



Grenzüberschreitender Linienbusverkehr
Leitfaden für Österreich-Ungarn



erstellt für:
Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Europaplatz 3/3
1150 Wien
Österreich

erstellt von:
Verracon GmbH
Mariahilfer Straße 47/5/2 · A-1060 Wien
office@verracon.at · www.verracon.at



Im Rahmen des Interreg-Projekts AT|HU17
SMART Pannonia

Stand: 01.07.2021

INHALT

KURZZUSAMMENFASSUNG DEUTSCH.....	4
RÖVID ÖSSZEFOGLALÁS	5
BRIEF SUMMARY.....	6
1 EINLEITUNG.....	7
2 BESTEHENDE UND KÜNFTIGE ANGEBOTE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN LINIENVERKEHR	9
2.1 Öffentlicher Verkehr Bestand.....	13
2.2 Öffentlicher Verkehr Zukunft	14
3 RAHMENBEDINGUNGEN.....	20
3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	20
3.1.1 Derzeitige Situation	20
3.1.2 Herausforderungen.....	21
3.1.3 Beispiele für Lösungsansätze	22
3.1.4 Schlussfolgerung	23
3.2 Organisatorische Rahmenbedingungen	24
3.2.1 Derzeitige Situation	24
3.2.2 Herausforderungen.....	24
3.2.3 Beispiele für Lösungsansätze	25
3.2.4 Schlussfolgerung	27
3.3 Finanzielle Rahmenbedingungen	28
3.3.1 Derzeitige Situation	28
3.3.2 Herausforderungen.....	28
3.3.3 Beispiele für Lösungsansätze	29
3.3.4 Schlussfolgerungen	30
3.4 Tarifliche Rahmenbedingungen	31
3.4.1 Derzeitige Situation	31
3.4.2 Herausforderungen.....	31
3.4.3 Beispiele für Lösungsansätze	32
3.4.4 Schlussfolgerung	34
3.5 Ticketmöglichkeiten	35
3.5.1 Derzeitige Situation	35
3.5.2 Herausforderungen.....	35
3.5.3 Beispiele für Lösungsansätze	35

3.5.4 Schlussfolgerungen	39
4 EMPFEHLUNGEN	40
FACTBOX SMART-PANNONIA.....	42
IMPRESSUM.....	44

KURZZUSAMMENFASSUNG DEUTSCH

Die Verflechtungen in der Grenzregion Österreich-Ungarn haben in den letzten Jahren stark zugenommen. PendlerInnen aus beiden Ländern überschreiten täglich die Grenze auf dem Weg zu Ihrem Arbeitsplatz. Auch der grenzüberschreitende SchülerInnenverkehr nimmt immer mehr an Bedeutung zu. Daher soll der vorliegende Leitfaden die strategische Grundlage bilden, um diese Grenzregion besser durch den öffentlichen Linienbusverkehr zu erschließen und die Grenzen durchlässiger zu machen.

Grenzüberschreitende Verkehre werden auf Basis bilateraler Verträge ausgehandelt. Dafür steht auf österreichischer Seite der VOR als Aufgabenträgerorganisation dem ungarischen Ministerium für Innovation und Technologie (Abteilung für öffentliche Verkehrsleistungen), – unterstützt durch KTI (Büro in Szombathely) – gegenüber.

Der Gestaltungsspielraum bewegt sich innerhalb der rechtlichen, organisatorischen, finanziellen und tariflichen Rahmenbedingungen. Der vorliegende Leitfaden diskutiert verschiedene Varianten innerhalb dieses Spielraumes und lotet die Möglichkeiten für den österreichisch-ungarischen Grenzraum aus. Beispiele aus anderen Grenzregionen illustrieren die Varianten.

Rechtlich gesehen kann die Verkehrsleistung sowohl von einem ungarischen als auch einem österreichischen Unternehmen erbracht werden, solange die nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen beider Staaten (Sicherheitsstandards, Ausbildung der FahrzeuglenkerInnen etc.) eingehalten werden.

Organisatorisch wird die Beauftragung durch eine von beiden Seiten anerkannte Bestellerorganisation empfohlen, die nach dem Bruttovergabeprinzip ein Verkehrsunternehmen beauftragt, die angegebene Strecke für ein fixes Entgelt zu bedienen.

In die **Finanzierung** können sowohl Ticketeinnahmen als auch zusätzliche Beiträge direkt von spezifischen Zielgruppen eingebunden werden. Einnahmen gehen an die Bestellerorganisation. Die verbleibenden Kosten sollten nach dem Territorialprinzip von den Aufgabenträgerorganisationen übernommen werden.

Da beide Länder unterschiedliche **Tariffestlegungen** haben, wird als ersten Schritt die Einführung eines für beide Seiten attraktiven Sondertarifs für sinnvoll erachtet. Ein Tarifverbund wäre ein nächster Schritt auf dem Weg zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund.

Ticketangebote sollten sich nach den Bedürfnissen der Zielgruppen richten. Die Einbeziehung bestehender Rabatte soll evaluiert werden.

Der Leitfaden gibt Empfehlungen zum Prozess der Vertragsverhandlungen sowie den wesentlichen Punkten, die in diesen Vertrag aufgenommen werden müssen.

RÖVID ÖSSZEFOGLALÁS

Az osztrák-magyar határtérség az utóbbi években egyre inkább összenőtt. A két ország ingázói munkába menet nap mint nap átlépi az országhatárt, és a határon túlra ingázó tanulók száma is folyamatosan nő. A jelen vezérfonal célja ezért az, hogy stratégiai alapvetéssel szolgáljon a határrégió közszolgáltatás keretében üzemeltetett menetrendszerinti buszjáratokkal való jobb lefedése és a határok könnyebb átjárhatósága érdekében.

A határon átnyúló forgalmakról bilaterális szerződések alapján születik megállapodás. Ebben a folyamatban osztrák oldalról az illetékes szerv a VOR (Keleti Régió Közlekedési Szövetsége), magyar oldalon pedig az Innovációs és Technológiai Minisztérium (Közszolgáltatás Szervezési Osztály) – utóbbi a KTI szombathelyi irodája támogatásával.

A mozgásteret a cél elérése körében a jogi, szervezeti, pénzügyi és díjszabási keretfeltételek szabják meg. A vezérfonal az ezekre tekintettel szóba jövő megoldásokat tárgyalja, az osztrák-magyar határtérségben rejlő lehetőségek feltárásának tükrében. A potenciális változatok alátámasztására más határtérségekből vett példákat mutat be.

Magát a közlekedési szolgáltatást **jogi** szempontból mind magyar, mind osztrák vállalkozás nyújthatja, amennyiben mindkét állam nemzeti jogszabályait (biztonsági előírások, járművezetők képzettségi követelményei, stb.) betartja.

Szervezési szempontból célszerű, ha a közlekedési szolgáltatás megrendelője egy mindkét érintett fél által elfogadott szervezet, amelyhez a jegybevétel, illetve az esetleges költségkompenzáció befolyik, és amely aztán fix díj ellenében bízza meg valamelyik közlekedési vállalatot az egyes vonalak működtetésével.

A szolgáltatás **finanszírozása** történhet többek között a jegybevételekből, de speciális célcsoportok plusz közvetlen hozzájárulásaiból is. A bevételek a megrendelő szervezethez kerülnek, a bevételekkel nem fedezett költséget pedig a feladatellátásért felelős szervezetek viselnék a területi elv alapján.

Mivel a **díjszabás** a két országban eltérő, ezért első lépésként mindkét oldal számára vonzó speciális díjszabás bevezetése ajánlatos. A határon átnyúló közlekedési szövetség létrehozásának következő lépése aztán közös díjszabás lehetne.

A **jegykínálatot** a célcsoportok igényeihez kell igazítani. A fennálló árkedvezmények érvényesítésének kérdését elemezni kell.

A vezérfonal ajánlásokat tartalmaz a tárgyalási folyamat lebonyolítására, valamint a szerződésben szabályozandó lényeges kérdésekre nézve is.

BRIEF SUMMARY

The interconnection of the Austrian-Hungarian border region has increased considerably in recent years. Daily commuters from both countries cross the border on their way to work. Cross-border student travel is also becoming increasingly important. The present guideline aims to give strategic recommendation of how to open up this border region and to make it more permeable by improving transportation by public buses.

Public cross-border transport is negotiated on the basis of bilateral agreements. For this purpose, on the Austrian side, the VOR, as the organisation responsible for public transport, is the equivalent partner of the Hungarian Ministry of Innovation and Technology (Department for Public Transport Services), supported by CTI (office in Szombathely).

The scope of this guideline is within the legal, organisational, financial and tariff framework. It presents and analyses different variants within this scope and explores all available options for the Austrian-Hungarian border region. Examples from other border regions illustrate the variants.

From a **legal** point of view, the transportation services can be provided by both a Hungarian and an Austrian company, as long as the national legal standards of both countries (safety standards, training of drivers, etc.) are complied with.

From an **organisational** point of view, it is recommended that the service be commissioned by an entity that is recognized by both sides and which can commission a transport company to operate a specified route for a fixed fee in accordance with the gross contract award principle.

Both **ticket** revenues and additional contributions directly from specific target groups can be included in founding the services. Revenues go to the commissioning entity. The remaining costs should be borne by the responsible public authorities according to the territorial principle.

Since both countries have different **tariff** regulations, the introduction of a special tariff attractive to both sides should be considered as a sensible first step. A tariff association would be a next step on the way to a possible cross-border transport association.

Ticket offers should be based on the needs of the target groups. The inclusion of existing discounts should be evaluated.

The guideline further offers recommendations on the process of contract negotiations as well as essential points to be included in such a contract.

1 EINLEITUNG

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH ist Projektpartner im Projekt „SMART Pannonia – Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in Burgenland – West Hungary“. Ziel des Projektes ist es, den öffentlichen Verkehr der Grenzregion Österreich – Ungarn als funktionale Region entlang der gemeinsamen Interessen der beiden Mitgliedstaaten nachhaltiger und intelligenter weiter zu entwickeln.

Der VOR verfolgt im Rahmen des Projekts das Ziel, ein strategisches Dokument zu entwickeln, das als Leitfaden für den grenzüberschreitenden öffentlichen Linienverkehr dient. Dabei sollen die rechtlichen, tariflichen und organisatorischen Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden.

Die Analyse der bestehenden grenzüberschreitenden Verkehre umfasst den grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverkehr zwischen Österreich und Ungarn. Hierfür wird auf bestehende Planungen zurückgegriffen. Für die Erstellung des Leitfadens werden auch Beispiele aus anderen (Grenz-)Regionen herangezogen. Der Fernbuslinienverkehr ist nicht Teil der Betrachtungen. Aufgrund der klaren Situation im Bahnverkehr – hier wurden von den zuständigen AkteurInnen in den letzten Jahren klare Abläufe etabliert – **beschränkt sich der vorliegende Leitfaden auf den grenzüberschreitenden Busverkehr.**

Betrachtungsgegenstand

- \ Bestehende Angebote im grenzüberschreitenden Linienverkehr
- \ Künftiges grenzüberschreitendes Linienverkehrsangebot

Für dieses Angebot ist es notwendig ein klares Bild über die bestehenden Rahmenbedingungen zu haben.

- | | | |
|---|--------------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> \ Rechtliche \ Tarifliche \ Organisatorische \ Finanzielle | Rahmenbedingungen | inkl. guter Beispiele aus anderen Grenzregionen |
|---|--------------------------|---|

Ableitung von **Empfehlungen** für die Grenzregion bzw. die konkrete Anwendung für künftige Verkehrsdiensteverträge

Für die Erstellung des Leitfadens wurde auf die Ergebnisse folgender Projekte und Studien zurückgegriffen:

- **Smart Pannonia:** Insbesondere die Bearbeitungen im Rahmen des Arbeitspaketes 4 „Strategische Planung der zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen“ durch das Regionalmanagement Burgenland sowie die Überlegungen zur Etablierung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes durch KTI werden in der Analyse berücksichtigt werden.

- **Connect2CE:** Im Rahmen des Projekts wurde eine Toolbox für die Verbesserung der grenzüberschreitenden ÖV-Angebote in Zentraleuropa entwickelt. Darüber hinaus wird die Umsetzung des SETA Korridors vorangetrieben. Abgesehen von der genannten Toolbox bietet das Netzwerk aus Connect2CE einen reichen Fundus an guten Beispielen für grenzüberschreitenden ÖV-Angebote, die im Rahmen der Auftragsabwicklung hilfreich waren. Die vielleicht wichtigste Aktivität im Zusammenhang mit der Erstellung des Leitfadens ist die Entwicklung und pilothafte Umsetzung grenzüberschreitender Buslinien auf den Strecken Szombathely-Oberwart-Graz sowie Körmend-Güssing-Graz. Die unterschiedlichen Erkenntnisse aus dem Connect2CE Projekt flossen in eine Strategie zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ein.
- **SPNV Stadtregion+ & Angebotsevaluierung Verkehrsdiensteverträge (VDV) neu Burgenland:** Im Projekt wurden Szenarien entwickelt, wie das SPNV-Angebot vor dem Hintergrund der zu erwartenden Nachfragesteigerungen verbessert werden muss. Darüber hinaus wurden die bestehenden und künftigen Potenziale der grenzüberschreitenden Bahnlinien den Ergebnissen der aktuellen Angebotsplanung im Hinblick auf die abzuschließenden VDV bis 2027 gegenübergestellt und bewertet.
- **Machbarkeitsstudie zur Evaluierung der grenzüberschreitenden Abschnitte [KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026]:** Im Zuge der Erstellung des grenzüberschreitenden Verkehrskonzepts Österreich-Ungarn wurde u.A. die Machbarkeit weiterer grenzüberschreitender Straßenverbindungen untersucht.

