

# Bündelweise Vergabe von Verkehrsdienstleistungen

Chancen und Risiken

**DI Bernhard Breid**

ÖVG - Auftragsvergabe im Busverkehr - 29. April 2014



Das Land  
Steiermark



- Einführung
- EG VO 1370/2007 (PSO)
- Erwartungen bei  
bündelweiser Vergabe
- Wirtschaftliche  
Rahmenbedingungen  
Regionalbus
- Schlussfolgerungen
- Der steirische Weg –  
derzeitiger Stand





- Aufgabenträgerrolle der Bundesländer und Gemeinden
- Bisherige Grenzen in den Gestaltungsmöglichkeiten und in der Wahl der Bieter
- Effizienzsteigerung durch Ausschreibung
- Optimierungsgrenzen bei einzelunternehmerischer Planung
  - Parallelbedienung
  - Netznutzen geht verloren
  - nur ertragreiche Linien werden bedient





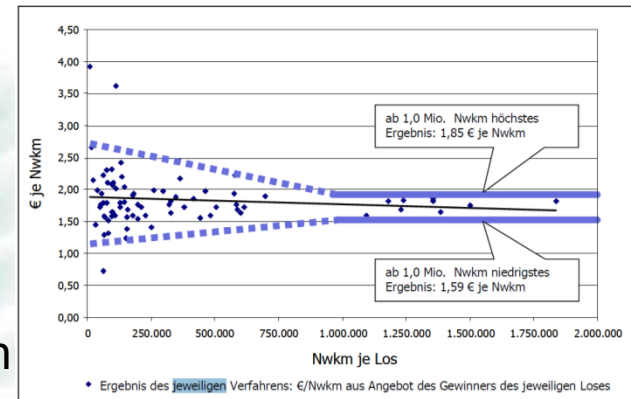
- Die vier Grundfreiheiten des europäischen Binnenmarktes
  - der freie Warenverkehr
  - der freie Personenverkehr
  - der freie Dienstleistungsverkehr
  - der freie Kapitalverkehr
- Lissabon Prozess (2000)
- Rechtsicherheit: Einzelgerichtliche Entscheidungen – Altmark-Trans
- EG VO 1370 / 2007
  - Anpassungsbedarf des nationalen Rechts KfLG und ÖPNRV-G



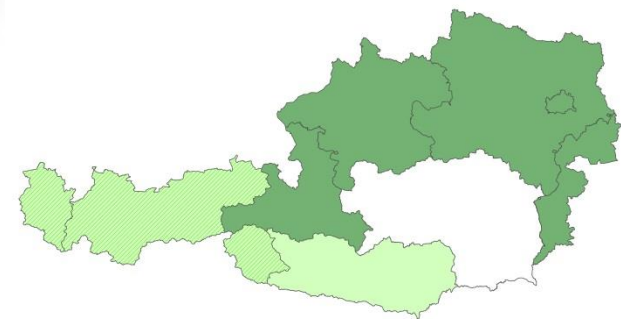
# Umsetzung in der EU



- Großbritannien:  
Wettbewerb im Markt; Sicherheitsprobleme
- Skandinavien:  
Neustrukturierung der Unternehmen  
(Regieeinheiten)
- Deutschland:
  - vor allem in Hessen positive Erfahrungen  
mit Ausschreibungen
- Österreich:
  - Ausschreibungen und Bruttovergabe  
in einigen Verkehrsverbänden
  - EU Pilotverfahren, in einigen  
Bundesländern bisher keine  
Verkehrsdienstleistungen  
ausgeschrieben.



Österreichweite Umsetzung



Das Land  
Steiermark

# EG VO 1370/2007 (PSO)





# EG VO 1370/2007 (PSO)



öffentl.  
Dienst-  
leistungs-  
auftrag

wettbewerb-  
liches  
Vergabe-  
verfahren

öffentl.  
Dienst-  
leistungs-  
auftrag

Vergabe  
an  
internen  
Betreiber

Anhang zu  
beachten!

öffentl.  
Dienst-  
leistungs-  
auftrag

Direkt-  
vergabe  
(an KMU)

Anhang zu  
beachten !



# EG VO 1370/2007 (PSO)



- Bedeutsame Nebenaspekte der Verordnung sind:
  - Eine Direktvergabe von Dienstleistungskonzessionen unter € 1Mio oder unter 300.000 km Jahresfahrleistung ist möglich.
  - Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU, nicht mehr als 23 Fahrzeuge) können berücksichtigt werden.
  - Bei Wechsel des Betreibers von Verkehrsdienstleistungen können Ansprüche der Arbeitnehmer gewahrt bleiben.
  - Soziale Normen (Mindestarbeitsbedingungen) können bei Vergabe vorgeschrieben werden.
  - Eine Transparenzstelle (Auskunft über alle Verkehrsdienstleistungsaufträge) ist einzurichten.
  - Eine Vorveröffentlichung (1 Jahr vor Vergabe) ist durchzuführen.





