

# VCÖ: Mehr Angebot und Qualität im regionalen Busverkehr

Für die Regionen ist der Busverkehr sehr wichtig. Bei Ausschreibungen von Busverkehren ist sicherzustellen, dass Fahrgäste mehr Angebot und Qualität erhalten. Der VCÖ fordert einen Masterplan „Regionale Mobilität“.

Regionaler Busverkehr wird zu einem großen Teil öffentlich finanziert. Traditionelle Tarifbestellungen oder Direktvergaben an ortsansässige Busbetriebe werden derzeit durch Ausschreibungen und Wettbewerb abgelöst. Die EU erwartet sich niedrigere Kosten für die Bestellenden und verbesserte Qualität. Das ist aber nur erreichbar, wenn die Ausschreibungen in eine funktionierende Gesamtverkehrsplanung eingebunden sind, bei der die Bedürfnisse der Fahrgäste im Mittelpunkt stehen. Die gesetzlichen Grundlagen in Österreich sind an das Unionsrecht anzupassen und gemeinsame Mindeststandards hinsichtlich Qualitätskriterien zu vereinbaren.

## Wettbewerb sinnvoll gestalten

Die Ausschreibungsregeln werden nicht nur in den EU-Mitgliedstaaten, sondern auch innerhalb Österreichs uneinheitlich gehandhabt. Ziel sollte sein, die zur Verfügung stehenden Ausschreibungsinstrumente so einzusetzen, dass für das Gesamtsystem – Fahrgäste, Öffentliche Hand und Verkehrsunternehmen – größtmöglicher Nutzen entsteht. Der rechtliche Rahmen bietet großen Spielraum. Für die Bundesländer sollte die Wahlfreiheit weiter bestehen bleiben, welche Form von Ausschreibung oder Vergabe sie anwenden. Die verschiedenen regionalen Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen.

# Bei Wettbewerb Qualitätskriterien stärker berücksichtigen

Ab	Linie / in Richtung
10:52	Bus 940 nach Liezen Bahnhof
11:09	Bus 940 nach Stainach Hauptplatz
11:12	R 4475 nach St. Michael in Oberstmk
11:37	EC 164 nach Zürich HB
11:40	REX 4429 nach Linz/Donau Hbf
11:45	Bus 940 nach Liezen Busbahnhof
11:45	Bus 900 nach Gröbming Busbahnhof
11:46	Bus 900 nach Gröbming Busbahnhof
11:47	Bus 940 nach Liezen Busbahnhof
12:02	Bus 950 nach Stainach-Irdning Bahnhof
12:09	Bus 940 nach Stainach Hauptplatz

## Optimal vernetzt:

Für Fahrgäste ist es wichtig, die Verbindungen aller Unternehmen in Echtzeit abrufen zu können.

Der regionale Busverkehr ist für ein dichtes und qualitätsvolles Angebot im Öffentlichen Verkehr von hoher Bedeutung. Etwa drei Viertel der Bevölkerung Österreichs wohnen innerhalb von 500 Metern zu einer Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs. Gut 90 Prozent der Bevölkerung können nach maximal 1.500 Metern eine Bus-Haltestelle erreichen. Der Regionalbus ist für die Mobilität vieler Menschen sehr wichtig, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler sowie ältere Menschen. In Österreich sind mit der Bahn rund 265 Millionen Fahrgäste pro Jahr unterwegs und rund 600 Millionen Fahrgäste im Bus-Linienvverkehr.

Aus Fahrgastsicht soll der Öffentliche Verkehr so einfach wie möglich zu benutzen sein, mit optimaler Abstimmung der einzelnen Verkehrsmittel und Linien, hoher Qualität sowie durchgehendem Informationsangebot und Service. Die dahinter liegende Organisation des Verkehrs ist für Fahrgäste zweitrangig.