Der Leitfaden soll Hindernisse aufzeigen, gute Beispiele nennen und in Empfehlungen für die Grenzregion Österreich – Ungarn münden. Im Rahmen der Recherche wurden Experteninterviews mit folgenden Stellen geführt:

- 10.6.2020: Abstimmung mit den Experten des VOR
- 22.07.2020: Abstimmung mit den Experten von KTI und Westpannon
- 28.10.2020: Abstimmung mit den vom ungarischen Ministerium genannten ExpertInnen

Die (Zwischen-)Ergebnisse wurden im Rahmen der nachfolgend angeführten Workshops mit dem Auftraggeber sowie weiteren ausgewählten Akteuren aus Österreich und Ungarn diskutiert und festgelegt:

1. Workshop: Auftakt mit ExpertInnen des Auftraggebers (31.03.2020)
2. Workshop: Bestehende und geplante grenzüberschreitende Bahn- und Busangebote (Tagesordnungspunkt im Rahmen der Experteninterviews – siehe oben)
3. Workshop: Rechtliche, tarifliche, organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen (10.12.2021)
4. Workshop/Rollenspiel: Leitfaden – Struktur, Inhalte und Anwendbarkeit (16.02.2021)

Durch die Diskussion mit den Experten war es möglich, Lücken in der Recherche durch das Wissen der handelnden Akteure zu schließen.

In Summe spiegelt der Leitfaden ein Bild der aktuellen Situation sowie Handlungsanleitungen für Überlegungen zur Einrichtung künftiger grenzüberschreitender Linienbusverkehre zwischen Österreich und Ungarn wider.

2 BESTEHENDE UND KÜNFTIGE ANGEBOTE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN LINIENVERKEHR

Das Projektgebiet ist die österreichisch-ungarische Grenzregion.

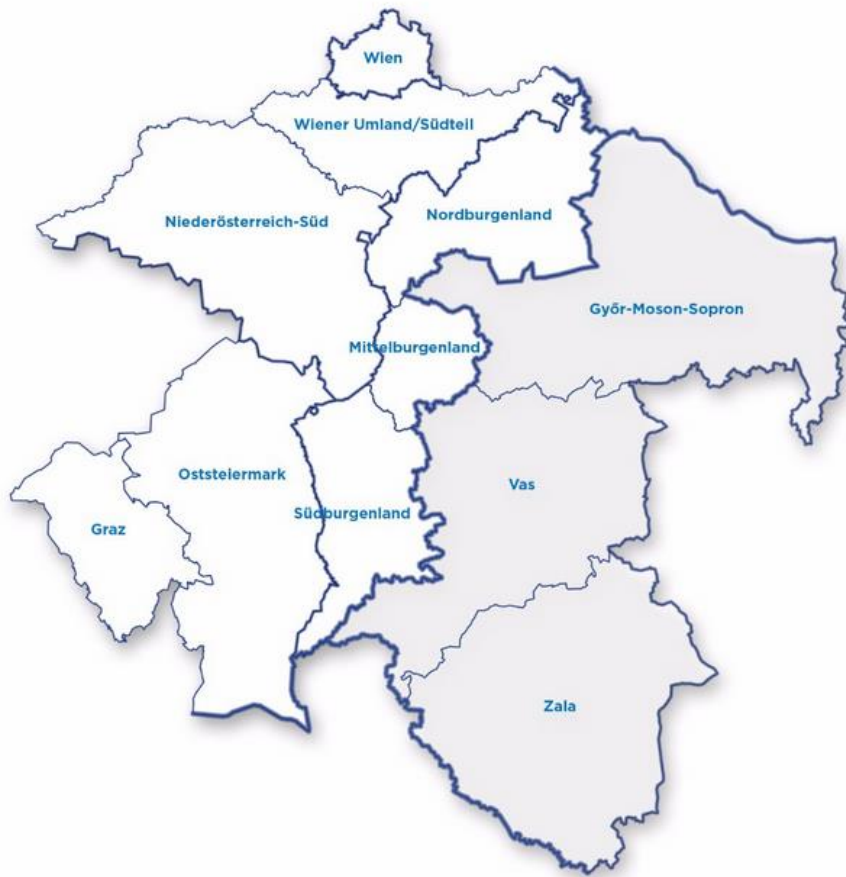


Abbildung 1: Projektgebiet – die österreichisch-ungarische Grenzregion (Quelle: <https://www.interreg-athu.eu/ueber-das-programm/>)

Die Verflechtungen in der Untersuchungsregion haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Zusätzlich zu den vielen BurgenländerInnen, die für den Weg zur Arbeit das Bundesland verlassen (2016: fast 37% der Erwerbstätigen haben ihren Arbeitsplatz außerhalb des Burgenlands, insbesondere in NÖ und Wien) kommen täglich immer mehr PendlerInnen aus dem benachbarten Ausland – insbesondere aus Ungarn –, um im Burgenland zu arbeiten. Leider fehlen für viele Fragestellungen aktuelle, belastbare Daten, weswegen in der Folge die zum Teil nur beschränkt aussagekräftigen Ergebnisse von diversen Studien zusammengefasst werden.

KTI führte 2013 Verkehrserhebungen durch. Für die Untersuchung wurde der öffentliche Verkehr im Frühjahr und Herbst durch Fahrgastzählung und Reisezielbefragungen in den Verkehrsmitteln erhoben. Darüber hinaus wurde an den sieben österreichisch-ungarischen Straßengrenzübergängen mit dem größten Verkehrsaufkommen eine Querschnittszählung und Reisezielbefragungen in beiden Richtungen unternommen. Von den erhobenen Fahrzeugen hatten 59,5% ein ungarisches und 32,1%

ein österreichisches Kennzeichen. Während die Ungarn vorwiegend wegen der Arbeit nach Österreich fahren, besuchen die Österreicher dagegen Ungarn zum Einkauf und Tourismus.

Im Schienenverkehr lag laut dieser Erhebung der **Anteil der grenzüberschreitenden Fahrten zwischen 35 bis 40%**. Da in den Sommerferien die SchülerInnen als Fahrgäste wegfallen und diese hauptsächlich Wege innerhalb des jeweiligen Landes zurücklegen, stieg der Anteil der grenzüberschreitenden Fahrten im Sommer noch weiter an. Die Pendelrichtung ist am Morgen klar in Richtung Österreich und am Nachmittag in Richtung Ungarn ausgerichtet, was auf die hohe Zahl der Pendler (Arbeitnehmer) aus Ungarn nach Österreich hinweist.

Aus den Aufstellungen der **Arbeiterkammer Burgenland** ist ersichtlich, dass im Burgenland im Jahr 2009 7.800 ungarische Arbeitnehmer registriert sind. Da im Jahre 2010 im Burgenland rund 1.700 Ungarn wohnten (und wahrscheinlich auch dort arbeiteten), reisen demnach täglich etwa 6.200 Ungarn als grenzüberschreitende Pendler zu ihrem Arbeitsplatz. Zu diesem Zeitpunkt waren allerdings noch die Übergangsfristen bis zur vollständigen Öffnung des Arbeitsmarktes im Zuge der EU-Osterweiterung gültig. Erst seit dem 01.05.2011 haben die Arbeitnehmer der „neuen“ EU-Mitgliedsstaaten unbeschränkten Zutritt zum österreichischen Arbeitsmarkt.

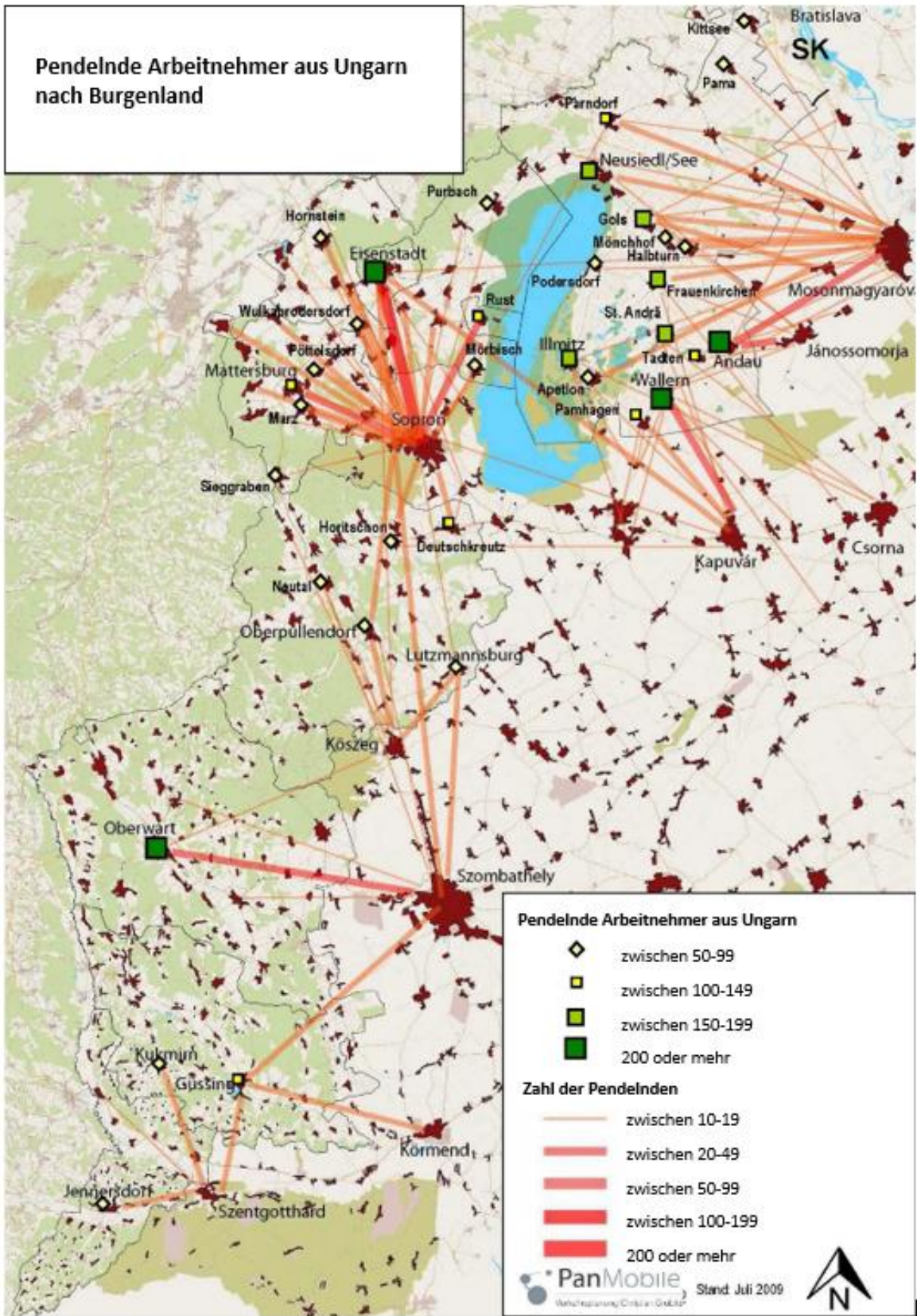


Abbildung 2: AuspendlerInnen aus Ungarn ins Burgenland (Quelle: PanMobile auf Basis von AMS 2009, Grenzüberschreitende Mobilität GreMo Pannonia)

Dem grenzüberschreitenden Verkehrskonzept Österreich-Ungarn kann entnommen werden, dass 2011 der Berufspendelverkehr zwischen beiden Ländern ein erhebliches Maß angenommen hatte. Demnach arbeiteten 2011 bereits ca. 13.000 ungarische Arbeitnehmer im Burgenland (verglichen mit 7.800 im Jahr 2009). 11.500 bis 12.000 davon pendeln täglich zwischen beiden Ländern.

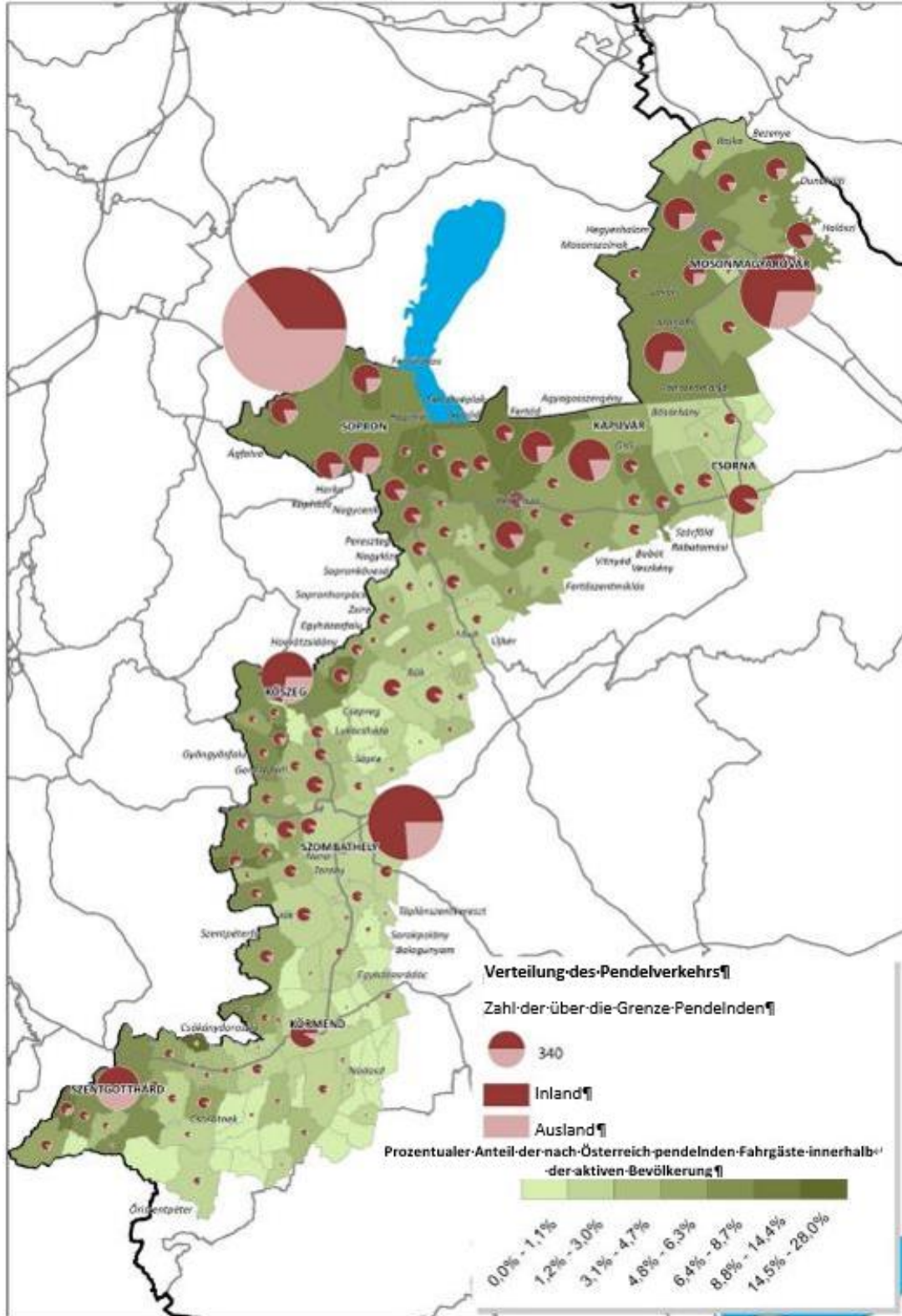


Abbildung 3: Zahl der über die Grenze pendelnden Ungarn (Fömterv nach Zentralamt für Statistik Ungarn)

