

*landeseinheitlichen Gemeinschaftstarifs im Regionalverkehrsplan entgegen. Die VKG werde eine Änderung des Regionalverkehrsplans im Einvernehmen mit dem Amt der Kärntner Landesregierung erwägen.*

#### Verbundinterne Abrechnung – Einnahmenaufteilung

- 26.1 (1) Das System des Verkehrsverbunds bedeutet, dass der Fahrgast auf einer Strecke mit einer Fahrkarte mehrere Verkehrsunternehmen – zu einem einheitlichen Tarif und ohne nochmals zu zahlen – benutzen kann. Somit bezahlt der Fahrgast nicht jedes beteiligte Verkehrsunternehmen für die von ihm erbrachte Leistung direkt. In der Folge verbleibt entweder das gesamte Entgelt für diese Strecke bei einem Verkehrsunternehmen (obwohl der Kunde mehrere benutzt hat) oder die Einnahmen müssen nachträglich aufgeteilt werden.

Da die tatsächliche Wahl der Verkehrsunternehmen durch den einzelnen Fahrgast unbekannt war<sup>47</sup>, konnte die Einnahmenaufteilung nur nach einem zwischen den Verkehrsunternehmen ausverhandelten, an den allgemeinen Nutzungsfrequenzen orientierten Aufteilungsschlüssel erfolgen.

(2) Seit dem Jahr 2005 bestand in Kärnten in Bezug auf die Einnahmenaufteilung eine ursprünglich als Provisorium (für maximal fünf Jahre) gedachte Lösung, bei der alle Erlöse durch Fahrscheineinnahmen beim jeweiligen Verkehrsunternehmen verblieben (Inkassomodell). Diese Regelung galt unabhängig davon, ob die verkaufte Strecke von dem jeweiligen Verkehrsunternehmen oder von anderen Unternehmen innerhalb des Verbunds erbracht wurde. Die Beteiligten gingen davon aus, dass sich die Verkäufe der einzelnen Verkehrsunternehmen für Fahrten, die eigentlich von anderen Unternehmen im Verbund erbracht wurden, in etwa ausglich. Eine Ausnahme von dieser Regelung bildeten die Jahreskarten, die ausschließlich von der VKG verkauft wurden und deren Erträge (rd. 500.000 EUR bis 700.000 EUR pro Jahr) bei der VKG verblieben.

Im Zuge der ab 2013 geplanten funktionalen Leistungsbeschreibungen war eine Beauftragung des Ausschreibungsgewinners nach dem Nettoprinzip vorgesehen. Ihm waren damit alle für seine Region eingenommenen Ticketerlöse zuzuscheiden, egal wo ein Fahrgast sein Verbundticket erworben hat. Dies setzt voraus, dass die anderen Verkehrsunternehmen im Verbund jene Ticketerlöse, die für eine bestimmte Region vereinnahmt werden, an den Betreiber der Strecken in die-

<sup>47</sup> Diese Daten wären allenfalls durch die Verwendung von Fahrkarten mit elektronischen Chips zu erfassen.

## Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

ser Region weitergaben. Eine Regelung zur Einnahmenaufteilung war zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung in Form eines Wegeschlüssels in Ausarbeitung.

Vertraglich umgesetzt sollte die Einnahmenaufteilung nach den Plänen der VKG im Zuge der neuen Verkehrsdienstverträge werden, die jeweils nach Ausschreibung der 19 Regionen in den Jahren 2013 bis 2019 abgeschlossen werden. Daher drohte für die Einnahmenaufteilung im Übergangszeitraum eine Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen, weil den Gewinnern der ersten Ausschreibungen Einnahmen für ihre Regionen, die in den anderen Regionen eingenommen werden, zugesichert werden. Für deren Ablieferung sind die in den noch nicht ausgeschriebenen Regionen tätigen Verkehrsunternehmen bis zur Ausschreibung vertraglich jedoch nicht verpflichtet.

Der VKG war nicht bekannt, dass auch die Stadtwerke Klagenfurt AG zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in geringem Umfang Verbundtickets für Fahrten außerhalb des Klagenfurter Stadtgebietes verkaufte, diese Verkäufe aber nicht an die VKG meldete. Dadurch war es der VKG nicht möglich, für zukünftige Ausschreibungen die Ticketverkäufe für eine auszuschreibende Region für die mitbietenden Verkehrsunternehmen vollständig darzustellen. Zudem lieferten interne Untersuchungen der VKG Hinweise darauf, dass von der Stadtwerke Klagenfurt AG für Verbundtickets für bestimmte Relationen von den Verbundtarifen abweichende Tarife aufgrund unterschiedlicher IT-Systeme berechnet wurden.

(3) 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 Gebarungsüberprüfung war jedoch noch keine endgültige Einigung über den anzuwendenden Aufteilungsschlüssel erfolgt. Auch der Ende 2011 entworfene Einnahmenaufteilungsdurchführungsvertrag, der die konkrete Vorgehensweise der Clearingstelle SVG regeln sollte, wurde Mitte 2013 noch immer von einem großen Verkehrsunternehmen begutachtet und war daher noch nicht in Kraft getreten.

Über die Aufteilung der Einnahmen in der Kernzone hatten sich die Verkehrsunternehmen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bis einschließlich 2010, für die Region nur bis 2008 geeinigt.

Die SVG erfasste die tatsächlichen sowie die aufgrund der Einnahmenaufteilung zustehenden Einnahmen je Verkehrsunternehmen in einer Datenbank und veranlasste den Ausgleich von Überschüssen

und Defiziten zwischen den Verkehrsunternehmen. Jene Jahre, für die noch kein endgültiger Aufteilungsschlüssel vereinbart war, rechnete die SVG vorläufig nach dem letztgültigen Schlüssel ab, wobei sie als Sicherheitsmarge bis zur endgültigen Klärung nur 95 % auszahlte.

- 26.2** (1) Der RH kritisierte, dass das in Kärnten als Provisorium eingeführte Inkasso-Modell zur Zeit der Gebarungüberprüfung bereits das achte Jahr angewendet wurde. Er empfahl der VKG, jedenfalls vor Beginn der geplanten Ausschreibungen von Verkehrsleistungen mit allen im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen eine vertragliche Vereinbarung über die Zuschreibung von Ticketeinnahmen auf die entsprechenden Leistungserbringer (Erlöszuschreibung) abzuschließen.

Der RH kritisierte den Verkauf von Tickets zu unterschiedlichen Verbundtarifen für gleiche Relationen. Er empfahl der VKG im Interesse einheitlicher Verbundtarife im Zuge der Gestaltung des Verkehrsdienstvertrags mit der Stadtwerke Klagenfurt AG sicherzustellen, dass beim Verkauf von über die Kernzone hinausgehenden Tickets die Verbundtarife korrekt angewendet und diese Verkäufe an die VKG gemeldet werden.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die SVG über keine Möglichkeiten verfügte, die beteiligten Verkehrsunternehmen zu einer rascheren Einigung auf einen endgültigen Einnahmenaufteilungsschlüssel zu veranlassen. Er wies weiters darauf hin, dass die über lange Zeiträume geführten vorläufigen Abrechnungen und die Diskussionen mit den Verkehrsunternehmen über eine endgültige Einnahmenaufteilung erhöhte Ressourcen bei der SVG in Anspruch nahmen, einer Übersicht über Erlöse einzelner Linien entgegenstanden und damit steuerungsrelevante Daten fehlten. Der RH empfahl der SVG, weiterhin im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf eine rasche Einigung der Verkehrsunternehmen zu den noch offenen Einnahmenaufteilungen hinzuwirken.

- 26.3** (1) *Laut Stellungnahme der VKG dürfe die Stadtwerke Klagenfurt AG für Leistungen außerhalb des Stadtverkehrsgebiets keine Fahrausweise verkaufen, solange ihre Vertriebstechnologie mit jener der übrigen Verkehrsunternehmen und der VKG nicht kompatibel sei und die Stadtwerke Klagenfurt AG daher keine validen Verkaufsdaten liefern könne. Die Einhaltung dieser von den übrigen Verkehrsunternehmen geäußerten Forderung werde die VKG künftig überprüfen. Da die Kunden solche Karten schon bisher nur in marginaler Menge bei der Stadtwerke Klagenfurt AG nachgefragt hätten, sei daraus kein nennenswerter Schaden für die Fahrgäste zu erwarten.*

## Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

(2) Laut Stellungnahme der SVG sei die Einnahmenaufteilung für den allgemeinen Verkehr im Jahr 2013 für die Kernzone (bis zum Jahr 2011) und für die Region (bis zum Jahr 2010) abgeschlossen worden.

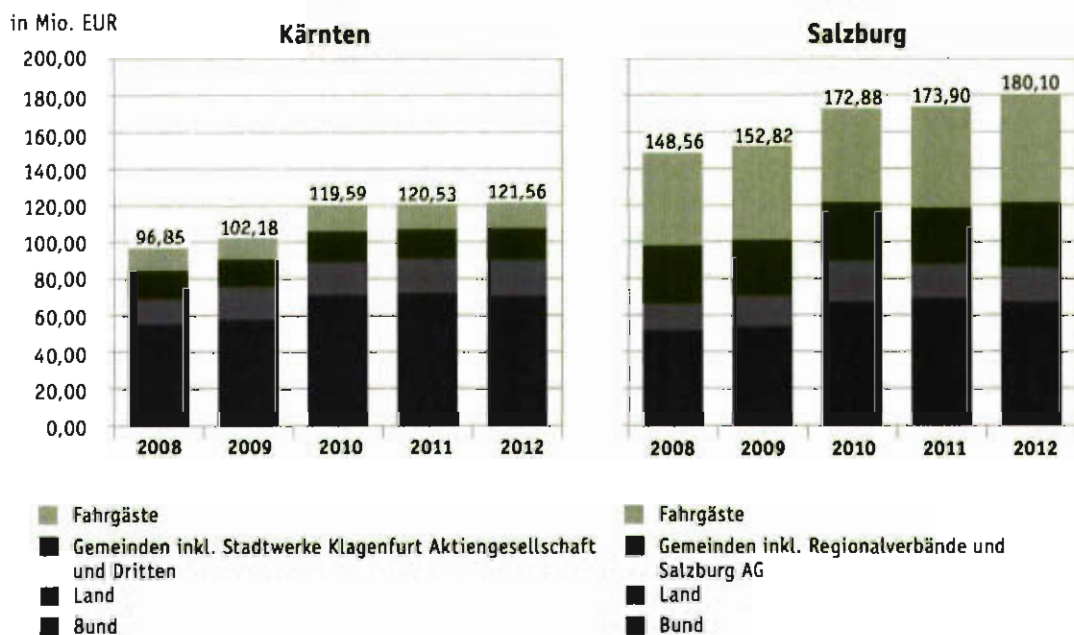
- 26.4 Der RH bekräftigte gegenüber der VKG seine Empfehlung, im Interesse eines einheitlichen Verbundtarifs im Verkehrsdienstvertrag mit der Stadtwerke Klagenfurt AG sicherzustellen, dass beim Verkauf von über die Kernzone hinausgehenden Tickets die Verbundtarife korrekt angewendet und diese Verkäufe an die VKG gemeldet werden.

Mitteleinsatz für den ÖPNRV

Überblick

- 27.1 Um eine Übersicht über den gesamten Mitteleinsatz für den öffentlichen Verkehr in Kärnten und Salzburg zu generieren, plausibilisierte und kumulierte der RH die wesentlichen Beiträge der öffentlichen Hand und der Fahrgäste zum ÖPNRV. Dabei zeigte sich folgende Entwicklung:

Abbildung 16: Entwicklung des Mitteleinsatzes für den ÖPNRV



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



Die Abbildung verdeutlicht, dass die im Jahr 2010 erfolgte Umstellung des Grundangebots Schiene von einer Tarifbestellung auf Leistungsbestellungen und die damit verbundene Integration länderspezifischer Schienen-Fernverkehre in das Grundangebot zwar die Kosten- und Leistungstransparenz erhöhten, aber sowohl in Kärnten als auch in Salzburg zu einem sprunghaften Anstieg des Mitteleinsatzes für den ÖPNRV führte. Im Zeitraum 2008 bis 2012 stieg der Mitteleinsatz in Kärnten insgesamt um rd. 24,7 Mio. EUR bzw. 25,5 % (inflationsbereinigt um 13,4 %) <sup>48</sup> und in Salzburg insgesamt um rd. 31,5 Mio. EUR bzw. 21,2 % (inflationsbereinigt um 9,1 %) an.

Dem stand in Kärnten eine Verringerung des Verkehrsangebots im ÖPNRV um 6,0 % und eine Reduktion des Fahrgastaufkommens um 8,8 % gegenüber. In Salzburg konnten im gleichen Zeitraum das Verkehrsangebot im ÖPNRV um 4,8 % und das Fahrgastaufkommen um rd. 4 % gesteigert werden.

- 27.2** (1) Der RH wies darauf hin, dass im Zeitraum 2008 bis 2012 der Mitteleinsatz für den ÖPNRV in Kärnten um 25,5 % und im Land Salzburg um 21,2 % anwuchs, was vor allem auf den sprunghaften Anstieg der den Ländern – im Zuge der nunmehr transparenten Verrechnung – zugerechneten Bundesmittel für das Grundangebot Schiene zurückzuführen war. Der RH betonte, dass in Kärnten im überprüften Zeitraum das Verkehrsangebot und die Fahrgastzahlen zurückgingen, während im Land Salzburg sowohl das Verkehrsangebot als auch die Fahrgastzahlen gesteigert werden konnten.

Vor dem Hintergrund dieser gegenläufigen Entwicklung empfahl der RH dem Land Kärnten und der VKG, die Entwicklung des Mitteleinsatzes und der damit erzielten Wirkungen vertieft zu analysieren, um einem weiteren Anstieg der Kosten bei gleichzeitig rückläufigem Verkehrs- und Fahrgastaufkommen entgegenzuwirken.

- 27.3** (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten würden die Entwicklung des Mitteleinsatzes und die damit erzielten Wirkungen bei dem in Ausarbeitung befindlichen Gesamtverkehrsplan vertieft analysiert. Die Ergebnisse der Analyse sollten sich in einem verbesserten Verkehrs- und Fahrgastaufkommen im ÖPNRV auswirken.*

(2) *Laut Stellungnahme der VKG sei der gestiegene Einsatz öffentlicher Mittel fast ausschließlich auf das prosperierende „A“-Segment (Zentralraum und Hauptachsen) des Landesgebiets und hier überwiegend auf die Ausweitung des Schienenverkehrs zurückzuführen. Hier seien*

<sup>48</sup> VPI 2005: Jänner 2008 = 105,3 %, Dezember 2012 = 117,4 %

## Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

*auch die Fahrgastzahlen nachweisbar und erheblich gestiegen. Im größeren „B“-Segment (ländlicher Raum) seien hingegen sehr starke Fahrgast-Rückgänge – besonders, aber nicht nur, bei den Schülern – aufgetreten. Die Einnahmenverluste bei gleichzeitigen Kostensteigerungen seien wiederholt durch Leistungskürzungen abgefangen worden, was die Rückgänge im Verkehrsangebot erkläre und selbst eine Nachfragesenkung bewirkt habe.*

*Maßnahmen gegen ein weiteres Absinken der Nachfrage müssten bei der Demographie ansetzen. Solange die Schrumpfung der ländlichen Bevölkerung nicht wenigstens abflache, würden sich weiterhin „automatisch“ Fahrgastverluste ergeben. Dem rückläufigen Trend durch mehr und bessere ÖV-Angebote entgegenzuwirken, würde eine starke Steigerung der öffentlichen Finanzierung erfordern, was in der derzeitigen Lage Kärntens unrealistisch sei. Selbst wenn Ausgabensteigerungen möglich wären, würden sie im ländlichen Raum eine viel geringere Nachfragewirkung entfalten als in starken Verkehrssubstraten.*

*Daher sei es effizienter, sich beim Ausbau des ÖV auf die nachfragestarken Räume zu konzentrieren, die Abwärtsspirale im ländlichen Raum in Kauf zu nehmen und hier nur defensive Rückzugsmaßnahmen (funktionale Bestellung, niedrige Qualitätsstandards, Forcierung alternativer Betriebsformen und ähnliche) zu setzen.*

*Wenn die bisherige positive Entwicklung des „A“-Segments aufrecht erhalten und – hier durchaus auch mittels Erhöhung des öffentlichen Mitteleinsatzes – vorangetrieben werden könne, ließe sich das derzeit ungünstige Verhältnis zwischen neu gewonnenen Fahrgästen im „A“-Segment und verlorenen Fahrgästen im „B“-Segment umkehren und es würden mittelfristig für beide Substrate steigende Fahrgastzahlen realisiert werden können.*

- 27.4 Der RH räumte ein, die Ausführungen der VKG zur ungünstigen demographischen Entwicklung und zur höheren Nachfragewirkung des Mitteleinsatzes im „A“-Segment des ÖPNRV als im „B“-Segment zwar nachvollziehen zu können, jedoch erachtete er im Hinblick auf die Verpflichtung der öffentlichen Hand, im Rahmen der Daseinsvorsorge auch ländliche Gebiete mit öffentlichem Verkehr zu versorgen, die Konzentration auf defensive Rückzugsmaßnahmen als zu kurz gegriffen. So könnten, ergänzend zu der von der VKG erwähnten Forcierung von alternativen Betriebsformen, in Form von Pilotprojekten Maßnahmen zur Attraktivierung öffentlicher Verkehrsangebote im ländlichen Raum (denkbar wären etwa Pendler-Schnellbusse zur Verkehrsspitze) erprobt und bei nachweisbaren Erfolgen ausgeweitet werden.

Anteil der Ticketeinnahmen an den Gesamtkosten

28.1 (1) Neben den Mitteln der öffentlichen Hand trugen die Fahrgäste über den Kauf von Fahrscheinen zur Abdeckung der ÖPNRV-Kosten bei. Die folgende Tabelle zeigt die Gesamterlöse aus den drei Ticket-Kategorien (Verbundtarife, Haustarife und Selbstbehalte der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und deren Anteil an den Gesamtkosten des ÖPNRV im Jahr 2012 in Kärnten und Salzburg:

**Tabelle 14: Erlöse aus dem Ticketverkauf und Beitrag zu den Gesamtkosten des ÖPNRV im Jahr 2012**

	Kärnten		Salzburg	
	in Mio. EUR	in % der Gesamtkosten	in Mio. EUR	in % der Gesamtkosten
Ticketerlöse Verbundtarif <sup>1</sup>	12,14	10,0	39,83	22,1
Ticketerlöse Haustarife	1,95	1,6	18,66	10,4
Selbstbehalte Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	0,90	0,7	0,92	0,5
<b>Summe</b>	<b>14,99</b>	<b>12,3</b>	<b>59,41</b>	<b>33,0</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>121,56</b>	<b>100,0</b>	<b>180,10</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> in Kärnten inkl. Ticketerlöse Stadtwerke Klagenfurt AG

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

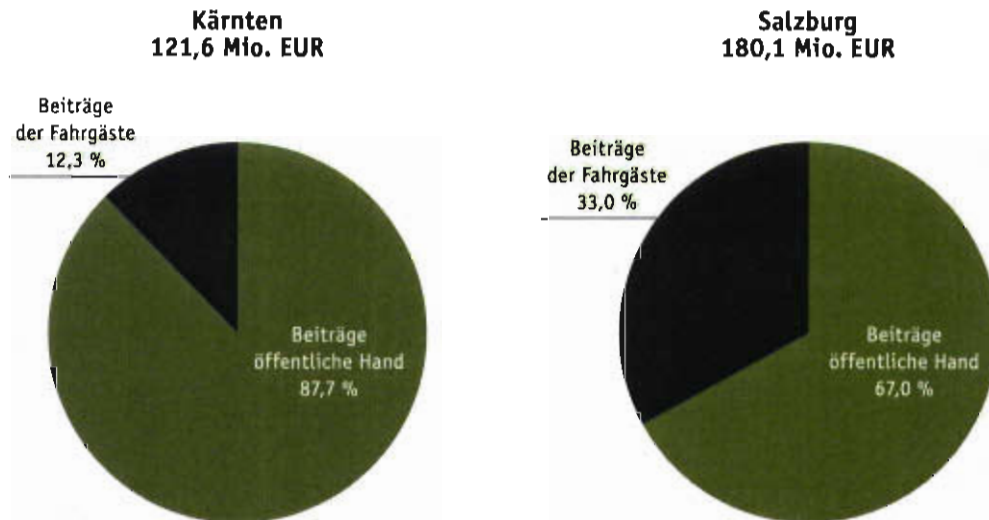
Hinsichtlich der Haustarife bestanden in Kärnten bzw. Salzburg weder eine einheitliche Meldesystematik noch klar definierte Meldepflichten der Verkehrsunternehmen gegenüber den Verkehrsverbundorganisationengesellschaften. Bei den Meldungen der ÖBB-Personenverkehr AG an die VKG in Kärnten waren lediglich Fahrten mit Start- und Zielbahnhof im Verbundraum Kärnten enthalten. Im Gegensatz dazu waren im Land Salzburg zusätzlich dazu Fahrten, welche außerhalb des Verbundraums begannen und/oder endeten, enthalten, wobei lediglich der Anteil der im Verbundraum Salzburg zurückgelegten Strecke eingerechnet wurde. Die unzureichende Meldesystematik und die unklaren Meldepflichten erschwerten die Vergleichbarkeit des Mitteleinsatzes im ÖPNRV sowie überdies eine korrekte Durchführung von Überkompensationsprüfungen (TZ 32).

Es zeigte sich, dass die Beiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV in Kärnten mit rd. 12 % deutlich niedriger waren als jene in Salzburg mit rd. 33 %, wie folgende Abbildung veranschaulicht:



## Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

Abbildung 17: Beiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV



Quellen: BMVIT; SVG; VKG; RH

Eine Gegenüberstellung der Gesamterlöse aus den Verbundtickets und der Anzahl der Fahrgäste mit Verbundtickets zeigte, dass die Nutzer des ÖPNRV in Kärnten im Jahr 2012 durchschnittlich 0,95 EUR pro Fahrt zahlten, während es in Salzburg durchschnittlich 1,31 EUR je Fahrt waren.<sup>49</sup>

Gemessen am Anteil der Ticketerlöse an den Gesamtkosten des ÖPNRV betragen die Ticketerlöse im Kärntner Verkehrsverbund nur rund ein Drittel der Ticketerlöse im Verkehrsverbund Salzburg. Dies deutete auf eine wesentlich intensivere Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots in Salzburg hin. Als mögliche Ursachen sah der RH etwa:

- die mehr als doppelt so hohe durchschnittliche Bedienungshäufigkeit im ÖPNRV in Salzburg (siehe TZ 9),
- die mehr als doppelt so hohe Tourismusintensität<sup>50</sup> in Salzburg gegenüber Kärnten,

<sup>49</sup> Kärnten: rd. 40 Mio. Fahrgäste, davon 32 % keine Schüler oder Lehrlinge (= 12,8 Mio. Fahrgäste), 12,14 Mio. EUR Erlöse aus Verbundtickets; Salzburg: 30,5 Mio. Fahrgäste mit Verbundtarif, 39,83 Mio. EUR Erlöse aus Verbundtickets

<sup>50</sup> Ankünfte: Kärnten 2,8 Mio., Salzburg 6,3 Mio.; Nächtigungen: Kärnten 12,6 Mio., Salzburg: 25,2 Mio. (Werte jeweils für 2012); Quelle Statistik Austria: Ankünfte, Nächtigungen sowie durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach Bundesländern (1995 bis 2012)





Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

BMVIT

### Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

- mehr verbundgrenzenüberschreitende Verkehrsströme aus Salzburg nach Oberösterreich und Deutschland,
- Ansätze zur Bevorrangung des ÖPNRV durch Busspuren und Ampelbeeinflussung im Stadtzubringer- und Stadtverkehr in Salzburg; keine nennenswerten Einschränkungen des Individualverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Kärnten,
- umfangreiche Eventkooperationen der SVG in Salzburg (z.B. Salzburger Festspiele, Red Bull Salzburg (Fußball-Eintrittskarte = Ticket für den ÖPNRV)),
- die Parkplatzknappheit und höhere Parkplatzkosten (Kurzparkzonen) in der Stadt Salzburg gegenüber ausreichenden Parkflächen in der Stadt Klagenfurt,
- eine generell stärkere Affinität zum motorisierten Individualverkehr in Kärnten (höherer Motorisierungsgrad, dichteres Straßennetz) und
- raumplanerische Maßnahmen, wie etwa die Standortwahl der Universitäten.<sup>51</sup>

**28.2** Der RH stellte fest, dass die Beiträge der Fahrgäste an den Gesamtkosten des ÖPNRV in Kärnten mit rd. 12 % deutlich niedriger lagen als in Salzburg mit rd. 33 %. Er betonte, dass die durchschnittlichen Kosten einer Fahrt mit einem Verbundticket im Salzburger Verkehrsverbund mit 1,31 EUR um rd. 38 % über den durchschnittlichen Kosten einer Fahrt im Kärntner Verkehrsverbund (0,95 EUR) lag, dies aber offensichtlich keinen Einfluss auf die hohe Nachfrage nach dem ÖPNRV in Salzburg hatte. Der RH führte dies auf eine entsprechende Qualität des Verkehrsangebots und eine Vielzahl von den ÖPNRV begünstigenden Randbedingungen in Salzburg zurück.

Der RH kritisierte, dass keine einheitliche Meldesystematik und keine verpflichtenden Meldungen der Verkehrsunternehmen gegenüber den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften betreffend Einnahmen aus Haustarifen bestanden.

Der RH empfahl dem Land Kärnten und der VKG, in Zusammenarbeit mit der Stadt Klagenfurt die Ursachen für die geringere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des niedrigeren Beitrags der Fahrgäste

<sup>51</sup> Positionierung der Alpen-Adria Universität Klagenfurt am Stadtrand, direkt an der Autobahnabfahrt inkl. großzügiger PKW-Stellplätze; Campus der Universität Salzburg (rd. 15.000 Studenten) – zentrumsnah – kaum eigene Parkplätze

## Finanzierungsbeiträge zum ÖPNRV

zu den Gesamtkosten des ÖPNRV zu analysieren. In der Folge wären unter Kosten/Nutzen-Gesichtspunkten sowie nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten steuernde Maßnahmen zu setzen, um den ÖPNRV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu attraktivieren und den Anteil des Beitrags der Fahrgäste an den Gesamtkosten zu erhöhen.

Der RH empfahl der VKG und der SVG, im Zusammenwirken mit dem BMVIT und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Meldesystematik betreffend Einnahmen aus Haustarifen festzulegen und entsprechende Meldepflichten in den Verkehrsdienstverträgen zu verankern.

**28.3** *(1) Das BMVIT teilte mit, dass die neutrale Stelle, die gemäß § 30a Abs. 1 des Entwurfs zur Adaptierung des ÖPNRV-G 1999 auf Landesebene einzurichten wäre, sämtliche öffentliche Finanzierungsbeiträge für den Betrieb aller in ihrem örtlichen Wirkungsbereich fallenden (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienste inkl. der entsprechenden Fahrgeldeinnahmen erfassen solle. Dabei wären auch die entsprechenden Haustarifeinnahmen getrennt zu den Verbundtarifeinnahmen auszuweisen.*

*(2) Laut Stellungnahme des Landes Kärnten zeige der Vergleich zwischen Kärnten und Salzburg, dass die unternehmerisch verantwortliche Preisgestaltung zu den niedrigeren Kärntner Fahrpreisen führe als jene durch staatliche Lenkungsmaßnahmen festgelegten Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs in Salzburg. Die moderate Preisentwicklung der Kärntner Fahrpreise werde begrüßt.*

*(3) Laut Stellungnahme der VKG zur Meldung von Haustarifeinnahmen würden entsprechende Meldeverpflichtungen in den neuen Verkehrsdienstverträgen berücksichtigt.*

*(4) Die SVG teilte in ihrer Stellungnahme zur Meldung von Haustarifeinnahmen mit, dass die Haustarife durch die Bruttoausschreibung immer weniger würden. Die SVG würde aber die Überlegungen an den zuständigen Fachausschuss 2 (Tarif) der SVG herantragen.*

**28.4** Der RH stellte gegenüber dem Land Kärnten klar, dass er keine Fahrpreiserhöhung für Kärnten empfahl, sondern die Ursachen der geringeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Kärnten und den niedrigeren Beitrag der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV zu analysieren. In der Folge wären unter Abwägung von Kosten/Nutzen-Gesichtspunkten sowie nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten steuernde Maßnahmen zu setzen, um den ÖPNRV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu attraktivieren und den Anteil des Beitrags der Fahrgäste an den Gesamtkosten zu erhöhen. Dies

### Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

müsste nicht zwingend durch tarifarische Maßnahmen erfolgen, sondern sollte jedenfalls und insbesondere auch Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen umfassen.

