

JUHÁSZ & MARKGRAF



VerkehrsConsulting OG

Planungsbüro für Verkehrswesen und Betrieb
Gesellschafter: Dr. Andreas Juhász
Tel.: (+43) 676 5519180
Mag. (FH) Gerold Markgraf
Tel.: (+43) 650 2143076

Palmgasse 10/3. Stock
1150 Wien
e-mail: verkehrsconsulting@aon.at
www.verkehrsconsulting.at

Kritische Thesen zum Busverkehr

Vortragender: Dr. Andreas Juhász

ÖVG-Tagung am 29. April 2014 in Wien

Auftragsvergabe für den Busverkehr

Buslinienverkehr hat große Vorteile

- bei mittleren und kleineren Fahrgastaufkommen
- bei Umstellung unrentabler Regionalbahnen

- effiziente Auslastung einer bestehenden Straßeninfrastruktur
- kostengünstig für die öffentliche Hand



best practice – ausgewählte Beispiele

Bundesland Vorarlberg



Wieselbus/Niederösterreich



Weitpendler-Busse



Internationale Fernlinienbusse

Imageproblem

Trotz vieler „technischer“ und „wirtschaftlicher“ Vorteile hat der „Bus“ – insbesondere in der Region – ein schlechtes Image unter den Öffentlichen Verkehrsmitteln!



Problemursachen

Primär kein „finanzielles“ oder „(verkehrs-)politisches“ Problem

SONDERN

ein hausgemachtes „mentales“ bzw.
„organisatorisches“ Problem



- historisch gewachsenes Konkurrenzdenken Bahn ↔ Bus
- zu geringer Bezug zum „eigenen“ Produkt
- ist Lösungsinteresse überhaupt vorhanden?

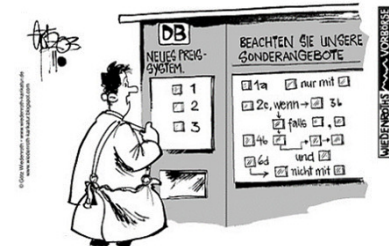
hausgemachte Probleme

TARIF

unterschiedlich je nach Bundesland (Verkehrsverbund)

keine Angebote für Stammkunden und Gruppen

keine durchgehende Tarifierung (Bus ↔ Bahn)



"Warum werd' ich das Gefühl nicht los, daß ich immer zuviel bezahle?"

ANSCHLUSSSICHERUNG

nicht institutionalisiert (nicht einmal bei ÖBB-Postbus und ÖBB-Schiene, beide gehören zu ÖBB-Personenverkehr!)

INFORMATION

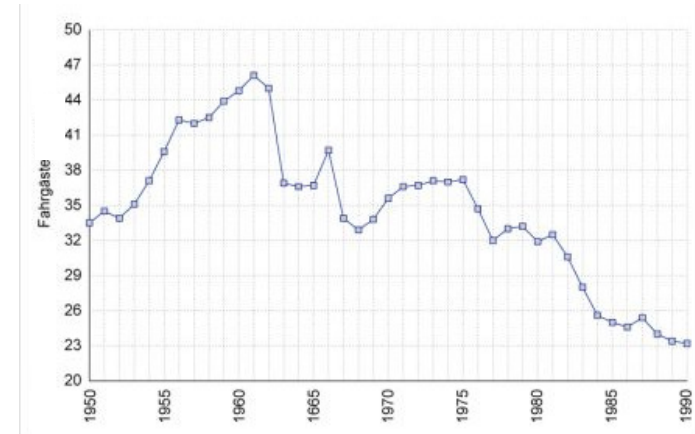
Lesbarkeit der Fahrpläne

keine verkehrsmittelübergreifende Information



anhand Beispiel Umstellung Bahn → Bus

Wirtschaftlich zweckmäßig bei zu geringem Fahrgastaufkommen (Bahn)



ABER

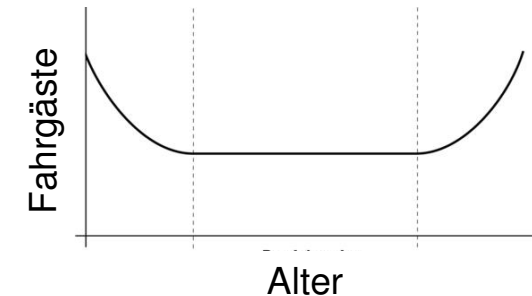
- keine institutionalisierte Anschlusssicherung
- keine Tarifgleichstellung (hinsichtlich ÖV-Stammkunden)
- Eliminierung aus dem Bahn-Infosystem (→ krasser Widerspruch zum „Mobilitätsverbund“)

→ „**SCHIENENBONUS**“

neue Kundenschichten: keine aktive Marktbearbeitung

HEUTIGE FAHRGAST(ALTERS)STRUKTUR

- Schüler
- Älteres Publikum (ohne PKW-Verfügbarkeit)
- (im geringeren Ausmaß) Pendler