Je näher die Orte an der Grenze liegen, desto höher ist der Anteil der in Österreich arbeitenden bzw. die dortigen Schulen besuchenden Fahrgäste. Aus manchen Orten pendeln beinahe 30% über die Grenze. Jene Ortschaften mit den höchsten Pendlerzahlen (z.B. Nemesmedves, Kópháza, Vaskeresztes usw.) liegen unmittelbar an der Grenze.

Seitdem ist die Zahl der ins Burgenland pendelnden Ungarn kontinuierlich gestiegen. 2018 kamen rund 25% von den 104.589 unselbstständig Beschäftigten, die im Burgenland registriert waren, aus dem Ausland¹. Eine Differenzierung zwischen den Nachbarländern ist aufgrund der Datenlage auf österreichischer Seite nicht möglich.

2.1 ÖFFENTLICHER VERKEHR BESTAND

Der bestehende öffentliche Verkehr ist vor allem durch das Angebot auf den folgenden grenzüberschreitenden Bahnstrecken geprägt:

- Bahnlinie Neusiedl am See – Pamhagen – Fertőszentmiklós
- Bahnlinie Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz
- Bahnlinie Wr. Neustadt – Mattersburg – Sopron
- Bahnlinie Graz – Fehring – Jennersdorf – Szentgotthárd

Außerhalb oder nur randlich tangieren den Untersuchungsraum die Bahnlinien Wr. Neustadt – Friedberg – Fehring sowie im Norden die Ostbahnstrecke von Wien über Parndorf – Hegyeshalom nach Győr/Budapest. Auf der Fernverkehrsachse Wien – Mattersburg/Ebenfurth – Sopron – Szombathely – Zalaszentiván – Zagreb (SETA Korridor) verkehren derzeit keine durchgehenden Züge.

¹ http://www.arbeitsmarktprofile.at/1/teil_05.html



Abbildung 4: Schematische Darstellung des bestehenden öffentlichen Verkehrssystems in der Grenzregion (Quelle: eigene Bearbeitung)

Ergänzend dazu stellen einige wenige Busachsen ein hochrangiges ÖV-Angebot zur Verfügung:

- Linie G1 aus dem Südburgenland nach Wien
- Deutschkreutz/Oberpullendorf über Mattersburg – Wr. Neustadt nach Wien
- Mattersburg – Eisenstadt – Wien

2.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR ZUKUNFT

Für die Zukunft werden sowohl von österreichischer als auch auf ungarischer Seite Pläne vorangetrieben, die die Abwicklung bestehender, aber auch künftig zu erwartender zusätzlicher Verkehre, verstärkt mit dem öffentlichen Verkehr, ermöglichen sollen. Hierfür gilt es zum einen Lücken im bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsnetz zu schließen und zum anderen die Kapazitäten auf

einzelnen Strecken zu erhöhen. Folgende Graphik soll als Zielbild eines künftigen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrssystems fungieren.

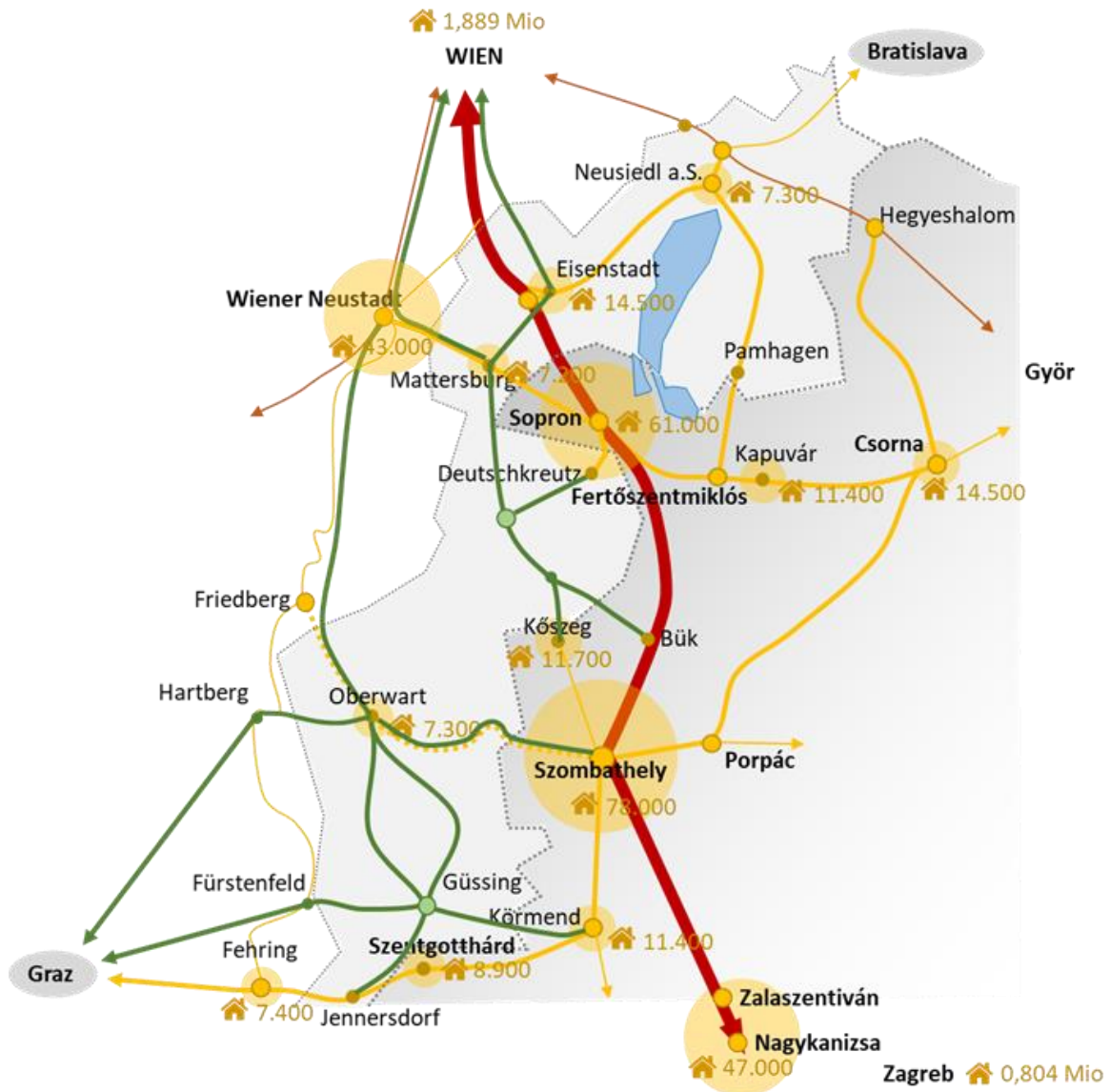


Abbildung 5: Schematische Darstellung des künftigen öffentlichen Verkehrssystems in der Grenzregion (Quelle: eigene Bearbeitung)

Daraus leiten sich eine Reihe von notwendigen Maßnahmen ab, welche in der nachfolgenden Graphik zusammenfassend dargestellt werden.

- Bahnlinie Neusiedl am See – Pamhagen – Fertőszentmiklós: Streckenmodernisierung (1)
- Bahnlinie Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz: Kapazitätserweiterung auf dem Abschnitt Sopron-Ebenfurth (4)
- Bahnlinie Wr. Neustadt – Mattersburg – Sopron: Elektrifizierung Wr. Neustadt – Sopron sowie zweigleisiger Ausbau Sopron – Harka (5)
- Bahnlinie Graz – Fehring – Jennersdorf – Szentgotthárd: Elektrifizierung und Beschleunigung (3)

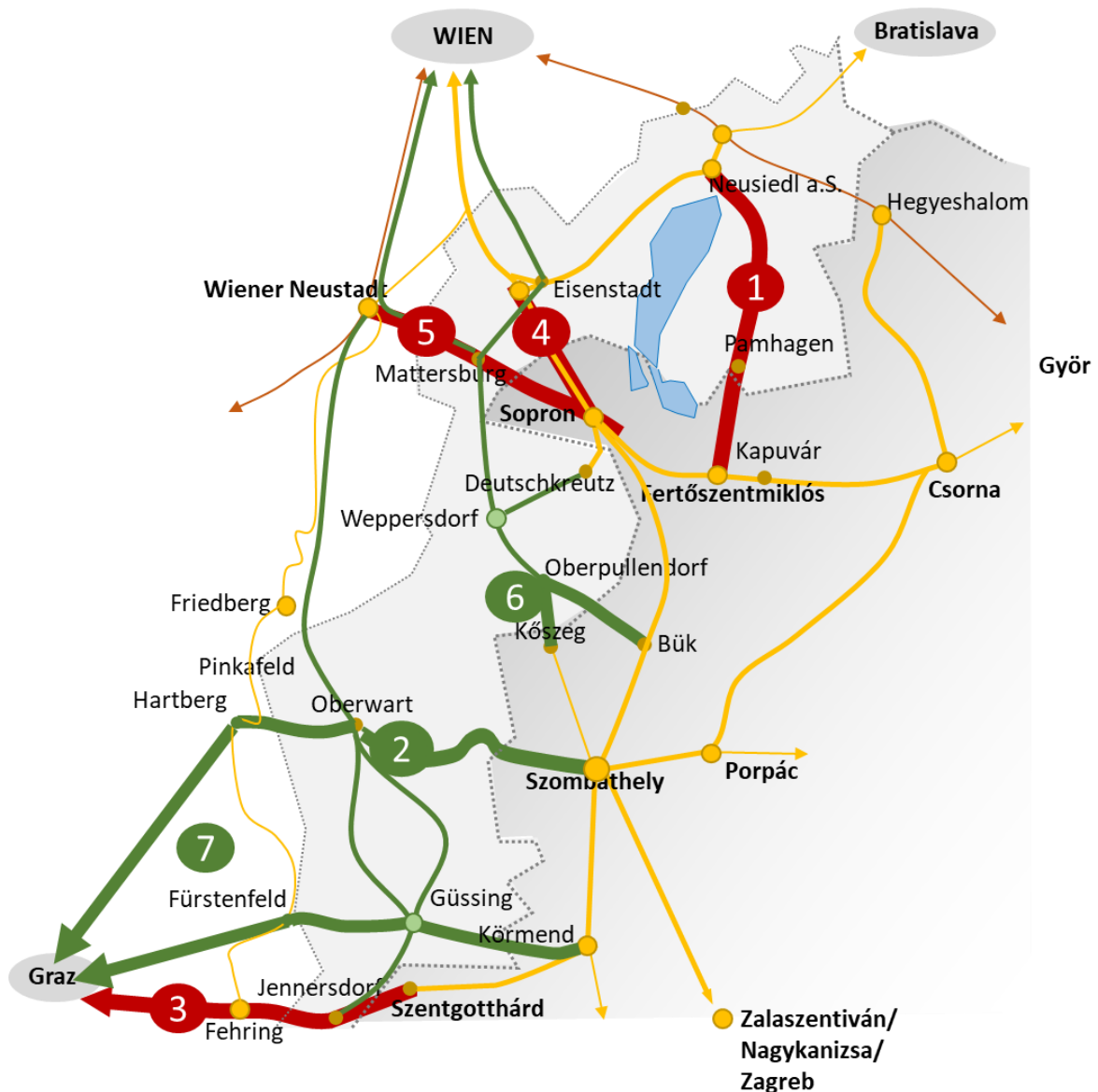
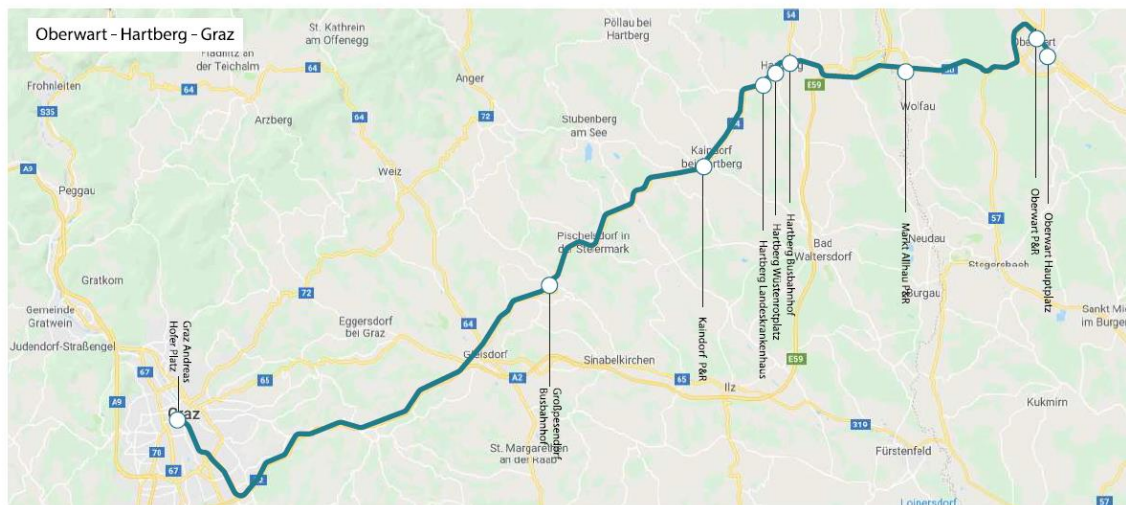