Der RH wies das Land Kärnten darauf hin, dass im Land Salzburg Fahrpreise nicht durch staatliche Lenkungsmaßnahmen festgelegt würden, sondern in den Gremien des Salzburger Verkehrsverbands, denen Vertreter der Verkehrsunternehmen angehören, diskutiert und beschlossen werden.

### Beauftragung der Leistungen

Beauftragungs-  
modelle

**29.1** (1) Verkehrsdienstleistungen können nach dem Modell des Nettovertrags oder nach dem Modell des Bruttovertrags beauftragt werden.

- Beim Nettovertrag verbleiben die Fahrscheineinnahmen beim Verkehrsunternehmen. Der Auftraggeber (z.B. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft) deckt die vereinbarte Differenz zwischen den geplanten Fahrscheineinnahmen und den Betriebskosten des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen trägt damit sowohl das Einnahmen- als auch das Kostenrisiko.
- Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber (z.B. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft) weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot genutzt haben. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.

Die folgende Tabelle fasst die wesentlichen Merkmale der Netto- und Bruttoverträge zusammen.

## Beauftragung der Leistungen

Tabelle 15: Netto- und Bruttoverträge für Verkehrsdienstleistungen		
	Nettovertrag	Bruttovertrag
Fahrscheinerlöse	verbleiben beim Verkehrsunternehmen; Einnahmenaufteilung erforderlich	fließen an die VVOG; keine Einnahmenaufteilung erforderlich
Risiko	Verkehrsunternehmen trägt das Kosten- und Einnahmenrisiko. breiter unternehmerischer Spielraum für das Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen trägt das Kostenrisiko. VVOG trägt das Einnahmenrisiko. Großer Einfluss der VVOG auf die Ausgestaltung des Angebots. Unternehmerischer Spielraum des Verkehrsunternehmens ist gering.
Kosten der Leistungserbringung	Ertragssituation des Verkehrs- unternehmens kann durch Nach- fragesteigerung oder durch Kosten- senkung positiv beeinflusst werden. Sprungfixe Kosten – z.B. für den Einsatz eines zusätzlichen Busses – werden tendenziell vermieden.	Verkehrsunternehmen hat kein Interesse an der Steigerung der Nachfrage, sondern ist jedenfalls bestrebt, Leistung so kostengünstig wie möglich zu erbringen.
Qualität des Angebots	Steigerung der Qualität, die zu einer erhöhten Nachfrage führt, ist im Interesse des Verkehrsunternehmens. Qualität, die nicht unmittelbar zu Nachfragesteigerung führt, muss von der VVOG vorgegeben werden. Zuordnung der Wirkung von qualitätssteigernden Maßnahmen einzelner Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund ist schwierig.	Attraktives Angebot und hohe Nach- frage ist im Interesse der VVOG. VVOG muss gewünschte Qualität exakt vertraglich vorgeben und mit Sanktionen (z.B. Pönalen) absichern. Controlling-Aufwand der VVOG
Kundenmanagement	Kundenzufriedenheit liegt im Interesse des Verkehrsunternehmens. Kundenmanagement liegt beim Verkehrsunternehmen.	Kundenzufriedenheit liegt im Interesse der VVOG. VVOG muss aktives Kunden- management betreiben.

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

Quellen: VKG; SVG; RH

(2) In Kärnten schloss die VKG mit allen Verkehrsunternehmen Verkehrsdienstverträge als Nettoverträge in Form von Dienstleistungskonzessionsverträgen ab.<sup>52</sup> Hinzu kamen sogenannte Durchführungsvereinbarungen und Subventionsverträge, in welchen die Gemeinden Zusatzleistungen bestellten und finanzierten.

In den Verkehrsdienstverträgen waren die zu erbringenden Leistungen in Bestands- und Bestelleistungen untergliedert. Bestandsleistungen umfassten jene Verkehrsleistungen, die zu einem definierten Zeitpunkt in der Vergangenheit (Ende 2003) beauftragt waren. Bestelleis-

<sup>52</sup> Überwiegend in den Jahren 2004 bis 2006



tungen wurden seither darüber hinausgehend beauftragt. Während die Bestelleistungen umfangmäßig von keinem Vertragspartner einseitig gekürzt werden konnten, konnten die Verkehrsunternehmen den Umfang der Bestandsleistungen einschränken.

Die VKG passte ab 2009 jene Verkehrsdienstverträge, welche den Bestimmungen der PSO-Verordnung widersprachen oder zu widersprechen drohten, mittels Anpassungsvereinbarungen der neuen Rechtslage an.<sup>53</sup> Die Anpassungsvereinbarungen wandelten die unbestimmten Laufzeiten der Verkehrsdienstverträge in befristete Vertragszeiträume um. Die Befristung überschritt jedoch in vielen Fällen die in der PSO-Verordnung vorgesehenen Zeiträume der Übergangsregelungen. Dies nahmen sowohl die VKG als auch deren Aufsichtsrat bewusst in Kauf.

(3) In Salzburg beauftragte die SVG bis zum Jahr 2009 die Verkehrsunternehmen direkt im Rahmen von Nettoverträgen<sup>54</sup> und unterschied dabei die Beauftragung von Bestandsverkehren durch Verkehrsdienstverträge und die Beauftragung von Zusatzbestellungen durch Leistungsvereinbarungen.

Die Bestandsverkehre umfassten in der Regel das Fahrplanangebot zu einem definierten, in der Vergangenheit liegenden Zeitpunkt und die sich daraus ergebende Jahres-km-Leistung. Darüber hinausgehende Wünsche der Gemeinden wurden im Rahmen der Zusatzbestellungen beauftragt. Die Kosten für Zusatzbestellungen trugen die Gemeinden bzw. Regionalverbände und schlossen dazu mit der SVG jeweils Finanzierungsvereinbarungen ab.

Einzelne Nettoverträge zum Grundangebot sahen weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten für das jeweilige Verkehrsunternehmen vor und ermöglichten es ihm, Leistungen vor allem in nachfrageschwachen Gebieten bzw. in Schwachlastzeiten zurückzunehmen. Um das Verkehrsangebot aufrecht zu erhalten, mussten die Gemeinden diese Verkehre dann zusätzlich bestellen.

Die Nettoverträge waren in der Regel befristet. Die Verkehrsdienstverträge und die Leistungsvereinbarungen der SVG mit der Salzburg AG zum Obus-Verkehr und mit dem Unternehmen A zum Dieselbusbetrieb in der Stadt Salzburg und von der Stadt ins Umland waren unbefristet abgeschlossen.

<sup>53</sup> Busverkehre, welche in Form von Dienstleistungskonzessionsverträgen beauftragt werden, fallen zur Gänze in den Geltungsbereich der PSO-Verordnung.

<sup>54</sup> Kleine Verkehrsunternehmen (z.B. im Zusammenhang mit Discobussen, Nachttaxis) wurden teilweise auch mit Bruttoverträgen beauftragt.

## Beauftragung der Leistungen

Die SVG beauftragte im Jahr 2009 erstmals Zusatzleistungen im Tennengau nach einer Ausschreibung mit einem Bruttovertrag. Die ab dem Jahr 2011 ausgeschriebenen Linienbündel beauftragte sie ebenfalls mit Bruttoverträgen. Die SVG befand sich damit zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in einem Übergangsstadium von der Netto- zur Bruttobeauftragung und damit von der Koordinationsfunktion zur vollen Einnahmenverantwortung (siehe Tabelle 15).

- 29.2 (1) Der RH kritisierte die Praxis der VKG in Kärnten, die auf unbestimmte Zeit in Form von Dienstleistungskonzessionsverträgen abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge in befristete Verträge umzuwandeln, welche die in der PSO-Verordnung definierten maximal zulässigen Laufzeiten erheblich überschritten (siehe TZ 30). Da die PSO-Verordnung im Jahr 2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde und am 3. Dezember 2009 in Kraft trat, wäre für die VKG und die Verkehrsunternehmen genügend Zeit gewesen, sich auf die neue europarechtliche Situation einzustellen.

Der RH empfahl der VKG, die der PSO-Verordnung widersprechenden Laufzeiten der Verkehrsdienstverträge zu beseitigen sowie möglichst rasch die Verkehrsdienstleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren gemäß PSO-Verordnung auszuschreiben.

- (2) Der RH stellte kritisch fest, dass die SVG die Verkehrsdienstleistungsverträge bis zum Jahr 2009 ohne Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens abschloss, obwohl die EU-rechtlichen und die nationalen vergaberechtlichen Bestimmungen ein solches vorsahen.

Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsdienstleistungsverträge mit der Salzburg AG und dem Unternehmen A aufgrund der fehlenden Befristung den Zielen der EU-rechtlichen Vorschriften hinsichtlich einer Stärkung des Wettbewerbs entgegenstanden.

Er empfahl der SVG, die Verkehrsdienstverträge und Leistungsvereinbarungen mit der Salzburg AG und dem Unternehmen A in Verträge umzuwandeln, deren Laufzeiten den in der PSO-Verordnung genannten Befristungen entsprechen.

- 29.3 (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten vertrete es eine andere Rechtsauffassung. Diese Rechtsauffassung würde sich auch in der Umsetzung der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen in anderen Ländern entsprechend der PSO-Verordnung widerspiegeln. Darüber hinaus werde danach getrachtet, sämtliche Ausschreibungen und Vergabeverfahren bis zum Jahr 2016 einzuleiten bzw. abzuschließen. Die VKG habe bereits einen diesbezüglichen Auftrag erhalten.*

*(2) Laut Stellungnahme der VKG bestehe ihrerseits eine andere Rechtsmeinung. Unter Berücksichtigung des in der PSO-Verordnung abgebildeten Übergangszeitraums habe die VKG einen Zeitplan für die Vergabe aller 19 Regionen erstellt. Die letzte Vergabe würde noch vor dem 3. Dezember 2019 abgeschlossen sein. Die VKG verwies auf Art. 8 lit. d der PSO-Verordnung, welcher vorsehe, dass die Laufzeiten der bestehenden Aufträge begrenzt werden und mit den in Art. 4 der PSO-Verordnung genannten Laufzeiten (10 bzw. 15 Jahre) vergleichbar sein sollten. Die Verträge seien in den Jahren 2004 bzw. 2005 abgeschlossen worden. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der PSO-Verordnung habe noch kein Beschaffungsbedarf bestanden. Überdies wären ohne Stufenplan beinahe alle Verträge nahezu zeitgleich (innerhalb von zwei Jahren) auszuschreiben gewesen.*

*(3) Laut Stellungnahme der SVG würden die Verträge an die aktuelle Rechtslage angepasst.*

29.4 (1) Der RH hielt gegenüber dem Land Kärnten an seiner Kritik der Überschreitung der maximal zulässigen Laufzeiten der bestehenden Verkehrsdienstverträge und an seiner Empfehlung, die PSO-Verordnungswidrigen Vertragslaufzeiten zu beseitigen und die Verkehrsdienstleistungen rasch auszuschreiben, fest. Er erachtete jedoch die Zielsetzung des Landes Kärnten, sämtliche Ausschreibungen und Vergabeverfahren bis zum Jahr 2016 einzuleiten bzw. abzuschließen, als positiv.

(2) Der RH entgegnete der VKG, dass die in der PSO-Verordnung vorgesehenen maximalen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren zusätzliche Voraussetzungen erfordern (z.B. Amortisationsdauer der überwiegend vom Betreiber bereitgestellten Wirtschaftsgüter, besondere geographische Lage der Verkehrsdiensterbringung). Das Vorliegen derartiger Voraussetzungen hatte die VKG dem RH gegenüber nie dargestellt oder sich darauf berufen. Der RH hielt an seiner Kritik einer Überschreitung der maximal zulässigen Laufzeiten der bestehenden Verkehrsdienstverträge und an seiner Empfehlung, die PSO-Verordnungswidrigen Vertragslaufzeiten zu beseitigen und die Verkehrsdienstleistungen rasch auszuschreiben, fest.

Vorgehensweise bei der Ausschreibung

30.1 (1) In Kärnten waren bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung noch keine Verkehrsdienstleistungen 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

## Beauftragung der Leistungen

Leistungsbeschreibung vergeben werden.<sup>55</sup> Die funktionale Leistungsbeschreibung gibt Rahmenbedingungen vor, wobei die Planung, die Lösungsansätze sowie die genaue Ausgestaltung der Leistung vom Auftragnehmer übernommen werden.<sup>56</sup>

Der Zeitplan für die Neuausschreibungen des in 19 Regionen aufgliederten Verbundraums sah vor, dass im Zeitraum 2013 bis 2019 die Verkehrsdienstleistungen betreffend alle 19 Regionen ausgeschrieben und vergeben werden. Die VKG veröffentlichte das erste Vergabeverfahren planmäßig im Juli 2013. Teile der Ausschreibungsunterlagen waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung noch in Ausarbeitung.

Vor Beginn der Neuausschreibungen bediente im Jahr 2012 die ÖBB-Postbus GmbH rd. 80 % der vergebenen Regional-Verkehrsleistungen (ohne Stadtverkehr Klagenfurt) alleine. Sechs weitere Unternehmen teilten die restlichen rd. 20 % unter sich auf.

(2) In Salzburg beschloss die Landesregierung im Jahr 2007, die Linien des regionalen Busverkehrs zu 13 räumlich und hinsichtlich der Verkehrsströme zusammenhängenden Linienbündeln zusammenzufassen. Die für die Erteilung von Konzessionen gemäß Kraftfahrlinien-Gesetz zuständige Abteilung im Amt der Salzburger Landesregierung wurde beauftragt, innerhalb dieser Linienbündel die Laufzeiten der Konzessionen zu harmonisieren. Mit einer ausreichend langen Vorlaufzeit vor Auslaufen der Konzession(en) sollte ein Vergabeverfahren für das jeweilige Kraftfahrlinienbündel durchgeführt und mit dem Bestbieter ein im Hinblick auf die Konzessionserteilung bedingter Vertrag abgeschlossen werden.

Auf Basis der Linienbündel entwickelte die SVG einen Zeitplan, im Rahmen dessen alle Linienbündel schrittweise bis zum Jahr 2017 ausgeschrieben werden sollen.

Der Bus- bzw. Obus-Verkehr in der Stadt Salzburg war weder Thema im Beschluss der Landesregierung zu den Linienbündeln noch Teil des Zeitplans der SVG zu den Ausschreibungen.

<sup>55</sup> Dienstleistungskonzessionen nach dem Bundesvergaberecht sind Rechte, die zur Nutzung der vergebenen Dienstleistung berechtigen. Weitere Merkmale der Dienstleistungskonzession sind der Übergang des wirtschaftlichen Risikos auf den Konzessionär und die Erbringung der Dienstleistung an der Allgemeinheit.

<sup>56</sup> Im Gegensatz dazu liegt bei der konstruktiven Leistungsbeschreibung eine – vom Auftraggeber erstellte – genaue Leistungsbeschreibung vor. Ein Abweichen davon ist nicht bzw. nur in engen Grenzen zulässig. Der unternehmerische Gestaltungsspielraum des Auftragnehmers ist stark eingeschränkt.





Beauftragung der Leistungen

BMVIT

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

Vor Beginn der Ausschreibungen wurden im Jahr 2010 rd. 88 % der Verkehrsleistung im Bus-Regionalverkehr (ohne Stadtverkehr Stadt Salzburg) von der ÖBB-Postbus GmbH erbracht. Nur zwei weitere Busunternehmen hatten einen Marktanteil von über einem Prozent (bezogen auf die Jahres-Kilometer-Leistung im Jahr 2010), alle anderen Busunternehmen lagen darunter.

Als erstes schrieb die SVG im Jahr 2011 das Linienbündel Flachgau Nordost – aufgeteilt in Lose zwischen rd. 270.000 und rd. 664.000 Jahres-Kilometer – aus. Die SVG wählte ein zweistufiges Verhandlungsverfahren mit konstruktiver Leistungsbeschreibung. Gewinner der Ausschreibung war bei allen Losen die ÖBB-Postbus GmbH.

Um den Wettbewerb zu beleben und auch kleinere Busunternehmen in den Wettbewerb miteinzubeziehen, ging die SVG ab dem Jahr 2012 dazu über, die Verkehrsdienstleistungen – nach Umfang gestaffelt – wie folgt auszuschreiben:

- große Linienverkehre (über 300.000 Jahres-Kilometer),
- kleine Linienverkehre (unter 300.000 Jahres-Kilometer) und
- ergänzende Linienverkehre (zur Abdeckung von Verkehren zu Spitzenzeiten).

Durch die Staffelung der Verkehrsdienstleistungen gingen zusätzlich zur ÖBB-Postbus GmbH fünf weitere Verkehrsunternehmen (bzw. Bietergemeinschaften) als Gewinner aus den Ausschreibungen hervor.

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung hatte die SVG im Rahmen der Ausschreibung der Linienbündel Busverkehrsleistungen im Ausmaß von rd. 5,2 Mio. Jahres-Kilometer im Wettbewerb vergeben. Das entsprach rd. 25 % der gesamten Busverkehrsleistung bzw. rd. 42 % der regionalen Busverkehrsleistungen (ohne den Salzburger Stadtverkehr) im Verbundgebiet.<sup>57</sup>

- 30.2 (1) Der RH wertete den Zeitplan der VKG, der eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen innerhalb der Übergangsfrist der PSO-Verordnung erlaubte, grundsätzlich als positiv. Vor dem Hintergrund der bereits im Jahr 2009 in Kraft getretenen (und im Jahr 2007 veröffentlichten) PSO-Verordnung kritisierte er jedoch, dass die VKG erst im Jahr 2013 mit den Ausschreibungen begann.

<sup>57</sup> bezogen auf die Bus-Verkehrsleistung 2012: gesamt rd. 20,8 Mio. km bzw. überregional (ohne Stadtverkehr Salzburg) rd. 12,3 Mio. km

## Beauftragung der Leistungen

(2) Der RH erachtete die Initiative der Salzburger Landesregierung zur Linienbündelung, die sie im Jahr 2007 im Hinblick auf die Ausschreibung der Busverkehrsdienstleistungen setzte, als positiv. Der RH kritisierte, dass die Ausschreibung der Salzburger Stadtverkehre zu diesem Zeitpunkt nicht in die Überlegungen miteinbezogen wurde.

Der RH anerkannte die in Salzburg von der SVG gesetzten Maßnahmen zur Belebung des Wettbewerbs und den Umfang der bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bereits im Wettbewerb vergebenen Verkehrsdienstleistungen.

### Beauftragung der Stadtverkehre

31.1 (1) Gemäß einer Grundsatzentscheidung des EuGH ist bei der Vergabe einer Dienstleistung durch eine Gebietskörperschaft die Richtlinie 2004/17/EG<sup>58</sup> (national umgesetzt im Bundesvergabegesetz) dann nicht anzuwenden, wenn die Gebietskörperschaft über die fragliche Einrichtung eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen, und wenn diese Einrichtung zugleich ihre Tätigkeit im Wesentlichen für die Gebietskörperschaft ausübt (Quasi-Inhouse-Vergabe).<sup>59</sup>

Die PSO-Verordnung greift diese Kriterien auf und legt fest, dass jede zuständige örtliche Behörde öffentliche Personenverkehrsdienste

- selbst erbringen kann oder
- direkt an eine rechtlich getrennte Einheit vergeben kann, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigene Dienststelle entspricht.<sup>60</sup>

(2) In Kärnten wurde der von der Stadtwerke Klagenfurt AG<sup>61</sup> betriebene Stadtverkehr als einziger Verkehr im Verbundraum nicht durch die VKG, sondern direkt von der Stadt Klagenfurt im Wege einer Quasi-Inhouse-Vergabe bestellt. Zwischen der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG bestand eine unbefristete Vereinbarung über die Anwendung des Verbundtarifs. In Brief und Gegenbrief wurde die grundsätzliche Bereitschaft ausgedrückt, den zum 31. Dezember 2004 bestehenden Zustand solange fortzuführen, bis ein Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen wird. Ein solcher wurde bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht abgeschlossen (siehe TZ 17).

<sup>58</sup> Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste

<sup>59</sup> Teckal-Urteil des EuGH, EuGH 18. November 1999, Rs C-107/98

<sup>60</sup> PSO-Verordnung Art. 5 Abs. 2

<sup>61</sup> zu 100 % im Eigentum der Stadt Klagenfurt



Beauftragung der Leistungen

BMVIT

**Verkehrsverbünde:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**

(3) In Salzburg war die Ausschreibungspflicht der Stadtverkehre Gegenstand aktueller Diskussionen zwischen der Stadt Salzburg bzw. der Salzburg AG und der SVG.

Die Salzburg AG<sup>62</sup> war im Jahr 2000 aus einer Fusion der Salzburger Stadtwerke AG und der Salzburger Aktiengesellschaft für Energiewirtschaft (SAFE) hervorgegangen und betrieb den Obus-Verkehr der Stadt Salzburg.

Ob dies in Form einer Quasi-Inhouse-Vergabe erfolgte, teilte die Stadt Salzburg bzw. die Salzburg AG der SVG nicht mit. Ein unbefristeter Verkehrsdienstvertrag zwischen SVG und Salzburg AG aus dem Jahr 2003 regelte die Anwendung des Verbundtarifs. Für Zusatzbestellungen bestanden Leistungsvereinbarungen zwischen der SVG und der Salzburg AG. Die Salzburg AG erhielt im Jahr 2009 eine eisenbahnrechtliche Konzession für den weiteren Betrieb der Obusse bis zum Jahr 2059. Die für die Erteilung dieser Konzession zuständige Abteilung des Amtes der Landesregierung war auch für die Erteilung von Konzessionen gemäß Kraftfahrlineiengesetz zuständig. Ihr waren damit die Linienbündelung und die bevorstehenden Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen bekannt (siehe TZ 30).

Unternehmen A<sup>63</sup> war mit dem Betrieb des Dieselbusverkehrs in der Stadt bzw. aus der Stadt ins Umland beauftragt. Dazu bestand ein Verkehrsdienstvertrag der SVG mit dem Unternehmen A für die Anwendung des Verbundtarifs. Für Zusatzbestellungen im Dieselbusverkehr gab es eine Leistungsvereinbarung der SVG mit dem Unternehmen A. Einige Linien des Unternehmens A, die aus der Stadt ins Umland führten, waren Teil der zur Ausschreibung vorgesehenen Linienbündel. Andere, vor allem stadtintern geführte Linien waren nicht Teil der Linienbündel bzw. des Ausschreibungszeitplans.

**31.2** (1) Der RH kritisierte in Kärnten die Vereinbarung zwischen der VKG und der Stadtwerke Klagenfurt AG, weil diese den Vorgaben des Grund- und Finanzierungsvertrags nicht entsprach und die Stadtwerke Klagenfurt AG trotzdem die gesamte vom Bund zur Verfügung gestellte Verbundabgeltung erhielt.

(2) Der RH kritisierte in Salzburg die Erteilung der langfristigen eisenbahnrechtlichen Konzession (für 50 Jahre) für den Obusbetrieb der Stadt. Damit schuf die Behörde Randbedingungen, die eine wettbe-

<sup>62</sup> Aktionäre der Salzburg AG waren die Stadt Salzburg (31,31 %), das Land Salzburg (42,56 %) und die Energie AG Oberösterreich Service- und Beteiligungsverwaltung-GmbH (26,13 %).

<sup>63</sup> Gesellschafter waren die Salzburg AG (49 %) und Unternehmen B (51 %).

## Beauftragung der Leistungen

werbliche Vergabe erschwerten. Der RH wies vor diesem Hintergrund auf die Linienbündelung des regionalen Busverkehrs und den Auftrag der Landesregierung hin, die Ausschreibung der Linienbündel bei der Laufzeit der Konzessionen gemäß KfI-G zu berücksichtigen.

Der RH wies darauf hin, dass die vergaberechtlichen Bestimmungen (Artikel 5) und die Übergangsregelungen (Artikel 8) der PSO-Verordnung beim Salzburger Stadtverkehr keine Anwendung finden, weil Dienstleistungsverträge im Bus- und Straßenbahnverkehr diesbezüglich aus deren Geltungsbereich ausgenommen sind. Der RH kritisierte, dass bei der Beauftragung in den Jahren 2003 und 2006 durch die SVG die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2002 bzw. 2006 nicht berücksichtigt worden waren. Seiner Ansicht nach waren die Vergaben ohne wettbewerbliches Verfahren durch SVG nicht zulässig.

Der RH empfahl der SVG, bei der Beauftragung der Stadtverkehre in der Stadt Salzburg die vergaberechtlichen Bestimmungen einzuhalten.

**31.3** *Laut Stellungnahme der SVG habe sie in dieser Sache die Salzburg AG bereits aufmerksam gemacht. Gespräche über die Aufgabenträgerschaft seien zur Zeit im Laufen.*

## Prüfung Überkompensation

**32.1** (1) Die PSO-Verordnung fordert, dass bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen eine übermäßige Ausgleichsleistung (Überkompensation) zu vermeiden ist.<sup>64</sup> Eine Überkompensation liegt vor, wenn die Summe aus

- den Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und
- einem angemessenen Gewinn

abzüglich

- aller (Fahrgeld-)Einnahmen sowie
- sonstiger positiver finanzieller Effekte

niedriger ist als die gewährte Ausgleichsleistung.<sup>65</sup>

<sup>64</sup> Bis zu ihrem Inkrafttreten am 3. Dezember 2009 waren das auf der VO (EWG) Nr. 1191/69 basierende Urteil des EuGH zur Rechtssache C-280/00 Altmark Trans GmbH und die darin festgelegten Kriterien hinsichtlich Überkompensation maßgeblich. Diese Kriterien griff die PSO-Verordnung im Wesentlichen auf.

<sup>65</sup> Je nach gewählter Verfahrensart (Direktvergabe, wettbewerbliches Verfahren) sind unterschiedlich strenge Ausprägungen der Überkompensationsprüfung anzuwenden.



Um dies zu gewährleisten,

- ist die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung klar zu definieren und
- sind zuvor in objektiver und transparenter Weise die Parameter zu definieren, anhand derer die Ausgleichsleistung berechnet wird.

Für nicht im Wettbewerb vergebene Dienstleistungsaufträge enthält der Anhang der PSO-Verordnung zusätzliche Regeln als Voraussetzung für die Gewährung einer Ausgleichsleistung bzw. die Prüfung einer Überkompensation.

Die Verpflichtung, eine mögliche Überkompensation zu prüfen, trifft die beauftragende Stelle. Diese ist für Bestellungen im Verbundraum in der Regel die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft. Für eine Prüfung der Überkompensation ist ein umfassendes Recht auf Einsichtnahme in die Gebarungsaufzeichnungen der Verkehrsunternehmen erforderlich.

(2) In Kärnten führte die VKG bei den bestehenden Verkehrsdienstverträgen keine Prüfungen durch, welche die Feststellung einer übermäßigen Ausgleichsleistung zum Ziel hatten<sup>66</sup>. Vielmehr stufte die VKG die Ausgleichsleistungen als niedrig und den Eintritt einer Überkompensation als unwahrscheinlich ein. Allerdings beinhalteten die Verkehrsdienstverträge Regelungen, welche auf die Rechtsprechung des EuGH zur Überkompensation hinwiesen.

(3) In Salzburg fand im überprüften Zeitraum keine Prüfung durch die SVG in Bezug auf übermäßige Ausgleichsleistungen bei den Verkehrsunternehmen statt.

Die SVG teilte dem RH nach Ende der Gebarungsüberprüfung mit, dass ein Verkehrsunternehmen Verträge mit Dritten (Tourismusverbänden, Gemeinden, Unternehmen) **abgeschlossen** hatte, welche zu zusätzlichen Einnahmen von bis zu rd. 1,8 Mio. EUR pro Jahr führten. Die SVG hatte bis zum September 2013 teilweise keine Kenntnis von diesen Verträgen.

Der VKG waren Verträge zwischen den Verkehrsunternehmen und Dritten außerhalb ihres Einflussbereichs nicht bekannt.

<sup>66</sup> Die VKG führte vor Auftragsvergaben ex ante Berechnungen durch. Nachträgliche Überprüfungen, ob diese auf Annahmen und bisherigen Daten fußenden Berechnungen stimmten bzw. ob relevante Änderungen eingetreten waren, wurden nicht vorgenommen.

## Beauftragung der Leistungen

**32.2** Der RH kritisierte die Vorgehensweise der VKG und der SVG. Die nicht erfolgten Überprüfungen möglicher übermäßiger Ausgleichsleistungen widersprachen europarechtlichen Bestimmungen bzw. der EuGH-Rechtsprechung und bargen das Risiko in sich, öffentliche Gelder unzweckmäßig sowie ineffektiv zu verwenden.

