

AÖT
FNCTTFEL
LCGB
MOUVEMENT ECOLOGIQUE
OGBL
SYPROLUX

Gesetzentwurf zum öffentlichen Transport:

**Statt staatlichem Dirigismus
zukunftsorientierten Rahmen für
Zusammenarbeit aller Akteure
schaffen!**

März 2004

Gesetzentwurf zum öffentlichen Transport:

Statt staatlichem Dirigismus zukunftsorientierten Rahmen für Zusammenarbeit aller Akteure schaffen!

Vor kurzem hat das Transportministerium das Gesetzesprojekt "sur les transports publics" in der Abgeordnetenkommission deponiert. Mit diesem Gesetz soll ein Mehr an Effizienz und Koordinierung im Bereich des öffentlichen Transportes gewährleistet werden.

Die unterzeichnenden Organisationen begrüßen grundsätzlich strukturelle Anstrengungen, um den öffentlichen Transport in Luxemburg besser zu gestalten. Sie treten seit langem u.a. ein für eine zusammenhängende Transportpolitik, welche den wirklichen Mobilitätsbedürfnissen von heute und morgen Rechnung trägt (cf. IVL, Modal Split). In diesem Zusammenhang begrüßen sie die Schaffung neuer Strukturen, wie z.B. eines Verkehrsverbundes sowie einer Mobilitätszentrale. Diese Vorhaben, die auch in der Regierungserklärung von 1999 vorgesehen waren, sind überfällig ebenso wie deren gesetzliche Verankerung, dies im Rahmen einer Gesamtstrategie für den öffentlichen Transport und einer entsprechenden Koordinierung auf nationaler Ebene.

Das Gesetzesprojekt wie es nun vorliegt, trägt diesem Anliegen jedoch nicht Rechnung und stellt falsche Weichen: Statt einem Mehr an Verantwortung für die verschiedenen Akteure im Bereich Transport - statt einer verbesserten Kooperation und einem Ausbau des Angebotes im Interesse der Kunden - wird vor allem auf eine äußerst problematische Zentralisierung von Entscheidungsprozessen gesetzt und rein wirtschaftlichen neoliberalen Tendenzen Tür und Tor geöffnet.

Folgende Aspekte des Gesetzesprojektes sind nach Ansicht der unterzeichnenden Organisationen als besonders gravierend anzusehen:

Die Kritikpunkte

1. Staatlicher Dirigismus oder stärkere Kooperation der verschiedenen Akteure?

So manch eine der unterzeichnenden Organisationen setzt sich seit Jahren für die Schaffung eines Verkehrsverbundes ein. D.h. für die Schaffung einer neuen Struktur auf nationaler Ebene in dem alle Akteure gemeinsam den öffentlichen Transport gestalten.

Die Gründe, die für die Schaffung eines derartigen Verbundes sprechen, liegen auf der Hand. Der Bedarf:

- einer besseren Absprache der Angebote zwischen allen Akteuren im Transportbereich;
- einer durchdachteren und abgestimmten Gestaltung der Tarife;
- einer konsequenten Durchsicht der Fahrpläne und ggf. deren Neugestaltung im Dienste der Kunden
- eines Ausbaus der flexiblen Systeme, wie Rufbus und Sammeltaxi, innerhalb von Gemeinden sowie gemeindeübergreifend.

Mit einem derartigen Verbund könnten wichtige Kritiken zahlreicher Kunden der öffentlichen Transportmittel aus der Welt geschafft werden. Ausserdem könnten viele neue Kunden gewonnen werden.

In der Konsequenz griff auch die Regierung die Idee der Schaffung einer Koordinierungsstelle im Koalitionsabkommen auf, was so manche Hoffnung weckte.

Das vorliegende Gesetzesprojekt jedoch trägt dieser Grundidee nicht zufriedenstellend Rechnung.

Vorbemerkung:

Da in einer Reihe von Ländern vergleichbare Strukturen bestehen wäre es äußerst nützlich für den Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess gewesen, die verschiedenen Strukturen miteinander aufgrund festgelegter Kriterien zu vergleichen und auf der Grundlage eines solchen Vergleiches – der einsehbar sein müsste und diskutiert werden sollte - ein Modell der Koordinierung und Zusammenarbeit der Akteure zu erarbeiten, das den spezifischen Luxemburger Verhältnissen entspricht.

