

Leistungsbeschreibung von Verkehrsdienstleistungen - funktional oder konstruktiv?

Vortrag im Rahmen der ÖVG - Veranstaltung
Öffentlicher Personenverkehr: entscheiden – bestellen - bezahlen
3.3.2016, Wien

Mag. Mag. (FH) Gudrun Kartnig
Verkehrsverbund Kärnten GmbH

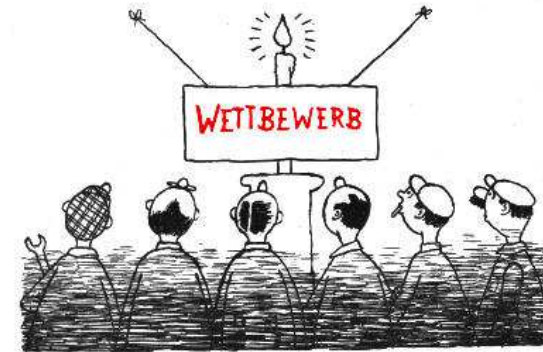


Agenda

- Ausgangssituation und Rahmenbedingungen
- Unterschied konstruktive und funktionale Leistungsbeschreibung
- Konzeption Bestellerorganisationen (Aufgabenträger, Verkehrsverbund)
- Funktionale Leistungsbeschreibung im Verkehrsverbund Kärnten

Ausgangssituation (1) ÖV und Wettbewerb

- Vor Inkrafttreten der PSO kaum Ausschreibungen



- Wettbewerb als taugliches Instrumentarium für besseren ÖV?
 - Transaktionskosten
 - Scheitern des Modells des staatlich gelenkten ÖPNV-Systems in Schweden
 - Mangelhafte Vertragserfüllung nach Ausschreibungen
 - ...

Ausgangssituation (2)

Rechtliche Vorgaben



■ VO(EG) 1370/2007 (PSO)

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge und Ausgleichsleistungen
- zuständige Behörde
- Vergaben im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens gemäß EU-VO 1370/2007
- Maximal zulässige Vertragsdauer
- Transparenzvorschriften

■ ÖPNRV-G 1999

Aufgaben von Verbundorganisationsgesellschaften

- Bestellung von Verkehrsdienstleistungen sowie
- Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten

■ Bundesvergabegesetz 2006, i.d.g.F



Arten der Leistungsbeschreibung gemäß BVerG

- **Konstruktive** Leistungsbeschreibung

Die Leistungen sind nach zur erbringenden Teilleistungen in einem Leistungsverzeichnis aufzugliedern

