

## 4. *FALLSTUDIE: SCHWEDEN ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)*

### 4.1. *Hintergrundinformationen*

Die Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Schweden erfolgte Ende der 1980er Jahre und zwar in der Form eines Ausschreibungsmodells. D.h. Gemeinden schreiben die Erbringung der Dienstleistung ÖPNV aus. Durchgeführt wird dies von 24 regionalen „Regieinstitutionen“, die sich zu 50% im Eigentum der Kommunen befinden. Swebus, das öffentliche Busunternehmen, wurde 1995 an Stagecoach und später an Concordia verkauft. Nach Angaben der Gewerkschaft Kommunal wurden in der Folge bis auf elf alle vormals gemeindeeigenen Betriebe privatisiert. Nicht einmal fünf der weiter von Gemeinden betriebenen ÖPNV-Institutionen sind, so Kommunal, wirtschaftlich erfolgreich. Im Zuge der Privatisierung entstanden an die 500 private, oftmals sehr kleine Busunternehmen. Diese schließen sich aber immer wieder unter sogenannten Schirmorganisationen zusammen, um an den Ausschreibungen teilnehmen zu können.

Durch die Liberalisierung ist das Angebot im ÖPNV angeblich um 15% gewachsen, seien Fahrpreise gesunken und habe sich die Kundenzufriedenheit erhöht (ÖGPP 2002), gleichzeitig haben aber Konzentrationsprozesse stattgefunden. Die Kostendeckung der Leistungen des ÖPNV hat sich von 30% auf 50% erhöht. Die positive Entwicklung des ÖPNV wird auf staatliche Förderungen zurückgeführt, die im Prozess der Liberalisierung massiv erhöht wurden. Seit 1999 werden anscheinend keine Analysen der Auswirkungen der Marktentwicklung im Bereich ÖPNV mehr vorgenommen (Hellery/Hagman 2000), da sich der öffentliche Verkehr fortan nach eigenen Bedingungen entwickeln soll.

Verträge mit Gewinnern von Ausschreibungen werden für 4 Jahre abgeschlossen (Hellery/Hagmann 2000). Die Regieinstitutionen versuchen den Ausschreibungswettbewerb auch über Qualitätsvorgaben bezüglich der Arbeitsbedingungen zu steuern, da dies in direktem Zusammenhang mit der Angebotsqualität gesehen wird. Die Ausschreibungsgewinner übernehmen sehr oft die traditionellen Belegschaften. Gerichtsurteile haben aber ergeben, dass sie dazu nicht verpflichtet wären (ausführlich Palm 2001a).

Die regionalen Regieinstitutionen, mit Ausnahme Storstockholms Lokaltrafik, verpflichten die Ausschreibungsnehmer nicht zur Übernahme von Personal. Da die Entwicklung der Beschäftigungsverhältnisse im Sektor allgemein als eher schlecht eingestuft wird, wird auf einen möglichen Mangel von 8.000 FahrerInnen in den kommenden Jahren verwiesen. Zu diesem Zweck wurde die sozialpartnerschaftliche Institution KOLLEGA gegründet. Diese ist mit der Anwerbung und Ausbildung möglicher Mitarbeiter im ÖPNV betraut.