Das Transportministerium hat dagegen vorgezogen, ein Modell zu privilegieren, ohne dass a priori ersichtlich ist, welche anderen Alternativen mit welchen Vor- und Nachteilen zur Debatte stehen könnten.

Eine solche Vorgehensweise ist unseriös!

Die Hauptkritikpunkte sind folgende

1.1. Statt einer Bevormundung und Zentralisierung der Entscheidungsbefugnisse – die Erfahrung und Kompetenz aller Akteure im Transportbereich im Interesse einer Effizienzsteigerung nutzen!

Der im Gesetzesprojekt vorgesehenen neuen Instanz zur Koordinierung, welche kein Verkehrsverbund ist sondern eine „Régie Générale des Transports Publics“ (RGTP), sollen sehr umfangreiche Entscheidungsbefugnisse zugestanden werden. Von der Erstellung von Strategien bis zur Überwachung der Umsetzung, der Genehmigung von Initiativen im Bereich des öffentlichen Transportes, der Mitgestaltung am grenzüberschreitenden Angebot, der Festlegung von Qualitätskriterien u.a.m.

Zitiert sei aus dem Gesetzesprojekt:

« 1. La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination "Régie Générale des Transports Publics", en abrégé RGTP. ...

La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé: ses engagements sont réputés commerciaux.»

Statt wie in vergleichbaren Strukturen im Ausland, eine ausgewogene Zusammensetzung der verschiedenen Akteure für eine solche Instanz vorzusehen (vor allem auch die Gemeinden und die Akteure im Transportbereich direkt einzubeziehen), soll hier lediglich ein „établissement public“ mit einem Verwaltungsrat aus 5 Personen durch die Regierung genannt werden. Zitiert sei aus Artikel 13: *„Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Gouvernement en conseil sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.»*

Die Qualifikation bzw. Motivationseigenschaften dieser 5 Schlüsselpersonen werden dabei nicht einmal ansatzweise definiert. Für irgendein beratendes Gremium in anderen Politikbereichen wird die Ausrichtung klarer geregelt, als dies bei dieser zentralen Schaltzelle für den öffentlichen Transport der Fall ist!

Verbesserungswürdig auf der Ebene des öffentlichen Transportes ist sonder Zweifel die Absprache und Koordinierung zwischen allen Akteuren. Doch statt hier eine stärkere Kooperation und Aussprache in die Wege zu leiten, sollen die Akteure de facto entmündigt werden. Statt ihre

Erfahrungen und ihr Fachwissen zu nutzen, statt die konkreten praktischen Probleme der Akteure aufzugreifen und ihnen eine Mitgestaltung im neu zu schaffenden Gremium zu gewähren, erfolgt de facto eine Demotivierung, die konträr zu jedem betrieblichen Zukunftskonzept ist.

Die unterzeichnenden Organisationen stellen sich in aller Konsequenz dagegen, dass eine solche zentrale Stelle, auf derart untransparente Art und Weise die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Transport in Luxemburg übernehmen soll.

Absolut nicht tragbar ist u.a., dass die Gemeinden gänzlich ausgeklammert und auch die Einbindung der Akteure im Bereich öffentlicher Transport nicht gewährleistet ist. Hier drängt sich eine weitaus demokratischere, weniger zentralistische und weitaus legitimiertere Struktur auf.

1.2. Statt Entmündigung der Gemeinden – Verantwortung teilen

Eine weitere Schwachstelle des Gesetzesprojektes, ist die Vormundschaft, die der Staat gegenüber den Gemeinden übernehmen will. Zwar soll eine einzelne Gemeinde in Zukunft den öffentlichen Transport innerhalb ihrer Gemeinde noch selbst bestimmen können, doch unterliegen alle lokalen Mobilitätspläne einer ebenso langwierigen wie unklaren Genehmigungs- und Abspracheprozedur mit der RGTP-Zentrale. Vor allem aber brauchen zwei Gemeinden die sich zusammenschließen formal die Einwilligung der RGTP-Stelle. Wenn man weiß, dass so manche Initiative im Bereich öffentlicher Transport in den vergangenen Jahren nur dank der Initiative von Gemeinden entstand, also „von unten“, so lässt diese Maßnahme recht Schlimmes befürchten. Stellt sich ebenfalls die Frage, wie das kommunale Angebot mit dem regionalen abgestimmt werden soll...