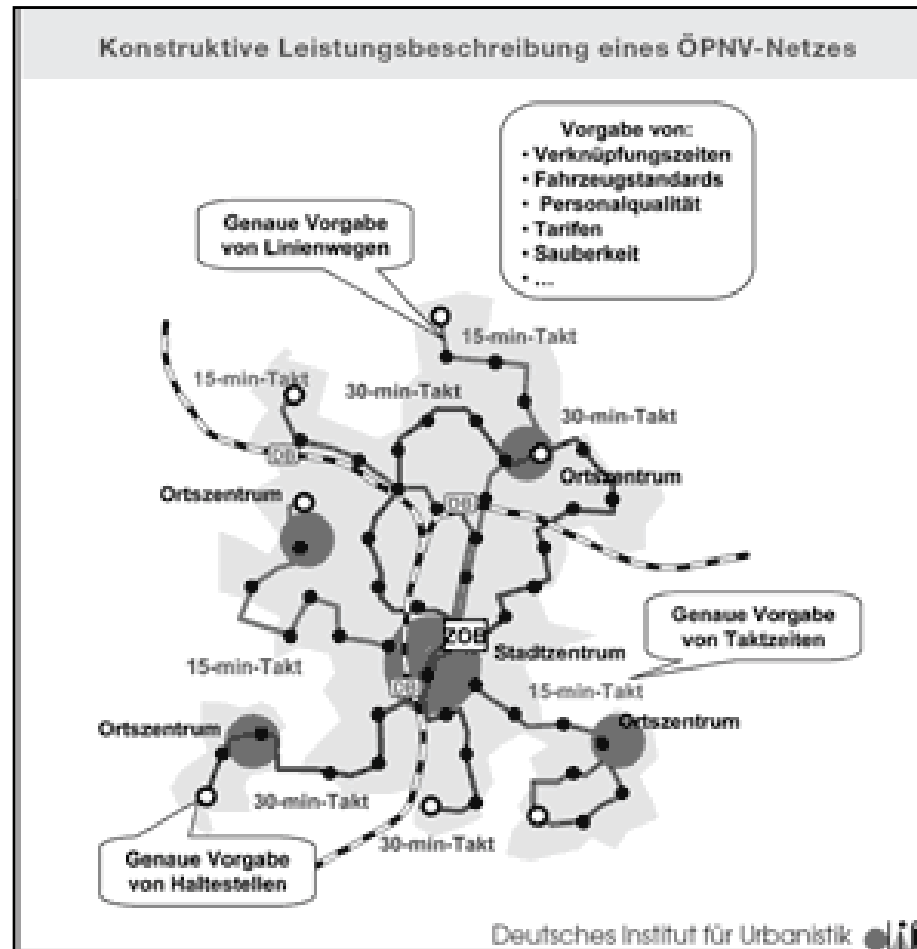


- **Funktionale** Leistungsbeschreibung

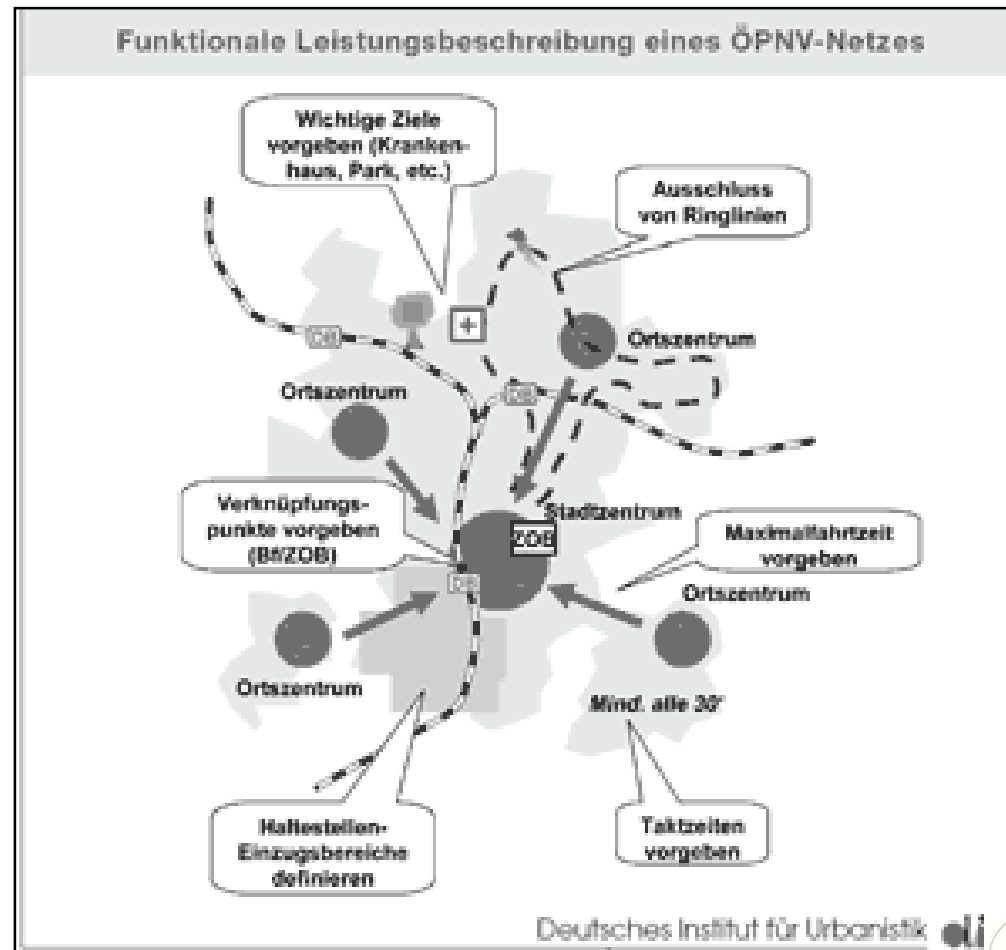
Die Leistungen werden als Aufgabenstellung durch Festlegung von Leistungs- oder Funktionsanforderungen beschrieben



