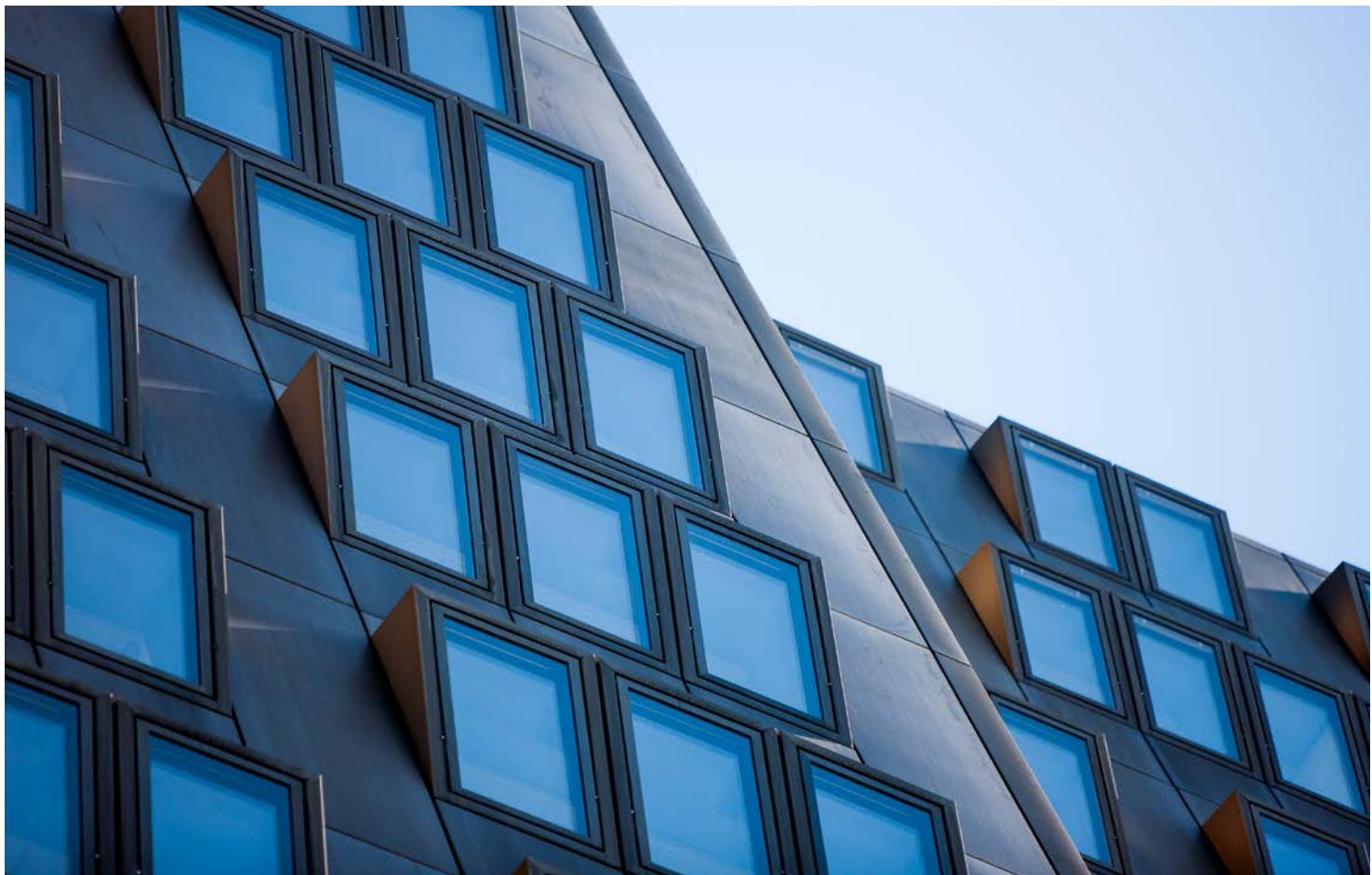




Reihe BUND 2024/33
Verkehrsverbund Vorarlberg
Reihe VORARLBERG 2024/3
Bericht des Rechnungshofes





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz und dem Vorarlberger Landtag gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1030 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im November 2024

AUSKÜNFT

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

facebook/RechnungshofAT

Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover, S. 10: Rechnungshof/Achim Bieniek

S. 43: VVV GmbH



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Glossar	7
Prüfungsziel	11
Kurzfassung	11
Zentrale Empfehlungen	17
Zahlen und Fakten zur Prüfung	19
Prüfungsablauf und –gegenstand	21
Verkehrsverbund Vorarlberg	22
Rahmenbedingungen und verkehrspolitische Vorgaben	28
Bevölkerungsentwicklung, CO ₂ –Reduktionsziele und Modal Split	28
Angebotsplanung und Planungsparadigmen	32
Angebot	35
Verkehrsverbund Netz und Leistungsangebot	35
Barrierefreiheit	38
VMOBIL–Konzept	43
ÖV–Güteklassen	45
Angebotserweiterungen aus Mitteln des KlimaTickets	45
Ergänzende Angebote	47
Nachfrage	48
Fahrgastentwicklung und Kundenstruktur	48
Tarifstruktur und Tarifanpassungen	50
Vertriebssysteme	56
Finanzierung Verkehrsverbund	60
Organisation Verkehrsverbund	60
Landesförderung Nahverkehrsvorhaben – Busverkehr	63
Abwicklung Landesförderung Nahverkehrsvorhaben	65



Verkehrsdienstleistungen	69
Verträge und Bestellung Schienenverkehr	69
Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene	73
Verträge und Bestellung Busverkehr	75
Aufwendungen Busverkehr – Gemeindeverbände und Gemeinden	78
Aufwendungen Busverkehr – Verkehrsverbund Vorarlberg	
Gesellschaft mbH	80
Qualitätsmanagement	82
Beschwerdemanagement und Kundenzufriedenheit	87
Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH	90
Organisation und Struktur	90
Organe der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH	92
Geschäftsentwicklung	96
Controlling und Monitoring	102
Schlussempfehlungen	110
Anhang	118
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger	118
Ressortbezeichnung und –verantwortliche	119



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr	35
Tabelle 2: Umsetzungsstand der Maßnahmen für Barrierefreiheit an Bahnstationen	39
Tabelle 3: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Vorarlberg	48
Tabelle 4: Entwicklung ausgewählter Tarife im Verkehrsverbund Vorarlberg	51
Tabelle 5: Entwicklung der Verkaufszahlen je Ticketkategorie	52
Tabelle 6: Entwicklung der Einnahmen je Ticketkategorie	54
Tabelle 7: Vertrieb Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) im Jahr 2022	57
Tabelle 8: Finanzierung des ÖPNRV	61
Tabelle 9: Finanzierung des ÖPNRV nach Verkehrsträgern	62
Tabelle 10: Förderung Land Vorarlberg Nahverkehrsvorhaben	63
Tabelle 11: Abgeltungsbeträge für Bestellungen Schiene	73
Tabelle 12: Offene Vergabeverfahren Busverkehre	76
Tabelle 13: Aufwand Busverkehr (Gemeindeverbände und Gemeinden)	78
Tabelle 14: Nicht weiterverrechneter Aufwand Busverkehr – VVV GmbH	81
Tabelle 15: Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 2018 bis 2022 (Auszug)	96
Tabelle 16: Bilanz der Jahre 2018 bis 2022 (Auszug)	98



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur öffentlicher Verkehr in Vorarlberg	23
Abbildung 2: Akteure und Aufgabenwahrnehmung im Busverkehr	25
Abbildung 3: Modal Split Vorarlberg (Stand 2023)	29
Abbildung 4: VMOBIL-Station (Symbolbild)	43
Abbildung 5: Kundengruppen im Verkehrsverbund Vorarlberg (Jahr 2022)	49
Abbildung 6: Finanzierung und Organisation Verkehrsverbund Vorarlberg	60
Abbildung 7: Veränderung gebundene Rücklage (Smart Mobility), 2018 bis 2022	100



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
App	Application Software (Anwendungssoftware)
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
COVID	corona virus disease (Coronaviruskrankheit)
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
dRGBI.	deutsches Reichsgesetzblatt
EBIN	Förderprogramm „ E missionsfreie B usse und I nfrastruktur“
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
ff.	folgend(e)
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH
GesbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IT	Informationstechnologie
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
LGBI.	Landesgesetzblatt
Mio.	Million



ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV	öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
ÖV	öffentlicher (Personen-)Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PR	Public Relations
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TZ	Textzahl
u.a.	unter anderem
UID-Nummer	Umsatzsteueridentifikationsnummer
USB	Universal Serial Bus (universelle digitale Verbindung)
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg
VVV GmbH	Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH
WLAN	Wireless Local Area Network (drahtloses lokales Netzwerk)
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel



Glossar

Bruttovertrag

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

Domino

Ein Domino ist die kleinstmögliche tarifliche Zone im Verkehrsverbund Vorarlberg. Sie ist frei kombinierbar mit beliebig vielen angrenzenden Dominos.

Fernverkehr

Fernverkehr ist der überregionale Verkehr. Bei der ÖBB–Personenverkehr AG ist dieser beispielsweise nach Zugkategorie gegliedert: D–Züge, Eurocity, EuroNight, Intercity, Railjet.

Gemeindeverband

Ein Gemeindeverband ist ein Zusammenschluss von Gemeinden zur gemeinsamen Besorgung ihrer Angelegenheiten.

Haustarif

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

Low–Entry–Fahrzeuge

Low–Entry–Fahrzeuge verfügen über stufenlose Einstiege bzw. einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum, der meist zwischen der Vorder– und Mitteltür verfügbar ist, während der Heckbereich des Fahrgastraums hochflurig liegen kann.

Modal Split

Modal Split ist die Bezeichnung in der Verkehrsstatistik für die Verteilung der Wege auf die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel (Modi); Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im betrachteten Gebiet innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

motorisierter Individualverkehr

Als motorisierter Individualverkehr wird die Nutzung von Pkw und Krafträder im Personenverkehr bezeichnet.



Nah- und Regionalverkehr

Nah- und Regionalverkehr umfasst den städtischen und regionalen Verkehr; bei der ÖBB-Personenverkehr AG ist er beispielsweise nach Zugkategorie gegliedert: Regionalexpress, Regionalzug, S-Bahn.