Außerdem: in so manchen Gesetzesprojekten wird ein Zeitrahmen für solche „Genehmigungsprozeduren“ sowie transparente Entscheidungskriterien festgelegt. Im vorliegenden Fall scheinen u.a. die Gemeinden der reinen Willkür einer zentralen Stelle ausgesetzt zu sein...

Zitiert sei aus Artikel 20:

« 2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.

La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée. »

Statt dieser Entmündigung und Bevormundung der Gemeinden sollten sie offensiv in die neue Koordinationsstelle eingebunden werden. Des Weiteren gilt es gezielt die Initiativen auf Gemeindeebene zu unterstützen, statt dass die zentrale Stelle nur als eine Art Wächter eine Kontrollfunktion übernimmt.

1.3. Statt Unterdrücken, konsequente Förderung von z.B. betrieblichen Initiativen

Das Gesetzesprojekt ist zudem derart vage ausgerichtet, dass die Befürchtung besteht – und hierauf hat auch die Handwerkerkammer verwiesen – dass in Zukunft sogar Privatinitiativen einer Zustimmung der RGTP-Stelle unterliegen. Betriebe, die ein Mobilitätskonzept entwickeln, scheinen tatsächlich auch ihr Projekt einer Ab- oder Zusage seitens der zentralen „Regiestelle“ unterwerfen zu müssen... Und diese könnte Initiativen „von unten“ wohl sogar unterbinden? Angesichts der absolut unzufriedenstellenden Regelung des Gesetzesprojektes ist auch folgende Frage erlaubt: Besteht die Gefahr, dass auch eine Stadt Luxemburg ihre Transporte über Gemeindegrenzen hinaus dem „accord“ der RGTP vorlegen muss? Oder das TICE seine Initiativen? Kaum vorstellbar, dass der Staat derart dirigistische Interventionsrechte hat, wenn er keine Bezuschussung für die Leistung zahlen muss. Dass eine bessere Absprache erfolgen muss, stellt dabei niemand in Frage – gerade deshalb soll ja ein Bündnis aller Akteure geschaffen werden. Dass es aber in dieser Form eine Art untransparenter Schiedsrichter geben sollte, ist nicht tragbar.

2. Primat der Wirtschaftlichkeit oder Ausbau des öffentlichen Transportes im Sinne eines “service public”?

Relativ parallel zur Erstellung dieses Gesetzesprojektes wurden auf Regierungsebene:

- das IVL-Konzept erstellt, mit klaren transportpolitischen Zielen und u.a. einer angestrebten Steigerung des öffentlichen Transportes auf 25% des gesamten Transportaufkommens
- das Landesplanungsprogramm verabschiedet, das ebenfalls eine Prioritätensetzung auf den öffentlichen Transport anpeilt
- der Plan für eine nachhaltige Entwicklung verabschiedet, der das Ziel eines modal split von 30% festlegt.

Dem vorliegenden Gesetzesentwurf – der an sich im Bereich öffentlicher Transport ein zentrales Umsetzungsinstrument für diese Ziele sein sollte - liegen keine derartigen Ziele zugrunde.

Ganz im Gegenteil. Hier wird mehrfach die notwendige wirtschaftliche Rentabilität des öffentlichen Transportes hervorgehoben! Es entsteht somit der Eindruck, als ob vorrangig wirtschaftliche Kriterien ausschlaggebend für ein sinnvolles Angebot sein würden.

Die Autoren des Gesetzesprojektes gehen sogar soweit sich das Recht vorzubehalten, “unrentable” Transporte seitens der zentralen Stelle zu streichen

Stellt sich jedoch die Frage, was unter dem Begriff der Rentabilität im Bereich öffentlicher Transport zu verstehen ist? Gewusst ist, dass auch der Individualverkehr direkt und indirekt massiv vom Staat unterstützt wird,... und beim öffentlichen Transport soll diese Dimension nunmehr z.T. in Frage gestellt werden? Ausserdem: in diesem Falle widersprechen sich durchaus das Konzept des „service public“ sowie dasjenige einer rein klassischen ökonomischen Rentabilität: im Zweifelsfalle muss nach Ansicht der unterzeichnenden Organisationen das Primat unbedingt auf dem „service public“ liegen!