Konstruktive Leistungsbeschreibung

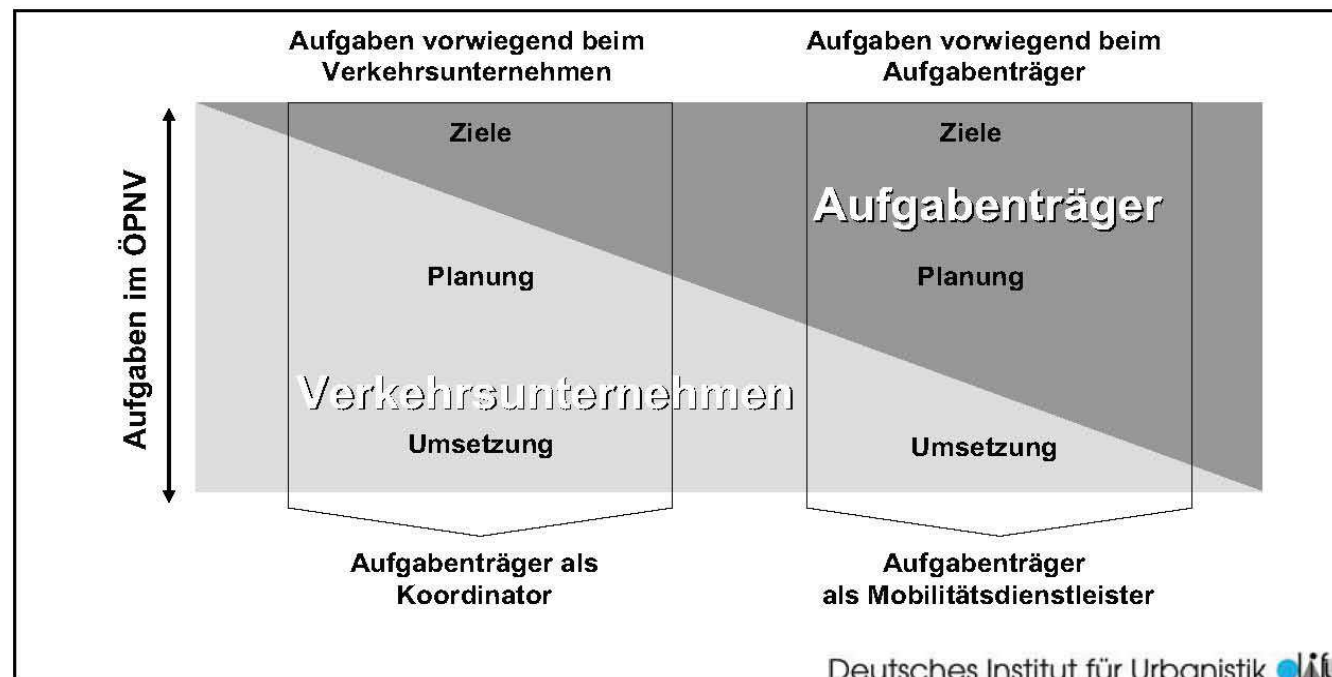


Funktionale Leistungsbeschreibung



Aufgabenträger als Koordinator oder als Mobilitätsdienstleister

Abbildung 14: Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen als Gestalter im ÖPNV





Leistungsbeschreibung und Vertrag im ÖV

Konzeption Verkehrsverbund

Mobilitätsdienstleister

- Entwickelt das zu erbringende Verkehrsangebot selbst
- Behält sich Einflussmöglichkeiten auf Tarifgestaltung vor
- Trägt das Einnahmenrisiko
- Ausschreibungsgegenständliche Verkehrskonzept wird detailliert vorgegeben
- Ermittlung des besten Verkehrsangebotes iW anhand des Preises und der Qualität

Koordinator

- Gibt Rahmenbedingungen vor
- Typisch operative Aufgaben liegen beim VU
- Ermittlung des besten Verkehrsangebotes für einen fest definierten maximalen Zuschuss