Nettovertrag

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

Niederflur-Technik

Die Niederflur-Technik bezeichnet die Ausführung von Fahrzeugen vor allem des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs mit besonders tiefliegenden Böden (Fluren) im Innenraum.

Pull- und Push-Maßnahmen

Pull-Maßnahmen sollen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dazu motivieren, vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die Verlagerung kann beispielsweise durch Angebotsverbesserungen erreicht werden, wie dichteren Takt, zeitgemäße Fahrzeuge oder Preismaßnahmen.

Push-Maßnahmen sollen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dazu drängen, vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die Verlagerung kann beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung, City-Maut-Systeme oder Verkehrsbeschränkungen erreicht werden.

Talschaft(en)

Der Begriff Talschaft bezeichnet im Westen Österreichs sowie in der benachbarten Schweiz die Gesamtheit von Land und Leuten eines Gebirgstales inklusive der zugehörigen Nebentäler.

Umweltverbund

Der Begriff bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel, wie öffentlicher Verkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr. Ziel des Umweltverbunds ist es, die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zurückzudrängen, um Flächen für eine alternative Nutzung zu gewinnen bzw. die Erreichung der Klima- und Luftgüteziele zu begünstigen.



Verbundgebiet

Das Verbundgebiet umfasst das gesamte Land Vorarlberg mit Ausnahme des Kleinwalsertals sowie grenzüberschreitend Lindau, Scheidegg, Oberstaufen, Niederstaufen, St. Anton am Arlberg und St. Margrethen.

Verbundnetz

Das Verbundnetz ist die Summe der Bahnstrecken und Straßenabschnitte, die fahrplanmäßig im Netz des Verkehrsverbunds Vorarlberg bedient werden.

Verkehrsverbund

Bei einem Verkehrsverbund handelt es sich um einen rechtlichen und organisatorischen Zusammenschluss von Gebietskörperschaften, deren Verkehrsverbundgesellschaften und Verkehrsunternehmen. Das gemeinsame Ziel ist, den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten, u.a. durch einheitliche Tarife und abgestimmte Fahrpläne.



VERKEHRSVERBUND VORARLBERG

Vorarlberg wies österreichweit die zweitbeste Versorgung mit öffentlichem Verkehr auf. 97 % der Bevölkerung lebten in Gebieten mit zumindest einer Basiserschließung. Von 2018 bis 2022 stieg die Anzahl der Fahrgäste um 10 % auf rd. 63 Mio. an. Zugleich lag jedoch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs 2023 mit rd. 50 % noch deutlich über dem bis 2030 angepeilten Wert von 45 %.

FINANZIERUNG

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr in Vorarlberg hatte 2022 einen Finanzierungsbedarf in Höhe von 146,82 Mio. EUR. Dieser konnte zu 23 % durch Ticketerlöse gedeckt werden. Die restlichen 77 % trugen die Gebietskörperschaften. Davon leistete der Bund mit 40 % den höchsten Anteil, das Land Vorarlberg 20 % und die Gemeinden 17 %. Die Landesförderung für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (Busverkehr) orientierte sich an der Finanzkraft der Gemeinden und bot aufgrund fehlender leistungsorientierter Parameter wenig Anreize zu einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Entwicklung.

SCHIENENVERKEHR

Vorarlberg war das erste Land, in dem der Schienenverkehr des Landes als Gesamtangebot bestellt wurde. Bei der Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdiensteverträge kam es jedoch zu maßgeblichen Abrechnungsverzögerungen – u.a. aufgrund unerwarteter Ausnahmesituationen wie der COVID-19-Pandemie und des Lieferausfalls von Neufahrzeugen.

BUSVERKEHR

Den Busverkehr organisierte die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden. Durch die Einbindung verschiedener Akteure in den Bestell- und Abwicklungsprozess kam es zu Überlappungen und Doppelgleisigkeiten, die Transparenzdefizite und einen erhöhten Ressourcenaufwand zur Folge hatten. Eine zentrale Bestellung und Abwicklung wie im Schienenverkehr konnten noch nicht erreicht werden. Die zentrale Aufgabenwahrnehmung der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH in den Bereichen Tarifgestaltung, Vergabeverfahren, Qualitätskontrolle, Förderabwicklung, Gesamtangebotsplanung, Fahrplaninformation sowie im Technikbereich (Bordtechnik, „FAIRTIQ“-App, Ticketautomaten) war positiv hervorzuheben. Positiv für die Fahrgäste war die Etablierung eines einheitlichen Auftritts unter der Marke VMOBIL.

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG

Um Überlappungen und Doppelgleisigkeiten zu beseitigen, wäre eine zentrale Aufgabenwahrnehmung durch die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH im Busverkehr zu prüfen. Insbesondere wären die Angebotsplanung und Bestellung zu zentralisieren. Ebenso wäre das Finanzierungssystem neu zu gestalten, damit künftig vermehrt Anreize zur Weiterentwicklung und Kostenoptimierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs gegeben sind. Im Schienennbereich wären die bestehenden Hindernisse für eine fristgerechte Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge zu identifizieren und eine optimierte Abwicklungsstruktur zu erarbeiten.



WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- Land Vorarlberg

Verkehrsverbund Vorarlberg

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von Mai bis August 2023 die Gebarung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, des Landes Vorarlberg sowie der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH und beurteilte die Rechtmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Aufgabenerfüllung bei der Bereitstellung von öffentlichen Personen–Verkehrsdienstleistungen im Verbundgebiet in Vorarlberg. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2018 bis 2022.

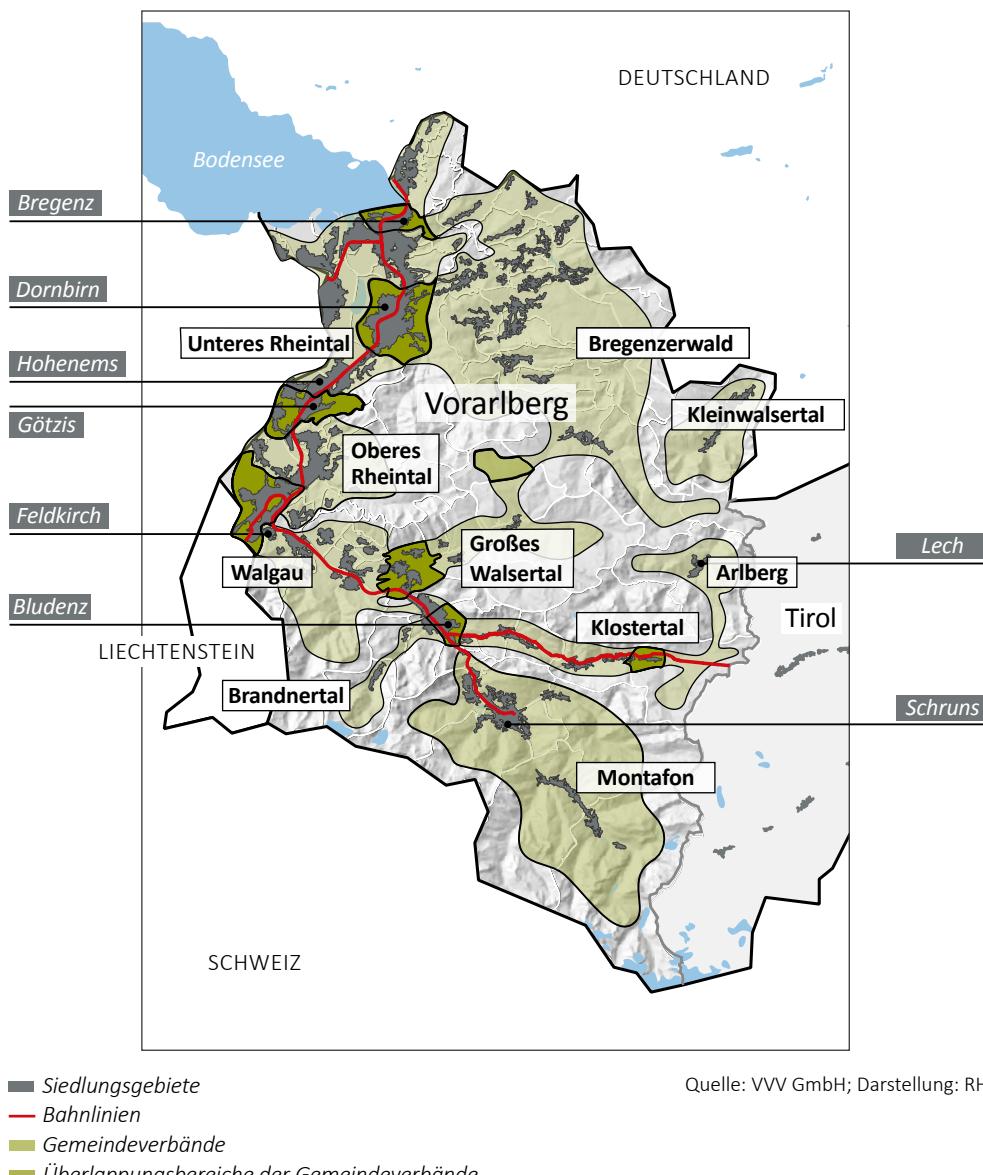
Kurzfassung

Verkehrsverbund Vorarlberg

Die Organisation des öffentlichen Schienenverkehrs im Verkehrsverbund Vorarlberg oblag im Wesentlichen der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**) und der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH (**VVV GmbH**). Den öffentlichen Busverkehr organisierte die VVV GmbH gemeinsam mit den Städten und Gemeinden, die sich überwiegend zu Gemeindeverbänden zusammengeschlossen hatten. Das Verbundgebiet erstreckte sich – mit Ausnahme des Kleinwalsertals – über ganz Vorarlberg. Die Leistungserbringung oblag den Schienen- und Busverkehrsunternehmen. ([TZ 2](#))

Die Länge des Verbundnetzes in Vorarlberg betrug 2022 rd. 1.252 km. Davon entfielen rd. 146 km auf das Schienennetz, das die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs (**ÖV**) in Vorarlberg bildete; rd. 1.106 km entfielen auf das Linienbus–Netz, das die Verkehre in die Fläche und in die Talschaften verteilte. (TZ 5)