## Bundesweite Standards für Ausschreibungen

Durch die europarechtliche PSO-Verordnung (Public Service Obligations) unterliegen öffentliche Verkehrsleistungen grundsätzlich der Ausschreibungspflicht. Der öffentliche Verkehrsmarkt steht damit vor einem Umbruch. Die Verkehrsverbände in Österreich verfolgen bei Ausschreibungen und Vergaben unterschiedliche Strategien. Die Steiermark, Tirol und Vorarlberg halten am „klassischen Modell“ der Direktvergabe fest, während in Salzburg, Oberösterreich und der Ostregion seit längerem ausgeschrieben wird. Diese Vielfalt kann in einer Phase des Erfahrungsaufbaus und aufgrund unterschiedlicher regionaler Gegebenheiten vorteilhaft sein. Doch braucht es grundlegende rechtliche Rahmenbedingungen und organisatorische Mindeststandards, um hohe Qualität für die Fahrgäste zu sichern. Nötig ist die bessere Vergleichbarkeit von Qualitäts- und Sozialkriterien sowie die Klärung des Verhältnisses Konzessionsrecht versus Vergaberecht.

In Ausschreibungsprozessen sind verpflichtende Sozial- und Qualitätskriterien zu verankern, wie etwa Ausbildungsstandards, Kenntnisse der Region und die Pflicht zur Übernahme des Personals bei Betreiberwechsel.

## Anreize für zufriedene Fahrgäste schaffen

Neuausschreibungen erfolgen bisher vor allem in Form so genannter **Brutto-Verträge**. Dabei werden in der Ausschreibung detaillierte Fahrpläne vorgegeben und die Busunternehmen sind nicht an den Ticketeinnahmen beteiligt. Damit fehlen Anreize, sich für Kundengewinnung und Zufriedenheit der Fahrgäste einzusetzen. Neben Pönalen für Nicht-Einhaltung von Qualitätskriterien sollten Bonus-systeme für hohe Zufriedenheit der Fahrgäste oder steigende Passagierzahlen verankert werden.

Alternativ dazu bieten manche Ausschreibungen **Netto-Verträge** an. Hier verbleiben die Fahrseinnahmen beim Busverkehr und bilden einen direkten Anreiz, sich um gute Qualität und mehr Fahrgäste zu bemühen.

## Große Unterschiede bei Ausschreibungen im regionalen Busverkehr



Verkehrsverbund	Art des Verfahrens	Art der Bestellung
Verkehrsverbund Ost-Region	Offenes Bieterverfahren	Brutto
Oberösterreichischer Verkehrsverbund	Offenes Bieterverfahren	Brutto
Verkehrsverbund Tirol	Direktvergabe	Brutto
Salzburger Verkehrsverbund	Offenes Bieterverfahren	Brutto (in der Vergangenheit Netto)
Verkehrsverbund Vorarlberg	Direktvergabe	Brutto
Verkehrsverbund Steiermark	Direktvergabe	Brutto
Verkehrsverbund Kärnten	bisher Direktvergabe, erstmals 2013 funktionale Ausschreibung (zweistufiges Verfahren)	Netto





genteil: Der Wettbewerb ist gesunken, die Kosten sind gestiegen.

### In der Schweiz wenige Ausschreibungen

Die Schweiz organisiert den öffentlichen Regionalverkehr weitgehend über Direktvergaben. Die nationale Regierung kofinanziert den regionalen Personenverkehr der Kantone und hat Mitspracherechte bei Ausschreibungsregeln und Finanzierung. Seit Juli 2013 sind die Durchführung von Ausschreibungen und ihre Voraussetzungen gesetzlich verankert. Nur in Ausnahmefällen wird ausgeschrieben, nämlich bei neuen Dienstleistungen oder Unzufriedenheit mit dem aktuellen Busunternehmen. Durch den so angedrohten Wettbewerb werden für Behörde und Unternehmen kostenintensive und komplizierte Ausschreibungsverfahren vermieden.