Der RH empfahl der VKG und der SVG, vertraglich das Recht auf Einsichtnahme in die Gebarungsaufzeichnungen der Verkehrsunternehmen zu verankern. Auf dieser Basis wären Überkompensationsprüfungen zu den einzelnen Verkehrsdienstverträgen durchzuführen, um einen transparenten und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel sicherzustellen. Dabei wären sämtliche Verkehrsdienste betreffende Zahlungen an das Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

**32.3** (1) *Laut Stellungnahme der VKG liege bei den Busverkehrsunternehmen kein übermäßiger Gewinn vor. Bei dem sich positiv entwickelnden Schienenverkehr sei der Bund als Besteller des Grundangebots Schiene die für die Überkompensationsprüfung zuständige Stelle. Eine Überkompensationsprüfung durch die VKG könne unterbleiben. Trotz der Annahme der VKG, bei zukünftigen Verkehrsdienstverträgen sei eine Überkompensation unrealistisch, würden diese entsprechende Bestimmungen zur Überkompensationsprüfung enthalten. Es würden zumindest in der ersten Vertragsperiode regelmäßige Überkompensationsprüfungen durchgeführt werden.*

(2) *Laut Stellungnahme der SVG sei in den Ausschreibungsunterlagen ein Recht auf Einsichtnahme in die Gebarungsaufzeichnungen der Verkehrsunternehmen bereits verankert. Durch die Bruttoausschreibung würden die Einnahmen an die SVG abgeführt. Schwierig sei die Situation bei Altverträgen und bei Verträgen mit Dritten (ohne Kenntnis der SVG).*

**32.4** (1) Der RH erwiderte der VKG, dass Prüfungen zur Verhinderung eines übermäßigen Gewinns auch dann durchzuführen sind, wenn der Verdacht einer Negativentwicklung besteht bzw. eine andere beauftragende Stelle ein Verkehrsunternehmen bereits diesbezüglich prüft. Der RH hielt deshalb an seiner Kritik und seiner Empfehlung fest.

(2) Der RH erwiderte der SVG, dass – ungeachtet schwieriger Situationen bei Altverträgen – bei bestehenden (Brutto- und Netto-)Verträgen Überkompensationsprüfungen jedenfalls durchzuführen sind.



## Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

### Qualität der Verkehrsdienstleistungen

Qualitätsvorgaben in den Verträgen 33.1 (1) Neben dem Preis ist die Qualität des ÖPNRV-Angebots ein wesentliches Kriterium im Wettbewerb des öffentlichen Verkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr. Dazu zählen u.a. Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Komfort. Harte Qualitätsmerkmale, wie Pünktlichkeit, Bedienungsfrequenz und -zeitraum, Fahrzeugausstattung oder Platzangebot, sind objektiv messbar. Weiche Qualitätskriterien, wie Freundlichkeit des Personals oder Sauberkeit der Fahrzeuge, sind subjektiv und werden durch Kundenbefragungen und Testpersonen beurteilt.

Qualitätskriterien sind – neben dem Preis – bei der Vergabe von Personenverkehrsleistungen im wettbewerblichen Verfahren entscheidend für die Feststellung des den Zuschlag erhaltenden wirtschaftlich günstigsten Angebots.

(2) In Kärnten wiesen die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Geltung stehenden Verkehrsdienstverträge keine strengen Qualitätsbestimmungen den Fuhrpark bzw. die Buslenker betreffend auf (z.B. Klimaanlage/Belüftung nur bei Neufahrzeugen für den Stadtverkehr), sehr wohl aber ein Pönalsystem (Zahlung einer Vertragsstrafe in maximaler Höhe von 3 % des Jahreszwölftel der Verbundabgeltung). Sowohl Qualitätskriterien als auch die Pönalregelungen waren in allen Verkehrsdienstverträgen einheitlich ausgestaltet.

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung trotz bereits erfolgter Veröffentlichung der Ausschreibung noch in Ausarbeitung befindlichen Ausschreibungsunterlagen sahen zwar Qualitätsstandards vor, die jedoch noch nicht näher definiert waren.

(3) In Salzburg enthielten die bis zur Ausschreibung der Linienbündel abgeschlossenen Nettoverträge Qualitätsvorgaben zum Fuhrpark und zum laufenden Betrieb. Die Qualitätsvorgaben zum Fuhrpark waren unternehmens- bzw. vertragsabhängig unterschiedlich, wie die folgende Tabelle beispielhaft zeigt.

## Qualität der Verkehrsdienstleistungen

<b>Tabelle 16: Qualitätsanforderungen an Busse in Nettoverträgen der SVG</b>				
	<b>VDV Unternehmen C</b>	<b>VDV Salzburg AG</b>	<b>VDV ÖBB Bahnbus<sup>1</sup></b>	<b>VDV Unternehmen A</b>
	in Jahren			
durchschnittliches max. Fahrzeugalter	7	k.A.	k.A.	9,5
	in dieser Qualität mindestens zu erbringende Kilometer-Anteile (in %)			
Niederflurfahrzeuge	46	49	k.A.	84
elektronische Fahrzielanzeige	62	88	38	84
Funkverbindung oder Mobiltelefon	100	100	82	96
Klimaanlage	k.A.	k.A.	32	k.A.

VDV: Verkehrsdienstvertrag

k.A.: keine Angaben

<sup>1</sup> bis zum Ende der Vertragslaufzeit (5 Jahre) einzuhalten

Quellen: SVG; RH

Die Kriterien zur Qualität des laufenden Betriebs umfassten vor allem subjektive Kriterien (z.B. die Sauberkeit und Beschädigungsgrad der Busse, Kenntnisse der Fahrer zu Angebot und Tarifen). In den Verträgen waren Bonus- bzw. Malus-Regelungen enthalten.

Ab dem Jahr 2009 schloss die SVG Bruttoverträge auf Basis von Ausschreibungen ab. Anforderungen an die Qualität des Fuhrparks – z.B. Höchstalter der Fahrzeuge, Abgasnorm oder Ausstattung mit optischen und akustischen Haltestelleninformationen – waren als Ausschreibungskriterium von allen Bietern einzuhalten. Die Leistungsverträge enthielten nunmehr auch konkrete Vorgaben zum laufenden Betrieb.

Am Beispiel der Beauftragung der Busverkehre im Flachgau Nordost zeigt die folgende Tabelle die unterschiedlichen Vorgaben im alten Netto- und im aktuellen Bruttovertrag.





Qualität der Verkehrsdienstleistungen

**Verkehrsverbände:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung**
**Tabelle 17: Qualitätsvorgaben für den laufenden Betrieb – Vergleich eines Netto- und eines Bruttovertrags der SVG**

Qualitätsvorgaben Betrieb	Nettovertrag (2003)	Bruttovertrag (2011)
Verspätungen	keine Regelung	drei Vergleichshaltestellen je Linie, „qualifizierte Verspätung“; mindestens ein Drittel der Kurse eines Tages um mindestens fünf Minuten; Pönalregelung
Verfrühungen	keine Regelung	unzulässig; Pönalregelung
Bedienung der Haltestellen	keine Regelung	zu erfüllen, sofern der Bus nicht überfüllt ist oder offenkundig kein Fahrgast zu- oder aussteigen will; Pönalregelung
Ausfall eines Kurses	keine Regelung	unzulässig; Pönalregelung
Ersatzgestellung Busse	Ersatzstellungszeit zwei Stunden; Meldung an SVG, wenn das nicht möglich ist; Entgeltabzug in der Höhe des Netto-Kilometer-Entgelts (0,39 EUR/km)	Ersatzstellungszeit 45 Minuten; Ausfall ist SVG anzuzeigen; Pönalregelung für Nicht-Meldung und für Nicht-Gestellung binnen 45 Minuten
Verkauf von Fahrscheinen	Vertrieb durch das Fahrpersonal; keine weitere Regelung	Vertrieb durch das Fahrpersonal; Pönalregelung bei defektem Fahrscheindrucker
Fahrscheinkontrollen	vom Verkehrsunternehmen regelmäßig durchzuführen oder durchführen zu lassen; keine weitere Regelung	ständige Fahrscheinkontrollen durch Lenker; Pönalregelung

Quellen: SVG; RH

Die Bruttoverträge sahen bei einer Nichteinhaltung der Vorgaben zu Fuhrpark und Betrieb Pönalregelungen vor.

33.2 (1) Der RH kritisierte in Kärnten die niedrigen Qualitätsstandards in den bestehenden Verkehrsdienstverträgen. Der RH kritisierte zudem das Nichtvorliegen von Qualitätsstandards für die zur Zeit der Gebirgsüberprüfung bereits veröffentlichte Ausschreibung.

Der RH empfahl der VKG, entsprechende Qualitätsstandards sowie ein Qualitätsmonitoring (z.B. Fahrgastbefragungen, Mystery Shopper) für die Neuausschreibungen festzulegen.

## Qualität der Verkehrsdienstleistungen

(2) Der RH kritisierte in Salzburg die uneinheitlichen Regelungen zur Qualität der Leistungserbringung in den bestehenden Nettoverträgen der SVG. 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. Die unterschiedlichen Regelungen der Verträge führten zu einer Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen und erschwerten zudem das Controlling.

Der RH vermerkte positiv, dass die Qualitätsvorgaben in den aktuellen Bruttoverträgen der SVG in einem großen Ausmaß auf objektiv messbaren Kriterien beruhen, deren Einhaltung durch entsprechende Pönalregelungen sichergestellt werden soll.

33.3 (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten seien die gesetzlichen Sicherheits- und Qualitätsstandards bei sämtlichen Ausschreibungen eingehalten; den gesetzlichen Standards sei der Vorzug gegenüber den Qualitätsstandards zu geben.*

(2) *Die VKG teilte mit, dass Kärnten in drei verschiedene Verkehrssubstrate eingeteilt werden könne:*

- a) *zentrale Bahn- und Buslinien,*
- b) *Regionalbuslinien im ländlichen Raum und*
- c) *Stadtverkehre Klagenfurt und Villach.*

*Grundsätzlich seien laut VKG Qualitätsprüfungen für alle drei Verkehrsräume unzweckmäßig, weil*

- a) *das Eigeninteresse der Verkehrsunternehmen die Qualitätskriterien hoch halte,*
- b) *das Aufrechterhalten des Fahrplans wichtiger sei als das Einhalten von Qualitätsstandards und Aussprechen von Pönalen, und*
- c) *die VKG bzw. das Land Kärnten nicht zuständig seien.*

*Trotzdem werde die VKG das Monitoring bei den neu ausgeschriebenen Verkehrsdienstverträgen einschließlich periodische Bevölkerungs- und Fahrgastbefragungen und Mystery Shopping in Zukunft durchführen.*

33.4 (1) Der RH hielt gegenüber dem Land Kärnten fest, dass Qualitätsstandards zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vorlagen, und wies darauf hin, dass es aus seiner Sicht wesentlich ist, Qualitätsstandards und ein Qualitätsmonitoring festzulegen.

(2) Der RH erwiderte der VKG, dass in den Verkehrsdienstverträgen sowohl Qualitätsstandards als auch Pönalen bei Nichterfüllung der Qualitätsstandards vereinbart seien. Er bekräftigte seine Empfehlung, für die Neuausschreibungen entsprechende Qualitätsstandards festzulegen sowie ein Qualitätsmonitoring einzuführen.

Qualitätskontrolle,  
Ergebnisse

34.1 (1) In Kärnten führte die VKG weder Qualitätsüberprüfungen durch noch wandte sie das Pönalsystem an. Die Möglichkeit, vertragswidriges Verhalten in Bezug auf Qualitätsvorgaben festzustellen, war nicht gegeben.

(2) In Salzburg beauftragte die SVG zur Qualitätskontrolle der mit Nettoverträgen erbrachten Busverkehre jährlich externe Unternehmen, die auf Basis von – seitens der Verkehrsunternehmen erstellten – Tourenplänen mit vorgegebenen Fragebögen Testfahrten und Kundenbefragungen durchführten. Im überprüften Zeitraum wurden die in den Nettoverträgen festgelegten Boni weitgehend ausbezahlt und keine Entgelte auf Basis von Malusregelungen gekürzt.

Zum umfassenden Controlling eines Bruttovertrags – nach Ausschreibung der entsprechenden Verkehrsdienstleistung – beauftragte die SVG erstmalig im Jahr 2012 ein externes Unternehmen; es ergaben sich zahlreiche Beanstandungen.<sup>67</sup> Zudem stellten Mitarbeiter der SVG einen unzulässigen – weil der SVG nicht gemeldet – Einsatz von Subunternehmen fest. Diese Beanstandungen führten in Summe zu einer Pönalforderung von insgesamt rd. 28.600 EUR (inkl. USt) gegen das beauftragte Busunternehmen und überstiegen damit die Kosten für das externe Controlling.<sup>68</sup>

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung hatte die SVG keine allgemein gültigen Festlegungen getroffen, in welcher Frequenz und Tiefe die Qualität der im Rahmen der Bruttoverträge beauftragten Busverkehrsleistungen durch eigene Mitarbeiter oder durch extern beauftragte Unternehmen überprüft werden sollte.

34.2 (1) Der RH erachtete ein Controlling der vertraglich festgelegten Qualitätskriterien durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften sowohl bei Netto- als auch bei Bruttoverträgen geboten und erforder-

<sup>67</sup> Vertragscontrolling Flachgau Nordost: Beanstandungen betrafen den planmäßigen Verkehr der Busse, die Verfügbarkeit von aktuellen Fahrplänen im Bus, die Ausstattung der Busse mit funktionsfähigen Flachbildschirmen, das Telefonieren der Buslenker während der Fahrt und die akustischen Haltestellendurchsagen.

<sup>68</sup> Pönale Subunternehmer: 16.500 EUR, Pönale Vertragscontrolling: 12.079,52 EUR, Kosten Vertragscontrolling: 21.817,08 EUR (alle Beträge inkl. USt)



## Qualität der Verkehrsdienstleistungen

lich, um die wirtschaftliche und wirksame Verwendung der öffentlichen Mittel zu unterstützen.

(2) Der RH kritisierte in Kärnten das Unterlassen von Qualitätskontrollen bzw. die Nichtanwendung des vertraglich vorgesehenen Pönalsystems bei den bestehenden Verkehrsdienstverträgen.

Der RH empfahl der VKG, bei den bestehenden Verkehrsdienstverträgen Qualitätskontrollen durchzuführen und bei Vorliegen der Nichteinhaltung von Qualitätsvorgaben Vertragsstrafen zu verhängen.

(3) Der RH kritisierte in Salzburg, dass das Vertragscontrolling der Nettoverträge in Salzburg aufgrund unterschiedlicher Qualitätsvorgaben und aufgrund der Art der Durchführung (Tourenplanung durch die überprüften Verkehrsunternehmen) wenig aussagekräftige Ergebnisse lieferte. Damit war kein verlässlicher Rückschluss auf die tatsächlich erbrachte Qualität der Leistungen möglich und den Kosten für die Kontrolle stand kein entsprechender Nutzen gegenüber.

Der RH erachtete das Vertragscontrolling des Bruttovertrags im Jahr 2012 als positiv. Die Vorgehensweise lieferte aussagekräftige Ergebnisse zur Qualität der Leistungserbringung, die aus Sicht des RH auf die Notwendigkeit weiterer Kontrollen hinwies. Der RH empfahl der SVG, eine Strategie zum Vertragscontrolling der Bruttoverträge auszuarbeiten und darin eine geeignete Vorgehensweise, z.B. eine Kombination von Erstprüfung und Folgeprüfungen mit regelmäßigen Stichproben, festzulegen.

**34.3** (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten würde die VKG – unter Rücksichtnahme auf die personellen und finanziellen Ressourcen – Qualitätskontrollen durchführen.*

(2) *Laut Stellungnahme der SVG liege eine Planung zu einer Überprüfung bereits vor. Zur Zeit der Stellungnahme werde eine Angebotseinholung durchgeführt.*

## Barrierefreiheit

**35.1** (1) Wesentliche Nutzungsvoraussetzung des ÖPNRV durch mobilitätseingeschränkte Personen<sup>69</sup> sind barrierefreie Verkehrsmittel, die ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Laut Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz<sup>70</sup> mussten die Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln (Verkehrsunterneh-

<sup>69</sup> Dazu zählen Personen, die aufgrund eines Gebrechens oder einer Behinderung im Rollstuhl sitzen, aber z.B. auch Personen mit Kindern (und Kinderwägen).

<sup>70</sup> BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005 i.d.G.F.





Qualität der Verkehrsdienstleistungen



## Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

men) bis 31. Dezember 2006 einen Zeitplan zum Abbau von Barrieren ihrer Verkehrsmittel (Etappenplan Verkehr) vorlegen. Die Etappenpläne wurden demnach unternehmensspezifisch festgelegt und sahen bspw. bei einem großen Busunternehmen bis zum Jahr 2015 eine Barrierefreiheit von 76 % vor.

Die im ÖPNRV-G 1999 (§ 31) festgeschriebenen Qualitätskriterien nannten u.a. die Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen als Voraussetzung für die Bereitstellung von Bundesmitteln im Rahmen der Bestellerförderung.

(2) In Kärnten war in den bestehenden Verkehrsdienstverträgen eine Barrierefreiheit nicht zwingend vorgesehen. Die aktuellen Ausschreibungsunterlagen stellten als Untergrenze für die Barrierefreiheit auf den gesetzlichen Mindeststandard ab. Für jene Busse, welche vor Inkrafttreten der EU-rechtlichen Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung<sup>71</sup> zugelassen wurden, galt der Mindeststandard nicht.

(3) In Salzburg enthielten die bestehenden Nettoverträge keine spezifischen Bestimmungen die Barrierefreiheit betreffend. Die SVG wies in den Ausschreibungsunterlagen die Bewerber auf die Bestimmungen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes hin. Die Barrierefreiheit war – anders als bei den Ausschreibungen anderer Verkehrsverbundorganisationen – aber kein Muss-Kriterium für die auf den ausgeschrieben Linien einzusetzenden Busse.

**35.2** (1) Der RH wies auf die österreichweit unterschiedliche Vorgehensweise der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften hin, Barrierefreiheit bei den im Buslinienverkehr einzusetzenden Bussen zu fordern.

(2) Der RH wies in Kärnten kritisch auf die derzeitige vertragliche Lage (bestehende Verkehrsdienstverträge) hin, welche eine verpflichtende Barrierefreiheit nicht vorsieht. Der RH bemängelte, dass bei künftigen Ausschreibungen nicht alle Busse barrierefrei sein müssen. Er empfahl der VKG, die Barrierefreiheit entsprechend den rechtlichen Bestimmungen möglichst für alle Fahrzeuge zu berücksichtigen.

(3) Der RH wies kritisch auf die derzeit noch bestehenden Nettoverträge in Salzburg hin, welche eine verpflichtende Barrierefreiheit nicht vorsahen. Der RH empfahl der SVG, die Barrierefreiheit entsprechend den

<sup>71</sup> Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG, sogenannte „EU Busrichtlinie“

## Qualität der Verkehrsdienstleistungen

rechtlichen Bestimmungen möglichst für alle Fahrzeuge zu berücksichtigen.

**35.3** (1) Die VKG teilte mit, dass eine Barrierefreiheit bei Regionalbuslinien im ländlichen Raum über das gesetzliche Mindestmaß hinaus nicht ohne Gefährdung der Finanzierbarkeit der bestehenden Fahrpläne verwirklicht werden könne.

(2) Laut Stellungnahme der SVG habe sie in den Ausschreibungsunterlagen eine Empfehlung abgegeben.

**35.4** (1) Der RH stellte gegenüber der VKG klar, dass er lediglich auf die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen bei der Barrierefreiheit hingewiesen und ein über die gesetzlich festgelegten Mindestanforderungen hinausgehendes Ausmaß nicht gefordert hatte.

(2) Der RH erwiderte der SVG, dass eine in den Ausschreibungsunterlagen abgegebene Empfehlung für die Herstellung einer durchgehenden Barrierefreiheit nicht ausreichend sein könne. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlung.

## Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

Unternehmensgegenstand

**36.1** Gegenstand und Zweck einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft sind

- eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs durch Koordination des Verkehrs- und Tarifangebots,
- die Beratung öffentlicher Besteller für derartige Verkehrsleistungen,
- die Ausschreibung sowie der Abschluss von Verträgen zur Leistungserbringung im ÖPNRV,
- die finanzielle und organisatorische Abwicklung des Verkehrsverbunds,
- Marketing und Information sowie
- die überregionale Verkehrsplanung im jeweiligen Verbundraum.

**36.2** Innerhalb des überprüften Zeitraums trat nach Auffassung des RH eine wesentliche Wandlung in der Funktion der beiden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ein:



Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbände:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

- Waren sie vor dem Jahr 2009 tendenziell Moderatoren eines Zusammenschlusses von Verkehrsunternehmen (indem die Verkehrsorganisationsgesellschaft zwar als Auftraggeber der Verkehrsdienstverträge fungierte, die Verkehrsunternehmen aber die Details des Verkehrsangebots weitgehend selbst festlegten),
- nahmen sie ab 2009 wesentlich stärker die Rolle des Auftraggebers der Verkehrsunternehmen ein, der die Details des Verkehrsangebots vorgab und auch kontrollierte.

Zusammenarbeit  
Verkehrsverbundor-  
ganisationsgesell-  
schaften – Verkehrs-  
unternehmen

37.1 (1) Der Kärntner Verkehrsverbund setzte sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aus elf Verkehrsunternehmen und der VKG als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zusammen. Jedes Verkehrsunternehmen – mit Ausnahme der Stadtwerke Klagenfurt AG – hatte mit der VKG einen oder mehrere Verkehrsdienstverträge abgeschlossen.

Zusätzlich bestanden Vereinbarungen der VKG mit lokalen Vereinen, die öffentliche Verkehrsdienste gegen Zuzahlungen der VKG durchführten.

Die Verkehrsunternehmen organisierten sich in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsunternehmen (ARGE VU). Diese war ein freiwilliger Zusammenschluss aller Verkehrsunternehmen ohne Rechtspersönlichkeit und ohne vertragliche Grundlage (wie z.B. Geschäftsordnung oder Statuten). Jedes Verkehrsunternehmen hatte aber de facto Sitz und Stimme. Die VKG hatte in der ARGE VU kein Sitz- und Stimmrecht, faktisch war sie aber bei den meisten Sitzungen vertreten. Die Beschlüsse wurden einstimmig gefasst. Sie stellten zwar rechtlich unverbindliche Absprachen der ARGE VU dar, hatten aber einen hohen faktischen Verbindlichkeitscharakter. Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen bzw. der VKG waren in den bilateralen Verkehrsdienstverträgen geregelt.

(2) In Salzburg waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 29 Verkehrsunternehmen Verbundpartner im Salzburger Verkehrsverbund. Durch Unterzeichnung eines Verkehrsverbundkooperationsvertrags (unmittelbar bzw. mittelbar als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen) waren die Verkehrsunternehmen Vertragspartner der SVG als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Daneben gab es fünf (kleine) Verkehrsunternehmen, die für die SVG Leistungen (vor allem Nachttaxi) auf Basis von Leistungsvereinbarungen erbrachten, aber keine Vertragspartner des Kooperationsvertrags waren.

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

Die Zusammenarbeit zwischen der SVG und den Verkehrsunternehmen war im Kooperationsvertrag geregelt und erfolgte in der Vollversammlung, dem Lenkungskreis und den Fachausschüssen. Eine von der SVG unabhängige Kooperationsplattform der Verkehrsunternehmen existierte nicht.

Die Fachausschüsse und der Lenkungskreis bestanden aus je fünf Mitgliedern: je einem Vertreter der SVG und der drei größten Verkehrsunternehmen sowie einem gemeinsamen Vertreter aller übrigen Verkehrsunternehmen.

Fachausschüsse waren gemäß Verkehrsverbundkooperationsvertrag für verschiedene Themenbereiche, wie z.B. die Tarifgestaltung, einzurichten. Diese erarbeiteten Entscheidungsvorlagen für den Lenkungskreis.

Der Lenkungskreis fasste Beschlüsse zu den Vorschlägen aus den Fachausschüssen und bereitete die Vollversammlung vor. Die Beschlüsse waren einstimmig zu fassen, wobei die SVG eine Stimme und die Vertreter der Verkehrsunternehmen ebenfalls eine (gemeinsame) Stimme hatten.

Die Vollversammlung setzte sich aus dem Geschäftsführer der SVG und je einem Vertreter jedes Verkehrsunternehmens zusammen, traf sich mindestens einmal jährlich und entschied über grundsätzliche Fragen der Zusammenarbeit und über Themen, die trotz zweimaliger Behandlung im Lenkungskreis nicht verabschiedet wurden. Beschlüsse waren einstimmig zu fassen.

**Tabelle 18: Verbundpartner im Kärntner und Salzburger Verkehrsverbund**

	Kärnten	Salzburg
	Anzahl	
Verkehrsunternehmen gesamt	11	29
<i>davon</i>		
<i>Straße (Bus/Taxi)</i>	10	22
<i>Schiene</i>	1	7

Quellen: VKG; SVG; RH

- 37.2 (1) Der RH stellte kritisch fest, dass der Kooperationsform der Verkehrsunternehmen in Kärnten, die ARGE VU, eine rechtliche Grundlage fehlte und die getroffenen Beschlüsse daher rechtlich nicht durchsetzbar waren. Er wies aber darauf hin, dass die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und der VKG zur Zeit der Gebarungsprüfung funktionierte.





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



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

(2) Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsunternehmen in Salzburg über keine institutionalisierte Kooperationsplattform unabhängig von der SVG im Sinne des ÖPNRV-G 1999 verfügten, und dass die SVG auf Basis des Kooperationsvertrags eine relativ starke Stellung im Verkehrsverbund innehatte. Der RH erachtete diese Form der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und der SVG aber als zweckmäßig. Aufgrund der großen Anzahl der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund erleichterte diese Vorgehensweise eine fokussierte Willensbildung.

Der RH wies darauf hin, dass sich die Rolle der SVG mit der zunehmenden Umstellung der Bestellungen auf Bruttoverträge laufend veränderte (statt früher überwiegender Koordinationsfunktion nunmehr volle Ergebnis- und Einnahmenverantwortung). Er war der Ansicht, dass sich dieser Rollenwechsel auch im Verkehrsverbundkooperationsvertrag widerspiegeln sollte.

Der RH empfahl der SVG, den Verkehrsverbundkooperationsvertrag als rechtliche Basis der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen an die sich im Zuge der Bruttobeauftragung geänderten Randbedingungen anzupassen.

*37.3 Laut Stellungnahme der SVG werde die Umsetzung der Empfehlung in den zuständigen Fachausschuss und danach in den Lenkungskreis zur Beschlussfassung eingebracht werden. Zeitgleich werde die rechtliche Umsetzung geprüft.*

Zusammenarbeit  
Verkehrsverbundor-  
ganisationsgesell-  
schaften – Ämter der  
Landesregierungen

**38.1** (1) Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften agierten in ihrer Besteller- und Koordinationsfunktion als Drehscheibe zwischen den Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden und Städte), den Verkehrsunternehmen und den sonstigen Systempartnern.

Der Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Amt der Landesregierung kam dabei eine besondere Bedeutung zu, weil die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften die verkehrspolitischen Vorgaben des jeweiligen Landes umzusetzen hatten.

(2) Die verkehrspolitischen Vorgaben in Kärnten waren im Regionalverkehrsplan<sup>73</sup> festgelegt, den die zuständigen Fachabteilungen des Amtes der Kärntner Landesregierung in enger Kooperation mit der VKG als strategischer Rahmen für den öffentlichen Verkehr in Kärnten ent-

<sup>73</sup> Regionalverkehrsplan – Rahmenplan des Landes Kärnten für den Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr (Beschlussfassung am 21. Juni 2011 durch die Kärntner Landesregierung)

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

wickelten. Die im Regionalverkehrsplan enthaltenen Grundsätze und Ziele waren von allen Dienststellen des Landes bei deren Maßnahmen und Planungen zu beachten.