Abbildung: Struktur öffentlicher Verkehr in Vorarlberg





Angebot und Nachfrage

Vorarlberg wies österreichweit den zweitbesten Wert bei der regionalen Erschließung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr auf. 44 % der Bevölkerung Vorarlbergs lebten im Einzugsbereich von Haltestellen der drei besten ÖV–Güteklassen (A „höchstrangige ÖV–Erschließung“ bis C „sehr gute ÖV–Erschließung“). 97 % lebten in Gebieten, die zumindest eine Basiserschließung mit öffentlichem Verkehr vorfanden. ([TZ 8](#))

Im Verkehrsverbund Vorarlberg galt ein einheitliches Tarifsystem, das mit einer Tarifreform im Jahr 2014 zu deutlich reduzierten Tarifen führte, um eine Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Aufgrund dessen wurden die ab 2021 vom Bund bereitgestellten KlimaTicket–Mittel hauptsächlich in Angebotserweiterungen investiert, wie Mikro–ÖV–Systeme (Rufbusse, Anruf–Sammeltaxis etc.) und Qualitätsverbesserungen (erweitertes Schienenverkehrsangebot in den Nachtstunden an Wochenenden und vor Feiertagen). Für den technischen Betrieb und die Servicierung der Vertriebsinfrastruktur im Verkehrsverbund Vorarlberg sorgten im Wesentlichen die VVV GmbH und die ÖBB–Personenverkehr AG. Der Ticketvertrieb erfolgte über bedienten Verkauf (Schalter, Zug– und Buslenkpersonal), Automaten, App und online. ([TZ 9](#), [TZ 10](#), [TZ 12](#))

Die Anzahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Vorarlberg stieg von 2018 bis 2022 um 10 % (von rd. 57 Mio. auf rd. 63 Mio.). Ein pandemiebedingter Rückgang auf 41 Mio. Fahrgäste bzw. 55 Mio. Fahrgäste war 2020 und 2021 zu verzeichnen. Für 2023 erwartete die VVV GmbH einen weiteren Anstieg auf über 70 Mio. Fahrgäste. Die zahlenmäßig stärkste Kundengruppe war mit 33 % jene der Pendlerinnen und Pendler. Sie stieg im überprüften Zeitraum mit 36 % stark an. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es Überlegungen, allen Touristinnen und Touristen bereits ab einer Nächtigung in Vorarlberg ein Ticket für den öffentlichen Verkehr im gesamten Verbundgebiet auszustellen. Diese ÖV–Tickets für Touristinnen und Touristen sollten über eine erhöhte Gästetaxe finanziert werden. Die VVV GmbH erhoffte sich dadurch einerseits eine Verlagerung des touristischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und andererseits eine Vereinfachung des Vertriebs von Touristentickets. ([TZ 11](#), [TZ 12](#))

Die VVV GmbH war bestrebt, die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr zu verbessern, um dessen Nutzung allen Personen zu ermöglichen. Während die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen im Schienen– und Linienbusverkehr bereits weit fortgeschritten war, bestand bei den Bahnstationen und Bushaltestellen noch Nachholbedarf. Der elektronische Routenplaner und die VMOBIL–Website waren barrierefrei gestaltet. ([TZ 6](#))



Der Angebotsplanung lagen Planungssparadigmen zugrunde, die die VVV GmbH in Kooperation mit dem Land Vorarlberg und den Gemeindeverbänden und Gemeinden für das gesamte Verbundgebiet festgelegt hatte. Die Planungssparadigmen sahen beispielsweise einen planbaren Kostenrahmen, die angestrebte Bedienhäufigkeit sowie Regelungen zur Fahrplan-Vertaktung, Anschlussverknüpfung und Qualitätssicherung vor. Für die Angebotsplanung waren sowohl auf Ebene der Gemeindeverbände und Gemeinden als auch bei der VVV GmbH Personalressourcen und Planungs-Know-how notwendig. Sofern bei den Gemeindeverbänden und Gemeinden Personalressourcen nicht im ausreichenden Ausmaß vorhanden waren, lagerten sie Teilprozesse an die Planungsabteilung der VVV GmbH aus. In Einzelfällen kauften Gemeindeverbände und Gemeinden sowie die VVV GmbH auch externes Planungs-Know-how zu. (TZ 4)

Finanzierung und Verkehrsdienstleistungen

Der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg finanzierte sich aus Mitteln des Bundes, des Landes Vorarlberg, der Vorarlberger Gemeinden sowie den Einnahmen aus Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (Bundesmittel) und den Ticketerlösen. Im überprüften Zeitraum trugen die Ticketerlöse 23 % zur Finanzierung bei, auf die Gebietskörperschaften entfielen 77 % der Finanzierung (Bund 40 %, Land Vorarlberg 20 %, Gemeinden 17 %). (TZ 14)

Nach Verkehrsträgern Straße (Bus) bzw. Schiene (Bahn) ergab sich folgende Entwicklung des Finanzierungsbedarfs: (TZ 14)

Tabelle: Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR						in %
Straße (Bus)	77,14	81,16	79,70	81,35	87,95	14
Schiene (Bahn)	40,97	42,85	55,20	57,58	58,87	44
Summe	118,11	124,01	134,89	138,93	146,82	24

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH

Das Land Vorarlberg förderte die Gemeinden zur Initierung und Optimierung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben (Busverkehr). Das Fördersystem war abgangsorientiert und auf die Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde abgestimmt; es setzte somit wenig Anreize zu einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Entwicklung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Im Frühjahr 2023 starteten jedoch das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die



Gemeindeverbände und Gemeinden gemeinsam das Projekt „Neuorganisation des Finanzierungssystems für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg“. (TZ 15)

Die Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben (Busverkehr) waren nur eingeschränkt zweckmäßig: Sie sahen eine Überprüfung der von den Gemeindeverbänden und Gemeinden übermittelten Förderansuchen durch die VVV GmbH vor und zusätzlich zumindest eine neuerliche Plausibilitätsprüfung durch das Land Vorarlberg. Dies führte zu Doppelgleisigkeiten. Der VVV GmbH lagen für die Prüfung der Förderansuchen nicht die jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiensteverträge und die zugehörigen Kalkulationen vor. Sie konnte daher nicht beurteilen, ob die Aufwendungen sachlich und rechnerisch korrekt abgerechnet wurden. (TZ 16)

Vorarlberg war das erste Land, in dem für den Schienenverkehr das Grundangebot des Bundes und das Zusatzangebot des Landes in gemeinsamen Verträgen als Gesamtangebot bestellt wurden. Für die Vergabe, Bestellung und Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdiensteverträge hatten der Bund und das Land Vorarlberg eine gemeinsame Abwicklungsstelle, die SCHIG mbH, beauftragt. Bei der Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdiensteverträge kam es jedoch – u.a. aufgrund unerwarteter Ausnahmesituationen wie der COVID-19-Pandemie und des Lieferausfalls von Neufahrzeugen – zu maßgeblichen Abrechnungsverzögerungen. Im Herbst 2023 waren daher die Abrechnungen für 2020 bis 2022 noch ausständig. (TZ 17)

Die Busverkehre im Verkehrsverbund Vorarlberg wurden – mit Ausnahme des Landbusses Arlberg, den die VVV GmbH selbst bestellte – dezentral von Gemeindeverbänden und Gemeinden bestellt. Insgesamt traten 15 Akteure als Leistungsbesteller auf. Eine zentrale Bestellung – wie im Schienenverkehr – konnte nicht erreicht werden, womit die Bestellstrukturen komplex waren. Demgegenüber führte die VVV GmbH die Vergabeverfahren zentral durch. Dies gewährleistete eine einheitliche Vertragsstruktur sowie harmonisierte Vertragsbedingungen. Allerdings waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vier von 17 Busverkehren, entgegen dem an die Europäische Kommission gerichteten Vergabekonzept, noch nicht neu vergeben worden. Die – teilweise vor über 30 Jahren abgeschlossenen – Altverträge waren nach wie vor gültig. Die offenen Vergabeverfahren liefen seit 2020 bzw. 2021 und sollten nach Angaben der VVV GmbH bis 2024 abgeschlossen sein. (TZ 19)

Die SCHIG mbH überwachte die Einhaltung der vertraglich bedungenen Qualität im Schienenverkehr. Für die Qualitätssicherung in den Bussen sorgte die VVV GmbH. Die dafür eingesetzten Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter führten – mit Ausnahme des Stadtbusse Dornbirn und des Ortsbusses Lech – auch Fahrscheinkontrollen durch. (TZ 22)



Fahrgäste konnten ihre Beschwerden und sonstigen Anliegen über verschiedene Wege an den Verkehrsverbund Vorarlberg herantragen. Eine gesammelte Dokumentation aller Fahrgastanliegen erfolgte mangels konsequenter Nutzung des dafür vorgesehenen Kundenmanagementsystems jedoch nicht. (TZ 23)

Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

Die VVV GmbH stand im Alleineigentum des Landes Vorarlberg und hatte ihren Unternehmensstandort in Feldkirch. Gegenstand des Unternehmens waren die Einrichtung und Förderung sowie der Betrieb eines Verkehrsverbunds im Gebiet des Landes Vorarlberg und die Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Eine eigene, für die VVV GmbH schriftlich konzipierte und auf deren Aufgaben abgestimmte Unternehmensstrategie lag nicht vor. (TZ 24)

Im überprüften Zeitraum vertrat ein Geschäftsführer die VVV GmbH. Seine Bestellung erfolgte – nach vorangehender Ausschreibung – mit Gesellschafterbeschluss vom 21. Mai 2012. Der Geschäftsführervertrag wurde in weiterer Folge zweimal (Februar 2017 und Mai 2022) verlängert, ohne davor eine öffentliche Ausschreibung entsprechend dem Stellenbesetzungsgebot durchzuführen. (TZ 25)

Die VVV GmbH verfügte über einen Aufsichtsrat, dessen Aufgaben im Gesellschaftsvertrag geregelt waren. Er bestand im überprüften Zeitraum aus fünf Personen (ab 2019 drei Frauen und zwei Männer). Vom Land Vorarlberg unabhängige Verkehrsexpertinnen bzw. –experten waren nicht im Aufsichtsrat vertreten. (TZ 25)

Die VVV GmbH verzeichnete im überprüften Zeitraum einen deutlichen Anstieg der Guthaben bei Banken, der sonstigen Rückstellungen und der sonstigen Verbindlichkeiten. Dies resultierte vor allem aus den noch nicht endabgerechneten Schienenbestellungen und trug maßgeblich dazu bei, dass die Eigenkapitalquote im überprüften Zeitraum kontinuierlich von 17,33 % auf 5,51 % sank. Die hohen Bankguthaben und Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten führten auch dazu, dass die VVV GmbH als mittelgroße bzw. in weiterer Folge als große Kapitalgesellschaft gemäß § 221 Abs. 2 und 3 Unternehmensgesetzbuch zu klassifizieren war, was wiederum umfassendere Berichtspflichten zur Folge hatte. (TZ 28)

