

Auswirkungen der...



Postbus im Überblick



2.200 Busse



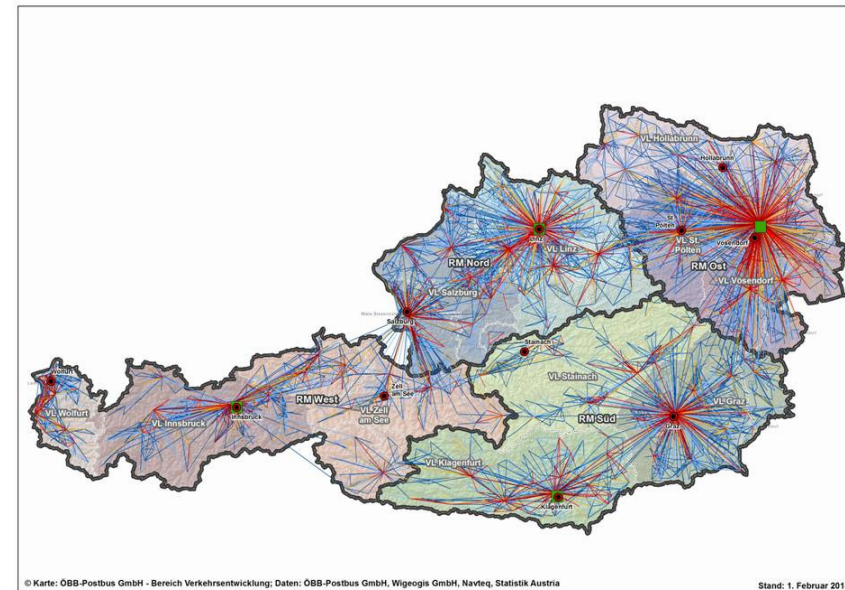
228 Millionen
Fahrgäste pro Jahr



146 Millionen
km pro Jahr



3.880 MitarbeiterInnen
900 Linien



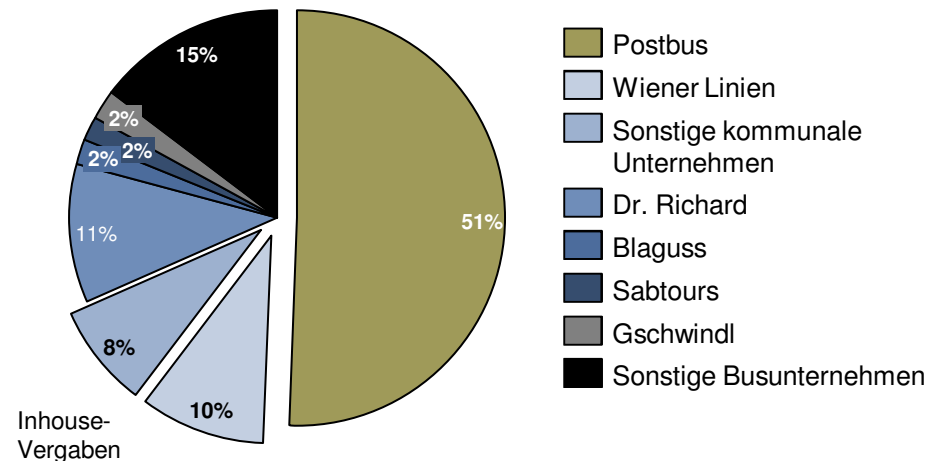
- 4 Regionalmanagements
- 11 Verkehrsleitungen
- 54 Verkehrsstellen
- 1 Unternehmenszentrale

Datenstand 2013

Busmarkt in Österreich bis 2012

- Verkehrsorganisation durch Busunternehmer
- Busunternehmen gestalten kundenorientierte Angebote, da für Einnahmen verantwortlich
- Länder und Gemeinden bestellen zusätzliche Fahrten
 - für strukturschwache Gebiete
 - in Schwachlastzeiten

Aufteilung Buslinienverkehrsmarkt (200 Unternehmen)