Als operative Schnittstelle zwischen dem Amt der Kärntner Landesregierung und der VKG fungierte der Aufsichtsrat der VKG (vier ordentliche Aufsichtsratssitzungen pro Jahr). Der Aufsichtsrat bestand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aus sieben Mitgliedern. Fünf Aufsichtsratsmitglieder (einschließlich des Aufsichtsratsvorsitzenden) bestellte das Land Kärnten. Jeweils ein Aufsichtsratsmitglied wurde vom Städte- und vom Gemeindebund bestellt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung Abteilungsleiter der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Fachabteilung des Amtes der Kärntner Landesregierung.<sup>74</sup>

Die VKG verfügte neben den Vorgaben des Regionalverkehrsplans über kein Strategiekonzept. Nach Auskunft des Leiters der zuständigen Fachabteilung des Amtes der Kärntner Landesregierung erfolgte die strategische Ausrichtung der VKG im Aufsichtsrat. Dabei standen folgende Prämissen im Vordergrund:

- keine Finanzierung überflüssiger Verkehre,
- schlanke Struktur der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft,
- Vermeidung automatischer Wertanpassungen zur besseren Planbarkeit der Mittelflüsse (im Bedarfsfall Neuverhandlungen) und
- Verankerung einer Mindestmenge von Fahrzeugkilometern in den Verkehrsdienstverträgen anstelle exakter Streckenbeschreibungen zwecks Einräumung von Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsangebots für die Verkehrsunternehmen.

Die Festlegung der Finanzpläne (Unternehmensbudget) und des Stellenplans der VKG erfolgte im Aufsichtsrat, der auch für die Genehmigung des Jahresabschlusses und für die jährliche Entlastung des Geschäftsführers verantwortlich zeichnete.

Sämtliche – den ÖPNRV betreffende – Verkehrsdienst-Bestellungen des Landes Kärnten erfolgten unter Einbindung der VKG.

<sup>74</sup> Abteilung 7: „Kompetenzzentrum Wirtschaftsrecht und Infrastruktur“



Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



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

(3) Die verkehrspolitischen Vorgaben des Salzburger Verkehrsverbunds waren im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 festgelegt, das in enger Kooperation zwischen dem Amt der Salzburger Landesregierung und einem Beratungsunternehmen entwickelt und im Herbst 2006 von der Salzburger Landesregierung beschlossen wurde.

Die SVG verfügte neben den Vorgaben des Landesmobilitätskonzepts über kein Strategiekonzept.

Bis Juli 2012 war die Verkehrsplanung des Landes beim Amt der Salzburger Landesregierung angesiedelt. Nach dem Abgang eines in diesem Bereich spezialisierten Mitarbeiters wurde die SVG mit der Verkehrsplanung betraut. Die SVG war seitdem sowohl für die gesamte Planung des ÖPNRV als auch für die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Land zuständig.

Beim Amt der Salzburger Landesregierung (Landesbaudirektion) war nur mehr ein Mitarbeiter für den Bereich ÖPNRV zuständig. Zu seinen Aufgaben zählten:

- die Abwicklung von Zahlungen an die SVG,
- die Betreuung der bereits in der Vergangenheit vom Land – ohne Einbeziehung oder Information der SVG – abgeschlossenen Verträge mit der ÖBB-Unternehmensgruppe und der Salzburger Lokalbahn und
- die Zahlung von Zuschüssen an jene Gemeinden, die über die SVG ÖPNRV-Verkehrsleistungen bestellen.<sup>75</sup>

Als operative Schnittstelle zwischen dem Amt der Salzburger Landesregierung und der SVG fungierte der Aufsichtsrat der SVG (vier ordentliche Aufsichtsratssitzungen pro Jahr). Er setzte sich aus fünf vom Land Salzburg entsandten Vertretern (davon je einer der Stadt Salzburg und der als Besteller von Verkehrsleistungen auftretenden Regionalverbände) sowie einem Dienstnehmervertreter zusammen.

Zwischen der Landesbaudirektion und der SVG fanden quartalsweise Besprechungen statt. Weiters fanden quartalsweise Besprechungen zwischen dem für den ÖPNRV zuständigen Landesrat und dem Geschäftsführer der SVG statt.

<sup>75</sup> Im Falle geplanter Änderungen bei diesen Zuschüssen wird eine Stellungnahme der SVG eingeholt.

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

Die Planung und Beauftragung von Infrastrukturbaumaßnahmen im Bereich Schiene und Bus wurden weiterhin vom Land wahrgenommen.

- 38.2 (1)** Bezüglich Kärnten bemängelte der RH das Fehlen einer schriftlichen Unternehmensstrategie für die VKG. Grundsätzlich erachtete er die beim Amt der Kärntner Landesregierung bestehende Verkehrsplanungskompetenz und die enge Zusammenarbeit des Amtes der Kärntner Landesregierung mit der VKG als zweckmäßig, weil damit die verkehrspolitischen Vorgaben und die operative Umsetzung durch die VKG eng verzahnt waren. Die Einbindung der VKG bei allen Verkehrsdienstbestellungen des Landes trug zur Verbesserung der Transparenz der Mittelflüsse auf Landesebene bei.

Der RH empfahl dem Land Kärnten, gemeinsam mit der Geschäftsführung der VKG die bestehenden Prämissen für die VKG und weitere strategische Vorgaben u.a. zu Schwerpunktsetzung und Organisation der VKG in eine Unternehmensstrategie einzuarbeiten, diese schriftlich zu verankern und regelmäßig zu aktualisieren.

(2) Bezüglich Salzburg bemängelte der RH die weitgehende Übertragung der Verkehrsplanungsaufgaben des ÖPNRV vom Amt der Salzburger Landesregierung an die SVG. Auch bei Übertragung der operativen Verkehrsplanung an die SVG sollte das Amt der Salzburger Landesregierung aus Sicht des RH weiterhin über Verkehrsplanungskompetenzen verfügen, weil es nur dann strategische Vorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNRV erarbeiten und deren Umsetzung überprüfen kann. Ebenso kritisierte der RH, dass eine Reihe von Zahlungen des Landes an Verkehrsunternehmen (z.B. ÖBB-Personenverkehr AG, Salzburger Lokalbahnen) ohne Information der SVG erfolgte, sich damit leistungs- und betragsmäßig der Kenntnis der SVG entzog und zur Intransparenz beitrug.

Der RH empfahl dem Land Salzburg, in Zukunft die SVG über direkte Bestellungen bei Verkehrsunternehmen zu informieren. Das Land Salzburg sollte Verkehrsplanungskompetenzen betreffend den ÖPNRV künftig stärker wahrnehmen, um strategische Vorgaben für den ÖPNRV erarbeiten, weiterentwickeln sowie einem Abweichen von diesen Vorgaben zeitgerecht entgegenwirken zu können. Ferner wäre gemeinsam mit der Geschäftsführung der SVG eine Unternehmensstrategie mit Vorgaben u.a. zur Schwerpunktsetzung und Organisation für die SVG auszuarbeiten, schriftlich zu verankern und regelmäßig zu aktualisieren.

- 38.3 (1)** *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten sei die Einarbeitung der bestehenden Prämissen für die VKG und weiterer strategischer Vorgaben zur Schwerpunktsetzung und Organisation der VKG in eine*





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



## Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

*Unternehmensstrategie dadurch geprägt, dass derzeit – wie auch zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung – aufgrund der geografischen Talerstruktur Kärntens danach zu trachten sei, insbesondere die ländlichen Regionen überhaupt mit dem Leistungsangebot der „Daseinsvorsorge Öffentlicher Verkehr“ anzubinden. Sihin stelle bereits der Regionalverkehrsplan des Landes Kärnten im Wesentlichen die unternehmerische Strategie für die VKG dar, zumal diese in die Entwicklung des Regionalverkehrsplans mit eingebunden gewesen sei.*

*(2) Die VKG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass umso eher Ansprüche seitens der Gemeinden, der regionalen Wirtschaft und der Bevölkerung geltend gemacht werden könnten, je konkreter Ziele, strategische Vorgaben und Schwerpunkte in einer Unternehmensstrategie kommuniziert würden. Im Lichte der erforderlichen Leistungskürzungen im ländlichen Raum seien genauere Zielvorgaben („von oben nach unten“) kontraproduktiv. Demgegenüber würden es der in diesem Sinne „grob“ Regionalverkehrsplan des Landes Kärnten und die darauf basierenden funktionalen Leistungsbestellungen ermöglichen, Ziele aus den Nachfrageregionen („von unten nach oben“) zu aggregieren.*

*(3) Laut Stellungnahme des Landes Salzburg werde eine Stärkung der Verkehrsplanungskompetenz betreffend ÖPNRV landesintern geprüft. Eine Neudefinition der Unternehmensstrategie der Salzburger Verkehrsverbund GmbH sei vorgesehen.*

**38.4** Der RH entgegnete der VKG und dem Land Kärnten, dass seine Empfehlung auf unternehmensbezogene Aspekte der VKG – wie Unternehmensgröße, Ressourceneinsatz, Unternehmensorganisation, Kontrollmechanismen, Schwerpunktsetzung in der Aufgabenerfüllung etc. – abzielte. In diesem Sinne bekräftigte der RH seine Empfehlung, die bestehenden Prämissen für die VKG und weitere strategische Vorgaben u.a. zu Schwerpunktsetzung und Organisation der VKG in eine Unternehmensstrategie einzuarbeiten, diese schriftlich zu verankern und regelmäßig zu aktualisieren.

Personal

**39.1** Die VKG in Kärnten wurde von einem Geschäftsführer, welcher seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 2000 in der Gesellschaft tätig war, und von zwei Prokuristen (davon eine Frau) geleitet.

In den Jahren 2008 bis 2012 waren in der VKG in Kärnten durchschnittlich 12,8 Mitarbeiter (in Vollzeitäquivalenten) beschäftigt.<sup>76</sup> Die Frauenquote betrug im überprüften Zeitraum im Durchschnitt 31 %.

<sup>76</sup> ausgenommen jene Mitarbeiter, die für die Abwicklung der Arbeitnehmerförderung im Auftrag des Landes bei der VKG beschäftigt waren.

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

**Tabelle 19: Mitarbeiter der VKG<sup>1</sup>**

	2008	2009	2010	2011	2012	Durchschnitt 2008 bis 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in VZÄ <sup>2</sup>						in %
Männer	8,5	9,2	8,3	8,5	9,5	8,8	11,8
Frauen	4,0	3,7	4,5	4,6	3,8	4,0	- 5,0
<b>Summe</b>	<b>12,5</b>	<b>12,9</b>	<b>12,9</b>	<b>13,1</b>	<b>13,3</b>	<b>12,8</b>	<b>6,4</b>
	in %						
Frauenquote	32,0	28,7	34,9	35,1	28,6	31,3	

<sup>1</sup> ohne Mitarbeiter für die Verwaltung der Arbeitnehmerförderung (3 VZÄ), inkl. eines externen Mitarbeiters für den gesamten Zahlungsabgleich (z.B. Mahnwesen für Schüler-Selbstbehalte)

<sup>2</sup> Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: VKG; RH

Für die Jahre bis einschließlich 2011 genehmigte der Aufsichtsrat leistungsbezogene Prämien für alle Mitarbeiter in der Höhe von 3,0 % bis 4,9 % des Jahresbezuges. Ab dem Jahr 2012 wurden keine leistungsbezogenen Prämien mehr gewährt. Sachbezüge, wie bspw. kostenlose Jahreskarten für den ÖPNRV, gab es für die Mitarbeiter der VKG nicht.

(2) Die SVG in Salzburg wurde von einem Geschäftsführer und einem Prokuristen jeweils selbständig vertreten.

Die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der SVG in Salzburg stellte sich wie folgt dar:

**Tabelle 20: Mitarbeiter der SVG**

	2008	2009	2010	2011	2012	Durchschnitt 2008 bis 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in VZÄ						in %
Männer	8,0	8,0	9,2	11,4	12,6	9,8	57,5
Frauen	7,7	8,2	6,9	6,9	7,8	7,5	1,2
<b>Summe</b>	<b>15,7</b>	<b>16,2</b>	<b>16,1</b>	<b>18,3</b>	<b>20,4</b>	<b>17,3</b>	<b>29,9</b>
	in %						
Frauenquote	49,0	50,6	42,9	37,7	38,2	43,3	

Quellen: SVG; RH



Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbünde:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter (in VZÄ) stieg im überprüften Zeitraum von 15,7 (2008) auf 20,4 (2012). Dieser Zuwachs war in erster Linie auf die Übernahme von Verkehrsplanungsaufgaben vom Amt der Salzburger Landesregierung (ein Mitarbeiter), die Abwicklung der Landesförderung für Jahreskarten (ein Mitarbeiter), temporäre Projekte (ein Mitarbeiter) sowie den Aufbau einer Abteilung für Recht und Vergabe für die Ausschreibung von Linienebündeln (zwei Mitarbeiter) zurückzuführen.

Während der Stand an Mitarbeiterinnen im Zeitraum von 2008 bis 2012 in etwa gleich blieb, waren die zusätzlichen Mitarbeiter alle männlich, was zu einer Abnahme der Frauenquote bei der SVG von 49 % auf 38 % führte.

Die Mitarbeiter der SVG erhielten eine Jahreskarte des Salzburger Verkehrsverbunds zwischen Wohn- und Arbeitsort. Diese wurde bei der Gehaltsabrechnung als Sachbezug berücksichtigt und entsprechend versteuert.

**39.2** (1) Der RH hielt fest, dass im Zeitraum 2008 bis 2012 die Mitarbeiteranzahl in der VKG in Kärnten um lediglich 6 % stieg, während sie in der SVG in Salzburg um 30 % zunahm. Da sich die VKG im Jahr 2012 in einer ähnlichen Ausgangslage wie die SVG befand (Vorbereitung der Ausschreibung ihres Verkehrsangebots), gab der RH zu bedenken, dass die VKG im Sinne eines unternehmensinternen Wissensaufbaus – unter Bedachtnahme auf Kosten-Nutzen-Überlegungen – zusätzliche Personalressourcen für die bevorstehenden Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen benötigen wird (siehe TZ 43).

Der RH empfahl der VKG, zukünftig bei Neueinstellungen bei gleicher Qualifikation bevorzugt Frauen einzustellen, um den Frauenanteil zu heben.

(2) Der RH wies darauf hin, dass die durch die SVG in Salzburg übernommenen Aufgaben der Verkehrsplanung, die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung von Linienebündeln sowie die nunmehrige Beauftragung mittels Bruttoverträgen den Aufbau entsprechender Personalressourcen erfordern wird. Er empfahl der SVG, beim Aufbau des unternehmensinternen Know-how die Prinzipien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten.

Der RH empfahl der SVG, zukünftig bei Neueinstellungen bei gleicher Qualifikation bevorzugt Frauen einzustellen, um den im überprüften Zeitraum gesunkenen Frauenanteil wieder zu heben.

## Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

39.3 *Das Land Kärnten sagte eine Umsetzung der Empfehlung, bei gleicher Qualifikation in Zukunft bevorzugt Frauen einzustellen, zu.*

Ergebnisentwicklung 40.1 (1) Der Aufwand für die Organisation der VKG in Kärnten betrug im Zeitraum 2008 bis 2012 rd. 1,9 Mio. EUR pro Jahr (davon rd. 800.000 EUR für Personal, rd. 900.000 EUR für Sachaufwand und rd. 200.000 EUR für Abschreibungen).

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Jahresergebnisse der VKG:

Tabelle 21: Ergebnisentwicklung der VKG							
	2008	2009	2010	2011	2012	Durchschnitt 2008 bis 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR <sup>1</sup>						in %
öffentliche Mittel für Verkehrsdienste	58,67	56,03	55,45	60,44	61,17	58,35	4,3
Subvention für Betrieb VKG	1,22	1,32	1,41	1,39	1,33	1,33	9,0
sonstige Erträge (inkl. Zinserträge)	0,27	0,11	0,07	0,10	0,10	0,13	- 63,7
<b>Summe Erträge</b>	<b>60,16</b>	<b>57,46</b>	<b>56,93</b>	<b>61,93</b>	<b>62,60</b>	<b>59,82</b>	<b>4,0</b>
Aufwand für bezogene Leistungen (Verkehrsdienste)	58,07	55,53	55,25	60,01	60,59	57,89	4,3
<i>Personalaufwand</i>	<i>0,68</i>	<i>0,72</i>	<i>0,74</i>	<i>0,88</i>	<i>0,90</i>	<i>0,78</i>	<i>33,1</i>
<i>Beratung, Sachaufwand, Abschreibung</i>	<i>1,41</i>	<i>1,21</i>	<i>0,94</i>	<i>1,05</i>	<i>1,11</i>	<i>1,14</i>	<i>- 21,0</i>
Organisationsaufwand VVOG	2,09	1,93	1,68	1,93	2,01	1,92	- 3,8
<b>Summe Aufwand</b>	<b>60,15</b>	<b>57,46</b>	<b>56,93</b>	<b>61,93</b>	<b>62,60</b>	<b>59,81</b>	<b>4,1</b>
<b>Jahresergebnis (EGT)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Bildung Rücklagen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-

VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: VKG; RH

Die VKG wies im überprüften Zeitraum aufgrund der Aufwandsabdeckung durch Subventionen stets ausgeglichene Ergebnisse auf. Sie bildete keine neuen Rücklagen.





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbünde:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

(2) Das betriebliche Ergebnis der SVG in Salzburg entstand einerseits aus der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen, gedeckt durch die zugehörigen Erträge durch Fahrkarteneinnahmen (eigene Umsätze SVG) und Subventionen sowie andererseits aus dem Geschäftsbetrieb der SVG im engeren Sinn (Verwaltungsaufwand), gedeckt durch Subventionen für den Verwaltungsbetrieb und Zinserträge aus Veranlagung der Mittel der SVG.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Jahresergebnisse der SVG:

Tabelle 22: Ergebnisentwicklung der SVG							
	2008	2009	2010	2011	2012	Durchschnitt 2008 bis 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR <sup>1</sup>						in %
öffentliche Mittel für Verkehrsdienste	19,70	24,00	23,11	24,85	26,50	23,63	34,5
Subvention für Betrieb SVG	1,79	2,41	2,32	2,39	3,33	2,45	85,7
eigene Umsätze SVG	3,11	3,85	4,25	4,95	12,83	5,80	312,5
sonstige Erträge (inkl. Zinserträge abzüglich Dotierung Bewertungsreserve)	2,71	0,06	0,20	2,55	0,56	1,21	- 79,3
<b>Summe Erträge</b>	<b>27,31</b>	<b>30,32</b>	<b>29,88</b>	<b>34,74</b>	<b>43,22</b>	<b>33,09</b>	<b>58,3</b>
Aufwand für bezogene Leistungen (Verkehrsdienste)	23,32	26,62	27,95	29,59	37,56	29,01	61,1
<i>Personalaufwand</i>	0,80	0,86	0,91	1,11	1,27	0,99	58,5
<i>Beratung, Sachaufwand, Abschreibung</i>	1,12	0,98	0,96	1,70	1,71	1,29	52,7
Organisationsaufwand VVOG	1,92	1,84	1,87	2,81	2,98	2,28	55,2
<b>Summe Aufwand</b>	<b>25,24</b>	<b>28,46</b>	<b>29,82</b>	<b>32,40</b>	<b>40,54</b>	<b>31,29</b>	<b>60,6</b>
<b>Jahresergebnis (EGT)</b>	<b>2,07</b>	<b>1,86</b>	<b>0,06</b>	<b>2,34</b>	<b>2,68</b>	<b>1,80</b>	<b>29,5</b>
Bildung Rücklagen	2,07	1,86	-	2,30	2,78	1,80	34,3

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: SVG (Jahresabschlüsse); RH

Die SVG wies von 2008 bis 2012 positive Jahresergebnisse aus. Im Jahr 2012 wirkte erstmalig die Ausschreibung von Linienbündeln und die geänderte Vertragsgestaltung (Bruttoverträge; siehe TZ 29): Die Fahrkarteneinnahmen der neu ausgeschriebenen Linien verblieben nun bei der SVG (Anstieg bei „eigene Umsätze SVG“), demgegenüber stieg

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

gleichzeitig das Entgelt für die eingekauften Leistungen an<sup>77</sup> („Aufwand für bezogene Leistungen“).

Die Gewinne der Jahre 2008 und 2011 waren in erster Linie durch die Auflösung von Rückstellungen (enthalten in „sonstige Erträge“) in Höhe von insgesamt 4,86 Mio. EUR (2008: 2,27 Mio. EUR; 2011: 2,59 Mio. EUR) bedingt: In Vorjahren gebildete Rückstellungen für all-fällige Zahlungen aus umstrittenen Vertragsklauseln mit Verkehrsunter-nehmen (die das Ergebnis in diesen Jahren entsprechend negativ beeinflusst hatten) wurden nicht benötigt, weil Verhandlungen zwi-schen der SVG und den Verkehrsunternehmen zu einer Vermeidung dieser Zahlungen führten.

40.2 (1) Der RH hielt fest, dass die VKG in Kärnten im Zeitraum 2008 bis 2012 regelmäßig ausgeglichene Ergebnisse erzielte.

(2) Der RH wies darauf hin, dass die SVG in Salzburg im Zeitraum 2008 bis 2012 Gewinne auswies und dementsprechende Rücklagen aufbaute. Er betonte, dass die SVG ohne die erfolgreichen Verhandlungen über frühere Vertragsklauseln 2008 und 2011 ein leicht negatives Jahres-ergebnis ausgewiesen hätte.

Subventionen,  
Gewinnverwendung  
und liquide Mittel

41.1 (1) Die Gesellschaftskosten der VKG in Kärnten (im Sinne des admi-nistrativen Aufwandes der Gesellschaft) wurden im überprüften Zeit-raum zu je rund einem Viertel durch Bund, Land Kärnten, Gemeinden und diversen kleineren Aufwandsentschädigungen finanziert.

**Tabelle 23: Finanzierung des betrieblichen Aufwands der VKG**

	2008	2009	2010	2011	2012	Anteil an den Gesellschafts- kosten 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR						in % <sup>2</sup>
Beiträge Bund	0,40	0,40	0,46	0,46	0,46	25,1	15,0
Beiträge Land	0,44	0,49	0,52	0,49	0,46	25,1	4,5
Beiträge Gemeinden	0,38	0,43	0,43	0,44	0,41	22,4	7,9
andere Beiträge <sup>1</sup>	0,55	0,44	0,13	0,36	0,50	27,3	- 9,1
<b>Summe</b>	<b>1,77</b>	<b>1,76</b>	<b>1,54</b>	<b>1,75</b>	<b>1,83</b>	<b>100,0</b>	<b>3,4</b>

<sup>1</sup> andere Beiträge: bspw. Zinsen aus Kontoguthaben, Beiträge für die Abwicklung der Fahrtkostenzuschüsse oder für die Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

<sup>2</sup> Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: VKG; RH

<sup>77</sup> Da die Fahrkarteneinnahmen, die nunmehr an die SVG gingen, als Teil des Entgelts der beauftragten Verkehrsunternehmen wegfielen, musste die SVG die Verkehrsunter-nehmen entsprechend höher bezahlen (siehe TZ 29).





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften

BMVIT

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

Wie nachstehend ersichtlich, verfügte die VKG im überprüften Zeitraum über Liquiditätsreserven in der Höhe von durchschnittlich rd. 4 Mio. EUR. Davon waren 3,0 Mio. EUR auf einem Festgeldkonto auf bis zu einem Jahr gebunden. Das Land plante, die Reserven bis zum August 2015<sup>78</sup> für die Finanzierung der Kärntner S-Bahn aufzubrauchen.

**Tabelle 24: Entwicklung der liquiden Mittel der VKG**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Durchschnitt 2008 bis 2013
	in Mio. EUR						
liquide Mittel (zu Jahresbeginn)	4,3	4,3	4,1	4,0	3,9	2,9	3,9
	in % pro Jahr						
Veranlagungskonditionen (Festgeldkonto)	3,5–4,7	0,8–2,8	0,9–1,2	1,1–2,0	1,0–1,8	0,65	–

Quellen: VKG; RH

(2) Die folgende Tabelle zeigt die Finanzierung des betrieblichen Aufwands der SVG in Salzburg – exklusive der Verkehrsdienstbestellungen:

**Tabelle 25: Finanzierung des betrieblichen Aufwands der SVG**

	2008	2009	2010	2011	2012	Anteil an den Gesellschafts- kosten 2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR					in % <sup>1</sup>	
<b>Subventionen<sup>2</sup></b>							
Bund	0,52	0,53	0,54	0,54	0,57	16,7	9,6
Land	1,27	1,88	1,78	1,85	2,76	80,9	117,3
Zinserträge	0,54	0,16	0,06	0,14	0,08	2,3	– 85,2
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>2,33</b>	<b>2,57</b>	<b>2,38</b>	<b>2,53</b>	<b>3,41</b>	<b>100,0</b>	
betrieblicher Aufwand	– 1,92	– 1,84	– 1,87	– 2,81	– 2,98		55,2
<b>Saldo</b>	<b>0,41</b>	<b>0,73</b>	<b>0,51</b>	<b>– 0,28</b>	<b>0,43</b>		<b>4,9</b>

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen möglich

<sup>2</sup> Subventionen von Bund und Land sind im Jahresabschluss der SVG als Ertrag der jeweiligen Periode ausgewiesen. Die in Tabelle 25 dargestellten Zahlen sind demgegenüber die im jeweiligen Jahr erhaltenen Zahlungen und stimmen 2008 und 2012 aufgrund zeitlicher Verschiebungen über das Jahresende nicht genau mit den Erträgen überein.

Quellen: SVG (Jahresabschlüsse); RH

<sup>78</sup> Ende des Schuljahres 2014/2015

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

Der Bund stellte der SVG „für die im Interesse des Bundes erbrachten Leistungen“ auf Basis des Grund- und Finanzierungsvertrags zwischen dem Bund und dem Salzburger Verkehrsverbund jährlich etwas über 500.000 EUR zur Verfügung.

Das Land hatte aufgrund des Gesellschaftsvertrags der SVG für eine Abdeckung allfälliger Verluste zu sorgen<sup>79</sup> und trug den wesentlichen Teil zur Finanzierung des betrieblichen Aufwands bei.

Das Land teilte seine Mittel jährlich auf Basis des mit der SVG abgestimmten Budgets und im Rahmen eines von der SVG erstellten, jeweils fünfjährigen Finanzkonzeptes, zu. Das Finanzkonzept enthielt auch eine Investitionsvorschau. Die Landesmittel betragen im Durchschnitt jährlich 1,9 Mio. EUR, wobei 2012 ein deutlicher Anstieg um etwa 900.000 EUR zu verzeichnen war. Dieser war aufgrund der – bereits ab 2011 – gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausschreibung von Linienbündeln und der Übernahme von Verkehrsplanungsaufgaben vom Amt der Landesregierung notwendig. Etwa 250.000 EUR stellten in diesem Zusammenhang laut Budget nur eine Verlagerung von Landesmitteln aus dem Amt der Landesregierung zur SVG dar.

In den Jahren 2010 bis 2012 zog die Salzburger Landesregierung von der – trotzdem jährlich ansteigenden – Basissubvention der SVG jeweils etwa 240.000 EUR ab (was aber durch Zuwendungen für konkrete Projekte größtenteils kompensiert wurde). Die SVG erklärte hiezu in den Budgetunterlagen jedes Jahr, dass wegen dieser Kürzungen bereits geplante Investitionen verlagert werden müssten.

An eigenen Mitteln standen der SVG zur Finanzierung ihres Geschäftsbetriebs gemäß Gesellschaftsvertrag die „Erträge aus der Bewirtschaftung von Gesellschaftsvermögen“ sowie allfällige sonstige Erträge aus Nebengeschäften zur Verfügung (Zinserträge aus Vermögensveranlagung wie in Tabelle 25 dargestellt).

Die SVG durfte gemäß ihrem Gesellschaftsvertrag allfällige Gewinne nicht ausschütten, sondern hatte diese zugunsten des ÖPNRV im Land Salzburg zu verwenden.<sup>80</sup> Die Gesellschaft war auch nicht auf Gewinn ausgerichtet.

<sup>79</sup> „Zum Ausgleich der in der jeweiligen Gewinn- und Verlustrechnung ... ausgewiesenen, nicht durch eigene Erträge gedeckten Aufwendungen für den Geschäftsbetrieb ... sind von den Gesellschaftern jährliche Zuschüsse zur Verlustabdeckung ... zu leisten.“ (§ 6 des Gesellschaftsvertrags)

<sup>80</sup> § 2 Abs. 4





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbände:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Die SVG führte die 2008 bis 2012 angefallenen Gewinne einer Investitionsrücklage zu (insgesamt 9 Mio. EUR) und bildete damit einen Finanzpolster für zukünftigen Mittelbedarf.

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.

**Tabelle 26: Entwicklung der liquiden Mittel der SVG**

	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2008 bis 2012
	in Mio. EUR					in %
Investitionsrücklage (Eigenkapital)	2,07	3,93	3,93	6,23	9,01	335,3
Rückstellung Verbundkosten	7,43	6,24	6,76	5,43	10,07	35,5
liquide Mittel	11,55	12,13	11,76	15,07	12,09 <sup>1</sup>	4,7
	in %					
durchschnittliche Rendite <sup>2</sup>	4,9	1,4	0,5	1,0	0,6	

<sup>1</sup> Den Rückstellungen standen 2012 auch Forderungen gegenüber Verkehrsunternehmen von etwa 7,6 Mio. EUR gegenüber.