Abbildung 6: Schematische Darstellung künftiger grenzüberschreitender Verbindungen in der Grenzregion (Quelle: eigene Bearbeitung)

Darüber hinaus wird eine Reihe von neuen Buslinien vorgeschlagen, deren Potenziale allerdings nicht im Detail erhoben wurden:

- Neue Busverbindung Körmend – Güssing – Fürstenfeld – Graz (7): diese Verbindung wurde zwischen Güssing und Graz zu Beginn 2021 in Betrieb genommen (siehe dazu Abbildung 9)
- Neue Busverbindung Szombathely – Oberwart – Friedberg (7): nachdem die Überlegungen eines Streckenneubaus zwischen Oberwart und Szombathely („Grenzbahn“ Projekt) nicht mehr weiterverfolgt werden, liegt ein stärkerer Fokus auf der Einrichtung einer grenzüberschreitenden Busverbindung (2). Diese sollten mit den seit 2021 von Oberwart über Hartberg nach Graz verkehrenden Bussen verknüpft werden (siehe dazu Abbildung 7 und 6).
- Neue Busverbindung Oberpullendorf – Bük / Kőszeg (6): für diese Verbindung liegen keine detaillierten Angebotsüberlegungen vor.

Die Nummern in den Klammern stellen den Bezug zu den in der Karte eingezeichneten Maßnahmen her.



Fahrplan

Graz Andreas Hofer Platz			07:00		08:00	09:10	11:10	13:10	15:30	16:30	17:30	19:00
Großesendorf Busbahnhof			07:40		08:40	09:50	11:50	13:50	16:10	17:10	18:10	19:40
Kalnisdorf P&R			07:47		08:47	09:57	11:57	13:57	16:17	17:17	18:17	19:47
Hartberg Landeskrankenhaus	05:35		07:57		08:57	10:07	12:07	14:07	16:27	17:27	18:27	19:57
Hartberg Wüstenrotplatz	05:36		07:58		08:58	10:08	12:08	14:08	16:28	17:28	18:28	19:58
Hartberg Busbahnhof	06:00	07:00	08:00	08:30	09:00	10:10	12:10	14:10	16:30	17:30	18:30	20:00
Markt Allhau P&R	06:10	07:10	08:10	08:40	09:10	10:20	12:20	14:20	16:40	17:40	18:40	20:10
Oberwart P&R	06:25	07:25	08:25	08:55	09:25	10:35	12:35	14:35	16:55	17:55	18:55	20:25
Oberwart Hauptplatz	06:30	07:30	08:30	09:00	09:30	10:40	12:40	14:40	17:00	18:00	19:00	20:30
Oberwart Hauptplatz	05:00	06:00	06:30	07:30	09:30	11:30	13:30	14:30	15:30	17:10	18:10	
Oberwart P&R	05:05	06:05	06:35	07:35	09:35	11:35	13:35	14:35	15:35	17:15	18:15	
Markt Allhau P&R	05:20	06:20	06:50	07:50	09:50	11:50	13:50	14:50	15:50	17:30	18:30	
Hartberg Busbahnhof	05:30	06:30	07:00	08:00	10:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:40	18:40	
Hartberg Wüstenrotplatz	05:32	06:32	07:02	08:02	10:02	12:02	14:02	15:02	16:02	17:42	18:42	
Hartberg Landeskrankenhaus	05:33	06:33	07:03	08:03	10:03	12:03	14:03	15:03	16:03	17:43	18:43	
Kalnisdorf P&R	05:43	06:43	07:13					15:13	16:13	17:53		
Großesendorf Busbahnhof	05:50	06:50	07:20					15:20	16:20	18:00		
Graz Andreas Hofer Platz	06:30	07:30	08:00					16:00	17:00	18:40		



Abbildung 7: Fahrplankonzept für die Busverbindung Graz-Hartberg-Oberwart (Quelle: MiRo Mobility)

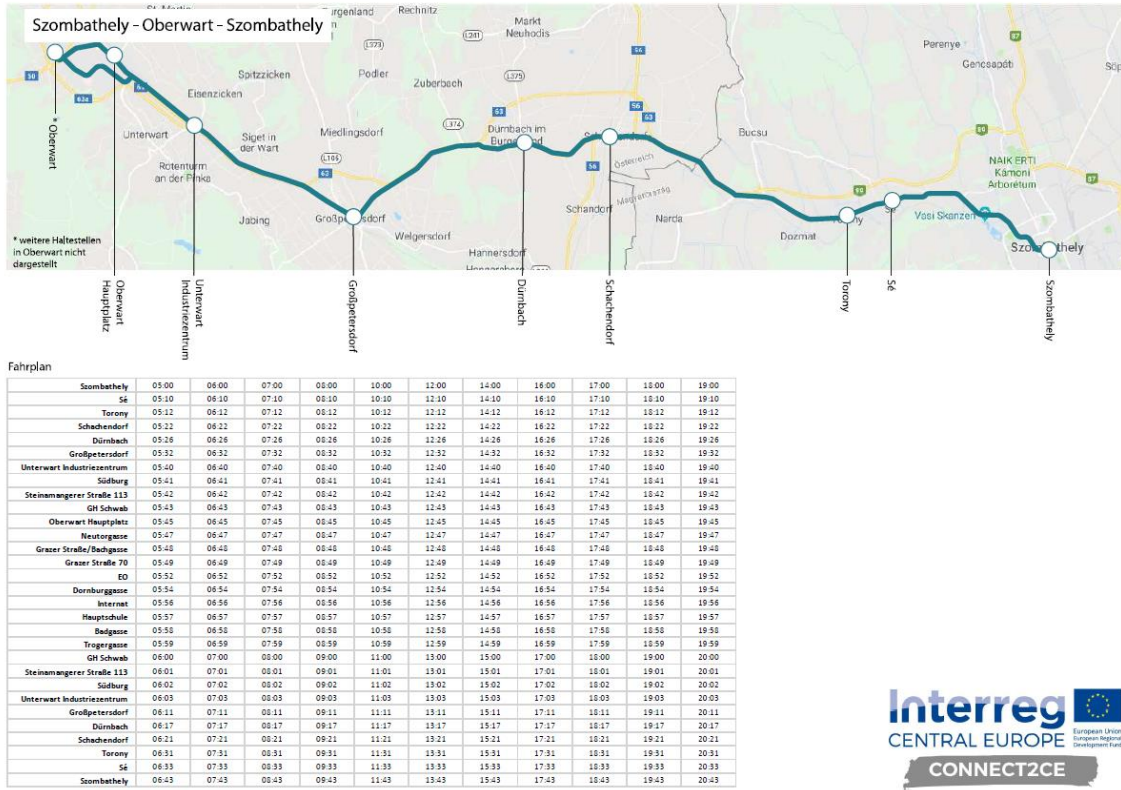


Abbildung 8: Fahrplankonzept für die Busverbindung Szombathely-Oberwart-Szombathely (Quelle: MiRo Mobility)

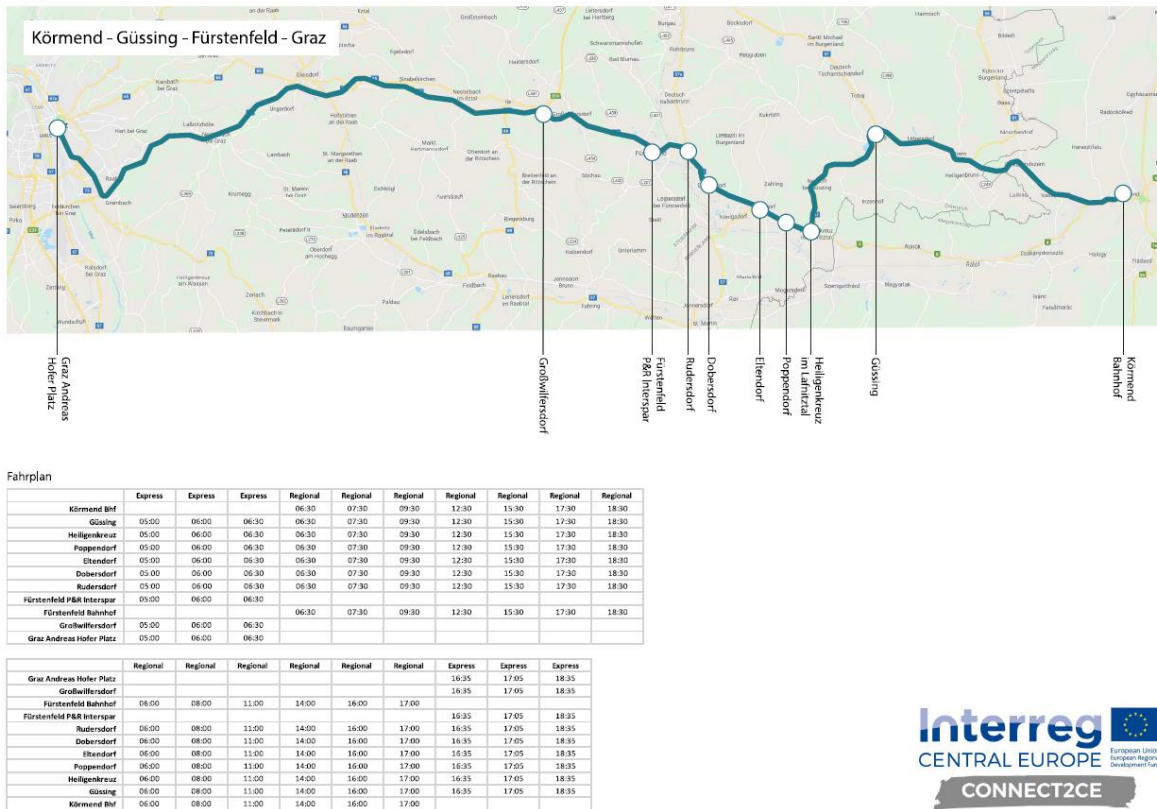


Abbildung 9: Fahrplankonzept für die Busverbindung Körmend-Güssing-Fürstenfeld-Graz (Quelle: MiRo Mobility)

Darüber hinaus stehen weitere, über die bestehenden Überlegungen hinausgehende Ideen für zusätzliche grenzüberschreitenden Linienverkehre im Raum. Dies sind:

- Mosonmagyaróvár – Halbtorn-St.Andrä/Frauenkirchen
- Heiligenkreuz – Szentgotthárd (bestehende Buslinien auf ungarischer Seite beim Opel Werk)

Leider sind die Potenziale insbesondere für die grenzüberschreitenden Busverbindungen auf Basis der vorhandenen Datengrundlagen nicht bzw. nur sehr rudimentär (anhand der Wohnbevölkerung) abschätzbar. Dementsprechend sollten, bevor weitere Schritte zur Umsetzung der vorgeschlagenen Buslinien gesetzt werden, Potenzialabschätzungen vorgenommen werden.

Welches Angebot und Leistungsumfang letztlich das passende ist, leitet sich aus der spezifischen Zielgruppenanalyse ab. Insgesamt ist ein Taktfahrplan mit einheitlichen, leicht merkbaren Abfahrts- und Ankunftszeiten anzustreben. Zur Bedienung von SchülerInnen-Relationen muss der Fahrplan an Schulbeginn- und -endzeiten ausgerichtet werden sowie die Routenplanung die Bedienung aller Schulzentren beinhalten. PendlerInnen hingegen benötigen ein möglichst regelmäßiges Angebot. Bei der Routenplanung ist die Einbeziehung größerer Arbeitsplatzkonzentrationen anzustreben. Ist die Zielgruppe auf Tourismus ausgerichtet, werden die Verkehre nicht nur werktags, sondern auch an Wochenenden, an Feiertagen und verstärkt in den Abendstunden genutzt. Die Vertaktung an bestehenden Knotenpunkten und die Verknüpfung mit dem Fernverkehrsnetz an übergeordneten Knoten kann eine weitere Priorität sein. All diese Rahmenbedingungen sind bei der konkreten Planung von neuen bzw. der Adaption von bestehenden öffentlichen Verkehrsangeboten mitzudenken.

3 RAHMENBEDINGUNGEN

Für die Einrichtung weiterer grenzüberschreitender Linienverkehre ist es notwendig, die Rahmenbedingungen nach unterschiedlichen Gesichtspunkten zu betrachten. In der Folge werden die rechtlichen, organisatorischen, finanziellen und tariflichen Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende Linienverkehre zwischen Österreich und Ungarn zusammengefasst. Zum besseren Verständnis wird auf konkrete Beispiele verwiesen.