Die VVV GmbH verfügte über kein – der Größe der Gesellschaft angemessenes – Compliance–Management–System. Eine systematische Risikoeinschätzung bzw. –beurteilung lag ebenso wenig vor wie eine Dokumentation aller identifizierten Risiken in Form einer Risikomanagement–Matrix. Die VVV GmbH hatte weder eine Interne Revision eingerichtet, noch wurde sie von der Internen Revision des Landes Vorarlberg überprüft. (TZ 30, TZ 31, TZ 32)



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

Land Vorarlberg; Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

- Gemeinsam mit den Gemeinverbänden und Gemeinden wären bei der Aufgabenerfüllung im Verkehrsverbund Vorarlberg Doppelgleisigkeiten zu beseitigen und wäre eine zentrale Aufgabenwahrnehmung durch die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu prüfen. Dabei wären insbesondere die Angebotsplanung und die Bestellung der Busverkehre zu zentralisieren. (TZ 2)
- Gemeinsam mit den Gemeinverbänden und Gemeinden wäre die Neuorganisation des Finanzierungssystems derart zu gestalten, dass künftig vermehrt Anreize zur Weiterentwicklung und Kostenoptimierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Vorarlberg gegeben sind. (TZ 15)
- Gemeinsam mit den Gemeinverbänden und Gemeinden wären – auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse zum Touristenticket in der Pilotregion – die Einführung und Finanzierung eines verbundweiten Touristentickets zu prüfen. (TZ 12)

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Land Vorarlberg; Verkehrsverbund Vorarlberg
Gesellschaft mbH

- Unter Einbindung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wären die bestehenden Hindernisse für eine fristgerechte Abwicklung der Verkehrsdienvverträge für die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen zu identifizieren und wäre gemeinsam eine optimierte Abwicklungsstruktur zu erarbeiten. (TZ 17)

Land Vorarlberg

- Für den Fall, dass die angestrebten Modal-Split-Ziele bzw. CO₂-Reduktionsziele nicht erreicht werden können, wären Push-Maßnahmen – wie im Mobilitätskonzept 2019 vorgesehen – zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs zu forcieren (z.B. Ausweitung des Parkraummanagements, Einhebung eines Mobilitätsbeitrags). (TZ 3)



Verkehrsverbund Vorarlberg



Zahlen und Fakten zur Prüfung

Verkehrsverbund Vorarlberg						
wesentliche Rechtsgrundlagen	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I 204/1999 i.d.g.F. Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdiene auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates (PSO-Verordnung)					
	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
Verkehrsleistung	in 1.000 Fahrplankilometern					
Schienenverkehr	4.572	4.591	4.625	4.726	4.902	7
Busverkehr	19.030	19.010	18.984	19.031	19.246	1
Fahrgäste	in Mio. Fahrgästen					
Fahrgäste	57,12	59,91	41,10	55,10	62,82	10
Finanzierung	in Mio. EUR					
Bund ¹	26,56	28,16	33,97	36,04	37,20	40
Land Vorarlberg	27,04	22,54	27,12	28,23	29,58	9
Gemeinden	17,11	23,59	24,72	24,84	23,61	38
Einnahmen ²	47,39	49,72	49,08	49,80	56,43	19
Gesamtfinanzierung	118,11	124,01	134,89	138,93	146,82	24

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH

¹ Zusätzlich wandte der Bund für den gemeinwirtschaftlich bestellten Fernverkehr in Vorarlberg in den Jahren 2018 bis 2022 zwischen 7,99 Mio. EUR und 9,05 Mio. EUR jährlich auf. Dies sind Näherungswerte, die aus einer rechnerischen Abgrenzung aus dem bundesweiten Verkehrsdiestevertrag für das Land Vorarlberg hergeleitet sind.

² Einnahmen durch Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (aus Bundesmitteln finanziert) und Ticketerlöse



Verkehrsverbund Vorarlberg



Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von Mai bis August 2023 die Gebarung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge: **Klimaschutzministerium**)¹, des Landes Vorarlberg sowie der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH (in der Folge: **VVV GmbH**) und beurteilte die Rechtmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Aufgabenerfüllung bei der Bereitstellung von öffentlichen Personen–Verkehrsdiensleistungen im Verbundgebiet in Vorarlberg.

Ferner holte der RH Auskünfte ein bei den Gemeindeverbänden Brandnertal, Großes Walsertal, Klostertal, Oberes Rheintal, Stand Montafon, Walgau und Unteres Rheintal, bei der Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH sowie bei den Städten Bludenz, Bregenz, Dornbirn und Feldkirch.

(2) Folgende Schwerpunkte standen bei der Gebarungsüberprüfung im Vordergrund:

- die Entwicklung des Verkehrsangebots,
- die Gestaltung der Tarife und die Auswirkungen von Tarifreformen,
- die Finanzierung des Verkehrsangebots,
- die Beauftragung, Abwicklung und Abrechnung der Verkehrsdiensleistungen und
- die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH.

Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2018 bis 2022. Sofern für die Beurteilung relevant, berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

(3) Zu dem im Mai 2024 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das Land Vorarlberg sowie die VVV GmbH im Juli 2024 und das Klimaschutzministerium im August 2024 Stellung. Das Land Vorarlberg und die VVV GmbH gaben zu den an sie gemeinsam gerichteten Empfehlungen eine gemeinsame Stellungnahme ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen an das Klimaschutzministerium, das Land Vorarlberg und die VVV GmbH im November 2024.

¹ Die Angelegenheiten des Verkehrs ressortierten bis zur Bundesministeriengesetz–Novelle 2021 zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, seither zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, siehe dazu Anhang Tabelle A. Der RH verwendet in der Folge einheitlich die Bezeichnung Klimaschutzministerium.



Verkehrsverbund Vorarlberg

2.1

(1) In die Organisation und Bereitstellung des öffentlichen Verkehrs (**ÖV**) im Verkehrsverbund Vorarlberg waren zahlreiche Akteure eingebunden: der Bund (vertreten durch das Klimaschutzministerium), das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeinden², die überwiegend in sogenannten ÖPNRV–Gemeindeverbänden³ bzw. in Form einer Regionalentwicklungs GmbH (in der Folge: **Gemeindeverbände**) organisiert waren. Das Verkehrsverbundgebiet erstreckte sich über ganz Vorarlberg – mit Ausnahme des Kleinwalsertals, das verkehrlich nicht von Vorarlberg aus erschlossen war. Die Leistungserbringung oblag den Schienen– und Busverkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Vorarlberg.

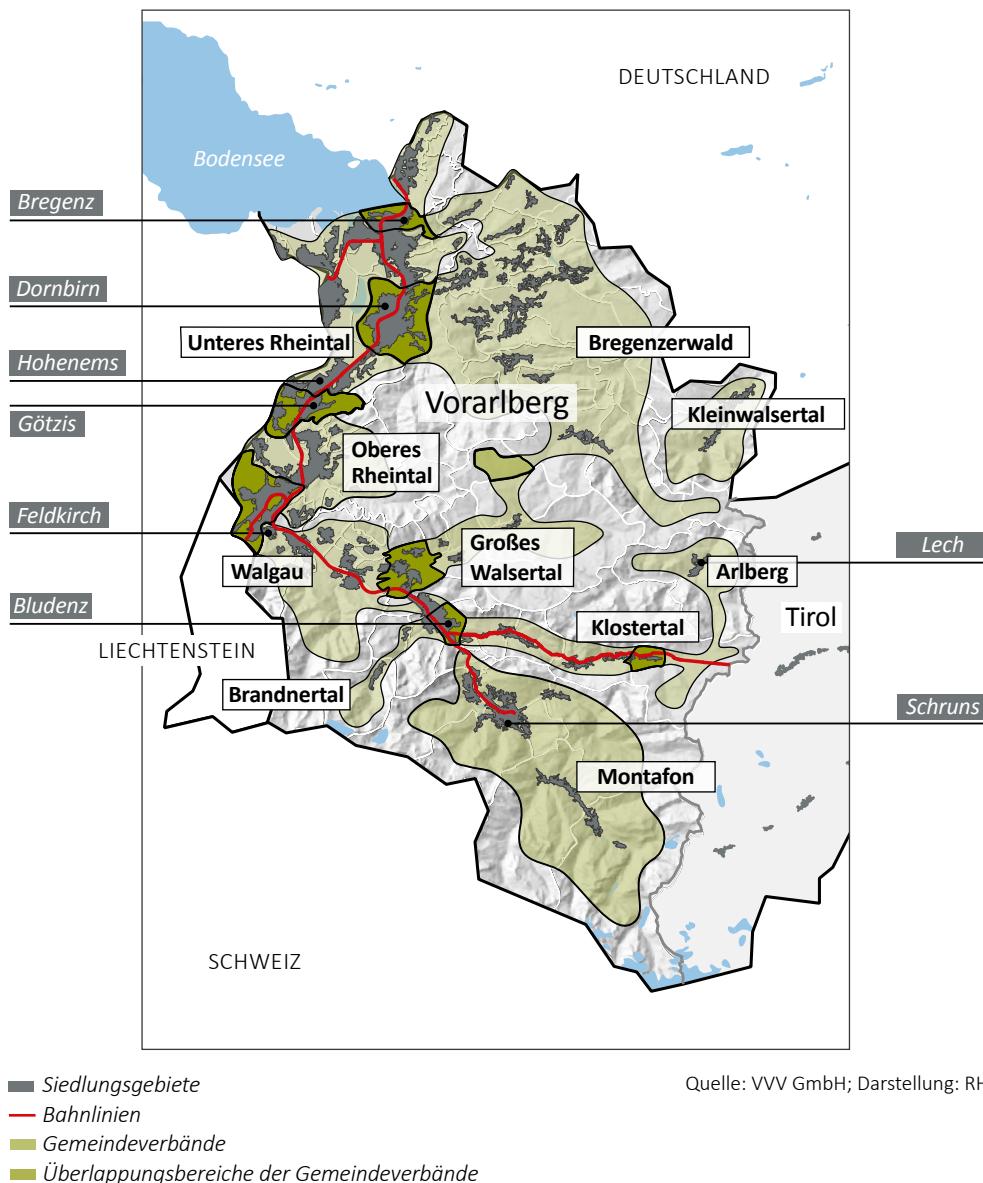
(2) Die Verkehrsstruktur in Vorarlberg machte Anschlüsse zwischen den Busverkehren aus den Talschaften, dem städtischen Busverkehr und der Schiene notwendig. Damit war das ÖV–Angebot der Gemeindeverbände und Gemeinden nicht unabhängig voneinander planbar, sondern erforderte eine Koordination durch die VVV GmbH (**TZ 4**).