Nicht zuletzt spielen gerade im öffentlichen Personentransport Qualitäts- und Sicherheitskriterien für Benutzer und Personal ebenso wie soziale Kriterien für die Beschäftigten eine wichtige Rolle. Derartige Kriterien werden durch das Gesetzesprojekt keineswegs abgesichert und ausgebaut, sondern laufen Gefahr unter die Räder der Rentabilität zu kommen.

In diesem Zusammenhang ist die Förderung öffentlicher Ausschreibungen für Transportleistungen, so wie das Gesetzesprojekt sie vorsieht, weder angebracht noch zulässig. Vielmehr müssen die lokalen, regionalen und nationalen Autoritäten frei und demokratisch entscheiden können, wie diese Transportleistungen am besten erbracht werden können. Eine Systematisierung von öffentlichen Ausschreibungen in diesem Bereich würde auf Kosten von Kontinuität und Qualität einer notwendigen öffentlichen Dienstleistung geschehen.

Die unterzeichnenden Organisationen sind jedenfalls der Überzeugung, dass ein öffentlicher Transport für alle Bevölkerungsteile derart organisiert werden sollte, dass es jedem möglich sein muss, seine Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes Fahrzeug zurücklegen zu können. Dem Staat obliegt die Verantwortung zusammen mit den Gemeinden und Regionen, den öffentlichen Transport entsprechend zu gestalten! Der öffentliche Transport ist als elementarer unabdingbarer „service public“ in einem modernen Staat zu sehen, der nicht nur klassischen ökonomischen Kriterien unterliegen darf!

3. Statt einer defensiven Vorgehensweise „von oben“ – den Rahmen für proaktive und innovative Konzepte „von unten“ abstecken!

Symbolträchtig für die Orientierung des Gesetzesprojektes ist folgende Regelung: Unterhält eine Gemeinde ihren Bahnhof nicht zufriedenstellend (außer den zentralen Bahnhöfen sollen die Gemeinden in Zukunft den Unterhalt übernehmen müssen, auch wenn der Staat einen Zuschuss erteilen kann), so kann der Staat diesen Bahnhof einfach schließen.

Sic! Als ob ein Bahnhof lediglich ein Anhängsel einer einzelnen Gemeinde sei ... Als ob der Staat nicht gerade die Verpflichtung hätte, alles Mögliche zu tun, um gerade das optimale Angebot im öffentlichen Transport, und dazu gehören auch Bahnhöfe, zu gewährleisten.

Im Denkmalschutzgesetz z.B. wird festgehalten, dass der Staat ein Sanierungsrecht hat, wenn ein Besitzer ein klassiertes Gebäude nicht unterhält. Dies, da davon ausgegangen wird, der Staat müsse die Verantwortung für den Erhalt kultureller Güter übernehmen...

Dass die Autoren des Gesetzesprojektes den Staat nicht in der Pflicht sehen, eine derartige Verantwortung für das Streckennetz zu übernehmen, sondern scheinbar statt offensiv repressiv vorgehen wollen, ist nicht tragbar und steht symbolträchtig für den Geist des Gesetzesprojektes.

In diesem Punkt erwarten die unterzeichnenden Organisationen ein fundamentales Umdenken: statt einer defensiven Rolle einer RGTP-Stelle, einen modernen Verkehrsverbund, der offensiv auf Gemeinden zugeht, der einen optimalen Ausbau des Streckennetzes mit garantiert.

4. Beteiligung der Kunden – grundlegendes Element einer Aufwertung des öffentlichen Transportes!

Der direkten Einbindung der Kunden der öffentlichen Transportmittel kommt nach Ansicht der unterzeichnenden Organisationen eine immer zentralere Rolle zu. In der Tat wissen sie am besten Probleme zu benennen – Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

Seit Jahren wird deshalb von sogenannten „Fahrgastforen“ gesprochen.

Das Gesetzesprojekt führt zwar, und dies ist wohl positiv, die Idee eines derartigen Forums ein. Es bleibt jedoch derart vage in seinen Bestimmungen, dass wohl kaum in nächster Zeit mit der Schaffung zu rechnen ist.

Hier drängen die unterzeichnenden Organisationen auf einer klareren Regelung.