Arten der Leistungsbeschreibung

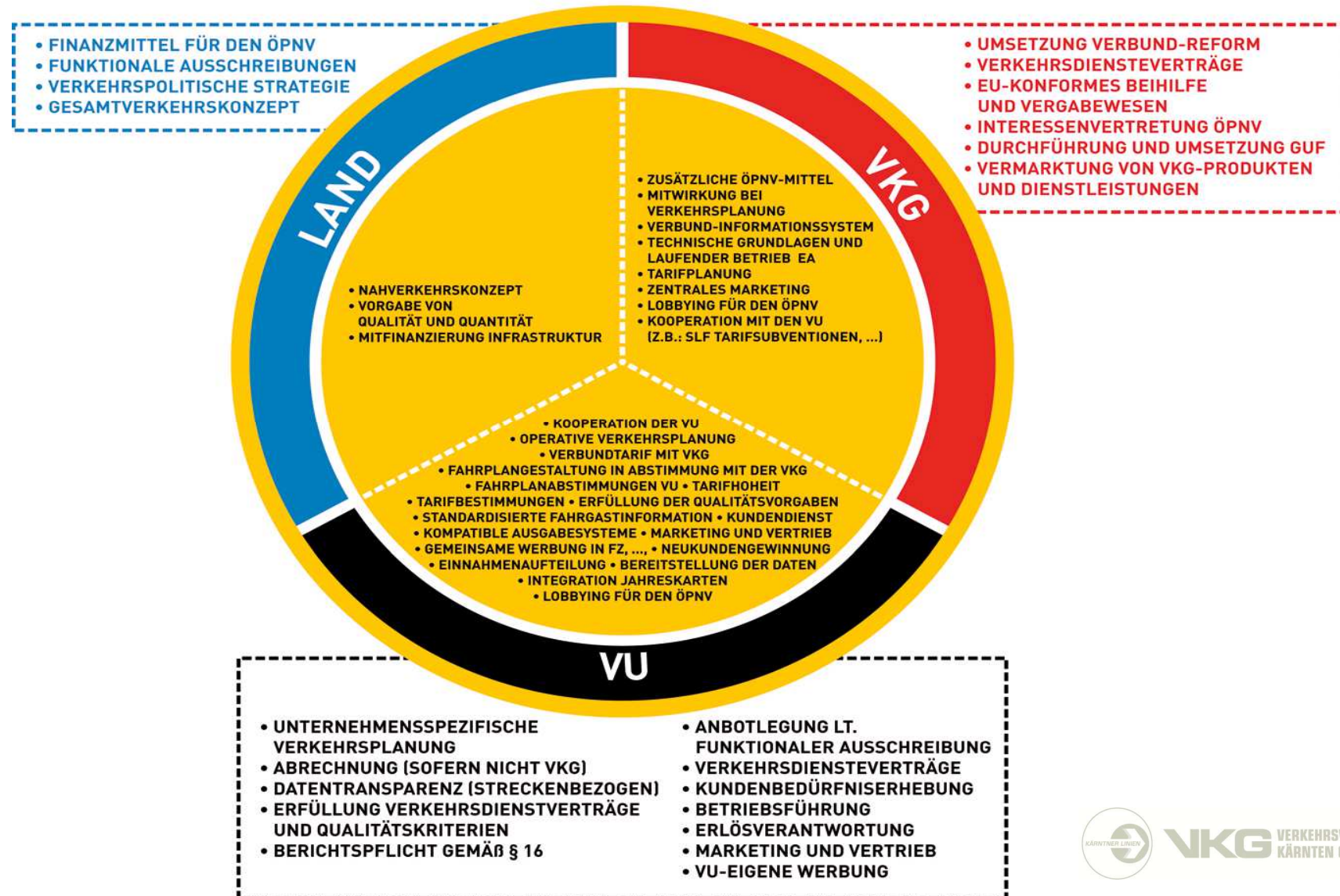
Konstruktive Leistungsbeschreibung

- Ausschreibung des **Fahrbetriebes**

Funktionale Leistungsbeschreibung

- Ausschreibung des **Fahrbetriebes UND der Verkehrsplanung**

Konzeption des Verkehrsverbundes Kärnten

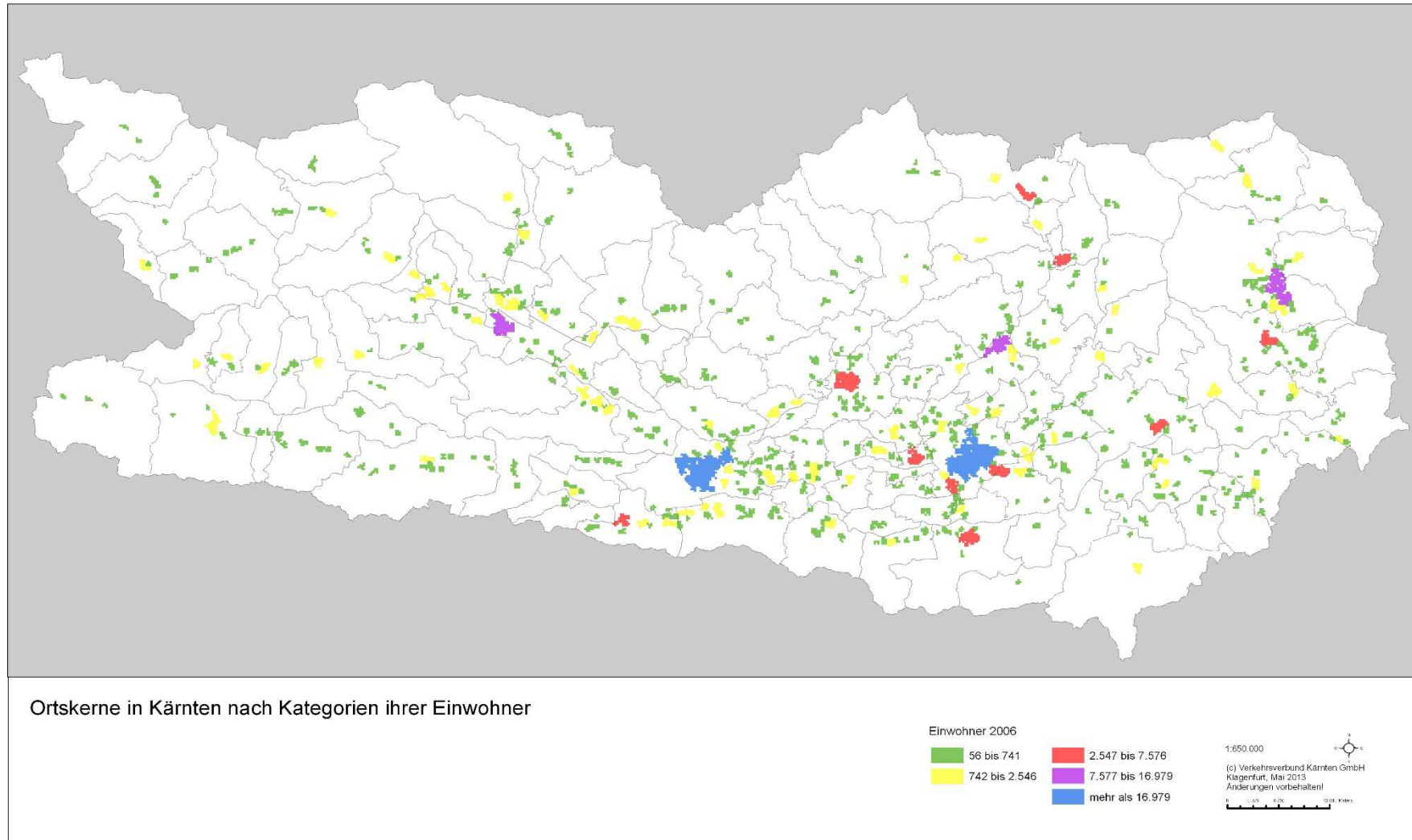


Reaktionen auf die Entscheidung Kärntens eine funktionale Leistungsbeschreibung im ÖV durchzuführen

- Geht das überhaupt?
- Das klappt doch nie!
- Wie kann für den ÖV funktional beschrieben werden?
- Wie können die Angebote verglichen werden?
- Wie kann gesichert werden, dass die Versprechen in den Angeboten auch tatsächlich eingehalten werden?
- ...