² Der Begriff „Gemeinden“ umfasst auch Städte.

³ **ÖPNRV** = öffentlicher Personennah– und Regionalverkehr

Die folgende Abbildung stellt die regionale Zuständigkeit der Gemeindeverbände und Gemeinden inklusive deren Überlappungen sowie die Bahnlinien dar:

Abbildung 1: Struktur öffentlicher Verkehr in Vorarlberg



(3) Die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden traten im Verkehrsverbund Vorarlberg gegenüber den Fahrgästen einheitlich unter der Marke VMOBIL auf. Dies ermöglichte den Fahrgästen, das Angebot des Verkehrsverbunds Vorarlberg einfach zu erkennen. Die VVV GmbH erweiterte die klassischen ÖV-Angebote wie Schienen- und Busverkehrsleistungen durch zusätzliche Mobilitätsangebote (Bike- und Carsharing, Radboxen etc.) (TZ 7).



(4) Das Schienenverkehrsangebot planten der Bund und das Land Vorarlberg in einem gemeinsamen Abstimmungsprozess (TZ 4). Die ursprünglich geteilte Beauftragung von Schienenverkehrsleistungen (Grundangebot des Bundes und Zusatzangebot des Landes) ersetzten der Bund (vertreten durch das Klimaschutzministerium) und das Land Vorarlberg 2018 bzw. 2019 durch die gemeinsame Bestellung eines Gesamtangebots. Mit der Abwicklung der gemeinsamen Verträge wurde die bundeseigene Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**) beauftragt. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung traten jedoch Verzögerungen in der Abrechnung auf (TZ 17, TZ 18).

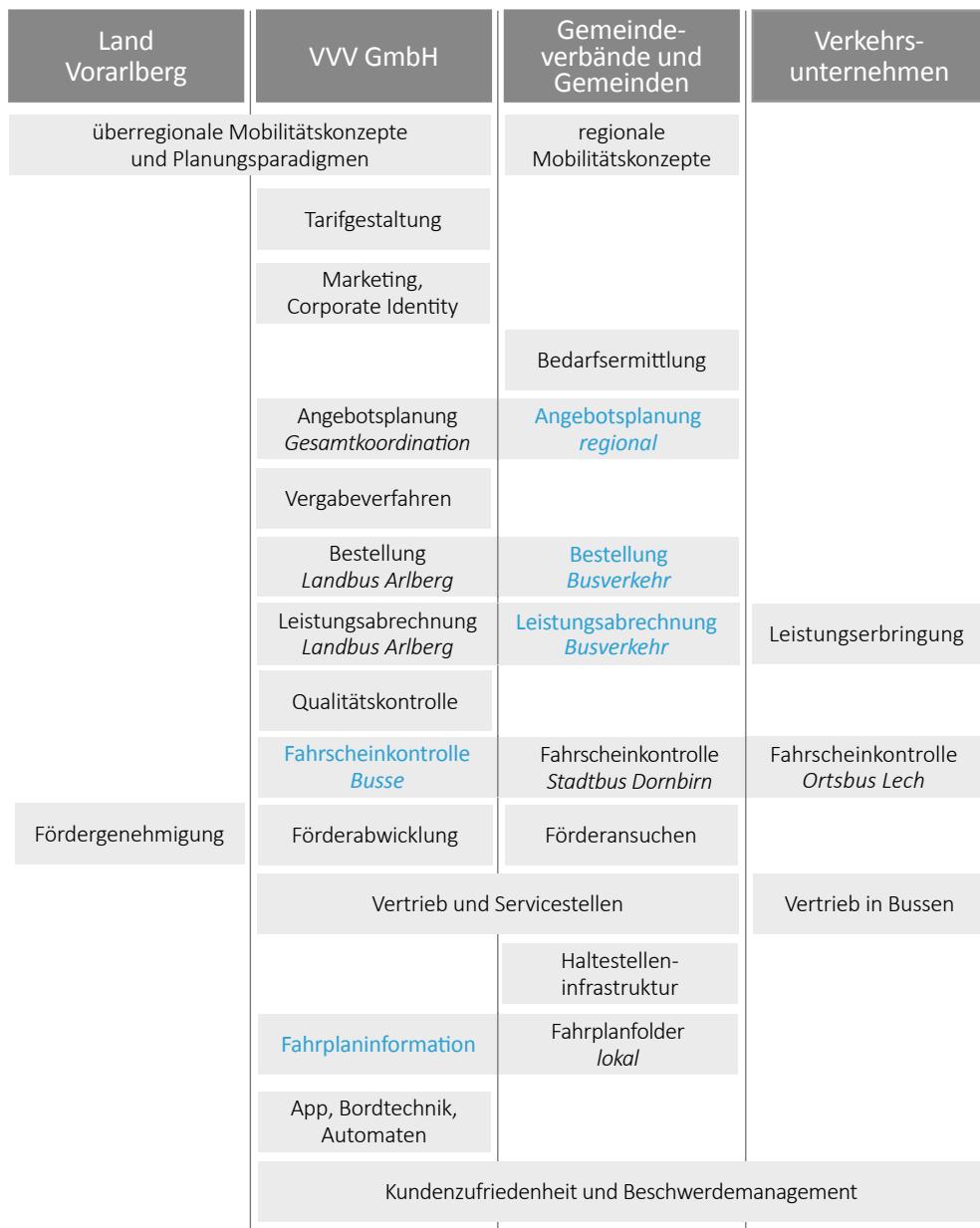
(5) Für den Busverkehr legten das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden gemeinsam verbundweite Planungsparadigmen fest. Für die Planung, Bestellung und Leistungsabrechnung waren überwiegend die Gemeindeverbände und Gemeinden zuständig. Andere Aufgaben nahm ganz oder zumindest federführend die VVV GmbH wahr, insbesondere die Planungskoordination, die Durchführung von Vergabeverfahren, die Qualitätskontrolle, das Beschwerdemanagement sowie die Bereitstellung der Planungssoftware, der Fahrgastinformationssysteme, der Bordtechnik in den Bussen sowie der Vertriebsinfrastruktur (TZ 4, TZ 13, TZ 19, TZ 20, TZ 22, TZ 23).



Die folgende Abbildung stellt die wesentlichen Aufgaben im Busverkehr und ihre Aufteilung auf die verschiedenen Akteure dar:

Abbildung 2: Akteure und Aufgabenwahrnehmung im Busverkehr

■ **federführende Aufgabenwahrnehmung**



Quellen: Land Vorarlberg; VVV GmbH; Darstellung: RH



Die zersplitterte Aufgabenwahrnehmung im Verkehrsverbund Vorarlberg führte zu Überlappungen und Doppelgleisigkeiten bei den involvierten Akteuren (insbesondere zwischen der VVV GmbH und den Gemeindeverbänden und Gemeinden), die einen hohen Abstimmungsaufwand, zahlreiche Schnittstellen und damit erhöhten Ressourcenaufwand zur Folge hatten. Ein Gesamtüberblick bei der Bestellung und Abrechnung der Verkehrsleistungen und der damit im Zusammenhang stehenden sonstigen Aufwendungen ([TZ 5](#), [TZ 20](#)) fehlte ebenso. Durch diese Transparenzdefizite waren die Steuerungsmöglichkeiten eingeschränkt. Zudem übernahm die VVV GmbH auch selbst die Bestellung und Leistungsabrechnung des Landbusses Arlberg.

(6) Der Landes-Rechnungshof Vorarlberg hatte in seinen Prüfberichten⁴ „Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH“ sowie „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg“ mehrfach auf organisatorische Schwächen, die zersplitterte Aufgabenwahrnehmung, das komplexe Finanzierungs- und Fördersystem sowie den intransparenten Gesamtaufwand hingewiesen. Er hatte eine Reduktion der Systempartner, die Neustrukturierung der Angebotsplanung sowie die Konzentration der Bestellungen bei der VVV GmbH empfohlen.

2.2 Der RH anerkannte den einheitlichen Auftritt des Verkehrsverbunds Vorarlberg gegenüber den Fahrgästen durch die Etablierung der Marke VMOBIL. Ebenso anerkannte er die Erweiterung des Mobilitätsangebots über den Schienen- und Busverkehr hinaus.

Er kritisierte jedoch, dass es bei der Wahrnehmung der Aufgaben zu Überlappungen und Doppelgleisigkeiten der involvierten Akteure (insbesondere zwischen der VVV GmbH und den Gemeindeverbänden und Gemeinden) kam, die einen hohen Abstimmungsaufwand, zahlreiche Schnittstellen und damit Transparenzdefizite sowie einen erhöhten Ressourcenaufwand zur Folge hatten.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden bei der Aufgabenerfüllung im Verkehrsverbund Vorarlberg Doppelgleisigkeiten zu beseitigen und eine zentrale Aufgabenwahrnehmung durch die VVV GmbH zu prüfen. Dabei wären insbesondere die Angebotsplanung und die Bestellung der Busverkehre zu zentralisieren.

Der RH wies weiters kritisch darauf hin, dass bei der Bestellung und Abrechnung der Verkehrsleistungen sowie der damit im Zusammenhang stehenden sonstigen Aufwendungen ein Gesamtüberblick fehlte. Dieser wäre wesentlich, um die Transparenz und die Steuerungsmöglichkeiten zu verbessern.

⁴ erschienen in den Jahren 2004 und 2011



Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, die Rolle der VVV GmbH als zentrale Drehscheibe im Verkehrsverbund Vorarlberg zu stärken, um einen validen Gesamtüberblick über die bestellten und abgerechneten Verkehrsleistungen sowie die sonstigen Aufwendungen im Verkehrsverbund Vorarlberg sicherzustellen.

