



**Der
Rechnungshof**

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe BUND 2014/11

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen
und der Finanzierung
in Kärnten und Salzburg**

Weinmarketing

**Familie & Beruf
Management GmbH**

Rechnungshof
GZ 860.162/002-1B1/14

Bericht des Rechnungshofes

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8644

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at**Impressum**

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Herausgegeben:

Wien, im August 2014



gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens,
Druckerei des Bundesministeriums für Finanzen, UW-Nr. 836



Bericht des Rechnungshofes

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung
in Kärnten und Salzburg**

Weinmarketing

Familie & Beruf Management GmbH

Vorbemerkungen

Vorbemerkungen

Vorlage an den Nationalrat

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Gebarungüberprüfungen getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.



Inhaltsverzeichnis

BMVIT	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	
	Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg _____	5
BMLFUW	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	
	Weinmarketing _____	163
BMFJ	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Familie und Jugend	
	Familie & Beruf Management GmbH _____	267





Bericht des Rechnungshofes

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung
in Kärnten und Salzburg**



Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	8
Abkürzungsverzeichnis	11
Glossar	14

BMVIT

**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie**
**Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung
in Kärnten und Salzburg**

KURZFASSUNG	18
Prüfungsablauf und -gegenstand	34
Rechtliche Grundlagen	34
Verkehrsverbände in Kärnten und Salzburg	41
Leistungsangebot ÖPNRV	42
Grundsätze der Finanzierung des ÖPNRV	63
Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV	68
Beauftragung der Leistungen	107
Qualität der Verkehrsdienstleistungen	119
Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften	126
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	152
Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen	159

ANHANG

Tabellen Abbildungen



Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Akteure im Verkehrsverbund	37
Abbildung 2: Liniennetz ÖPNRV und Ortskerne in Kärnten	43
Abbildung 3: Ist-Bedienstandards gemäß Salzburger Landesmobilitätskonzept (in Kurspaaren Bus/Zug zwischen Gemeindezentrum und Hauptort 2005)	44
Abbildung 4: Öffentliches Verkehrsnetz in Kärnten	52
Abbildung 5: Öffentliches Verkehrsnetz in Salzburg	53
Tabelle 1: Bevölkerung und Verkehrsnetze in Kärnten und Salzburg im Jahr 2012	54
Tabelle 2: Verkehrsaufkommen ÖPNRV im Kärntner Verkehrsverbund	55
Tabelle 3: Verkehrsaufkommen ÖPNRV im Salzburger Verkehrsverbund	55
Tabelle 4: Fahrgastentwicklung im Kärntner Verkehrsverbund	59
Tabelle 5: Fahrgastentwicklung im Salzburger Verkehrsverbund	60
Abbildung 6: Anteil der Kundengruppen an den gesamten Fahrten im Jahr 2012	62
Abbildung 7: Zahlungsströme bei der Finanzierung des ÖPNRV im Verbundraum Kärnten	64
Abbildung 8: Zahlungsströme bei der Finanzierung des ÖPNRV im Verbundraum Salzburg	65
Tabelle 6: Strukturelle Unterschiede in der Abwicklung und Finanzierung des ÖPNRV	66
Abbildung 9: Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand im Jahr 2012	68

Tabellen Abbildungen

Abbildung 10: Entwicklung der Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand _____	70
Tabelle 7: Bundesmittel für das Grundangebot Schiene _____	71
Abbildung 11: Anzahl der Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in Kärnten und Salzburg in den Jahren 2008 bis 2012 _____	74
Tabelle 8: GuF-Mittel des Bundes für Kärnten und Salzburg _____	76
Tabelle 9: Bundesmittel für die Bestellerförderung in Kärnten und Salzburg _____	79
Tabelle 10: Landesmittel zur Finanzierung des ÖPNRV _____	82
Tabelle 11: Mittel der Gemeinden und Dritter zur Finanzierung des ÖPNRV _____	83
Tabelle 12: Entwicklung der Erlöse aus dem Verkauf von Tickets in den Jahren 2008 bis 2012 _____	88
Abbildung 12: Anteil der verkauften Tickets je Ticketkategorie nach Weglänge in Kärnten im Jahr 2011 _____	90
Abbildung 13: Anteil der verkauften Tickets je Ticketkategorie nach Weglänge in Salzburg im Jahr 2011 _____	91
Abbildung 14: Vergleich Anzahl verkaufter Tickets typischer Ticketkategorien im Jahr 2011 _____	93
Tabelle 13: Vergleich Ticketpreise (Normaltarif, Stand 1. Juli 2013) _____	94
Abbildung 15: Jährliche Tarifanpassungen nach Ticketkategorien (Durchschnitt über die Jahre 2008 bis 2012) _____	96
Abbildung 16: Entwicklung des Mitteleinsatzes für den ÖPNRV _____	100
Tabelle 14: Erlöse aus dem Ticketverkauf und Beitrag zu den Gesamtkosten des ÖPNRV im Jahr 2012 _____	103
Abbildung 17: Beiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV _____	104

Tabellen Abbildungen



Tabelle 15:	Netto- und Bruttoverträge für Verkehrsdienstleistungen _____	108
Tabelle 16:	Qualitätsanforderungen an Busse in Nettoverträgen der SVG _____	120
Tabelle 17:	Qualitätsvorgaben für den laufenden Betrieb – Vergleich eines Netto- und eines Bruttovertrags der SVG _____	121
Tabelle 18:	Verbundpartner im Kärntner und Salzburger Verkehrsverbund _____	128
Tabelle 19:	Mitarbeiter der VKG _____	134
Tabelle 20:	Mitarbeiter der SVG _____	134
Tabelle 21:	Ergebnisentwicklung der VKG _____	136
Tabelle 22:	Ergebnisentwicklung der SVG _____	137
Tabelle 23:	Finanzierung des betrieblichen Aufwands der VKG _	138
Tabelle 24:	Entwicklung der liquiden Mittel der VKG _____	139
Tabelle 25:	Finanzierung des betrieblichen Aufwands der SVG _	139
Tabelle 26:	Entwicklung der liquiden Mittel der SVG _____	141
Tabelle 27:	Zugekaufte Fremdleistungen der SVG _____	145
Tabelle 28:	Beratungsaufwand der SVG _____	146

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
ARGE VU	Freiwilliger Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen im Kärntner Verkehrsverbund ohne eigene Rechtspersönlichkeit
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium ...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUR	EURO
etc.	et cetera
EW	Einwohner
FAG	Finanzausgleichsgesetz 2008 i.d.g.F.
f(f).	fortfolgend
FLAG	Familienlastenausgleichsgesetz 1967 i.d.g.F.
FLAF	Familienlastenausgleichsfonds
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag(-verträge)
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IT	Informationstechnologie
k.A.	keine Angaben verfügbar
Kfl-G	Kraftfahrliiniengesetz
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer

Abkürzungen



LGBL.	Landesgesetzblatt
LV	Leistungsvereinbarung
lt.	laut
m.b.H.	mit beschränkter Haftung
Mio.	Millionen
Nr.	Nummer
o.ä.	oder ähnliche(s)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (alt) vor Inkrafttreten des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 (ÖBB-Reform)
ÖBB-Unternehmensgruppe	ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne des Bundesbahngesetzes in der aktuellen Fassung
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNRV-G	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 i.d.g.F.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
PSO-Verordnung	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23. Oktober 2007 (Public Service Obligation)
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RL	Richtlinie
S.	Seite
Salzburg AG	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SVG	Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
UG	Untergliederung
USt	Umsatzsteuer

Abkürzungen

VDV	Verkehrsdienstvertrag
vgl.	vergleiche
VKG	Verkehrsverbund Kärnten GesmbH
VPI	Verbraucherpreisindex
VU	Verkehrsunternehmen
VVB	Verkehrsverbund
VVK-G	Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten
VVOG	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft(en)
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
VZÄ	Vollzeitäquivalente
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Glossar



Glossar

Bruttovertrag

Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot nutzten. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.

Fernverkehr

Dies ist der überregionale Verkehr. Bei der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft ist dieser bspw. nach Zugkategorie gegliedert: Intercity, Eurocity, Railjet, D-Züge, EuroNight.

Haustarif

Dies ist der Tarif für eine Fahrkarte, die nur für ein Verkehrsunternehmen, nicht aber im gesamten Verkehrsverbund gültig ist.

Modal Split

Darunter versteht man die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Transportmittel (z.B. PKW, Bahn, Bus, Rad).

Motorisierungsgrad

Dies ist das Verhältnis zwischen der Anzahl an Kraftfahrzeugen und Einwohnern in einem bestimmten, abgegrenzten Raum.

Nah- und Regionalverkehr

Dieser umfasst den städtischen und regionalen Verkehr; bei der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft ist er bspw. nach Zugkategorie gegliedert: S-Bahn, Regionalexpress, Regionalzug.

Nettovertrag

Beim Nettovertrag verbleiben die Fahrscheineinnahmen beim Verkehrsunternehmen. Der Auftraggeber deckt die vereinbarte Differenz zwischen den geplanten Fahrscheineinnahmen und den Betriebskosten des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen trägt damit sowohl das Einnahmen- als auch das Kostenrisiko.

ÖBB-Unternehmensgruppe

Darunter wird die ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne des Bundesbahngesetzes verstanden.

Verkehrsverbund

Es handelt sich um eine kooperative Institution kraft privatrechtlicher Verträge zwischen den Gebietskörperschaften (Grund- und Finanzierungsverträge zwischen Bund und dem/der betreffenden Land/Gemeinde) einerseits sowie zwischen den Gebietskörperschaften bzw. deren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und den einzelnen Verkehrsunternehmen andererseits (Verkehrsdienstverträge).

Zugkilometer

Dies sind die von einem Zug zurückgelegten Kilometer.



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg

An der Finanzierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in den Ländern Kärnten und Salzburg war eine Vielzahl von Aufgabenträgern und Systempartnern beteiligt. Weder der Bund noch die Länder Kärnten und Salzburg bzw. deren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften verfügten über eine Gesamtübersicht der für den ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel. Bislang wurde auf Bundesebene kein ÖPNRV-Monitoring realisiert. Damit fehlten wesentliche Voraussetzungen, um den Mitteleinsatz auf Ebene aller Gebietskörperschaften effizient und wirkungsorientiert zu steuern.

Die öffentlichen Mittel betragen nach den Erhebungen des RH im Jahr 2012 in Kärnten rd. 107 Mio. EUR und in Salzburg rd. 122 Mio. EUR. Die Beiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV waren im Jahr 2012 in Kärnten mit rd. 12 % von insgesamt rd. 122 Mio. EUR deutlich niedriger als jene in Salzburg mit rd. 33 % von rd. 180 Mio. EUR.

Im überprüften Zeitraum sanken das Verkehrsangebot im ÖPNRV in Kärnten um rd. 6 % und die Fahrgastzahlen um rd. 9 %, während im Land Salzburg das Verkehrsaufkommen um rd. 5 % und die Fahrgastzahlen um rd. 4 % anstiegen. Die Nutzer des ÖPNRV zahlten in Kärnten im Jahr 2012 mit durchschnittlich 0,95 EUR pro Fahrt deutlich weniger als im Land Salzburg mit durchschnittlich 1,31 EUR je Fahrt. Dennoch war die Nachfrage nach dem ÖPNRV im Land Salzburg wesentlich höher als in Kärnten.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der Leistungsangebote der Verkehrsverbände,
- der Finanzierung des ÖPNRV,
- der Beauftragung der Verkehrsdienstleistungen insbesondere vor dem Hintergrund der Ausschreibungspflichten gemäß EU-rechtlicher Vorschriften und
- der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

in den Ländern Kärnten und Salzburg. (TZ 1)

Rechtliche Grundlagen

Das ÖPNRV-G 1999 definiert Verkehrsverbände¹ als Kooperation von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebots des ÖPNRV, um die Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund eines Gemeinschaftstarifs sicherzustellen. Das ÖPNRV-G 1999 verlangt für jeden Verbundraum die Einrichtung einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft. Deren wesentliche Aufgaben waren:

- die Entwicklung des Verbundtarifs,
- die Koordination und Bestellung von Verkehrsdiensten,
- die Kontrolle der Qualitätskriterien und Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen und
- die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie
- die Durchführung von Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften. (TZ 2)

Die Organisation stellte sich aufgrund der Vielzahl der Akteure sowohl auf Seite der Finanzierung als auch auf Seite der Leistungserbringung als sehr komplex dar. (TZ 2)

¹ § 4 ÖPNRV-G 1999

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Die in Österreich unmittelbar geltende Verordnung (EG) 1370/2007 („PSO-Verordnung“) zielt auf eine Stärkung des Wettbewerbs im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße und Schiene und eine entsprechende Markt-Liberalisierung ab. Das zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Kraft stehende ÖPNRV-G 1999 sowie das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kfl-G) standen zum Teil im Widerspruch zu den seit Dezember 2009 geltenden EU-rechtlichen Bestimmungen der PSO-Verordnung. Dies erhöhte das Risiko einer fehlerhaften Anwendung der Bestimmungen und damit von Rechtsstreitigkeiten. (TZ 3, 4)

Verkehrsverbände in Kärnten und Salzburg

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung setzte sich der Kärntner Verkehrsverbund („Kärntner Linien“) aus elf, der Salzburger Verkehrsverbund aus 29 Verkehrsunternehmen zusammen. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft war in Kärnten die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (VKG, gegründet 2000) und im Land Salzburg die Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (SVG, gegründet 1995). Beide Gesellschaften standen zu 100 % im Eigentum des jeweiligen Landes. (TZ 5)

Leistungsangebot ÖPNRV

Verkehrspolitische Vorgaben

Der Kärntner Regionalverkehrsplan aus 2011 definierte fünf Größenkategorien für Ortskerne und ordnete ihnen bestimmte, sehr vage formulierte Bedienstandards (z.B. „regelmäßiger Taktverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten“) für den öffentlichen Verkehr zu. Im Jahr 2012 waren die Bedienstandards bei 98 % der Ortskerne erfüllt. Durch die wenig konkrete Definition der Bedienstandards war eine einheitliche Qualität in der Versorgung vergleichbarer Siedlungsgebiete nicht sichergestellt. (TZ 6)

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 legte als Zielvorgabe für den öffentlichen Verkehr konkrete (Mindest-)Bedienstandards anhand der Anzahl der täglichen Kurse zwischen allen Gemeinden und dem jeweiligen Bezirkshauptort fest. Im Jahr 2011 waren diese Bedienstandards bei 14 % der Gemeinden nicht erfüllt, 42 % der Gemeinden waren besser als dem Soll entsprechend versorgt. Das Landesmobilitätskonzept enthielt keine konkreten Umsetzungsfristen und keine konkreten Rahmenbedingungen für alternative Gelegenheitsverkehre. Bei der Kategorisierung der Gemeinden fehlten touristische Parameter. (TZ 6)

Kurzfassung

Wirkungsziele

In den Landesbudgets von Kärnten und Salzburg waren in den Jahren 2008 bis 2012 hinsichtlich des ÖPNRV keine Wirkungsziele, keine messbaren Indikatoren und keine Fristen für die Zielerreichung definiert, die eine direkte Verknüpfung mit dem Landesbudget oder mit den Finanzplänen der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften vorsahen. (TZ 7)

Genderspekte im Verkehrsangebot

Die Landesverkehrskonzepte in Kärnten und Salzburg sowie die den zukünftigen Ausschreibungen der VKG zugrunde liegende funktionale Leistungsbeschreibung berücksichtigten die speziellen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen nicht explizit. (TZ 8)

Umfang des Angebots

Bezogen auf den Dauersiedlungsraum war die Netzdichte des ÖPNRV in Kärnten und im Land Salzburg mit rund zwei Netz-km je km² etwa gleich. Die durchschnittliche Bedienungshäufigkeit, d.h. die Anzahl der an einer beliebigen Haltestelle im Durchschnitt je Tag angebotenen Fahrtmöglichkeiten je Fahrtrichtung, war im Land Salzburg (13) mehr als doppelt so hoch wie in Kärnten (5,5). (TZ 9)

Die überprüften Länder wiesen eine deutlich gegenläufige Entwicklung des Verkehrsaufkommens im ÖPNRV auf. Das Verkehrsaufkommen im ÖPNRV (in Mio. gefahrenen Fahrzeug-km) sank in Kärnten von 2008 bis 2012 insgesamt um rd. 6 %. Demgegenüber stieg es im Land Salzburg im gleichen Zeitraum um rd. 5 % an. Dies war einerseits auf die unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten, andererseits auf eine unterschiedliche verkehrspolitische Schwerpunktsetzung zurückzuführen. Während das Land Salzburg das vor allem für die flächige Erschließung des ländlichen Raums wesentliche Angebot im Busverkehr beibehielt, reduzierte das Land Kärnten dieses im überprüften Zeitraum deutlich. (TZ 9)

Während der Kärntner Verkehrsverbund nur in geringem Maß über die Landesgrenzen hinausgehenden öffentlichen Verkehr anbot, bezog das Tarifgebiet des Salzburger Verkehrsverbunds größere Gebiete in Oberösterreich, der Steiermark und Deutschland mit ein, was im Interesse der Kunden lag und der Förderung des öffentlichen Verkehrs diente. (TZ 10)

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

Nachfrage

Die Anzahl der im Kärntner Verkehrsverbund beförderten Fahrgäste nahm von 2008 (43,4 Mio.) bis 2012 (39,6 Mio.) um 8,8 % ab. Die Anzahl der im ÖPNRV im Land Salzburg beförderten Fahrgäste stieg von 2008 (63,7 Mio.) bis 2012 (68 Mio.) um 6,8 %. Die SVG hatte die Anzahl der beförderten Schüler und Lehrlinge trotz einer 2008 bis 2012 abnehmenden Anzahl von Freifahrt-Anträgen konstant (bei 30 Mio.) belassen. Bei Berücksichtigung der Abnahme der Freifahrt-Anträge ergäbe sich von 2008 bis 2012 eine Steigerung der Fahrgäste im Salzburger Verkehrsverbund von rd. 4 %. Die Zunahme der Fahrgastzahlen im Land Salzburg war ein Indikator dafür, dass der öffentliche Verkehr dort den Bedürfnissen der Kunden besser entgegenkam als in Kärnten. (TZ 11)

Schüler und Lehrlinge machten sowohl in Kärnten (68 %) als auch im Land Salzburg (50 %) die größte Kundengruppe aus. In Salzburg spielten zusätzlich die Kundengruppen der Pendler und der Gelegenheitsfahrer (wie bspw. Touristen) eine größere Rolle als in Kärnten. (TZ 12)

**Grundsätze der
Finanzierung des
ÖPNRV**

Die Finanzierung des ÖPNRV in Kärnten und im Land Salzburg war komplex. Dies ergab sich aus der Vielzahl an Aufgabenträgern und Systempartnern, die an der Finanzierung und Abwicklung des ÖPNRV beteiligt waren. Die Einführung von Verkehrsverbänden erhöhte die Komplexität der Finanzierungsströme. (TZ 13)

In Kärnten gab es Probleme aufgrund der unzureichenden Verbundintegration der Stadtwerke Klagenfurt AG, der vermeidbaren Unsicherheiten der Fahrgäste hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der ausgegebenen Fahrkarten, der fehlenden bzw. uneinheitlichen Meldungen der Verkehrsunternehmen zu Anzahl und Erlösen aus den Tickets und aufgrund der fehlenden Einnahmenaufteilung. Auch in Salzburg gab es ein Transparenzdefizit, weil kein vollständiger Überblick über die von den Verkehrsunternehmen eingehobenen Haus-tarife bestand. (TZ 13)

**Finanzierungs-
beiträge zum ÖPNRV**

Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften

Im Jahr 2012 finanzierte die öffentliche Hand den ÖPNRV in Kärnten mit rd. 107 Mio. EUR und im Land Salzburg mit rd. 122 Mio. EUR. Dies entsprach einem durchschnittlichen Beitrag je Einwohner des Landes von rd. 193 EUR (Kärnten) bzw. 228 EUR (Salzburg). (TZ 14)

Kurzfassung

Das Rückgrat der Finanzierung des ÖPNRV bildeten sowohl in Kärnten als auch im Land Salzburg die Mittel des Bundes für das Grundangebot Schiene, für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie für die Grund- und Finanzierungsverträge und die Bestellerförderung. Die Zahlungen des Bundes wurden durch Beiträge der Länder und Gemeinden ergänzt. Zur Finanzierung der Stadtverkehre in Klagenfurt und in Salzburg leisteten die Stadtgemeinden entsprechende Beiträge. Die Vielzahl der Finanziers des ÖPNRV (drei Gebietskörperschaften, auf Ebene des Bundes mehrere Bundesministerien) stand klaren Entscheidungsstrukturen entgegen und erschwerte Reformansätze zur Vereinfachung und Verbesserung des ÖPNRV-Systems. (TZ 14)

Für die Bestellung und Finanzierung eines Grundangebots im Schienenpersonenverkehr war der Bund zuständig. Der Bestellumfang für ganz Österreich betrug im Jahr 2012 rd. 606 Mio. EUR. Davon entfielen auf die Bestellungen in Kärnten rd. 41 Mio. EUR, im Land Salzburg rd. 42 Mio. EUR. Die Umstellung des Grundangebots Schiene auf eine konkrete Leistungsbestellung im Jahr 2010 war mit einem Zuwachs an Transparenz und Planungssicherheit verbunden. Damit ging aber in Kärnten und im Land Salzburg eine Erhöhung der diesen Ländern zugerechneten Mittel von 50 % bzw. 56 % einher. (TZ 15)

In Kärnten betragen die Zahlungen des Bundes aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Jahre 2012 rd. 24,0 Mio. EUR. Die Anzahl der Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt verringerte sich im Zeitraum 2008 bis 2012 um rd. 9,9 %. Im Land Salzburg betragen die Zahlungen des Bundes aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Jahr 2012 rd. 20,7 Mio. EUR. Die Reduktion der Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt war im betrachteten Zeitraum mit rd. 2,8 % weniger deutlich als in Kärnten. In beiden Ländern hatten die Schüler – infolge der Differenzierung von Bildungsangeboten – längere An- und Abfahrtswege zu bewältigen. (TZ 16)

Die Grund- und Finanzierungsverträge zwischen der Republik Österreich, dem jeweiligen Bundesland und der jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft legten die finanziellen und organisatorischen Grundlagen des ÖPNRV fest. Sie basierten auf historischen Grundlagen. Die Höhe der Mittel im jeweiligen Grund- und Finanzierungsvertrag (im Jahr 2012 in Kärnten rd. 5,2 Mio. EUR, im Land Salzburg rd. 4,9 Mio. EUR) orientierte sich überwiegend an der zuvor gewährten Tarifsübsventionierung und weniger am Umfang der bestellten Verkehrsdienstleistungen. Dies entsprach nicht den Intentionen einer wirkungsorientierten Haushaltsführung. Die in den Grund- und Finanzierungsverträgen festgelegten Rahmenbe-

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

dingungen für die Leistungsbeauftragung wurden in Kärnten nicht durchgehend eingehalten; dessen ungeachtet erfolgten Zahlungen. (TZ 17)

Die Bestellerförderung des BMVIT sah eine bis zu 50 %ige Bundesförderung sowohl von Linienverkehren als auch von alternativen Betriebsformen unter der Voraussetzung vor, dass das Land oder die Gemeinde Mittel in gleicher Höhe zur Verfügung stellte. Die Mittel aus der Bestellerförderung gingen in den Ländern Kärnten und Salzburg im überprüften Zeitraum um rd. 44 % auf zuletzt rd. 0,7 Mio. EUR bzw. um rd. 59 % auf rd. 0,8 Mio. EUR zurück. Die Praxis, die Förderung jeweils nur für ein Jahr zu vergeben sowie der Rückgang der Mittel erschwerte die Planbarkeit längerfristig angelegter Projekte. (TZ 18)

In Kärnten lag der Schwerpunkt des Landes auf der Bereitstellung jenes Schienenverkehrsangebots, das über das vom Bund finanzierte Grundangebot Schiene hinausging (z.B. Kärnten Takt, Schnellbahn Kärnten, Rollmaterialbeiträge), jener der Gemeinden lag auf der Finanzierung des Personennahverkehrs innerhalb des jeweiligen Gemeindegebietes und unmittelbar angrenzender Bereiche. Im Jahre 2012 trugen das Land Kärnten mit insgesamt rd. 19,0 Mio. EUR und die Gemeinden inkl. der Stadtwerke Klagenfurt AG und Dritter mit insgesamt rd. 17,1 Mio. EUR zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Der Anstieg der Beiträge des Landes Kärnten um rd. 37 % im überprüften Zeitraum war vor allem auf die Einführung neuer Schnellbahn-Verbindungen („Kärnten Takt“) zurückzuführen. (TZ 19)

Zur Mitfinanzierung des Grundangebots Schiene bestand im Land Salzburg ein Verkehrsdienstvertrag des Landes mit den ÖBB aus dem Jahr 1998. Weiters finanzierte das Land das über das Grundangebot Schiene hinausgehende Schienenverkehrsangebot und trug gemeinsam mit der Salzburg AG die Abgangsdeckung der Salzburger Lokalbahnen. Im Jahr 2012 trugen das Land Salzburg mit insgesamt rd. 18,4 Mio. EUR und die Gemeinden inkl. Regionalverbände und Salzburg AG mit insgesamt rd. 35,3 Mio. EUR zur Finanzierung des ÖPNRV bei. (TZ 19)

Im Kärntner Landeshaushalt waren die den laufenden Betrieb des ÖPNRV betreffenden Einnahmen und Ausgaben unter einem Ansatz verbucht. Die vom Land Salzburg an die SVG geleisteten Zahlungen waren nicht in einem Ansatz bzw. Posten des Landeshaushalts zusammengefasst. Sie waren daher aus den veröffentlichten Budgetdaten nicht ableitbar und für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar dargestellt. (TZ 20)

Kurzfassung**Finanzierungs- und Leistungsübersicht zum ÖPNRV**

Die Gebietskörperschaften Bund, Länder und Gemeinden trugen in unterschiedlichem Ausmaß zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften verfügten über keine vollständige Übersicht hinsichtlich aller für ihren Verbundbereich maßgeblichen Finanzierungsbeiträge bzw. eingesetzten öffentlichen Mittel. Bislang unterblieb eine österreichweite, strukturierte Erfassung wesentlicher ÖPNRV-Daten (wie z.B. Einsatz öffentlicher Mittel, Beiträge der Fahrgäste, Verkehrsangebot, Fahrgastentwicklung etc.). Damit fehlten wesentliche Voraussetzungen, um den Einsatz öffentlicher Mittel auf Ebene aller Gebietskörperschaften effizient und wirkungsorientiert zu steuern. (TZ 21)