# Erwartungen bei bündelweiser Bruttovergabe



		Nutzen
<b>Transparenz</b>		↑
	Historische Strukturen ersetzt durch transparente Bestellungen	
	Klare Rollenverteilung	
<b>Gestaltungseinfluss Fahrplanangebot</b>		↑
	Linienführung, Angebot, Fahrplanabstimmung	
	Gesamtoptimierung möglich	
<b>Gestaltungseinfluss Angebotsqualität</b>		↗
	Fahrzeugqualität, Haltestellenausstattung	
	Information, Anschlusssicherung	
<b>Bearbeitungsaufwand Aufgabenträger</b>		↓
	Angebotsplanung	
	Einnahmenaufteilung, Tarifbestellung	
	Kontrolle Vergabekriterien, Fahrscheinkontrollen	
<b>Unternehmen</b>		↘
	"Schutz" bisheriger KMUs	
	Höherer Transaktionsaufwand	



# Erwartungen bei bündelweiser Bruttovergabe



<b>Bewertung von Kosten und Qualität</b>		
Absolute Kosten "Gesamtaufwand"		↓
	Hoher Bearbeitungsaufwand	
	Druck auf Aufgabenträger steigt	
Relative Kosten "Effizienz"		↗
	Höherer Bearbeitungsaufwand	
	Günstigere Beschaffungskosten	
Angebot für den Fahrgast		↑
	Wunschangebot umsetzbar	
	Gesamtoptimierung möglich	



# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen



## Regionaler Kraftfahrlinienverkehr 2012

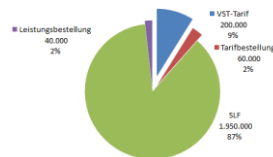
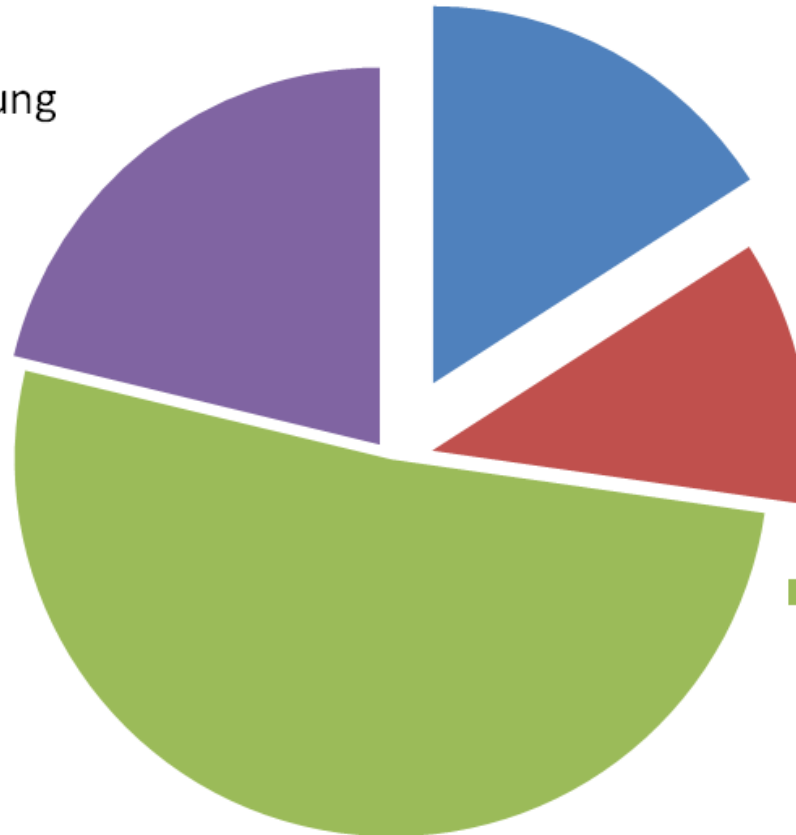
Diagrammbereich

■ Leistungsbestellung  
14.000.000  
21%

■ VST-Tarif  
10.500.000  
16%

■ Tarifbestellung  
7.500.000  
11%

■ SLF  
34.000.000  
52%



30-35 kleinste VU



Das Land  
Steiermark

# Schlussfolgerung



- Unterstellte Ziele
  - Qualität und Effizienz soll gesteigert werden
  - Unternehmerisches Agieren soll ermöglicht werden
  - KMUs sollen gefördert werden
  
- Annahmen
  - Mit Budgetrestriktionen ist weiterhin zu rechnen
  - Unternehmer können abseits von Hauptkorridoren Angebot besser gestalten





Planerische Eingriff der Aufgabenträger nur so groß als erforderlich. Dies führt zu differenzierter Vorgehensweise:

- Detailplanung und Ausschreibung mit nachfolgender Bruttobestellung in Hauptkorridoren (Lt. GVK 2008+ Suburbane Achsen u. Hauptachsen u. regionale Ergänzungsachsen(?))
- Rahmenvorgaben mit Vergabe von Dienstleistungskonzession in Regionen mit geringerem zentralen Planungsinteresse (regionale Ergänzungsachsen(?) u. Busergänzungsachsen)
- Bei großer lokaler Verankerung des Verkehrsunternehmens, Vergabe an internen Betreiber



# Der steirische Weg – jetziger Stand



- Bereits früh erste Ausschreibungen
- Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in Bündel
- Wiederholte Einsprüche einiger Unternehmen
- UVS Bescheid verhindert Harmonisierung
- Neue Strategie unter Verwendung der Bestellermittel
- Verbundplattform







**Danke für die Aufmerksamkeit !**



Das Land  
Steiermark