- 2.3 Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH laufe ein gemeinsamer Prozess zur nachhaltigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mit allen relevanten Stakeholdern. Die VVV GmbH nehme in vielen Regionen eine maßgebliche Rolle bei der Planung der Linienbusangebote und deren Verzahnung mit dem Fahrplanangebot auf der Schiene ein. Seit 2013 sei die Rolle der VVV GmbH als vergebende Stelle bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen auf der Straße gestärkt worden. Die geübte Praxis der dualen Bestellung von Verkehrsdienstleistungen (Verkehrsdienstleistungsvertrag durch Gemeinde oder Gemeindeverband und Verkehrskooperationsvertrag durch VVV GmbH) sichere die Mitbestimmungsrechte und damit auch die Mitfinanzierung der Gemeinden ab, führe jedoch zu gewissen Doppelgleisigkeiten. Um dieses Gleichgewicht zwischen Mitbestimmung, Mitfinanzierung und Einflussnahme bei der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen auszutarieren, sei eine politische Willensbildung zwischen Land und Gemeinden notwendig. Sofern der gemeinsame politische Wille für eine Zentralisierung bestimmter Aufgaben vorliege und die dafür notwendigen Ressourcen bei der VVV GmbH geschaffen würden, sei die VVV GmbH zur Übernahme dieser Aufgaben bereit – insbesondere in den Bereichen Angebotsplanung und –bestellung, in denen sie bereits über die maßgeblichen Kompetenzen verfüge.
- Zur Schaffung eines validen Gesamtüberblicks über die bestellten und abgerechneten Verkehrsleistungen verwiesen das Land Vorarlberg und die VVV GmbH auf die Stellungnahme zu TZ 5.
- 2.4 Der RH erwiderte dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, dass er die Bemühungen als zielführend anerkannte, die Prozesse zur nachhaltigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu überarbeiten und zu optimieren. Mit Verweis auf die festgestellten Überlappungen und Doppelgleisigkeiten in der Angebotsplanung und Bestellung der Busverkehre verblieb er bei seiner Empfehlung.



Rahmenbedingungen und verkehrspolitische Vorgaben

Bevölkerungsentwicklung, CO₂–Reduktionsziele und Modal Split

3.1

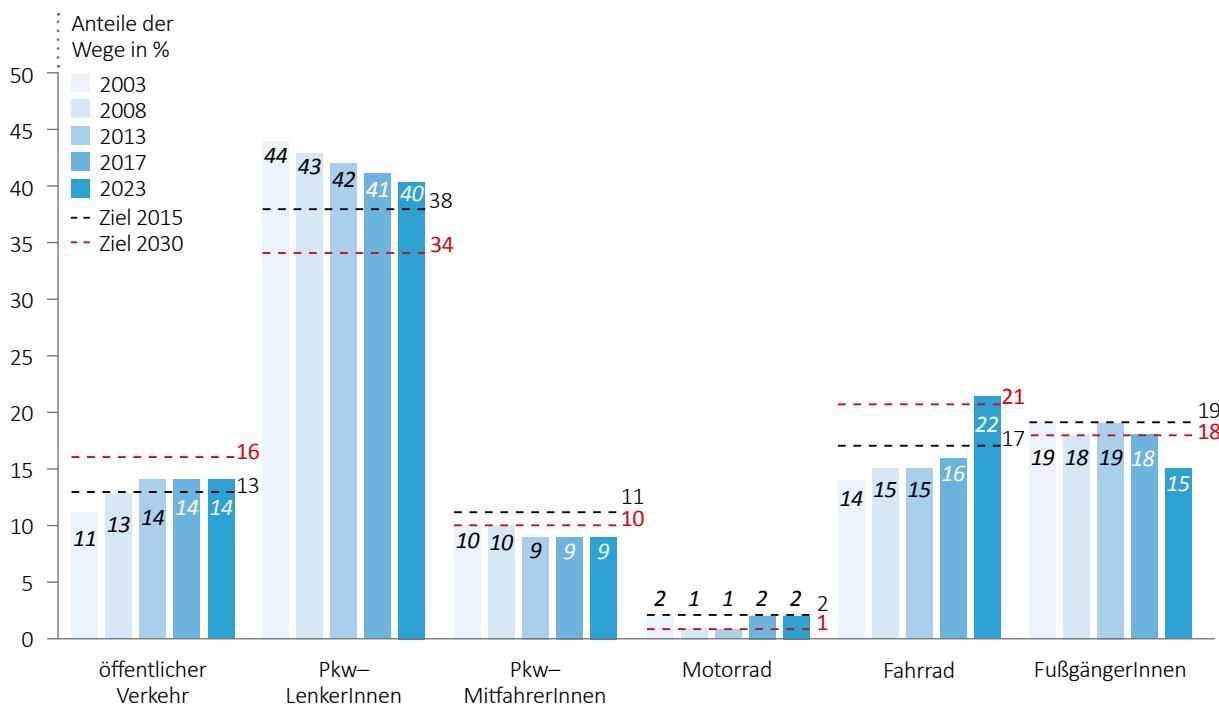
- (1) 2018 lebten in Vorarlberg rd. 395.000 Einwohnerinnen und Einwohner, davon rund drei Viertel im Ballungsraum Rheintal und Walgau. Laut Prognose⁵ war bis 2050 ein Bevölkerungswachstum in Höhe von 11 % auf rd. 440.000 Einwohnerinnen und Einwohner zu erwarten. Gemäß dem Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 strebte das Land Vorarlberg eine nachhaltige Verkehrspolitik im Personen– und Güterverkehr an und das Zusammenwirken aller Verkehrssysteme.
- (2) Ausgehend vom österreichweiten Ziel, die CO₂–Emissionen bis 2030 um 36 %⁶ gegenüber 2005 zu reduzieren, ergab das für den Sektor Verkehr in Vorarlberg ein Reduktionsvolumen von rd. 330.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Zugleich erwartete das Land Vorarlberg bis zum Jahr 2030 eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr in Höhe von 5,5 % (Basiswert: Jahr 2017).

⁵ Amt der Vorarlberger Landesregierung, Regionale Bevölkerungsprognose 2015 bis 2050 (2016)

⁶ Dieses Ziel war 2023 auf 48 % angehoben worden (Verordnung (EU) 2023/857 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999.

(3) Die Strategie und Ziele des Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019 basierten auf Modal–Split–Analysen aus 2017, wonach 48 % der Wege auf den Umweltverbund⁷ und 52 % auf den motorisierten Individualverkehr entfielen:

Abbildung 3: Modal Split Vorarlberg (Stand 2023)



Die im Frühjahr 2024 publizierten Ergebnisse einer 2023 durchgeführten Mobilitätsverhaltensbefragung zeigten, dass der Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege leicht gesteigert werden konnte, wobei die im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wegeanteile eine stabile Entwicklung zeigten. Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege stiegen gegenüber 2017 um rund sechs Prozentpunkte an, während die zu Fuß zurückgelegten Wege um drei Prozentpunkte zurückgingen. Insgesamt zeigte der motorisierte Individualverkehr zwar eine rückläufige Tendenz, dessen Wegeanteile (Summe Pkw–LenkerInnen und –Lenker, Pkw–MitfahrerInnen und –Mitfahrer sowie Motorrad) lagen mit rd. 50 % aber noch deutlich über dem bis 2030 ange strebten Zielwert (45 %).

⁷ Dies sind der öffentliche Verkehr sowie der Fußgänger– und Fahrradverkehr.



Um die gewünschten CO₂-Reduktionen im Sektor Verkehr zu erreichen, strebten das Land Vorarlberg und die VVV GmbH bis 2030 folgende Veränderungen des Modal Splits an:

- Steigerung der im Umweltverbund zurückgelegten Wege auf 55 % (davon 16 % im öffentlichen Verkehr, 21 % mit dem Fahrrad und 18 % zu Fuß) sowie
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf 45 % (insbesondere durch die Reduktion der Pkw-Lenkerinnen und –Lenker von 41 % auf 34 %).

Die Ziele sollten etwa durch die Schaffung neuer Mobilitätsangebote, durch verstärkte Kooperationen mit Industrie- und Gewerbebetrieben zur Steigerung der ÖV-Nutzung ihrer Beschäftigten sowie durch die Ausweitung der Verkehrsverbund-übergreifenden Zusammenarbeit mit dem benachbarten Ausland⁸ erreicht werden. Außerdem arbeitete das Land Vorarlberg an flankierenden Maßnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Ausbau von Busspuren, Bevorzugung bei der Steuerung von Ampelsystemen). Weiters unterstützte das Land Bildungseinrichtungen, indem es die An- und Abreise von Schulklassen zu Kultur- und Schulsportveranstaltungen⁹ finanzierte („Kulturtickets“ und „Schulsporttickets“).

Sollten die Modal-Split-Ziele sowie die angestrebten CO₂-Reduktionsziele durch diese Maßnahmen nicht erreicht werden können, plante das Land Vorarlberg, Impulse zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades zu setzen. Zudem sollten neben den angebotsseitigen Pull-Maßnahmen auch Push-Maßnahmen (z.B. Ausweitung des Parkraummanagements, Einhebung eines Mobilitätsbeitrags) zugunsten der Nutzung von Angeboten des Umweltverbunds forciert werden.

(4) Das Land Vorarlberg und die VVV GmbH strebten den zunehmenden Einsatz alternativer Antriebsformen an (insbesondere E-Mobilität). Im Bereich der Linienbusse arbeitete die VVV GmbH an der Umsetzung der Clean Vehicles Directive¹⁰, deren nationale Umsetzung durch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz¹¹ erfolgte. Sie nahm dazu an dem von der EU im Rahmen des Aufbau- und Resilienz-plans finanzierten Förderprogramm EBIN¹² teil. Dabei unterstützte das Klimaschutzministerium im Wege der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH

⁸ Deutschland, Liechtenstein und Schweiz

⁹ Hierfür gelangten Linienbusse der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen in Schwachlastzeiten zum Einsatz. Die operative Umsetzung oblag der VVV GmbH in Zusammenarbeit mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

¹¹ BGBl. I 163/2021 i.d.g.F.

¹² **EBIN:** Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“; Förderabwicklung: FFG; Laufzeit Jänner 2022 bis Juni 2024



(FFG) Unternehmen bei der Umstellung ihrer Flotten auf emissionsfreie Fahrzeuge¹³ mit einem Fördervolumen von insgesamt 256 Mio. EUR. Das Land Vorarlberg partizipierte zur Zeit der Geburungsüberprüfung mit drei sogenannten VERDE-Projekten¹⁴ an der EBIN-Förderung. Es plante, bis 2025 eine E-Busflotte von 130 Fahrzeugen sowie 133 Ladepunkte bereitzustellen. Die FFG genehmigte dafür ein Fördervolumen von 49,08 Mio. EUR.

