

## **Organisation und Struktur des englischen Nahverkehrsmarktes**

Mit der Deregulierung des Busmarktes 1985 in Großbritannien, der damals im wesentlichen aus einem großen nationalen staatlichen Busbetreiber und vielen Nahverkehrsunternehmen in kommunalem Besitz bestand, hat sich die dortige Marktstruktur grundlegend verändert.

### **Marktzugang**

Der Zugang zum britischen Busmarkt ist im Prinzip nicht schwierig. So kann jeder, der die relativ einfachen Voraussetzungen für den Erwerb einer Buslizenz für den öffentlichen Nahverkehr (PSV-Betreiberlizenz) erfüllt, diese bei der zuständigen Behörde (Traffic Area Offices) anmelden. Der zukünftige Betreiber muss nur einen Fahrplan von A nach B vorlegen, für den keine einschränkenden Auflagen gelten, ebenso wenig wie für die Fahrpreisgestaltung. Auch gibt es nur geringe Vorgaben hinsichtlich der Sicherheits- und Qualitätsstandards. Innerhalb von 14 Tagen reagiert die entsprechende Behörde.

56 Tage nach der Beantragung kann der Busunternehmer seinen Linienbetrieb aufnehmen und ist verpflichtet, diesen mindestens 90 Tage lang aufrecht zu erhalten. Für den Fall, dass auf der Linienbeziehung zwischen A und B mehrere Betreiber Fahrten anbieten, und es vorab zu keiner Abstimmung zwischen den jeweiligen Betreibern und/oder der zuständigen lokalen Behörde in der jeweiligen Kommune kommt, ist eine Schlichtung durch die britische Verbraucher- und Wettbewerbsbehörde OFT (Office for Fair Trading) möglich.

### **Wenige Busunternehmen beherrschen den Markt**

Von den rund 500 privaten Marktteilnehmern, die im Stadtverkehr tätig sind, sind Anfang 2010 nur noch 11 Busunternehmen in öffentlicher Hand. Der Großteil dieser 500 Busunternehmen (45%) hat weniger als fünf Fahrzeuge<sup>1</sup> und nur wenige Busunternehmen setzen mehr als 100 Fahrzeuge ein.

Obwohl der Zugang zum Busmarkt in Großbritannien sehr einfach erscheint, sind die eigentlichen ‚Herrscher‘ über den Busmarkt vier national weit tätige Busunternehmen: First Group plc, Stagecoach Group plc, Arriva Group plc und Go-Ahead Group plc. Deren Marktanteil beträgt zwei Drittel. Die Stagecoach

---

<sup>1</sup> Die Konsequenz ist, dass somit weniger als 50% der Marktteilnehmer statistisch erfasst werden, da nur Unternehmen mit mehr als 20 Bussen ihre Daten an das Transportministerium melden müssen.

Group plc hat beispielsweise in über 100 Städten Niederlassungen oder Tochterunternehmen. Mehr als 1.000 Fahrzeuge haben nur die vier Marktführer und ein Betreiber in London im Einsatz. Fünf weitere, größere Busunternehmen sind ausschließlich in einer oder zwei geographischen Regionen vertreten.

Da es in Großbritannien keine gesetzliche Meldepflicht für Übernahmen und Unternehmenszusammenschlüsse gibt, ist der Konzentrationsprozess auf dem Busmarkt mit gesicherten Daten nur unzureichend nachzuvollziehen. Die Wettbewerbsbehörde OFT hat jedoch seit 2004 14 Übernahmen von Busunternehmen registriert, die alle von den vier Marktführern vollzogen worden sind.

Im Dezember 2009 wurden zwei weitere der letzten kommunalen Busbetreiber verkauft: Plymouth CityBus<sup>2</sup> für 22,4 Mio. Euro an Go-Ahead Group plc und Islwyn Borough Transport (IBT) in Wales<sup>3</sup> an die Stagecoach Group plc.

### **Kommerzielle Verkehre mit erheblichen staatlichen Zuschüssen**

Großbritannien gilt für viele Anhänger der Idee sich selbst regulierender, freier Märkte als das Vorbild für die Deregulierung. Und Viele leiten daraus ab, Busverkehre könnten ohne öffentliche Unterstützung und gewinnbringend betrieben werden. Diese Vorstellung bleibt auch in Großbritannien ein Wunschtraum, denn die Gewinne werden erst durch nicht unerhebliche staatliche Subventionen ermöglicht.

Subventioniert werden alle britischen Busbetreiber durch eine Erstattung von durchschnittlich etwa 80% der tatsächlich anfallenden Treibstoffkosten<sup>4</sup> der Busunternehmen, wie die Commission for Integrated Transport kürzlich in einer Studie über die öffentlichen Subventionen des britischen Nahverkehrsmarktes festgestellt hat. Dies sind nicht die einzigen öffentlichen Gelder, die den deregulierten Markt ‚beleben‘. Dazu kommen staatliche Fahrgeldzuschüsse für ältere Menschen. Allein diese staatlichen Ausgleichszahlungen betragen mittlerweile 0,24 Euro für jeden Fahrgast. Bei 1,6 Mio. Fahrgästen pro Tag sind für die Go-Ahead Group plc so beispielsweise 24% des täglichen Umsatzes von

---

<sup>2</sup> Plymouth CityBus befördert mit 485 Beschäftigten und 184 Fahrzeugen 14 Mio. Fahrgäste und hat bei einem Umsatz von 19,7 Mio. Euro (2009) ein positives Unternehmensergebnis erwirtschaftet. Plymouth hat rd. 270.000 Einwohner. Um diese Daten einzuordnen: die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Marburg (Marburg: 80.000 Einwohner) befördern fast ebenso viele Fahrgäste mit 240 Beschäftigten und 76 Bussen.