Finanzierungsbeiträge der Fahrgäste

Die Erlöse aus dem Verkauf von Tickets setzen sich aus den Erlösen für Tickets nach dem Verbundtarif, für Tickets nach den Haustarifen der Verkehrsunternehmen und aus den Selbstbehalten für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zusammen. Im überprüften Zeitraum stiegen die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten sowohl in Kärnten als auch in Salzburg. Während die Selbstbehalte für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zurückgingen, nahmen die Erlöse sowohl aus dem Verkauf von Verbundtickets als auch von Tickets nach Haustarifen zu. (TZ 22)

Sowohl in Kärnten als auch im Land Salzburg war der Verbundbereich in Tarifzonen gegliedert (Wabenmodell). Bei den Regionalzonen konzentrierte sich die Nachfrage in Salzburg auf Weglängen zwischen zwei bis sechs Regionalzonen. Demgegenüber wiesen die Ticketverkäufe in Kärnten auf eine flächigere Nachfrage nach dem ÖPNRV hin. Tickets in der Kernzone waren in Kärnten nicht so stark nachgefragt wie in Salzburg. Nach Tickets über eine hohe Zonenanzahl herrschte in beiden Ländern eine geringe Nachfrage. (TZ 23)

Der Salzburger Verkehrsverbund verkaufte in allen Ticketkategorien wesentlich mehr Tickets als der Kärntner Verkehrsverbund. In Salzburg und Kärnten waren Unterschiede in den Ticketpreisen gegeben, aus denen sich aber die großen Unterschiede in der Anzahl verkaufter Tickets nicht ableiten ließen. So wurden in der Kernzone Salzburg (Stadttarif) deutlich mehr Einzelkarten verkauft als in Kärnten, obwohl der Normalpreis der Tickets in Kärnten um bis zu 20 % tiefer lag. (TZ 24)

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Die durchschnittliche jährliche Tarifierhöhung war im Land Salzburg bei allen Ticketkategorien höher als in Kärnten, ohne dass sich das nachteilig auf die Nachfrage auswirkte. Die durchschnittlichen jährlichen Tarifierhöhungen lagen sowohl in Kärnten als auch in Salzburg größtenteils über der allgemeinen Preisentwicklung in Österreich. (TZ 25)

In einem Verkehrsverbund kann der Fahrgast mit einer Fahrkarte auf einer Strecke mehrere Verkehrsunternehmen benutzen. In der Folge verbleibt entweder das gesamte Entgelt für diese Strecke bei einem Verkehrsunternehmen oder die Einnahmen müssen nachträglich nach einem Aufteilungsschlüssel aufgeteilt werden. (TZ 26)

Seit dem Jahr 2005 bestand in Kärnten in Bezug auf die Einnahmenaufteilung eine ursprünglich als Provisorium gedachte Lösung, bei der alle Erlöse durch Fahrscheineinnahmen beim jeweiligen Verkehrsunternehmen verblieben (Inkassomodell). Im Zuge der ab 2013 geplanten Vergabe im Wettbewerb sollten dem Ausschreibungsgewinner alle für seine Region eingenommenen Ticketerlöse zugeschieden werden. Für die Einnahmenaufteilung drohte im Übergangszeitraum eine Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen. Den Gewinnern der ersten Ausschreibungen werden Erlöse von Tickets für ihre Regionen, die in den anderen Regionen eingenommen werden, zugesichert. Für deren Ablieferung sind die in den noch nicht ausgeschriebenen Regionen tätigen Verkehrsunternehmen bis zur Ausschreibung vertraglich jedoch nicht verpflichtet. (TZ 26)

Innerhalb des Salzburger Verkehrsverbunds sollte die Einnahmenaufteilung auf Basis eines 2007 entworfenen Einnahmenaufteilungsvertrags zwischen der SVG und allen beteiligten Verkehrsunternehmen erfolgen. Bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung war jedoch noch keine endgültige Einigung über den anzuwendenden Aufteilungsschlüssel erfolgt. Die SVG verfügte über keine Möglichkeiten, die beteiligten Verkehrsunternehmen zu einer rascheren Einigung auf einen endgültigen Einnahmenaufteilungsschlüssel zu veranlassen. (TZ 26)

Mitteleinsatz für den ÖPNRV

Im Zeitraum 2008 bis 2012 stieg der Mitteleinsatz in Kärnten insgesamt um rd. 25,5 % auf 121,6 Mio. EUR und im Land Salzburg insgesamt um rd. 21,2 % auf 180,1 Mio. EUR an. Die Zunahme war vor allem auf den sprunghaften Anstieg der den Ländern zugerechneten Bundesmittel für das Grundangebot Schiene zurückzuführen.

Kurzfassung

ren. Während im überprüften Zeitraum bei gleichzeitiger Zunahme der eingesetzten Mittel das Verkehrsangebot und das Fahrgastaufkommen in Kärnten zurückgingen, stiegen im Land Salzburg der Umfang des Verkehrsangebots und die Fahrgastzahlen an. (TZ 27)

Die Fahrgäste trugen über den Kauf von Fahrscheinen zur Abdeckung der ÖPNRV-Kosten bei. Die Beiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten waren in Kärnten mit rd. 12 % deutlich niedriger als jene im Land Salzburg mit rd. 33 %. Dies deutete auf eine wesentlich intensivere Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots in Salzburg hin. Die Nutzer des ÖPNRV in Kärnten zahlten im Jahr 2012 durchschnittlich 0,95 EUR pro Fahrt, während es im Land Salzburg durchschnittlich 1,31 EUR je Fahrt waren. Dies hatte aber keinen Einfluss auf die hohe Nachfrage nach dem ÖPNRV in Salzburg. (TZ 28)

Beauftragung der Leistungen

Beauftragungsmodelle

In Kärnten schloss die VKG mit allen Verkehrsunternehmen Verkehrsdienstverträge als Nettoverträge ab. Hinzu kamen sogenannte Durchführungsvereinbarungen und Subventionsverträge, in welchen die Gemeinden Zusatzleistungen bestellten und finanzierten. Ab dem Jahr 2009 wandelte die VKG die auf unbestimmte Zeit in Form von Dienstleistungskonzessionsverträgen abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge in befristete Verträge um. Diese überschritten jedoch die in der PSO-Verordnung definierten maximal zulässigen Laufzeiten erheblich. (TZ 29)

In Salzburg beauftragte die SVG bis zum Jahr 2009 die Verkehrsunternehmen – ohne Durchführung eines wettbewerbsrechtlichen Vergabeverfahrens – im Rahmen von Nettoverträgen und unterschied dabei die Beauftragung von Bestandsverkehren und die Beauftragung von Zusatzbestellungen. Die Kosten für Zusatzbestellungen trugen die Gemeinden bzw. Regionalverbände. Einzelne Verträge schloss die SVG ohne Befristung ab, was einer Stärkung des Wettbewerbs entgegenstand. (TZ 29)

Vorgehensweise bei der Ausschreibung

In Kärnten war bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung noch keine Verkehrsdienstleistung nach der PSO-Verordnung ausgeschrieben bzw. vergeben worden. Ab 2008 begann die VKG, eine Neuausschreibung für den gesamten Verbundraum zu erarbeiten. Die einzelnen Aufträge sollten als Dienstleistungskonzession mittels funktionaler

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

Leistungsbeschreibung vergeben werden. Die funktionale Leistungsbeschreibung gibt Rahmenbedingungen vor, wobei die Planung, die Lösungsansätze sowie die genaue Ausgestaltung der Leistung vom Auftragnehmer übernommen werden. Obwohl die PSO-Verordnung bereits seit 2009 galt, begann die VKG erst im Jahr 2013 mit den Ausschreibungen. (TZ 30)

In Salzburg beschloss die Landesregierung im Jahr 2007, die Linien des regionalen Busverkehrs zu 13 Linienbündeln zusammenzufassen. Die Ausschreibung der Salzburger Stadtverkehre war zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht in die Überlegungen miteinbezogen. Die für die Erteilung von Konzessionen gemäß Kfl-G zuständige Abteilung im Amt der Salzburger Landesregierung wurde beauftragt, innerhalb dieser Linienbündel die Laufzeiten der Konzessionen zu harmonisieren. Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung hatte die SVG rd. 25 % der gesamten Busverkehrsleistung bzw. rd. 42 % der regionalen Busverkehrsleistung im Wettbewerb vergeben. (TZ 30)

Beauftragung der Stadtverkehre

In Kärnten wurde der von der Stadtwerke Klagenfurt AG betriebene Stadtverkehr als einziger Verkehr im Verbundraum nicht durch die VKG, sondern direkt von der Stadt Klagenfurt bestellt. Zwischen der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG bestand eine unbefristete Vereinbarung über die Anwendung des Verbundtarifs in Form eines Briefs mit Gegenbrief. Ein Verkehrsdienstvertrag wurde bislang nicht abgeschlossen. Trotzdem erhielt die Stadtwerke Klagenfurt AG die gesamte vom Bund zur Verfügung gestellte Verbundabgeltung. (TZ 31)

In Salzburg war die Ausschreibungspflicht der Stadtverkehre Gegenstand aktueller Diskussionen zwischen der Stadt Salzburg bzw. der Salzburg AG und der SVG. Die Salzburg AG betrieb den Obus-Verkehr der Stadt Salzburg. Sie erhielt im Jahr 2009 eine eisenbahnrechtliche Konzession für den weiteren Betrieb der Obusse bis zum Jahr 2059. Damit schuf die Behörde Rahmenbedingungen, die eine wettbewerbliche Vergabe erschwerten. Das Unternehmen A, an dem die Salzburg AG 49 % und ein privates Unternehmen 51 % hielten, war mit dem Betrieb des Dieselbusverkehrs in der Stadt bzw. aus der Stadt ins Umland hinaus beauftragt. Einige Linien des Unternehmens A waren Teil der zur Ausschreibung vorgesehenen Linienbündel. Die stadtintern geführten Linien waren nicht Teil des Ausschreibungszeitplans. Die Beauftragung der stadtinternen Verkehre

Kurzfassung

durch die SVG ohne wettbewerbliches Verfahren war nicht zulässig. (TZ 31)

Prüfung Überkompensation

Eine Überkompensation liegt vor, wenn bei der Erbringung einer Verkehrsdienstleistung die Summe aus den Kosten und einem angemessenen Gewinn abzüglich aller Einnahmen und sonstiger positiver finanzieller Effekte niedriger ist als die von der öffentlichen Hand gewährte Ausgleichsleistung. Weder in Kärnten noch im Land Salzburg führten die VKG bzw. die SVG bei den bestehenden Verkehrs-dienstverträgen Prüfungen zu übermäßigen Ausgleichsleistungen durch. Dies widersprach europarechtlichen Bestimmungen und barg das Risiko in sich, öffentliche Gelder unzweckmäßig sowie ineffektiv zu verwenden. (TZ 32)

Qualität der Verkehrsdienstleistungen

In Kärnten wiesen die bestehenden Verkehrsdienstverträge keine strengen Qualitätsbestimmungen den Fuhrpark bzw. die Buslenker betreffend, sehr wohl aber ein Pönalsystem auf. Sowohl Qualitätskriterien als auch die Pönalregelungen waren in allen Verkehrsdienstverträgen einheitlich ausgestaltet. Die VKG führte weder Qualitätsüberprüfungen durch noch wandte sie das Pönalsystem an. Die in Ausarbeitung befindlichen Ausschreibungsunterlagen sahen noch nicht näher definierte Qualitätsstandards vor. (TZ 33, 34)

Im Land Salzburg enthielten die bis zur Ausschreibung der Linienbündel abgeschlossenen Nettoverträge Qualitätsvorgaben zum Fuhrpark und zum laufenden Betrieb, die unternehmens- bzw. vertragsabhängig sehr unterschiedlich waren. Damit verabsäumte es die SVG, ein von allen Busunternehmen anzustrebendes Qualitätsniveau festzulegen. Die Qualitätskriterien für den Fuhrpark orientierten sich vielmehr am im jeweiligen Verkehrsunternehmen vorhandenen Fuhrpark. (TZ 33)

Die SVG beauftragte jährliche Qualitätskontrollen dieser Busverkehre durch externe Unternehmen, die wenig aussagekräftige Ergebnisse lieferten. Die ab dem Jahr 2009 abgeschlossenen Bruttoverträge enthielten konkrete Vorgaben zum laufenden Betrieb und sahen bei einer Nichteinhaltung Pönalregelungen vor. Die SVG beauftragte erstmalig im Jahr 2012 ein externes Unternehmen mit dem umfassenden Controlling eines Bruttovertrags, bei dem sich zahlreiche Beanstandungen ergaben. (TZ 33, 34)

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften forderten österreichweit die Barrierefreiheit bei den im Buslinienverkehr einzusetzenden Bussen in unterschiedlichem Ausmaß ein. In Kärnten war in den bestehenden Verkehrsdienstverträgen eine Barrierefreiheit nicht zwingend vorgesehen. Die aktuellen Ausschreibungsunterlagen stellten bezüglich der Barrierefreiheit auf den gesetzlichen Mindeststandard ab. Im Land Salzburg wies die SVG in den Ausschreibungsunterlagen die Bewerber auf die Bestimmungen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes hin, die Barrierefreiheit war aber kein Muss-Kriterium für die auf den ausgeschriebenen Linien einzusetzenden Busse. (TZ 35)

**Verkehrsverbund-
organisations-
gesellschaften**
Zusammenarbeit Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften – Verkehrsunternehmen

Im Kärntner Verkehrsverbund organisierten sich die Verkehrsunternehmen in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsunternehmen (ARGE VU). Diese war ein freiwilliger Zusammenschluss aller Verkehrsunternehmen ohne Rechtspersönlichkeit und ohne vertragliche Grundlage. Beschlüsse der ARGE VU waren damit rechtlich nicht durchsetzbar. Die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und der VKG funktionierte aber gut. (TZ 37)

Im Land Salzburg war die Zusammenarbeit zwischen der SVG und den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbundkooperationsvertrag geregelt und erfolgte in der Vollversammlung, dem Lenkungskreis und den Fachausschüssen. Die Vorgehensweise erleichterte aufgrund der großen Anzahl der Verkehrsunternehmen eine fokussierte Willensbildung. Die Rolle der SVG wird sich mit zunehmender Umstellung der Bestellungen auf Bruttoverträge laufend von einer koordinierenden Funktion hin zur vollen Ergebnis- und Einnahmenverantwortung verändern. (TZ 37)

Zusammenarbeit Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften – Ämter der Landesregierungen

In Kärnten war der Regionalverkehrsplan in enger Kooperation der zuständigen Fachabteilungen des Amtes der Kärntner Landesregierung und der VKG entwickelt worden. Die beim Amt der Kärntner Landesregierung bestehende Verkehrsplanungskompetenz und die enge Zusammenarbeit mit der VKG waren zweckmäßig, weil damit die verkehrspolitischen Vorgaben des Landes und die opera-

Kurzfassung

tive Umsetzung durch die VKG eng verzahnt waren. Die VKG verfügte über kein Strategiekonzept. (TZ 38)

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 wurde vom Amt der Salzburger Landesregierung und einem Beratungsunternehmen entwickelt. Neben den Vorgaben des Landesmobilitätskonzepts verfügte die SVG über kein Strategiekonzept. Das Land leistete eine Reihe von Zahlungen an Verkehrsunternehmen, ohne die SVG darüber zu informieren. Beim Amt der Salzburger Landesregierung war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nur mehr ein Mitarbeiter für den Bereich ÖPNRV zuständig. Auch bei Übertragung der operativen Verkehrsplanung an die SVG sollte das Amt der Landesregierung weiterhin über ausreichende Verkehrsplanungskompetenz verfügen, weil nur dann strategische Vorgaben für den ÖPNRV erarbeitet werden können und deren Umsetzung überprüft werden kann. (TZ 38)

Personal

In den Jahren 2008 bis 2012 waren in der VKG in Kärnten durchschnittlich 12,8 Mitarbeiter (in Vollzeitäquivalenten) beschäftigt. Die Frauenquote betrug im überprüften Zeitraum im Durchschnitt 31 %. (TZ 39)

Die Anzahl der durchschnittlich bei der SVG in Salzburg beschäftigten Mitarbeiter (in VZÄ) stieg von 15,7 (2008) auf 20,4 (2012). Dieser Zuwachs war auf die Übernahme von Verkehrsplanungsaufgaben vom Amt der Salzburger Landesregierung, auf die Abwicklung der Landesförderung für Jahreskarten sowie auf den Aufbau einer Abteilung für Recht und Vergabe für die Ausschreibung von Linienbündeln zurückzuführen. Die Frauenquote sank bei der SVG im überprüften Zeitraum von 49 % auf 38 %. (TZ 39)

Ergebnisentwicklung

Die VKG in Kärnten wies im überprüften Zeitraum stets ausgeglichene Ergebnisse auf. Sie bildete keine neuen Rücklagen. Die SVG in Salzburg wies von 2008 bis 2012 positive Jahresergebnisse aus. (TZ 40)

Subventionen, Gewinnverwendung und liquide Mittel

Die VKG in Kärnten verfügte im überprüften Zeitraum über Liquiditätsreserven in der Höhe von rd. 4 Mio. EUR bei gleichzeitiger Verschuldung des Landes Kärnten. Davon waren 3,0 Mio. EUR auf einem Festgeldkonto auf bis zu einem Jahr gebunden. Das Land plante, die Reserven bis zum August 2015 für die Finanzierung der Kärntner S-Bahn aufzubreuchen. (TZ 41)

Die SVG in Salzburg führte die 2008 bis 2012 angefallenen Gewinne von insgesamt 9 Mio. EUR einer Investitionsrücklage zu. Auch die erheblichen Rückstellungen für zu leistende, aber noch nicht endgültig definierte Zahlungen an die Verkehrsunternehmen trugen zu einem hohen Stand an liquiden Mitteln während des gesamten überprüften Zeitraums bei. Ein klarer Konnex zwischen der mehrjährigen Investitionsvorschau der SVG und den gebildeten Rücklagen war nicht ersichtlich. (TZ 41)

Internes Kontrollsystem (IKS)

Bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung bestanden bei der VKG in Kärnten mit Ausnahme der Zeichnungsberechtigungen und der Meldepflichtung an den Aufsichtsrat trotz des von der Gesellschaft verwalteten Gebarungsvolumens und der Komplexität der Zahlungsströme keine schriftlichen Aufzeichnungen zum IKS. (TZ 42)

Die SVG in Salzburg erstellte Ende 2010 ein umfangreiches und ausführliches Dokument zur Festlegung und Beschreibung des IKS. Der Geschäftsführer gab das Dokument zwar Anfang 2011 frei, die auf dem Dokument vorgesehene Bestätigung durch alle Mitarbeiter erfolgte allerdings nicht. (TZ 42)

Ausgelagerte Tätigkeiten/Fremdleistungen/Beratungsleistungen

In den Jahren 2004 bis 2012 vergab die VKG in Kärnten Aufträge in der Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR an verschiedene Abspaltungen bzw. Personen jenes Unternehmens, das vor Gründung der VKG für die Verwaltung und Abwicklung des Verbundraums Kärnten verantwortlich zeichnete. Die Auftragssummen lagen großteils über den Wertgrenzen für Direktvergabe gemäß Bundesvergabegesetz 2006. Die Auftragsvergaben erfolgten jedoch ohne Ausschreibung und waren damit vergaberechtlich unzulässig. Die gesamte Auftragssumme entsprach den Personalkosten von rund drei Mitarbeitern

Kurzfassung

über den gesamten Zeitraum. Es erfolgte seitens der VKG keine nachvollziehbare Abwägung, ob eine Beauftragung externer Dienstleister oder der Aufbau von unternehmensinternem Know-how zweckmäßiger wäre. (TZ 43)

Der Beratungsaufwand der SVG in Salzburg nahm von 2008 bis 2012 stark zu. Der starke Anstieg war in erster Linie auf den Zukauf von Know-how im Rahmen der Planung und Ausschreibung von Linienbündeln, Zukäufe im Bereich der Schienenverkehrsplanung sowie die Kosten der rechtlichen Vertretung aufgrund zahlreicher Einsprüche eines Verkehrsunternehmens gegen das Wettbewerbsverfahren zurückzuführen. Aufgrund des geplanten kontinuierlichen Ausschreibungsprozesses schien der Aufbau zusätzlicher unternehmensinterner juristischer Kompetenzen gerechtfertigt. (TZ 43)

Gemeinnützigkeit

Die VKG in Kärnten war nicht als gemeinnützige Gesellschaft eingerichtet. Eine Umwandlung der VKG in eine gemeinnützige Gesellschaft im Sinne der Bundesabgabenordnung wurde nicht verfolgt. (TZ 44)

Die SVG in Salzburg hatte gegenüber dem Finanzamt dargelegt, im Sinne der Bundesabgabenordnung gemeinnützig zu sein. Bereits 2008 bis 2012 fielen bei der SVG regelmäßig Gewinne (insgesamt 9 Mio. EUR) an. Da die SVG in Zukunft nach Ausschreibung der Linienbündel die Fahrkarteneinnahmen selbst erlöst, wird wahrscheinlich ein – schon zur Abdeckung des Einnahmenrisikos notwendiger – noch höherer Gewinn anfallen. (TZ 44)

Beschwerdemanagement

In der VKG in Kärnten war kein Beschwerdemanagement eingerichtet. Mangels einer systematisierten Weiterleitung der an die Verkehrsunternehmen gerichteten Beschwerden an die VKG erlangte diese keine Kenntnis über mögliche Defizite. (TZ 45)

Die SVG in Salzburg verfügte über ein externes Call-Center, das auch Beschwerden entgegennahm. Die Beschwerden nahmen von 2008 (40 Beschwerden) bis 2012 (118 Beschwerden) zwar stark zu, dennoch war die Anzahl im Verhältnis zu den Fahrgastzahlen äußerst gering. Der Schluss lag nahe, dass Beschwerden oft direkt an die Verkehrsunternehmen gerichtet wurden. (TZ 45)



Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Kenndaten zu den Verkehrsverbänden: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Rechtsgrundlagen

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kfl-G), BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23. Oktober 2007 (PSO-Verordnung)

Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBl. Nr. 22/1997 i.d.g.F.

Entwicklung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. gefahrene Fahrzeug-km					in %
Kärnten						
Verkehrsaufkommen						
Straße (Bus)	17,86	17,73	17,65	17,59	15,77	- 11,7
Schiene (Bahn)	4,60	4,60	5,65	5,32	5,35	16,3
Gesamt	22,46	22,33	23,30	22,91	21,12	- 6,0
Fahrgäste	43,4	42,1	41,9	40,0	39,6	- 8,8
	Anzahl in Mio.					
Gesamtkosten	96,85	102,18	119,59	120,53	121,56	25,5
	in Mio. EUR					in %
Salzburg						
Verkehrsaufkommen						
Straße (Bus)	20,64	20,67	20,76	20,80	20,81	0,8
Schiene (Bahn)	5,39	5,44	6,46	6,44	6,47	20,0
Gesamt	26,03	26,11	27,22	27,24	27,28	4,8
Fahrgäste¹	63,7	65,2	66,3	67,3	68,0	6,8
	Anzahl in Mio.					
Gesamtkosten	148,56	152,82	172,88	173,90	180,10	21,2
	in Mio. EUR					
Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften						
Verkehrsverbund Kärnten GesmbH						
Beschäftigte	12,5	12,9	12,9	13,1	13,3	6,4
	Anzahl (in VZÄ)					in %
Organisationskosten	2,09	1,93	1,68	1,93	2,01	- 3,8
	in Mio. EUR					in %
Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.						
Beschäftigte	15,7	16,2	16,1	18,3	20,4	29,9
	Anzahl (in VZÄ)					in %
Organisationskosten	1,92	1,84	1,87	2,81	2,98	55,2
	in Mio. EUR					in %

¹ inkl. der zu Haustarifen der Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste

Organisationskosten: Kosten für die Administration der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

Quellen: VKG; SVG; RH

Prüfungsablauf und -gegenstand

¹ Der RH überprüfte im April und Mai 2013 im Rahmen einer Querschnittsüberprüfung die Leistungen und die Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in den Ländern Kärnten und Salzburg. Der Schwerpunkt der Prüfung lag bei den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (VKG) und der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (SVG). Da neben den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften auch andere Akteure – wie z.B. der Bund, die Länder, Gemeinden und Städte – als Besteller und Financiers des ÖPNRV maßgeblich mitwirken, wurden auch diese in die Darstellung miteinbezogen.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der Leistungsangebote der Verkehrsverbände,
- der Finanzierung des ÖPNRV,
- der Beauftragung der Verkehrsdienstleistungen, insbesondere vor dem Hintergrund der Ausschreibungspflichten gemäß EU-rechtlicher Vorschriften, und
- der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

in den Ländern Kärnten und Salzburg. Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2008 bis 2012.

Zu dem im Februar 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die SVG im April 2014 sowie die VKG, das Land Kärnten, das Land Salzburg und das BMVIT im Mai 2014 Stellung. Der RH übermittelte seine Gegenäußerungen im Juli 2014.

Rechtliche Grundlagen

Einrichtung von Verkehrsverbänden gemäß ÖPNRV-G 1999

- 2.1 (1) Das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs 1999 (ÖPNRV-G 1999)² regelt vor allem
- die Finanzierung und Organisation des ÖPNRV und
 - die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden.

² BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Das ÖPNRV-G 1999 teilt die Aufgaben, wie Verkehrsplanung, Bestellung der Verkehrsleistungen und deren Finanzierung, den Gebietskörperschaften Bund, Länder und Gemeinden einerseits und den Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften andererseits zu.

Der Bund ist für die Sicherstellung und Finanzierung eines Grundangebots auf der Schiene im Umfang der in den Jahren 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen verantwortlich.

Länder und Gemeinden planen das Verkehrsangebot im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr auf Straße und Schiene, das über das Grundangebot Schiene hinausgeht.