- 3.2 Der RH anerkannte, dass es dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH auf Basis der vorliegenden Daten (Modal Split Erhebungen 2017 und 2023) gelungen war, sowohl eine Steigerung des Wegeanteils im Umweltverbund als auch eine Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs zu bewirken, wenngleich dessen Wegeanteile (Summe Pkw–Lenkerinnen und –Lenker, Pkw–Mitfahrerinnen und –Mitfahrer sowie Motorrad) im Jahr 2023 mit rd. 50 % noch deutlich über dem bis 2030 angepeilten Zielwert von 45 % lag.

Vor diesem Hintergrund erachtete der RH die im Mobilitätskonzept 2019 vorgesehnen Maßnahmen, insbesondere die geplante Erhöhung der Wegeanteile im Umweltverbund auf 55 % sowie die zunehmende Dekarbonisierung der Busflotte (Teilnahme am EBIN-Förderprogramm), als zielführend. Ebenso hob er die Finanzierung von Kultur- und Schulsporttickets für Bildungseinrichtungen positiv hervor.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, für den Fall, dass die angestrebten Modal-Split-Ziele bzw. CO₂-Reduktionsziele nicht erreicht werden können, Push-Maßnahmen – wie im Mobilitätskonzept 2019 vorgesehen – zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs zu forcieren (z.B. Ausweitung des Parkraummanagements, Einhebung eines Mobilitätsbeitrags).

- 3.3 Laut Stellungnahme des Landes Vorarlberg hätten die Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2023 gezeigt, dass der Trend zur verstärkten Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Vorarlberg habe fortgesetzt werden können. Erfreulich sei die Zunahme des Radverkehrs auf rd. 21,9 %, wobei davon rd. 8,3 % auf E-Räder entfielen. Erstmals seit Durchführung der Mobilitätserhebungen sei der überwiegende Anteil (50,1 %) der täglich zurückgelegten Wege im Umweltverbund bewältigt worden. Die Wegeanteile, die im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurden (49,9 %, davon rd. 2,9 % mit E-Fahrzeugen), seien zwar gesunken, jedoch noch nicht weit genug, um die Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts für 2030 zu erreichen.

¹³ Förderbar waren 80 % der Mehrkosten für die Anschaffung emissionsfreier Busse sowie 40 % der beihilfefähigen Investitionskosten für Infrastruktur.

¹⁴ Der Projektname VERDE steht für Vorarlberger Elektrobusse für regionale Dekarbonisierung.



Das Land Vorarlberg sah daher die Notwendigkeit, auch Push-Maßnahmen als einen Teil der Gesamtstrategie gemäß Mobilitätskonzept 2019 weiterzuverfolgen, falls allein mit angebotsseitigen Maßnahmen die verkehrspolitischen Ziele nicht zu erreichen seien. Diese Strategie schlage sich bereits in der Ausweitung des Parkraummanagements sowie der Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche durch die Gemeinden nieder. Auch im Prozess zur Neuorganisation des Finanzierungssystems in Vorarlberg würden diverse Push-Maßnahmen betrachtet, durch die neue Finanzierungsquellen erschlossen werden könnten.

Angebotsplanung und Planungsparadigmen

- 4.1 (1) In Vorarlberg waren Bund, Land, Gemeinden, SCHIG mbH, VVV GmbH, Gemeindeverbände sowie Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen für die gemeinsame Planung und Gestaltung des ÖV-Angebots verantwortlich.

Der Angebotsplanung im Busbereich lagen sogenannte Planungsparadigmen zugrunde, die die VVV GmbH in Kooperation mit dem Land Vorarlberg sowie den Gemeindeverbänden und Gemeinden für das gesamte Verbundgebiet festgelegt hatte. Die Planungsparadigmen sahen beispielsweise einen planbaren Kostenrahmen, die angestrebte Bedienhäufigkeit sowie Regelungen zur Fahrplan-Vertaktung, Anschlussverknüpfung und zur Qualitätssicherung vor.

(2) Die Angebotsplanung des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene in Vorarlberg erfolgte im Rahmen der Arbeitsgruppe Fahrplan (in der Folge: **AG-Fahrplan**). Der Bund (vertreten durch die SCHIG mbH), das Land Vorarlberg, die VVV GmbH und die Verkehrsunternehmen waren in der AG-Fahrplan vertreten. Ausgehend von Verbindungen des Fernverkehrs erfolgte die Planung des ÖPNRV im Busverkehr. Die AG-Fahrplan tagte zumindest zweimal jährlich sowie anlassbezogen. Die Ergebnisse der AG-Fahrplan bildeten die Grundlage für die Planung des ÖV-Angebots auf der Straße (Busverkehr). Die VVV GmbH brachte sich in der AG-Fahrplan insbesondere zur Einhaltung der Planungsparadigmen sowie zu Kooperationen mit Verkehrsverbünden aus dem benachbarten Ausland ein.

(3) Die Federführung bei der Bedarfserhebung und bei der regionalen Angebotsplanung im Bereich der Busverkehre im ÖPNRV (Landbusse), der Ortsbusse sowie der Mikro-ÖV-Systeme (Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis etc.) lag bei den Gemeinden, die wiederum überwiegend in regionalen Gemeindeverbänden¹⁵ organisiert waren. Besondere Herausforderungen bestanden dabei in der Bewältigung saisonal schwankender Verkehrs nachfrage (z.B. Skibusse im Winter bzw. Fahrradtourismus im Sommer). Bludenz, Bregenz, Dornbirn und Feldkirch planten ihren innerstädtischen

¹⁵ Zur Zeit der Geburungsüberprüfung waren sieben ÖPNRV-Gemeindeverbände sowie eine Regionalentwicklungs-Gesellschaft (Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH) eingerichtet.



Busverkehr (Stadtbusse). Die Gemeindeverbände und Gemeinden nutzten zur Planung und Erstellung von Umlaufplänen ein von der VVV GmbH zentral bereitgestelltes Softwaretool.

Die VVV GmbH koordinierte abschließend in regionalen Planungskonferenzen die mit dem Softwaretool erstellten Planungsvorschläge der Gemeindeverbände und Gemeinden und legte die finalen Busfahrpläne fest. Diese bildeten die Grundlage für die Übernahme der Fahrpläne in das Kundenportal der VVV GmbH und das Kursbuch.

(4) Für die Angebotsplanung waren sowohl auf Ebene der Gemeindeverbände und Gemeinden als auch bei der VVV GmbH Personalressourcen und Planungs-Know-how notwendig. Sofern die Personalressourcen bei den Gemeindeverbänden und Gemeinden nicht im ausreichenden Ausmaß vorhanden waren, lagerten sie Teilprozesse an die Planungsabteilung der VVV GmbH aus. In Einzelfällen kauften Gemeindeverbände und Gemeinden sowie die VVV GmbH auch externes Planungs-Know-how zu.

(5) Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vereinheitlichte die VVV GmbH gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden alle Busnummern (Linienbezeichnungen) zu dreistelligen Zahlen, wobei sich aus der ersten Stelle die Einsatzregion der Busse ableiten ließ¹⁶. Ziel war es, den Fahrgästen eine verbundweit durchgängige nachvollziehbare Linienbezeichnung im Busangebot anzubieten, um die Übersichtlichkeit zu erhöhen und damit eine Orientierungshilfe zu bieten.

4.2 Der RH erachtete die Einbindung der Gemeindeverbände und Gemeinden zur Ermittlung und Deckung der lokalen Mobilitätsbedürfnisse und die Festlegung von Planungsparadigmen als positiv. Ebenso erachtete er die verbundweite Vereinheitlichung der Linienbezeichnungen als zielführend. Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass jeder Gemeindeverband und jede Gemeinde Personalressourcen und Planungs-Know-how für die Angebotsplanung vorhalten musste und dafür teilweise auch externe Dienstleistungen zukaufte.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, unter Einbindung der Gemeindeverbände und Gemeinden zu prüfen, ob durch die Einrichtung einer gemeinsamen Planungsgruppe der VVV GmbH sowie der Gemeindeverbände und Gemeinden der Verwaltungsaufwand gesenkt und allenfalls notwendige Zukäufe von externem Planungs-Know-how reduziert werden könnten.

¹⁶ Logik der Busnummern bzw. Linienbezeichnungen im Verkehrsverbund Vorarlberg: 1xx: Unterland, Bregenz, 2xx: Dornbirn, 3xx: Region am Kumma, 4xx: Feldkirch, Oberes Rheintal, 5xx: Walgau, Walsertal, Brandnertal, Bludenz, 6xx: Montafon, 7xx: Klostertal, Arlberg, Lech, 8xx: Bregenzerwald, Damüls



Die Gemeindeverbände und Gemeinden hätten damit die Möglichkeit, sich vorrangig auf die regionale Bedarfserhebung, die Optimierung des regionalen Verkehrsangebots sowie die Ausgestaltung von Mikro-ÖV-Systemen zu fokussieren. Damit könnten bestehende Synergien bestmöglich ausgeschöpft, die Effizienz erhöht und eine verbundweit harmonisierte Anwendung der Planungsparadigmen sichergestellt werden.

- 4.3 Das Land Vorarlberg und die VVV GmbH teilten in ihrer gemeinsamen Stellungnahme mit, dass im Rahmen der Festlegung der Planungsparadigmen u.a. ein Prozess zur Koordination der Planungsaktivitäten in den verschiedenen Regionen geschaffen worden sei. Unter Federführung der VVV GmbH würden einmal jährlich die Planungen der Gemeindeverbände und Gemeinden untereinander sowie mit den Angebotsplanungen der Schiene abgestimmt.

Die VVV GmbH biete zudem mit dem Bereich Angebotsplanung allen Gemeindeverbänden und Gemeinden Unterstützungsleistungen und Planungs-Know-how an. Inwiefern diese das Angebot annehmen oder auf Planungsbüros zurückgreifen würden, liege im Ermessen der Gemeindeverbände und Gemeinden. Für eine Änderung der Rollenverteilung seien eine politische Willensbildung und ein entsprechender Auftrag an die VVV GmbH notwendig. Die Gemeinden würden bei ihrer Angebotsplanung durch die VVV GmbH kostenlos unterstützt, externe Planungskosten seien hingegen nicht förderfähig. Damit sei eine Einbindung der VVV GmbH zwar nicht verpflichtend, aber es werde ein Anreiz geboten.

