



Foto: Lorin Knoll

Leistungsträger Linienbus – Qualität und Angebot ausbauen

2024-13

Für den Öffentlichen Verkehr spielt das Bus-Angebot eine wichtige Rolle. Um das Ziel eines flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsangebots zu verwirklichen, muss das Bus-Netz weiter ausgebaut und verdichtet werden. Umgekehrt steht der Bus-Verkehr vor großen Herausforderungen, vor allem was die Kosten- und Personalsituation betrifft.

Der Bus-Verkehr wird manchmal unterschätzt, ist aber ein flexibel einsetzbarer Leistungsträger des Öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 2022 erbrachten Regionalbusse 44 Prozent der Angebotskilometer im öffentlichen Nahverkehr in Österreich, Stadtbusse weitere 18 Prozent. Der schienengebundene Nahverkehr kam zusammen auf 38 Prozent.¹

Angebot, Qualität und niederschwellige Tickets

Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, müssen sich die öffentlich zurückgelegten Personenkilometer bis zum Jahr 2040 verdoppeln.² Die Einführung des Klimatickets hat zusätzliche

Fahrgäste gebracht. 40 Prozent der Fahrgäste mit Klimaticket geben an, ihr Mobilitätsverhalten seit der Anschaffung zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verändert zu haben.³ Neben niederschwelligen Tickets spielen Angebot und Qualität eine zentrale Rolle für die Nachfrage. Ein Beispiel ist die Umsetzung eines durchgängigen Stundentakts zweier Regionalbuslinien im Unterinntal im Jahr 2023. Ein Jahr später waren auf der Linie 760 von Kirchbichl nach Breitenbach bereits 40 Prozent mehr Fahrgäste unterwegs als davor, auf der Linie 770 von Wörgl in die Wildschönau hat sich die Fahrgastzahl sogar mehr als verdoppelt.⁴

Bus-Verkehr als wichtiger Wirtschaftsfaktor

Nicht nur für die Mobilität, auch als Wirtschaftsfaktor spielt der Bus-Verkehr eine wichtige Rolle. Im Jahr 2023 waren knapp 12.000 Beschäftigte bei mehr als 400, überwiegend privatwirtschaftlich geführten Bus-Unternehmen angestellt. Das größte Bus-Unternehmen Österreichs, die Österreichische Postbus AG, hat mehr als 2.300 Busse und über 3.900 Beschäftigte.⁵ Im Linienverkehr insgesamt sind rund 5.500 Busse unterwegs.⁶

Herausforderung Elektrifizierung der Bus-Flotte

Die „Clean Vehicles Directive“ legt in der EU für öffentliche Aufträge Quoten von „sauberen“ Fahrzeugen fest – worunter neben E-Antrieben, Wasserstoff, Agrotreibstoffe, Erdgas, Biomethan und Hybrid-Busse fallen. Bis Ende des Jahres 2025 müssen 45 Prozent der neuen Busse sauber sein, bis Ende 2030 sind es 65 Prozent – jeweils die Hälfte davon lokal emissionsfrei.⁷ Laut Mobilitätsmasterplan sollen in Österreich ab dem Jahr 2032 alle neuen Busse emissionsfrei sein.⁸

Tatsächlich lag der Anteil der E-Busse an den Neuzulassungen EU-weit im ersten Halbjahr 2024 erst bei rund 15 Prozent, bei Stadtbussen waren es 40 Prozent.⁹ In China lag der Anteil an E-Bussen bereits im Jahr 2022 bei 97 Prozent, im Bestand waren es 65 Prozent.¹⁰ In Österreich lag der Anteil an E-Bussen bei Neuzulassungen im Jahr 2023 erst bei fünf Prozent.¹¹

Das regionale Bus-Angebot unterscheidet sich je nach Bundesland stark. Pro Einwohnerin und Einwohner gibt es seit dem Fahrplanwechsel im Herbst 2023 im Burgenland am meisten Bus-Kilometer pro Kopf.