Die Stärken des regionalen Bussystems in der Schweiz sind Stabilität, hohe Qualität und Kooperation. Bus und Bahn sind vertaktet und es gibt ein fast schweizweit einheitliches Ticketing. Schwächen stellen steigende Kosten, das Fehlen internationaler Unternehmen und wenig Innovation dar.

### Qualität im Fokus:

Ausschreibungen dürfen kein Selbstzweck sein. Die Erhöhung der Qualität für die Fahrgäste hat im Fokus zu stehen.

## Good Practice: Bussystem in Vorarlberg

Im Landbus Unterland-System in Vorarlberg werden 30 Linien betrieben und 15 Mitgliedsgemeinden durch mehr als 200 Umsteigerelationen verbunden. Die Linien erreichen auch Deutschland und die Schweiz. Der Großteil des Gebietes wird zumindest mit einem 15-Minuten-Takt bedient, die Hauptachsen meist im 10-Minuten-Takt. Die Linien werden von verschiedenen Unternehmen betrieben, haben aber ein einheitliches Corporate Design. Jeder Bus meldet seinen Standort sekundengenau, wodurch die Anschluss-Sicherheit garantiert werden soll und die Fahrgäste mittels Smartphone den nächsten Bus in Echtzeit abfragen können. Im Kleinwalsertal beispielsweise nutzt der „walsbus“ Synergien mit touristischen Angeboten und befördert pro Jahr rund 2,2 Millionen Personen. Die Busse werden in Spitzenzeiten im 7,5-Minuten-Takt und in seasonschwachen Zeiten im 15- oder 30-Minuten-Takt geführt. In der Nacht gibt es ein Rufbus-System.

Bei einer **funktionalen Ausschreibung** liegt die Planungskompetenz für ein definiertes Gebiet zur Gänze beim Busunternehmen. Es werden lediglich Rahmenbedingungen und Mindeststandards vorgegeben. Am Ende kommt jenes Konzept zum Zug, das mit dem geringsten Zuschuss den größten Gesamtnutzen verspricht. Synergien aus der größeren Planungseinheit können genutzt werden.

### Erfahrungen aus anderen Staaten nutzen

In Europa gibt es bereits Erfahrungen mit liberalisierten Busverkehrsmärkten. In Schweden konnten durch die Liberalisierung die öffentlichen Finanzierungsbeiträge stark reduziert werden (um 15 bis in Einzelfällen 40 Prozent). Jedoch führten Verträge, die ausschließlich über den Preis entschieden wurden, zu einem Preis-Dumping, schlechteren Arbeitsbedingungen und zu Verlusten bei vielen Busunternehmen. Für die Busunternehmen steht das Einhalten der strikten Vertragsvorgaben im Fokus. Fahrgastinteressen oder Ideen zur Angebotsverbesserung treten dadurch in den Hintergrund. Den Markt teilen sich heute wenige große Unternehmen. Künftige Neuverträge setzen verstärkt auf Anreizsysteme, Ausschreibung von Gesamtnetzen oder von Passagierzahlen abhängige Vergütungen.

### In Frankreich weniger Anbieter infolge von Ausschreibungen

In Frankreich kurbelte die Liberalisierung zunächst den Wettbewerb an, aber viele Anbieter zogen sich wieder zurück. Der Markt wird nun von drei großen Unternehmen beherrscht. Die Kosten pro Fahrzeugkilometer sind im Gegensatz zu anderen Staaten in Europa gestiegen.

Aus Fahrgastsicht sind die dezentrale Organisation des Öffentlichen Verkehrs und das Fehlen landesweit einheitlicher Vorgaben nachteilig. Heute werden verstärkt Netzwerke ausgeschrieben und Netto-Verträge mit Vertragsdauern von fünf bis zehn Jahren vergeben. Die Ausschreibungspflicht brachte statt positiver Effekte für die Bestellenden das Ge-

# Fahrgäste müssen im Mittelpunkt stehen



## Wichtig für Jugend:

Nacht- und Discobusse erhöhen wesentlich die Verkehrssicherheit von Jugendlichen und verhindern viel Leid.