Folgende Leitfragen dienen der Strukturierung des Rechercheprozesses und bilden die Basis für die Aufbereitung der Informationen:

- Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Planung und Umsetzung des Angebots zu beachten?
- Wie sehen die organisatorischen Rahmenbedingungen für die Planung und Umsetzung des Angebots aus bzw. wie sollten diese adaptiert werden?
- Welche Möglichkeiten der Leistungsbestellung sind denkbar?
- Welche Möglichkeiten der Tarifierung gibt es?
- Welche Ticketmöglichkeiten gibt es im Hinblick auf Pendler- und Ausflugsverkehr?
- Welche sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Planung und Umsetzung der Angebote zu berücksichtigen?

Erster Schritt ist es zu eruieren, innerhalb welcher rechtlicher Rahmenbedingungen grenzüberschreitende Verkehre operieren. Dann muss die Organisationsform geklärt und die Finanzierung gesichert werden. Erst in einem letzten Schritt können Tarife ausgehandelt, sowie Spezialtickets angeboten werden.

3.1 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

In diesem Kapitel gehen wir der Frage nach, auf welcher administrativen Ebene grenzüberschreitende Verkehre geregelt werden und wie sich diese rechtlichen Rahmenbedingungen auf die Umsetzung dergleichen auswirken.

3.1.1 Derzeitige Situation

Grenzüberschreitende Verkehre sind auch auf **EU-Ebene** durch entsprechende Verordnungen geregelt. Grundsätzlich muss ein in einem EU-Land gemeldetes Unternehmen in einem anderen Land inländischen Unternehmen gleichgestellt werden:

- VERORDNUNG (EG) Nr. 12/98 DES RATES vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind
- VERORDNUNG (EWG) Nr. 684/92 DES RATES vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

- VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

In **Österreich** werden die in der EU-Verordnung festgelegten Rahmenbedingungen im Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrlineigesetz - KfLG) in der Fassung vom 22.4.2020 weiter spezifiziert. Dieses Gesetz sieht vor, dass ausländische Unternehmen, wenn sie in Österreich tätig werden wollen, zumindest eine Niederlassung in Österreich haben müssen.

Für **Ungarn** ist insbesondere das Gesetz XLI von 2012 über Personenverkehrsdienste (Personenbeförderungsgesetz) von Bedeutung. Es enthält die Bestimmungen des früheren Eisenbahngesetzes, des Bus-Personenverkehrsgesetzes und des Straßenpersonenverkehrsgesetzes. Weitere relevante Details sind in anderen Gesetzen geregelt, die dementsprechend berücksichtigt werden müssen. Dies sind:

- Gesetz CXCV von 2011 über die öffentlichen Finanzen.
- Gesetz CLXXXIX von 2011 über Kommunalverwaltungen
- Gesetz LXXXVII von 1990 über die Festsetzung von Preisen
- Gesetz LXXXVII von 2003 über den Verbraucherpreiszusatz
- Dekret 85/2007 über öffentliche Passagierreizekonzessionen.
- Regierungsverordnung 39/2010 (II.26.) über die Erstattung von Reisekosten im Zusammenhang mit dem Pendeln zur Arbeit
- Dekret Nr. 31/2007 über die Einführung eines Verbraucherpreiszuschlags für die kostenlose Beförderung von Personen im Linienverkehr

3.1.2 Herausforderungen

In Hinblick auf die Organisation grenzüberschreitender Verkehre sind aus rechtlicher Sicht folgende Punkte zu beachten:

Laut EU-Verordnung müssen ausländische Unternehmen inländischen gleichgestellt werden. Also dürfen sowohl ungarische Unternehmer in Österreich also auch österreichische Unternehmen in Ungarn agieren.

Grenzüberschreitenden Verkehr dürfen gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmen, die in einem EU-Niederlassungsstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen im Linien-, Pendel- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen erhalten haben. Zusätzlich müssen sie die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr erfüllen. Auch die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge müssen in beiden Ländern eingehalten werden.

Für den grenzüberschreitenden Verkehr bedeutet das, dass neben den Bestimmungen im Niederlassungsstaat auch immer jene des Nachbarstaates eingehalten werden müssen, in dem die Leistung

erbracht werden soll. Da beispielsweise Festlegung von Sicherheitsstandards EU-weit nicht einheitlich sind, sondern den einzelnen Mitgliedsstaaten unterliegen, kommt es mitunter vor, dass dieselben Fahrzeuge im Land A genehmigt werden, nicht aber im Land B. Gleiches gilt für die Ausbildung der Buslenker oder die Einhaltung von Verkehrsregeln im Nachbarland.

Das österreichische Kraftfahrlineiengesetz sieht zusätzlich vor, dass ausländische Unternehmen, wenn sie in Österreich tätig werden wollen, zumindest eine Niederlassung in Österreich haben müssen.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) darf die Führung des Betriebs bis zu einem Drittel an andere Personenkraftverkehrsunternehmer übertragen werden. Für den Betrieb und die Durchführung der Fahrten an sich dürfen zur Gänze (mit Bewilligung) andere Personenkraftverkehrsunternehmen beauftragt werden. Für Sonderformen des Linienverkehrs bedarf es eines eigenen Vertrages.

Im Falle der Gründung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes hätte dieser sowohl österreichische Unternehmen als Mitglieder, als auch solche mit ungarischer Rechtspersönlichkeit. Hierfür müssen Fragen des Gerichtsstandes etc. geklärt werden.

3.1.3 Beispiele für Lösungsansätze

Rechtliche Rahmenbedingungen müssen als gegeben angesehen werden. Bestimmungen beider Länder müssen eingehalten werden.

Daher kann es sinnvoll sein, ein Verkehrsunternehmen jenes Staates für die Erbringung grenzüberschreitender Verkehre auszuwählen, in dem die Standards höher liegen als im Nachbarstaat, so dass sie bereits ohne Zusatzaufgaben die Vorschriften beider Staaten erfüllen.

Buslinie 983 Frankfurt/Oder – Słubice (Deutschland-Polen)

Eine Ausweitung des deutschen Busverkehrs in die angrenzende Stadt Słubice diene der verbesserten Erreichbarkeit der Europauniversität in Polen, die von vielen deutschen StudentInnen besucht wird. Daher wurde die bestehende Buslinie 983 von Deutschland über die Grenze zum Bahnhof in Słubice sowie auf den Campus der Universität weitergeführt.

Um den rechtlichen Rahmenbedingungen und den darin definierten Qualitätsstandards zu genügen, wurden eigene Schulungen für Buslenker veranstaltet, in denen diese einen Sprachkurs für Polnisch sowie eine Einführung in die polnischen Verkehrsregeln erhielten. Dies erwies sich als sehr hilfreich zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten. Da die Buslinie von der deutschen Seite her operiert, kommt jenes Rollmaterial zum Einsatz, das den höheren Sicherheitsbestimmungen unterliegt.

Vorteil: Deutsche Busse erfüllen alle bereits die höheren Standards auf deutscher Seite und damit auch die polnischen Anforderungen.

Nachteil: In diesem Beispiel liegt die Zielgruppe bei deutschen StudentInnen, die in Polen die Universität besuchen. Wäre die Zielgruppe aber umgekehrt – polnische StudentInnen, die in Deutschland die Universität erreichen wollen – dann wäre in dieser Konstellation das Tarifniveau zu hoch und die Ausführung der Linie durch einen polnischen Anbieter günstiger.

3.1.4 Schlussfolgerung

Für neue grenzüberschreitende Linien bedarf es eines Vertrages zwischen den zuständigen Stellen in Österreich und in Ungarn.

Der Gerichtsstand liegt prinzipiell bei der ausschreibenden Stelle, ist aber jedenfalls im Vertrag zu nennen.

Die Verkehrsleistung kann sowohl von einem ungarischen als auch einem österreichischen Unternehmen erbracht werden, solange die nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen beider Staaten (Sicherheitsstandards, Ausbildung der FahrzeuglenkerInnen etc.) eingehalten werden. Dies kann beispielsweise durch Schulungen für FahrzeuglenkerInnen und Nachrüstungen im Rollmaterial erreicht werden. Ungarische Anbieter müssten, wenn sie in Österreich tätig werden wollen, zumindest eine Niederlassung in Österreich haben.

Darüber hinaus können von den verantwortlichen AkteurInnen zusätzliche Qualitätsstandards festgelegt werden. Dies bezieht sich beispielsweise auf die Bereitstellung barrierefreier Fahrzeuge oder die Gewährleistung der Zweisprachigkeit der BuslenkerInnen.

3.2 ORGANISATORISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Wie im vorhergehenden Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen“ erläutert, werden grenzüberschreitende Verkehre durch bilaterale Verträge geregelt, in denen die Konditionen für Abwicklung, Finanzierung und Tarifierung festgelegt sind. Das vorliegende Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, wie diese Verträge zustande kommen, welche Akteure dabei einbezogen werden müssen und welche Kompetenzen sie einbringen.

3.2.1 Derzeitige Situation

Österreich ist föderal organisiert. Für Regionalverkehre ist das jeweilige Bundesland, im vorliegenden Fall das Burgenland, zuständig. Für grenzüberschreitende Verkehre muss zusätzlich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beigezogen werden.

In Österreich schlossen sich die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Verkehrsverbund Ostregion (VOR) zusammen. Die VOR GmbH kümmert sich in diesen drei Bundesländern grenzübergreifend um Planung, Finanzierung und Koordination des gesamten öffentlichen Verkehrs. Für die Fahrgäste bedeutet das ein einheitliches Tarifsystem und Übersichtlichkeit im Fahrkartenaufkauf. Er tritt als Auftraggeber für die meisten Verkehrsunternehmen auf und gewährleistet umgekehrt die vereinbarungsgemäße Aufteilung der Einnahmen.

Ungarn ist zentralistisch organisiert. Während Stadtverkehre auf lokaler Ebene organisiert werden können, ist für Regionalverkehre bereits die Zentralverwaltung zuständig.

Auf ungarischer Seite existiert kein Verkehrsverbund. Gleichzeitig ist aber die Marktliberalisierung noch nicht so weit vorangeschritten. In Westungarn sind derzeit nur vier Verkehrsunternehmen mit PSOs beauftragt: MÁV-START Zrt., GYSEV Zrt., Volánbusz Zrt. and G-Busline Kft, wobei Volánbusz seit kurzem als ein Tochterunternehmen von MÁV geführt wird.

3.2.2 Herausforderungen

Ungarn ist ein zentralistisch organisiertes Land, Österreich folgt dem föderalistischen Prinzip. Die unterschiedliche Kompetenzverteilung der beiden Länder stellt die Verhandlungen vor Herausforderungen.

In Österreich liegt die Kompetenz im Bereich des öffentlichen Verkehrs bei den Ländern, hier dem Land Burgenland. Zusätzlich wurden Kompetenzen an die VOR GmbH übertragen.

Dieser regionalen Verwaltung und Organisation steht auf ungarischer Seite das Ministerium für Innovation und Technologie (ITM) gegenüber, das die Kompetenz für Fern-, Regional- und Nahverkehr in sich vereint. Nur innerstädtische bzw. innerörtliche Verkehre liegen bei den Kommunen. Das Institut für Verkehrswissenschaften (KTI) fungiert mit seinem Büro in Szombathely als intermediäre Organisation zur Koordination von öffentlichen Verkehren in der Kompetenz des Ministeriums.

Beide Länder sind auch in ihrer Planung völlig anders organisiert. Die Planungshorizonte für die jeweiligen Fahrpläne folgt unterschiedlichen Spannen, so dass die gegenseitige Anpassung schwierig

ist und lange Vorlaufzeiten benötigt, bis sich Abmachungen im real gefahrenen Fahrplan niederschlagen.

3.2.3 Beispiele für Lösungsansätze

Um mit unterschiedlichen Kompetenzen und Vertragspartnern umzugehen, gibt es grundsätzlich folgende Lösungsansätze:

1. Einzelne Akteure verhandeln grenzüberschreitende Verträge:

Es werden Verträge zwischen allen beteiligten Akteuren geschlossen und die gemeinsame Abwicklung der grenzüberschreitenden Linien vereinbart. Hier werden alle Details zur Abwicklung, Finanzierung, Haftung etc. festgelegt.

Buslinie 983 Frankfurt/Oder – Słubice (Deutschland-Polen)

Hauptziel war die verbesserte Anbindung der Europauniversität in Polen, die von vielen deutschen StudentInnen besucht wird. Daher wurde die bestehende Buslinie 983 von Deutschland über die Grenze zum Bahnhof in Słubice sowie auf den Campus der Universität weitergeführt.

Durchgeführt wird das Service von der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt/Oder (SVF), die ein Mitglied des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist. Die Buslinie wird auf Basis eines Vertrags zwischen SVF und der Stadt Słubice geführt, der Qualitätsstandards und den administrativen Rahmen regelt.

Straßenbahn Straßburg – Kehl (Frankreich-Deutschland)

Die Straßenbahn verbindet die beiden Grenzstädte Straßburg und Kehl. Die französische Compagnie des transports Strasbourgeois (CTS) betreibt die grenzüberschreitende Straßenbahnlinie D und agiert dabei auf Basis von bilateralen Verträgen zwischen den zuständigen regionalen und lokalen Akteuren, die alle Details zur Kooperation festlegen.

Euro-Weiße Ticket (Deutschland-Polen-Tschechien)

Für die Organisation von grenzüberschreitenden Verkehren im Dreiländereck Deutschland, Polen und Tschechien stand auf deutscher Seite der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) vielen Einzelunternehmen auf tschechischer und polnischer Seite gegenüber.

Um gemeinsame grenzüberschreitende Tickets anbieten zu können, musste ZVON in eine Vielzahl von Abstimmungsgesprächen eintreten, um eine Einigung über die Handhabung und Gegenrechnung der Ticket-Einnahmen mit den einzelnen Akteuren zu verhandeln. Gestartet wurde daher mit ausgewählten Strecken, mit den Tschechischen Staatsbahnen und einigen Kraftverkehrsunternehmen in diesen Ländern, die mit dem ZVON auf Basis von bilateralen Verträgen

kooperierten. Später konnten immer mehr weitere Verkehrsunternehmen aufgenommen und so der Gültigkeitsbereich des Euro-Neiße Tickets erweitert werden.