(2) Das ÖPNRV-G 1999 definiert Verkehrsverbünde³ als Kooperation von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebots des ÖPNRV im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn, Straßenbahn, Bus) aufgrund eines Gemeinschaftstarifs. Der Begriff Verkehrsverbund wird – im allgemeinen Sprachgebrauch und im vorliegenden Text – aber auch für den räumlichen Geltungsbereich (Verbundraum) der Kooperation der Verkehrsunternehmen verwendet. Verkehrsverbünde verfolgen die Aufgabe, den ÖPNRV auf der Schiene und Straße unter Berücksichtigung der Nachfrage der Fahrgäste zu koordinieren und die Benutzung dieser Verkehre mit einem Gemeinschaftstarif (auch Verbundtarif genannt) anzubieten. Die Verbundgrenzen sind an den Fahrgastströmen zu orientieren.

Rechtlich liegen einem Verkehrsverbund zum einen privatrechtliche Verträge zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Land und Gemeinden und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zugrunde (Grund- und Finanzierungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen). Zum anderen regeln privatrechtliche Verkehrsdienstverträge zwischen den Gebietskörperschaften bzw. der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und den Verkehrsunternehmen die zu erbringenden Verkehrsleistungen.

Verkehrsverbünde existierten in Österreich seit 1984 und waren seit 1997 flächendeckend im gesamten Bundesgebiet eingerichtet. Zur Zeit

³ § 4 ÖPNRV-G 1999

Rechtliche Grundlagen

der Gebarungsüberprüfung bestanden in Österreich acht Verkehrsverbünde⁴.

(3) Das ÖPNRV-G 1999 verlangte für jeden Verbundraum die – von der Kooperation der Verkehrsunternehmen unabhängige – Einrichtung einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.⁵ Deren wesentliche Aufgaben waren:

- die Koordination und Bestellung von Verkehrsdiensten,
- die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie die Durchführung von Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften,
- die Entwicklung von Rahmenvorgaben für die Festsetzung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs und
- die Kontrolle der Qualitätskriterien und Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen.

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften schlossen im Auftrag von Land, Gemeinden oder Dritten⁶ Verkehrsdienstverträge mit den Verkehrsunternehmen ab, die Teil des Verkehrsverbunds waren.⁷ Der Bund nahm für die Bestellung des Grundangebots Schiene die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) in Anspruch.

⁴ Verkehrsverbünde in Österreich:

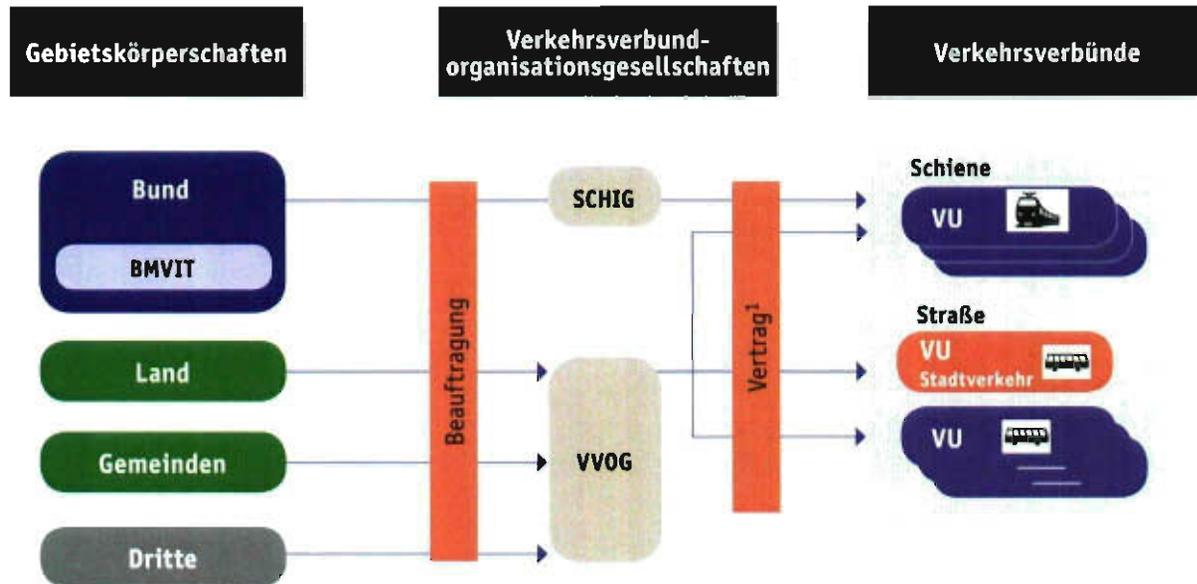
- Kärntner Linien
- Verkehrsverbund ~~Niederösterreich~~/Burgenland
- ~~Oberösterreichischer Verkehrsverbund~~
- Verkehrsverbund Ost-Region
- Salzburger Verkehrsverbund
- Verkehrsverbund Steiermark
- Verkehrsverbund Tirol
- Verkehrsverbund Vorarlberg

⁵ § 17 Abs. (1) und (2)

⁶ z.B. Tourismusverbände, Seilbahngesellschaften

⁷ Vertragspartner von Verkehrsdienstverträgen sind im überwiegenden Maße die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und ein Verkehrsunternehmen. Das Land beauftragt die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft mit dem Abschluss eines Verkehrsdienstvertrags und finanziert die beauftragten Leistungen, wird aber nicht Vertragspartner.

Abbildung 1: Akteure im Verkehrsverbund



BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

SCHIG: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

VU: Verkehrsunternehmen

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

¹ z.B. Verkehrsdienstverträge, Leistungsvereinbarungen

Quellen: VKG; SVG; RH

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft war

- entweder im Verkehrsverbund (Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen) eingegliedert und dabei
 - den Verkehrsunternehmen gleichgestellt oder
 - den Verkehrsunternehmen übergeordnet,
- oder nicht im Verkehrsverbund integriert.

In Kärnten war die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nicht im Verkehrsverbund integriert, in Salzburg war sie den Verkehrsunternehmen gleichgestellt und in den Verkehrsverbund eingegliedert.

2.2 Der RH wies darauf hin, dass Bund, Länder, Gemeinden und Dritte (z.B. Private, Seilbahngesellschaften), eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen sowie pro Verkehrsverbund eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft als Akteure im Verkehrsverbund beteiligt waren. Durch

Rechtliche Grundlagen

Grundlagen der PSO-Verordnung

diese Vielzahl der Akteure war die Organisation komplex. Es kam teilweise zu einem Auseinanderfallen der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung (Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften) sowie der Finanzierungsverantwortung (Bund) (siehe TZ 13).

- 3.1 Die in Österreich unmittelbar geltende PSO-Verordnung⁸ zielt auf eine Stärkung des Wettbewerbs im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße und Schiene und eine entsprechende Markt-Liberalisierung ab. Sie legt Bedingungen fest, welche die Behörden bei der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die bei gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehenden Kosten einzuhalten haben, indem sie Vorgaben für die maximale Höhe dieser Ausgleichsleistungen definiert (Vermeidung der Überkompensation). Sie enthält zudem Bestimmungen über die maximale Dauer von Dienstleistungsaufträgen.

Die PSO-Verordnung sieht drei verschiedene Verfahren bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen vor:

- die Direktvergabe für bestimmte Personenverkehrsdienstleistungen (z.B. Eisenbahn),
- die Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren unter Beachtung der Kriterien „offen für alle Bewerber, fair, transparent und nachvollziehbar“ sowie
- die Vergabe im Wettbewerb nach dem Regime des Bundesvergabegesetzes 2006⁹ (z.B. Bus- und Straßenbahnverkehre¹⁰).

⁸ Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Englisch: Public Service Obligation, kurz: PSO)

⁹ BGBl. I Nr. 17/2006 i.d.g.F.

¹⁰ Zu den Straßenbahnen werden gemäß § 5 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 (BGBl. Nr. 60/1957 i.d.g.F.) auch Oberleitungsomnibusse (Obusse) gezählt.

Zudem enthält die PSO-Verordnung u.a. Bestimmungen sowie Ausnahmeregelungen für Bus- und Straßenbahnverkehre über die

- Möglichkeit der In-house-Vergabe und
- Übergangsregelungen von bestehenden Verträgen.¹¹

3.2 Der RH hat sich mit den Auswirkungen der PSO-Verordnung bereits in seinen Prüfungen zu den Gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes im Personenverkehr (Reihe Bund 2010/9) und zur ÖBB-Postbus GmbH (Reihe Bund 2013/11) auseinandergesetzt und darauf hingewiesen, dass die rechtliche Vorgabe, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verkehrsbereich im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu beauftragen, grundsätzlich als positiv anzusehen ist, weil diese Vorgehensweise geeignet war, eine für die öffentliche Hand kostengünstige und effiziente Leistungserbringung zu fördern.

Die nationalen Vorschriften ÖPNRV-G 1999 und Kraftfahrlineingesetz vor dem Hintergrund der PSO-Verordnung

4.1 (1) **Wesentliche nationale Vorschriften** für öffentliche Personentransportleistungen sind das ÖPNRV-G 1999 sowie das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kfz-G)¹².

(2) Das ÖPNRV-G 1999 stützte sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung u.a. auf EU-rechtliche Verordnungen, welche im Jahr 2009 außer Kraft getreten waren.¹³ Die an die Stelle dieser Verordnungen getretene neue EU-rechtliche PSO-Verordnung enthält zum Teil Bestimmungen, die mit der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Fassung des ÖPNRV-G 1999 im Widerspruch standen.

- Die Definitionen der Eigen- bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit von Personentransportdiensten im ÖPNRV-G 1999 entsprechen nicht den Bestimmungen der PSO-Verordnung. Die PSO-Verordnung betrachtet z.B. die Abgeltung der Ab- und Durchtarifierungsverluste als öffentliche Ausgleichsleistungen, während das ÖPNRV-G 1999 diese

¹¹ Die PSO-Verordnung nimmt die Vergabe von Bus- und Straßenbahnverkehren aus, soweit diese Vergaben nach dem Regime der RL 2004/17/EG und 2004/18/EG – umgesetzt im Bundesvergabegesetz 2006 – durchgeführt werden. Von dieser Ausnahme sind Bus- und Straßenbahnverkehre, die als Dienstleistungskonzession vergeben werden, nicht betroffen. Somit unterliegt die Vergabe solcher Dienstleistungskonzessionen der PSO-Verordnung. Die VKG in Kärnten schloss ausschließlich Dienstleistungskonzessionsverträge ab.

¹² BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

¹³ VO (EG) 1191/69 in der Fassung der VO (EWG) 1893/91

Rechtliche Grundlagen

Tarifs Substitute den Fahrpreiseinnahmen zurechnet.¹⁴ Ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs¹⁵ stellte fest, dass die Ab- und Durchtarifizierungsverluste öffentliche Ausgleichsleistungen im Sinne der PSO-Verordnung darstellen.

- Die im ÖPNRV-G 1999 angeführte Bereichsausnahme für Stadt-, Vororte- und Regionalverkehre ist in der PSO-Verordnung nicht mehr vorgesehen.

(3) Das KfI-G ist Grundlage für die Erteilung von Konzessionen im Kraftfahrlinienbereich. Konzessionen werden unabhängig von Dienstleistungsaufträgen vergeben und berechtigen während der Konzessionsdauer – bei Buslinienverkehren maximal acht Jahre – zur Führung bestimmter Kraftfahrlinien. Da Konzessionsrechte nach dem KfI-G nicht im Wettbewerb vergeben werden, können diese im Spannungsverhältnis mit im wettbewerblichen Verfahren vergebenen Dienstleistungsaufträgen stehen.¹⁶

Da im KfI-G auf die Definition der Eigen- bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit des ÖPNRV-G 1999 verwiesen wird, liegt auch hier ein Widerspruch zur PSO-Verordnung vor.

Eine Anpassung der beiden nationalen Gesetze an die im Jahr 2007 veröffentlichte und seit Dezember 2009 in Geltung stehende PSO-Verordnung erfolgte bis zum Ende der Gebarungüberprüfung nicht.

- 4.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass das ÖPNRV-G 1999 und das KfI-G zum Teil den EU-rechtlichen Bestimmungen der PSO-Verordnung widersprachen bzw. auf nicht mehr in Geltung stehende EU-rechtliche Vorschriften verwiesen. Dies erhöhte das Risiko einer fehlerhaften Anwendung der Bestimmungen und damit von Rechtsstreitigkeiten.

Der RH empfahl dem BMVIT, auf eine Harmonisierung des ÖPNRV-G 1999 und des KfI-G mit der PSO-Verordnung hinzuwirken, um die nationalen Vorschriften an die EU-rechtlichen Bestimmungen anzupassen und die erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten.

¹⁴ Die Einteilung in eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre ist bedeutsam, weil auf eigenwirtschaftliche Verkehre weder die PSO-Verordnung noch das Bundesvergabegesetz anzuwenden sind.

¹⁵ 2011/04/0042-7 vom 9. April 2013

¹⁶ Ähnlich ist die Situation bei Eisenbahnen. Im Schienenpersonenverkehr ist die Konzessionsdauer für eine bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit zu verleihen (§ 14 b Eisenbahngesetz).

- 4.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei es in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO) von Anfang an bestrebt gewesen, die notwendigen Änderungen der bundesgesetzlichen Grundlagen so rasch wie möglich einer parlamentarischen Beschlussfassung zuzuführen, um den zuständigen Behörden insbesondere im Hinblick auf die Ausschreibungsverfahren Rechtssicherheit gewährleisten zu können. Das BMVIT habe dazu bereits vor Inkrafttreten der PSO alle am ÖPNRV beteiligten Akteure einbezogen.*

Die Gesetzesentwürfe zum ÖPNRV-G und zum Kfl-G seien ab Oktober 2010 dem allgemeinen Begutachtungsverfahren unterzogen worden. Im Juni 2011 hätten die Sozialpartner ein Positionspapier mit weiteren inhaltlichen Änderungswünschen vorgelegt. Nach Besprechungen mit Vertretern der Länder, der VVOG und der Sozialpartner sei im Jänner 2013 in vielen offenen Punkten eine Einigung erzielt worden. Im Vorfeld zu den Landesverkehrsreferenten-Konferenzen der Jahre 2013 und 2014 habe aber bezüglich eines Beschlussempfehlungsvorschlags zur Änderung des ÖPNRV-G 1999 und des Kfl-G keine Einigung erzielt werden können. Die adaptierten Gesetzesentwürfe seien bis dato noch keiner parlamentarischen Beschlussfassung unterzogen worden. Der Letztentwurf zur Adaptierung des ÖPNRV-G 1999 würde im Rahmen der Begriffsdefinitionen einen Einklang mit den EU-rechtlichen Vorgaben gewährleisten.

Das BMVIT sei ungeachtet der richtungweisenden Entscheidung des VwGH vom 9. April 2013 im Sinne der Rechtssicherheit weiterhin bestrebt, die vorbereiteten Adaptierungen der betreffenden nationalen Bestimmungen in absehbarer Zeit einer parlamentarischen Beschlussfassung zuzuführen. Ein diesbezügliches abschließendes Gespräch mit den Ländern, VVOG und Sozialpartnern würde Anfang Juli 2014 stattfinden.

- 4.4 Der RH bekräftigte gegenüber dem BMVIT, dass er es im Sinne der Rechtssicherheit und zur Vermeidung von Kosten, die bei der Beeinspruchung von Vergabeverfahren für die öffentliche Hand entstehen, als dringend erforderlich erachtet, dass das BMVIT auf eine entsprechende Anpassung des ÖPNRV-G und des Kfl-G hinwirkt.

Verkehrsverbände in Kärnten und Salzburg

- 5 (1) Der Kärntner Verkehrsverbund („Kärntner Linien“) setzte sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aus elf Verkehrsunternehmen zusammen. Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (VKG) war als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Jahr 2000 gegründet worden und stand zu 100 % im Eigentum des Landes Kärnten.

(2) In Salzburg waren zur Zeit der Gebarungüberprüfung 29 Verkehrsunternehmen Verbundpartner im Salzburger Verkehrsverbund. Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, die Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (SVG), war im Jahr 1995 gegründet worden und stand zu 100 % im Eigentum des Landes Salzburg.

Leistungsangebot ÖPNRV

Verkehrspolitische Vorgaben

6.1 (1) Die Bereitstellung von öffentlichem Verkehr steht im Spannungsfeld zwischen einer möglichst effizienten Mittelverwendung und dem allgemeinen Versorgungsauftrag:

- Am effizientesten wären öffentliche Mittel auf Hauptverkehrsachsen einzusetzen. Auf diesen kann – bis zum Erreichen eines gewissen Versorgungsniveaus – mit jedem Euro Steuergeld der größte Nutzen geschaffen werden.¹⁷ Allerdings würden damit Personen und Regionen, die ohnehin schon über eine relativ gute Versorgung durch öffentlichen Verkehr verfügen, noch besser versorgt.
- Linien in abgelegenen, ländlichen Gebieten verzeichnen häufig geringe Fahrgastzahlen und zudem sinkende Schülerzahlen und damit einen steigenden Zuschussbedarf. Im Interesse der Daseinsvorsorge müssen diese peripher geführten Verkehre immer stärker subventioniert werden, obgleich sie von immer weniger Leuten in Anspruch genommen werden.

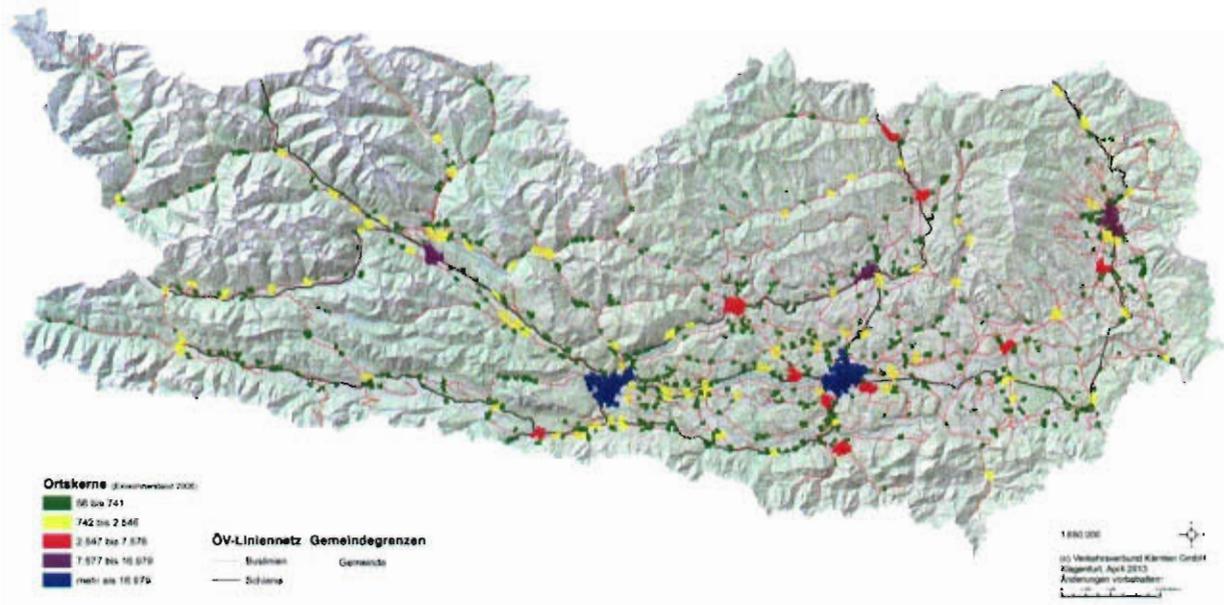
(2) Der Kärntner Regionalverkehrsplan aus 2011 ordnete Ortskerne¹⁸ fünf verschiedenen Größen-Kategorien zu (siehe Abbildung 2). Für jede Ortskern-Kategorie wurden bestimmte Bedienstandards für den öffentlichen Verkehr (hauptsächlich auf Schüler und Pendler bezogen) festgelegt. Diese waren allerdings sehr vage formuliert – z.B. „regelmäßiger Taktverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten“ – und tendenziell als Minimalanforderung anzusehen. Die Zielsetzungen enthielten weder messbare Indikatoren noch konkrete Umsetzungsfristen.

Im Jahr 2012 erfüllten die Verkehrsunternehmen in rd. 98 % der Ortskerne (644 von 659) die definierten Bedienstandards.

¹⁷ vgl. RH Reihe Bund 2011/9

¹⁸ eine Fläche von 250x250 m mit mehr als 55 Einwohnern

Abbildung 2: Liniennetz ÖPNRV und Ortskerne in Kärnten



Quelle: VKG

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Wesentlichen durch Fortschreibung der bestehenden Fahrpläne definiert¹⁹. Für die Jahre 2013 bis 2019 waren in Kärnten insgesamt 19 Ausschreibungen zur Erbringung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen auf Basis des Regionalverkehrsplans geplant, bei der die an der Ausschreibung teilnehmenden Verkehrsunternehmen das Verkehrsangebot selbst gestalten konnten (siehe TZ 30).

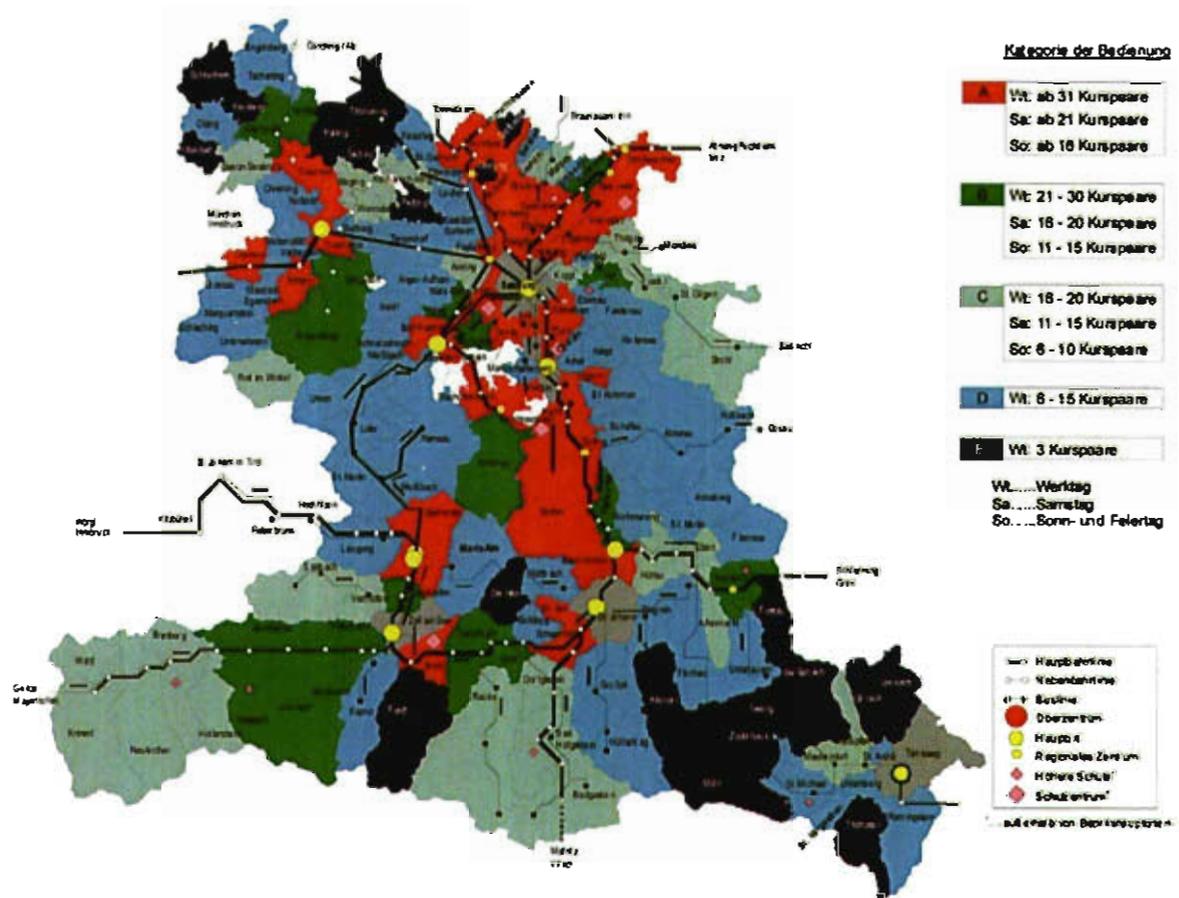
(3) Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 legte als Zielvorgabe für den öffentlichen Verkehr mit Bahn und Bus – „zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen“ – Bedienstandards zwischen allen Gemeinden und dem jeweiligen Bezirkshauptort fest. Die Bedienstandards wurden anhand der Anzahl der täglichen Kurse (bzw. der „Takt-Minuten“) in fünf Kategorien von A bis E eingeteilt und je ein Ist- und Soll-Wert für jede Gemeinde bestimmt. Die Soll-Anbindung ermittelte sich aus der Anzahl der Einwohner, Arbeitsplätze und Pendler. Parameter zur Beschreibung der Tourismusintensität (wie z.B. die Anzahl der Nächtigungen) fehlten bei der Kategorisierung der Gemeinden. Die Bezirkshauptorte sollten zumindest in einem Zwei-Stunden-Takt untereinander und mit der Stadt Salzburg verbunden

¹⁹ Änderungen des Verkehrsangebotes wurden im Bereich der Bahn durch die Einführung des Kärnten-Taktes im Jahr 2008 und der S-Bahn im Jahr 2011 vorgenommen.

Leistungsangebot ÖPNRV

werden. Das Landesmobilitätskonzept legte für die Ziele keine konkreten Umsetzungsfristen fest.

Abbildung 3: Ist-Bedienstandards gemäß Salzburger Landesmobilitätskonzept (in Kurspaaren Bus/Zug zwischen Gemeindezentrum und Hauptort 2005)



Quelle: Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006–2015

Von 113 Salzburger Gemeinden (exklusive der vier Bezirkshauptorte, auf die die Verkehrsanbindung ausgerichtet ist, und der Stadt Salzburg) waren im Jahr 2005 gemäß Salzburger Landesmobilitätskonzept 18 betreffend die öffentliche Verkehrsanbindung unterversorgt, d.h. die Ist-Kategorie lag unter der Soll-Kategorie. 50 Gemeinden waren besser als dem Soll entsprechend versorgt. Das Landesmobilitätskonzept legte als Ziel fest, die gesetzten Mindestbedienstandards landes-

weit zu erreichen. Darüber hinaus sollte keine Rücknahme bestehender Verkehrsleistungen erfolgen.