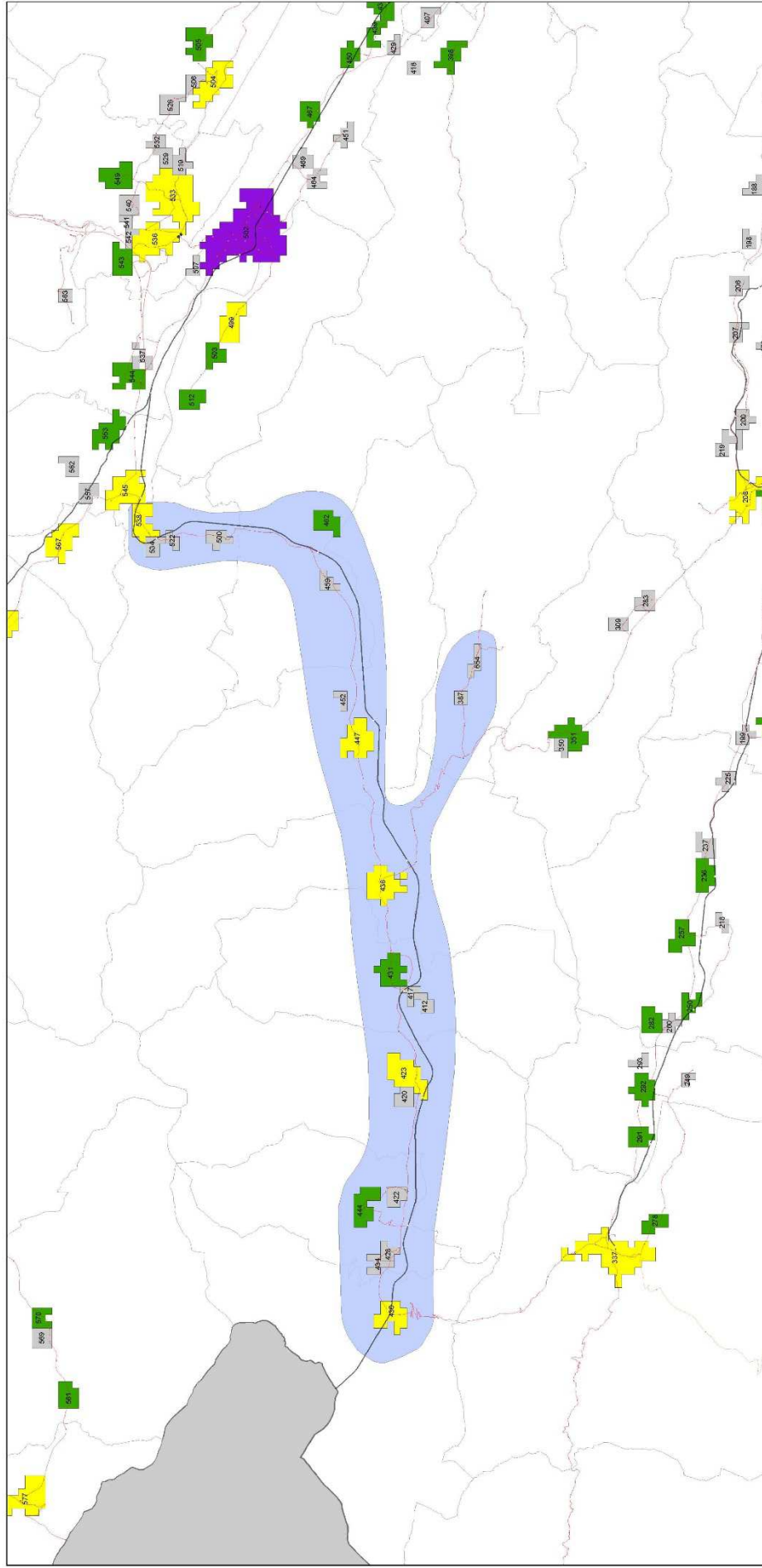
Regionalverkehrsplan und Bedienungsstandards



Bedienungsstandard

| Kategorie | Beschreibung der Ortskern-Kategorie | Bedienungsstandard für das Grundangebot ⁹ |
|---------------|--|---|
| Kat. 1 | Ortskerne mit vorwiegend Schüler- und Lehrlingsverkehr | Schülerverkehr und/oder alternative Betriebsformen |
| Kat. 2 | Ortskerne, welche zum Teil auch Unterzentren in den Regionen abbilden mit geringen Arbeitspendler-Zahlen zusätzlich zu den vorhandenen Schülerpendlern | verdichteter Schülerverkehr und nachfrageorientierter Pendlerverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten |
| Kat. 3 | Regionale Zentren, welche den Status von Mittelzentren haben. Diese bilden die Zentren in der Region mit ausgeprägtem Arbeits- und Schülerverkehr | verdichteter Schüler- und Pendlerverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten |
| Kat. 4 | Die Mittelzentren Spittal und Wolfsberg als regionale Zentren. Diese sind vollständig funktionsfähige regionale Versorgungsknoten mit Arbeitsplätzen und Ausbildungsstandorten | regelmäßiger Taktverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten |
| Kat. 5 | Oberzentren Klagenfurt und Villach sind die Zentren Kärntens. Sie weisen die meisten Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen auf | regelmäßiger Taktverkehr ganztägig (Haupt- und Schwachlastzeiten) |