<sup>2</sup> Da etwa 2,3 Mio. EUR in einem thesaurierenden Fonds veranlagt sind, der keine laufenden Erträge ausschüttet, ergäbe sich unter Einbeziehung von beim zukünftigen Verkauf anfallenden Kurswertsteigerungen des Fonds wahrscheinlich eine etwas höhere Rendite.

Quellen: SVG; RH

Die liquiden Mittel waren größtenteils in kurzfristigen Festgeldern und – zeitweise – in Anleihen und Fonds regionaler Kreditinstitute veranlagt. Die SVG legte auf geringes Risiko und gegebenenfalls rasche Verfügbarkeit der Mittel Wert und nahm dafür eine – dem Markt entsprechend – geringe Verzinsung in Kauf.

**41.2** (1) Der RH kritisierte den Aufbau von Liquiditätsreserven durch die VKG bei gleichzeitiger Verschuldung des Landes Kärnten.<sup>81</sup> Er empfahl dem Land Kärnten zu prüfen, die Liquiditätsreserven der VKG als Beitrag zur Schuldentilgung des Landes Kärnten zu verwenden und den S-Bahn-Verkehr zukünftig aus dem laufenden Landesbudget zu finanzieren.

(2) Der RH kritisierte die Vorgehensweise des Landes Salzburg, der SVG kontinuierlich mehr (Steuer-)Mittel zur Verfügung zu stellen, als sie für den laufenden Betrieb benötigte und diesen Überschuss bei der SVG ohne Beschränkung „für späteren Bedarf“ anzusammeln.

<sup>81</sup> siehe auch RH Reihe Kärnten 2012/2

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

Der Gesellschaftsvertrag sah einen Ausgleich der nicht durch andere Erträge gedeckten Aufwendungen durch das Land vor, der – wohl zur Liquiditätssicherung – akonto im Voraus erfolgte: In diesem Sinne stellte nach Ansicht des RH die Rückführung von Subventionsteilen, welche die tatsächlichen Aufwendungen letztlich überstiegen, keine „Gewinnausschüttung“ dar und hätte dem Gesellschaftsvertrag entsprochen.

Der RH erachtete die Dotierung von Rücklagen in dem Umfang für zweckmäßig, als er den aufgrund der Ausschreibung von Linienbündeln zu erwartenden Zusatzkosten, Investitionen und Einnahmenrisiken entsprach. Dies sollte aber anhand eines konkreten Plans – ein klarer Konnex zwischen der mehrjährigen Investitionsvorschau der SVG und den gebildeten Rücklagen war nicht ersichtlich – und gestützt auf einen Eigentümerbeschluss erfolgen. Überdies standen die regelmäßig angefallenen Überschüsse eventuell in Widerspruch zur Gemeinnützigkeit der SVG gemäß Bundesabgabenordnung.

Angesichts einer Investitionsrücklage in Höhe von mehreren Mio. EUR konnte der RH die Argumentation anlässlich mehrerer Budgetpräsentationen der SVG, wegen einer Budgetkürzung des Landes in Höhe von 240.000 EUR Investitionen verschieben zu müssen, nicht nachvollziehen.

Der RH empfahl der SVG weiterhin eine risikovermeidende Veranlagungsstrategie.

**41.3** *(1) Das Land Kärnten hielt in seiner Stellungnahme fest, dass ein Zuführen der Liquiditätsreserven der VKG als Beitrag der Schuldentilgung des Landes in Zukunft zu höheren laufenden Zahlungen des Landes für die Finanzierung des S-Bahn-Verkehrs führen würde, damit den Landesvoranschlag sprunghaft ausweiten würde und in weiterer Folge neuerlich Kapital vom Land aufgenommen werden müsse, um den erhöhten Finanzierungsbedarf für den öffentlichen Verkehr abzudecken. Es sei daher zielführender, umgekehrt die Mittel für den Verkehrsverbund zu erhöhen.*

*(2) Laut Stellungnahme der SVG sei bereits ein Gespräch mit einer Bank über derartige Veranlagungen geführt worden. Gespräche mit einer weiteren Bank seien im April 2014 erfolgt.*

**41.4** Der RH entgegnete dem Land Kärnten, dass nach Aufbrauchen der Liquiditätsreserven der VKG zur Finanzierung des S-Bahn-Verkehrs die weitere Finanzierung des S-Bahn-Verkehrs ohnehin für den Landesvoranschlag schlagend werden würde.



Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbände:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

Die Empfehlung des RH bezog sich auf den Zeitraum bis zum Aufbrauchen der Liquiditätsreserven und zielte darauf ab, dass nicht zeitgleich das Land Kärnten Zinsaufwendungen für Fremdkapital zu tragen hat, während in einer Tochtergesellschaft Liquiditätsreserven mit einem vergleichsweise niedrigen Ertrag vorhanden sind.

Internes  
Kontrollsystem

42.1 (1) Gemäß § 22 Abs. 1 GmbH-Gesetz<sup>82</sup> hatte der Geschäftsführer der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft dafür zu sorgen, dass ein Rechnungswesen und ein internes Kontrollsystem (IKS) geführt werden, welche den Anforderungen des Unternehmens entsprechen.

(2) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestand bei der VKG in Kärnten eine Regelung, die ein Vieraugenprinzip der drei Zeichnungsberechtigten (Geschäftsführer, zwei Prokuristen) für den Abschluss von Rechts- und Geldgeschäften nach Außen vorschrieb. Die drei Zeichnungsberechtigten waren verpflichtet, etwaige Unregelmäßigkeiten direkt an den Aufsichtsrat zu melden. Weiters bestanden Regelungen zur Prüfung von Eingangsberechnungen sowie der laufenden Kontobewegungen.

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestanden mit Ausnahme der Zeichnungsberechtigungen und der Meldungsverpflichtung an den Aufsichtsrat keine schriftlichen Aufzeichnungen zum IKS. Es bestanden keine schriftlich dokumentierten Sicherungssysteme betreffend das EDV-System. Den Mitarbeitern wurden die unternehmensinternen IKS-Vorschriften nicht nachweislich zur Kenntnis gebracht. Es waren weder Risikoabschätzungen zu den einzelnen Geschäftsbereichen noch eine risikoorientierte Dokumentation der wichtigsten Geschäftsprozesse vorhanden. Im Jahr 2008 wurden Verträge für externe Dienstleister über die von der Generalversammlung genehmigten Budgetgrenzen hinaus abgeschlossen<sup>83</sup>, ohne dass etwaige unternehmensinterne Kontrollsysteme wirksam geworden wären.

(3) Die SVG in Salzburg erstellte Ende 2010 ein umfangreiches und ausführliches Dokument zur Festlegung und Beschreibung des IKS. In diesem waren u.a. Beschaffungsvorgänge, die Bargeldbehandlung, das Berichtswesen und Controlling sowie die IT-Sicherheit geregelt, es enthielt aber auch allgemeine Absichtserklärungen mit deklaratorischem Charakter. Der Geschäftsführer gab das Dokument zwar Anfang 2011 frei, die auf dem Dokument vorgesehene Bestätigung durch alle

<sup>82</sup> Gleichlautende Regelungen befanden sich auch im Errichtungsvertrag der VKG und in der Geschäftsordnung für den Geschäftsführer der VKG.

<sup>83</sup> Finanzplan 2008 für Großprojekte und Schülermarketing: 181.800 EUR; finanzplanmäßiger Jahresabschluss 2008 für Großprojekte und Schülermarketing: 364.150,26 EUR.

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

Mitarbeiter erfolgte allerdings nicht. Die Geschäftsführung der SVG beabsichtigte eine Anpassung des IKS, die bis Mitte 2013 jedoch noch nicht erfolgt war.

Die Beschreibung des IKS enthielt als externe Kontrollmaßnahme u.a., dass der Steuerberater schriftlich angewiesen ist, die Geschäftsführung umgehend zu unterrichten, sobald der Kassabestand gemäß den Buchführungsunterlagen mehr als 4.000 EUR beträgt. Tatsächlich lag eine solche schriftliche Anweisung an den Steuerberater nicht vor. Nach Aussage des verantwortlichen Mitarbeiters wäre diese mündlich erfolgt und der Kassabestand hätte seit 2008 auch nie 4.000 EUR erreicht.

42.2 (1) Der RH kritisierte in Kärnten die mangelnde Breite, Detailtiefe und Dokumentation des IKS der VKG in Anbetracht der Höhe des von der Gesellschaft verwalteten Gebarungsvolumens und der Komplexität der Zahlungsströme zwischen einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure. Der RH empfahl der VKG, ein IKS schriftlich systematisiert auszuarbeiten, das jedenfalls neben den Regelungen zu Finanzen und Buchhaltung auch Aspekte der IT-Sicherheit, des Beschaffungswesens und der Auftragsvergabe an Externe berücksichtigt. Die IKS-Vorschriften sollten allen Mitarbeitern in Form einer Dienstanweisung nachweislich zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der RH anerkannte die Bemühungen der SVG in Salzburg, ein IKS einzurichten und umfassend zu dokumentieren. Er kritisierte jedoch, dass vorgesehene Schritte – wie die dokumentierte Zur-Kenntnisnahme durch die Mitarbeiter oder die Anweisung an den Steuerberater bezüglich Kassabestand – nicht realisiert wurden.

Zur Erleichterung der praktischen Umsetzung empfahl der RH der SVG, den Mitarbeitern eine gestraffte Version des IKS mit größerem Fokus auf konkrete Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.

42.3 (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten sei zwar keine Gesamtdokumentation eines internen Kontrollsystems in der VKG vorhanden, jedoch bestünden einzelne Elemente eines IKS in der VKG.*

*(2) Die VKG führte aus, dass sie die schriftliche Dokumentation eines internen Kontrollsystems bereits in Angriff genommen habe.*

*(3) Laut Stellungnahme der SVG werde das vorhandene IKS nochmals überarbeitet und an die aktuellen Anforderungen angepasst. Nach Freigabe durch den Aufsichtsrat würden die, die jeweiligen Abteilungen/Mitarbeiter betreffenden Teile des IKS diesen auch zur konkreten Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.*





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbünde:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

42.4 Der RH entgegnete dem Land Kärnten, dass die bei der VKG vorhandenen Ansätze eines IKS im Hinblick auf die Komplexität der Zahlungsströme und auf die Höhe des Gebarungsvolumens unzureichend waren und verblieb – auch gegenüber der VKG, gerade wegen der beabsichtigten, nochmaligen Überarbeitung ihres IKS – bei seiner Empfehlung an die VKG, ein IKS für die Bereiche Finanzen, Buchhaltung, IT-Sicherheit, Beschaffung und Auftragsvergabe an Externe auszuarbeiten und **allen** Mitarbeitern nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

Ausgelagerte  
Tätigkeiten/  
Fremdleistungen/  
Beratungsleistungen

43.1 (1) 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 Aufträge betrafen verschiedene Tätigkeiten im Rahmen der Organisationsentwicklung des Kärntner Verkehrsverbunds sowie Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Entwicklung der funktionalen Leistungsbeschreibung. Die Auftragssummen lagen größtenteils über den Wertgrenzen für Direktvergabe gemäß Bundesvergabegesetz 2006. Die Auftragsvergaben erfolgten jedoch ohne Ausschreibung. Die gesamte Auftragssumme (1,4 Mio. EUR) entsprach den Personalkosten von rund drei Mitarbeitern über den gesamten Zeitraum von neun Jahren (jährlich rd. 160.000 EUR). Es erfolgte seitens der VKG keine nachvollziehbare Abwägung, ob eine Beauftragung externer Dienstleister oder der Aufbau von unternehmensinternem Know-how zweckmäßiger wäre.

(2) Die durch die SVG in Salzburg von externen Leistungserbringern eingekauften Tätigkeiten umfassten im Wesentlichen:

Tabelle 27: Zugekaufte Fremdleistungen der SVG

	jährlicher Aufwand im Durchschnitt 2008 bis 2012
	in 1.000 EUR
Beratung (Recht, Marketing)	213
IT	117
Beitrag zu Kundencenter und Call-Center <sup>1</sup>	53
Buchhaltung, Gehaltsverrechnung und Jahresabschluss	28

<sup>1</sup> Die SVG beteiligte sich mit jährlich rd. 35.000 EUR am von der Salzburg AG geführten Kundencenter und wendete rd. 18.000 EUR für die Leistungen eines Call-Centers auf (das auch die Salzburg AG bediente).

Quellen: SVG; RH

**Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften**

Im IT-Bereich hatte die SVG ein externes Unternehmen mit der Erstellung eines Datenbank-Programms beauftragt. Nach Streitigkeiten mit dem Unternehmen musste die SVG die bis dahin geleisteten rd. 100.000 EUR abschreiben und entwickelte – mit größerem Eigenanteil – ein neues Programm.

Der Beratungsaufwand der SVG von durchschnittlich 213.000 EUR nahm von 2008 bis 2012 stark zu, wobei der RH einige Positionen, die in den Konten Werbung und Vertrieb gebucht waren (wie bspw. Aufwendungen für Marktforschung), hinzurechnete:

<b>Tabelle 28: Beratungsaufwand der SVG</b>							
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Durchschnitt 2008 bis 2012</b>	<b>Veränderung 2008 bis 2012</b>
	in 1.000 EUR						in %
Konto Rechtsberatung	71	12	6	253	250	118	252,1
Konto sonstige Beratung	1	4	50	130	157	68	-
verbucht unter Konten Werbung und Vertrieb	31	31	33	10	29	27	- 6,5
<b>Summe</b>	<b>103</b>	<b>47</b>	<b>89</b>	<b>393</b>	<b>436</b>	<b>213</b>	<b>323,3</b>

Quellen: SVG; RH

Der starke Anstieg des Aufwands in den Jahren 2011 und 2012 gegenüber den Vorjahren 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.

43.2 (1) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die VKG externe Beauftragungen in großem Ausmaß vergab.

Er bemängelte, dass seitens der VKG insbesondere bei jenen externen Beratungsleistungen, die im Zusammenhang mit den zukünftigen funktionalen Leistungsbeschreibungen standen, keine Abwägung zwischen dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know-how vorgenommen wurde. Der RH vertrat die Ansicht, dass aufgrund der Kosten von externen Beratungsleistungen primär interne Ressourcen einzusetzen sind und bei der Abwägung zwischen Eigenleistung und Fremdvergabe daher jedenfalls entspre-



Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



## Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

chende Kosten-Nutzen-Überlegungen anzustellen sind. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine bisherigen Feststellungen.<sup>84</sup>

Der RH erachtete die externen Beauftragungen der VKG in Kärnten für vergaberechtlich unzulässig. Er empfahl der VKG, bei zukünftigen Beauftragungen die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 anzuwenden und auch bei Direktvergaben vor Auftragsvergabe Vergleichsangebote einzuholen, um die Preisangemessenheit zu überprüfen. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine bisherigen Feststellungen.<sup>85</sup>

(2) Der RH erachtete in Salzburg die Kooperation zwischen SVG und Salzburg AG im Bereich des Kundenkontakts (Kundencenter, Call-Center) für zweckmäßig.

Bezüglich des IT-Bereichs verwies der RH auf die hohe Abhängigkeit, die durch weitgehend externe, speziell auf einen Kunden zugeschnittene IT-Entwicklungen entsteht. Nach Ansicht des RH sollte das entsprechende Know-how möglichst im eigenen Unternehmen aufgebaut werden.

Betreffend die Beratungsaufwendungen wies der RH auf die mit der Neuausschreibung von Linienbündeln verbundenen diesbezüglichen Kosten hin. Zwar war nach Entscheidung über die Einsprüche<sup>86</sup> ein Rückgang der Kosten der Rechtsvertretung zu erwarten, doch würde die nach jeweils acht Jahren fällige Neuausschreibung erneut Kosten verursachen. Da die SVG einen kontinuierlichen Ausschreibungsprozess plante (Ausschreibung der Linienbündel jeweils über acht Jahre verteilt), erachtete der RH den Aufbau juristischer Kompetenzen für gerechtfertigt. Er empfahl der SVG, einen juristisch ausgebildeten Assistenten bzw. Stellvertreter des zuständigen Bereichsleiters vorzusehen.

<sup>84</sup> Reihe Bund 2004/2 „Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle – Heranziehung externer Berater“; Reihe Bund 2006/2 „Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen“; Reihe Bund 2010/2 „Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion Paket 1“

<sup>85</sup> Reihe Bund 2012/8 „ÖBB-Öffentlichkeitsarbeit“; Reihe Bund 2013/2 „Vergabepraxis im BMI mit Schwerpunkt Digitalfunk“

<sup>86</sup> Ein Unternehmen beanspruchte ein Vergabeverfahren in mehreren Phasen beim Salzburger Vergabekontrollsenat und erhob in mehreren Fällen Beschwerde gegen negative Bescheide des Vergabekontrollsenats beim Verwaltungsgerichtshof. In seinem Urteil vom April 2013, Zl. 2011/04/0042–07, wies der Verwaltungsgerichtshof eine inhaltlich wesentliche Beschwerde als unbegründet ab.



## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

43.3 (1) Laut Stellungnahme des Landes Kärnten sei im Zuge der Umorganisation des Verkehrsverbunds durch Gründung der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft VKG die Beschäftigung der mit der Struktur und der Systematik vertrauten Unternehmen aus Sicht des Landes Kärnten wichtig gewesen; die Einholung von Vergleichsangeboten werde aber bereits umgesetzt.

(2) Laut Stellungnahme der VKG setze die Art der beauftragten Dienstleistungen, insbesondere der Umgang mit den Verkehrsunternehmen und sensiblen Informationen in deren Bereich, ein hohes Maß an Vertrauen seitens der Verkehrsunternehmen voraus. Ferner sei im fraglichen Zeitraum zu allen beteiligten Verkehrsunternehmen und zur VKG eine äquidistante, „neutrale“ Funktion erforderlich gewesen. Beides sei durch die Tätigkeit einer allen Beteiligten bekannten Personengruppe, die vor Gründung der VKG über einen langen Zeitraum mit ebendiesen Verbund-Verkehrsunternehmen im Rahmen des damaligen, vom Land Kärnten beauftragten „Verbundmanagements“ intensiv zusammengearbeitet habe, gegeben gewesen. Auf alternative – sohin unbekannte – Auftragnehmer habe diese Eigenschaft hingegen nicht zugefallen, womit für diese Leistungen auch kein Markt vorhanden gewesen sei und damit eine Direktbeauftragung vorgenommen werden konnte.

Die Frage, ob der Einsatz VKG-eigenen Personals für jene Leistungsteile, welche die Forschung und Entwicklung der funktionalen Leistungsbeschreibung zum Gegenstand hatten, nicht zweckmäßiger gewesen wäre, habe sich zum Zeitpunkt der Beauftragung gar nicht gestellt, weil das Land Kärnten als Eigentümer der VKG bei zusätzlichen Planposten stets sehr restriktiv gewesen sei.

(3) Die SVG teilte mit, dass die Ausschreibung eines Unternehmensjuristen durch einen Personalberater erfolgt sei. Ein Ergebnis liege noch nicht vor.

43.4 (1) Der RH entgegnete dem Land Kärnten, dass die Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten aus vergaberechtlicher Sicht kein Alleinstellungsmerkmal eines Auftragnehmers darstellt, um diesen ohne Ausschreibung direkt zu beauftragen.

(2) Der RH entgegnete der VKG, dass eine bisherige Zusammenarbeit mit einem Auftragnehmer bzw. ein daraus resultierendes Vertrauensverhältnis aus vergaberechtlicher Sicht kein Alleinstellungsmerkmal darstellt, um einen Auftragnehmer ohne Ausschreibung direkt zu beauftragen.





Verkehrsverbundorganisations-  
gesellschaften



Verkehrsverbände:  
Vergleich der Leistungen und der Finanzierung

In Bezug auf die Abwägung zwischen dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know-how im Zusammenhang mit der funktionalen Leistungsausschreibung vertrat der RH die Ansicht, dass es sich bei der Entwicklung und Durchführung der funktionalen Leistungsausschreibungen um einen länger andauernden Prozess handelt und somit primär interne Ressourcen einzusetzen wären. Damit könnten einerseits Kosten gespart und andererseits Know-how innerhalb der VKG aufgebaut werden.

#### Gemeinnützigkeit

44.1 (1) Die VKG in Kärnten war nicht als gemeinnützige Gesellschaft eingerichtet. Aus Sicht der VKG betraf der überwiegende Anteil des Umsatzes der VKG Verkehrsleistungen, die mit dem reduzierten USt-Satz von 10 % besteuert werden, und nur ein geringer Anteil andere als Verkehrsleistungen, die bei einer gemeinnützigen Gesellschaft mit 10 % anstatt 20 % USt versteuert würden. Eine Umwandlung der VKG in eine gemeinnützige Gesellschaft im Sinne der Bundesabgabenordnung wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Die VKG bezahlte für Zinserträge auf Veranlagungen keine Kapitalertragssteuer, sondern hatte deren Verrechnung im Rahmen der Körperschaftsteuer beantragt. Da im überprüften Zeitraum keine Gewinne bei der VKG anfielen, war lediglich die Mindestkörperschaftsteuer (1.750 EUR) abzuführen.

(2) Die SVG in Salzburg war nicht auf Gewinn ausgerichtet und hatte gegenüber dem Finanzamt dargelegt, im Sinne der Bundesabgabenordnung gemeinnützig zu sein. Dies brachte insbesondere den Vorteil, dass keine Körperschaftsteuer und für Zinserträge keine Kapitalertragssteuer anfiel.

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 nach Abzug der Aufwendungen für die Leistungserbringung und Verwaltung voraussichtlich ein – schon zur Abdeckung des Einnahmenrisikos notwendiger – noch höherer Gewinn anfallen.

44.2 Der RH empfahl der SVG, den Bestand bzw. die Fortdauer der Gemeinnützigkeit vor dem Hintergrund der Bruttoausschreibungen rechtzeitig mit den Abgabenbehörden abzuklären, weil die bisherigen und in Zukunft zu erwartenden Gewinne dem Prinzip der Gemeinnützigkeit zuwiderlaufen könnten.

44.3 Laut Stellungnahme der SVG würden die bisherigen Bruttoausschreibungen keine Gewinne zeigen. Sollten zukünftig Gewinne realisiert werden, würden diese wieder in Qualitätssteigerungen investiert wer-

## Verkehrsverbundorganisations- gesellschaften

*den. Die Gemeinnützigkeit der Gesellschaft sei nach Ansicht des steuerlichen Vertreters der SVG nicht in Gefahr.*

44.4 Der RH wies darauf hin, dass bei der SVG bereits bisher – in die Rücklagen gestellte – Gewinne in Höhe von 9 Mio. EUR angefallen waren. Angesichts des Risikos allfälliger Rück- und Strafzahlungen wäre eine Abklärung mit den zuständigen Finanzbehörden und nicht nur mit dem steuerlichen Vertreter des Unternehmens anzustreben.

## Beschwerde- management

45.1 (1) In der VKG in Kärnten war kein Beschwerdemanagement eingerichtet. Die VKG erhielt keine systematisierten Meldungen der beauftragten Verkehrsunternehmen über eingelangte Beschwerden der Kunden. Das Land Kärnten hatte ein Bürgertelefon eingerichtet. Es gab keine Informationen über nennenswerte Beschwerden gegenüber dem Land betreffend den öffentlichen Verkehr.

(2) Die SVG in Salzburg verfügte über ein externes Call-Center, das auch Beschwerden entgegennahm. Sie erfasste die eingegangenen Beschwerden nach Grund bzw. Verursacher und verfolgte deren Bearbeitung. 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. Die stärkste Erhöhung der Beschwerden fand von 2011 (65) auf 2012 (118) – parallel mit der Aufnahme der neu ausgeschriebenen Verkehre auf Bruttovertragsbasis – statt. Die Beschwerden nahmen insbesondere in den Themenbereichen Fahrplanangebot und „Sonstiges“ zu.

45.2 (1) Der RH kritisierte das fehlende Beschwerdemanagement der VKG in Kärnten. Nach Ansicht des RH ist aufgrund des geringen Bekanntheitsgrads der VKG davon auszugehen, dass sich Kunden mit ihren Beschwerden direkt an die betroffenen Verkehrsunternehmen richten. Mangels Weiterleitung dieser Beschwerden an die VKG erlangt diese keine Kenntnis über mögliche Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten oder über allfällige Qualitätsmängel in der Auftragserfüllung der einzelnen Verkehrsunternehmen.

Der RH empfahl der VKG, in den Verkehrsdienstverträgen eine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Weitergabe von Informationen über einlangende Beschwerden an die VKG vorzusehen. Der RH empfahl dem Land Kärnten, beim Bürgertelefon einlangende Beschwerden den öffentlichen Verkehr betreffend auszuwerten und die aggregierte Information an die VKG weiterzuleiten.

(2) Die geringe jährliche Anzahl an Beschwerden an die SVG in Salzburg legte nach Ansicht des RH den Schluss nahe, dass Beschwerden oft direkt an die betreffenden Verkehrsunternehmen gerichtet und nicht an die SVG weitergeleitet wurden. Eine Kenntnis aller Beschwerden wäre aber zur optimalen Steuerung des Salzburger Verkehrsverbunds durch die SVG notwendig.

Der RH empfahl daher der SVG, in den Verträgen mit Verkehrsunternehmen eine Übermittlung aller eingehenden Beschwerden an die SVG vorzusehen und diese Übermittlung auch zu kontrollieren.

Der starke Anstieg der Beschwerden im Jahr 2012 legte nach Ansicht des RH den Schluss nahe, dass die Umstellung der Beauftragung auf Ausschreibung der Verkehre und Bruttoverträge einerseits mit Anlaufschwierigkeiten, z.B. bei der Festlegung des Angebots und damit mit Problemen für die Kunden verknüpft war, und dass andererseits die Verkehrsunternehmen Beschwerdeführer nunmehr an den Auftraggeber SVG weiterleiteten.

**45.3** (1) *Laut Stellungnahme des Landes Kärnten solle es sich bei der Weiterleitung einlangender Beschwerden an die VKG nicht um die Einrichtung eines Beschwerdemanagements in der VKG handeln. Vielmehr solle die Information über Beschwerden der VKG ein vollständiges Bild über Art der Beschwerden und Behandlung der Beschwerden durch die einzelnen Verkehrsunternehmen vermitteln.*

(2) *Laut Stellungnahme der VKG werde sie künftig kein eigenes Beschwerdemanagement aufbauen und unterhalten. Die Empfehlung des RH, sich von den Verkehrsunternehmen über Kundenbeschwerden in aggregierter Form informieren zu lassen, werde jedoch aufgegriffen. Die Weitermeldungspflicht von Beschwerden durch die Verkehrsunternehmen an die VKG werde daher in sämtliche neu zu schließende oder anzupassende Verkehrsdienstverträge eingebaut.*

(3) *Laut Stellungnahme der SVG sei unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen eine Plattform für die Verkehrsunternehmen mit Beschwerdeprozess in Planung.*

**45.4** Der RH erwiderte der VKG und dem Land Kärnten, dass die in den Stellungnahmen indizierten Maßnahmen der Intention der Empfehlung des RH entsprachen, nämlich der VKG einen Überblick über Art und Umfang von bei den Verkehrsunternehmen einlangenden Beschwerden sicherzustellen.