Eine Nacherhebung der SVG im Jahr 2011 ergab eine leichte Verbesserung: nunmehr waren von den 113 Gemeinden 16 unterversorgt und 47 besser versorgt als dem Soll entsprechend.²⁰ Besser versorgte Gemeinden lagen in der Regel entweder zwischen höherwertigen Netzpunkten (die häufigeren Verbindungen liefen damit durch diese Gemeinde durch) oder die jeweilige Gemeinde hatte zusätzliche, über die im Landesmobilitätskonzept vorgegebene Basisversorgung hinausgehende Kurse bestellt und zahlte entsprechend hinzu.

6.2 (1) Der RH kritisierte, dass die Bedienstandards des Kärntner Regionalverkehrsplans im Vergleich zum Salzburger Landesmobilitätskonzept weniger konkret definiert waren und damit eine einheitliche Qualität in der Versorgung vergleichbarer Siedlungsgebiete durch öffentlichen Verkehr nicht sichergestellt werden konnte. Er empfahl dem Land Kärnten, konkretere Zielvorgaben für die Bedienstandards des öffentlichen Verkehrs, wie z.B. die Anzahl der Verbindungen pro Tag, in Abhängigkeit von der Größe der Ortskerne, und Fristen für die Zielerreichung zu definieren.

(2) Der RH anerkannte die klare Zielvorgabe der Salzburger Landesregierung anhand nachvollziehbarer Kriterien. Er vermisste in einem Tourismusland wie Salzburg²¹ jedoch die Einbeziehung touristischer Parameter bei der Bestimmung der öffentlichen Verkehrsanbindungsqualität.

Die in Kärnten praktizierte Ausrichtung des ÖPNRV auf Siedlungskerne hatte nach Ansicht des RH den Vorzug, dass damit in Gemeinden mit zerstreuter Besiedelung auch die kleinräumlichen Verkehrsbedürfnisse innerhalb einer Gemeinde erfasst wurden.

Der RH wies darauf hin, dass im Land Salzburg bei 16 Gemeinden (14 %) der festgesetzte Mindestbedienstandard noch nicht erreicht war.

Der RH empfahl dem Land Salzburg, im Landesmobilitätskonzept Fristen für die Zielerreichung festzulegen, in Zusammenarbeit mit der SVG die Parameter für die Kategorisierung der Gemeinden zur Ermittlung der Bedienstandards zu ergänzen und die Rahmenbedingungen für alternative Gelegenheitsverkehre im Landesmobilitätskonzept konkreter festzulegen. Er empfahl weiters dem Land Salzburg und der SVG, der

²⁰ Die Soll-Werte blieben bei der Nacherhebung unverändert.

²¹ Salzburg hat mit etwa 25 Mio. Nächtigungen pro Jahr die zweithöchste Nächtigungszahl nach Tirol.

Leistungsangebot ÖPNRV

Erschließung jener Gemeinden, die den festgesetzten Mindestbedienstandard nicht erreichen, im Sinne des zu optimierenden Einsatzes öffentlicher Mittel Vorrang vor der Einrichtung zusätzlicher Verkehre in bereits besser versorgten Gebieten einzuräumen, um die Vorgaben des Landesmobilitätskonzepts zügig umzusetzen. Darüber hinaus empfahl der RH dem Land Salzburg, – unter Heranziehung von Kosten-Nutzen-Überlegungen – festzulegen, ob, in welcher Art und durch wen in Siedlungsräumen ohne ausreichende Nachfrage für einen regelmäßigen Bus-Linienverkehr alternative Bedienformen (wie z.B. Anrufsammeltaxis) zur Verfügung gestellt werden sollten.

6.3 *(1) Laut Stellungnahme des Landes Kärnten sei der bestehende Regionalverkehrsplan insbesondere auf Wunsch der Kärntner Gemeinden sehr allgemein gehalten worden. Im Zuge der funktionalen Leistungsausschreibungen seien in weiterer Folge Ausschreibungen von konkreten Leistungsbestellungen und konkrete Planungsziele für einzelne Regionen möglich. Es sei das Bestreben Kärntens, gemeinsam mit dem BMVIT, den Ländern und den Verkehrsverbänden einheitliche Kriterien für Standards im ÖPNRV regions- und länderübergreifend festzulegen.*

(2) Die VKG hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass je konkreter Ziele, strategische Vorgaben und Schwerpunkte kommuniziert würden und messbar und mit Umsetzungsfristen versehen seien, desto eher damit gerechnet werden müsse, dass daraus Ansprüche seitens der Gemeinden, der regionalen Wirtschaft und der Bevölkerung geltend gemacht würden. Bei den zuletzt finanziell nötigen Leistungskürzungen im ländlichen Raum wären genauere Zielvorgaben „von oben nach unten“ daher äußerst kontraproduktiv gewesen.

Das Land Kärnten und die VKG würden seit 2013 an der im Rahmen der Interessengemeinschaft Verkehrsverbände (IGV) eingerichteten Arbeitsgruppe teilnehmen, die nach bundesweit einheitlichen Kriterien ÖV-Standards für den Regionalverkehr ermittelt. Die Ergebnisse würden konkret, messbar und mit zeitlichen Vorgaben versehen sein und so auch als strategische Vorgabe für die VKG übernommen.

(3) Das Land Salzburg sagte zu, den Vorschlag, im Landesmobilitätskonzept Fristen für die Zielerreichung aufzunehmen, im Zuge der Erarbeitung des neuen Konzepts Salzburg Mobil 2025 zu berücksichtigen. Das Land Salzburg und die SVG würden bei der Verkehrsdienstbestellung die Empfehlung berücksichtigen, jenen Gemeinden, die den im Landesmobilitätskonzept festgesetzten Mindestbedienstandard noch nicht erreichen, Vorrang vor bereits besser versorgten Gebieten ein-



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

zuräumen. Der Einsatz alternativer Bedienungsformen sei bereits im bestehenden Landesmobilitätskonzept vorgesehen.

(4) Laut Stellungnahme der SVG sei eine Überarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2025 in Planung, das einen festgesetzten Mindestbedienstandard berücksichtigen solle.

6.4 (1) Der RH entgegnete dem Land Kärnten, dass die Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr auf Verkehrsverbundebene im Kompetenzbereich der Länder liege und es daher konkreterer politischer Zielvorgaben bedarf, in welchem Umfang und in welcher Qualität das Angebot im ÖPNRV aus Landesmitteln angeboten werden soll.

(2) Der RH betonte gegenüber der VKG die Bedeutung von messbaren und mit Umsetzungsfristen verbundenen Vorgaben, um überregional einheitliche ÖPNRV-Standards zu gewährleisten. Er erachtete die Bestrebungen des Landes Kärnten und der VKG für positiv, einheitliche Kriterien für Standards im Regionalverkehr zu ermitteln und diese als strategische Vorgabe für die VKG zu übernehmen.

(3) Der RH erwiderte dem Land Salzburg, dass er – obwohl das Salzburger Landesmobilitätskonzept den Einsatz alternativer Bedienungsformen als grundsätzliche Möglichkeit für Verbindungen zum Bezirkshauptort und im Personennahverkehr nennt – konkretere Festlegungen über den Einsatz und die Ausgestaltung alternativer Bedienungsformen vermisste.

Wirkungsziele

7.1 (1) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung stellten die Länder Kärnten und Salzburg Überlegungen an, hinkünftig Elemente einer wirkungsorientierten Haushaltsführung (ähnlich den Regelungen auf Bundesebene) auch für den jeweiligen Landeshaushalt ins Auge zu fassen. In beiden Ländern waren in den Landesbudgets in den Jahren 2008 bis 2012 hinsichtlich des ÖPNRV keine Wirkungsziele – wie z.B. die Erhöhung des ÖPNRV am Modal Split²² oder die Erreichbarkeit definierter öffentlicher Einrichtungen innerhalb einer bestimmten Zeit – und keine Fristen für die Zielerreichung definiert, die eine direkte Verknüpfung mit dem Landesbudget oder mit den Finanzplänen der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften vorsahen.

7.2 Der RH bemängelte, dass die vorliegenden Landesbudgets sowohl in Kärnten als auch in Salzburg weder Wirkungsziele noch messbare Indikatoren und Umsetzungsfristen enthielten. Damit fehlte die Basis für

²² Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel.

Leistungsangebot ÖPNRV

eine Erfolgsmessung. Folglich blieb offen, welche Wirkungen mit den eingesetzten budgetären Mitteln konkret erzielt wurden bzw. welche Maßnahmen sich mit einem bestimmten Mitteleinsatz als besonders effizient zeigten.

Der RH empfahl den Ländern Kärnten und Salzburg, Wirkungsziele und geeignete Indikatoren für den ÖPNRV in den Landesbudgets zu entwickeln, um die Wirkung des Mitteleinsatzes messbar zu machen und die Steuerungsrelevanz zu erhöhen.

7.3 (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten seien im Rahmen des Landesvoranschlags bereits Wirkungsziele für den ÖPNRV entwickelt worden, wodurch die Wirkung des Mitteleinsatzes messbar gemacht und die Steuerungsrelevanz erhöht würden. Die Wirkungsziele würden im Jahr 2014 erstmals zur Anwendung gelangen.*

(2) Laut Stellungnahme des Landes Salzburg hänge die Erreichung von Wirkungszielen im Bereich ÖPNRV ganz wesentlich von externen Parametern (z.B. Bundesgesetze, EU-Verordnungen, Benzinpreisentwicklung) ab. Die Festlegung sinnvoller Ziele und Indikatoren sei deshalb schwierig. Das Land Salzburg würde aber prüfen, inwieweit hier Festlegungen getroffen werden können.

7.4 Der RH entgegnete dem Land Salzburg, dass der Erfolg vieler von der öffentlichen Hand gestalteter und finanzierter Bereiche von externen Parametern beeinflusst wird. Dies kann die Gebietskörperschaften aber nicht davon befreien, für ihre Handlungen Wirkungsziele und Indikatoren zu definieren. Der hohe Einsatz öffentlicher Mittel für den ÖPNRV rechtfertige jedenfalls die Festlegung von Wirkungszielen und Indikatoren, weil diese eine wesentliche Voraussetzung für eine Erfolgsmessung darstellen.

Genderaspekte im Verkehrsangebot

8.1 (1) Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleicher Mobilitätschancen und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben ab.

Geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen im unterschiedlichen Motorisierungsgrad von Männern und Frauen (Frauen steht seltener als Männern ein PKW zur Verfügung), in der stärkeren Nutzung des ÖPNRV durch Frauen und in der unterschiedlichen Aufteilung der Wege nach Wegzwecken – Frauen begleiten z.B. öfter als Männer am Weg zum eigenen Arbeitsplatz Kinder zu Betreuungseinrichtungen und erledigen am Heimweg Einkäufe. Männer sind im Vergleich zu Frauen



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

öfter voll erwerbstätig, während Frauen vermehrt einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen. Diese ist bspw. im Einzelhandel mit Öffnungszeiten bis in die Abendstunden und am Samstag verbunden.

Während der ÖPNRV in der Regel auf Schüler und auf voll erwerbstätige Pendler als **Ausweichsystem** für den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist, **legen Frauen** aufgrund der Kombination von Erwerbsarbeit, **Betreuungs- und** Versorgungspflichten oftmals Wegeketten außerhalb der Hauptverkehrszeiten und abseits der typischen Pendlerrelationen zurück.

(2) In Kärnten wurden die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern den ÖPNRV betreffend im Jahr 2009 im Rahmen einer Studie über das Mobilitätsverhalten erhoben. Dabei zeigten sich deutlich geschlechtsspezifische Unterschiede. Bei Männern dominierten Wege vom Wohnort zur Arbeit in der Früh und am Nachmittag wieder zurück zum Wohnort sowie Wege am Nachmittag zwischen Wohnort und **Freizeitaktivitäten**. Bei Frauen waren Besuchsfahrten und Einkaufswege **deutlich häufiger** als bei Männern.

Basierend auf dem Regionalverkehrsplan wurden im Hinblick auf die funktionale Leistungsbeschreibung (siehe TZ 30) Kriterien zur Bewertung von angebotenen Verkehrsdienstleistungen erstellt. Die für die Ausschreibungen geplanten Kriterien orientierten sich primär an den Bewegungsmustern von Pendlern (Wohnort–Arbeit–Wohnort) und von Schülern (Wohnort–Schule–Wohnort). Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen spielten keine explizite Rolle bei der Bewertung von Verkehrsdienstleistungen. Nach Ansicht der VKG könne der ÖPNRV den Mobilitätsanforderungen von Frauen teilweise wegen unregelmäßiger Wege auf wenig frequentierten Relationen in ländlichen Gebieten außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht entsprechen, teilweise seien die Bewegungsmuster von Frauen aber mit jenen der Schüler vergleichbar (Fahrt in der Früh vom Wohnort zur Arbeit und zu Mittag wieder zurück) und damit durch das Angebot für Schüler mitabgedeckt.

(3) Eine in Salzburg im Jahr 2003 vom Büro für Frauenfragen und Gleichbehandlung des Landes Salzburg, vom Frauenbüro der Stadt Salzburg, von der SVG, der Salzburg AG und der Regionalverkehr Oberbayern GmbH gemeinsam veranstaltete Fachtagung zu Gender Mainstreaming im Öffentlichen Verkehr behandelte zwar die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern auch hinsichtlich des ÖPNRV, hatte aber keine konkreten Auswirkungen auf den Salzburger ÖPNRV.

Leistungsangebot ÖPNRV

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 erfasste Daten zur Mobilität, wie Wegehäufigkeit, Weglänge, Wegdauer, Wegzweck, Verkehrsmittelwahl und Motorisierungsgrad, nicht getrennt nach Geschlecht und enthielt auch keine genderrelevanten strategischen Ziele.

- 8.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass nach Ansicht der VKG die Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Bevölkerungsgruppen in ländlichen Gebieten durch öffentlichen Verkehr nicht zu erfüllen waren.

Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen von Frauen und Männern empfahl der RH dem Land Kärnten, bei der Ausarbeitung des nächsten Regionalverkehrsplans die Erkenntnisse über das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen unter Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu berücksichtigen.

(2) Der RH empfahl dem Land Salzburg, bei der Ausarbeitung künftiger Landesmobilitätskonzepte bei der Erhebung der Grundlagendaten zur Mobilität geschlechtsspezifische Unterschiede zu erfassen und Möglichkeiten, den ÖPNRV an den spezifischen Bedürfnissen von Frauen auszurichten, zu prüfen.

Der RH empfahl der SVG, bei den laufenden Fahrplanabstimmungen mit den Gemeinden und Regionalverbänden zu hinterfragen, ob frauenspezifische Bedürfnisse ausreichend berücksichtigt wurden.

- 8.3 (1) *Das Land Kärnten sagte zu, das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen im Zuge der laufenden Ausarbeitung des Gesamtverkehrsplans für Kärnten und in weiterer Folge in den Wirkungszielen bei der Budgetierung im Rahmen des Landesvoranschlags mitzuberechnen.*

(2) Laut Stellungnahme der VKG sei bei zentralen Bahn- und Buslinien in Kärnten „typisch weibliches Mobilitätsverhalten“ (mehrere Erledigungen, Hin- und Rückweg meist unterschiedlich) durchaus möglich. Bahnhöfe und wichtige Busknoten würden seit mehreren Jahren schrittweise barrierefrei gemacht und der Anteil an Niederflurbussen sei bei zentralen Bahn- und Buslinien höher als im restlichen Kärnten. Die Masse der Fahrgäste von Regionalbuslinien bestehe im ländlichen Raum aus Schülern mit ihren spezifischen Zeitschichten; deswegen würden Fahrpläne zur Ermöglichung des „typisch weiblichen Mobilitätsverhaltens“ sowie die Herstellung einer über das gesetzliche Ausmaß hinausreichenden Barrierefreiheit nicht ohne Gefährdung der Finanzierbarkeit betrieben werden können.



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

(3) Das Land Salzburg teilte mit, dass geschlechtsspezifische Unterschiede bereits bei den vergangenen Erhebungen der Grundlagendaten erfasst worden seien. Diese Bedürfnisse seien bei der Erstellung des Landesmobilitätskonzepts auch berücksichtigt worden. Das Land Salzburg werde die Unterschiede künftig aber explizit darstellen.

8.4 (1) Der RH entgegnete der VKG, dass sich die Berücksichtigung von typisch weiblichem Mobilitätsverhalten nicht auf die Herstellung von Barrierefreiheit beschränken kann. Die Gewährleistung von Gendergerechtigkeit im ÖPNRV erfordert z.B. auch entsprechende Fahrplanadaptionen.

(2) Der RH wies gegenüber dem Land Salzburg darauf hin, dass eine explizite Darstellung der geschlechtsspezifischen Unterschiede des Mobilitätsverhaltens im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 fehlte. Der RH konnte dem Landesmobilitätskonzept auch keine Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Bedürfnisse entnehmen.

Umfang des Angebots

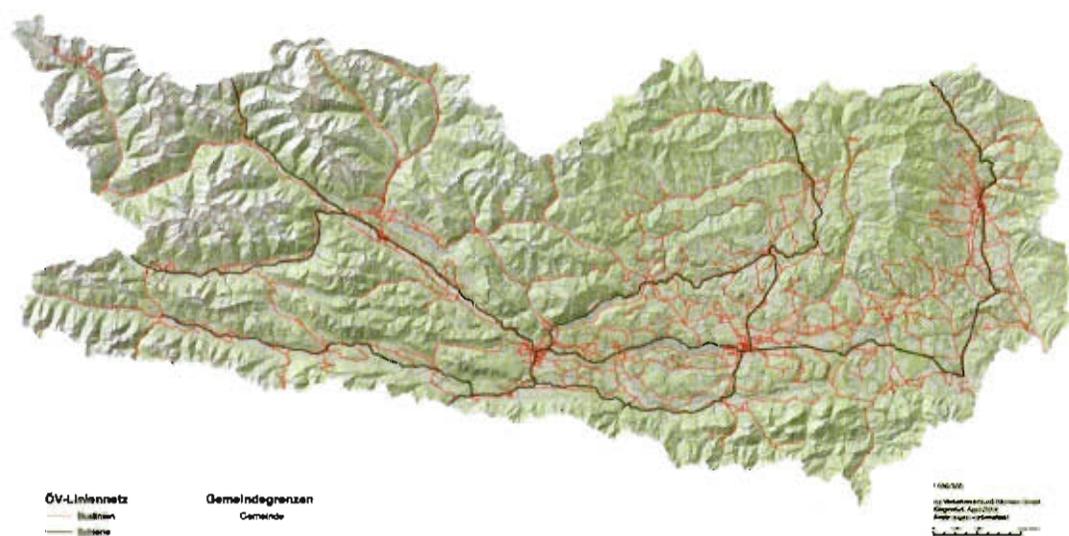
Verbundnetz

9.1 (1) Sowohl in Kärnten als auch in Salzburg wohnten im Jahr 2012 rund eine halbe Million Einwohner. Diese verteilten sich in Kärnten über eine wesentlich größere Fläche als in Salzburg, weshalb die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Salzburg rd. 1,6-mal so hoch wie in Kärnten war (siehe Tabelle 1).

Die beiden folgenden Abbildungen zeigen die Netze des ÖPNRV in den Ländern Kärnten und Salzburg.

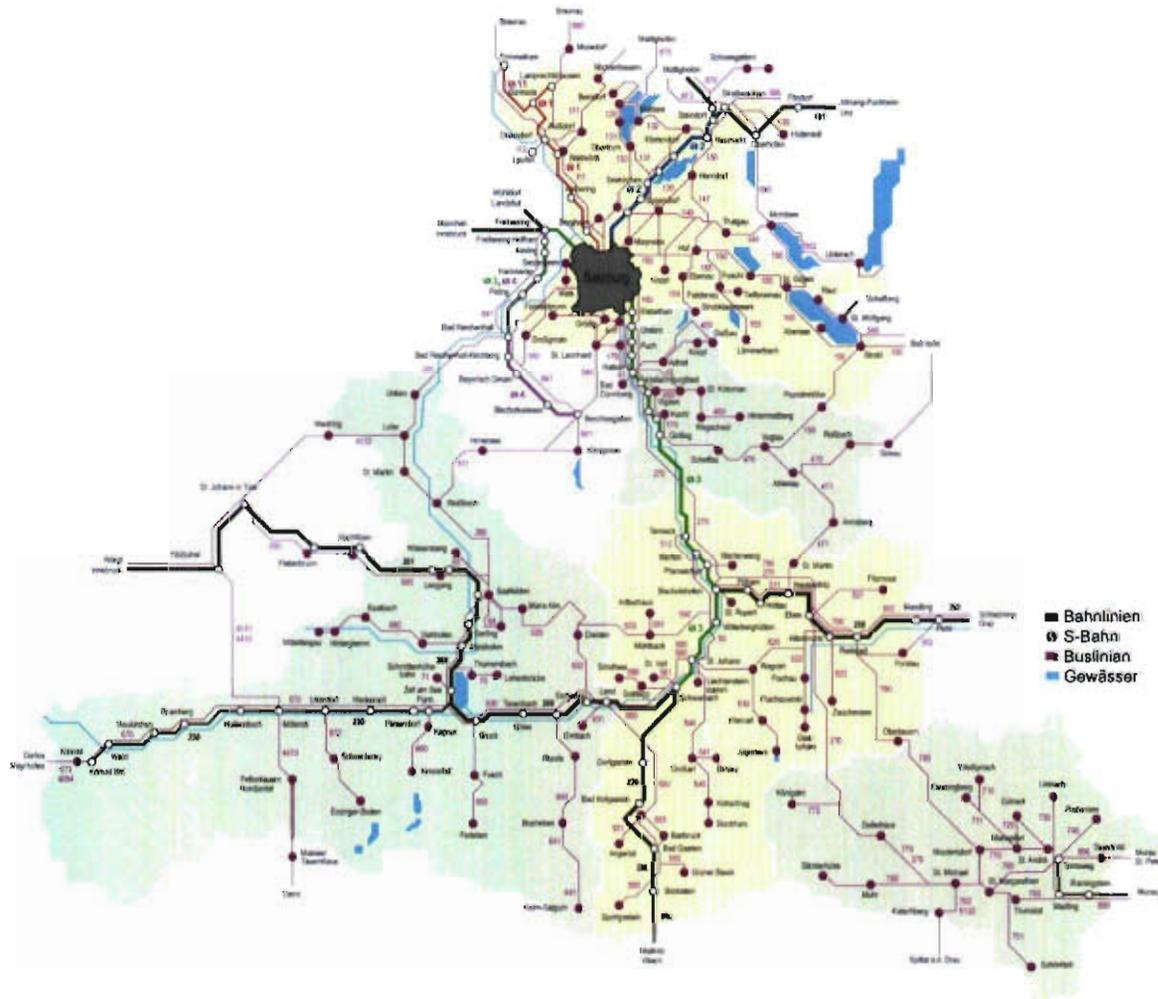
Leistungsangebot ÖPNRV

Abbildung 4: Öffentliches Verkehrsnetz in Kärnten



Quelle: VKG

Abbildung 5: Öffentliches Verkehrsnetz in Salzburg



S-Bahn-Linien: 1, 2 und 3 in rot, blau und grün dargestellt

Quelle: SVG

Das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs war in Kärnten mit rd. 5.200 km etwa 1,8-mal so groß wie jenes in Salzburg mit rd. 2.800 km Netzlänge. Aufgrund der größeren Fläche Kärntens war die Dichte des Verkehrsnetzes in beiden Ländern mit rd. 2 Netz-km je km² Dauersiedlungsraum etwa gleich.

Leistungsangebot ÖPNRV

Tabelle 1: Bevölkerung und Verkehrsnetze in Kärnten und Salzburg im Jahr 2012

	Kärnten	Salzburg
Bevölkerungszahl des Landes ¹	556.173	529.066
Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt ¹	94.483	145.270
Fläche (in km ²)	9.538	7.156
Dauersiedlungsraum (km ²)	2.447	1.451
Bevölkerungsdichte (EW ¹ je km ² Dauersiedlungsraum)	227	365
Länge Busliniennetz (in km)	4.582,3	2.514,4
Länge Schienennetz (in km)	628,0	319,5
Netzlänge gesamt (in km)	5.210,3	2.833,9
Dichte des Linienetzes (Netz-km je km ² Dauersiedlungsraum)	2,13	1,95
Verkehrsaufkommen Bus (in 1.000 Fahrzeug-km/Jahr)	15.770	20.808
Verkehrsaufkommen Bahn (in 1.000 Fahrzeug-km/Jahr)	5.346	6.467
Verkehrsaufkommen gesamt (in 1.000 Fahrzeug-km/Jahr)	21.116	27.275
Bedienhäufigkeit an einer durchschnittlichen Linie		
Straße (Busse pro Tag in beide Richtungen)	9,4	22,7
Schiene (Züge pro Tag in beide Richtungen)	23,3	55,5
Bedienhäufigkeit gesamt (Fahrzeuge pro Tag in beide Richtungen)	11,1	26,4
Anzahl Fahrgäste im VVB (in 1.000)	39.645	60.546
Motorisierungsgrad (Anzahl PKW je 1.000 EW)	600	534

¹ letzter verfügbarer Datenstand per 31. Oktober 2011

Quellen: Amt der Salzburger Landesregierung; Statistik Austria; Stadtwerke Klagenfurt AG; SVG; VKG; RH

Die durchschnittliche Bedienhäufigkeit im ÖPNRV errechnet sich als Quotient aus dem Verkehrsaufkommen und der Netzlänge. Sie war in Salzburg mehr als doppelt so hoch wie in Kärnten; d.h., dass ein Salzburger an einer beliebigen Haltestelle in Salzburg im Durchschnitt je Tag rd. 13 Fahrtmöglichkeiten je Fahrtrichtung zur Verfügung hatte, während einem Kärntner an einer durchschnittlichen Haltestelle in Kärnten pro Tag weniger als sechs Fahrtmöglichkeiten je Fahrtrichtung zur Verfügung standen. Dieser Unterschied wurde im überprüften Zeitraum größer, weil das Verkehrsaufkommen in Salzburg von 2008 bis 2012 um rd. 5 % stieg, während dessen in Kärnten das Ver-



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

kehrsaufkommen im gleichen Zeitraum um rd. 6 % zurückging (siehe Tabellen 2 und 3).