Angespannte Kosten- und Personalsituation

Die angestrebte Ausweitung des Bus-Angebots heißt naturgemäß mehr Personalbedarf. Jedoch fehlen alleine in Wien bis Ende des Jahrzehnts rund 5.000 Buslenkerinnen und Buslenker.¹² Aufgrund der angespannten Personalsituation scheint Buslenken seit Jänner 2024 auch erstmals in der Liste der Mangelberufe auf.¹³ Als Gegenmaßnahme bieten immer mehr Bus-Unternehmen dem Lenkpersonal eine kollektivvertragliche Überzahlung oder auch die teilweise Übernahme der Ausbildungskosten an. Erschwerend hinzu kommt, dass die Branche mit stark ansteigenden Kosten konfrontiert ist. Im Vergleich zum Jahr 2016 fielen 2023 durchschnittlich 45 Prozent höhere Bus-Anschaffungskosten inklusive Betriebsmittel und Wartung und rund 40 Prozent höhere Personalkosten an. Auch die Treibstoffkosten sind in diesem Zeitraum gestiegen.¹⁴

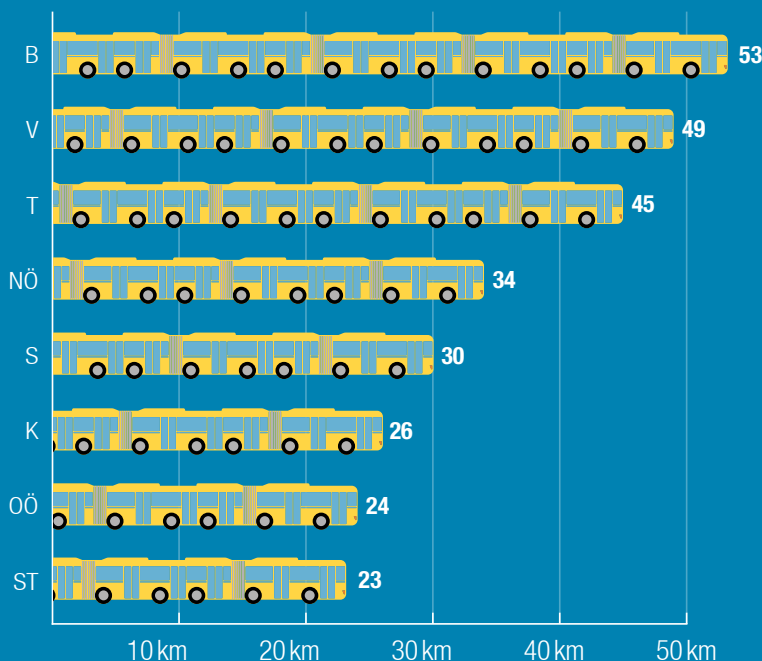
Stellschraube Bus-Ausschreibungen

Buslinienverkehre sind in der Regel öffentlich auszuschreiben. Nur Inhouse-Bestellungen, etwa an stadteigene Unternehmen, sowie in bestimmten Fällen unter einem jährlichen Auftragswert von einer Million Euro oder 300.000 Bus-Kilometern dürfen direkt vergeben werden. Die Verkehrsleistungen werden regionsweise oder in einzelnen Losen vergeben. Bei den Ausschreibungen gibt es großen Gestaltungsspielraum, der neben Fahrplanangebot, Bus-Ausstattung und Antriebsart auch qualitative Aspekte umfasst. So können etwa regionale Beschaffung, Anschlusssicherung zwischen öffentlichen Verkehrsangeboten sowie Vorgaben zum Personaleinsatz und der bereitzustellenden Infrastruktur, etwa Aufenthaltsräume mit WC, vorgegeben werden.

Ausschreibungen erfolgen meist durch die Verkehrsverbünde. Es werden zwei Arten der Leistungsbeschreibung und Abrechnung unterschieden. Bei konstruktiven Ausschreibungen sind die zu erbringenden Leistungen bis hin zu Fahrplandaten detailliert vorgegeben. Bei funktionalen Ausschreibungen werden lediglich zu erreichende Ziele, etwa im Bereich Angebotsdichte, vorgegeben. Konzeption und Planung der Leistungen verbleiben bei den Bus-Unternehmen. Ersteres hat den Vorteil einfacher Vergleichbarkeit und Kalkulation, zweiteres bezieht die Erfahrungen regionaler Anbieter besser in die

Bus-Angebot unterscheidet sich stark nach Bundesland

Angebotskilometer mit Regionalbussen pro Person per Ende 2023 (ohne touristischen oder sonstigen nicht gemeinwirtschaftlich bestellten Bus-Verkehr)



Planung mit ein. Parallel werden zwei Vertragsarten unterschieden. Bei Bruttoverträgen wird die Dienstleistung auf Kilometerbasis abgerechnet, unabhängig vom tatsächlichen Fahrgastaufkommen. Bei Verspätungen und Ausfällen sind Pönalen vorgesehen. Bei Nettoverträgen bleibt das Erlörisiko beim Bus-Unternehmen, was in dünn besiedelten Gebieten ein Problem darstellen kann, ansonsten aber einen Anreiz für Innovation und Qualität bietet.