5. Regionalen Strukturen politische Verantwortung in der Organisation des öffentlichen Transportes zuerkennen

Während im Landesplanungsprogramm sowie auch im IVL das Konzept der Regionen hochgehalten wird, verliert diese Idee im vorliegenden Entwurf an Bedeutung. Eine reelle Zukunftsorientierung des Gesetzes hätte vorausgesetzt, dass z.B. die in Entstehung begriffenen bzw. bestehenden Regionalstrukturen wie z.B. ProSud, Naturpark Obersauer bzw. Ourtal, „Réidener Kanton“, Nordstad ggf. aufgrund der **vorgesehenen Planungsregionen des „programme directeur de l'aménagement du territoire“ formal eingebunden und somit mitverantwortlich für die Organisation des öffentlichen Transportes** würden.

Dies würde eine äußerst sinnvolle regionale Zusammenarbeit ermöglichen, die sich auch positiv auf andere Politikbereiche übertragen würde!! Doch hier wird auf eine rein zentralistische Vorgehensweise gesetzt.

6. Rolle der Mobilitätszentrale offensiver gestalten

Im Gesetzesprojekt ist die Schaffung einer Mobilitätszentrale vorgesehen, was an sich positiv ist. Gut funktionierende und bürgernahe Mobilitätszentralen sind eine absolute Notwendigkeit. Allerdings ist der definierte Arbeitsbereich etwas zu statisch dargelegt. Auch ist die absolute Trennung der geplanten Mobilitätszentrale von den Transportträgern kontraproduktiv. Eine moderne Mobilitätszentrale nimmt eine Verantwortung über die im Gesetzesprojekt benannten Aktionen hinaus wahr, z.B. im Sinne eines differenzierten Angebotes, der Kontaktaufnahme von Betrieben zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für Betriebe u.a.m. Insofern müsste das Aufgabengebiet ausgebaut werden. Des Weiteren sei in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass die unterzeichnenden Organisationen es als Fehler ansehen würden, wenn die Zentrale in Luxemburg tatsächlich im Untergeschoss im „Centre Aldringer“ eingerichtet werden sollte. Eine offene, kundenorientierte Zentrale gehört an einen Ort mit hohem Publikumsverkehr und sollte nicht quasi unterirdisch versteckt werden! Dazu gehören in einer zweiten Phase ebenfalls regionale und lokale Ableger, welche „Bürgernähe“ und Effizienz im Sinne proaktiver Beratung gewährleisten.

Schlussfolgerung:

Das Gesetzesprojekt in dieser Form ist nicht tragbar. Es hat weder den systematischen notwendigen Ausbau des öffentlichen Transportes noch eine bessere Koordinierung zwischen allen Akteuren zum Ziel, sondern führt zu einer gefährlichen Zentralisierung der Entscheidungsbefugnisse auf eine untransparente Schaltstelle.

Die unterzeichnenden Organisationen sind deshalb der Überzeugung, dass das Projekt einer fundamentalen Überarbeitung bedarf und die Abgeordnetenkammer sich weigern sollte, das Projekt in der vorliegenden Form, ohne das Einbeziehen realer Alternativen, zu diskutieren.

Im Folgenden seien wesentliche Eckpfeiler eines derartigen Gesetzes aus der Sicht der unterzeichnenden Organisationen dargelegt.

Die Vorschläge

Schaffung einer reellen Koordinierungsstelle mit Einbindung aller Akteure

Allererst verlangen die unterzeichneten Organisationen die Einstufung des öffentlichen Personentransportes als öffentliche Dienstleistung, auf welche alle Bürger ein Recht haben; dieses Recht darf nicht vorrangig kommerziellen Kriterien untergeordnet werden. Zum zweiten muss die Reorganisation der Zielsetzungen, wie sie beispielsweise derzeit im IVL, dem integrierten Verkehrs- und Landesplanungskonzept, entwickelt werden, dem dort angepeilten Modal-Split von 30% und der Anbindung aller Regionen und einer wirklichen Mobilität, gerecht werden.

Dazu müssen sowohl die lokalen, regionalen und nationalen Entscheidungsträger (öffentliche Hand), wie auch die derzeitigen Erbringer der Transportleistungen zusammengebracht werden.

