unverzichtbarer Bestandteil einer Daseinsvorsorge. Um den Anforderungen eines gut funktionierenden Systems zu entsprechen und damit verbunden die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln für die Fahrgäste zu erleichtern, wurden neue Kooperationsformen im öffentlichen Verkehr eingeführt.

Analog der Zielvorgabe des sog. Hamburgervertrages aus dem Jahre 1965 (eine Fahrkarte und ein Fahrplan für ganz Hamburg) wollte man auch in Österreich ein solches Modell schaffen. Erst am 3. Juni 1984 wurde der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) in Betrieb genommen. Die Entwicklung war nachher sehr schnell und der letzte Verkehrsverbund ist im Jahre 1997 entstanden (Bundesland Steiermark).

Die Einführung der Verkehrsverbände in Österreich ist ein wesentlicher Bestandteil für die positive Entwicklung im Verkehr. Derzeit so eine wird von verschiedenen Seiten der Ausbau oder mindestens die Aufrechterhaltung von Verkehrsdienstleistungen im Rahmen der Verkehrsverbände gefordert, was aufgrund der damit verbundenen Kosten nicht immer möglich ist.

In einem Lenkungsausschuss sind die geldgebenden Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinde) vertreten und die Aufgaben des Lenkungsausschusses sind in einer Geschäftsordnung geregelt. Die wichtigsten Aufgaben sind die Formulierung der allgemeinen und politischen Vorgaben für die Verkehrsverbände sowie die Klärung der Finanzierung von Verbundmaßnahmen.

Das Bundesgesetz über die Ordnung des ÖPNRV legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des ÖPNVR fest. Dieses Gesetz ist nach intensiven Verhandlungen mit den Bundesländern, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen im Juli 1999 durch den Nationalrat entstanden, umfasst Begriffsbestimmungen, Anwendungsbereich, Aufgaben für den Schienenpersonenverkehr und für den Kraftfahrlinienverkehr, Nah- und Regionalverkehrsplanung, Aufgaben der Verkehrsverbände, Vermeidung von Parallelverkehren und Verknüpfungsverbesserung, Finanzierung, Einbeziehung der Ermässigungen für Schüler und Lehrlinge, Qualitätskriterien, usw. Wichtige Begriffe zur Finanzierung im öffentlichen Verkehr sind der Durchtarifierungsverlust und der Abtarifierungsverlust, vor allem zur Organisierung und zur Benützung eines Haltestellengruppenmodells oder eines Zonenmodells.

Martin Chmelař, Vlastimil Melichar:

**Verkehrsverbände und Grundsätze der Finanzierung ...**

Weiters behandelt dieser Artikel den VOR, der einfach gestaltet und an den Fahrgaströmen ausgerichtet ist. Rund um die Kernzone Wien (Zone 100) und kreissegmentförmig die Außenzonen angeordnet. Gemäß Gesellschaftsvertrag sind die Mitarbeiter mit Planungs-, Koordinations- und Durchführungsaufgaben betraut. Um den Leistungsstandard zu überprüfen, werden jährlich mehr als 10 000 Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit mit dem Angebot im Regional-busbereich befragt. Aufgrund der Ergebnisse können Nachteile rasch erkannt und Gegenmaßnahmen entwickelt werden. Die besten Betreiber werden prämiert. Sämtliche Verbundeinnahmen werden beim VOR gebündelt und gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag an die Verkehrsunternehmen verteilt. Der VOR tritt auch als Leistungsbesteller auf, wobei ein Kilometerentgelt auf Basis der Alleinnahmen bezahlt wird. Die Erlöse verbleiben bei der Gesellschaft. Darüber hinaus werden viele weitere finanzielle Transaktionen über die Gesellschaft abgewickelt, wie z.B. Verrechnung der Schülerkarten.

Zum Schluss gibt es einige Informationen über VOR aus dem Zahlenspiegel 2005, wie eine Tabelle des Durchtarifierungsverlustes und der Beförderten Personen, sowie ein Graph der Platzkilometerleistungen und der Beförderungseinnahmen.

