Kurzfassung

Name: Martin Löchel

Thema: Interessensausgleiche zwischen Verkehrsunternehmen im Rahmen einer intermodalen Reisendenstromlenkung

Mit Hilfe einer intermodalen Reisendenstromlenkung lässt sich eine optimierte Steuerung des aktuellen Verkehrsflusses durchführen. Damit kann auf Veränderungen im Betriebsablauf reagiert werden und der Fahrgast gelangt mit einem möglichst geringen Zeitverlust und möglichst geringen Komforteinbußen an sein Reiseziel. Bei der verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung kann der Fall eintreten, dass nicht immer das Unternehmen mit der verspäteten Linie auch der Verursacher der ursprünglichen Verspätung ist. In Folge dessen kommen auf ein Verkehrsunternehmen Malus-Zahlungen bzw. Zahlungen aus Fahrgastrechten zu, für dessen Ursprung das Verkehrsunternehmen nicht verantwortlich ist. Ziel dieser Arbeit ist es durch den Entwurf einer Regelung von Interessensausgleichen zwischen den Verkehrsunternehmen dieses Problem zu lösen.

Bevor sich eine Regelung gestalten lässt, müssen die dafür maßgebenden Rahmenbedingungen betrachtet werden. Eine grundlegende Rahmenbedingung liegt in der Definition der auftretenden Akteure. Es ergeben sich hierbei anhand des Drei-Säulen-Modells drei relevante Akteursgruppen: Die Betreiber als die Verkehrsunternehmen, die Nutzer als die Fahrgäste sowie die Allgemeinheit in Form der Gesellschaft. Diese drei Akteursgruppen weisen unterschiedliche Zielkonzepte in den Bereichen der Wirtschaftlichkeit und der Angebotsqualität auf. Auf Grund der unterschiedlichen Ausprägungsformen der Zielkonzepte, kommt es zu Zielkonflikten zwischen sowie innerhalb der Akteursgruppen. Einerseits stehen die Verkehrsunternehmen in einer Wettbewerbssituation zueinander und möchten ihre eigene Position stärken. Andererseits muss die Verknüpfung von Verkehrsmitteln mit anderen Verkehrsunternehmen gewährleistet werden, um eine hohe Angebotsqualität zu verwirklichen. Vor allem in der Verknüpfung zwischen den Verkehrsunternehmen liegt eine weitere grundlegende Rahmenbedingung für die Durchführung von Interessensausgleichen. Die Verknüpfung von Verkehrsunternehmen kann zum einen auf organisatorischer Ebene über Verkehrs- oder Mobilitätsverbundsysteme stattfinden. Zum anderen kann die Beziehung zwischen den Verkehrsunternehmen auf einer direkten Unternehmensebene erfolgen. Hierbei lassen sich durch technische Einrichtungen Informationen zwischen den Unternehmen austauschen.

Eine weitere Rahmenbedingung für die Ausgestaltung von Interessensausgleichen ist die Abweichung des Regelbetriebs. Kommt es dementsprechend zu einem Störfall im Betriebsablauf, auf den angemessen reagiert werden muss, sollten dem Disponenten Handlungskonzepte zur Wiederherstel-

lung des planmäßigen Betriebs zur Verfügung stehen. Die verfügbaren Dispositionsmaßnahmen lassen sich in angebots- und nachfrageorientierte Dispositionsmaßnahmen untergliedern. Hierbei lassen sich die angebotsorientierten Dispositionsmaßnahmen in die Kategorien der fahrt- und haltbezogenen Betrachtung sowie dem Zusatzangebot untergliedern. Die nachfrageorientierten Dispositionsmaßnahmen untergliedern sich in die Kategorien der Informationsversorgung, finanzieller Anreize sowie ordnungsrechtlicher Anweisungen.

Aufbauend auf den Rahmenbedingungen lassen sich Situationen definieren, die für Interessensausgleiche zwischen Verkehrsunternehmen von Relevanz sind. Im Wesentlichen ergeben sich drei grundsätzliche Situationstypen. Erstens die Wartesituation, in der auf einen verspäteten Anschluss gewartet wird. Diese Wartesituation findet ausschließlich an Haltepunkten während einer Umsteigebeziehung statt, bei der die Anschlusspufferzeit während des Umstiegs nicht ausreicht. Zweitens wird die Bereitstellung von aktuellen Informationen und alternativen Fahrtoptionen vor dem Fahrtantritt der Fahrgäste betrachtet. Innerhalb des dritten Situationstyps werden aktuelle Verkehrsinformationen und alternative Fahrtoptionen für Fahrgäste bereitgestellt, die sich bereits innerhalb ihres Reiseverlaufs befinden. Da die einzelnen Situationen immer innerhalb der Abweichung des Regelbetriebs auftreten, werden die Situationen anhand eines morphologischen Kastens in Störfallsituationen eingeordnet. Hierdurch lassen sich zeitliche Komponenten und die Lösbarkeit des Konfliktes näher beschreiben.