Der Motorisierungsgrad war in Kärnten um rd. 12 % höher als in Salzburg.

(2) Im Kärntner Verkehrsverbund entwickelte sich das Verkehrsaufkommen im ÖPNRV im überprüften Zeitraum wie folgt:

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen ÖPNRV im Kärntner Verkehrsverbund						
	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. gefahrene Fahrzeug-km					in %
Straße (Bus)	17,86	17,73	17,65	17,59	15,77	- 11,7
Schiene (Bahn)	4,60	4,60	5,65	5,32	5,35	16,3
Gesamt	22,46	22,33	23,30	22,91	21,12	- 6,0

Quellen: VKG; BMVIT; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

Das durch Busse erbrachte Verkehrsaufkommen ging von 2008 bis 2012 um rd. 12 % zurück, jenes der Bahn steigerte sich im selben Zeitraum durch die Neueinführung von S-Bahn-Linien um rd. 16 %. Insgesamt ging das Verkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr in Kärnten von 2008 bis 2012 um rd. 6 % zurück.

(3) Im Salzburger Verkehrsverbund entwickelte sich das Verkehrsaufkommen im ÖPNRV im überprüften Zeitraum wie folgt:

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen ÖPNRV im Salzburger Verkehrsverbund						
	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. gefahrene Fahrzeug-km					in %
Straße (Bus)	20,64	20,67	20,76	20,80	20,81	0,8
Schiene (Bahn) ¹	5,39	5,44	6,46	6,44	6,47	20,0
Gesamt	26,03	26,11	27,22	27,24	27,28	4,8

¹ ohne eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Westbahnstrecke;
Bezüglich der Jahre 2008 und 2009 lagen für den Schienenverkehr keine eindeutigen und vollständigen Daten vor. Der RH ermittelte deshalb Näherungswerte.

Quellen: SVG; BMVIT; Amt der Salzburger Landesregierung; RH

Leistungsangebot ÖPNRV

Die Anbieter des öffentlichen Verkehrs in Salzburg steigerten das öffentliche Verkehrsaufkommen von 2008 bis 2012 um rd. 5 %. Während das öffentliche Verkehrsaufkommen auf der Straße (Bus) geringfügig (um rd. 1 %) zunahm, wies der Schienenverkehr in Salzburg einen deutlichen Anstieg von rd. 20 % aus.

Da für die Jahre 2008 und 2009 allerdings seitens des BMVIT keine den Jahren ab 2010 vergleichbare Zurechnung des Schienenverkehrs auf die Länder bestand, war die Datenlage der Jahre 2008 und 2009 mit der Periode ab 2010 nur eingeschränkt vergleichbar. Es ist daher davon auszugehen, dass der tatsächliche Anstieg des Schienenverkehrsaufkommens im ÖPNRV Salzburg (bedingt durch den Ausbau der S-Bahn, der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn) etwas geringer als die aus den verfügbaren Daten hervorgehenden 20 % war und sich der übrige Anstieg lediglich aus Verschiebungen der Zurechnung innerhalb des bestehenden Schienenverkehrs ergab.

- 9.2 Der RH wies kritisch auf die in den überprüften Ländern deutlich gegenläufige Entwicklung des Verkehrsaufkommens im ÖPNRV hin: während es sich in Salzburg um rd. 5 % steigerte, reduzierte es sich in Kärnten um rd. 6 %. Dies war einerseits auf die unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten in den beiden Ländern zurückzuführen: bei einer ähnlich hohen Einwohnerzahl verfügte das Land Salzburg über einen stärker ausgeprägten, dichter besiedelten Zentralraum rund um die Landeshauptstadt, als es in Kärnten der Fall war. Andererseits erachtete der RH die Entwicklung des Verkehrsangebots auch als Indiz einer unterschiedlichen verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung: Während das Land Salzburg das vor allem für die flächige Erschließung des ländlichen Raums wesentliche Angebot im Busverkehr beibehielt, reduzierte das Land Kärnten dieses im überprüften Zeitraum deutlich.

Einbeziehung von Gebieten außerhalb des Landes – Abstimmung mit anderen Verkehrsverbänden

- 10.1 (1) Der Kärntner Verkehrsverbund bot im geringen Ausmaß öffentlichen Verkehr an, der über die Grenzen des Landes Kärnten hinausging²³. Mit den betreffenden Nachbar-Verbänden (Osttirol, Salzburg) war vereinbart, dass die VKG diese grenzüberschreitenden Verkehre zur Gänze finanziert und daher auch sämtliche Einnahmen aus diesen Verkehren lukriert. Für eine verbundübergreifende Linie von Kärnten in die Steiermark²⁴ bestand keine Vereinbarung zwischen der VKG und der

²³ Verbundgrenzen überschreitender Verkehr nach Lienz (Osttirol), St. Michael (Salzburg) und Neumarkt (Steiermark)

²⁴ Wolfsberg (Kärnten) – Knittelfeld (Steiermark); Kurs 863 (6931)



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Steirischen Verkehrsverbund GmbH über eine gegenseitige Anerkennung von Verbundtickets, weshalb die Fahrgäste entweder zwei Verbundtickets jeweils bis zur und ab der Verbundgrenze erwerben oder auf den Haustarif des betreffenden Verkehrsunternehmens ausweichen mussten. Es gab in Kärnten keinen öffentlichen Verkehr anderer Verkehrsverbände.

(2) Das Tarifgebiet des Salzburger Verkehrsverbunds reichte in die benachbarten Bundesländer Oberösterreich (Trimmelkam, Straßwalchen, Salzkammergut) und Steiermark (Murau) sowie nach Deutschland („Deutsches Eck“ im Raum Berchtesgaden und Bad Reichenhall). Zum Streckennetz innerhalb des Landes Salzburg von 2.834 km kamen weitere 1.044 km Streckennetz außerhalb des Landes, auf denen die Fahrgäste Verbundtickets des Salzburger Verkehrsverbunds nutzen konnten.

Bestellungen von Verkehrsdiensten durch die SVG erfolgten in der Regel nur für Linien bis zum nächstgelegenen Knoten außerhalb des Landes Salzburg, die Einnahmen auf Streckenteilen in anderen Ländern gingen an das betreffende Land.

10.2 (1) Der RH kritisierte, dass es in Kärnten für eine verbundübergreifende Linie keine Vereinbarung über eine gegenseitige Anerkennung von Verbundtickets gab. Er empfahl der VKG, im Sinne einer benutzerfreundlichen Tarifstruktur eine entsprechende Vereinbarung mit der Steirischen Verkehrsverbund GmbH abzuschließen.

(2) Der RH erachtete die Einbeziehung der umliegenden Regionen in den Salzburger Verkehrsverbund als eine Maßnahme im Interesse der Kunden, die der Förderung des öffentlichen Verkehrs diene, weil sich das Tarifgebiet an den Fahrgastströmen orientierte und den Kunden in diesem erweiterten Raum ein abgestimmtes Verkehrsangebot, Verbundtickets und vergünstigte Zeitkarten zur Verfügung standen.

10.3 *Laut Stellungnahme der VKG sei eine Durchtarifierungsvereinbarung mit dem steirischen Verkehrsverbund wegen der dort abweichenden Vertriebssystematik technisch sehr aufwändig. Um der Empfehlung des RH nachzukommen, sei die VKG jedoch bereits dabei, ihr Zonensystem auf der Verbindung Wolfsberg–Zeltweg–Knittelfeld auszuweiten.*

Leistungsangebot ÖPNRV

Nachfrage

Entwicklung der Fahrgastzahlen

11.1 (1) Die im öffentlichen Verkehr beförderten Fahrgäste fielen bezüglich ihrer Erfassung in drei Gruppen:

- Fahrgäste mit Fabrkarten nach dem Verbundtarif: diese erfasste die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft unmittelbar; die Anzahl der Fahrten bzw. Fahrgäste mit Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten) errechnete sich aus der Anzahl der Zeitkarten durch Multiplikation mit bestimmten Faktoren.
- Schüler und Lehrlinge: sie waren zwischen Wohn- und Schulort zu Freifahrten berechtigt. Die Anzahl der jährlichen Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt²⁵ war bekannt und daraus wurde die Anzahl der Fahrten hochgerechnet. Da die Finanzämter mit den Kontrollen der Anspruchsberechtigungen der Antragsteller mehrere Jahre (bis vor 2008) im Rückstand waren, lagen für den überprüften Zeitraum keine endgültigen Daten vor.
- Fahrgäste mit Fahrkarten nach den Haustarifen der Verkehrsunternehmen: diese benützten dieselben öffentlichen Verkehrsmittel wie die beiden anderen Gruppen, bezahlten aber nicht den Verbundtarif, sondern einen Haustarif, der nur für das betreffende Verkehrsunternehmen gültig war (z.B. ermäßigte Fahrkarten der ÖBB oder Kombitickets Seilbahn – Verkehrsunternehmen). Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft erfasste die Anzahl dieser Fahrgäste nur dann zentral, wenn das Verkehrsunternehmen sie von sich aus meldete.

In Kärnten erfolgte keine institutionalisierte, regelmäßige Meldung der verkauften Haustariftickets an die VKG. Im Rahmen der Gebarungsüberprüfung erhob die VKG die Einnahmen aus dem Verkauf von Haustariftickets auf Anfrage des RH; Fahrgastzahlen waren für den überprüften Zeitraum nicht verfügbar.

Im Land Salzburg waren die Verkehrsunternehmen zwar vertraglich zur Meldung der verkauften Haustariftickets an die SVG verpflichtet, die SVG forderte die Meldungen aber nicht aktiv ein.

Die in der Folge dargestellten Fahrgastzahlen nach Haustarif und die zugehörigen Einnahmen aus diesen Fahrten umfassen die Kunden der wesentlichen Verkehrsunternehmen und damit einen Großteil dieser Kundengruppe, sind aber nicht als vollständig zu betrachten.

²⁵ siehe auch RH Reihe Bund, 2011/6 Familienbezogene Leistungen des Bundes und ausgewählter Länder



Leistungsangebot ÖPNRV

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

Die SVG erfasste die Fahrgäste nicht nach Bus und Bahn differenziert, weil auf den Hauptstrecken die Nutzung beider Verkehrsträger parallel möglich war.

(2) Die Anzahl der im Kärntner Verkehrsverbund beförderten Fahrgäste (Fahrgäste mit Verbundtickets und Schüler und Lehrlinge) nahm von 2008 bis 2012 kontinuierlich um insgesamt rd. 9 % ab.

Tabelle 4: Fahrgastentwicklung im Kärntner Verkehrsverbund						
	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	Mio. Fahrgäste ¹					in % ¹
Fahrgäste Bus	39,9	38,9	38,4	36,5	k.A.	
Fahrgäste Bahn	3,5	3,3	3,5	3,5	k.A.	
Fahrgäste gesamt	43,4	42,1	41,9	40,0	39,6	- 8,8

¹ Tabelle enthält Rundungsdifferenzen

Quellen: VKG; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

Der Rückgang an Fahrgästen war vorwiegend im Bereich des Busverkehrs zu verzeichnen. Die Fahrgastzahlen auf der Bahn konnten stabil gehalten werden. Dies war nach Auskunft der VKG durch die Attraktivierung des Angebots auf der Schiene durch die Neueinführung von S-Bahn-Verbindungen zu erklären.

(3) Der Salzburger Verkehrsverbund verfügte nicht über nach Straße und Schiene getrennte Fahrgastzahlen, weil dem Käufer eines Verbundtickets die Wahl des Verkehrsmittels freistand und auf den zentralen Achsen sowohl Bahn- als auch Buslinien verliefen²⁶. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich in den Jahren 2008 bis 2012 wie folgt:

²⁶ Bahn: rasch, wenige Stationen; Bus: viele Stationen, Anbindung von Randorten

Leistungsangebot ÖPNRV

Tabelle 5: Fahrgastentwicklung im Salzburger Verkehrsverbund

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	Mio. Fahrgäste					in %
Fahrgäste mit Verbundtarif	25,4	27,0	28,3	29,6	30,5	20,1
Schüler und Lehrlinge	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	0,0
Summe	55,4	57,0	58,3	59,6	60,5	9,2
Fahrgäste mit Haustarif	8,3	8,2	8,0	7,7	7,5	- 9,6
	63,7	65,2	66,3	67,3	68,0	6,8

Quellen: SVG; RH

Die Anzahl der Fahrgäste mit Verbundtarif nahm von 2008 bis 2012 kontinuierlich um insgesamt rd. 20 % zu. Demgegenüber nahm die Anzahl der Fahrgäste mit Haustarifen um rd. 10 % ab. Insgesamt stieg die Anzahl der im öffentlichen Verkehr im Land Salzburg beförderten Fahrgäste von 63,7 Mio. (2008) um rd. 7 % auf 68,0 Mio. (2012).

Bezüglich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten rechnete die SVG mit konstant 30 Mio. Fahrten und wollte diesen Wert bis zu einer Kontrolle und Anerkennung der Anträge durch das BMF – und damit nach Vorliegen endgültiger Zahlen – beibehalten, und zwar u.a. auf Basis der Annahme, dass die geringere Schülerzahl zu einem gewissen, wenn auch geringen Anteil durch einen gesteigerten Bedarf nach Fahrten (Nachmittagsunterricht, spezialisierte Schulen, die vermehrt Schüler aus entfernten Wohnorten anziehen) kompensiert würde. Die Anzahl der Schüler- und Lehrlingsfreifahrtkarten sank allerdings in der überprüften Periode (siehe TZ 16). Eine Berücksichtigung dieses Rückganges bei den Fahrgastzahlen würde den Zuwachs der beförderten Personen insgesamt von 2008 bis 2012 auf etwa 4 % reduzieren.

- 11.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass aufgrund der in den Ländern unterschiedlichen Erhebungsstruktur die Entwicklung der Fahrgastzahlen nicht im Detail vergleichbar war.

Der RH hob die gegenläufige Entwicklung der Gesamt-Fahrgastzahlen in den beiden Ländern hervor: Während Kärnten von 2008 bis 2012 einen Rückgang der Fahrgäste um rd. 9 % verzeichnete, stiegen die Fahrgastzahlen im Land Salzburg um insgesamt rd. 7 % bzw. – unter realistischer Berücksichtigung der geringeren Schülerzahlen – um rd. 4 %.



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Der RH erachtete die kontinuierliche Zunahme der Fahrgastzahlen im Land Salzburg als einen Indikator, dass der öffentliche Verkehr in diesem Land den Bedürfnissen der Kunden besser entgegenkam als in Kärnten (zu den weiteren Randbedingungen, welche die Nachfrage nach dem ÖPNRV beeinflussen können, siehe TZ 28).

(2) Der RH empfahl dem Land Kärnten und der VKG, Maßnahmen zur Steigerung bzw. gegen ein weiteres Absinken der Nachfrage nach dem ÖPNRV zu erarbeiten.

(3) Die in Salzburg getroffene „vorläufige“ Annahme, dass die im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in Anspruch genommenen Fahrten trotz Abnahme der Berechtigungskarten gleich blieben, sah der RH als unrealistisch an. Da die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt nach derzeitiger Rechnung etwa die Hälfte der Fahrgäste im Salzburger Verkehrsverbund ausmacht, empfahl der RH der SVG, das tatsächliche Fahrverhalten dieser Gruppe näher zu erheben.

11.3 *(1) Laut Stellungnahme des Landes Kärnten setze es im Zusammenwirken mit der VKG – im Bewusstsein der demografischen Entwicklung – bereits gegenwärtig Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage im ÖPNRV. Dies sei auch anlässlich der Landesverkehrsreferentenkonferenz im April 2014 dadurch bestätigt worden, indem bspw. die ÖBB-Unternehmensgruppe im Nahverkehr Kärntens zwischen 2010 und 2013 eine Fahrgaststeigerung von 24,8 % und im Schienenverkehr um rd. 32 % festgestellt habe.*

(2) Laut Stellungnahme der VKG seien bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen einerseits zentrale Bahn- und Buslinien mit dichtem Fahrplan und steigender Nachfrage und andererseits Regionalbuslinien im ländlichen Raum mit sinkenden Fahrgastzahlen zu unterscheiden. Die Schrumpfung der Fahrgastzahlen im ländlichen Raum sei ausschließlich auf die großen dispersen Siedlungsräume in Kärnten zurückzuführen, in denen ein Bevölkerungs- und speziell Schülerrückgang nur rudimentäre Fahrpläne finanzierbar mache.

(3) Laut Stellungnahme der SVG sei es den Schülern und Lehrlingen ab dem Schuljahr 2013/2014 durch die Einführung einer Super S'cool Card ermöglicht worden, für 96 EUR pro Schuljahr das gesamte Landesgebiet mit dem ÖPNRV zu nutzen. Da das Fahrverhalten dieser Gruppe für eine Einnahmenaufteilung als wichtiger Einflussfaktor einfließen werde, sei die Erhebung ab April 2014 bereits beauftragt worden.

11.4 Der RH verblieb bei seiner Empfehlung gegenüber dem Land Kärnten und der VKG, unter Kosten-Nutzen-Überlegungen Maßnahmen gegen

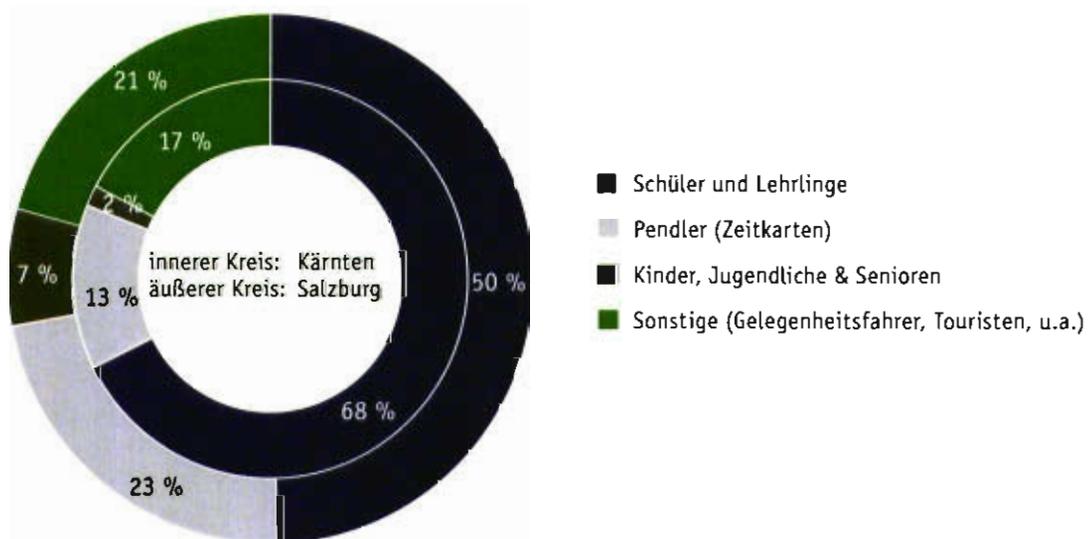
Leistungsangebot ÖPNRV

ein weiteres Absinken der Fahrgastzahlen im ländlichen Raum zu erarbeiten.

Kundengruppen

12.1 Die unterschiedlichen Randbedingungen für den ÖPNRV in Kärnten und Salzburg machten sich bei der Anzahl der Fahrgäste (Fahrgäste mit Verbundtarif, Schüler und Lehrlinge) bemerkbar. Im Kärntner Verkehrsverbund wurden im Jahr 2012 rd. 40 Mio. Fahrgäste (siehe Tabelle 4) verzeichnet, im Salzburger Verkehrsverbund waren es im selben Jahr rd. 61 Mio. Fahrgäste (siehe Tabelle 5).

Abbildung 6: Anteil der Kundengruppen an den gesamten Fahrten im Jahr 2012



Quellen: VKG; SVG; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

Die größte Kundengruppe in Bezug auf die Anzahl aller Fahrten stellte in beiden Ländern die Gruppe der Schüler und Lehrlinge dar (Kärnten: 68 %, Salzburg: 50 %). Im Land Salzburg waren die Kundengruppen der Pendler (23 %) und der Gelegenheitsfahrer wie bspw. Touristen (21 %) stärker ausgeprägt als in Kärnten; dort spielten diese beiden Kundengruppen eine geringere Rolle (13 % bzw. 17 %).

12.2 Der RH hob die Bedeutung der Kundengruppe Schüler und Lehrlinge für den ÖPNRV und den drohenden Rückgang dieser Kundengruppe aufgrund der demografischen Veränderungen in beiden Ländern hervor. Er verwies auf die – im Vergleich zum Land Salzburg – geringen Anteile der Kundengruppen Pendler und Gelegenheitsfahrer in



Leistungsangebot ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Kärnten. Der geringe Anteil dieser Kundengruppen in Kärnten trug zu geringeren Beiträgen der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV bei (siehe TZ 28).

Der RH empfahl der VKG, Analysen zu den Mobilitätsbedürfnissen von Pendlern und Gelegenheitsfahrern vorzunehmen sowie Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in diesen Kundengruppen zu erstellen.

12.3 (1) *Das Land Kärnten hielt in seiner Stellungnahme fest, dass raumplanerische Untersuchungen im Rahmen der strategischen Leitbildentwicklung durchgeführt worden seien und würden. Hierbei seien entsprechende Maßnahmen im Strategiefeld „öffentlicher Personennah- und -Regionalverkehr“ untersucht und entwickelt worden.*

(2) Laut Stellungnahme der VKG seien Maßnahmen zur Nachfragesteigerung bzw. zur Verhinderung eines weiteren Absinkens der Fahrgastzahlen bei zentralen Bahn- und Buslinien bereits in der Vergangenheit gesetzt worden; diese seien bei Regionalbuslinien im ländlichen Raum aber auch künftig unrealistisch. Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum seien nach Ansicht der VKG selbst bei einer möglichen Budgetausweitung nicht erstrebenswert, weil anderswo (in Zentralräumen) bei gleichem Mitteleinsatz eine größere Nachfragesteigerung nach ÖPNRV erzielt werden könne.

12.4 Der RH stellte die Abwägungen der VKG in Bezug auf einen möglichst effizienten Mitteleinsatz nicht in Abrede, wies jedoch auf die Verpflichtungen der öffentlichen Hand hin, im Rahmen der Daseinsvorsorge auch ländliche Gebiete mit öffentlichem Verkehr zu versorgen, und erinnerte in diesem Zusammenhang an seine Empfehlungen in TZ 6.

Grundsätze der Finanzierung des ÖPNRV

13.1 (1) **Die Finanzierung** des ÖPNRV in Kärnten und im Land Salzburg war komplex. Dies ergab sich aus der Vielzahl an **Aufgabenträgern** und Systempartnern, die an der Finanzierung und Abwicklung des ÖPNRV **beteiligt** waren (siehe Abbildungen 7 und 8).

(2) Das System der Bestellungen und **Beitragszahlungen** fußte auf gesetzlichen Grundlagen (ÖPNRV-G 1999, FAG, FLAG) und auf vertraglichen Regelungen (Grund- und Finanzierungsverträge, Subventionsverträge, Verkehrsdienstverträge etc.). Die folgenden Abbildungen verdeutlichen die Vielzahl der beteiligten **Akteure** und die Komplexität der Finanzierungsströme und zeigen Unterschiede der Finanzierungssysteme in beiden überprüften Ländern auf.

Grundsätze der Finanzierung des ÖPNRV

(3) Im Vergleich der Länder Kärnten und Salzburg stellte der RH bei der Abwicklung und Finanzierung des ÖPNRV strukturelle Unterschiede fest; wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Systemen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 6: Strukturelle Unterschiede in der Abwicklung und Finanzierung des ÖPNRV

	Kärnten	Salzburg
Finanzierung der Administration der VVOG und der nicht aus sonstigen Quellen deckbaren Kosten des Personenregionalverkehrs	Bund über Grund- und Finanzierungsvertrag sowie Land Kärnten und die 132 Kärntner Gemeinden auf Basis eines Landesgesetzes (VVK-G ¹)	Bund über Grund- und Finanzierungsvertrag sowie Land Salzburg über jährlich zu beschließendes Budget der SVG
Stadtverkehr	nur teilweise Verbundintegration des Stadtverkehrs Klagenfurt, kein aufrechter Verkehrsdienstvertrag, individuelle Vertriebsstrukturen	volle Verbundintegration des Stadtverkehrs Salzburg
Einnahmenaufteilung	bislang nein, Einnahmen verbleiben beim jeweiligen Verkehrsunternehmen (Inkassomodell)	ja, Einnahmenaufteilung auf Ebene eines Lenkungsgebietes unter Einbindung der SVG, jedoch zuletzt Einigung betreffend Einnahmenaufteilung für das Jahr 2008 zwischen den Verkehrsunternehmen

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

¹ Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBL. Nr. 22/1997 i.d.g.F.

Quellen: VKG; SVG; RH

13.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass mit der Einführung von Verkehrsverbänden eine Zunahme der Komplexität der Finanzierungsströme einherging. Sie war bedingt durch die hohe Anzahl der in die

- Finanzierung (drei Gebietskörperschaften),
- Organisation (Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft) und
- Leistungserbringung (Verkehrsunternehmen)

eingebundenen Akteure („Preis der Verbundidee“).

Der RH wies auf folgende Aspekte hin, die die Umsetzung der Verbundidee erschweren:

(2) In Kärnten betraf dies etwa:

- die unzureichende Verbundintegration der Stadtwerke Klagenfurt AG (kein Verkehrsdienstvertrag zwischen der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG und getrennte, nicht kompatible Vertriebssysteme),
- vermeidbare Unsicherheiten der Fahrgäste hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der von der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG ausgegebenen Fahrkarten,
- die fehlenden bzw. uneinheitlichen Meldungen der Verkehrsunternehmen zu Anzahl und Erlösen aus den Tickets nach Haustarifen, und
- die fehlende Einnahmenaufteilung (siehe TZ 26).

Der RH empfahl dem Land Kärnten und der VKG, mit der Stadtwerke Klagenfurt AG ehestmöglich Verhandlungen hinsichtlich einer vertieften Verbundintegration aufzunehmen und dabei insbesondere Regelungen über den Austausch von Daten zu Ticketverkäufen und Ticketerlösen zu treffen, um einen vollständigen Überblick über die im gesamten Kärntner Verkehrsverbund beförderten Fahrgäste und erwirtschafteten Erlöse aus Ticketverkäufen zu erlangen.