Gründe für Marktänderungen

- EU Verordnung 1370/07 erlaubt Verkehrsverbänden folgende Vergaben:
 1. Erlass einer Allgemeinen Vorschrift (z.B. Einnahmen der Schülerfreifahrt direkt an Unternehmen, Gleichbehandlung aller Unternehmen)
 2. Direktvergaben (interne Betreiber unbegrenzt; für KMU bis 2 Mio. EUR p.a., sonst bis 1 Mio. EUR p.a.)
 3. Ausschreibung (Brutto/ Netto) von Verkehrsdiensteverträgen
- VWGH-Erkenntnis 2011/04/0042-7 (von April 2013) bestätigt, dass die Besteller Wahlmöglichkeit in der Vergabe haben.
- Verkehrsverbände bevorzugen derzeit Bruttovertrag nach Ausschreibungen (direkte Kontrolle über das Leistungsangebot).

Infobox

- **Nettovertrag:**
 - Fahrscheineinnahmen bleiben beim Verkehrsunternehmen
 - Gestaltungsmöglichkeit für Verkehrsunternehmen (Fahrplan, Marketing etc.)
- **Bruttovertrag:**
 - Fahrscheineinnahmen bleiben beim Besteller
 - keine Gestaltungsmöglichkeit für Verkehrsunternehmen (Fahrplan, etc.)
- **Bruttovertrag mit Anreizsystem:**
 - Fahrscheineinnahmen werden geteilt zwischen Verkehrsunternehmen und Besteller
 - Teilweise Gestaltungsmöglichkeit für Verkehrsunternehmen (Fahrplan, Marketing etc.)

Bruttovertrag:
Verkehrsverbund gibt Fahrpläne, Preise und Busausstattung vor

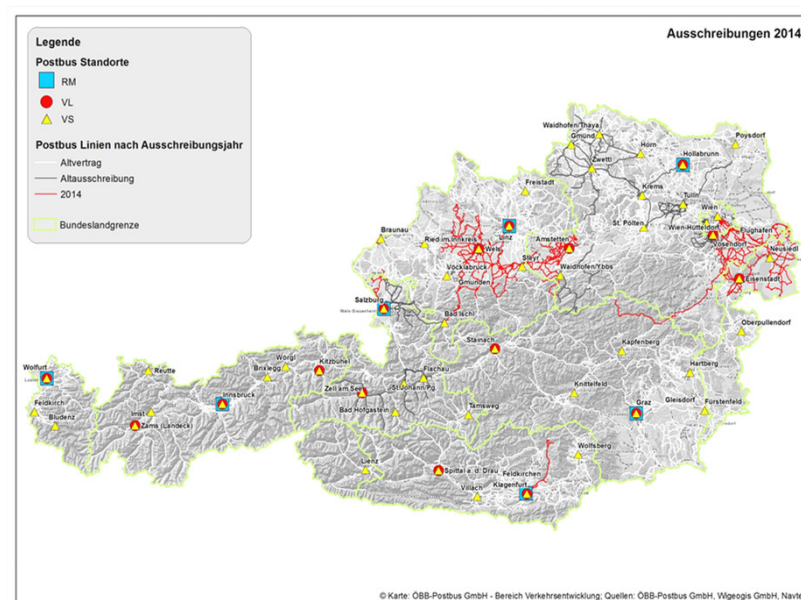
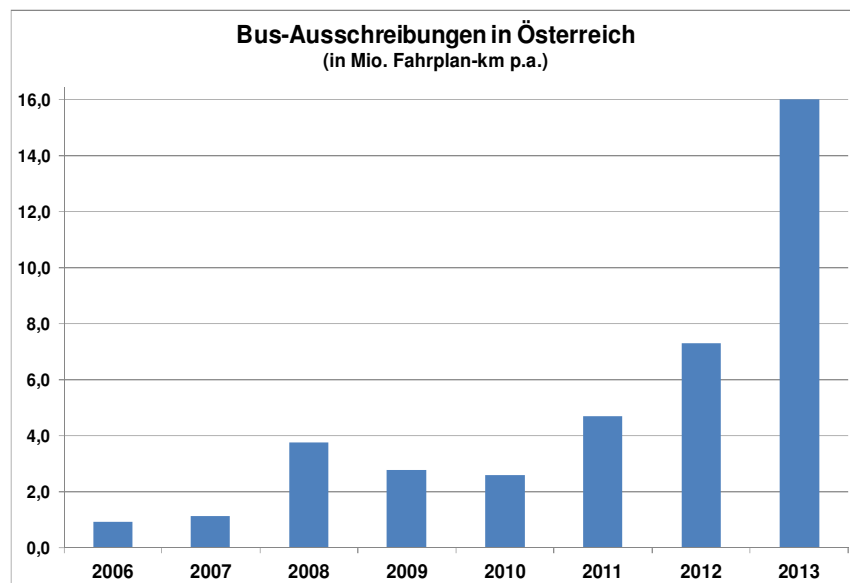
Unternehmen erhalten Km-Geld für gefahrene Kilometer
Unternehmen müssen Leistungen billigst erbringen