In Österreich sind konstruktive Leistungsbeschreibungen mit Bruttoverträgen der Standard. Eine Ausnahme bietet der Verkehrsverbund Kärnten, wo funktional ausgeschrieben und mit Nettoverträgen gearbeitet wird. Da bei dieser Art der Ausschreibung den Bus-Unternehmen auch die Planung überantwortet wird, bewerben sich in der Regel größere Unternehmen mit entsprechender Fachabteilung. In Kärnten sind dies ÖBB-Postbus, Dr. Richard sowie Kärnten Bus, ein Zusammenschluss mehrerer kleiner Bus-Unternehmen.

Qualitätskriterien höher gewichten

Bei den Zuschlagskriterien wird grob zwischen zwei Prinzipien unterschieden. Beim Billigstbieter-Prinzip steht der Kilometer-Preis im Fokus. Beim Bestbieter-Prinzip werden Qualitätskriterien wie Personalkonzept, Umlaufplanung, Fuhrpark- und Beschwerdemanagement stärker gewichtet. Per August 2024 wiesen Ausschreibungen eine Bandbreite der Gewichtung von Qualitätskriterien von 20 Prozent im Verkehrsverbund Oberösterreich bis 45 Prozent in Vorarlberg auf.¹⁵ Der Kilometer-Preis schlägt also derzeit überall stärker zu Buche als Qualitätskriterien. Anzustreben wäre ein Verhältnis von 50 zu 50 bei Qualität und Preis. Mit einer hohen Gewichtung und gezielter Festlegung von Qualitätskriterien können etwa Kooperationen mit regionalen Unternehmen oder soziale Maßnahmen wie Lehrlingsausbildung in die Bewertung einfließen und zudem kann das Know-how der Bus-Unternehmen für Innovationen und Verbesserungen genutzt werden.

Personalmangel vorbeugen durch attraktive Arbeitsbedingungen

Die Schlüsselgröße für hohe Qualität im Bus-Verkehr ist qualifiziertes Personal. Wird zu stark auf den Kilometer-Preis fokussiert, gibt es kaum Spielraum bei Personalausgaben – was dazu



Bus-Angebot gemeindeübergreifend planen

Im Vorarlberger Unterland leben rund 215.000 Menschen. Seit dem Jahr 1999 bestellt ein Gemeindeverband den regionalen Bus-Verkehr. Gestartet wurde mit 32 Bussen in 15 Gemeinden, 2023 waren es rund 100 Busse in 22 Gemeinden auf 36 Linien.^a Ab 2004 wurden grenzüberschreitende Linien nach Deutschland und in die Schweiz etabliert. Im Jahr 2007 kamen zahlreiche Nachtbus-Kurse dazu. Seit 2018 gibt es zudem einen Anrufbus für Tagesrandzeiten bis 3 Uhr an Werktagen und 5 Uhr an Wochenenden.^b Auf Hauptachsen verkehren die Busse im Viertelstunden-Takt, in Kleingemeinden gilt ein Stunden-Takt. Das Angebot wird geschätzt: Im Jahr 2023 wurden 15,4 Millionen Fahrgäste befördert, wovon mehr als 38.000 eine Jahresnetzkarte besitzen. Ab dem Jahr 2025 wird auf den Hauptlinien auch Samstags derselbe Takt wie an Werktagen angeboten.^c

führen kann, dass etwa die Bereitstellung von Pausenräumen und Toiletten aus Kostengründen eingespart wird.¹⁶ Darunter leidet letztlich auch die Angebotsqualität für die Fahrgäste und kann soweit führen, dass Verträge aufgrund von Qualitätsmängeln, gehäuften Verspätungen und Protesten des Fahrpersonals aufgekündigt und in Notvergabe neu ausgeschrieben werden müssen – so geschehen etwa bei zwei Losen im Bezirk Mödling im Herbst 2022.¹⁷ Sowohl bei Ausschreibungen als auch bei allfälligen Direktvergaben sollten Leistungskataloge so abgefasst sein, dass relevante Personal- und Sozialkriterien von Beginn an festgeschrieben werden. Dazu zählt neben fairer Entlohnung vor allem auch der Umgang mit unbezahlten Pausen in der Umlaufplanung (sogenannte „geteilte Dienste“), gute Kooperation mit der Personalvertretung, Mobilitätsmanagement zum Erreichen weiter vom Wohnort der Beschäftigten gelegenen Start- und Endhaltestellen sowie die Bereitstellung von Sozial- und Sanitäreinrichtungen für Lenkpausen – etwa durch Aufstellen von Containern an abgelegenen Haltestellen mit Personalwechsel.