Mit der gleichen Zielsetzung empfahl der RH der VKG, mit den Verkehrsunternehmen Art, Umfang und Fristen für die Meldungen zu den Erlösen aus Haustarifen vertraglich zu verankern. Weiters empfahl der RH der VKG, mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen eine vertragliche Vereinbarung über die Einnahmenaufteilung abzuschließen (siehe TZ 26).

(3) Auch im Land Salzburg stellte der RH ein Transparenzdefizit fest, weil kein vollständiger Überblick über die von den Verkehrsunternehmen eingehobenen Haustarife bestand. Durch die im Land Salzburg bereits begonnene Umstellung auf Bruttoverträge sollte dieses Problem jedoch behoben werden, weil bei der Bruttobeauftragung Haustarife unzulässig sind und sämtliche Ticketeinnahmen zur SVG fließen und dort verbleiben.

Grundsätze der Finanzierung des ÖPNRV

13.3 Laut Stellungnahmen des Landes Kärnten und der VKG werde die Meldung von Haustarifeinnahmen in den neuen Verkehrsdienstverträgen berücksichtigt werden. Die technischen Vorarbeiten zur Einnahmenaufteilung für den Teilbereich Schüler- und Lehrlingsfreifahrt seien bis Ende April 2014 abgeschlossen gewesen. Der Abschluss eines multilateralen Verbundvertrags sei für Juni 2014 vereinbart. Danach werde die Einnahmenaufteilung für die sonstigen Verbundtarife in Angriff genommen werden. Die Fertigstellung sei mit Ende 2014 geplant.

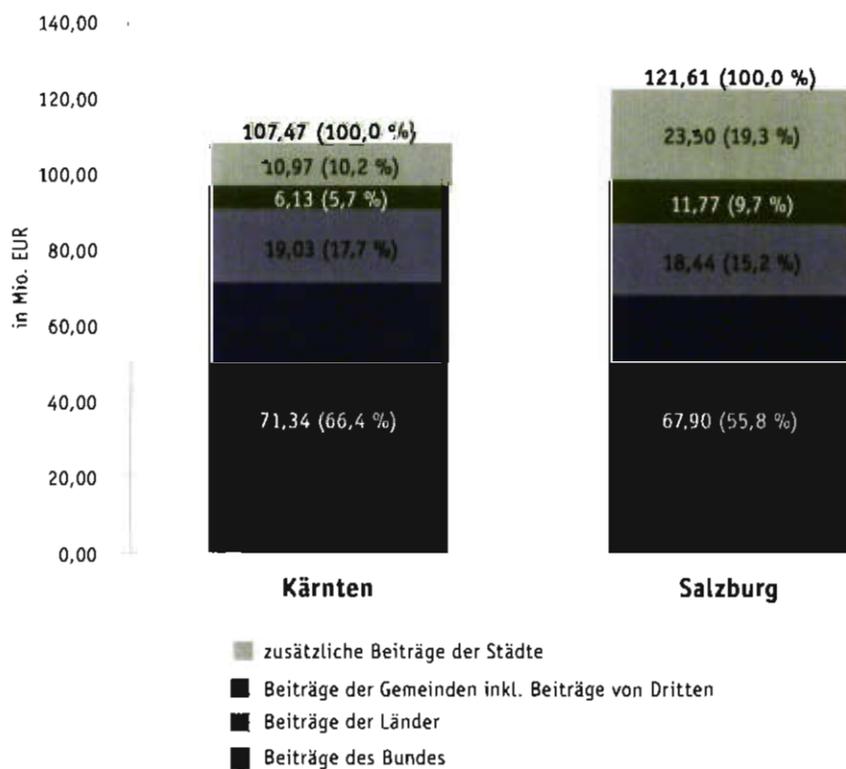
Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften

Überblick

14.1 In den Ländern Kärnten und Salzburg trugen die Gebietskörperschaften auf drei Ebenen (Bund, Länder, Gemeinden bzw. Stadtgemeinden) in ihrer Rolle als Aufgabenträger in unterschiedlichem Ausmaß zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Eine nach Gebietskörperschaften differenzierte Zusammenschau zeigt die Höhe der jeweiligen Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand zum ÖPNRV:

Abbildung 9: Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand im Jahr 2012



Quellen: BMVIT; SVG; VKG; RH



Im Jahr 2012 finanzierte die öffentliche Hand – quer über drei Gebietskörperschaften (Bund, Länder und Gemeinden) – den ÖPNRV in Kärnten mit rd. 107 Mio. EUR und in Salzburg mit rd. 122 Mio. EUR bei. Dies entsprach einem durchschnittlichen Beitrag je Einwohner des Landes von rd. 193 EUR (Kärnten) bzw. 228 EUR (Salzburg).

Das Rückgrat der Finanzierung des ÖPNRV bildeten sowohl in Kärnten als auch in Salzburg die Mittel des Bundes. Innerhalb der Bundesmittel waren drei Bundesministerien für die Disposition der Mittel verantwortlich:

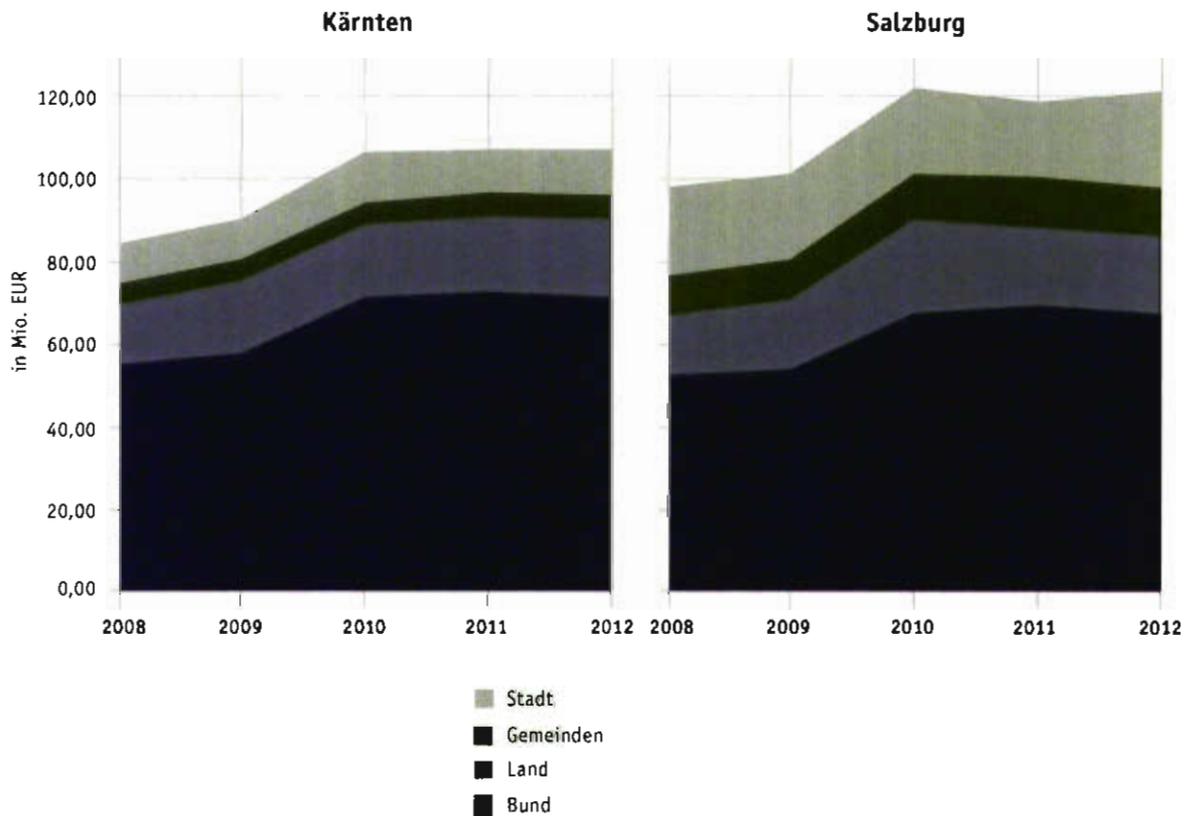
- das BMVIT für das Grundangebot Schiene, für die Grund- und Finanzierungsverträge (für die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen und die Organisationskosten der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft) und für die Bestellerförderung,
- das BMWFJ für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie
- das BMF für die Verwaltung des FLAF und für die Kontrolle der Anspruchsberechtigten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt.

Die Zahlungen des Bundes wurden durch Beiträge der Länder und Gemeinden zur Deckung der Organisationskosten der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und für die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen ergänzt.

Zur Finanzierung der Stadtverkehre in Klagenfurt und in Salzburg leisteten die Stadtgemeinden entsprechende Beiträge.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Abbildung 10: Entwicklung der Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand



Quellen: VKG; SVG; Stadtwerke Klagenfurt AG; Salzburg AG; RH

Zum Anstieg der Finanzierungsbeiträge im Jahr 2010 siehe TZ 15.

14.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass für die Finanzierung des ÖPNRV in Kärnten und im Land Salzburg drei Gebietskörperschaften und allein innerhalb des Bundes drei Bundesministerien verantwortlich zeichneten. Dieser Umstand stand klaren Entscheidungsstrukturen entgegen und erschwerte Reformansätze zur Vereinfachung und Verbesserung des ÖPNRV-Systems.

Bundesmittel für das Grundangebot Schiene

15.1 Für die Bestellung und Finanzierung eines Grundangebots im Schienenpersonenverkehr war der Bund zuständig.²⁷ Bis zum Jahr 2009 schloss das BMVIT mit der ÖBB-Personenverkehr AG und den Privat-

²⁷ § 48 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.g.F., bzw. § 7 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

bahnen jährlich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge ab, die im Wesentlichen Tarifbestellungen waren.

Um den Forderungen der PSO-Verordnung nach Leistungsorientierung und Transparenz bei der Bereitstellung öffentlicher Mittel zu entsprechen, schloss die SCHIG ab Februar 2011²⁸ Verkehrsdienstverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ab, in denen die Leistungen hinsichtlich Umfang, Fahrplan, Qualität der Leistungserbringung und das dafür zu leistende Entgelt detailliert geregelt waren. Die Umstellung von einer Tarifbestellung auf Leistungsbestellungen und die Integration länderspezifischer Schienen-Fernverkehre in das Grundangebot Schiene führten in den Ländern Kärnten und Salzburg im Jahr 2010 zu einem sprunghaften Anstieg der Bundesmittel, der deutlich höher ausfiel als der Anstieg der gesamten Mittel für Österreich. Diesen beiden Ländern wurde demnach systembedingt bei der Umstellung auf eine Leistungsbestellung bei der Aufteilung der bislang nicht den Ländern zugeschiedenen Fernverkehrsleistungen eine höhere Verkehrsleistung zugerechnet als anderen Ländern.

Der Bestellumfang für ganz Österreich betrug im Jahr 2012 rd. 606 Mio. EUR. Davon entfielen auf die Bestellungen in Kärnten rd. 41 Mio. EUR, in Salzburg rd. 42 Mio. EUR.

Tabelle 7: Bundesmittel für das Grundangebot Schiene

	2008 ³	2009 ³	2010 ⁴	2011 ⁴	2012 ⁴	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR					in %
Land Kärnten ¹	27,66	29,71	42,43	43,41	41,39	50,0
Land Salzburg ²	26,58	28,39	42,02	43,78	41,50	56,1
Österreich gesamt	506,98	547,00	567,84	593,45	606,07	19,5

¹ ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

² ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Salzburger und Pinzgauer Lokalbahnen

³ exkl. Fernverkehr

⁴ inkl. Fernverkehr

Quellen: BMVIT; SCHIG; RH

15.2 Der RH anerkannte, dass die Umstellung des Grundangebots Schiene auf eine konkrete Leistungsbestellung mit einem Zuwachs an Transparenz und Planungssicherheit verbunden war. Er hielt fest, dass dies in den Ländern Kärnten und Salzburg im überprüften Zeitraum mit

²⁸ Der Vertrag war für die ÖBB rückwirkend für das Jahr 2010 abgeschlossen worden.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

einer Erhöhung der eingesetzten Bundesmittel von 50 % bzw. 56 % einherging.

- 15.3 *Das BMVIT führte in seiner Stellungnahme der Vollständigkeit halber aus, dass bei der Bestellung des Grundangebots Schiene nunmehr Züge mit definierten Qualitätskriterien auf definierten Strecken bestellt würden und nach den zu erbringenden Zugkilometerleistungen aufwandbezogen unter Berücksichtigung der zu erzielenden Tarifierlöse abgegolten würden.*

Die Aufteilung der für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolge österreichweit einheitlich leistungs- bzw. streckenbezogen nach sachgerechten Kriterien unter strenger Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO). In beiden Ländern sei es im dargestellten Vergleichszeitraum zu einer Ausweitung der Fahrplankilometer (insbesondere für durch den Bund bestellte Leistungen) gekommen, was ebenfalls einen Grund für die nunmehr erhöhten Bundesmittel darstelle. Die unterschiedliche Aufteilung der Fernverkehrsmittel auf die einzelnen Regionen sei sachgerecht erfolgt. Die Ostregion und Oberösterreich hätten wenig gemeinwirtschaftliche Fernverkehrsmittel, weil viele eigenwirtschaftliche Fernverkehrsstrecken betrieben würden.

- 15.4 Der RH wies nochmals darauf hin, dass die Bundesmittel für das Grundangebot Schiene in den Ländern Kärnten und Salzburg durch eine veränderte Berechnungsmethode um 50 % bzw. 56 % anstiegen. Eine Ausweitung der bestellten Kilometer-Leistung in den überprüften Ländern Kärnten und Salzburg im Vergleichszeitraum war aus den dem RH zur Verfügung gestandenen Daten nicht ableitbar.

Bundesmittel für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

- 16.1 (1) Die Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt erfolgte aus dem Familienausgleichsfonds und bildete einen Teil der Finanzierungsbeiträge des Bundes (zuständiges Ressort: BMWFJ). Im überprüften Zeitraum flossen die Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt grundsätzlich direkt vom BMWFJ an die Verkehrsunternehmen.

Die Mittel für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt bildeten sowohl in Kärnten als auch in Salzburg einen bedeutenden Baustein zur Aufrechterhaltung des ÖPNRV-Angebots. Grundsätzlich hatte jeder Antragsteller einen Selbstbehalt in Höhe von 19,60 EUR zu tragen. Für die Zeit nach Abschluss der Gebarungsüberprüfung war geplant, die Mittel der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt pauschal an die Verkehrsverbundorga-

nisationsgesellschaften auszuzahlen, die diese in die Verkehrsdienstleistungen einfließen lassen. Die Höhe der Zahlungen sollte nach Maßgabe der Schüler- und Lehrlingszahlen je Bundesland bzw. je Verkehrsverbund festgesetzt werden.

(2) In Kärnten betragen die Zahlungen des Bundes aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Jahr 2012²⁹ rd. 24,0 Mio. EUR. Die Anzahl der Anträge auf Schülerfreifahrt verringerte sich in Kärnten im Zeitraum 2008 bis 2012 um rd. 9,9 %³⁰, jene auf Lehrlingsfreifahrt um rd. 9,2 % (zusammen rd. – 9,9 %). Nach Auskunft der VKG wuchsen zugleich – infolge der Differenzierung von Bildungsangeboten – die von den Schülern zu bewältigenden An- und Abfahrtswege an. Bei einer rein auf Kopffzahlen fußenden Bemessung der Abgeltung für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt erwartete die VKG einen deutlichen Rückgang der Mittel für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Eine Kompensation dieser Rückgänge durch andere Fahrgastgruppen schien aus Sicht der VKG unrealistisch, weil Kärnten – im Gegensatz zum Land Salzburg – nicht über einen dynamisch wachsenden Zentralraum verfügte. Die Verhandlungen der VKG mit dem BMWFJ über eine Neuregelung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt waren zur Zeit der Gebärungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen.

(3) In Salzburg betragen die Zahlungen des Bundes aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Jahr 2012³¹ rd. 20,7 Mio. EUR. Die Anzahl der Anträge auf Schülerfreifahrt verringerte sich in Salzburg im Zeitraum 2008 bis 2012 um rd. 6,2 %³². Nach Auskunft der SVG wuchsen – infolge der Differenzierung von Bildungsangeboten – die von den Schülern zu bewältigenden An- und Abfahrtswege ebenso wie in Kärnten an. Zu den Lehrlingen waren keine konsistenten Daten verfügbar; der Anstieg im überprüften Zeitraum (siehe Abbildung 11) war vor allem auf Systemumstellungen der EDV bei der SVG zurückzuführen. Die Gesamtreduktion der Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt fiel im überprüften Zeitraum mit einer Gesamtabnahme von rd. 2,8 % weniger deutlich aus als in Kärnten.

²⁹ Werte bezogen sich auf das Schuljahr 2011/2012 und wurden zu Vergleichszwecken pauschal dem Jahr 2012 zugerechnet.

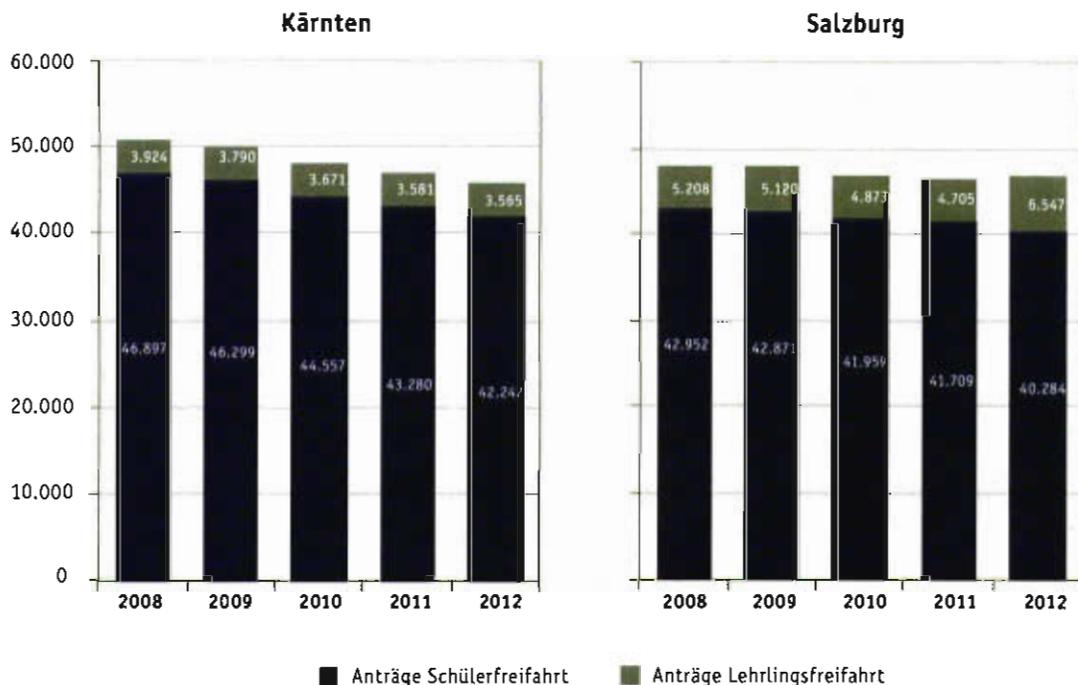
³⁰ Die gesamte Schüleranzahl in Kärnten verringerte sich von 2008 bis 2012 um rd. 6,6 %.

³¹ Werte bezogen sich auf das Schuljahr 2011/2012 und wurden zu Vergleichszwecken pauschal dem Jahr 2012 zugerechnet.

³² Die gesamte Schüleranzahl in Salzburg verringerte sich von 2008 bis 2012 um rd. 2,9 %.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Abbildung 11: Anzahl der Anträge auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in Kärnten und Salzburg in den Jahren 2008 bis 2012



Quellen: VKG; SVG; BMWFJ; RH

16.2 Der RH stellte fest, dass Kärnten von sinkenden Schülerzahlen stärker betroffen war als Salzburg. Bei einer rein auf den Kopfzahlen fußenden Bemessung der Abgeltung für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt war in Kärnten ein Rückgang der Mittel für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu erwarten.

Der RH war der Ansicht, dass sich die Höhe der Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt nicht nur an der Anzahl der Köpfe, sondern auch an anderen Parametern (wie z.B. den Weglängen) orientieren sollte. Er empfahl der VKG und der SVG, in den Verhandlungen mit dem BMWFJ zur Neuregelung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt z.B. die Wegelängen der Schüler und Lehrlinge mitzubedenken, um die Finanzierung eines angemessenen Schüler- und Lehrlingsverkehrs sicherzustellen.

16.3 (1) Laut Stellungnahme des Landes Kärnten seien die Weglängen bereits in der Pauschalierungsvereinbarung betreffend der Neuregelung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt eingeflossen. Die Regelung vermöge jedoch nicht, die Einnahmeneinbußen aufgrund der demographisch

bedingten Rückgänge der Anzahl an Schülern und Lehrlingen zu kompensieren, wodurch die Finanzierung eines angemessenen Schüler- und Lehrlingsverkehrs gefährdet sei.

(2) Laut Stellungnahme der VKG sei die Empfehlung des RH bereits umgesetzt worden, helfe leider aber nur wenig gegen den Effekt des Schülerrückgangs.

(3) Die SVG teilte mit, dass eine Berücksichtigung der Weglängen bei der Vertragserstellung beim zuständigen Bundesministerium eingebracht und auch verwirklicht worden sei. Die Verträge seien unterzeichnet.

- 16.4** Der RH stellte gegenüber der VKG klar, dass seine Empfehlung darauf ausgerichtet war, die Mittel aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch die Berücksichtigung der Weglängen leistungsgerechter zu gestalten und damit die durch den Rückgang der Schüleranzahl bedingte Mittelreduktion zu mildern.

Bundesmittel auf Basis der Grund- und Finanzierungsverträge (GuF)

- 17.1** (1) Die Grund- und Finanzierungsverträge zwischen der Republik Österreich, dem jeweiligen Bundesland und der jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft legten die finanziellen und organisatorischen Grundlagen des ÖPNRV fest und stellten die Umwandlung des vertraglichen Verkehrsverbundsystems von der ursprünglichen Tarifsübsventionierung (Alteinnahmengarantie) auf Verkehrsdienstbestellungen sicher.

Die Grund- und Finanzierungsverträge waren Grundlage für die Abschlüsse von Verkehrsdienstverträgen, für die Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt und für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die Höhe der Mittel im jeweiligen Grund- und Finanzierungsvertrag (im Jahr 2012 in Kärnten rd. 5,2 Mio. EUR, im Land Salzburg rd. 4,9 Mio. EUR) orientierte sich überwiegend an der zuvor gewährten Tarifsübsventionierung und weniger am Umfang der bestellten Verkehrsdienstleistungen.

Die Republik Österreich verpflichtete sich in den Grund- und Finanzierungsverträgen zur Gewährung von wertgesicherten und zweckgewidmeten Zuschüssen – der Höhe nach definierte Anteile für Verkehrsdienstleistungen und für die Organisationskosten – an die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft. In Kärnten waren im Jahr 2012 rd. 90 %, in Salzburg rd. 87 % der Mittel für Verkehrsdienstleistungen

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

und der restliche Anteil für die Organisationskosten (Kosten für die Administration) heranzuziehen.

Tabelle 8: GuF-Mittel des Bundes für Kärnten und Salzburg

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in 1.000 EUR ¹					in % ¹
Kärnten	4.341	4.341	4.434	4.434	4.434	2,1
<i>davon</i>						
<i>für Bestellung Verkehre</i>	3.940	3.940	3.978	3.978	3.978	0,9
<i>für Organisationskosten VVOG</i>	401	401	456	456	456	13,7
Sonstiges ²	230	-	-	820	820	256,5
Salzburg	4.099	4.178	4.208	4.301	4.422	7,9
<i>davon</i>						
<i>für Bestellung Verkehre</i>	3.579	3.647	3.674	3.758	3.864	7,9
<i>für Organisationskosten VVOG</i>	520	530	534	543	558	7,3
Sonstiges ²	683	409	430	431	441	- 35,4

¹ Tabelle enthält Rundungsdifferenzen

² z.B. Schienennachfolgeverkehr, Mautabgeltung

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

Quellen: VKG; BMVIT; RH

Voraussetzung für die Gewährung der Mittel aus den Grund- und Finanzierungsverträgen war der Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit den am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen.

(2) In Kärnten bestand zwischen der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG kein Verkehrsdienstvertrag zu den Leistungen des Stadtverkehrs in Klagenfurt. Dennoch überwies die VKG der Stadtwerke Klagenfurt AG jährlich rd. 1,128 Mio. EUR aus dem Titel der Verbundabgeltung, rd. 30 % davon waren Mittel aus dem Grund- und Finanzierungsvertrag.³³ Weder das BMVIT noch die VKG machten die Auszahlung von der Einhaltung der im Grund- und Finanzierungsvertrag geregelten Kriterien abhängig.

³³ rd. 350.000 EUR pro Jahr und damit im überprüften Zeitraum rd. 1,75 Mio. EUR; die restlichen 70 % der Verbundabgeltung wurden vom Land und den Gemeinden finanziert

(3) In Salzburg hatte die SVG für alle Verkehrsdienstleistungen Verkehrsdienstverträge bzw. entsprechende Leistungsvereinbarungen abgeschlossen.

- 17.2** Der RH kritisierte, dass die Mittel aus den Grund- und Finanzierungsverträgen auf Basis historischer Grundlagen und nicht auf Basis von Leistungsdaten ausbezahlt wurden. Dies entsprach aus heutiger Sicht nicht den Intentionen einer wirkungsorientierten Haushaltsführung. Der Bund hatte keinen Einfluss auf Umfang und Art der finanzierten Leistungen. Die Grund- und Finanzierungsverträge legten lediglich die Rahmenbedingungen fest, unter denen die Leistungen beauftragt werden sollten. Der RH wies darauf hin, dass diese Rahmenbedingungen nicht durchgehend eingehalten wurden, dessen ungeachtet Zahlungen erfolgten.