Kein Anreiz für Unternehmen zusätzliche Fahrgäste
durch Qualität, Innovation, Marketing zu gewinnen



Ausschreibungen im Busverkehr

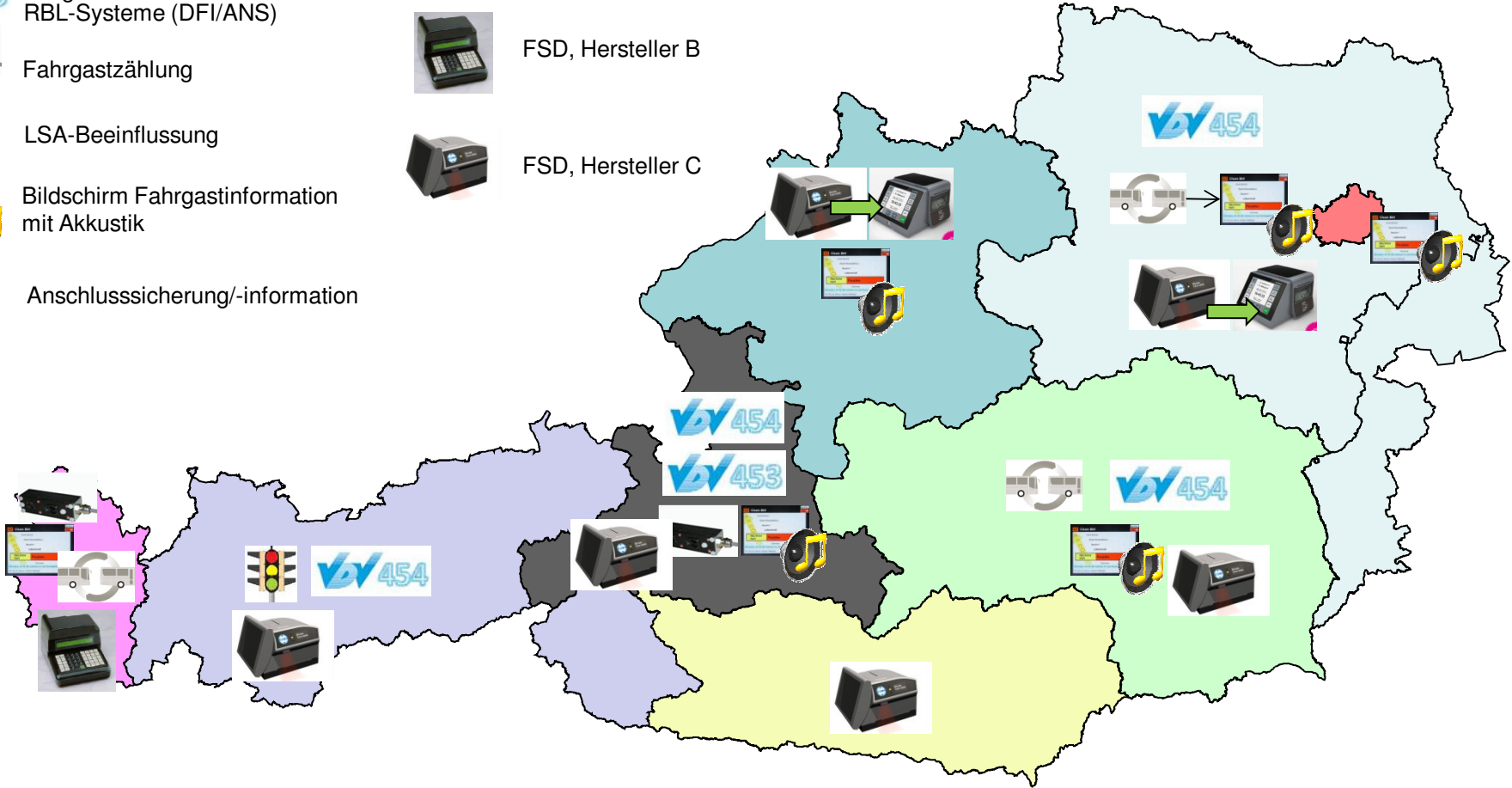
- Seit 2006
- Umfangreich und Postbus-Bestandsverkehre seit 2011
- Bis 2019 werden 100% der Bestandsleistungen ausgeschrieben