2. Gründung einer eigenen Organisation auf jener Seite der Grenze, auf der viele Akteure involviert sind:

Ist die Zahl der involvierten Akteure im Missverhältnis zueinander, d.h. trifft auf einer Seite der Grenze eine Dachorganisation auf eine Vielzahl unkoordinierter Akteure, kann es ratsam sein, auf jener Seite der Grenze ebenfalls eine übergeordnete Organisation gegründet, die die Interessen aller vertritt und Befugnisse zur Vertragserrichtung übertragen bekommt.

Elbe/Labe-Ticket (Deutschland-Tschechien)

Das Elbe/Labe-Ticket wurde durch einen Vertrag zwischen den Verkehrsanbietern auf beiden Seiten begründet. Als Herausforderung standen sich einem einzigen Anbieter auf deutscher Seite eine Vielzahl von Anbietern auf tschechischer Seite gegenüber. Um eine unübersichtliche Anzahl an bilateralen Verträgen zu vermeiden, wurde auf tschechischer Seite eine Dachgesellschaft gegründet, die als alleiniger Vertragspartner auftreten konnte. Im Vertrag wurden Ticketpreise sowie deren Einnahmenverteilung auf die Vertragspartner festgelegt.

3. Gründung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Koordinationsstelle:

Je mehr Akteure auf beiden Seiten der Grenze vorhanden sind, desto langwieriger und unübersichtlicher wird dieser Verhandlungsprozess. Daher kann es günstiger sein, eine neue grenzüberschreitende Abwicklungsgesellschaft zu gründen, die als Besteller auftritt und mit der Organisation der grenzüberschreitenden Linie betraut wird.

Großregion Genf (Schweiz-Frankreich)

In der Grenzregion um den Großraum Genf (Grand Genève) schlossen sich die schweizerischen Kantone Genf und Waadt mit den französischen Departments Ain und Haute-Savoie sowie den Gemeindeverbänden (Communauté de commune) Genf und Pay de Gex zusammen.

Um die Anzahl der bilateralen Verträge gering zu halten, wurde eine eigene Gesellschaft, Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT), gegründet. Diese Organisation ist zuständig für die Schließung von Verträgen, Ausschreibungen, Koordination, Kostenaufteilung etc. Damit bringt die GLCT französische und schweizerische Transportunternehmen zusammen und koordiniert die zehn grenzüberschreitenden Buslinien.

Es wurde Wert daraufgelegt, keine neuen kostspieligen Strukturen zu schaffen. So ist nur ein einziger zusätzlicher Mitarbeiter beschäftigt. Die interne Abstimmung erfolgt durch das strategische Komitee, in dem alle lokalen und regionalen Behörden vertreten sind.

Diese Organisationsform minimiert den Koordinationsaufwand und sichert den transparenten Informationsfluss. Gleichzeitig bleibt die Autonomie der beteiligten Länder maximal erhalten. Jedes Land entscheidet eigenständig, welche Linien in den Verbund integriert werden. Gleichzeitig initiierte die GLCT die Abstimmung der Gesamtverkehrsplanungen für den öffentlichen Verkehr (Bahn, Straßenbahn und Bus) in der gesamten Grenzregion bis zum Jahr 2030. Dadurch verbesserte sich nicht nur die tarifliche Situation in der Großregion Genf, sondern auch die verkehrliche Entwicklung.

4. Gründung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds:

Vor allem, wenn es um die integrale Abstimmung des gesamten Liniennetzes in der Grenzregion geht, empfiehlt sich ein gemeinsamer Verkehrsverbund. Ein gemeinsamer Verkehrsverbund hat weitreichendere Befugnisse und Handlungsmöglichkeiten, um nicht nur bestehende Linien abzuwickeln, sondern auch Tarife, Taktfahrplan etc. abzustimmen.

Verkehrsverbund Euregio Salzburg-Bayern (Österreich-Deutschland)

Gemeinsam mit den bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein auf deutscher Seite ist das Land Salzburg in Österreich bemüht, den europaweit ersten grenzübergreifenden Verkehrsverbund zu gründen.

Basierend auf den Erfahrungen und den engen Kontakten aus der Euregio Salzburg-Bayern wurde die Idee in einem EU-Projekt (INTERREG Österreich-Bayern) evaluiert, das bis 2016 Vorstudien verfasste und Empfehlungen abgab. Derzeit ist der Ausgang noch offen und der Verkehrsverbund nicht umgesetzt.

3.2.4 Schlussfolgerung

Die Beispiele zeigen, dass für den Betrieb einzelner Linien auf Basis von bilateralen Verträgen ein erster Schritt in Richtung grenzüberschreitende Kooperation gelegt werden kann. Obwohl es kurzfristig nicht möglich sein wird, eine gemeinsame grenzüberschreitende Koordinationsstelle oder einen grenzüberschreitenden Verkehrsverbund zu gründen, könnte es auf lange Sicht viele Vorteile und ein verbessertes integriertes Angebot an öffentlichen Verkehren in der Grenzregion bringen.

Kurzfristig empfiehlt es sich, einzelne grenzüberschreitende Verträge von jeweils einer Aufgabenträgerorganisation auf ungarischer und auf österreichischer Seite auszuhandeln. Hierfür ist es wichtig, die unterschiedlichen Zuständigkeiten auf beiden Seiten der Grenze zu berücksichtigen. In Österreich tritt die VOR GmbH als Aufgabenträgerorganisation, d.h. auch als Besteller der Verkehrsdienste auf. In Ungarn ist es das Ministerium für Innovation und Technologie (Abteilung für öffentliche Verkehrsleistungen), das – unterstützt durch KTI (Büro in Szombathely) – als Aufgabenträgerorganisation auftritt.

Mittel- und langfristig sollte über die Gründung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Koordinationsstelle nachgedacht werden. Die Umsetzung könnte durch die neue EU-Programmperiode 2021-2027 finanziell unterstützt werden. Diese Koordinationsstelle könnte zu einem späteren Zeitpunkt in einen grenzüberschreitenden Verkehrsverbund übergeführt werden.

3.3 FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Egal, wie die organisatorischen Rahmenbedingungen gesteckt sind, die Finanzierung der angestrebten Verkehrsleistungen bilden ein Herzstück der Vertragsverhandlungen.

3.3.1 Derzeitige Situation

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gibt für beide Länder den finanziellen Rahmen vor.

In **Österreich** wurde diese EU-Verordnung im ÖPNRV-G umgesetzt. Prinzipiell erfolgt die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen durch den Bund, die Länder, die Gemeinden sowie durch Ticketeinnahmen. Es können eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Leistungen unterschieden werden. Verkehrsdienstleistungen werden auf Basis von Konzessionen erbracht. Dabei handelt es sich größtenteils um Bruttobestellungen. Dies bedeutet, dass alle Fahrkartenerlöse an die VOR GmbH übergeben werden. Dieser trägt somit das Einnahmenrisiko, während beim Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko verbleibt.

In **Ungarn** wird der öffentliche Verkehr – abgesehen vom Nahverkehr in den Gemeinden – von der Zentralverwaltung bestellt und finanziert. Nur die Finanzierung des Nahverkehrs obliegt den Kommunen, welche allerdings wiederum finanziell sehr stark von der Zentralverwaltung abhängig sind. Größtenteils handelt es sich hier um gemeinwirtschaftliche Leistungen, die von der Bestellerorganisation finanziert werden. Wie in Österreich werden Verkehrsdienstleistungen als Bruttobestellungen vergeben.

3.3.2 Herausforderungen

Die Finanzierung von neuen Linien ist immer eine Herausforderung, da zusätzliche Gelder bereitgestellt werden müssen. Grenzüberschreitender Nahverkehr ist zusätzlich damit konfrontiert, dass staatliche Zuschüsse bzw. Ausgleichszahlungen meist national ausgelegt sind, also auf nationales Territorium und für das Hauptnetz ausgelegt sind. Grenzüberschreitende Linien sind derzeit nicht bedacht.

Ein Tarifverbund für Verkehrsleistungen, die mehrere Betreiber miteinbeziehen, steht immer vor dem Problem der Aufteilung der Einnahmen. Es gilt, einen Schlüssel auszuverhandeln, der die unterschiedlichen Kostenniveaus auf beiden Seiten der Grenze berücksichtigt.

Probleme bei stark divergentem Preisniveau resultieren auch in unterschiedlicher Einnahmehöhe. Dazu kommen Kursschwankungen, da Österreich den Euro einführt, während Ungarn seine nationale Währung beibehält. Dies hat wiederum Einfluss auf die Festlegungen der Ticketpreise.

3.3.3 Beispiele für Lösungsansätze

Für die Finanzierung von Verkehrslinien gibt es grundsätzlich folgende Möglichkeiten sowie eine Kombination aller:

1. Finanzierung nur aus Ticketeinnahmen:

Die reine Finanzierung auf Ticketbasis ist teuer für den Fahrgast, da dieser allein für alle Kosten aufkommen muss. In den Vertragsverhandlungen gestaltet sich die Einigung auf einen gerechten Aufteilungsschlüssel schwierig, wenn große Disparitäten im Preisniveau zu unterschiedlichen Ticketeinnahmen führen.

Elbe-Labe-Ticket:

Finanziert wird das Elbe-Labe-Ticket rein aus dem Erlös der Ticketeinnahmen. Der Verteilungsschlüssel auf die einzelnen Verkehrsunternehmen erfolgt laut Vertrag. Nachteilig wirkt sich dieses System auf die Fahrgäste aus, weil die Fahrpreise vergleichsmäßig hoch liegen. Daraus resultiert ein weiteres Problem. Fahrgäste auf deutscher Seite versuchen die hohen Ticketpreise zu umgehen, indem sie ihr Ticket auf polnischer Seite kaufen, das aufgrund der starken Disparität im Preisniveau billiger ist.

2. Ausfallhaftung bei Defiziten:

Einen zusätzlichen Schutzschirm spannt die Einigung auf eine Ausfallhaftung, falls die Ticketeinnahmen allein die entstandenen Kosten nicht decken.

Straßenbahn Straßburg – Kehl:

Die Straßenbahnverbindung zwischen diesen beiden Grenzstädten finanziert sich aus Ticketverkauf plus Ausfallhaftung bei Defiziten, die proportional von allen beteiligten Akteuren getragen werden. Die darunterliegenden Schlüssel sind in bilateralen Verträgen ausgehandelt und festgeschrieben.

Die französische Compagnie des transports Strasbourgeois (CTS), die die Straßenbahnlinie betreibt, wird von der Eurometropole Straßburg finanziert. Dies beinhaltet die jährlichen Buchführungskosten für Investitionen der CTS, für die Erneuerung von konzessionierten Gütern wie Ausstattung und Rollmaterial, und für die Finanzierung von Projekten zur Erweiterung von Straßenbahnlinien.

3. Einbeziehung der Hauptzielgruppe in die Finanzierung:

Wenn eine Linie eine klare Zielgruppe bedient, können Vertreter dieser Zielgruppe in die Verhandlungen aufgenommen und zur Mitverantwortung gebeten werden.

Buslinie 983 Frankfurt – Słubice:

Deutsche Behörden finanzieren den Großteil der Kosten für die Buslinie, weil die Linie als Erweiterung des deutschen ÖPNV organisiert ist. Die Stadt Słubice beteiligt sich mit einem Jah-

resbeitrag. Hauptzielgruppe der Linie sind StudentInnen der Europa-Universität Viadrina. Daher hebt die Universität höhere Semesterbeiträge ein, die sie direkt in den gemeinsamen Topf einzahlt.

Schulbus Szombathely – Oberwart

Für die Schulbusverbindung Szombathely-Oberwart wird auf ein ähnliches Modell zurückgegriffen. Hier zahlen SchülerInnen mit Wohnsitz im jeweils anderen Land bei Anmeldung einen Reisekostenanteil direkt an die Verkehrsdienstleister.

3.3.4 Schlussfolgerungen

Die häufigste Form der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen erfolgt sowohl in Österreich als auch in Ungarn nach dem Bruttovergabeprinzip. So ist es naheliegend, auch grenzüberschreitende Verkehre auf diese Weise zu organisieren. Dies würde bedeuten, dass eine Bestellerorganisation ein Verkehrsunternehmen beauftragt, die angegebene Strecke für ein fixes Entgelt zu bedienen. In diesem Fall würden Einnahmen aus dem Ticketverkauf an die Bestellerorganisation gehen.

Da wir von einem gemeinwirtschaftlichen Service ausgehen, bleibt die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben auch bei der Bestellerorganisation. Im Falle von Defiziten sollte die Finanzierung nach dem Territorialprinzip von Gebietskörperschaften beider Seiten getragen werden. Entsprechende Festlegungen sind in den Vertragsverhandlungen zu treffen.

3.4 TARIFLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Bei grenzüberschreitenden Verkehren stoßen zwei unterschiedliche Tarifstrukturen aufeinander.

3.4.1 Derzeitige Situation

Grundsätzlich unterscheiden sich die beiden Länder in ihrer Tarifstruktur. Während in Ungarn die Preise mit Zeit und Entfernung ansteigen, kommt in Österreich ein degressiver Faktor zum Tragen.

In den Grenzregionen **Österreichs** (Wien, Niederösterreich und Burgenland) operieren Anbieter des öffentlichen Nahverkehrs unter einem einheitlichen Tarifsystem. Nur Züge des Fernverkehrs der ÖBB sind nicht in die VOR-Tarifzone einbezogen.