Bus-Angebot und Qualität verbessern

Für eine Verbesserung des Bus-Angebots spielt eine stärkere Gewichtung von Qualitätskriterien in den Ausschreibungen eine wichtige Rolle. Durch die Anforderung eines Betriebskonzepts kann hohe Fahrplantreue gewährleistet werden. Vorgaben zum Abwarten bei Verspätungen sollen eine bestmögliche Anschlussicherung ermöglichen. Auch die gemeinsame Ausschreibung von Linienverkehr und flexiblen Zusatzangeboten ist zu empfehlen – wie seit Juli 2023 im Mostviertel in Niederösterreich umgesetzt.¹⁸ Vorgaben bei Arbeitsbedingungen sind Voraussetzung, damit Investitionen in qualifiziertes Fahrpersonal in der Kostenkalkulation kein Wettbewerbsnachteil sind. Potenzial für Kostenersparnis gäbe es bei einer Verbündeübergreifenden Vereinheitlichung der Vorgaben für Bus-Ausstattung und technische Systeme. So könnten Bus-Unternehmen Anschaffungskosten durch Sammelbestellungen reduzieren und die Einsatzgebiete ihrer Fahrzeuge flexibler wechseln.

Finanzierung sicherstellen und ausbauen

Ein Ausbau des Angebots setzt eine sichergestellte Finanzierung durch Bundesländer und Bund voraus. Als zusätzliche Finanzierung verwendet etwa Südtirol 55 Cent der Ortstaxe für den Öffentlichen Verkehr.¹⁹ Auch das Bundesland Salzburg führt ab 1. Mai 2025 eine touristische Mobilitätsabgabe zusätzlich zur vorhandenen Nächtigungsabgabe von zunächst 50 Cent, ab 1. Mai 2027 dann 1,10 Euro ein. Dafür können Urlaubsgäste Bus und Bahn in Salzburg nutzen, das Angebot profitiert von der Querfinanzierung.²⁰ Auch Baden-Württemberg plant einen Angebotsausbau und schafft derzeit gesetzliche Grundlagen zur Einhebung regionaler Mobilitätsbeiträge, die dann als Guthaben im Öffentlichen Verkehr verwendet werden können.²¹ Eine in Österreich bisher ungenutzte Finanzierungsmöglichkeit besteht in der Einhebung einer Anschlussabgabe für größere Betriebsansiedlungen.²²

Quellen online unter:
www.vcoe.at/factsheets



VCÖ-Empfehlungen

Bus-Angebot als wichtigen Leistungsträger ausbauen

- Linienbusse sind Leistungsträger im Öffentlichen Verkehr. Es braucht ein politisches Bekenntnis zum flächendeckenden Angebotsausbau.
- Ein gutes Bus-Angebot braucht langfristige Finanzierung. Neben Finanzierungszusagen von Bund und Ländern regionale Querfinanzierungsmöglichkeiten etwa durch Mobilitätsbeiträge in Ortstaxen oder Reform und Umsetzung einer Verkehrsanschlussabgabe ausloten.

Qualität bei Bus-Ausschreibungen stärker fokussieren

- Gutes Fahrplanangebot, hohe Servicequalität und niederschwellige Tickets als Erfolgsformel für attraktive Linienbusse umsetzen.
- Einheitliche Vorgaben für eine österreichweite Anschlussicherung im Öffentlichen Verkehr definieren und gemeinsam umsetzen.
- Durch Vorgabe von Personalkonzepten ohne lange unbezahlte Pausen attraktive Arbeitsbedingungen als Maßnahme gegen Personalmangel schaffen.
- Best- statt Billigstbieter-Prinzip bei Bus-Ausschreibungen zum Standard machen. 50:50-Gewichtung von Kilometerpreis und Qualitätskriterien als Ziel, um Servicequalität für Fahrgäste hoch zu halten.



Foto: Rika Newman

Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Ein hochwertiges Bus-Angebot ist für ein attraktives Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs unverzichtbar – als Leistungsträger auf Hauptachsen, als Zubringer zur Bahn und für die Feinverteilung in der Fläche. Nicht nur der Preis, auch Angebot und Qualität müssen stimmen. Das sollte auch in den Bus-Ausschreibungen stärker berücksichtigt werden.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAAATWWXXX



Jetzt online spenden!