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

46 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

### Land Kärnten

(1) Im Regionalverkehrsplan wären 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. (TZ 6)

(2) Bei der Ausarbeitung des nächsten Regionalverkehrsplans wären die Erkenntnisse über das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen unter Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu berücksichtigen. (TZ 8)

(3) Die in den Beiträgen für den Kärntner Verkehrsverbund enthaltenen Gemeindeanteile wären künftig in den Landesvoranschlägen und Landesrechnungsabschlüssen auch ausgabenseitig ersichtlich zu machen, um eine verbesserte Transparenz der Verkehrsverbundfinanzierung sicherzustellen. (TZ 20)

(4) Die bestehenden Prämissen für die VKG und weitere strategische Vorgaben u.a. zu Schwerpunktsetzung und Organisation der VKG wären in eine Unternehmensstrategie einzuarbeiten, diese schriftlich zu verankern und regelmäßig zu aktualisieren. (TZ 38)

(5) Es wäre zu prüfen, die Liquiditätsreserven der VKG als Beitrag zur Schuldentilgung des Landes Kärnten zu verwenden und den S-Bahn-Verkehr zukünftig aus dem laufenden Landesbudget zu finanzieren. (TZ 41)

(6) Beim Bürgertelefon einlangende Beschwerden den öffentlichen Verkehr betreffend wären auszuwerten und die aggregierte Information an die VKG weiterzuleiten. (TZ 45)

### Land Salzburg

(7) Im Landesmobilitätskonzept wären 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. (TZ 6)





Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen

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

(8) Unter Heranziehung von Kosten–Nutzen–Überlegungen wäre festzulegen, ob, in welcher Art und durch wen in Siedlungsräumen ohne ausreichende Nachfrage für einen regelmäßigen Bus–Linienverkehr alternative Bedienungsformen (wie z.B. Anrufsammeltaxis) zur Verfügung gestellt werden sollten. (TZ 6)

(9) Bei der Ausarbeitung künftiger Landesmobilitätskonzepte wären bei der Erhebung der Grundlagendaten zur Mobilität geschlechtsspezifische Unterschiede zu erfassen und Möglichkeiten, den ÖPNRV an den spezifischen Bedürfnissen von Frauen auszurichten, zu prüfen. (TZ 8)

(10) Die für den ÖPNRV verwendeten Landesmittel wären in den Landesrechnungsvoranschlägen und in den Landesrechnungsabschlüssen transparent darzustellen. (TZ 20)

(11) Verkehrsplanungskompetenzen betreffend den ÖPNRV sollten künftig stärker wahrgenommen werden, um strategische Vorgaben für den ÖPNRV erarbeiten und weiterentwickeln sowie einem Abweichen von diesen Vorgaben zeitgerecht entgegenwirken zu können. (TZ 38)

(12) Gemeinsam mit der Geschäftsführung der SVG wäre eine Unternehmensstrategie mit Vorgaben u.a. zur Schwerpunktsetzung und Organisation für die SVG auszuarbeiten, schriftlich zu verankern und regelmäßig zu aktualisieren. (TZ 38)

**Land Kärnten und  
Salzburg**

(13) Wirkungsziele und geeignete Indikatoren für den ÖPNRV in den Landesbudgets wären zu entwickeln, um die Wirkung des Mittlereinsatzes messbar zu machen und die Steuerungsrelevanz zu erhöhen. (TZ 7)

**VKG**

(14) Im Sinne einer benutzerfreundlichen Tarifstruktur wäre eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von Verbundtickets mit der Steirischen Verkehrsverbund GmbH abzuschließen. (TZ 10)

(15) Es wären Analysen zu den Mobilitätsbedürfnissen von Pendlern und Gelegenheitsfahrern vorzunehmen sowie Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in diesen Kundengruppen zu erstellen. (TZ 12)

**Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen**

(16) Mit den Verkehrsunternehmen sollten Art, Umfang und Fristen für die Meldungen zu den Erlösen aus Haustarifen vertraglich verankert werden. (TZ 13)

(17) Es sollte eine vertragliche Vereinbarung über die Einnahmenaufteilung mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen geschlossen werden. (TZ 13)

(18) Ein Verkehrsdienstvertrag mit der Stadtwerke Klagenfurt AG wäre möglichst rasch abzuschließen. Andernfalls wären die Zahlungen in Höhe der vom Bund zur Verfügung gestellten Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG einzustellen. (TZ 17)

(19) Vor Beginn der geplanten Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wäre mit allen im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen eine vertragliche Vereinbarung über die Zuschreibung von Ticketeinnahmen auf die entsprechenden Leistungserbringer (Erlöszuschreibung) abzuschließen. (TZ 26)

(20) Im Interesse einheitlicher Verbundtarife wäre auf die Stadtwerke Klagenfurt AG einzuwirken, beim Verkauf von über die Kernzone hinausgehenden Tickets die Verbundtarife korrekt anzuwenden und diese Verkäufe an die VKG zu melden. (TZ 26)

(21) Die den Übergangsregelungen der PSO-Verordnung widersprechenden Laufzeiten der Verkehrsdienstverträge wären zu beseitigen sowie möglichst rasch die Verkehrsdienstleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren gemäß PSO-Verordnung auszuschreiben. (TZ 29)

(22) Entsprechende Qualitätsstandards sowie ein Qualitätsmonitoring (z.B. Fahrgastbefragungen, Mystery Shopper) wären für die Neuausschreibungen festzulegen. (TZ 33)

(23) Bei den bestehenden Verkehrsdienstverträgen wären Qualitätskontrollen durchzuführen und bei Vorliegen der Nichteinhaltung von Qualitätsvorgaben Vertragsstrafen zu verhängen. (TZ 34)

(24) Bei Neueinstellungen wären bei gleicher Qualifikation künftig bevorzugt Frauen einzustellen, um den Frauenanteil zu heben. (TZ 39)



Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen

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

(25) Ein IKS wäre schriftlich systematisiert auszuarbeiten, das jedenfalls neben den Regelungen zu Finanzen und Buchhaltung auch Aspekte der IT-Sicherheit, des Beschaffungswesens und der Auftragsvergabe an Externe berücksichtigt. Die IKS-Vorschriften sollten allen Mitarbeitern in Form **einer** Dienstanweisung nachweislich zur Kenntnis gebracht werden. **(TZ 42)**

(26) Bei zukünftigen Beauftragungen wären die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 anzuwenden und auch bei Direktvergaben vor Auftragsvergabe Vergleichsangebote einzuholen, um die Preisangemessenheit zu überprüfen. **(TZ 43)**

(27) In den Verkehrsdienstverträgen sollte eine Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Weitergabe von Informationen über einlangende Beschwerden an die VKG vorgesehen werden. **(TZ 45)**

SVG

(28) Bei den laufenden Fahrplanabstimmungen mit den Gemeinden und Regionalverbänden wäre zu hinterfragen, ob frauenspezifische Bedürfnisse ausreichend berücksichtigt wurden. **(TZ 8)**

(29) Das tatsächliche Fahrverhalten der Schüler und Lehrlinge sollte näher erhoben werden. **(TZ 11)**

(30) Es wäre weiterhin auf eine rasche Einigung der Verkehrsunternehmen zu den noch offenen Einnahmeaufteilungen hinzuwirken. **(TZ 26)**

(31) Die Verkehrsdienstverträge und Leistungsvereinbarungen mit der Salzburg AG und dem Unternehmen A wären in Verträge umzuwandeln, deren Laufzeiten den in der PSO-Verordnung genannten Befristungen entsprechen. **(TZ 29)**

(32) Bei der Beauftragung der Stadtverkehre in der Stadt Salzburg wären die vergaberechtlichen Bestimmungen einzuhalten. **(TZ 31)**

(33) Eine Strategie zum Vertragscontrolling der Bruttoverträge wäre auszuarbeiten und darin eine geeignete Vorgehensweise, z.B. eine Kombination von Erstprüfung und Folgeprüfungen mit regelmäßigen Stichproben, festzulegen. **(TZ 34)**

(34) Der Verkehrsverbundkooperationsvertrag als rechtliche Basis der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wäre an die sich im Zuge der Bruttobeauftragung geänderten Randbedingungen anzupassen. **(TZ 37)**

## Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(35) Beim Aufbau des unternehmensinternen Know-how sollten die Prinzipien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit beachtet werden. (TZ 39)

(36) Bei Neueinstellungen bei gleicher Qualifikation wären künftig bevorzugt Frauen einzustellen, um den im überprüften Zeitraum gesunkenen Frauenanteil wieder zu heben. (TZ 39)

(37) Eine risikovermeidende Veranlagungsstrategie wäre weiterhin zu verfolgen. (TZ 41)

(38) Den Mitarbeitern wäre eine gestraffte Version des IKS mit größerem Fokus auf konkrete Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. (TZ 42)

(39) Es sollte ein juristisch ausgebildeter Assistent bzw. Stellvertreter des zuständigen Bereichsleiters vorgesehen werden. (TZ 43)

(40) Der Bestand bzw. die Fortdauer der Gemeinnützigkeit wäre vor dem Hintergrund der Bruttoausschreibungen rechtzeitig mit den Abgabenbehörden abzuklären, weil die bisherigen und in Zukunft zu erwartenden Gewinne dem Prinzip der Gemeinnützigkeit zuwiderlaufen könnten. (TZ 44)

(41) In den Verträgen mit Verkehrsunternehmen wäre eine Übermittlung aller eingehenden Beschwerden an die SVG vorzusehen und diese Übermittlung auch zu kontrollieren. (TZ 45)

## VKG und SVG

(42) In den Verhandlungen mit dem BMWFJ zur Neuregelung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sollten z.B. die Weglängen der Schüler und Lehrlinge mit berücksichtigt werden, um die Finanzierung eines angemessenen Schüler- und Lehrlingsverkehrs sicherzustellen. (TZ 16)

(43) Es sollte eine Straffung der Tarifstruktur geprüft werden, um für die Kunden die Übersichtlichkeit über das Tarifangebot zu erhöhen. (TZ 23)

(44) Es wäre im Zusammenwirken mit dem BMVIT und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Meldesystematik betreffend Einnahmen aus Haustarifen festzulegen und entsprechende Meldepflichten in den Verkehrsdienstverträgen zu verankern. (TZ 28)





Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen



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

(45) Das Recht auf Einsichtnahme in die Gebarungsaufzeichnungen der Verkehrsunternehmen wäre vertraglich zu verankern. Auf dieser Basis wären Überkompensationsprüfungen zu den einzelnen Verkehrsdienstverträgen durchzuführen, um einen transparenten und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel sicherzustellen. (TZ 32)

(46) Die Barrierefreiheit wäre entsprechend den rechtlichen Bestimmungen möglichst für alle Fahrzeuge zu berücksichtigen. (TZ 35)

**Land Kärnten und  
VKG**

(47) Es wären Maßnahmen zur Steigerung bzw. gegen ein weiteres Absinken der Nachfrage nach dem ÖPNRV zu erarbeiten. (TZ 11)

(48) Mit der Stadtwerke Klagenfurt AG wären ehestmöglich Verhandlungen hinsichtlich einer vertieften Verbundintegration aufzunehmen und dabei insbesondere Regelungen über den Austausch von Daten zu Ticketverkäufen und Ticketerlösen zu treffen. (TZ 13)

(49) Die Entwicklung des Mitteleinsatzes und der damit erzielten Wirkungen wäre vertieft zu analysieren, um einem weiteren Anstieg der Kosten bei gleichzeitig rückläufigem Verkehrs- und Fahrgastaufkommen entgegenzuwirken. (TZ 27)

(50) Die Ursachen für die geringere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des niedrigeren Beitrags der Fahrgäste zu den Gesamtkosten des ÖPNRV wären in Zusammenarbeit mit der Stadt Klagenfurt zu analysieren. (TZ 28)

(51) Unter Kosten/Nutzen-Gesichtspunkten sowie nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten wären steuernde Maßnahmen zu setzen, um den ÖPNRV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu attraktivieren und den Anteil des Beitrags der Fahrgäste an den Gesamtkosten zu erhöhen. (TZ 28)

**Land Salzburg und  
SVG**

(52) Der Erschließung jener Gemeinden, die den festgesetzten Mindestbedienstandard nicht erreichen, wäre 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. (TZ 6)

**Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen****BMVIT**

(53) Das BMVIT sollte auf eine Harmonisierung des ÖPNRV-G und des Kfl-G mit der so genannten PSO-Verordnung hinwirken, um die nationalen Vorschriften an die EU-rechtlichen Bestimmungen anzupassen und die erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten. (TZ 4)

(54) Die Effektivität und Effizienz der Bestellerförderung und die Überführung dieser Mittel in eine bereits bestehende Finanzierungsform wäre zu überprüfen. (TZ 18)

(55) In Zusammenarbeit mit den Ämtern der Landesregierung bzw. den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften wäre ein – einheitlich strukturiertes – Erfassungs- und Meldesystem zu wesentlichen Finanzierungs- und Leistungsdaten im ÖPNRV einzurichten. (TZ 21)



**BMVIT**

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen**

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

## **Verkehrsverbund Kärnten GmbH**

### **Aufsichtsrat**

Vorsitzender            Dr. Albert KREINER  
(seit 8. August 2000)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden            Mag. Valentin THALER  
(seit 21. März 2007)

**Geschäftsführung**        Dipl.-Ing. Christian HESCHTERA  
(seit 8. August 2000)





ANHANG  
Entscheidungsträger

## Salzburger Verkehrsverbund GmbH

### Aufsichtsrat

Vorsitzender Dr. Wilfried HASLAUER  
(3. September 2004 bis 17. September 2013)

Landesrat Hans MAYR  
(seit 17. September 2013)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden Dr. Michael STEGER  
(13. Oktober 2006 bis 27. März 2012)

DDr. Winfried WAGNER  
(19. Juni 2012 bis 17. September 2013)

Dipl.-Ing. Angela LINDNER  
(seit 17. September 2013)

**Geschäftsführung** Dipl.-Ing. Richard KOBLER  
(7. Februar 2007 bis 31. Dezember 2013)

Dipl.-Ing. Christian NAGL  
(1. Jänner 2014 bis 31. Jänner 2014)

Mag. (FH) Allegra HASLINGER  
(seit 1. Februar 2014)

**R  
/  
H**



# **Bericht des Rechnungshofes**

## **Weinmarketing**





**Inhaltsverzeichnis**

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	166
Abkürzungsverzeichnis _____	169

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für  
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

**BMLFUW****Weinmarketing**

KURZFASSUNG _____	171
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	188
Struktur des Weinmarketings in Österreich _____	189
Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich _____	193
Aufgaben und Organisation der ÖWM _____	194
Finanzierung der ÖWM _____	196
Marketingstrategie der ÖWM _____	211
Marketingmaßnahmen der ÖWM _____	214
Weinmarketing in den weinbautreibenden Bundesländern _____	239
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	260
<b>ANHANG</b> Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	265

# Tabellen Abbildungen



## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Struktur der österreichischen Weinwirtschaft	190
Tabelle 1:	Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich in den Jahren 2008 bis 2012	193
Abbildung 2:	Eigentums- und Finanzierungsverhältnisse der ÖWM	195
Tabelle 2:	Finanzierungsbeiträge an die ÖWM in den Jahren 2008 bis 2012	197
Tabelle 3:	Agrarmarketingbeiträge 2008 bis 2012	198
Tabelle 4:	Agrarmarketingbeiträge und Einhebungs-kosten 2008 bis 2012	199
Tabelle 5:	Bundesbeitrag 2008 bis 2012	202
Tabelle 6:	Bundesbeiträge gemäß der Art. 15a B-VG-Vereinbarung (2008 bis 2010) und gemäß den Verordnungen über die Mittel für Förderungsmaßnahmen im Weinbereich (2011 und 2012) sowie tatsächlich erfolgte Zahlungen	204
Tabelle 7:	Beiträge der Länder in den Jahren 2008 bis 2012	208
Tabelle 8:	Absatzförderung auf Drittlandsmärkten 2009 bis 2012	209
Tabelle 9:	Mittelansatz für die Binnenmarktförderung 2011 bis 2014	210
Tabelle 10:	Mittel für Inlandsmarketing in den Jahren 2008 bis 2012	214
Tabelle 11:	Aufwand für die Veranstaltungen „Weintaufe“ und „Junger Österreicher“ sowie Erlöse	216
Tabelle 12:	Ausgaben der ÖWM für den SALON-Wettbewerb (netto)	218

# Tabellen Abbildungen

Tabelle 13:	Gesamtkosten VieVinum und Weingipfel 2008 bis 2012 _____	221
Tabelle 14:	Ausgaben der ÖWM für Medienkooperationen mit Printmedien im Jahr 2012 (netto) _____	223
Tabelle 15:	Gesamtausgaben Radio und TV 2008 bis 2012 _____	225
Tabelle 16:	Kooperationen mit dem Lebensmitteleinzelhandel in Österreich _____	228
Tabelle 17:	Absatz von österreichischem Wein im Lebensmittel-einzelhandel _____	228
Tabelle 18:	Abrechnungen der ÖWM mit der Agentur (brutto) _____	230
Tabelle 19:	Ausgaben der ÖWM für die Informationswebsite und für die ÖWM-Tools (brutto) _____	231
Tabelle 20:	Aufwand für Werbemittel und Erlöse aus dem Verkauf in den Jahren 2008 bis 2012 _____	232
Tabelle 21:	Mittel für Auslandsmarketing in den Jahren 2008 bis 2012 _____	234
Tabelle 22:	Aufwand der ÖWM für regionale Marketingaktivitäten in den Weinbaugebieten _____	236
Tabelle 23:	Aufteilung der Mittel für Regionalmarketing für Aktivitäten im In- und Ausland _____	237
Tabelle 24:	Überblick über die Strukturen und Zuständigkeiten für Weinmarketing in den vier weinbautreibenden Bundesländern _____	239
Tabelle 25:	Operatives Budget der Wein Burgenland in den Jahren 2008 bis 2012 _____	242
Tabelle 26:	Über den Bund abgewickelte Förderungen für Weinmarketingmaßnahmen in den vier weinbautreibenden Bundesländern _____	247
Tabelle 27:	Über die Länder abgewickelte Förderungen für Weinmarketingmaßnahmen _____	249

# Tabellen Abbildungen



Tabelle 28:	Über das Land Niederösterreich abgewickelte Förderungen für Weinmarketingmaßnahmen sowie Mittel der Niederösterreich Werbung GmbH und der Landwirtschaftskammer Niederösterreich zur Förderung des Weintourismus und des Weinabsatzes _____	250
Tabelle 29:	Über das Land Burgenland abgewickelte Förderungen für Weinmarketing _____	253
Tabelle 30:	Über das Land Steiermark abgewickelte Förderungen für Weinmarketing _____	255
Tabelle 31:	Über das Land Wien bzw. die Landwirtschaftskammer Wien abgewickelte Förderungen für Weinmarketingmaßnahmen _____	257



# Abkürzungen

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Art.	Artikel
AMA	Agrarmarkt Austria
BAO	Bundesabgabenordnung
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
bspw.	beispielsweise
BVergG	Bundesvergabegesetz
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
DAC	Districtus Austriae Controllatus
EAGFL	Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive
f./ff.	folgende
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GMO	Gemeinsame Marktorganisation
ha	Hektar
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
l	Liter
LGBl.	Landesgesetzblatt
MA	Magistratsabteilung
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)

# Abkürzungen



NÖ	Niederösterreich(isch)
Nr.	Nummer
ÖWM	Österreich Wein Marketing GmbH
PR	Public Relations
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SRL	Sonderrichtlinie
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent
VO	Verordnung
z.B.	zum Beispiel
Zl.	Zahl

## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

### Weinmarketing

Der zur Durchführung von Dachmarketing für den österreichischen Wein gegründeten Österreich Wein Marketing GmbH standen jährlich durchschnittlich rd. 8,51 Mio. EUR zur Verfügung. Die Finanzierung erfolgte großteils über die von der Agrarmarkt Austria eingehobenen Beiträge der Branche (rd. 3,27 Mio. EUR) sowie über Beiträge der Länder (rd. 2,98 Mio. EUR). Der bereits im Jahr 1998 als Gesellschafter ausgeschiedene Bund leistete zwischen 2008 und 2012 durchschnittlich rd. 1,52 Mio. EUR, übte aber – entgegen der Bestimmung des Weingesetzes – keinen bestimmenden Einfluss mehr bei der Kontrolle der Geschäftsführung der Österreich Wein Marketing GmbH aus. Auch knüpfte der Bund die Verwendung seiner Fördermittel nicht an die Erreichung von Zielen.

Die rechtlichen Grundlagen betreffend die Förderung der Weinwirtschaft aus Bundes- und Landesmitteln waren verbesserungsfähig und fanden in der Praxis zum Teil keine Anwendung mehr.

Neben den Mitteln der Österreich Wein Marketing GmbH standen den Akteuren in den weinbautreibenden Bundesländern im überprüften Zeitraum 2008 bis 2012 noch zusätzliche Mittel zur Absatzförderung für den Wein in der Höhe von rd. 11,35 Mio. EUR zur Verfügung, welche aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen stammten. Es bestand kein Überblick über die zahlreichen durch den Bund bzw. die Länder abgewickelten Maßnahmen und Förderungsmöglichkeiten für Weinmarketingzwecke.

#### KURZFASSUNG

#### Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Struktur des Weinmarketings in Österreich, der Finanzierung von Weinmarketingmaßnahmen, der Aufgabenwahrnehmung der mit dem Dachmarketing betrauten Österreich Wein Marketing GmbH (ÖWM) sowie der in den weinbautreibenden Bundesländern durchgeführten Weinmarketingaktivitäten im Zeitraum 2008 bis 2012. (TZ 1)

**Kurzfassung****Strukturen des Weinmarketings in Österreich**

In der klein strukturierten österreichischen Weinwirtschaft nahmen auf Bundes- und Landesebene neben politischen Vertretern und Verwaltungseinheiten besonders Kammerorganisationen, Berufsvertretungen und die gesetzlich eingerichteten Branchenverbände ihre jeweiligen Interessen wahr. Die Strukturen der österreichischen Weinwirtschaft waren dadurch von einer Vielzahl an Interessen und deren Vertreter geprägt, welche im Rahmen des Weinmarketings zum Ausdruck kamen. Gleichzeitig war die Weinwirtschaft ein vergleichsweise überschaubarer Sektor, in dem die handelnden Personen einander vielfach kannten und mitunter personelle Verflechtungen auf Funktionärssebene bestanden. Die ÖWM als Dachmarketinggesellschaft interagierte mit allen Akteuren gleichermaßen und verfügte über ein dichtes branchenspezifisches nationales und internationales Netzwerk. (TZ 2)

Ab der Jahrtausendwende wurden das Nationale Weinkomitee und die Regionalen Weinkomitees als Branchenorganisationen eingerichtet. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es zwölf Regionale Weinkomitees, die sich je nach Größe der Weingartenfläche aus mindestens fünf bis maximal 21 Vertretern der Weinwirtschaft eines Gebiets zusammensetzten und sämtliche Beteiligte (z.B. Produzenten, Händler, Industrie, Genossenschaften) sowie die spezifischen Gegebenheiten der Region repräsentierten. Die Aufgaben der Regionalen Weinkomitees lagen besonders in der Absatzkoordination, den Marketingaktivitäten und der Definition von regionaltypischen Qualitätsweinen mit Herkunftsprofil (DAC-Weine). (TZ 3)

Das mit Vertretern der gesamten Weinwirtschaft besetzte Nationale Weinkomitee sorgte für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den einzelnen Bereichen der Weinwirtschaft und gab zentral den Rahmen für die Entwicklung der gesamtösterreichischen Weinwirtschaft vor; es ermöglichte dadurch den Weinbaugebieten ein hohes Maß an Individualität. Durch die den spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Regionalen Weinkomitees angepassten Strukturen waren die Interessen der Basis umfassend vertreten, so dass konsensual erreichte Beschlüsse im Wege des Nationalen Komitees in die Gesetzgebung einfließen konnten. (TZ 3)



### Mittel für Weinmarketing in Österreich

In den Jahren 2008 bis 2012 wurden in Österreich durchschnittlich rd. 10,80 Mio. EUR je Jahr für Weinmarketingmaßnahmen eingesetzt. Der überwiegende Mitteleinsatz erfolgte über die ÖWM (2012: rd. 8,78 Mio. EUR), daneben standen aber auch noch zahlreiche Förderungen auf Bundes- und Länderebene (2012: rd. 2,49 Mio. EUR) zur Verfügung. Insbesondere wurden im überprüften Zeitraum auch zunehmend EU-Fördermittel aus dem „Österreichischen Programm für die Entwicklung des Ländlichen Raums 2007–2013“ sowie Beihilfen aus dem EU-Programm „Absatzförderung auf Drittlandsmärkten“ in Anspruch genommen. Durch die verstärkte Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln hatte sich der Anteil der über die ÖWM eingesetzten Mittel an den gesamten für Weinmarketingmaßnahmen verwendeten Mitteln im überprüften Zeitraum von 83 % auf 78 % reduziert. (TZ 4)

### Aufgaben und Organisation der ÖWM

Der Gesellschaftsvertrag der ÖWM aus dem Jahre 1999 sah als Zweck der ÖWM insbesondere die Förderung und Sicherung des Absatzes von österreichischem Wein, der Erschließung und Pflege von Märkten für Wein im In- und Ausland und die Förderung von Qualitätsverbesserungsmaßnahmen sowie sonstiger Marketingmaßnahmen vor. Der Fokus der ÖWM war auf das Dachmarketing für die kleinstrukturierte Weinwirtschaft, deren Betriebe sich ein eigenes Marketing oftmals nicht leisten konnten, ausgerichtet. Die vier weinbautreibenden Bundesländer Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien hielten als Gesellschafter die Hälfte der Anteile an der ÖWM, die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs und das Bundesgremium des Agrarhandels als Vertreter der Weinwirtschaft die andere Hälfte. (TZ 5)

### Finanzierung der ÖWM

Die Finanzierung der ÖWM erfolgte abweichend von der Eigentümersituation: einerseits über die von der Agrarmarkt Austria (AMA) eingehobenen Beitragszahlungen der Winzer und des Weinhandels (= Agrarmarketingbeitrag), welche – nach Abzug der Einhebungskosten – als Finanzierungsanteil des Bundes der ÖWM zur Verfügung gestellt wurden (2012: rd. 3,53 Mio. EUR); andererseits verpflichteten sich die vier weinbautreibenden Bundesländer Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien im Syndikatsvertrag, zur

## Kurzfassung

Finanzierung der ÖWM einen festgelegten jährlichen Beitrag zu leisten (2012: rd. 3,25 Mio. EUR). Da das Weingesetz für Förderungsmaßnahmen in der Weinwirtschaft eine Kofinanzierung zwischen dem Bund und den Bundesländern vorsah, stellte der Bund weitere Mittel zur Verfügung (Bundesbeitrag), die er – auf Basis einer Art. 15a B-VG-Vereinbarung – direkt an die ÖWM überwies (2012: 1,03 Mio. EUR). Seit dem Jahr 2009 nahm die ÖWM zusätzlich EU-Beihilfen für Absatzförderungsmaßnahmen im In- und Ausland in Anspruch (2012: rd. 960.000 EUR). (TZ 6)

### Agrarmarketingbeitrag

Die AMA hatte von den Weinbaubetrieben für die Bewirtschaftung der Weingartenflächen und vom Weinhandel für das erstmalige Inverkehrbringen von Wein einen Agrarmarketingbeitrag zu erheben und diesen nach Abzug der Einhebungskosten der ÖWM als Finanzierungsanteil des Bundes zur Durchführung von Marketingmaßnahmen im Weinbereich zur Verfügung zu stellen. Die Weinwirtschaft (Winzer, weinbautreibende Betriebe und Handel) leistete durch ihre Agrarmarketingbeiträge einen wesentlichen finanziellen Beitrag zum Budget (zwischen 34 % und 44 %) der ÖWM. (TZ 7)

Die eingehobenen Agrarmarketingbeiträge betragen im überprüften Zeitraum durchschnittlich rd. 3,57 Mio. EUR pro Jahr, die damit verbundenen und in Abzug zu bringenden Einhebungskosten der AMA beliefen sich im Durchschnitt auf rd. 10 % des Beitragsaufkommens. Darüber hinaus fielen zwischen 2008 und 2012 im BMLFUW als zweitinstanzlicher Abgabenbehörde zusätzliche Personalkosten in der Höhe von rd. 165.000 EUR durch 62 Berufungsverfahren an. Mit der Novelle des AMA-Gesetzes 2013 erfolgte eine Umstellung des Marketingbeitragssystems, wonach künftig die Einhebung der Beiträge auf Grundlage der Ernte- und Bestandsmeldungen – anstatt der bisherigen Selbsterklärung – erfolgen und auch der Schaumwein in die Beitragspflicht einbezogen wird. Die Branche erwartete dadurch ein höheres Beitragsaufkommen und – nach erfolgter Systemumstellung – einen geringeren Verwaltungsaufwand als bisher. (TZ 6, 7)

### Bundesbeitrag

Das Weingesetz sah vor, dass Maßnahmen zur Förderung des Absatzes der Produkte der Weinwirtschaft vom Bund und den Bundesländern im Verhältnis 60 : 40 kofinanziert werden, eine Abweichung des Finanzierungsverhältnisses aber auf Basis einer Art. 15a

B-VG-Vereinbarung möglich war. In einer derartigen Vereinbarung vom Dezember 1997 wurde festgelegt, dass der Bundesanteil an der Gesamtsumme der aufgewendeten Mittel für diese Maßnahmen höchstens 60 %, der Anteil der Länder mindestens 40 % je Finanzjahr und Bundesland betragen sollte. (TZ 8)