Bisher wurden bereits Initiativen gesetzt, den Spagat zwischen beiden tariflichen Systemen für grenzüberschreitende Verkehre zu machen. EURegio-Tickets passten sich dem ungarischen Preisniveau an, wurden dann aber aufgrund der Unwirtschaftlichkeit eingestellt. GÜNTAR hingegen baut auf dem österreichischen Preisniveau auf und wird dadurch unattraktiv für ungarische Fahrgäste.

In **Ungarn** werden die Tarife vom Besteller festgelegt. So werden Überlandverkehre vom Ministerium für Innovation und Technologie geregelt, während der Nahverkehr in der Kompetenz der jeweiligen Kommunalverwaltung liegt. Der Grundtarif wird auf Basis von Entfernungskategorien plus verschiedenen Zuschlägen und Ermäßigungen errechnet. Für den Nahverkehr (Bahn, Stadtbus, lokale ÖV-Angebote) gibt es hingegen eigene Tarife

Auch wenn in Ungarn kein Verkehrsverbund besteht, werden immer mehr Pilotprojekte für integrierte Ticketangebote ins Leben gerufen. Ein Beispiel ist der Großraum Budapest.

In den meisten Regionen ist dies aber noch nicht der Fall. Hier gelten Bahnpässe beispielsweise nicht im Busverkehr, die gegenseitige Verrechnung zwischen den Unternehmen ist noch nicht sichergestellt. Dies beeinflusst nicht nur die tarifliche Situation, sondern auch den Komfort für den Fahrgast.

3.4.2 Herausforderungen

Ziel ist ein einheitliches Tarifsystem für grenzüberschreitende Verkehre, das für beide Seiten attraktiv ist.

Das unterschiedliche Preisniveau zwischen Österreich und Ungarn stellt eine große Herausforderung für grenzüberschreitende Tarife dar. Oft sind die ungarischen Tarife wesentlich niedriger als die österreichischen. Damit wird es eine Herausforderung, die Ticketpreise so festzusetzen, dass sie auch für KundInnen auf ungarischer Seite attraktiv bleiben. Gleichzeitig gilt es auch auf Einnahmenseite sicherzustellen, dass österreichische Kunden den höheren Tarif nicht umgehen, indem sie ihre Fahrkarten in Ungarn kaufen.

Aber nicht nur das Preisniveau, sondern auch die verkehrspolitische Ausrichtung schlägt sich in der Tarifstruktur nieder. Hier kommt es oft zum umgekehrten Effekt, wenn beispielsweise mit dem Verbundtarif in Österreich Ticketpreise subventioniert werden und damit wesentlich attraktiver werden als ungarische Einzelkarten.

Ticketpreise werden derzeit durch Addition der beiden Teilabschnitte auf beiden Seiten der Grenze berechnet. Dies führt zu einer Doppelberechnung der Grundgebühr für Anfangskilometer (auf inländischem Streckenabschnitt und ein weiteres Mal für dem ausländischen Streckenabschnitt). Dadurch werden kurze Strecken über Grenze unverhältnismäßig teuer.

Auch unterschiedliche Tarifrreduktionen im Rabattsystem beider Länder stellen eine Herausforderung dar. Hier kann beispielsweise die Gratisfahrt für Personen über 65 Jahre in Ungarn genannt werden.

3.4.3 Beispiele für Lösungsansätze

Da Ticketeinnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit einer geplanten Linie beitragen, sind tarifliche Überlegungen von großer Bedeutung. Gerade bei grenzüberschreitenden Linien müssen zwei unterschiedliche Tarifsysteime zusammengeführt werden. Dies kann auf verschiedene Weise geschehen, die ein Spektrum von geringer bis hin zu vollständiger Übereinstimmung spannt. Verhandlungen über festgesetzte Tarife bilden die Anbieterseite ab und müssen je nach gewähltem Finanzierungsmodell das angebotene Service tragen.

Hierfür gibt es folgende Lösungsansätze:

1. Kein gemeinsamer Tarif (jedes Land behält sein bisher geltendes Tarifsysteim bei)

In diesem Beispiel muss kein gemeinsamer Tarif vereinbart werden. Die Verkehrsunternehmen auf beiden Seiten der Grenze erkennen den Fahrschein des jeweiligen Nachbarlandes auch in ihrer Region an. Der Aufteilungsschlüssel der Einnahmen wird in einem gemeinsamen Vertrag festgelegt. Der Vorteil ist die einfache Handhabe: Es muss kein gemeinsamer Tarif müssen nicht ausgehandelt werden. Jedes Land bleibt bei seinem eingespielten System. Ein Nachteil ergibt sich allerdings durch das unterschiedliche Preisniveau zwischen Österreich und Ungarn. Um die Einnahmen zu sichern, muss Sorge getragen werden, dass österreichische Fahrgäste ihre Tickets nicht in Ungarn lösen und somit das höhere Preisniveau ihres eigenen Landes zu umgehen.

z.B.: Straßenbahn Straßburg-Kehl: Hier wurde das Problem der Preisdifferenz gelöst, in dem Tickets nur gelten, wenn sie am Wohnort bezogen wurden. Die Fahrkarte gilt daher nur in Zusammenhang mit Schüler- oder Personalausweis.

2. Zusätzlicher gemeinsamer Sondertarif nur für Grenzstrecke bzw. -region

Jedes Land behält sein eigenes Tarifsysteim. Zusätzlich wird ein neuer Tarif für den grenzüberschreitenden Abschnitt vereinbart und nur entlang der definierten Strecke eingehoben. Da es sich zumindest auf der grenzüberschreitenden Linie um einen gemeinsamen Tarif handelt, muss dieser in den bilateralen Verträgen ausgehandelt werden. Ein Vorteil ist, dass der Sondertarif für alle gleich gilt (also kein Problem mit Ausnutzen von Preisdifferenzen). Damit verbunden ist aber

der Nachteil, dass dieser Tarif auch für die kaufkraftschwächere Seite attraktiv bleiben muss. Hier ist eine Balance zu halten zwischen Bedürfnissen der Fahrgäste und den Erwartungen auf Einnahmenseite.

z.B.: Ticketplus Alsace (Deutschland-Frankreich), Elbe/Labe Ticket (Deutschland-Tschechien), Euro-Weiße Ticket (Deutschland-Polen-Tschechien)

3. Verbundtarif

Ein Verbundtarif bedeutet, dass sich die gesamte Grenzregion auf ein einheitliches Tarifsystem einigt, das sowohl im Inland als auch im Nachbarland und für grenzüberschreitende Fahrten zur Anwendung kommt. Die Vor- und Nachteile des gemeinsamen Sondertarifs für die grenzüberschreitende Strecke gelten hier in integraler Form. Die Verhandlungen werden intensiver darüber geführt werden müssen, welcher Tarif sowohl für die Fahrgäste beider Seiten der Grenze als auch für die Verbundgesellschaft in Hinblick auf zu erwirtschaftende Einnahmen annehmbar erscheint. Ein Lösungsansatz wäre, Einzonen-Karten nicht in den Verbund zu integrieren, sondern auf Preisgrundlage des jeweiligen Landes zu belassen. Dies ermöglicht lokale Fahrten zum lokalen Tarif, der dem lokalen Preisniveau angepasst ist.

z.B.: Großraum Genf

3.4.4 Schlussfolgerung

Da es sich in einem ersten Schritt vornehmlich um die Einführung neuer grenzüberschreitender Linien handelt, ist ein gemeinsamer Verbundtarif noch nicht notwendig. Sinnvoll wäre die Einigung auf einen für beide Seiten attraktiven Sondertarif (dies wird von den KTI-ExpertInnen als durchaus realistische Option gesehen) gemäß Punkt 2. Ein Tarifverbund wäre ein nächster Schritt auf dem Weg zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund.

Die vereinbarte Tarifgestaltung schlägt sich direkt in die Ticketpreisen nieder. Hierbei müssen Preisdisparitäten in Betracht gezogen werden. Ein gemeinsamer Tarif in gleicher Höhe auf beiden Seiten der Grenze unterstützt die Übersichtlichkeit und beugt dem Problem von Einnahmenverlusten aufgrund von Ticketkäufen auf der jeweils günstigeren Seite vor. Gleichzeitig sind Fahrgäste aus einkommensschwächeren Regionen dadurch benachteiligt. Der Schlüssel für die Gegenverrechnung der Einnahmen muss in bilateralen Verträgen festgehalten werden.

Umsatzsteuer wird nach dem Territorialprinzip dort abgeführt, wo sie entsteht.

3.5 TICKETMÖGLICHKEITEN

Die tariflichen Rahmenbedingungen schlagen sich direkt in den Ticketmöglichkeiten nieder. Während im Verbundtarif ein einziges Ticket für die gesamte Grenzregion ausreicht, müssen bei Sondertarifen für den Grenzabschnitt Zusatztickets erworben werden.

Auch wird in diesem Kapitel diskutiert, welche Ticketmöglichkeiten es in Hinblick auf Pendler- und Ausflugsverkehre gibt.

3.5.1 Derzeitige Situation

Neben Einzelstreckentickets werden eine Vielzahl an Zeittickets und Rabatten angeboten. Wie schon in Kapitel 3.4 erwähnt, profitieren Fahrgäste des VOR von integrierten Tickets, die alle zur Verfügung stehenden Verkehrsträger in einer Fahrkarte vereinen, während in Ungarn für verkehrsträgerübergreifende Fahrten (Bahn und Bus) zwei Tickets erworben werden müssen.

3.5.2 Herausforderungen

Derzeit stehen auf beiden Seiten der Grenze viele verschiedene Tickets zur Verfügung. Auch das Rabattsystem ist unterschiedlich aufgebaut. Das führt zu Intransparenz, weshalb es Fahrgästen mitunter schwerfällt, das für sie beste Ticket herauszufinden.

Informationen orientieren sich an der jeweiligen Zielgruppe und dementsprechend werden diese Großteils in der jeweiligen Landessprache aufbereitet. So ist es für ÖsterreicherInnen ohne Ungarisch-Kenntnisse schwer, ein Ticket auf der anderen Seite der Grenze zu erwerben – und umgekehrt.

3.5.3 Beispiele für Lösungsansätze

Anhand der Lösungsansätze für die Tarifgestaltung werden im Folgenden die dazu passenden Ticketmöglichkeiten diskutiert.

1. Gegenseitiges Anerkennen der jeweiligen Tickets auf ausgewählten Strecken über die Landesgrenzen hinaus:

Die Verkehrsunternehmen auf beiden Seiten der Grenze erkennen den Fahrschein des jeweiligen Nachbarlandes auch in ihrer Region an. Dadurch muss der Fahrgast kein weiteres Ticket lösen, kann in seiner/ihrer Einstiegsdestination den Fahrschein in seiner/ihrer Landessprache und Währung kaufen. Das erhöht den Komfort und die übersichtliche Handhabe.

Straßenbahn Straßburg – Kehl Tram D

Auf der Straßenbahnlinie D, die von Kehl nach Straßburg führt, werden sowohl gültige Tickets aus Deutschland als auch aus Frankreich anerkannt. Der Ticketpreis richtet sich nach dem im jeweiligen Land festgesetzten Tarif.

Auf deutscher Seite können Einzel-, Tages-, Zeitkarten der Tarifgemeinschaft Ortenau (TGO) erworben werden. Bei Kauf auf französischer Seite gelten die Tickets der Compagnie des transports Strasbourgeois (CTS).

Dieses System ist für den Fahrgast sehr kundenfreundlich und übersichtlich, da er kein zusätzliches Ticket benötigt. Für die Betreiber stellte sich das Problem, dass Fahrgäste durch Kauf eines Tickets auf der preisgünstigeren Seite das divergierende Preisniveau ausnutzen konnten, was zu Defiziten bei Einnahmen führte. Daher gelten heute die Tickets nur wohnortbezogen. Als Legitimation müssen Personal- bzw. Schülerschein mitgeführt werden.

2. Spezifische grenzüberschreitende Ticketangebote

Jedes Land behält sein eigenes Tarifsystem. Zusätzlich wird ein neuer Tarif für den grenzüberschreitenden Abschnitt vereinbart und nur entlang der definierten Strecke bzw. einer definierten Zone eingehoben.

Ticketplus Alsace (Deutschland-Frankreich)

Beim Ticketplus Alsace handelt es sich um eine Anschluss-Tageskarte auf alle Zeitkarten auf beiden Seiten der Grenze, die auch auf der jeweils anderen Seite der Grenze Gültigkeit hat. Das Ticketplus ist nicht nur auf einer einzigen Linie anwendbar, sondern in der gesamten Grenzregion und für alle Verkehrsträger. Neben den Zügen des Regionalverkehrs können mit dem Ticketplus Alsace auch die Busse des Regionalverkehrs (Cars TER) genutzt werden, die im Nordelsass insbesondere zwischen Haguenau/Hagenau und Niederbronn-les-Bains/Bad Niederbronn verkehren.

Da es sich um eine Anschlusskarte handelt, werden bereits gezahlte Zonen (Inlandszone) nicht doppelt verrechnet, sondern nur die Zusatzzone (Auslandszone) aufgezahlt.

Als Zielgruppe werden Wochenendausflügler angesprochen, deshalb gilt das Ticket nur an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen. Da es sich um ein Zonenticket handelt, werden kurze Strecken über die Grenze verhältnismäßig teuer.

Elbe/Labe Ticket (Deutschland-Tschechien)

Auch das Elbe/Labe Ticket ist als Ausflugsticket konzipiert. Im Gegensatz zum Ticketplus Alsace muss der Fahrgast nicht über eine bestehende Zeitkarte verfügen. Das Elbe/Labe Ticket steht für sich und ist allein gültig. Für all jene Fahrgäste, die dennoch eine Zeitkarte besitzen führt dieses System aber zu Doppelzahlungen.