Der RH kritisierte in Kärnten die Auszahlung der Mittel aus dem Grund- und Finanzierungsvertrag von rd. 350.000 EUR jährlich durch die VKG an die Stadtwerke Klagenfurt AG, ohne dass eine im Grund- und Finanzierungsvertrag geforderte Vertragsgrundlage in Form eines Verkehrsdienstvertrags bestand. Der RH wies kritisch darauf hin, dass damit die im Grund- und Finanzierungsvertrag geforderten Kriterien wie z.B. Art und Umfang der bestellten Verkehrsdienstleistung oder Qualitätsstandards seitens der VKG weder eingefordert noch überprüft werden konnten.

Der RH empfahl der VKG, möglichst rasch einen im Grund- und Finanzierungsvertrag geforderten Verkehrsdienstvertrag mit der Stadtwerke Klagenfurt AG abzuschließen. Andernfalls wären die Zahlungen in Höhe der vom Bund zur Verfügung gestellten Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG einzustellen.

- 17.3** (1) *Laut Stellungnahme des BMVIT fänden Leistungsdaten in den Grund- und Finanzierungsverträgen insofern Berücksichtigung, als sich die jährliche Wertsicherung dieser Pauschalbeträge zu 50 % an der Nachfrageentwicklung (gemessen an den Beförderungsfällen) orientiere.*

Die konkreten Verkehrsdienstbestellungen seien jedenfalls durch die zuständige regionale Gebietskörperschaft (im konkreten Fall durch die Verkehrsverbund Kärnten GmbH) unter Einhaltung entsprechender Randbedingungen selbst durchzuführen. Eine Einflussnahme durch den Bund auf die konkrete Verwendung des Pauschalbetrags sei jedenfalls nicht vorgesehen. Auch sehe der Grund- und Finanzierungsvertrag selbst keine Sanktionsmöglichkeiten des Bundes vor, wenn entsprechende Rahmenbedingungen nicht eingehalten würden. In diesem

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Fall seien jene Organisationen in Verantwortung zu ziehen, die hinsichtlich des konkreten Bestellvorgangs in Rechtsbeziehung stünden.

(2) Laut Stellungnahme der VKG und des Landes Kärnten seien mehrmals mit der Stadtwerke Klagenfurt AG intensive Gespräche geführt worden, um einen Verkehrsdienstvertrag abzuschließen. Die Stadtwerke Klagenfurt AG hätte dies jedoch mit dem Hinweis auf den Wunsch ihres Eigentümers (Stadt Klagenfurt) nach einer „Inhouse-Vergabe“ wiederholt abgelehnt. Die VKG und das Land Kärnten teilten weiters mit, dass die Mittel aus der Verbundabgeltung gegenüber der Stadtwerke Klagenfurt AG seit Anfang 2014 ausgesetzt worden seien.

- 17.4 Der RH entgegnete dem BMVIT zum Einwand fehlender Sanktionsmöglichkeiten, dass das BMVIT die Möglichkeit hätte, bei Nicht-Einhaltung der vertraglichen Bestimmungen (fehlender Verkehrsdienstvertrag) den Grund- und Finanzierungsvertrag mit der VKG bzw. dem Land Kärnten zu kündigen bzw. die vertragswidrig verwendeten Mittel rückzufordern oder in Zukunft nicht mehr auszubezahlen. Nach Ansicht des RH wäre eine den Rahmenbedingungen der Grund- und Finanzierungsverträge entsprechende Mittelverwendung sicherzustellen.

Bundesmitten im Rahmen der Bestellerförderung

- 18.1 Als weitere Finanzierungsquelle für den ÖPNRV stand das Instrument der Bestellerförderung zur Verfügung.³⁴ Die Bestellerförderung sah eine bis zu 50 %ige Bundesförderung unter der Voraussetzung vor, dass das Land oder die Gemeinde Mittel in gleicher Höhe zur Verfügung stellte. Die Bestellerförderung finanzierte sowohl Linienverkehre als auch alternative Betriebsformen wie Anrufsammeltaxis oder Nachtbusse. Für die Abwicklung war im BMVIT ein Mitarbeiter mit rd. 50 % seiner Arbeitszeit eingesetzt (0,5 VZÄ).

Der Bund hatte gemäß ÖPNRV-G 1999 für die Bestellerförderung jährlich zumindest rd. 7,3 Mio. EUR zur Verfügung zu stellen; im Jahr 2012 waren es insgesamt rd. 8,2 Mio. EUR. Diese Mittel waren damit im Vergleich zu den Mitteln auf Basis der Grund- und Finanzierungsverträge (rd. 74 Mio. EUR) und jenen für das Grundangebot Schiene (rd. 606 Mio. EUR) gering.

Die Förderzusage des BMVIT erfolgte für jeweils ein Jahr. Da neue Verkehre oftmals eine mehrjährige Finanzierung der Investitionen erforderten, verblieb das finanzielle Risiko für den gesamten kalkulierten

³⁴ § 24 Abs. 2 bzw. § 26 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999

Betriebszeitraum beim Antragsteller (z.B. Gemeinde, Tourismusverband).

Tabelle 9: Bundesmittel für die Bestellerförderung in Kärnten und Salzburg

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR					in %
Land Kärnten	1,25	1,25	1,00	0,80	0,70	- 44,0
Land Salzburg	1,93	1,62	1,55	1,00	0,80	- 58,5

Quellen: BMVIT; RH

18.2 Der RH wies darauf hin, dass die Bestellerförderung in den Ländern Kärnten und Salzburg im betrachteten Zeitraum um rd. 44 % bzw. 59 % zurückging. Er erachtete die vom BMVIT geübte Praxis, die Förderung jeweils nur für ein Jahr zu vergeben, sowie den Rückgang des finanziellen Mitteleinsatzes für die Planbarkeit der geförderten Projekte als unzweckmäßig, weil die Nutzungsdauer von Investitionen im Verkehrsbereich mehrere Jahre betragen kann.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Effektivität und Effizienz der Bestellerförderung und – aufgrund von verwaltungsökonomischen Überlegungen – die Überführung dieser Mittel in eine bereits bestehende Finanzierungsform zu überprüfen.

18.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Einjährigkeit der Förderzusagen aus rechtlichen Gründen nicht anders möglich. Aufgrund des Vorrangs bestehender vor neuen Projekten könnten die Förderungsempfänger jedoch praktisch immer mit einer zeitlichen Verlängerung der Bundesfinanzierung rechnen. Da die nunmehrige Förderungshöhe der gesetzlich vorgeschriebenen Mindesthöhe entspreche, sei von künftig gleichbleibenden Förderungshöhen auszugehen. Damit sei die Berechenbarkeit für die Förderungsempfänger durchaus gegeben.*

Die Empfehlung, eine Überführung der Mittel in eine bereits bestehende Finanzierungsform zu überprüfen, könne nicht umgesetzt werden, da die §§ 24 und 26 ÖPNRV-G eigenständige Förderungstatbestände mit eigenen Richtlinien darstellen würden und eine Überführung in eine andere Finanzierungsform rechtlich nicht zulässig wäre.

18.4 Der RH bekräftigte seine Empfehlung, die Effektivität und Effizienz der Bestellerförderung im Hinblick auf das nunmehr zur Verfügung stehende Fördervolumen zu überprüfen und gegebenenfalls auf den Gesetzgeber hinzuwirken, die Mittel in eine andere, bereits bestehende

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Finanzierungsform überzuführen. Seiner Meinung nach macht die Ausfinanzierung mehrjähriger Projekte durch eine wiederholte Verlängerung der Förderung Sinn. Andererseits steht die automatische Verlängerung bestehender Projekte der Aufnahme neuer, innovativer Projekte in das Förderregime entgegen.

Finanzierungsbeiträge der Länder und Gemeinden

19.1 (1) In Kärnten waren das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden gemeinsam als Aufgabenträger für die Finanzierung des ÖPNRV verantwortlich.

Die Länder finanzierten das Grundangebot Schiene im Umfang der vor dem 1. Jänner 2000 (Inkrafttreten des ÖPNRV-G 1999) bestehenden Verkehrsdienstverträge mit. Das Land Kärnten schloss mit den ÖBB im Jahr 1997 einen solchen Verkehrsdienstvertrag ab. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung übernahm die VKG die Verpflichtungen aus diesem Vertrag.

Der Schwerpunkt des Landes Kärnten als Aufgabenträger für den ÖPNRV lag auf der Bereitstellung jenes Schienenverkehrsangebots, das über das vom Bund finanzierte Grundangebot Schiene hinausging (z.B. Kärnten Takt, Schnellbahn Kärnten, Rollmaterialbeiträge; „Bestellung Verkehrsdienste und Rollmaterial“ in Tabelle 10), jener der Gemeinden lag auf der Finanzierung des Personennahverkehrs innerhalb des jeweiligen Gemeindegebiets und unmittelbar angrenzender Bereiche („Bestellung Verkehrsdienste“ in Tabelle 11). Weiters leisteten das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden gemeinsam Beiträge zur Kompensation verbundbedingter Einnahmefälle („Basisabgeltung Verkehrsdienste“ in Tabellen 10 und 11) und Kostenbeiträge zur Finanzierung der Gesellschaftskosten der VKG. Die nicht aus anderen Finanzierungsquellen (Bund, Fahrgeldeinnahmen) deckbaren Kostenanteile des Personenregionalverkehrs teilten sich das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des VVK-G³⁵. Über ihren anteiligen Gemeindebeitrag hinaus trugen die Stadt Klagenfurt über Bestellungen des Stadtverkehrs und die Stadtwerke Klagenfurt AG über entsprechende Ergebnisbeiträge im Sinne einer Abgangsdeckung zur Finanzierung des Stadtverkehrs in Klagenfurt bei.

³⁵ Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBl. Nr. 22/1997 i.d.g.F.



Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Im Jahr 2012 trugen das Land Kärnten mit insgesamt rd. 19,0 Mio. EUR und die Gemeinden inkl. Stadtwerke Klagenfurt AG und Dritten³⁶ mit insgesamt rd. 17,1 Mio. EUR zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Der Beitrag des Landes stieg im Zeitraum 2008 bis 2012 um 36,8 %, jener der Gemeinden inkl. der Stadtwerke Klagenfurt AG und Dritter um rd. 13,2 %. Der starke Anstieg der Beiträge des Landes Kärnten war vor allem auf die Einführung neuer Schnellbahn-Verbindungen („Kärnten Takt“) zurückzuführen.

(2) Zur Mitfinanzierung des Grundangebots Schiene bestand im Land Salzburg ein Verkehrsdienstvertrag des Landes mit den ÖBB aus dem Jahr 1998. In Salzburg bezahlte das Land die aus diesem Vertrag entstehenden Verpflichtungen. Weiters finanzierte das Land das über das Grundangebot Schiene hinausgehende Schienenverkehrsangebot und trug gemeinsam mit der Salzburg AG die Abgangsdeckung der Salzburger Lokalbahnen.

Auch in Salzburg waren grundsätzlich das Land Salzburg und die Salzburger Gemeinden gemeinsam als Aufgabenträger für die Finanzierung des ÖPNRV verantwortlich. Abweichend zum Land Kärnten leisteten die Salzburger Gemeinden jedoch keine Kostenbeiträge zur Finanzierung der Gesellschaftskosten³⁷ der SVG.

Die nicht aus anderen Finanzierungsquellen (Bund, Fahrgeldeinnahmen) deckbaren Kostenanteile des Personenregionalverkehrs teilten sich das Land Salzburg und die Salzburger Gemeinden bzw. Regionalverbände. Die SVG bestellte ein Basisangebot für den Buslinienverkehr. Sahen die Gemeinden bzw. Regionalverbände darüber hinausgehend einen weiteren Bedarf, so bestellte die SVG in deren Auftrag und auf deren Rechnung zusätzliche Kurse. Auch die Salzburg AG trug – ähnlich zusätzlicher Finanzierungsbeiträge der Stadtwerke Klagenfurt AG – über eine Abgangsdeckung zur Finanzierung des Stadtverkehrs in Salzburg bei.

Im Jahr 2012 trugen das Land Salzburg mit insgesamt rd. 18,4 Mio. EUR und die Gemeinden³⁸ inkl. der Regionalverbände und der Salzburg AG mit insgesamt rd. 35,3 Mio. EUR zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Die Beiträge des Landes stiegen im Zeitraum 2008 bis 2012 um 28,3 %, jene der Gemeinden inkl. Regionalverbände und Salzburg AG um rd. 12,5 %. Die stärksten Steigerungen erfolgten beim Beitrag zu den

³⁶ Kostenbeiträge Dritter im Ausmaß von rd. 300.000 EUR jährlich

³⁷ Kosten für die Administration der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

³⁸ inkl. geringfügiger Kostenbeiträge Dritter im Ausmaß von rd. 300.000 EUR jährlich

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Gesellschaftskosten (+ 51 %) sowie bei der Bestellung zusätzlicher Verkehre inkl. Rollmaterialbeiträge (+ 287 %).

Tabelle 10: Landesmittel zur Finanzierung des ÖPNRV

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR ¹					in % ¹
Land Kärnten						
Zuzahlung Grundangebot Schiene	2,04	2,10	2,15	2,15	2,15	5,1
Basisabgeltung Verkehrsdienste	3,21	3,43	3,38	3,38	3,74	16,3
Beitrag Gesellschaftskosten	0,44	0,49	0,52	0,49	0,46	5,0
Bestellung Verkehrsdienste und Rollmaterial	8,21	11,38	11,34	12,35	12,68	54,5
Summe Land	13,90	17,40	17,39	18,37	19,03	36,8
Land Salzburg						
Zuzahlung Grundangebot Schiene	3,44	3,49	3,54	3,60	3,72	8,3
Basisabgeltung Verkehrsdienste	6,02	6,56	7,60	8,65	7,17	19,1
Beitrag Gesellschaftskosten	1,78	1,88	1,78	1,85	2,69	50,9
Bestellung Verkehrsdienste und Rollmaterial	0,6	1,98	6,50	2,04	2,32	287,3
Abgangsdeckung Landesbahnen	2,54	2,54	2,54	2,54	2,54	0,0
Summe Land	14,38	16,45	21,96	18,68	18,44	28,3

¹ Tabelle enthält Rundungsdifferenzen

Quellen: BMVIT; VKG; Stadtwerke Klagenfurt AG; SVG; Salzburg AG; RH



Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

BMVIT

Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Tabelle 11: Mittel der Gemeinden und Dritter zur Finanzierung des ÖPNRV

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR ¹					in % ¹
Gemeinden – Land Kärnten						
Basisabgeltung Verkehrsdienste	3,22	3,17	3,27	3,41	3,69	14,4
Beitrag Gesellschaftskosten	0,38	0,43	0,43	0,44	0,41	7,9
Bestellung zusätzlicher Verkehre	1,57	1,62	1,71	1,90	2,03	29,5
Bestellung Stadtverkehr Klagenfurt	4,81	4,13	6,88	6,18	5,93	23,1
sonstige Beiträge inkl. Abgangsdeckung Stadtverkehr ²	5,13	5,62	4,94	4,35	5,04	- 1,7
Summe Gemeinden⁴	15,11	14,97	17,23	16,28	17,10	13,2
Gemeinden – Land Salzburg						
Bestellung zusätzlicher Verkehre	9,75	9,93	10,95	12,59	11,77	20,8
Bestellung Stadtverkehr Salzburg	11,22	11,55	10,58	9,61	10,79	- 3,8
sonstige Beiträge inkl. Abgangsdeckung Stadtverkehr ³	10,40	9,17	10,23	8,49	12,71	22,2
Summe Gemeinden⁴	31,37	30,65	31,76	30,69	35,27	12,5

¹ Tabelle enthält Rundungsdifferenzen² durch die Stadtwerke Klagenfurt AG³ durch die Salzburg AG⁴ inkl. der Beiträge der Stadtwerke Klagenfurt AG bzw. Salzburg AG

Quellen: BMVIT; VKG, Stadtwerke Klagenfurt AG; SVG; Salzburg AG; RH

19.2 Der RH stellte fest, dass sowohl in Kärnten als auch im Land Salzburg die Finanzierung der Länder und der Gemeinden inkl. Städte eine steigende Tendenz aufwies. Ob mit zunehmendem Wettbewerb ein kosten-dämpfender Effekt eintreten wird, konnte zum Zeitpunkt der Gebärungsüberprüfung noch nicht abgeschätzt werden.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Darstellung der den ÖPNRV betreffenden Landesmittel im Haushalt der Länder

20.1 (1) Im Kärntner Landeshaushalt waren die den laufenden Betrieb des ÖPNRV betreffenden Einnahmen und Ausgaben unter einem Ansatz (64914) verbucht. Eine nähere Aufgliederung erfolgte nach Posten. So waren etwa die im Wege der VKG an die ÖBB fließenden Mittel, die für den Kärntner Verkehrsverbund aufgewendeten Mittel sowie die Mittel für Verkehrsdienstbestellungen und sonstige Maßnahmen (z.B. Schnellkurs Feldkirchen, Beitrag zur Unterstützung des Projekts funktionale Leistungsbeschreibung) gesondert erfasst. Die Beiträge des Landes Kärnten an den Verkehrsverbund beinhalteten gemäß der im VVK-G³⁹ getroffenen Regelungen sowohl Landes- als auch Gemeindeanteile. Eine entsprechende Aufgliederung war in den veröffentlichten ausgabenseitigen Budgetdaten (Landesvoranschläge, Landesrechnungsabschlüsse) nicht ersichtlich.⁴⁰ Diese wurde erst auf Ersuchen des RH vom Amt der Kärntner Landesregierung in einer gesonderten Aufstellung beigebracht und vom RH plausibilisiert.

(2) Die im überprüften Zeitraum vom Land Salzburg an die SVG geleisteten Zahlungen waren nicht in einem Ansatz bzw. Posten des Landeshaushalts zusammengefasst und daher aus den veröffentlichten Budgetdaten (Landesvoranschläge, Landesrechnungsabschlüsse) nicht ableitbar. Nur mit zusätzlichen, vom Rechnungswesen der Landesbaudirektion für den RH erstellten Listen war es möglich, die an die SVG geleisteten Zahlungen zum Rechnungsabschluss überzuleiten. Das Land teilte dem RH mit, dass die Verbuchung auf Dienststellenbudgets erfolgte, die nicht veröffentlicht wurden.

20.2 (1) Der RH bemängelte, dass die veröffentlichten Budgetdaten (Landesvoranschläge, Landesrechnungsabschlüsse) des Landes Kärnten hinsichtlich der Beiträge für den Verkehrsverbund ausgabenseitig keine Aufgliederung in Landes- und Gemeindeanteile vorsahen.

Der RH empfahl dem Land Kärnten, die in den Beiträgen für den Kärntner Verkehrsverbund enthaltenen Gemeindeanteile künftig in den Landesvoranschlägen und Landesrechnungsabschlüssen auch ausgabenseitig ersichtlich zu machen (etwa durch entsprechende Hinweise in erläuternden Bemerkungen), um eine verbesserte Transparenz der Verkehrsverbundfinanzierung sicherzustellen.

³⁹ Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBl. Nr. 22/1997 i.d.g.F.

⁴⁰ Eine gesonderte Ausweisung der Gemeindeanteile an der ÖPNRV-Finanzierung erfolgte ausschließlich einnahmenseitig, weil das Land Kärnten die Auffassung vertrat, dass die Beiträge der Gemeinden mit der Vereinnahmung zu Landesmitteln wurden.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die an die SVG geleisteten Zahlungen in den Landesvoranschlägen und in den Landesrechnungsabschlüssen von Salzburg nicht für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt wurden. Der RH empfahl dem Land Salzburg, die für den ÖPNRV verwendeten Landesmittel in den Landesvoranschlägen und Landesrechnungsabschlüssen transparent darzustellen.

20.3 (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten ergebe sich die Berücksichtigung der Gemeindeanteile in den Landesvoranschlägen und –Rechnungsabschlüssen bereits derzeit konkludent und arithmetisch leicht ermittelbar aus der Gegenüberstellung der Voranschlagsansätze „Personennahverkehr – Beiträge für den Verkehrsverbund“ auf der Ausgabenseite und der Subtraktion der einnahmeseitig ausgewiesenen „Personennahverkehr – Beitragsleistungen der Gemeinden“. Von Seiten des Landes Kärnten werde jedoch hinkünftig danach getrachtet, zumindest in den Erläuterungen – wie vom RH empfohlen – auch ausgabenseitig die Gemeindeanteile darzustellen.*

(2) *Laut Stellungnahme des Landes Salzburg arbeite es derzeit an einer Umstellung des Buchhaltungssystems. Dabei würde auch der Aspekt der transparenten Darstellung der für den ÖPNRV eingesetzten Mittel berücksichtigt.*

Finanzierungs- und
Leistungsübersicht
zum ÖPNRV

21.1 (1) Die Gebietskörperschaften Bund, Länder und Gemeinden trugen in ihrer Rolle als Aufgabenträger in unterschiedlichem Ausmaß zur Finanzierung des ÖPNRV bei. Jeder dieser Aufgabenträger sah sich in der Regel nur für seine eigenen finanziellen Beiträge verantwortlich.

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, denen hinsichtlich der Finanzierung, Organisation und Bestellung von Verkehrsdienstleistungen eine Drehscheibenfunktion zukam, verfügten über keine vollständige Übersicht über alle für ihren Verbundbereich maßgeblichen Finanzierungsbeiträge. Beispielsweise fehlten der VKG in Kärnten die Vertriebs- und Erlösdaten des Klagenfurter Stadtverkehrs. Die SVG ihrerseits war nicht über die Bestellungen des Landes Salzburg im Schienenverkehr informiert. Auch hinsichtlich der Haustarif-Einnahmen und der an die Verkehrsunternehmen ausgeschütteten Mittel der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zeigten sich bei den Verkehrsorganisationsgesellschaften beider Länder Informationsdefizite.

(2) Das System der Verkehrsverbünde erhöhte zwar durch das abgestimmte Verkehrsangebot und den einheitlichen Verbundtarif den Kundennutzen, erschwerte aber durch die große Anzahl der involvierten Systempartner (siehe Abbildungen 7 und 8) bei der Finanzie-

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

rung und Leistungserbringung sowie die landesspezifischen Unterschiede den Überblick über den Mitteleinsatz und die entfaltenen Wirkungen (Verkehrsangebote, Qualität der Leistungserbringung etc.). Der RH hatte bereits anlässlich seiner Prüfung betreffend die Evaluierung des ÖPNRV-G⁴¹ kritisch aufgezeigt, dass ein österreichweiter Überblick über Höhe, Verwendung und Nutzen der im ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel fehlte.

(3) Das BMVIT beauftragte in den Jahren 2007/2008 ein externes Beratungsunternehmen mit methodischen Vorarbeiten für ein ÖPNRV-Monitoring. Es sollte österreichweit für den ÖPNRV die Funktionen Beobachtung, Frühwarnung, Steuerung und Vergleich erfüllen und notwendige verkehrspolitische Entscheidungen auf eine sachliche sowie nachvollziehbare Basis stellen. Ziel war letztendlich die Steigerung der Wirkungen des Einsatzes öffentlicher Mittel. Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung wurde das ÖPNRV-Monitoring nicht realisiert, weil andere Vorhaben (z.B. die Vorbereitung von Verkehrsdienstverträgen im Lichte der PSO-Verordnung) als vordringlicher erachtet wurden.

(4) Ein Begutachtungsentwurf zur Novellierung des ÖPNRV-G 1999 aus dem Jahr 2010 sah bei den Ländern die Einrichtung „geeigneter Stellen“ vor, die sämtliche Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse erfassen, transparent darstellen und einen jährlichen Bericht an das BMVIT übermitteln sollten. Eine entsprechende Novellierung des ÖPNRV-G blieb bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung aus.

(5) Der Bundesvoranschlag 2013⁴² hielt fest, dass der Bereich Transfers für den öffentlichen Personennahverkehr in eine Arbeitsgruppe „Grundsätzliche Reform des Finanzausgleichs“ eingebracht werden solle. Auch dafür wäre eine umfassende Übersicht über die derzeitigen ÖPNRV-Mittelflüsse in den jeweiligen Bundesländern dringend erforderlich.

21.2 Der RH bemängelte, dass weder die Länder Kärnten und Salzburg noch deren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften über eine Gesamtübersicht der in ihren Bundesländern für den ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel (in Kärnten 107,47 Mio. EUR und im Land Salzburg 121,61 Mio. EUR im Jahr 2012) verfügten. Er kritisierte weiters, dass bislang eine österreichweite, strukturierte Erfassung wesentlicher ÖPNRV-Daten (wie z.B. Einsatz öffentlicher Mittel, Beiträge der Fahrgäste, Verkehrsangebot, Fahrgastentwicklung etc.) unterblieb. Damit fehlten wesentliche Voraussetzungen, um den Einsatz öffentlicher Mit-

⁴¹ Reihe Bundl 2005/8, TZ 5

⁴² Maßnahmenkatalog des Teilhefts zur UG 44 (Finanzausgleich), Detailbudget 44.01.02 (Finanzzuweisungen in Nahverkehrsangelegenheiten)

tel auf Ebene aller Gebietskörperschaften effizient und wirkungsorientiert zu steuern.

Der RH empfahl dem BMVIT, die begonnenen Bemühungen fortzusetzen und in Zusammenarbeit mit den Ämtern der Landesregierung bzw. den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ein – einheitlich strukturiertes – Erfassungs- und Meldesystem zu wesentlichen Finanzierungs- und Leistungsdaten im ÖPNRV einzurichten. Ziel wäre die Schaffung eines österreichweiten Überblicks über Höhe, Verwendung und erzielte Wirkungen der für den ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel, um notwendige verkehrspolitische Entscheidungen auf eine sachliche, nachvollziehbare Basis zu stellen.

Dazu wären

- Umfang, Methodik und Indikatoren der zu meldenden Daten verbindlich festzulegen (etwa durch Beschluss der Landesverkehrsreferenten) und
- die Einrichtung von geeigneten Meldestellen und der notwendigen Meldungen/Berichtspflichten etwa in einer Novelle des ÖPNRV-G gesetzlich zu verankern.