In der Praxis überwiesen die Länder die Beiträge laut Syndikatsvertrag zur Gänze, ohne Abzug des 60 %igen Bundesanteils, an die ÖWM. Zusätzlich dazu leistete der Bund – aufgrund der Art. 15a B-VG-Vereinbarung – seinen 60%igen Anteil im Namen der Länder ebenfalls direkt an die ÖWM. Somit stand der ÖWM auf Basis dieser Vereinbarung neben den gesamten Länderbeiträgen auch der vom Bund zu leistende Ausgleichsbeitrag (Bundesbeitrag) zusätzlich zur Verfügung. (TZ 8)

Seit dem Jahr 2009 erfolgte eine jährliche Valorisierung der Länderbeiträge, womit auch ein laufender Anstieg des Bundesbeitrags verbunden war. Mit der Novelle des Weingesetzes 2009 im Jahr 2010 wurde der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ermächtigt, abweichend vom bisherigen Finanzierungsverhältnis zwischen Bund und Ländern durch Verordnung einen jährlichen Höchstbeitrag der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Förderungsmaßnahmen festzulegen. Ab dem Jahr 2011 reduzierte der Bundesminister durch diese Verordnungen den jährlichen Bundesbeitrag wesentlich. (TZ 8)

Obwohl die Agrarmarketingbeiträge für Wein als Finanzierungsanteil des Bundes zur Durchführung von Marketingmaßnahmen durch die ÖWM galten, wurden diese nicht in den Beiträgen des Bundes gemäß Weingesetz berücksichtigt. Dies verminderte zusätzlich die Transparenz des Bundesanteils an der Finanzierung der ÖWM. Insgesamt waren die Bestimmungen über die Förderung der Weinwirtschaft aus Bundes- und Landesmitteln auf Basis des Weingesetzes sehr komplex und verbesserungsfähig. (TZ 8)

Der tatsächliche Auszahlungszeitpunkt der Bundesmittel wich in den Jahren 2008 bis 2010 deutlich von den Vorgaben der Art. 15a B-VG-Vereinbarung ab: Die Beiträge des Bundes standen der ÖWM zum Teil erst im darauffolgenden Budgetjahr zur Verfügung. Dies hatte nicht nur zu Schwierigkeiten bei der Budgetvorausplanung geführt, sondern auch die Liquiditätssteuerung des Unternehmens nachteilig beeinflusst. (TZ 8)

## Kurzfassung

### Abwicklung der Förderung

Der Bund konnte nach seinem Ausscheiden als Gesellschafter im Hinblick auf die Verwendung seiner Fördermittel formal den gesetzlich vorgesehenen bestimmenden Einfluss auf die Geschäftsführung der ÖWM nicht mehr ausüben. Er knüpfte zudem die Verwendung weder seiner Fördermittel noch der Agrarmarketingbeiträge für Wein, die laut AMA-Gesetz 1992 als Finanzierungsanteil des Bundes galten, an die Erreichung von Zielen durch die ÖWM. Die von der ÖWM dem Bund übermittelten Jahresberichte enthielten keine Budgetdaten. (TZ 9, 13)

### Beiträge der Länder

Die Gesellschafter der ÖWM legten im Syndikatsvertrag eine jährliche Beitragspflicht der Länder zur Finanzierung der ÖWM fest. Demnach hatten das Land Niederösterreich 60 %, das Land Burgenland 31 %, das Land Steiermark 8 % und das Land Wien 1 % des Gesamtbetrags jährlich an die ÖWM zu leisten. Die im Syndikatsvertrag vom Jahr 1998 vereinbarten Beträge wurden bis zur Neufassung im Jahr 2009 nicht valorisiert. Mit der Neufassung des Syndikatsvertrags im Jahr 2009 beschlossen die Gesellschafter neben der Valorisierung auch die Aufstockung der Ländermittel, womit auch die für die Auslösung der EU-Mittel erforderlichen Eigenmittel zur Förderung der Vermarktung von Wein auf Drittlandsmärkten bereitgestellt werden konnten. (TZ 10)

### Förderungen der EU

In dem von der EU gewährten Förderungsregime (Gemeinsame Marktorganisation Wein (GMO Wein)) für Informations- und Absatzförderungsmaßnahmen für Gemeinschaftsweine auf Drittlandsmärkten (1,55 Mio. EUR im Jahr 2012) waren bundesweit rd. 35 Maßnahmenprogramme vertreten, wobei das betragsmäßig größte Einzelprogramm die ÖWM betraf. Bedingt durch die zunehmende Inanspruchnahme von Fördermitteln durch andere Förderungsnehmer (Winzer, Vereine, Markengemeinschaften etc.) ging der Anteil der ÖWM an der Gesamtförderung kontinuierlich von rd. 74,5 % (2009) auf rd. 57,1 % (2012) zurück. (TZ 11)

Weiters nahm die ÖWM ab 2011 mit einem dreijährigen Programm (1,78 Mio. EUR mögliche Förderungssumme bis 2014) an den Absatzförderungsmaßnahmen im Binnenmarkt für Agrarerzeug-



nisse der EU teil und schöpfte in der ersten Phase die Fördermittel zur Gänze aus. Die Inanspruchnahme des Förderungsprogramms erforderte einen intensiven Koordinations- und Administrationsaufwand. (TZ 11, 12)

### Marketingstrategie der ÖWM

Eine externe Evaluierung der Strategie der ÖWM erfolgte zuletzt im Jahr 2008. Ausgangspunkt der darauf aufbauenden Strategie war die Festigung der stabilen Inlandsnachfrage nach österreichischem Wein und dessen Positionierung im internationalen Umfeld. Die Strategie war zielgerichtet, um die österreichische Weinwirtschaft zu fördern und den kleinen österreichischen Marktanteil an der Weltweinwirtschaft entsprechend zu unterstützen. Positiv war auch die laufende Beurteilung der Marketingaktivitäten über regelmäßiges Feedback durch die Branche. (TZ 13)

Der jährlich fortzuschreibende und vom Aufsichtsrat zu genehmigende Dreijahresplan („Marketingplan“) der ÖWM umfasste eine umfangreiche Darstellung und Analyse des Arbeitsumfeldes der ÖWM sowie quantifizierte und nicht quantifizierbare Zielvorgaben und diente als Planungsgrundlage für einzelne Maßnahmen. Eine Evaluierung in Form eines Soll-Ist-Vergleichs zwischen der Planung des Vorjahres und den tatsächlich durchgeführten Maßnahmen sowie der damit verbundenen Kostenentwicklung fehlte jedoch. (TZ 13)

Die Jahresberichte der ÖWM stellten eine Dokumentation der von ihr gesetzten Marketingaktivitäten dar, enthielten aber keine Angaben zu dem dadurch entstandenen Aufwand bzw. zur finanziellen Lage der ÖWM. (TZ 13)

### Marketingmaßnahmen der ÖWM

Die ÖWM setzte im überprüften Zeitraum jährlich zwischen rd. 3,5 Mio. EUR (2008) und rd. 4,3 Mio. EUR (2011) für Werbemaßnahmen zur Vermarktung von Wein aus Österreich bzw. für regionale Werbeaktivitäten zur Profilierung der einzelnen Weinbaugebiete im Inland ein. (TZ 14)

**Kurzfassung****Saisonaktionen**

Gemeinsam mit dem Österreichischen Weinbauverband veranstaltete die ÖWM jedes Jahr die traditionelle Weintaufe. Die Kosten übernahm ausschließlich die ÖWM; der Österreichische Weinbauverband leistete keinen finanziellen Beitrag zu dieser Veranstaltung. Weiters führte die ÖWM jährlich im Herbst eine große Erstpräsentation des „Jungen Österreichers“ (des ersten Weins des neuen Jahrgangs) im Wiener Museum für angewandte Kunst durch. Während die ÖWM die Veranstaltung in den Jahren 2008, 2009 und 2012 gemeinsam mit der Präsentation des „Steirischen Junkers“ abwickelte und dafür auch einen Kostenbeitrag der Marktgemeinschaft Steirischer Wein erhielt, unterblieb diese Zusammenarbeit – entgegen der ursprünglichen Planung – in den übrigen Jahren. Der Aufwand der ÖWM für beide Veranstaltungen belief sich auf rd. 51.000 EUR (2012) bis rd. 66.000 EUR (2009). (TZ 15)

**„SALON Österreich Wein“**

Die ÖWM organisierte jährlich den nationalen Weinwettbewerb „SALON Österreich Wein“ mit dem Ziel der Imagepflege für aufsteigende und etablierte österreichische Qualitätsweine. Die Kosten des SALON Gala Dinners betragen im Jahr 2011 nahezu ein Drittel der Gesamtkosten von rd. 283.000 EUR. Die ÖWM schrieb die jährliche Gesamtproduktion des SALON-Buches (Weinführer) und damit im Zusammenhang stehende Inseratenleistungen nicht als Gesamtleistung aus, obwohl die Direktvergabegrenze von 100.000 EUR bei Zusammenrechnung der einzelnen Aufträge überschritten wurde. (TZ 16)

Die ÖWM hatte zudem trotz der beträchtlichen finanziellen Aufwendungen von rd. 1,23 Mio. EUR netto im Zeitraum zwischen 2008 bis 2012 keine Evaluierung des SALON-Wettbewerbs durchgeführt. (TZ 16)

**VieVinum und Weingipfel**

Jährlich abwechselnd war die ÖWM Mitorganisator der größten österreichischen Weinmesse VieVinum (Gesamtkosten im überprüften Zeitraum rd. 1,90 Mio. EUR) bzw. Veranstalter des sogenannten Weingipfels (Gesamtkosten im überprüften Zeitraum rd. 683.000 EUR), eine Einladungsreise für Fachleute ins Weinland Österreich. Die bis zum Weingipfel 2009 regelmäßig durchgeführten

Evaluierungen zeigten bei den Veranstaltungsteilnehmern deutliche Verbesserungen hinsichtlich des Wissens und der Einstellung zum österreichischen Wein. Für die VieVinum als eine der größten Marketingaktivitäten der ÖWM lagen keine nachvollziehbaren Evaluierungen vor. (TZ 17)

#### Medienkooperationen mit Printmedien

Von der ÖWM im Jahr 2012 in Auftrag gegebene Schaltungen in Printmedien enthielten keine von der ÖWM in Auftrag gegebene Werbung für einzelne Unternehmen oder Marken und hielten sich an das Konzept des Dachmarketings. Die gegenseitige inhaltliche Abstimmung zwischen der ÖWM, den Regionalen Weinkomitees und der Wein Burgenland bei der Beauftragung von Medienkooperationen in Printmedien war ebenso positiv wie die inhaltliche Orientierung der ÖWM am Konzept des Dachmarketings. Eine Vielzahl von Stellen, die ebenso Medienkooperationen im Bereich Weinmarketing beauftragten, erschwerten aber für die ÖWM eine Koordination der Schaltungen erheblich. In Einzelfällen gab es in Zeitungen oder Magazinen auch zeitnahe Schaltungen verschiedener Auftraggeber. Eine wesentliche Ursache dafür lag in den zum Teil sehr kleinteiligen Strukturen der Weinwirtschaft in den einzelnen Bundesländern. (TZ 18)

Die ÖWM ließ trotz der Vielzahl an jährlichen Schaltungen und obwohl sie für diese einen hohen Anteil von rd. 15 % bzw. rd. 1,04 Mio. EUR netto von ihrem Gesamtbudget im Jahr 2012 aufbrachte, keine Medienresonanzanalyse durchführen. (TZ 18)

#### TV und Radio

Die Gesamtkosten der von der ÖWM im überprüften Zeitraum beauftragten bzw. mitfinanzierten Fernsehfilme und Radiospots betragen zwischen rd. 161.990 EUR (2012) und rd. 357.270 EUR (2011). (TZ 19)

Ein von der ÖWM im Wege einer Werbeagentur mit dem Österreichischen Rundfunk abgeschlossener Vertrag für einen wöchentlich auszustrahlenden Fernsehbeitrag enthielt hinsichtlich der Beurteilung der Angemessenheit des geleisteten Beitrags von 93.000 EUR keine Gesamtproduktionskosten oder eigene Nutzungsrechte. Für die Produktion einer Fernsehserie lag kein schriftlicher Vertrag mit Festlegung der gegenseitigen Rechte und Pflichten vor. Dies

## Kurzfassung

war insbesondere deshalb zu beanstanden, weil die ÖWM öffentliche Mittel bzw. Fördergelder einsetzte und im Einzelfall über sehr hohe Einzelbeträge zu verfügen hatte. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in der Zusammenarbeit mit Medien mitunter sehr kurzfristig Entscheidungen bzw. Auftragsvergaben notwendig sind, war ein Mindestmaß an Rechtssicherheit erforderlich. Die von der ÖWM per E-Mail zugesagte Unterstützung in der Höhe von 100.000 EUR wurde durch eine Produktionserweiterung schließlich mit 120.000 EUR abgerechnet. (TZ 19)

### Kooperationen mit der Gastronomie, dem Fachhandel und dem Lebensmittelhandel

Die ÖWM ging mit den wesentlichen Gastrogroßmärkten und dem Weinversandhandel Kooperationen ein. Der Aufwand der ÖWM daraus belief sich auf rd. 221.410 EUR (2008) bis rd. 334.880 EUR (2012). Mit einem Unternehmen des Weinhandels schloss die ÖWM mündlich jährliche Kooperationsverträge ab, deren wesentliche Inhalte wie Werbeaktionen und Leistungen der ÖWM über einen Marketingbeitrag und einen Druckkostenzuschuss lediglich in E-Mails festgehalten wurden. (TZ 20)

Das Ziel der Kooperationen mit dem Lebensmittelhandel im Inland, den Weinabsatz in höheren Preisklassen zu steigern, wurde erreicht. Weiters achtete die ÖWM darauf, keine Bewerbung von Einzelmarken zu unterstützen, sondern zum Qualitäts- und Imageaufbau für den gesamten österreichischen Wein beizutragen. Zur Beobachtung des Marktes beauftragte sie zwei Marktforschungsinstitute mit regelmäßigen Erhebungen. (TZ 20)

### Webauftritt der ÖWM

Eine Agentur betreute die Informationswebsite der ÖWM, erbrachte weitere Programmierleistungen für die ÖWM und trat als Internet-Entwicklungsagentur auf, die zwischen der ÖWM und dritten Programmierunternehmen koordinierte und sämtliche Leistungen Dritter mit der ÖWM ebenso verrechnete wie Domaingebühren und Servermieten. Die verschiedenen Bereiche waren bei der ÖWM abrechnungstechnisch nicht getrennt erfasst. Eine detaillierte Übersicht über eigene Leistungen der Agentur sowie über die mit der Agentur abgerechneten Drittleistungen lag nicht vor. Die mangelnde Transparenz war zu beanstanden. Insgesamt beliefen sich die Ausgaben der ÖWM für die Agentur im Zeitraum 2008 bis



2012 auf rd. 1,42 Mio. EUR, dies in einer jährlichen Bandbreite von rd. 166.400 EUR (2012) bis rd. 458.400 EUR (2010). (TZ 21)

Hinsichtlich des Relaunches der Informationswebsite trat die Agentur als Generalunternehmer gegenüber der ÖWM auf: Sie gab die Programmierleistung einem Subunternehmen in Auftrag und verrechnete diese ebenso wie die eigenen Koordinierungsleistungen der ÖWM. Die ÖWM vergab diese Leistungen im Auftragswert von rd. 140.000 EUR im Wege der Direktvergabe an die Agentur, obwohl aufgrund des Überschreitens der Direktvergabegrenze eine Ausschreibung erforderlich gewesen wäre. (TZ 21)

#### Werbemittel

Im Jahr 2009 entwickelte die ÖWM eine neue Werbelinie und änderte ihre Corporate Identity umfassend. Dadurch erhöhte sich der Aufwand für die Produktion und den Eigenverbrauch von Werbemitteln in den Folgejahren deutlich und lag – nach rd. 99.000 EUR im Jahr 2008 – im Jahr 2011 bei rd. 500.000 EUR bzw. nahezu 6 % des gesamten Budgets. (TZ 22)

#### Zusammenfassende Beurteilung des Inlandsmarketings

Im Hinblick auf das Inlandsmarketing gestaltete die ÖWM ihre Schwerpunkte und Aktivitäten entsprechend den Entwicklungen des Marktes und passte sie laufend an die gesammelten Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Branche an. Jedoch lagen in einzelnen Bereichen keine nachvollziehbaren Evaluierungen der durchgeführten Marketingaktivitäten vor, wodurch keine Kosten-Nutzen-Analysen möglich waren. Zu beanstanden war weiters, dass die ÖWM umfangreiche Kooperationen mit dem Fachhandel bzw. mit Medien zum Teil mündlich bzw. per E-Mail und nicht in Form von schriftlichen Verträgen vereinbarte. Bei der Vergabe externer Leistungen kam es zum Teil durch jährlich wiederkehrende Beauftragungen zur Umgehung des BVergG 2006 durch Überschreitung der Direktvergabegrenze, so dass eine Ausschreibung erforderlich gewesen wäre. (TZ 23)

## Kurzfassung

### Auslandsmarketing

Der Aufwand der ÖWM für Auslandsmarketing belief sich auf rd. 3,39 Mio. EUR (2008) bis rd. 4,54 Mio. EUR (2010). Die ÖWM passte ihre Maßnahmen im Rahmen des Auslandsmarketings auf Basis der laufenden Analysen spezifisch an die jeweiligen Rahmenbedingungen und Handlungsspielräume der Märkte an. Durch die Inanspruchnahme von Mitteln aus der EU-Förderung konnten die Aktivitäten (auch in entfernteren Märkten) ab 2009 deutlich verstärkt werden. Weiters war positiv, dass die Entwicklung des durchschnittlichen Exportpreises je Liter Wein den angestrebten Wert am Ende des überprüften Zeitraums nahezu erreicht hatte und die Wirksamkeit der getätigten Maßnahmen zeigte. (TZ 24)

### Regionale Marketingmaßnahmen der ÖWM

Während der Syndikatsvertrag vorsah, dass mindestens 30 % der von den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien geleisteten Länderbeiträge für regionale Marketingmaßnahmen im In- und Ausland zu verwenden waren, betrug die tatsächlichen Rückflüsse im überprüften Zeitraum zwischen 65 % (2012) und 86 % (2008). (TZ 25)

Die Aufteilung dieser Rückflüsse auf die Bundesländer erfolgte analog zu den Länderbeiträgen anhand der im Syndikatsvertrag festgelegten Anteile. Seit 2008 legte die ÖWM auch die durch das Regionalmarketing entstandenen Gemeinkosten anteilig auf die Budgets der Weinbaugebiete um. (TZ 26)

Über die Verwendung der Mittel für Regionalmarketing erfolgte eine intensive und laufende Abstimmung zwischen der ÖWM und den Regionalen Weinkomitees. Den gemäß Syndikatsvertrag erforderlichen Nachweis der Durchführung der regional bezogenen Marketingmaßnahmen im Ausmaß von mindestens 30 % der Jahresbeiträge erledigte die ÖWM durch die länderweise Zusammenstellung der jeweiligen Rechnungen im geforderten Mindestausmaß; sie legte jedoch keine gesonderten Berichte über die Verwendung dieser Mittel vor. (TZ 26)

### Strukturen und Zuständigkeiten für Weinmarketing in den weinbautreibenden Bundesländern

Im Land Niederösterreich waren in allen acht Weinbaugebieten sowie für die Großlage Klosterneuburg Regionale Weinkomitees eingerichtet, die sich um die Vermarktung ihrer spezifischen Weine bemühten. Sowohl in Zusammenarbeit mit der ÖWM als auch untereinander ergab sich hinsichtlich ihrer Aktivitäten somit ein erhöhter Abstimmungsbedarf. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung wurde bereits über Verbesserungen dieser Struktur zur Bündelung der niederösterreichischen Marketingmaßnahmen durch Einrichtung einer übergeordneten Arbeitsplattform diskutiert. (TZ 28)

Im Land Burgenland war ein einziges Regionales Weinkomitee für die vier großen Weinbaugebiete eingerichtet. Daneben bestand in jedem Weinbaugebiet ein DAC-Verein, der eigene Aktivitäten zur Vermarktung der DAC-Weine setzte. (TZ 29)

Für das Regionale Weinkomitee Burgenland war der Verein „Wein Burgenland“ operativ als Marketingorganisation tätig. Dessen Aktivitäten wurden aus Rückflüssen der ÖWM, aus Fördermitteln des Landes, aus Gesellschafterbeiträgen der Kammern und aus eigenen Einnahmen finanziert. Die Strategie der Wein Burgenland war dabei vor allem auf ein Herkunftsmarketing ausgerichtet, welches das Land Burgenland als Weinregion in den Mittelpunkt stellte. (TZ 29)

Obwohl das Weinmarketing im Land Burgenland durch eine Vielzahl von Akteuren (Regionales Weinkomitee, Wein Burgenland und vier DAC-Vereine) geprägt war, konnten durch eine enge personelle Verflechtung auf Funktionärebene und eine regelmäßige Abstimmung Parallelstrukturen bei den Marketingaktivitäten vermieden werden. Dies war auch dem unterschiedlichen Fokus der verschiedenen Akteure zu verdanken, weil die DAC-Vereine ihre Herkunftsregionen vermarkteten, während die Wein Burgenland das Bundesland als Weinregion und die ÖWM den österreichischen Wein bewarben. (TZ 29)

Im Land Steiermark bestand ein Regionales Weinkomitee für das gesamte Bundesland, welches organisatorisch beim Landesweingebauverband bzw. bei der Landwirtschaftskammer angesiedelt war. Dieses arbeitete punktuell mit der Marktgemeinschaft Steirischer Wein, einem privaten Verein, in dem rd. 530 von insgesamt rd. 2.800 Weinbaubetrieben in der Steiermark als Mitglieder vertreten waren, zusammen. Ab dem Jahr 2012 gab es im Regionalen Weinkomitee eine breit angelegte Diskussion über struktu-

## Kurzfassung

relle Verbesserungen und die Gründung einer Wein Steiermark nach dem Vorbild des Burgenlandes. Die Strukturen und die Aufteilung zwischen dem Land als Förderungsgeber, dem Regionalen Weinkomitee als für die Rückflüsse verantwortlichem Gremium sowie dem Landesweinbauverband und der Marktgemeinschaft Steirischer Wein als abwickelnde Organisationen waren aufgrund funktioneller Überschneidungen, des gemeinsamen Sitzes der drei letztgenannten Organisationen und vor allem der gegenseitigen Abstimmung der Akteure grundsätzlich geeignet. (TZ 30)

Im Land Wien hatte die für Agrarangelegenheiten in Wien zuständige Magistratsabteilung 58 – Wasserrecht (MA 58) die Abwicklung sämtlicher Förderungen sowie die Marketingangelegenheiten der Landwirtschaftskammer Wien übertragen. Daneben fanden Veranstaltungen verschiedener Magistratsabteilungen und des Landesweinbauverbandes sowie Einzelaktionen von Privaten, die dafür auch Förderungen in Anspruch nahmen, statt. Seitens der zuständigen Agrarabteilung des Landes Wien lag keine Übersicht über die Marketingaktivitäten bzw. über die Höhe der dafür verwendeten Beträge vor. (TZ 31)

### Finanzielle Mittel für Weinmarketing außerhalb der ÖWM

Neben den an die ÖWM geleisteten Beiträgen standen auf der Ebene der Länder weitere spezifische Förderungsmaßnahmen für Weinmarketing, aus unterschiedlichen Quellen finanziert (EU, Bund, Länder), zur Verfügung. Über den Bund wurden in den Jahren 2008 bis 2012 zusätzlich rd. 4,54 Mio. EUR an Förderungen für Weinmarketingmaßnahmen abgewickelt, welche großteils an Privatpersonen, Vereine oder Markengemeinschaften für einzelbetriebliches bzw. DAC-Marketing ergingen. Darüber hinaus wurden in den vier weinbautreibenden Bundesländern in diesem Zeitraum insgesamt rd. 6,81 Mio. EUR zur Förderung des Weinabsatzes und zur Unterstützung des Weintourismus eingesetzt. Weder auf Bundes- noch auf Länderebene lag ein Überblick über die zur Unterstützung des Weinabsatzes zur Verfügung stehenden Förderungsmaßnahmen sowie die eingesetzten Mittel vor. (TZ 32)

Im Rahmen der vom Land Niederösterreich bis 2010 gewährten Förderung der Teilnahme an internationalen Messen und Ausstellungen erhielten rd. 1.580 Förderungswerber im überprüften Zeitraum rd. 868.530 EUR. Mehr als 80 % der Förderungsfälle erhielten Fördermittel zwischen 1,34 EUR und 1.000 EUR. Eine Evaluierung der Messförderung durch das Land Niederösterreich war nicht erfolgt.