Auswirkungen Systeme

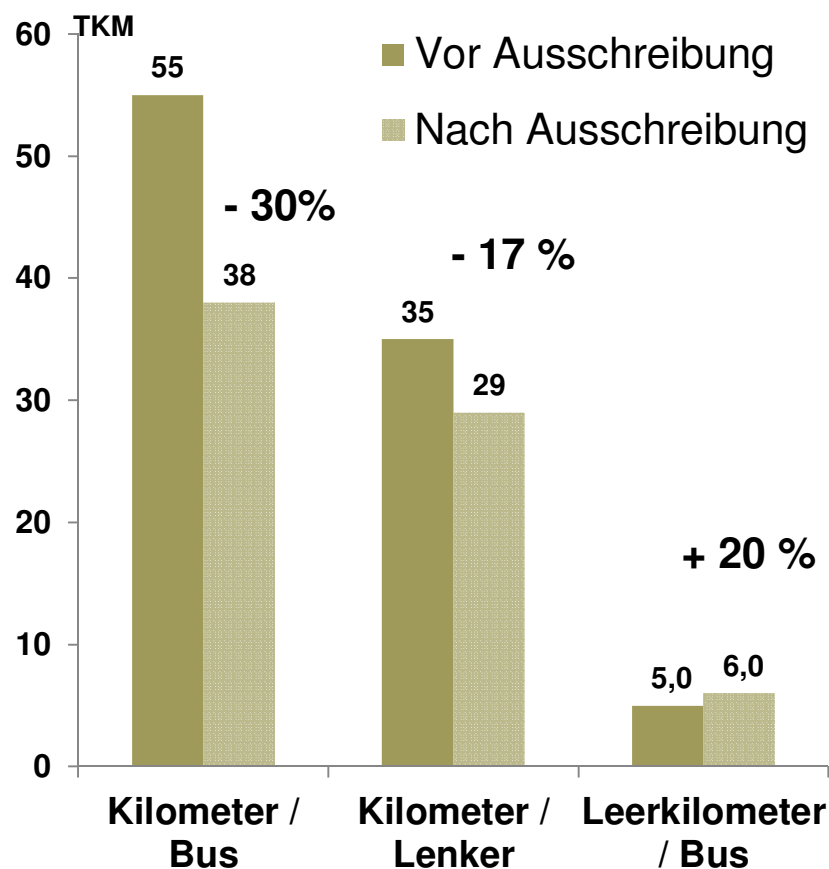
-  Echtzeitdaten
Fahrplanauskunftssysteme
-  Integrationsschnittstelle
RBL-Systeme (DFI/ANS)
-  Fahrgastzählung
-  LSA-Beeinflussung
-  Bildschirm Fahrgastinformation
mit Akustik
-  Anschlusssicherung/-information

-  FSD, Hersteller A
-  FSD, Hersteller B
-  FSD, Hersteller C



Auswirkungen Wirtschaftlichkeit

Durchschnitt von Ausschreibungen 2013



- Zerstückelung von Verkehren verhindert Synergien
- detaillierte Fahrzeugvorgaben (Telematik, Lackierung, Ausstattung) und Umlaufbindung verhindern wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz
- Verkürzung der Busnutzungsdauer verteuert Verkehre
- Starre Ausschreibungen erschweren Berücksichtigung variabler Fahrgastbedürfnisse
- Aufgabenverlagerung von Verkehrsunternehmen zu Bestellern bringt Umstellungsprobleme

Restriktionen – Betriebliche Vorgaben

- Fahrplan und Streckenführung
- Fahrzeugeinsatz
- Einsatz von Subunternehmer
- Umlaufplanung