Die Schaffung einer reellen Koordinierungsstelle, nach dem Modell eines Verkehrsverbundes, ist nach Ansicht der unterzeichnenden Organisationen von zentraler Bedeutung.

Als Kriterien für eine neue Struktur wird gesehen: größtmögliche Transparenz der Entscheidungen sowie optimale Einbindung von Gemeinden und Akteuren im Transportbereich.

Als Struktur wird folgendes potenzielle Modell gesehen, wobei diese Grundideen aufgrund ausländischer Erfahrungen weiterentwickelt und für Luxemburger Verhältnisse konkretisiert werden sollte.

1. Verkehrsverbund

Dem Verwaltungsrat des Verkehrsverbundes sollen die nationalen und regionalen Verantwortungsträger - d.h. Staat und Gemeinden / Gemeindesyndikate - ebenso wie Akteure im Bereich öffentlicher Transport angehören (CFL, AVL, TICE ggf. vertreten durch Gemeinden), auch wenn letztere natürlich nicht die Majorität stellen können. Diesem Gremium käme die Rolle der strategischen Planung der Linienführung, des allgemeinen Angebotes, der Tarifgestaltung, des Marketings usw. zu.

Diesem Gremium käme ausserdem die Rolle der Tarifgestaltung, des Marketings usw. zu.

Hierbei gälte es auch regionale Überlegungen zu integrieren, wie z.B. den TICE als Akteur im Süden des Landes, die AVL, die CFL als Akteur für die Schienenverbindung und den Osten des Landes.

Verträge zwischen dem Transportministerium und den einzelnen Transportträgern, welche der Verkehrsverbund ausarbeitet, würden die Einzelheiten der zu erbringenden Leistungen regeln.

2. Beratendes Gremium des Verkehrsverbundes als eine Art „Beirat“

Als formales Beratergremium mit Rechten und Kompetenzen sollte dem Verwaltungsrat des Verkehrsverbundes zusätzlich ein „Beratergremium“ zur Seite gestellt werden. In diesem sollen zusätzlich alle Akteure im Bereich öffentlicher Transport, wirtschaftliche Kreise und Gewerkschaften des Transportsektors vertreten sein. Diesem Gremium kommt eine zentrale Bedeutung zu. Immerhin ist in diesem Gremium Know-How und Fachwissen vorhanden, das unerlässlich für die gute Gestaltung des öffentlichen Transportes ist. Ziel dieses Gremiums wäre es Vorarbeiten für die Organisation des öffentlichen Transportes zu leisten und dem Verkehrsverbund beratend zur Seite zu stehen. Des Weiteren sollten sie offensiv in eine abgestimmte Werbung mit eingebunden werden.

3. Direktion

Es liegt auf der Hand, dass eine Direktion bestehend aus Fachleuten – hier müsste unbedingt gewährleistet werden, dass auch Personen mit weitgehender Fachkompetenz im Bereich öffentlicher Transport und Marketing eingestellt werden – die alltäglichen Arbeiten zur Koordination der Transportträger übernimmt und die Umsetzung der Entscheidungen des Verwaltungsrates gewährleistet.

4. Schaffung einer Mobilitätszentrale

Gemäss modernem Schema einer derartigen Zentrale sollte diese

- mit sämtlichen Informationen betreffend den ÖT von den Verantwortlichen beliefert werden (im Gesetz muss auch festgehalten werden, wer für die Kosten aufkommt)
- eine optimale Information der Kunden auf allen Ebenen gewährleisten
- sowie eine offensive Rolle im Sinne eines flächendeckenden, den realen Bedürfnissen angepassten öffentlichen Transportes wahrnehmen.

Sie sollte autonom arbeiten können, jedoch direkt dem Verkehrsverbund unterstellt sein.

5. Schaffung eines Fahrgastforums

Bei der Gestaltung eines derartigen Forums gibt es mehrere Modelle. Empfehlenswert wäre es, die verschiedenen Systeme auf ihren Erfolg im Ausland hin zu vergleichen. Sinnvoll ist aber ein systematisch arbeitender Fahrgastrat, der auch über ausreichende Mittel und Hilfestellung verfügt, um tatsächlich konsequent einwirken zu können. U.a. sollte dieser Rat auch mit der Erstellung eines jährlichen Berichtes befasst werden.

Ähnliche Modelle gibt es in Zürich und im Saarland.