Wenngleich das Bemühen des Landes Niederösterreich, durch die Gewährung von Zuschüssen die Präsenz niederösterreichischer Winzer auf ausländischen Messen zu fördern, positiv war, war der mit der Abwicklung verbundene administrative Aufwand im Verhältnis zu den mehrheitlich niedrigen Förderungsbeträgen vergleichsweise hoch. (TZ 33)

Der Landesverband für häuerliche Direktvermarkter erhielt für das Projekt „Top Heuriger“ vom Land Niederösterreich für die Jahre 2007 bis 2010 Fördermittel in der Höhe von insgesamt 200.000 EUR sowie aus dem Österreichischen Programm für die Entwicklung des Ländlichen Raums 2007–2013 die Förderungszusage von rd. 51.950 EUR für die Jahre 2010 bis 2013. Die Landwirtschaftskammer Niederösterreich stellte für das Projekt zusätzlich jährlich einen Beitrag von 14.000 EUR zur Verfügung. Eine Evaluierung des Projekts im Hinblick auf die gesetzten Ziele lag zur Zeit der Gebarungsprüfung nicht vor. (TZ 33)

Das Land Burgenland gewährte Winzern bzw. Weinbau- oder Weinhandelsbetrieben eine Beihilfe für bis Ende Jänner 2010 erfolgte Teilnahmen an Messen außerhalb Österreichs und zahlte im überprüften Zeitraum rd. 708.500 EUR aus. Während sich ein Großteil der gewährten Beihilfen nur auf einige hundert Euro belief, zahlte das Land an Förderungsnehmer in mindestens zehn Fällen Beihilfen in der Höhe von 5.000 EUR bis 10.000 EUR aus. Im Hinblick auf eine Anreizförderung sowie im Vergleich zur maximalen Förderungshöhe im Land Niederösterreich von 1.500 EUR waren die Förderungsbeträge von 5.000 EUR bis 10.000 EUR vergleichsweise hoch. (TZ 34)

Obwohl die Messförderung eine sehr kostenintensive Form des Weinmarketings darstellte, legte das Land Burgenland für diese Messförderung weder quantifizierte Ziele fest noch evaluierte es die Maßnahme während des Geltungszeitraums des Förderungsprogramms. (TZ 34)

Die im Jahr 2010 erfolgte Umstellung der Förderung auf eine reine Messförderung der Wein Burgenland war positiv, weil diese alle am Markt befindlichen burgenländischen Weine vertrat und die Fokussierung der Förderung auf die Wein Burgenland wesentlich kostengünstiger war. Bei einer konkreten Zielfestlegung und regelmäßigen Evaluierung der Zielerreichung wäre eine frühere Umstellung und somit die Einsparung von Fördergeldern möglich gewesen. (TZ 34)

Die Förderung der Gründung einer Markengemeinschaft im Jahr 2008 mit rd. 10.360 EUR und zweier Exportoffensiven von Markenge-

**Kurzfassung**

meinschaften in den Jahren 2008 und 2009 mit rd. 84.230 EUR und rd. 83.210 EUR durch das Land Burgenland war schwer in das Konzept des Dachmarketings der ÖWM und in das Marketing von kontrollierten Herkunftsweinen zu integrieren. (TZ 34)

Die über das Land Steiermark abgewickelten Förderungen beliefen sich auf rd. 27.800 EUR (2012) bis 228.300 EUR (2009). Der Landesweinbauverband erhielt zur Durchführung des „Sauvignon Blanc Kongresses“ in den Jahren 2008 und 2009 Fördermittel des Landes in der Höhe von 60.000 EUR bzw. 125.000 EUR. Die Hoffnung, dass die Veranstaltung des „Sauvignon Blanc Kongresses“ zahlreiche Nachahmer in anderen großen Sauvignon Blanc-Anbaugebieten der Welt findet und somit einen größeren Werbenutzen für die Steiermark erzeugt, erfüllte sich bisher nicht. (TZ 35)

Die vom Land Wien direkt bzw. über die Landwirtschaftskammer Wien eingesetzten Mittel für Marketingzwecke stiegen von rd. 395.890 EUR (2008) auf rd. 640.640 EUR (2012) an. Die Ausgaben des über die Landwirtschaftskammer Wien abgewickelten Budgets für Weinmarketing betragen im Durchschnitt rd. 240.090 EUR jährlich. Die MA 58 als Förderungsgeber hatte keine messbaren Zielvorstellungen bezüglich der Verwendung dieser Mittel formuliert oder die Zielerreichung in nachvollziehbarer Form überprüft. (TZ 36)

Die Landwirtschaftskammer Wien beschäftigte für das Agrarmarketing seit mehreren Jahren überwiegend eine bestimmte Werbeagentur, die sie – bei einem Auftragswert in vier Jahren von 317.023 EUR – im Wege der Direktvergabe beauftragte. (TZ 36)

Der Wiener Weinwandertag verzeichnete eine Steigerung der Ausgaben von 92.714 EUR (2008) auf 272.740 EUR (2012); dies war vor allem bedingt durch den jährlich steigenden Mitteleinsatz für die Bewerbung der Veranstaltung in Tageszeitungen und Radio. Eine nachvollziehbare Überprüfung der Effizienz des Mitteleinsatzes lag nicht vor. Zudem wurde die Veranstaltung 2011 um rd. 52 % höher abgerechnet als ursprünglich beauftragt. (TZ 36)

### Zusammenfassende Beurteilung des Weinmarketings in den weinbautreibenden Ländern

Die Strukturen der Weinwirtschaft und der dafür geschaffenen Einrichtungen, die Maßnahmen zur Vermarktung der Produkte setzten, waren aufgrund der historischen Entwicklung und der jeweiligen Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Wein in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich gestaltet. Die kleinteilige Betriebsstruktur spiegelte sich in diesem Bereich in den vielfältigen Zusammenschlüssen von Winzern und Weinhandelsbetrieben auf privater und institutioneller Ebene wider. Dennoch erfolgte eine intensive Abstimmung mit der ÖWM über die zahlreichen Aktivitäten und Maßnahmen aufgrund der starken Vernetzung und laufenden Kommunikation der handelnden Personen. Insbesondere die Strategie des Herkunftsmarketings festigte sich im überprüften Zeitraum – ausgehend von der ÖWM – in allen weinbautreibenden Bundesländern. (TZ 37)

Ein erhöhter Koordinationsaufwand ergab sich in jenen Bundesländern (Niederösterreich, Steiermark), in denen die ÖWM die Aktivitäten für Regionalmarketing mit mehreren Einrichtungen abzustimmen hatte. Aufgrund der Erfahrungen stellten daher auch diese Länder bereits Überlegungen zu einer stärkeren Hierarchisierung durch eine Bündelung der koordinativen Aufgaben in überregionalen Plattformen an. Diese Bestrebungen waren positiv, weil durch eine Straffung der Strukturen in den Bundesländern der Informationsaustausch und die Abstimmung der Marketingstrategie mit der ÖWM noch verbessert werden kann. (TZ 37)

Kenndaten Weinmarketing						
<b>Rechtsgrundlage</b>	Bundesgesetz über den Verkehr mit Wein und Obstwein (Weingesetz 2009), BGBl. I Nr. 111/2009 i.d.g.F. Bundesgesetz über die Errichtung der Marktordnungsstelle „Agrarmarkt Austria“ (AMA-Gesetz), BGBl. Nr. 376/1992 i.d.g.F.					
<b>Rebfläche in Österreich</b>	45.910 ha					
<b>Weinbaugebiete<sup>4</sup></b>	Niederösterreich (27.130 ha), Burgenland (13.840 ha), Steiermark (4.240 ha), Wien (610 ha), übrige Bundesländer (82 ha)					
<b>Anzahl der Weinbaubetriebe</b>	20.181 (Stand 2009)					
<b>Flaschenabfüller</b>	rd. 6.500					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Entwicklung 2008–2012</b>
	in Mio. Liter					in %
<b>Weinernte</b>	299,4	235,2	173,7	281,5	215,5	– 28
<b>Weinexport<sup>1</sup></b>	60,0	69,5	62,0	45,3	47,7	– 21
Mittel für Weinmarketing						
	in EUR					in %
<b>Österreich Wein Marketing GmbH</b>	7.311.152	8.433.812	8.988.495	9.029.418	8.775.063	+ 20
<b>über den Bund abgewickelte Förderungen</b>	238.000	466.157	1.129.359	1.289.276	1.417.445	+ 496
<b>über die Länder<sup>2</sup> abgewickelte Förderungen</b>	1.290.322	1.605.253	1.425.571	1.414.944	1.072.085	– 17
<b>Summe<sup>3</sup></b>	<b>8.839.474</b>	<b>10.505.222</b>	<b>11.543.425</b>	<b>11.733.638</b>	<b>11.264.593</b>	<b>+ 27</b>

<sup>1</sup> Exportzahlen der Statistik Austria; die Erhebungsmethode beinhaltet Reexporte auch nicht österreichischer Weine (je nach Jahrgang zwischen 4 und 9 Mio. Liter)

<sup>2</sup> bzw. sonstige, im (überwiegenden) öffentlichen Eigentum stehende Einrichtungen sowie Landwirtschaftskammern

<sup>3</sup> rundungsbedingte Abweichungen möglich

<sup>4</sup> Die gewählte Reihenfolge der vier Länder beruht sowohl hier als auch in der weiteren Folge auf der Größe ihrer Weinbaugebiete.

Quellen: ÖWM; Statistik Austria; Darstellung RH

### Prüfungsablauf und –gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Juni 2013 die Gebarung hinsichtlich der Weinmarketingmaßnahmen auf Bundesebene sowie in den vier weinbautreibenden Bundesländern Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien. Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Struktur des Weinmarketings in Österreich, der Finanzierung von Weinmarketingmaßnahmen, der Aufgabenwahrnehmung der mit dem Dachmarketing betrauten Österreich Wein Marketing GmbH (ÖWM)



sowie der in den weinbautreibenden Bundesländern durchgeführten Weinmarketingaktivitäten.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2008 bis 2012.

Zu dem im März 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Agrarmarkt Austria im April 2014, die ÖWM im Mai 2014 und das BMLFUW sowie die Länder Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien im Juni 2014 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung an die ÖWM, das BMLFUW, die AMA sowie an das Land Steiermark im August 2014.

Eine Gegenäußerung an die Länder Niederösterreich, Burgenland und Wien war nicht erforderlich.

### Struktur des Weinmarketings in Österreich

Überblick über die Strukturen der Weinwirtschaft

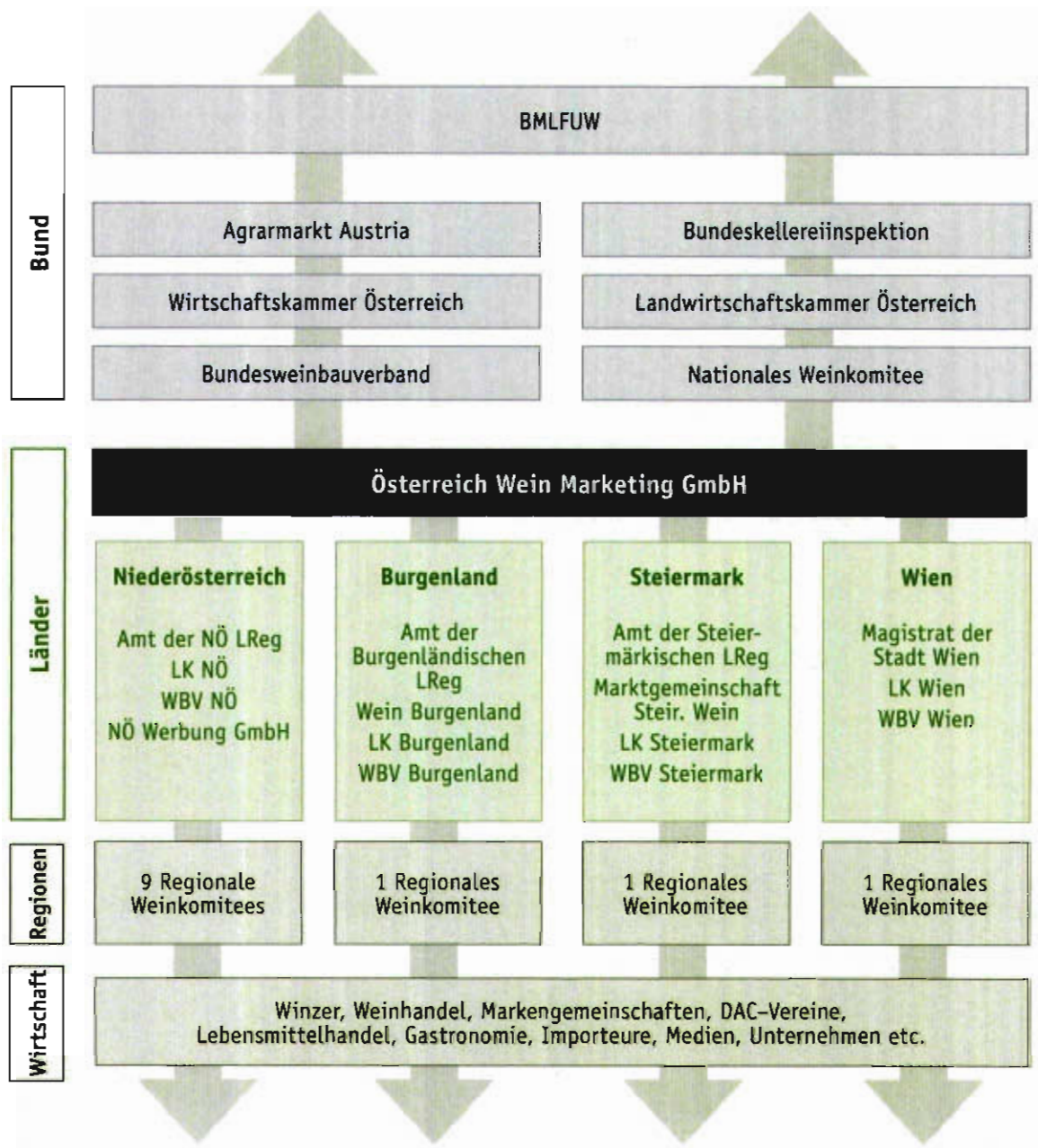
**2.1** (1) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bewirtschafteten in Österreich rd. 20.000 Betriebe<sup>1</sup> eine Fläche von rd. 46.000 ha Weingärten, wobei in den letzten Jahren eine deutliche Abnahme der kleinen Betriebe zugunsten größerer Betriebsstrukturen und Flächen festzustellen war. Trotz dieses fortschreitenden Wandels bezeichnete die Branche die österreichische Weinwirtschaft als kleinteilig strukturiert. Es gab eine Vielzahl an Akteuren und Gruppierungen, die in diesem Zweig der heimischen Landwirtschaft ihre Interessen vertraten.

(2) Folgende Abbildung gibt einen Überblick über die wesentlichen Akteure der Weinwirtschaft:

<sup>1</sup> davon rd. 6.500 Flaschenabfüller

**Struktur des Weinmarketings in Österreich**

**Abbildung 1: Stuktur der österreichischen Weinwirtschaft**



LReg: Landesregierung

LK: Landwirtschaftskammer

WBV: Weinbauverband

DAC: Districtus Austriae Controllatus

Quellen: ÖWM; Land Niederösterreich; Land Burgenland; Land Steiermark; Land Wien; Darstellung RH

(3) Die ÖWM als Dachmarketinggesellschaft der österreichischen Weinwirtschaft interagierte mit allen Akteuren gleichermaßen. Sie war in ein dichtes nationales und internationales Netzwerk aus Weinhandel, Weinmedien und Gastronomie sowie Akteuren aus Tourismus, Wirtschaftsvertretungen und Diplomatie<sup>2</sup> eingebettet. Die von der Landwirtschaftskammer, der Wirtschaftskammer und dem Weinbauverband (mit ihren Teilorganisationen) vertretenen Zielsetzungen der Weinbaupolitik wurden im Wege der Regionalen und des Nationalen Weinkomitees (den gesetzlich eingerichteten Branchenverbänden, siehe TZ 3) kommuniziert. Vertreter der Kammerorganisationen waren in den Gremien der ÖWM eingebunden, im Gegenzug war die ÖWM im Nationalen Weinkomitee vertreten und im ständigen Austausch mit den Regionalen Weinkomitees. Weiters agierten in diesem Sektor auch noch zahlreiche Markengemeinschaften<sup>3</sup>, Gemeinden, Gebietsvereinigungen oder Vermarktungsgesellschaften.

(4) Auf Länderebene zeigte der Weinmarketingbereich eine heterogene Struktur. Während im Burgenland die Intentionen der Weinwirtschaft beim Verein Wein Burgenland gebündelt wurden, waren diese Aktivitäten in Wien im Bereich der Landwirtschaftskammer Wien angesiedelt. In der Steiermark waren die Aktivitäten auf die Marktgemeinschaft Steirischer Wein<sup>4</sup> und auf den Landesweinbauverband aufgeteilt. In Niederösterreich agierten die regionalen Vertretungen (Regionale Weinkomitees) eigenständig.

2.2 Der RH stellte fest, dass die Strukturen der österreichischen Weinwirtschaft von einer Vielzahl an Interessen und deren Vertreter geprägt waren, welche im Rahmen des Weinmarketings zum Ausdruck kamen. Gleichzeitig war die Weinwirtschaft ein vergleichsweise überschaubarer Sektor, in dem die handelnden Personen einander vielfach kannten und mitunter personelle Verflechtungen auf Funktionärs Ebene bestanden. In einzelnen weinbautreibenden Bundesländern wurden bereits Überlegungen zu Strukturbereinigungen angestellt (siehe TZ 28, 30).

<sup>2</sup> z.B. Österreich Werbung, AUA, Botschaften, Außenhandelsstellen

<sup>3</sup> Zusammenschlüsse von Winzern

<sup>4</sup> ein privater Verein, in dem rd. 530 von insgesamt rd. 2.800 Weinbaubetrieben (bzw. Traubenerntemeldern) in der Steiermark als Mitglieder vertreten waren

## Struktur des Weinmarketings in Österreich

Regionale Weinkomitees und Nationales Weinkomitee

3.1 (1) Ab der Jahrtausendwende wurden mit der Branchenorganisationsverordnung<sup>5</sup> und der Branchenverbands-Verordnung<sup>6</sup> – nach dem Vorbild anderer Weinländer – das Nationale Weinkomitee und die Regionalen Weinkomitees eingerichtet und zu Körperschaften öffentlichen Rechts erklärt.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es zwölf Regionale Weinkomitees<sup>7</sup>, die sich je nach Größe der Weingartenfläche aus mindestens fünf bis maximal 21 Vertretern der Weinwirtschaft eines Gebiets zusammensetzten und sämtliche Beteiligte (z.B. Produzenten, Händler, Industrie, Genossenschaften) sowie die spezifischen Gegebenheiten der Region repräsentierten. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bestellte die Mitglieder der Regionalen Weinkomitees für die Dauer von fünf Jahren.

Den Regionalen Weinkomitees oblagen insbesondere die Koordination des Absatzes, die Ausarbeitung von Liefer- oder Bewirtschaftungsverträgen, Marketingaktivitäten gemeinsam mit der ÖWM, Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität und die Definition von regionaltypischen Qualitätsweinen mit Herkunftsprofil (DAC-Weine<sup>8</sup>). Sie waren auch ermächtigt, bei Bestehen einer DAC-Verordnung sogenannte Kapselbeiträge (je Flasche DAC-Wein) vorzuschreiben und einzuheben.

(2) Das Nationale Weinkomitee erfüllte grundsätzlich eine Filterfunktion zwischen den Beschlüssen und Anregungen der einzelnen Regionalen Weinkomitees und den entsprechenden Verordnungen des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Es bestand aus 27 Mitgliedern, die der Bundesminister für die Dauer von fünf Jahren bestellte.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> BGBl. II Nr. 138/2001, Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Einrichtung von Branchenorganisationen im Weinsektor (Branchenorganisations-Verordnung)

<sup>6</sup> BGBl. II Nr. 164/2011, Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Errichtung von Branchenverbänden im Weinsektor (Branchenverbands-Verordnung)

<sup>7</sup> Neun in Niederösterreich (für jedes Weinbaugebiet) sowie je eines in den Ländern Burgenland, Steiermark und Wien; seit April 2013 gibt es auch ein Österreichisches Sekt-Komitee mit dem Wirkungsbereich für ganz Österreich.

<sup>8</sup> DAC = Districtus Austriae Controllatus

<sup>9</sup> Im Einzelnen schlug die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs neun Personen aus der Weinproduktion und dem genossenschaftlichen Bereich, die Wirtschaftskammer Österreich neun Vertreter aus Weinhandel und Sektwirtschaft vor. Darüber hinaus waren als nicht stimmberechtigte Mitglieder noch Vertreter des BMLFUW, der Weinbautreibenden Bundesländer, der Kammern sowie der Geschäftsführer der ÖWM nominiert.





Aufgabe des Nationalen Weinkomitees war es, die personelle Besetzung der Regionalen Weinkomitees in Bezug auf die spezifischen Gegebenheiten des örtlichen Wirkungsbereichs sowie die Beschlüsse hinsichtlich der Festlegung von DAC-Weinen zu überprüfen. Insgesamt gesehen hatte das Nationale Weinkomitee die gesamtösterreichischen Weinbauinteressen zu wahren und für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den einzelnen Bereichen der Weinwirtschaft (z.B. Weinproduktion, Weinhandel etc.) zu sorgen.

Der Kontrollausschuss des Nationalen Weinkomitees überprüfte regelmäßig die Gebarung der Regionalen Weinkomitees.

3.2 Der RH stellte fest, dass das Nationale Weinkomitee zentral den Rahmen für die Entwicklung der Weinwirtschaft vorgab und den Weinbaugebieten – auch im Bereich des Weinmarketings – ein hohes Maß an Individualität ermöglicht wurde. Durch die den spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Regionalen Weinkomitees angepassten Strukturen waren die Interessen der Basis umfassend vertreten, so dass konsensual erreichte Beschlüsse im Wege des Nationalen Komitees in die Gesetzgebung einfließen konnten.

#### Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich

4.1 Insgesamt wurden im überprüften Zeitraum über die ÖWM sowie im Wege von Förderungen folgende Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich eingesetzt:

Tabelle 1: Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich in den Jahren 2008 bis 2012						
	2008	2009	2010	2011	2012	Entwicklung 2008–2012
	in EUR					in %
ÖWM	7.311.152	8.433.812	8.988.495	9.029.418	8.775.063	+ 20
über den Bund abgewickelte Förderungen	238.000	466.157	1.129.359	1.289.276	1.417.445	+ 496
über die Länder <sup>1</sup> abgewickelte Förderungen	1.290.322	1.605.253	1.425.571	1.414.944	1.072.085	- 17
<b>Summe</b>	<b>8.839.474</b>	<b>10.505.222</b>	<b>11.543.425</b>	<b>11.733.638</b>	<b>11.264.593</b>	<b>+ 27</b>
	in %					
Anteil ÖWM	83	80	78	77	78	

<sup>1</sup> bzw. sonstige, im (überwiegenden) öffentlichen Eigentum stehende Einrichtungen sowie Landwirtschaftskammern

Quellen: ÖWM; Statistik Austria; Darstellung RH

## Mittel für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich

Der überwiegende Mitteleinsatz für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich erfolgte über die ÖWM, daneben standen aber auch noch zahlreiche Förderungen auf Bundes- und Länderebene zur Verfügung. Dabei wurden im überprüften Zeitraum auch zunehmend EU-Fördermittel aus dem „Österreichischen Programm für die Entwicklung des Ländlichen Raums 2007–2013“ sowie Beihilfen aus dem Programm „Absatzförderung auf Drittlandsmärkten“ (siehe TZ 12 und 33) in Anspruch genommen.

- 4.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass in den Jahren 2008 bis 2012 durchschnittlich rd. 10,80 Mio. EUR je Jahr für Weinmarketingmaßnahmen in Österreich eingesetzt wurden. Er hielt fest, dass sich der Anteil der über die ÖWM eingesetzten Mittel im überprüften Zeitraum durch eine verstärkte Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln von 83 % auf 78 % reduziert hatte (siehe TZ 33).

(2) Infolge des überwiegenden Anteils der ÖWM an der Finanzierung des Weinmarketings in Österreich widmen sich die folgenden Ausführungen detailliert der ÖWM (TZ 5 bis 26), um daran anschließend das Weinmarketing der vier weinbautreibenden Bundesländer Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien zu beleuchten.

## Aufgaben und Organisation der ÖWM

- 5 (1) Der Gesellschaftsvertrag der ÖWM aus dem Jahre 1999 sah als ideellen Zweck der ÖWM insbesondere die Förderung und Sicherung des Absatzes von österreichischem Wein, der Erschließung und Pflege von Märkten für Wein im In- und Ausland und die Förderung von Qualitätsverbesserungsmaßnahmen sowie sonstiger Marketingmaßnahmen vor. Ziel der Tätigkeit war die Förderung der Allgemeinheit, jedoch nicht einzelner Unternehmen bzw. ihrer Marken.<sup>10</sup>

Der Fokus der ÖWM war auf das Dachmarketing für die kleinstrukturierte Weinwirtschaft, deren Betriebe sich ein eigenes Marketing oftmals nicht leisten konnten, ausgerichtet.

(2) Die vier weinbautreibenden Bundesländer hielten als Gesellschafter die Hälfte der Anteile an der ÖWM: jeweils 15 % das Land Niederösterreich und das Land Burgenland, jeweils 10 % das Land Steiermark und das Land Wien. Jeweils weitere 25 % hielten die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs und das Bundesgremium des

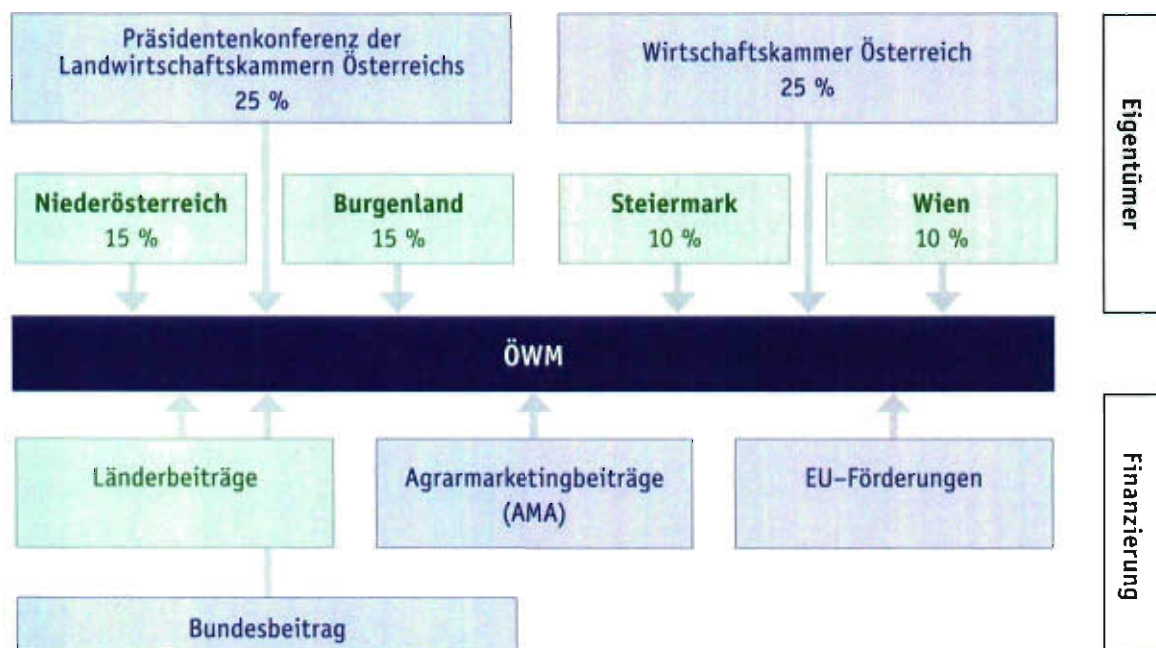
<sup>10</sup> siehe §§ 3 und 4 des Gesellschaftsvertrags der ÖWM zu Gegenstand, Zweck und Ziel des Unternehmens

Agrarhandels<sup>11</sup> als Vertreter der Weinwirtschaft (Weinbaubetriebe und Weinhandel).<sup>12</sup>

Letztere zwei Gesellschafter leisteten keine eigenen finanziellen Beiträge an die ÖWM, sie vertraten aber die Interessen der Winzer und des Weinhandels: Sie verpflichteten sich, der ÖWM alle Förderungsmaßnahmen der Landwirtschaftskammer und der Wirtschaftskammer – wie Serviceleistungen, Beteiligung an Auslandsveranstaltungen, Messen, Marktinformationen, Beratung etc. – zur Verfügung zu stellen. Die ÖWM nahm diese Leistungen insbesondere bei der Werbung für Wein im Ausland durch die Zusammenarbeit mit den Außenhandelsstellen in Anspruch.

(3) Abweichend von der Eigentümersituation erfolgte die Finanzierung der ÖWM überwiegend durch Beiträge der Länder sowie durch die von der Agrarmarkt Austria (AMA) eingehobenen Agrarmarketingbeiträge. Weiters stellte der Bund der ÖWM Mittel auf Basis des Weingesetzes zur Verfügung, hielt aber seit seinem Ausscheiden aus der ÖWM im Jahr 1998 keine Gesellschaftsanteile mehr. Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die Eigentums- und Finanzierungsverhältnisse der ÖWM:

Abbildung 2: Eigentums- und Finanzierungsverhältnisse der ÖWM



Quellen: ÖWM; Darstellung RH

<sup>11</sup> für die Wirtschaftskammer Österreich

<sup>12</sup> Der Bund war im Jahr 1998 als Gesellschafter der ÖWM (damals noch Österreichische Weinmarketingservice GmbH) ausgeschieden. Seine Anteile hatten die beiden Kammern übernommen.

## Aufgaben und Organisation der ÖWM

(4) Der Gesellschaftsvertrag der ÖWM sah als Organe einen oder mehrere Geschäftsführer, den Aufsichtsrat sowie die Generalversammlung vor. Der Aufsichtsrat hatte den Geschäftsführer bei der Geschäftsführung zu überwachen sowie die Berichte und Anträge des Geschäftsführers zu prüfen und darüber zu beschließen. Auch der Jahresabschluss unterlag der Prüfpflicht des Aufsichtsrats. Dieser bestand im Jahr 2012 aus insgesamt zwölf Mitgliedern, welche die Gesellschafter entsprechend ihren Anteilen entsendeten.<sup>13</sup>

Der zuletzt von der Generalversammlung bestellte Geschäftsführer der ÖWM wurde 2006 durch ein öffentliches Ausschreibungsverfahren ermittelt und übernahm die Geschäfte des Unternehmens zu Beginn des Jahres 2007. Der Geschäftsführung waren fünf Bereiche unterstellt, welche sowohl Aktivitäten im Inlandsmarkt betreuten als auch für bestimmte Auslandsmärkte zuständig waren. Seit 2012 ergänzten die Stabstellen „Sommelier“ und „Planung & Controlling, Marktforschung“ die Organisation.

(5) Im überprüften Zeitraum beschäftigte die ÖWM durchschnittlich rd. 20 aktive Dienstnehmer<sup>14</sup>; darüber hinaus stellte die ÖWM zusätzlich Personal zur Durchführung von Veranstaltungen kurzzeitig an.

## Finanzierung der ÖWM

### Überblick über die Finanzierung

6 (1) Die Finanzierung der ÖWM beruhte auf mehreren Rechtsgrundlagen: dem AMA-Gesetz, dem Syndikatsvertrag, dem Weingesetz und einer darauf beruhenden Art. 15a B-VG-Vereinbarung zwischen dem Bund und den vier weinbautreibenden Ländern sowie seit 2011 auf der (jährlichen) „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Mittel für Förderungsmaßnahmen im Weinbereich“:

- Gemäß AMA-Gesetz hatte die Agrarmarkt Austria (AMA) die von ihr eingehobenen Beitragszahlungen der Winzer und des Weinhandels (Agrarmarketingbeiträge) – nach Abzug der Einhebungskosten – der ÖWM zur Verfügung zu stellen (siehe TZ 7).
- Der Syndikatsvertrag verpflichtete die vier weinbautreibenden Bundesländer Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Wien zur

<sup>13</sup> Wirtschaftskammer Österreich und Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs: je drei Vertreter; Land Niederösterreich und Land Burgenland: je zwei Vertreter; Land Steiermark und Land Wien: je ein Vertreter

<sup>14</sup> Dies entsprach durchschnittlich rd. 18,44 VBÄ im Zeitraum 2008 bis 2012.