Verkehrsregionkarte Oberes Drautal und deren Ortskerne mit der Einwohnerzahl von 2001



Legende

Siedlungskerne 2001 (in Klammern= 663)

| | | | |
|-------|-------------|------|----------------|
| (382) | 56 - 250 | (11) | 2.547 - 7.576 |
| (197) | 251 - 741 | (2) | 7.577 - 16.979 |
| (64) | 742 - 2.546 | (2) | größer 16.979 |

Haltestellen

| | |
|---|----------------|
| • | Bus |
| • | Schiene |
| • | neutrale Hst |
| • | Hst. Wänderbus |

Linien

| | |
|---|-----------|
| — | Buslinie |
| — | Schiene |
| — | Wänderbus |

Verkehrsregionen

| | |
|---|----------------|
| ■ | Oberes Drautal |
|---|----------------|

Gemeindegrenzen

| | |
|---|-----------------|
| □ | Gemeindegrenzen |
|---|-----------------|

1:100.000

(c) Verkehrsverbund Kärnten GmbH



Bewertungskriterien

II. Gesamtpunktezahl

| Hauptmerkmal | Sub | Bezeichnung | Bewertung Rohpunkte | Maximale Punkte Verkehrsregion "Görtschitztal" | | Gewichtete Bewertung | |
|---|-----|--|------------------------|--|-----|-----------------------|----------|
| | | | | | | Bewertungs- punkte | Summe |
| 1. Fahrplan | 1a | Räumliche Verfügbarkeit | 0 | 220 | 660 | 0 | 0 |
| | 1b | Zeitliche Verfügbarkeit | 0 | 220 | | 0 | |
| | 1c | Platzangebot | 0 | 220 | | 0 | |
| | 1d | Gesamtfahrzeit | keine Bewertung | | 0 | | |
| | 1e | Fahrplanstabilität und Störfall-Maßnahmen | 0 | | 0 | | |
| 2. Ausstattung | 2a | Fahrzeugtechnik und -komfort | 0 | 35 | 100 | 0 | 0 |
| | 2b | Erscheinungsbild, Sauberkeit & Schäden | 0 | 45 | | 0 | |
| | 2c | Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität | 0 | 20 | | 0 | |
| 3. Kundenbetreuung / Service | 3a | Fahrgastinformation | 0 | 30 | 120 | 0 | 0 |
| | 3b | Kundendienst und Beschwerdemanagement | 0 | 40 | | 0 | |
| | 3c | Qualität des Lenkerpersonals | 0 | 50 | | 0 | |
| 4. Regionalintegration - Lokale Kooperationen | 4a | Systempartnerbeziehungen | keine Bewertung | | | | |
| | 4b | Verkehrsherstellerbeziehungen | keine Bewertung | | | | |
| | 4c | Lokale Kommunikation | keine Bewertung | | | | |
| 5. Kärntner Linien - Verbundintegration | 5a | Organisatorische und technische Verbundkooperation | 0 | 30 | 60 | 0 | 0 |
| | 5b | Kommunikative und kundendienstliche Verbundkooperation | 0 | 30 | | 0 | |
| 6. Umwelt und Lebensqualität | 6a | Systemische Umwelteffekte | 0 | 30 | 60 | 0 | 0 |
| | 6b | Betriebliche Umwelteffekte | 0 | 30 | | 0 | |
| | | | | 1000 | | 0 | 0 |

von 1000 Punkten

Bisherige Ergebnisse der funktionalen Vergaben

- Unternehmerische Potenziale werden geweckt
- Funktionale LB bietet sich an wenn von den Bietern (innovative) Lösungen erwartet werden können
- Die Identifikation mit dem Projekt erhöht sich
- Sowohl Aufgabenträger als auch Bieter setzen sich intensiv mit der Verkehrsregion und den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auseinander
- Kursverdichtungen, Qualitätssteigerungen
- Es besteht noch Optimierungspotenzial!





Haben Sie Fragen?





Kontakt:

Gudrun Kartnig

Verkehrsverbund Kärnten GmbH

Walther von der Vogelweidplatz 4

9020 Klagenfurt am Wörthersee

@: gudrun.kartnig@vkgmbh.at