Pönale (pro Vorfall)	Vertragsverletzungen
€ 150,00	Streckenabweichung ohne Abstimmung mit der Auftraggeberin (pro Vorfall zusätzlich zu Punkt zur 5% Regelung)
€ 100,00	Nichtbedienung einer Haltestelle (pro Vorfall zusätzlich zu Punkt zur 5% Regelung)
€ 5.000,00	Wenn die Auftragnehmerin die Subunternehmer-Meldung verletzt bzw. einen Subunternehmer ohne Zustimmung einsetzt. (pro Einsatztag)
€ 25,00	Werbemaßnahmen (A2 Plakate) werden trotz Aufforderung nicht am nächstfolgenden Einsatztag angebracht (pro Vorfall)
€ 500,00	Bei nicht richtigem Fahrzeugeinsatz. Fahrzeug ist nicht in der an den Auftraggeber gemeldeten Liste enthalten (pro Vorfall)
€ 700,00	Sollte das eingesetzte Fahrzeug nicht die vorgegebenen und zugesicherten Mindeststandards erfüllen (zusätzlich zu vorherigen Punkt)
€ 1.250,00	Werden Neufahrzeuge nicht zum zugesicherten Termin in Betrieb genommen. (Pönale pro Verzugswoche)
€ 100,00	Wenn nicht innerhalb eines Werktages die Information eines Ausfalles erfolgt. (pro Vorfall)
€ 500,00	Wenn nicht binnen 45 Minuten ein Ersatzfahrzeug bereitgestellt wird. (pro Vorfall)
Ab fünf Vorfällen wird eine Pönale in Höhe von 5% des monatlichen Gesamtentgeltes fällig	Wenn ein Fahrgast an der Haltestelle stehengelassen wird bzw. an einer Haltestelle trotz erkennbarem Fahrgastwunsch durchgefahren wird. Die Streckenführung nicht eingehalten wird. Wenn die Bedienung an einer einer Haltestelle mehr als 1min. verfrüht oder ohne erklärbaren Grund mehr als 15min. verspätet erfolgt. Die fahrplanmäßige Abfahrt ohne erklärbaren Grund nicht eingehalten wird.

Auswirkung Busmarkt

1. Probleme mit den Fahrplänen
2. Qualitätsprobleme bei Betreibern
3. Ungeschulte Lenker

20 Minuten Aufenthalt am Bahnhof



**Schulbuslenker
kennen den Weg nicht!**

**Neue Busfahrpläne
sorgen für Unmut!**

**Schulbuslenker bekommen nun
„Aufpasser“ als Beifahrer mit**

Viele fahren wieder mit Privat-Pkw

**Neuer Plan für die
„Öffis“ polarisiert**

Wirbel um Busgroteske

**Kassa fehlt im Bus:
Einzelfahrten gratis**

besitzer von Jahreskarten sind empört

**Probleme bei Busbetreiber:
Eltern fordern eine Lösung**

Verzweifelte Kinder, empörte Mütter und Väter

**Busse nicht immer zuverlässig:
Eltern fahren Kinder in Schule**

**Ärger für Schüler: Buslenker
kannte den Fahrplan nicht!**

**Bus & Bahn: Drei Mal
so viele Beschwerden**

Postbus Bekenntnis zur Qualität

Forderung: Kontrolle und Einhaltung der Qualitätskriterien

Wirtschaftliche Ausschreibungsgestaltung

Synergien erhalten

- Wirtschaftliche Losgrößen und -grenzen
- Koppelungsrabatte zulassen – Einsparungen durch Synergien nutzen
Betreibern und Bestellern

Sozialkriterien, Personal

- Angebot zur Personalübernahme
- Prüfung der Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen

Bus, Telematik

- Busalter auf eine wirtschaftliche Nutzungsdauer erhöhen
- Einheitliche Systemanforderungen (Telematik), Fahrzeugausstattung, Farben
- Austauschbarkeit von gleichwertigen Bussen (keine Umlaufbindung)

Qualität: Pönale, Anreize, Flexibilität

- Realistische Pönalehöhen - mit Kontrolle und Exekution
- Prämienmodell für Unternehmen – Fahrgast in den Mittelpunkt
- Klare Regeln für Zu- u. Abbestellungen, die sprungfixe Kosten berücksichtigen