WAHLFREIE MOBILTÄTSKUNDEN

werden marktmäßig nicht bearbeitet
bzw. angesprochen

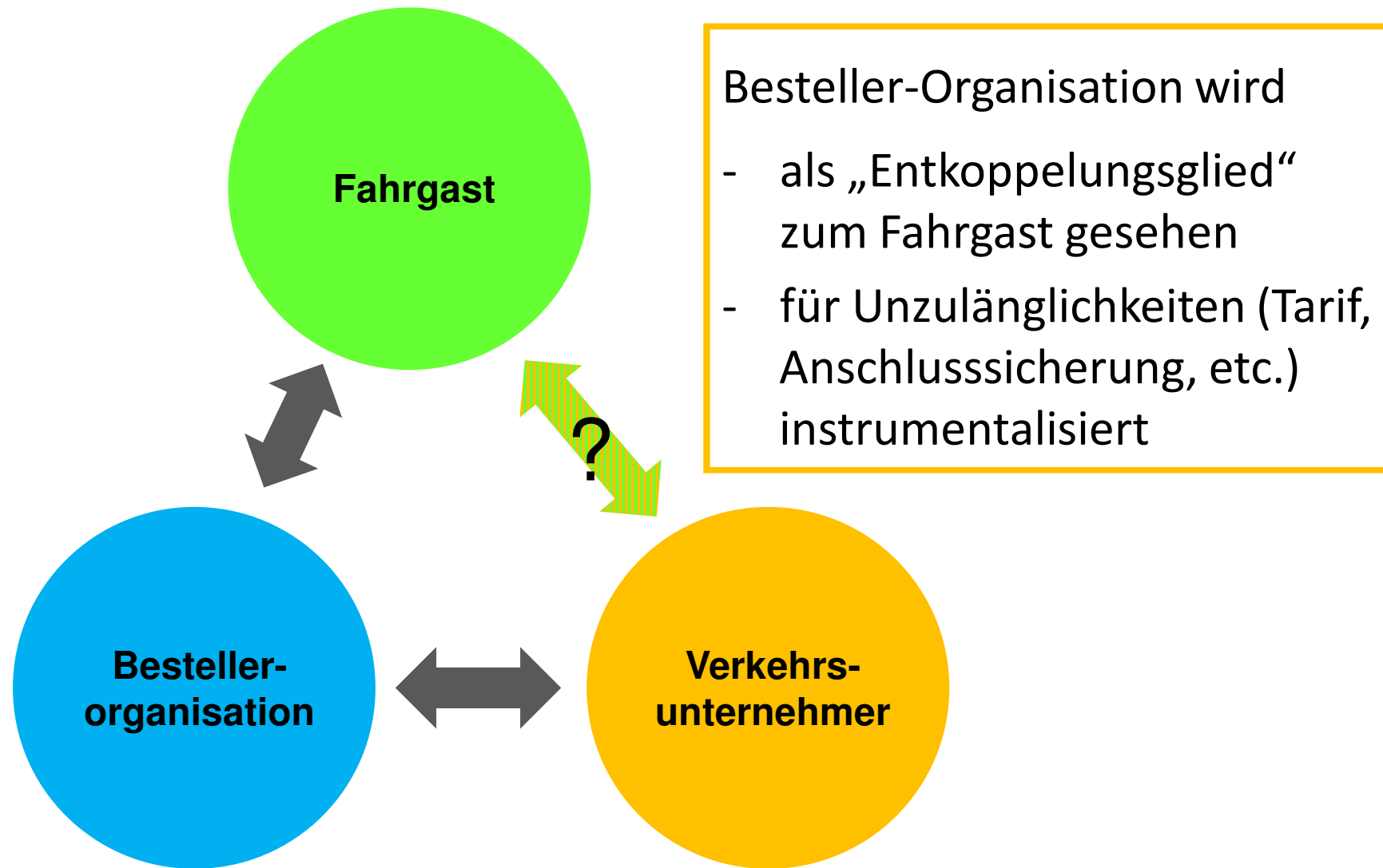
z.B.

keine Tarifangebote

schlechte Performance

(Anschlusssicherung, Information,
Wahrnehmung, etc.)

Dreiecksbeziehung Besteller – VU – Fahrgast



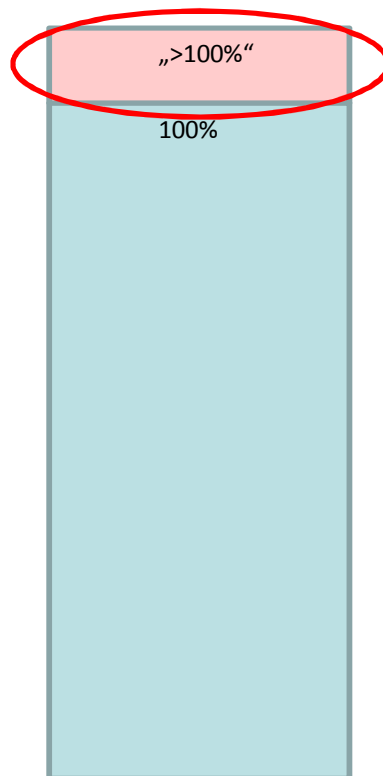
Ausschreibung – Qualitätsmerkmale

Die Einhaltung bzw. Besterfüllung von
QUALITÄTSMERKMALEN („Basics“) liegt im
Wesen eines Verkehrsunternehmens
und SOLL



keinerlei Qualitätskriterien im Zuge einer
Ausschreibung bedürfen!

„konventionelle“ Bestbieterausschreibung



Übererfüllung „Kür“ durch den Ersteller
(nicht durch die Ausschreibung abdeckbar)

ABER entscheidend für den Markterfolg!

„Pflichtprogramm“ durch
die Ausschreibung festgelegt

gemäß Bestellervorgaben
(mit Pönalisierung)

Fazit

- „konventionelle“ Bestbieterausschreibung (mit Qualitätskriterien; „konstruktive Leistungsbeschreibung“) à la longue nicht zielführend
- diesfalls besser Billigstbieterausschreibung?

Alternativen bzw. Denkanstöße:

- funktionale Ausschreibung
(„Zielparameter“: Fahrgastzahlen, modal-split, ...)
- Totale Freigabe des Öffentlichen Verkehrs