<sup>3</sup> ITB hat 33 Fahrzeuge und 62 Beschäftigte.

<sup>4</sup> Diese aus den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts stammende Subventionsform ist nicht nach oben begrenzt, sondern steigt jährlich. Sie beträgt derzeit 43,21 pence pro Liter. Go-Ahead hat in 2009 seinen Treibstoff z.B. für 43 pence pro Liter eingekauft („hedged all of our fuel requirements for the 2009 at 43 pence per litre“) oder für 11% seiner Kosten jemanden gefunden, der dafür im Großen und Ganzen aufkommt. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

vorn herein gesichert.

Daneben gibt es teilweise lokale Fahrgeldzuschüsse für Jugendliche und/oder Zuschüsse örtlicher Behörden, wenn der Betreiber seine Fahrten mit anderen Betreibern koordiniert, ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem oder ein einheitliches Fahrscheinsystem anwendet. Außerdem stellen örtliche Behörden die Infrastruktur mit Haltestellen, Busbahnhöfen oder anderen wichtigen Umsteigepunkten zur Verfügung.

Insgesamt sind 33% der Gesamtumsatzes des Busmarktes (London nicht einbezogen) in Höhe von 3,6 Mrd. britischen Pfund (GBP) staatliche Ausgleichszahlungen für Treibstoff und Fahrgelderstattungen. Kommerzielle Verkehre in Großbritannien sind also Verkehrsleistungen, die mindestens zu 33% subventioniert werden. Die tatsächlichen Subventionen sind einer neueren Untersuchung des OFT zu Folge noch erheblich höher.

### **Ein Beispiel: Nahverkehr in Manchester**

Der Nahverkehr im Großraum Manchester wird von der lokalen Nahverkehrsbehörde GMPTE für rd. 2,5 Mio Einwohner organisiert. Durchgeführt wird der lokale Busverkehr von insgesamt 43 Busunternehmen, darunter sind auch die drei größten britischen Busbetreiber. Einer davon ist First Group plc. Das örtliche Unternehmen, First Manchester<sup>5</sup>, befördert ungefähr 100 Mio Fahrgäste in 900 Fahrzeugen mit einer Verkehrsleistung von annähernd 56,3 Mio Kilometer pro Jahr.

Der Preis für eine Einzelfahrkarte beträgt im Durchschnitt 1,80 GBP (2,00 Euro). Stagecoach Manchester verkauft z. Zt. Einzelfahrscheine von 0,90 - 2,70 GBP (1 - 3 Euro) und diese gelten nur für Stagecoach Busse.

In Manchester nutzen die Fahrgäste im Durchschnitt 86 Busfahrten im Jahr. Im Vergleich dazu: in Wuppertal liegt dieser Wert bei 152 Busfahrten (einschl. Schwebebahn 215 Fahrten) im Jahr. Die Nutzungshäufigkeit des Großraums Manchester in der Nutzung der Busse wäre von der Größenordnung her in etwa vergleichbar mit Schwäbisch Hall mit 79 Fahrten. Allerdings liegt Schwäbisch Hall in einer ländlichen Gegend in Baden-Württemberg und hat nur 21.000 Einwohner.

### **Öffentlicher Nahverkehr im deregulierten Markt ein Erfolgsmodell?**

Seit 1997 sind die öffentlichen Zuschüsse in Großbritannien zwar um 70% gestiegen, die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV mit Bussen ist jedoch im gleichen Zeitraum sogar leicht gesunken. Auch ist das Angebot (Fahrleistung) zurückge-

---

<sup>5</sup> Zum Vergleich: Die VHH/PVG (Pinneberg, Bergedorf) befördert 105 Mio Fahrgäste mit einer Verkehrsleistung von rund 33 Mio Wagenkilometern.

gangen. Dagegen sind die Fahrpreise um rund 50% gestiegen, ebenso wie die Betreiberkosten um etwa 10%, wie der OXERA Report im Juni 2009 festgestellt hat.

Die renommierte britische Beratungsfirma TAS führt die gegenwärtige Entwicklung im Nahverkehr mit Bussen in erster Linie auf die vielen Verkehrsbehinderungen und die damit gesunkene durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des ÖPNV zurück. Ob so aber die in den letzten 10 Jahren um 20% gesunkene und damit auf das Niveau vor der Deregulierung 1985 gefallene Produktivität des britischen ÖPNV erklärt werden kann, muss bezweifelt werden.

Quellen:

Department for Transport: Public Transport Statistics Bulletin GB: 2009 Edition Supplement, Nov. 2009

TAS: The Economics of Bus Operation and the prices people pay. Summary Report, 2009

Local Government Association: Subsidising buses: How to get the best from taxpayers' money, June 2009

Commission for Integrated Transport: Public Subsidy for the Bus Industry: The Case for Incentive Per Passenger, March 2009

Go-Ahead Group plc: Finance Report 2009

sowie Informationen der Internetseiten von [busandcoach.com](http://busandcoach.com), [taspublications.co.uk](http://taspublications.co.uk) und [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk)

Umrechnung GBP in Euro (Januar 2010)

Koblenz, im Januar 2010

Erscheint am 22.1.2010 als Brancheninfo Nr. 5 im ÖPNV Barometer für registrierte Nutzer unter [www.koblenzer-forum.de](http://www.koblenzer-forum.de)