Neutrale Stelle für Ausschreibungsrichtlinien, Systemempfehlungen, Qualitätskontrolle (analog zu Regulator in vergleichbaren Branchen oder zum Schweizer Bundesamt für Verkehr)

Wettbewerbsnachteil

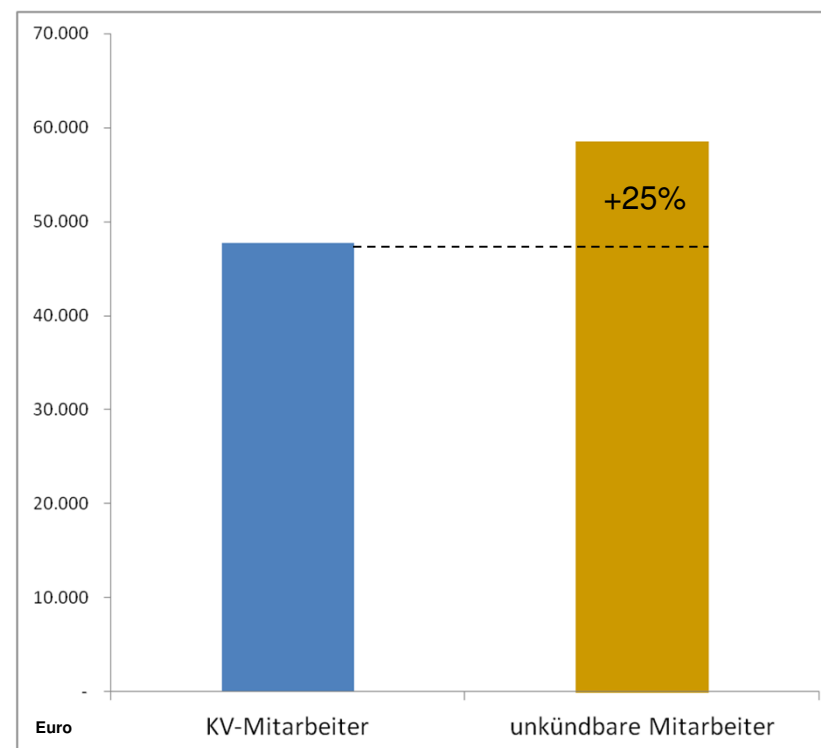
Postbus



Postbus Personalkostendelta

- 2400 unkündbare Mitarbeiter bei Postbus im Jahr 2013
- Im Jahr 2013 betrug das Personalkostendelta 25 Mio.€
- Bis zum Auslaufen aller unkündbaren Mitarbeiter im Jahr 2044 entstehen Mehrkosten von 471 Mio.€

Durchschnittlicher jährlicher Personalaufwand je Mitarbeiter*



*inkl. Überstunden und Nebenkosten

Ausschreibungen: Wettbewerbsnachteil Postbus durch Personalkosten

Regierungsprogramm 2008-2013 forderte Lösung

Im Busbereich wird durch die Ausschreibung von Verkehrsdiensten eine verschärfte Wettbewerbssituation Platz greifen. Ungeachtet dessen, dass das Unternehmen Postbus die Produktionskosten senken muss, gilt es in Bezug auf die erhöhten Personalkosten Rahmenbedingungen zu schaffen, die es dem Unternehmen ermöglichen, an diesem Wettbewerb unter fairen Bedingungen teilzunehmen.

Nachteile für Postbus wurden nicht beseitigt

Regierungsprogramm 2013-2018 fordert Lösung

Im Busbereich wird durch die Ausschreibung von Verkehrsdiensten eine verschärfte Wettbewerbssituation Platz greifen. Ungeachtet dessen, dass das Unternehmen Postbus die Produktionskosten senken muss, gilt es, in Bezug auf die erhöhten Personalkosten Rahmenbedingungen zu schaffen, die es dem Unternehmen ermöglichen, an diesem Wettbewerb unter fairen Bedingungen für alle am Wettbewerb Beteiligten teilzunehmen.

...und wir sind weiterhin zuversichtlich...

Ing. Mag. Christian Eder
29.04.2014