Ticketpreise ergaben sich aus dem Preis im jeweiligen Land (unterschiedlich auf beiden Seiten wie bisher) sowie einem Zusatzpreis für die ausländische Grenzregion (gleich auf beiden Seiten). Diese Berechnungsmethode auf Basis des jeweiligen Landesniveaus führt zu leistbaren Preisen für Fahrgäste von beiden Seiten.

Tagespässe haben in der gesamten Europaregion verkehrsträgerübergreifend Gültigkeit. Der integrative Charakter ist ein Vorteil für flexible Freizeitgestaltung. Es gibt verschiedene Ermäßigungskarten (Familienkarte, Kleingruppenkarte, Fahrradtageskarte). Zusätzlich bietet die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS) auf dem Wanderschiff in die Sächsisch-Böhmische-Schweiz 10 % Ermäßigung, wenn man mit dem Elbe/Labe Ticket anreist.

Für Einzelfahrten auf den grenzüberschreitenden Linien kann anstelle des Elbe/Labe Tickets ein Ticket nach Sondertarif direkt in den Fahrzeugen erworben werden. Die Preise werden kilometerabhängig berechnet, so dass auch kurze Strecken über die Grenze leistbar bleiben.

Als Vorteil kann die Vielzahl an verschiedenen Ticketangeboten gewertet werden, die gut auf individuelle Bedürfnisse anwendbar sind.

Euro-Neiße Ticket (Deutschland-Polen-Tschechien)

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) initiierte das Euro-Neiße-Ticket, das zur grenzüberschreitenden Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn, Straßenbahn und Bus) im Dreiländereck Deutschland, Polen und Tschechien berechtigt. Das Euro-Neiße-Ticket gilt auf allen Linien im ZVON-Verbundgebiet (Landkreis Bautzen und Görlitz) sowie auf einer Reihe ausgewählter Linien in Polen und Tschechien.

Im Gegensatz zum Elbe/Labe Ticket handelt es sich hier um einen Gruppenfahrchein, der von bis zu fünf Personen gleichzeitig genutzt werden kann.

Dreiländereck „triregio“-Ticket (Deutschland-Schweiz-Frankreich)

Triregio ist ein virtueller Tarifverbund, der nur auf grenzüberschreitenden Fahrten zur Anwendung kommt. Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), der Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) sowie die Saint-Louis Agglomeration (SLA), Distribus und SNCF bieten im Rahmen ihrer Kooperation gemeinsame, grenzüberschreitende Fahrausweise an. Unter der Dachmarke „triregio“ sind die bestehenden binationalen und tri-nationalen Angebote einfach und übersichtlich zusammengestellt. Nationale Fahrten werden wie bisher nach nationalen Tarifen verrechnet. Das Verbundticket ist davon unabhängig erhältlich.

Das Ticket Triregio zielt nicht nur auf Ausflugsverkehre, sondern kann auch für den Alltagsverkehr angewandt werden. Es ist für 24 Stunden in allen Bussen, Bahnen und Trams im Dreiländereck gültig.

Das Ticket kostet immer gleich viel, ungeachtet dessen, ob es in Deutschland oder der Schweiz gekauft wird. Damit wird Verlusten aus Preisdisparitäten vorgebeugt, kann aber für Fahrgäste aus einkommensschwächeren Regionen Nachteile bringen.

Bodensee-Ticket (Österreich- Deutschland-Schweiz-Liechtenstein)

Es werden verschiedene Zeitkarten (Tages- und 3-Tageskarten) angeboten. Anerkannt sind die jeweils nationalen Rabattkarten des öffentlichen Verkehrs (CH: Halbtax / GA - D: BahnCard - A: Vorteils card / Österreich card).

Die Regionen rund um den Bodensee sind in drei Zonen eingeteilt. Im Bodensee-Ticket ist je nach gelösten Zonen die Benutzung der Fähren Friedrichshafen-Romanshorn und/oder Konstanz-Meersburg im Preis inbegriffen.

Da die Schweiz nicht Teil des europäischen Schengenraums ist, werden an den Grenzen Passkontrollen durchgeführt.

3. Verbundticket

Im Verbundtarif werden alle Tickets auf Basis desselben Berechnungsschemas aufgebaut, das sowohl im Inland als auch im Nachbarland und für grenzüberschreitende Fahrten zur Anwendung kommt.

Großraum Genf (Schweiz-Frankreich)

Genf ist eine Metropole mit einem weitläufigen Einzugsgebiet. Daher einigten sich die beiden Grenzregionen in Schweiz und Frankreich auf einen Tarifverbund, der alle Ticketkategorien und Verkehrsträger integriert. Das Resultat ist ein Ticket für alle Fahrten im gesamten Großraum Genf.

Es werden Einzelkarten, Tageskarten und Zeitkarten für das gesamte Netz vergeben. Auch rein nationale Fahrkarten folgen dem einheitlichen Tarifs system. Das bedeutet Übersichtlichkeit durch gleichen Tarif für alle und beugt Doppelzahlungen vor. Für alle individuellen Bedürfnisse werden verschiedene Ticketangebote zur Verfügung stehen. Zu Herausforderungen kommt es bei hohen Disparitäten im Preisniveau durch teuren Einheitspreis.

3.5.4 Schlussfolgerungen

Damit das grenzüberschreitende Angebot vom Fahrgast angenommen wird, müssen sowohl der Ticketpreis, also auch die Handhabe sowie die notwendige Informationen darüber attraktiv und übersichtlich sein.

Um den Bedürfnissen der Fahrgäste möglichst nahe zu kommen, sollte evaluiert werden, ob ein Sonderfahrchein für eine einzelne Linie über die Grenze ausreicht oder die Integration verschiedener Verkehrsträger und Zonen sinnvoll ist. Hierbei wäre auch die Möglichkeit zum Mitführen eines Fahrrades etc. mitzudenken.

Die etwaige gegenseitige Anerkennung von Ermäßigungen muss im Zuge der Vertragsverhandlungen diskutiert werden.

Um die Handhabe für Fahrgäste zu erleichtern, sollten Informationen über die Ticketoptionen sowie die Bezugsmöglichkeiten zweisprachig ausgeführt werden. Das schließt auch die zweisprachige Ausschilderung, Fahrplananzeige etc. vor Ort mit ein. Kosten für die Aufbereitung und Verbreitung von Informationen über das Angebot müssen in der Planung einkalkuliert werden. In diesem Bezug wäre auch ein Sprachtraining für Fahrzeuglenker anzudenken, um persönliche Auskunft zu ermöglichen.

4 EMPFEHLUNGEN

Grenzüberschreitende Verkehre werden auf Basis von bilateralen Verträgen ausgeführt. Aus der Recherche in Kapitel 3 können diesbezügliche Herausforderungen und Lösungsansätze abgeleitet werden. Die jeweiligen Schlussfolgerungen fließen als Diskussionsgrundlage in die **Vertragsverhandlungen** ein:

- Festlegung der notwendigen Rahmenbedingungen auf Basis der relevanten nationalen gesetzlichen Grundlagen (Sicherheitsstandards, Ausbildung der FahrzeuglenkerInnen etc.) sowie darüber hinausgehender Qualitätskriterien
- Einigung auf eine ausschreibende Stelle (Bestellerorganisation) zwischen den Aufgabenträgerorganisation auf ungarischer und auf österreichischer Seite
- Festlegung des Vergabepinzips (Empfehlung: Bruttovergabeprinzip)
- Einigung auf einen für beide Seiten attraktiven Tarif (Empfehlung: Sondertarif - ein Tarifverbund wäre ein nächster Schritt auf dem Weg zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund) unter Bedachtnahme auf bestehende Einkommensdisparitäten
- Einigung über die etwaige gegenseitige Anerkennung von Ermäßigungen
- Festlegung des Fahrkartensortiments (Einzelkarten, Zeitkarten etc.) abhängig von den Zielgruppen, die durch das Angebot angesprochen werden sollen.
- Festlegung der Abführung der Umsatzsteuer (Empfehlung: nach dem Territorialprinzip).
- Vereinbarung eines Schlüssels zur Gegenverrechnung der Einnahmen, die nach dem Bruttovergabeprinzip der gemeinsam festgelegten Bestellerorganisation zufallen
- Vereinbarungen zur geteilten Übernahme der verbleibenden Kosten aus dem gemeinschaftlich betriebenen grenzüberschreitenden Verkehr nach dem Territorialprinzip zwischen den Aufgabenträgerorganisationen.
- Festlegungen zur Ausfallhaftung
- Überlegungen zu Informationsmaterialien sowie Handhabe vor Ort (Zweisprachigkeit)
- Vertiefende Überlegungen (Machbarkeitsstudie) zur Gründung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Koordinationsstelle, die als Besteller auftritt und mit der Organisation der grenzüberschreitenden Linie betraut wird



Abbildung 10: Optionen für die Einführung neuer grenzüberschreitender Buslinienverkehre

Wesentlich für die erfolgreiche Abwicklung des Prozesses zur Einrichtung eines grenzüberschreitenden öffentlichen Linienbusverkehrs ist die Einbindung aller relevanten Akteure. Diese können in drei Ebenen gegliedert werden:

- **Aufgabenträgerorganisationen:**
 - AT: Verkehrsverbund-Ostregion GmbH,
 - HU: Ministerium für Innovation und Technologie (Abteilung für öffentliche Verkehrsleistungen) unterstützt durch KTI (Büro in Szombathely)
- **Entscheider:**
 - AT: Land Burgenland
 - HU: Ministerium für Innovation und Technologie (Abteilung für öffentliche Verkehrsleistungen)
- **BearbeiterInnenteam:**
 - AT: Verkehrsverbund-Ostregion GmbH
 - HU: KTI (Büro in Szombathely)

FACTBOX SMART-PANNONIA

Ziel des Projektes SMART Pannonia „Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in Burgenland – West-Hungary; Nachhaltige Mobilität und Regionale Erreichbarkeit in Burgenland und West-Ungarn“ ist es, den Raum Burgenland/Westungarn wieder als eine gemeinsame funktionale Region erlebbar zu machen und weiter zu entwickeln. Die Mobilität der Menschen und Güter ist eine wesentliche Grundlage dafür, daher wird intensiv an den zentralen Fragen der zukünftigen Mobilität im grenzüberschreitenden Raum Burgenland/Westungarn gearbeitet. Grenzüberschreitende, von der EU geförderte Mobilitätsprojekte legten die Basis für eine direkte Kooperation sowohl auf Verkehrsanbieterseite als auch auf politischer Ebene. Diese Entwicklungen werden – aufbauend auf den Ergebnissen der Studien aus bereits abgeschlossenen Projekten – fortgesetzt. Große Themen, wie Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnbereich, müssen gemeinsam bearbeitet werden.

Zu den wichtigsten Outputs des Projekts gehören die Gründung der grenzüberschreitenden Verkehrsplattform, die die einzelnen Dienstleister miteinander verbindet, die Anwendung der Lösungen im Dienste der intelligenten Mobilität, die Förderung des Radverkehrs und der grenzüberschreitenden Planung im Bereich der Eisenbahn. Die gemeinsame Abstimmung der ungarischen und österreichischen Projektpartner bringen für die ganze Bevölkerung des Programmgebiets sowie für alle Verkehrsteilnehmer einen deutlichen Mehrwert, weil sie die nachhaltige Interoperabilität in der Grenzregion steigern, was auch wirtschaftlich einen wichtigen Multiplikationseffekt hat.

www.interreg-athu.eu/smartpannonia/

Arbeitspakete

AP M: Projektmanagement

AP 1: Grenzüberschreitende Verkehrsplattform

AP 2: Smart Mobility (Informationsoffensive ÖV, Mikro ÖV, P&R, Fahrgastpotential Erhebung)

AP 3: (Alltags)Radverkehrsfördernde Maßnahmen

AP 4: Strategische Planung der zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen

AP 5: COVID-19: Evaluierung und Anpassung der Situation in Verkehrsbereich

AP C: Öffentlichkeitsarbeit

Projektdauer: Jänner 2016 – März 2022

Finanzen:

Projektbudget: 3.342,755,40 €

davon EFRE-Förderung: 2.841.359,08 €

Förderprogramm: Interreg VA AT-HU; 85% EFRE-Förderungsanteil

Projektpartner:

Österreich (AT):

[Land Burgenland](#) (Abt. 2, Referat Gesamtverkehrscoordination)

[RMB \(Mobilitätszentrale Burgenland\)](#)

VIB - Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH

[VOR - Verkehrsverbund Ostregion GmbH](#)

Ungarn (HU):

[Westpannon](#) - (Lead Partner)

[GYSEV/Raaberbahn](#)

[Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten und Handel \(KKM\)](#)

Strategische Partner:

[Zentrum für Nordwest-Ungarischen Transport](#) - (HU)

[Ungarischer Radfahr-Allianz](#) - (HU)



IMPRESSUM

Leitfaden grenzüberschreitender Linienbusverkehr in der österreichisch-ungarischen Grenzregion

Auftraggeber:

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Europaplatz 3/3
1150 Wien
Österreich

Auftragnehmer:

Verracon GmbH
Mariahilfer Straße 47/5/2 · A-1060 Wien
office@verracon.at · www.verracon.at

Bearbeitung:

Mag. Andreas Friedwagner, DI Christina Narval

Im Rahmen des Interreg-Projekts ATHU17 SMART Pannonia

Der Leitfaden inkludiert die Expertise der TeilnehmerInnen an den vier Workshops, den Expertengesprächen und dem Planspiel.

- **Verkehrsverbund Ostregion:** Paul Liebhart, Jakob Pachschröll, Verena Preßlauer, Andreas Rauter, Andrea Stütz, Andreas Valenta
- **KTI:** János Berényi, Máté Kovács, András Németh, Miklós Siska, Kinga Tóthné Temesi
- **Land Burgenland:** Hannes Klein, Markus Rothensteiner
- **GYSEV:** Béla Németh
- **Westpannon:** Péter Halinka
- **Außenministerium Ungarn:** Lívia Baloszán