21.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei Gegenstand einer Adaptierung des ÖPNRV-G 1999 – neben einer Neufassung von Begriffsdefinitionen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO) – vor allem die Schaffung einer Regelung, die eine bestmögliche Effizienz der für den Betrieb des ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel gewährleistet. Gemäß § 30a Abs. 1 des Entwurfs zur Adaptierung des ÖPNRV-G 1999 sei auf Landesebene jeweils die Einrichtung einer neutralen Stelle vorgesehen, die zwecks Transparenz sämtliche öffentliche Finanzierungsbeiträge für den Betrieb aller in ihrem örtlichen Wirkungsbereich fallenden (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienste erfasst, womit ein geeignetes Instrument zur Überwachung der verkehrspolitischen Wirksamkeit der eingesetzten Finanzmittel und der Qualitätskontrolle geschaffen würde. Gemäß § 30b des Entwurfs hätten die Länder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen jährlichen Bericht über die Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse für die in ihren örtlichen Bereich fallenden nicht-kommerziellen Verkehrsdienste zur Verfügung zu stellen.*

21.4 Der RH erachtete die vom BMVIT in Aussicht gestellten Maßnahmen zur Erfassung sämtlicher öffentlicher Finanzierungsbeiträge für den Betrieb aller (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienste auf Landesebene als einen wesentlichen Schritt in Richtung einer transparenten Dar-

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

stellung der in den ÖPNRV fließenden öffentlichen Mittel. Er vermisste in diesem Zusammenhang allerdings die Ergänzung der zu erfassenden Daten um Leistungsdaten (wie z.B. gefahrene km, Qualitätskriterien o.ä.), um den Einsatz öffentlicher Mittel mit den durch sie entfalteten Wirkungen – im Sinne der wirkungsorientierten Verwaltungsführung – verknüpfen zu können. Nach Ansicht des RH war für die vom BMVIT angestrebte Gewährleistung der Effizienz beim Einsatz öffentlicher Mittel für den ÖPNRV die Verknüpfung des Mitteleinsatzes mit Leistungsdaten, die laufende Prüfung der Daten und daraus abgeleitet die Steuerung des Mitteleinsatzes unverzichtbar.

Finanzierungsbeiträge der Fahrgäste

Erlöse aus dem Verkauf von Tickets

22.1 Die Erlöse aus dem Verkauf von Tickets setzen sich aus den Erlösen für Tickets nach dem Verbundtarif, für Tickets nach den Haustarifen der Verkehrsunternehmen und aus den Selbstbehalten für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zusammen. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung dieser Erlöse im überprüften Zeitraum:

Tabelle 12: Entwicklung der Erlöse aus dem Verkauf von Tickets in den Jahren 2008 bis 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR ¹					in % ¹
Kärnten						
Ticketerlöse Verbund und Stadtwerke Klagenfurt AG	10,80	10,00	11,44	11,44	12,14	12,5
Erlöse Haustarife	1,56	1,70	1,72	1,74	1,95	24,7
Selbstbehalte SLF	1,00	0,98	0,95	0,92	0,90	- 9,9
Summe	13,36	12,68	14,11	14,10	14,99	12,3
Salzburg						
Ticketerlöse Verbund	33,39	33,50	34,48	36,47	39,83	19,3
Erlöse Haustarife	17,08	17,90	16,76	18,52	18,66	9,3
Selbstbehalte SLF	0,94	0,94	0,92	0,91	0,92	- 2,5
Summe	51,41	52,34	52,16	55,90	59,41	15,6

¹ Tabelle enthält Rundungsdifferenzen

Quellen: VKG; Stadtwerke Klagenfurt AG; SVG, Salzburg AG; RH



Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

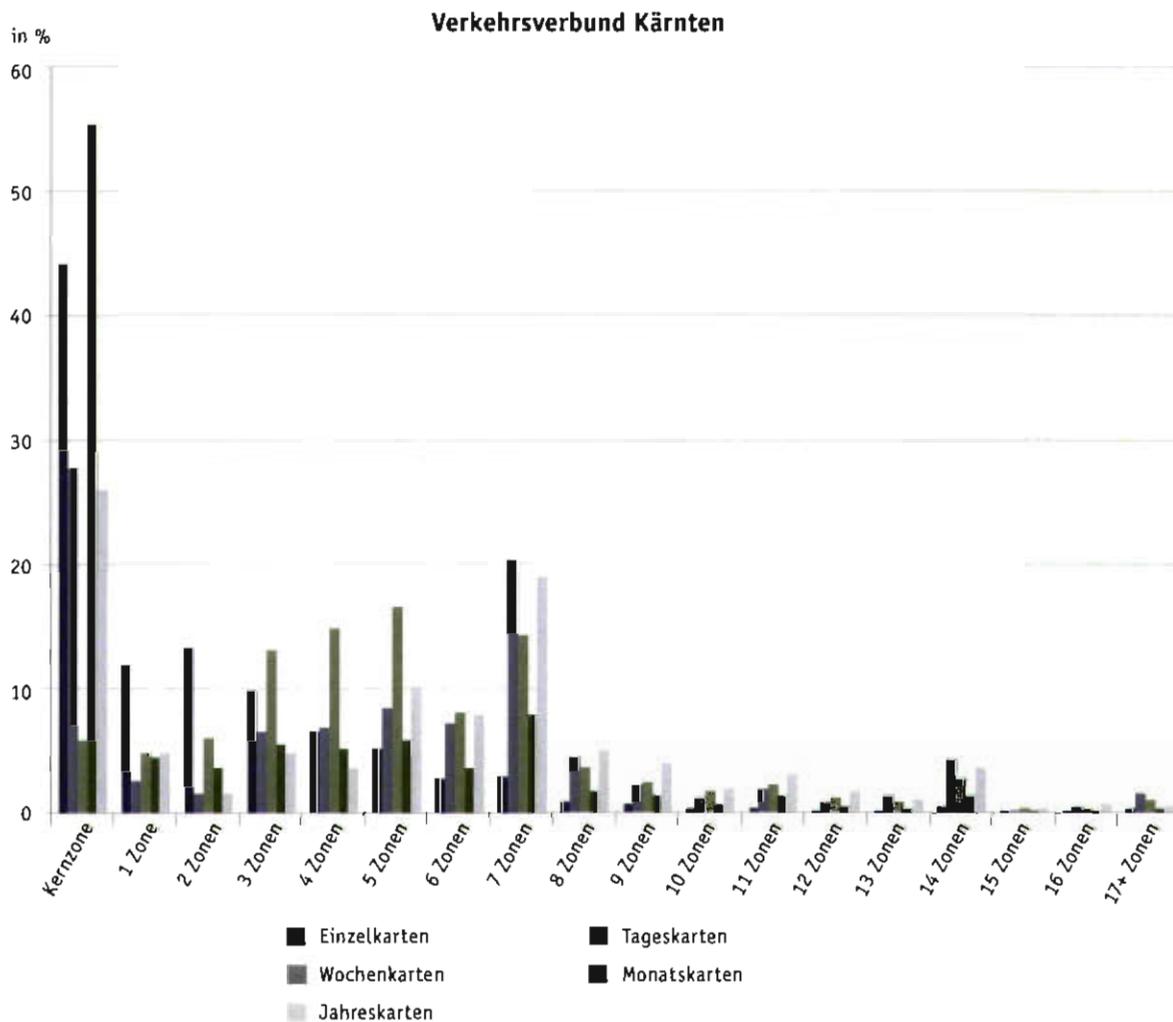
22.2 Der RH wies darauf hin, dass die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten in den Jahren 2008 bis 2012 sowohl in Kärnten als auch in Salzburg stiegen. Während die Selbstbehalte für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in beiden Ländern zurückgingen, nahmen die Erlöse sowohl aus dem Verkauf von Verbundtickets als auch von Tickets nach Haustarifen zu.

Tarifzonen der Verbände

23.1 Sowohl in Kärnten als auch in Salzburg war der Verbundbereich in Tarifzonen gegliedert (Wabenmodell). Die Ausdehnung einer Zone lag zwischen vier und sechs Kilometern. Die folgenden Abbildungen zeigen den Anteil der verkauften Fahrkarten nach Ticketkategorie und Weglänge (Anzahl der durchfahrenen Zonen):

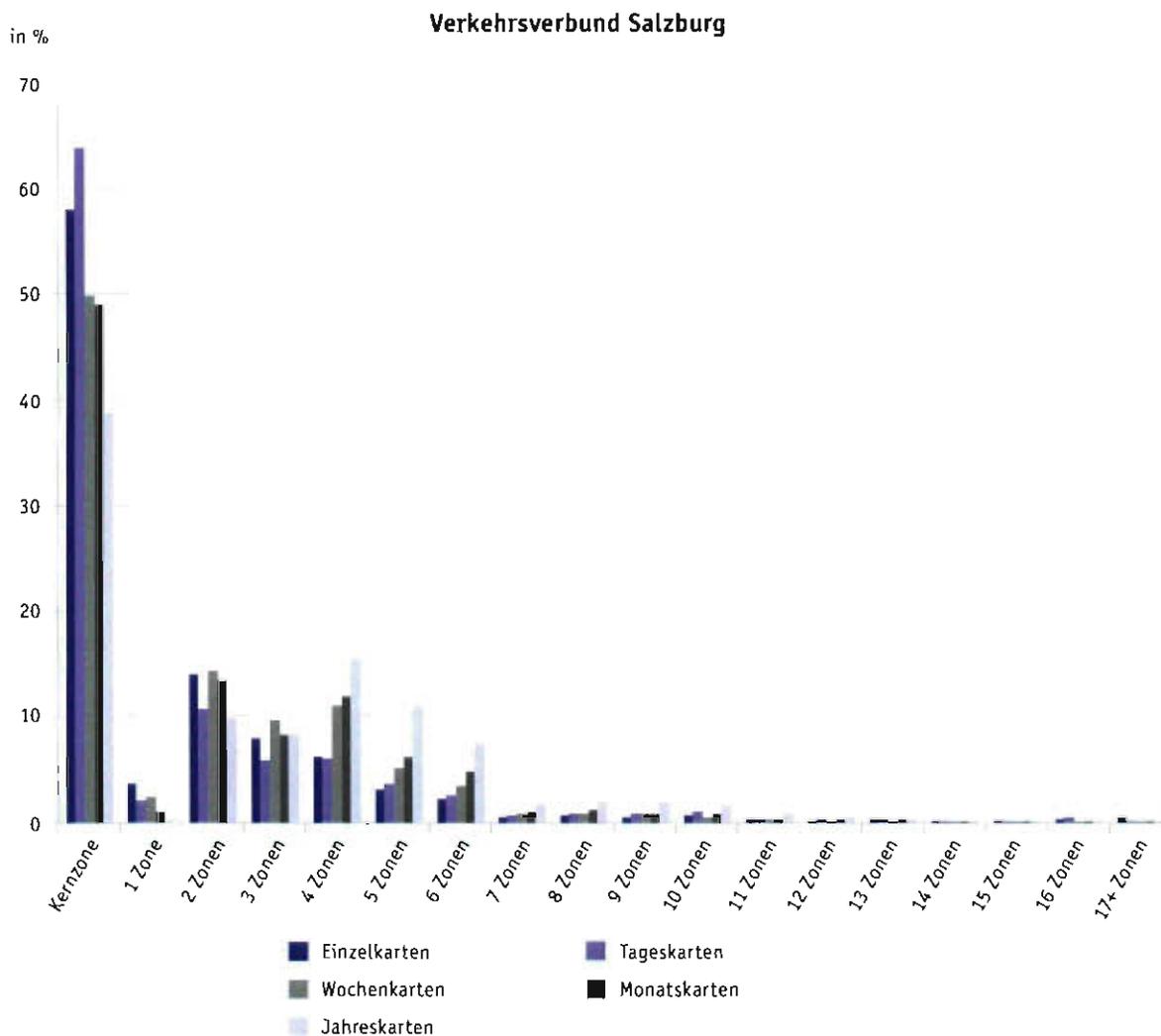
Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Abbildung 12: Anteil der verkauften Tickets je Ticketkategorie nach Weglänge in Kärnten im Jahr 2011



Quellen: VKG; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

Abbildung 13: Anteil der verkauften Tickets je Ticketkategorie nach Weglänge in Salzburg im Jahr 2011



Quellen: SVG; RH

Die Abbildungen verdeutlichen die Dominanz der Ticketverkäufe in der Kernzone Salzburg. Bei den Regionalzonen konzentrierte sich die Nachfrage in Salzburg auf Weglängen zwischen zwei bis sechs Regionalzonen. Demgegenüber wiesen die Ticketverkäufe in Kärnten auf eine flächigere Nachfrage nach dem ÖPNRV hin. Tickets in der Kernzone waren in Kärnten nicht so stark nachgefragt wie in Salzburg. Bei den Regionalzonen konzentrierte sich die Nachfrage auf Wegketten bis sieben Zonen. Wegketten über sieben bis elf Regionalzonen waren mäßig, darüber hinaus meist in unbedeutenden Mengen nachgefragt.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

- 23.2 Der RH wies auf die geringe Nachfrage nach Tickets über eine hohe Zonenanzahl in Kärnten (insb. Wegekettens > 14 Zonen) und Salzburg (insb. Wegekettens > 11 Zonen) hin und empfahl der VKG und der SVG, eine Straffung der Tarifstruktur (z.B. durch eine tarifarische Deckelung in Form eines „15+ Zonen Tickets“) zu prüfen, um für die Kunden die Übersichtlichkeit über das Tarifangebot zu erhöhen.
- 23.3 (1) *Laut Stellungnahme der VKG habe die Umsetzung der auf geringen Verkaufszahlen bei höheren Entfernungen basierenden Empfehlung des RH kommunikative und verwaltungstechnische Vorteile zur Folge. Da jede über die im Rahmenverkehrsplan normierte Mindestvorgabe zum Verbundtarif hinausgehende tarifarische Festlegung allein in der Entscheidungsmacht der im Verbund vertretenen Verkehrsunternehmen liege, werde die VKG diesen einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.*
- (2) *Die SVG teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass eine Überprüfung der Tarifstruktur in Planung sei.*

Anzahl verkaufter Tickets

- 24.1 (1) Im Kärntner Verkehrsverbund verfügte die Stadtwerke Klagenfurt AG über ein eigenständiges – vom Vertrieb der VKG losgelöstes – Vertriebssystem, während der Stadtverkehr Salzburg in der Vertriebssystematik des Salzburger Verkehrsverbunds voll integriert war.⁴³

Die Verkaufsdaten typischer Ticketkategorien⁴⁴ (Datenbasis 2011) zeigten, dass der Salzburger Verkehrsverbund in allen Ticketkategorien wesentlich mehr Tickets verkaufte als der Kärntner Verkehrsverbund. Besonders deutlich zeigte sich dies am Beispiel der Tageskarten (rd. 76.600 in Kärnten versus 1,66 Mio. in Salzburg) und der Jahreskarten (rd. 1.300 in Kärnten versus rd. 8.800 in Salzburg).

⁴³ Um dennoch hinsichtlich der Beiträge der Fahrgäste Vergleiche ableiten zu können, erhob der RH die Vertriebs- und Leistungsdaten der Stadtwerke Klagenfurt AG gesondert und ließ sie in die Analysen miteinfließen.

⁴⁴ über alle Regionalzonen inkl. Kernzone im Jahr 2011

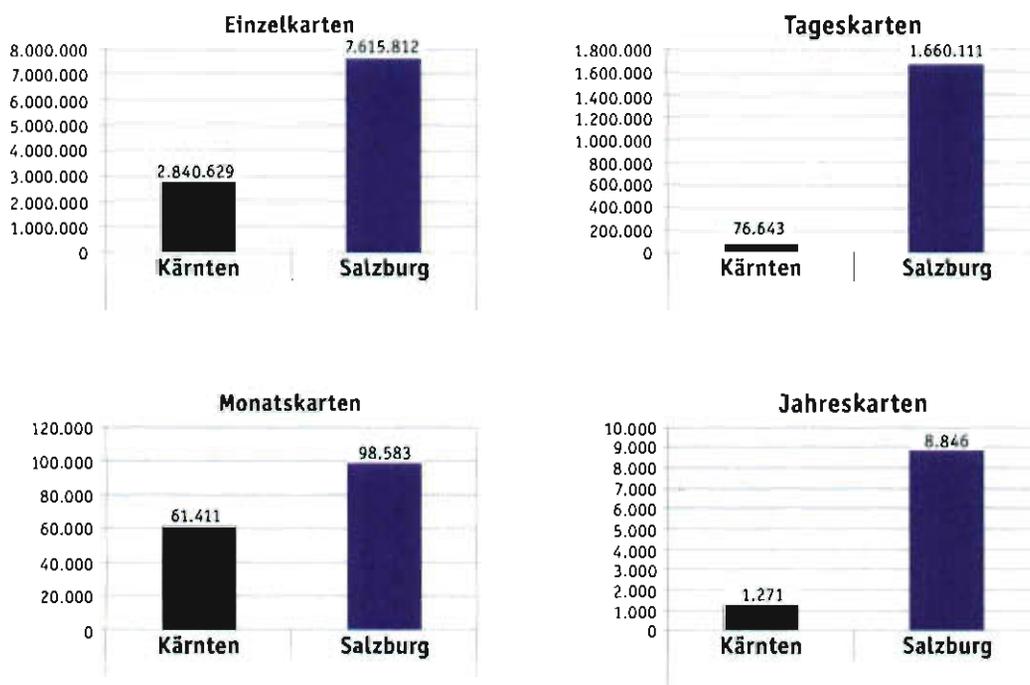


Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV



**Verkehrsverbände:
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

Abbildung 14: Vergleich Anzahl verkaufter Tickets typischer Ticketkategorien im Jahr 2011



Quellen: VKG; SVG; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

(2) In der folgenden Tabelle verglich der RH die Preise typischer Ticketkategorien über stark nachgefragte Weglängen. Dafür zog der RH die Ticketpreise für die Kernzone (Stadtverkehre), für eine mittlere Weglänge (sechs Zonen bzw. rd. 33 km) sowie eine größere Weglänge (14 Zonen bzw. rd. 77 km) heran. Die Normalpreise für Einzel- und Tageskarten in der Kernzone Salzburg lagen über den Preisen vergleichbarer Tickets in Klagenfurt, die Preise der Vorverkaufstickets darunter. Die Tickets über mittlere Weglängen lagen in Salzburg teilweise unter, teilweise über den Preisen des Kärntner Verkehrsverbunds, jene für größere Weglängen waren in Salzburg durchgängig höher als in Kärnten.

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Tabelle 13: Vergleich Ticketpreise (Normaltarif, Stand 1. Juli 2013)

Ticketkategorie	Kärnten	Salzburg	Abweichung
	in EUR		in %
Kernzone (Stadtverkehr)			
Einzelkarte	2,00	2,40 (VVK 1,60)	+ 20,0 (VVK – 20,0)
Tageskarte	4,50	5,30 (VVK 3,30)	+ 17,8 (VVK – 26,7)
Wochenkarte	14,00	14,00	0,0
Monatskarte	42,00	49,40	17,6
Jahreskarte ¹	420,00	494 – 511 (A)	17,6
mittlere Weglänge (6 Zonen, rd. 33 km)			
Einzelkarte	6,60	6,30	– 4,6
Tageskarte	12,80	12,60	– 1,6
Wochenkarte	27,60	25,20	– 8,7
Monatskarte	86,00	90,00	4,7
Jahreskarte ¹	860 – 870 (A)	900 – 926 (A)	4,7
größere Weglänge (14 Zonen, rd. 77 km)			
Einzelkarte	13,10	13,60	3,8
Tageskarte	25,70	27,20	5,8
Wochenkarte	39,90	44,20	10,8
Monatskarte	125,00	159,00	27,2
Jahreskarte ¹	1.250 – 1.260 (A)	1.590 – 1.629 (A)	27,2

¹ im Land Salzburg: auf Antrag 20 % Refundierung durch das Land Salzburg

A: Preis bei monatlicher Abbuchung (Abbuchungsauftrag)

VVK: Vorverkauf

Quellen: SVG; VKG; RH

In Salzburg wurden höhere Stückzahlen verkauft als in Kärnten.

24.2 Nach Ansicht des RH waren in Salzburg und Kärnten Unterschiede in den Ticketpreisen gegeben, aus den verschiedenen Ticketpreisen ließen sich die großen Unterschiede in der Anzahl verkaufter Tickets aber nicht ableiten. In der Kernzone Salzburg (Stadttarif) wurden deutlich mehr Einzelkarten verkauft als in Kärnten, obwohl der Normalpreis der Tickets in Kärnten um bis zu 20 % tiefer lag. Die Anzahl der Fahrgäste und die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs lag nach Ansicht des RH weniger an den Ticketpreisen, sondern vielmehr an der Qualität des Angebots und an den z.B. durch die Raumplanung und die Wirtschaftsstruktur vorgegebenen Randbedingungen.

- 24.3** *Laut Stellungnahme der VKG nehme sie den aus dem Vergleich zum Land Salzburg gewonnenen Befund des RH, wonach weniger der Fahrpreis den relevanten Anreiz für die Benützung des öffentlichen Verkehrs darstelle, sondern vielmehr die Menge und Qualität der Fahrpläne ausschlaggebend seien, interessiert zur Kenntnis.*

Tarifanpassungen

- 25.1** (1) In Kärnten erfolgten Tarifanpassungen grundsätzlich einmal im Jahr und für den gesamten Verbundbereich. In der Regel einigte sich die ARGE VU (siehe TZ 37) über das Ausmaß der Tarifierhöhung. Bei Zeitkarten war als Untergrenze für die durchschnittliche jährliche Tarifierhöhung der Verbraucherpreisindex vereinbart. Falls die Verkehrsunternehmen keine oder eine geringere Tarifierhöhung verlangten, hatte die VKG das Recht, eine Erhöhung im Ausmaß des Verbraucherpreisindex festzusetzen. Darüber hinausgehende Erhöhungen konnten nur im Einvernehmen zwischen der VKG und den Verkehrsunternehmen festgesetzt werden.

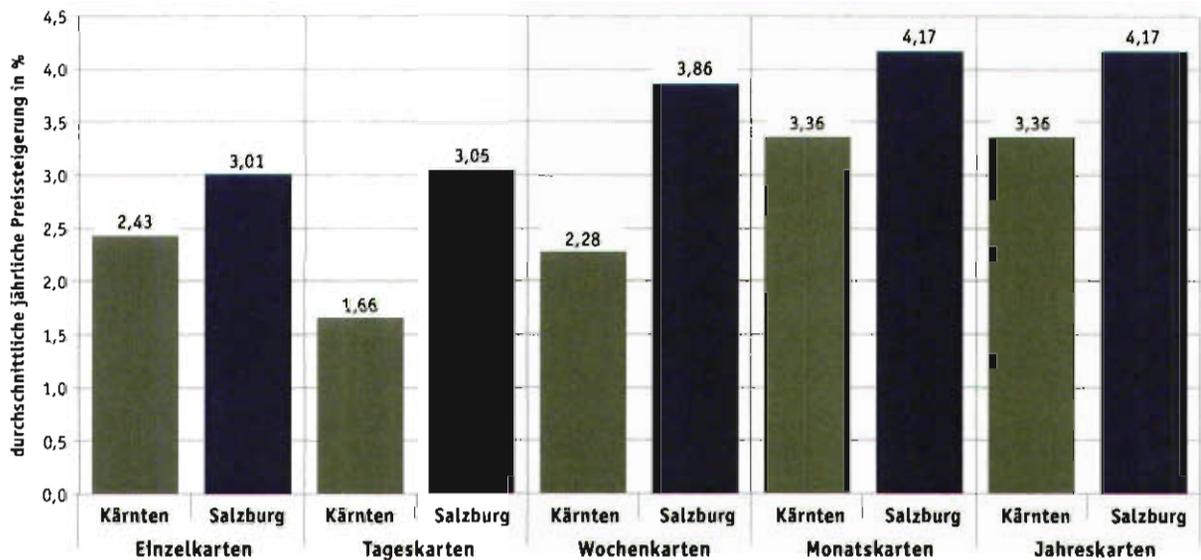
(2) Im Salzburger Verkehrsverbund erfolgte so wie in Kärnten einmal im Jahr eine Tarifanpassung. Zuständig für die Festlegung der Erhöhung war der Lenkungskreis Tarif. Die jährliche Tarifanpassung durfte nicht höher sein als die dreifache Steigerung des VPI des jeweiligen Jahres.⁴⁵

(3) Im überprüften Zeitraum 2008 bis 2012 wurden die Tarife in den beiden Verkehrsverbänden im Durchschnitt jährlich um folgende Prozentsätze angehoben:

⁴⁵ Verkehrsverbundkooperationsvertrag, Beilage „Rahmenvorgaben zum Verbundtarif des Salzburger Verkehrsverbundes“

Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Abbildung 15: Jährliche Tarifanpassungen nach Ticketkategorien (Durchschnitt über die Jahre 2008 bis 2012)



Quellen: VKG; SVG; RH

Der Verbraucherpreisindex (VPI 2005) stieg im überprüften Zeitraum 2008 bis 2012 um durchschnittlich 2,20 %⁴⁶ pro Jahr.

25.2 Der RH wies darauf hin, dass die durchschnittliche jährliche Tarifanpassung in Salzburg bei allen Ticketkategorien höher war als in Kärnten, ohne dass sich das nachteilig auf die Nachfrage auswirkte. Er stellte fest, dass die durchschnittlichen jährlichen Tarifanpassungen der einzelnen Ticketkategorien sowohl in Kärnten als auch in Salzburg größtenteils über der durchschnittlichen Steigerung des VPI 2005 und damit über der allgemeinen Preisentwicklung in Österreich lagen.

25.3 Laut Stellungnahme der VKG würden alleine die Verkehrsunternehmen das Kartensortiment und die Fahrpreise entscheiden. Diese sähen sich aufgrund der Entwicklung des ländlichen Raums bisher nicht in der Lage, höhere als die bisher beschlossenen Preissteigerungen durchzusetzen.

Abhilfe könne durch eine Differenzierung der Fahrpreise nach Bedienqualität im „A“-Segment (Zentralraum und Hauptachsen: gute Fahrpläne und Qualität, steigende Nachfrage) und im „B“-Segment (ländlicher Raum: schwache Fahrpläne, schrumpfende Nachfrage) geschaffen werden. Einer derartigen Differenzierung stehe bislang die Vorgabe eines

⁴⁶ VPI 2005: Jänner 2008 = 105,3 %, Dezember 2012 = 117,4 %. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von 2,20 % pro Jahr im Betrachtungszeitraum von 5 Jahren ($i = \sqrt[5]{117,4/105,3} - 1$), siehe www.statistik.at