Tritt eine der Situationen ein, so führt dies zu Reaktionen innerhalb der drei Akteursgruppen. Die Reaktionen können sowohl positiver als auch negativer Art sein. Insbesondere die Reaktionen der Fahrgäste sind zu betrachten, da diese Fahrgastrechteforderungen gegenüber den Verkehrsunternehmen verursachen. Für die Reaktionen der Fahrgäste müssen zunächst die Kundenerwartungen betrachtet werden, wobei sich das Problem ergibt, dass die Fahrgäste als heterogene Gruppe auftreten. Fahrgäste weisen individuelle Interessen auf, sodass den drei Grundsituationen jeweils unterschiedliche Fahrgastgruppen zugeordnet werden.

Aus den resultierenden Reaktionen der Fahrgastgruppen ergeben sich darüber hinaus Folgen für die Betreiber. Innerhalb der Wartesituation entstehen betriebliche Probleme für das abbringende Verkehrsunternehmen, da die Fahrplantreue nicht eingehalten werden kann. Dieses betriebliche Problem hat letztendlich Auswirkungen auf finanzielle Aspekte. Es entsteht für das abbringende Verkehrsunternehmen eine Erlösminderung durch den Rückgang des Fahrgastaufkommens, den Aufwendungen aus Kundengarantien sowie den Malus-Zahlungen aus Verkehrsverträgen. Für das wartende Verkehrsunternehmen ergeben sich einerseits Imageverluste, da einzelne Fahrgäste durch das Warten des Abbringers Probleme in ihren Anschlussbeziehungen erhalten. Andererseits steht dem ein Imagegewinn gegenüber, da die Fahrgäste trotz der auftretenden Verspätung ihren Reise-

verlauf fortsetzen können. Die drei Grundsituationen finden im Rahmen einer Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen statt. Es wird hierbei angenommen, dass die beteiligten Verkehrsunternehmen Vertragspartner sind.

Bevor letztendlich ein Interessensausgleich zwischen den Vertragspartnern durchgeführt wird, müssen sich die Betreiber Informationen über die tatsächlich aufgetretenen Verspätungen beschaffen. Die Informationsbeschaffung lässt sich hierbei in zwei Varianten untergliedern. Entweder ist die Informationsbeschaffung kostenfrei und Informationen sind somit symmetrisch verteilt oder die Informationsbeschaffung verursacht Kosten und Informationen sind somit asymmetrisch verteilt. Für den Abbau asymmetrischer Informationen müssen Anreize materieller und immaterieller Art gesetzt werden. Findet letztendlich der konkrete Informationsaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen statt, so lässt sich dieser durch verschiedene Vernetzungsformen strukturiert darstellen. Es ergeben sich folgende Grundformen der Vernetzung: Die lokale Vernetzung, die polyzentrische Vernetzung, die monozentrische Vernetzung sowie die Mischformen der Vernetzung. Für eine reibungslose Umsetzung der Interessensausgleiche müssen darüber hinaus Kooperationsvereinbarungen getroffen werden.

Aufbauend auf diesen Kooperationsvereinbarungen findet die konkrete Umsetzungs- und Ausgestaltungsform zur Regelung von Interessensausgleichen zwischen Verkehrsunternehmen statt. Die Regelung von Interessensausgleichen lässt sich in die monetäre und nicht-monetäre Betrachtung untergliedern. Beide Regelungen führen zu einem Aufbau einer Servicegesellschaft. Im Falle des monetären Interessensausgleichs ist diese Servicegesellschaft wie eine Art Versicherung aufgebaut. Die kooperierenden Verkehrsunternehmen zahlen eine Versicherungsprämie in einen gemeinsamen Geld-Pool. Aus diesem Pool werden jene Akteure entschädigt, bei denen ein Schadensfall durch die Beteiligung an der Reisendenstromlenkung eintritt. Die Beitragszahlungen der Verkehrsunternehmen werden entsprechend der Leistungsinanspruchnahme angepasst. Dadurch, dass die Verkehrsunternehmen ihren „Versicherungstarif“ eigenständig auswählen, entstehen Anreize zum Abbau asymmetrischer Informationen.

Bei der nicht-monetären Ausgestaltung übernimmt die Servicegesellschaft die Informationsweitergabe an den Fahrgast, falls eine Überlastung des Verkehrsmittels eintritt bzw. kurz bevorsteht oder mit größeren Verspätungen zu rechnen ist. Infolge dessen spricht die Servicegesellschaft Empfehlungen für den Umstieg auf ein anderes Verkehrsunternehmen aus und übernimmt die Umbuchungen der Fahrgäste auf ein anderes Verkehrsunternehmen. Ein zentraler Unterschied zur Servicegesellschaft bei der monetären Ausgestaltung liegt somit im direkten Kundenkontakt. Allerdings ergeben sich durch die Ausgestaltungsformen Schwierigkeiten bei der Umsetzung in der Praxis, wie sich im Experteninterview mit der Betriebsleitzentrale der HEAG mobilo bestätigt.