Die Fahrgäste profitieren in der Regel von Wettbewerb, wenn die Ausschreibungen von Netzen mit deutlichen Angebotsverbesserungen einhergehen und innerhalb einer Gesamtplanung eingesetzt werden. Die Verantwortung für die koordinierende Stelle ist hoch, um Systemmängel wie schlecht abgestimmte Fahrpläne oder fehlende Anschluss-Sicherung zu vermeiden. Es sind für die Busunternehmen Anreize festzulegen, damit sich diese um mehr Qualität und Fahrgäste bemühen. Für die Fahrgäste sind das Fahrplanangebot mit häufigen Verbindungen, Pünktlichkeit und gute Anschlussverbindungen am wichtigsten. Für die Qualität im Busverkehr sind zudem leicht erreichbare Haltestellen, saubere Busse und ausreichende Information zentral.

## Nicht das billigste, sondern das beste Angebot soll gewinnen

Wenn es sich für die Unternehmen auszahlt, sich aktiv um die Fahrgäste zu bemühen, kann dies auch den Aufwand für die laufende Kontrolle der Qualitätskriterien reduzieren. Die Ausschreibungen und Verträge sind so zu gestalten, dass Verkehrsunternehmen Raum haben, in Abstimmung mit dem Bestellenden selbst Verbesserungen und Innovationen umzusetzen.

Entgegen dem Billigstbieter-Prinzip sollten Ausschreibungen und Verträge so gestaltet werden, dass zusätzliche Leistungen und Innovationen zu einem gewissen Mehrpreis angeboten und Verbesserungen im laufenden Betrieb umgesetzt werden können. Anschluss-Sicherung und Fahrgastinformation sollten im Rahmen von Ausschreibungen jedenfalls berücksichtigt werden.

Quelle: VCÖ-Hintergrundbericht „Organisation des regionalen Busverkehrs – Status quo und Effekte von Ausschreibungen“, Wien 2014

## vcö-empfehlungen

### Masterplan „Regionale Mobilität“ erstellen

Im Masterplan „Regionale Mobilität“ sollen österreichweite Mindeststandards für die Qualität und für die Versorgung von Gemeinden mit Öffentlichem Verkehr festgelegt werden. Dazu zählen unter anderem Standards bei Anschluss-Sicherung, Fahrgastinformation und Tarife.

### Rechtssicherheit schaffen

Der Rechtsrahmen des ÖPNRV-G ist an die PSO-Verordnung anzupassen. Die vom BMVIT vor mehreren Jahren vorgeschlagenen Entwürfe zur Novellierung des Kraftfahrlineigesetzes (KfLG) und ÖPNRV-G wurden vom Gesetzgeber bis dato nicht umgesetzt.

### Bestbieter vor Billigstbieter-Prinzip

- Höhere Gewichtung von Qualitätskriterien
- Ausschreibung von Gesamtnetzen, Flexibilität und Innovation zulassen
- Bonus-Malus-System oder Netto-Bestellung
- Ausschreibung von Netzen oder Linienbündeln

### Sozialdumping verhindern

Verpflichtende Angebote zur Personalübernahme bei Betreiberwechsel

### Beteiligung regionaler Unternehmen ermöglichen

- Bietergemeinschaften ermöglichen
- Linienbündel mit Teil-Lösen
- Dezentrale Netze gegebenenfalls funktional ausschreiben
- Regionale Kenntnis und Qualifikation des Personals als Qualitätskriterien



### Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Der regionale Busverkehr soll aus Fahrgastsicht so organisiert sein, dass er möglichst einheitlich funktioniert, Innovation bietet und flexibel auf Veränderungen reagieren kann. Mehr Wettbewerb ist dann sinnvoll, wenn dadurch hohe Qualität für Fahrgäste zu geringeren Kosten für die Bestellenden geboten wird.“



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.  
Spenden-Konto: Erste Bank  
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200  
BIC: GIBAAWXXXX