Ungeachtet dessen werde die VVV GmbH der Empfehlung folgen und diese Aktivitäten zu einer Planungsgruppe zusammenführen. In dieser würden die Planungsstände wechselseitig abgestimmt und werde eine Durchgängigkeit der Angebote hergestellt.



Angebot

Verkehrsverbund Netz und Leistungsangebot

5.1 (1) Die Länge des gesamten Verbundnetzes in Vorarlberg betrug 2022 rd. 1.252 km. Davon entfielen

- rd. 146 km auf das Schienennetz, das die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs in Vorarlberg bildete, sowie
- rd. 1.106 km auf das Linienbus–Netz, das die Verkehre in die Fläche und in die Talschaften verteilte.¹⁷

Die Länge des Verbundnetzes hatte sich im überprüften Zeitraum 2018 bis 2022 geringfügig verändert und entsprach einer durchschnittlichen Dichte von rd. 2,26 km Streckennetz pro km² Dauersiedlungsraum.

(2) Das Leistungsangebot (Fahrplankilometer) im öffentlichen Verkehr zeigte im überprüften Zeitraum folgende Entwicklung:

Tabelle 1: Entwicklung Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in 1.000 Fahrplankilometern					in %	
Schienenverkehr ¹	4.572	4.591	4.625	4.726	4.902	7
<i>davon</i>						
ÖBB–Personenverkehr AG	4.324	4.343	4.332	4.430	4.594	6
Montafonerbahn AG	248	248	293	296	308	24
Busverkehr	19.030	19.010	18.984	19.031	19.246	1

¹ 2018 und 2019: duales Bestellsystem Bund (Klimaschutzministerium) und Land Vorarlberg, danach Bestellung Gesamtangebot durch SCHIG mbH

Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH

Bei der Erhebung des Leistungsangebots zeigten sich Transparenzdefizite, die aus der hohen Anzahl der involvierten Akteure¹⁸ und aus verschiedenen methodischen Ansätzen resultierten. Die Unterschiede in der Methodik betrafen insbesondere die Art der Leistungsdaten (Plan– bzw. Bestelldaten oder Abrechnungsdaten), den Bezugszeitraum (Fahrplanjahr oder Kalenderjahr) und die betrachteten Verkehre (gemeinwirtschaftliche oder eigenwirtschaftliche Verkehre).

¹⁷ Streckenabschnitte, die von mehreren Linien befahren werden, sind jeweils nur einmal berücksichtigt.

¹⁸ Schiene: Bund vertreten durch das Klimaschutzministerium und die SCHIG mbH, Land und VVV GmbH; Busverkehr: VVV GmbH, Gemeindeverbände und Gemeinden



(3) Das Leistungsangebot im Schienenverkehr stieg im überprüften Zeitraum um 7 %. Dies war vor allem auf Taktverdichtungen zurückzuführen, die speziell auf der Strecke der Montafonerbahn AG¹⁹ eine Zunahme des Leistungsangebots um 24 % bewirkten.

Der ursprünglich ab Ende 2019 vorgesehene und vertraglich vereinbarte Einsatz von 21 neuen Elektrotriebwagen des Typs Talent 3 unterblieb, weil die Fahrzeuge keine behördliche Zulassung erlangten. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 waren im ÖPNVR Elektrotriebwagen des Typs Desiro ML im Einsatz, die die ÖBB-Personenverkehr AG neu beschaffte. Damit gingen eine Aufstockung des Sitzplatzangebots je Kurs um bis zu 50 % sowie eine Steigerung der Qualität des Leistungsangebots einher (z.B. Ausstattung mit Steckdosen und USB-Anschlüssen, Klimatisierung, WLAN sowie Schaffung von Multifunktionsbereichen). Multifunktionsbereiche erlaubten saisonale Anpassungen für die Mitnahme von Fahrrädern und/oder Ski-Ausrüstungen.

(4) Das Leistungsangebot im Busverkehr stieg im überprüften Zeitraum geringfügig (+1 %). Der Schwerpunkt im Busverkehr lag auf Kapazitäts-, Komfort- und Qualitätssteigerungen (größere Fahrzeuge, WLAN, Klimatisierung, Verbesserung der Barrierefreiheit und der Informationssysteme) sowie auf der Erprobung und schrittweisen Einführung neuer Technologien (E-Busse, Ausrüstung mit Abbiegeassistenten etc.).

5.2 Der RH anerkannte den Ausbau des Leistungsangebots sowohl auf der Schiene (+7 %) als auch im Busverkehr (+1 %) sowie die erreichten Qualitätsverbesserungen (z.B. Barrierefreiheit, Sitzplatzangebot, WLAN, Multifunktionsbereiche).

Er bemängelte jedoch die festgestellten Transparenzdefizite im Datenmaterial bei der mengenmäßigen Erfassung des Leistungsangebots, die eine Gesamtbetrachtung erschweren.

Der RH empfahl der VVV GmbH, – in ihrer Rolle als zentrale Drehscheibe im Verkehrsverbund Vorarlberg – ein laufendes Monitoring über das mengenmäßig erbrachte Leistungsangebot zu entwickeln, um damit eine Gesamtbetrachtung sicherzustellen.

5.3 (1) Das Klimaschutzministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es kein Transparenzdefizit darstelle, wenn dort, wo noch keine Abrechnungen vorliegen, mit Bestell- oder Plandaten gearbeitet werden müsse. Dies gelte sinngemäß auch für Unterschiede zwischen Kalenderjahren (Budgetplanung) und Fahrplanjahren (Abrechnung) sowie für das Vorhandensein gemeinwirtschaftlicher und eigenwirtschaftlicher Verkehre, was nur die Marktsituation widerspiegle. Die Einhal-

¹⁹ Im Bereich des öffentlichen Verkehrs betrieb die Montafonerbahn AG im Verkehrsverbund Vorarlberg die Montafoner Bahn (Stichbahn von Bludenz nach Schruns) und den Linienbusverkehr im Gebiet des Montafons.



tung klarer Zuständigkeiten führe auch im Prüfverlauf zu klaren Antworten (Schiene: Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. SCHIG mbH; Bus und Tarifangelegenheiten: VVV GmbH). Das Ministerium sehe daher kein strukturelles Transparenzdefizit; vielmehr seien die Unterschiede dem geschuldet, dass Daten von verschiedenen Akteuren mit jeweils unterschiedlichem Wissensstand und unterschiedlichen Zuständigkeiten eingeholt würden.

Im Sinne der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sowie der wahrgenommenen Finanzierungsrolle sollte zumindest im (vernetzten) Schienenpersonenverkehr die SCHIG mbH als zentrale bundesweite Drehscheibe fungieren.

(2) Laut Stellungnahme der VVV GmbH würden die vom RH wahrgenommenen Transparenzdefizite bei der Erhebung der Kennzahlen zum Leistungsangebot aus der Vielzahl der in die Bestellung der Bus- und Bahnverkehre eingebundenen Akteure sowie aus den von diesen Akteuren verwendeten unterschiedlichen Methodiken resultieren. Daraus könne allerdings nicht der Rückschluss gezogen werden, dass das verwendete Datenmaterial unzureichend oder fehlerhaft sei. Die VVV GmbH werde daher die Empfehlung des RH umsetzen und das Leistungsangebot des ÖPNRV in Vorarlberg (Linien-Kilometer pro Jahr) zentral nach einer einheitlichen Methodik auf Basis der erfassten Soll-Fahrpläne ermitteln. Inwieweit andere Akteure (Klimaschutzministerium, SCHIG mbH, Land Vorarlberg, Stadt-, Land- und Ortsbusse) ihre Leistungsdaten nach abweichenden Methodiken messen, liege nicht in ihrem Einflussbereich.

5.4 (1) Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass er die in der Stellungnahme angeführten Gründe für die Erfassung und Verwendung unterschiedlicher Werte bei den Leistungsmengen nachvollziehen konnte. Die vom RH bemängelten Transparenzdefizite ergaben sich allerdings daraus, dass bei keinem der überprüften Akteure eine nachvollziehbare Gesamtbetrachtung über das vollumfängliche Leistungsangebot (Schienenpersonenverkehr und Busverkehr) im Land Vorarlberg vorlag. Ebenso waren die Qualifizierung und Herkunft der Daten sowie die Gründe für Abweichungen unzureichend dokumentiert.

Der Anregung des Klimaschutzministeriums, die SCHIG mbH als zentrale bundesweite Drehscheibe zumindest im (vernetzten) Schienenpersonenverkehr zu positionieren, hielt der RH entgegen, dass der SCHIG mbH diese Rolle (mit Ausnahme eigenwirtschaftlich erbrachter Schienenpersonenverkehre und der Busverkehre) ohnehin bereits zufiel, und zwar seit sie als (alleiniger) Besteller eines Gesamtangebots im Schienenpersonenverkehr auftrat (TZ 17). Die für Vorarlberg relevanten Daten der SCHIG mbH sollten in das laufende Monitoring über das in Vorarlberg mengenmäßig erbrachte Leistungsangebot einfließen. Nach Auffassung des RH war die VVV GmbH die einzige Einrichtung, die – in ihrer Rolle als zentrale Drehscheibe



im Verkehrsverbund Vorarlberg – ein solches Monitoring über alle Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr in Vorarlberg entwickeln und bereitstellen könnte.

(2) Der RH erwiderte der VVV GmbH, dass er zwar Transparenzdefizite bei der Erfassung des Leistungsangebots aufgezeigt, die Daten jedoch weder als unzureichend noch fehlerhaft qualifiziert hatte. Er erachtete daher die Zielsetzung der VVV GmbH, das ÖPNRV–Leistungsangebot in Vorarlberg künftig nach einer einheitlichen Methodik zu erfassen, als zielführend. Dabei sollte sich die Erfassung nicht nur auf die Soll–Fahrpläne stützen, sondern – nach Vorliegen der Abrechnungen – auch die tatsächlich erbrachten Leistungen inkludieren, um eine Gesamtbetrachtung sicherzustellen. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

Barrierefreiheit

6.1

(1) Mit dem im November 2018 initiierten Projekt „Inklusive Region Vorarlberg“ setzte sich das Land Vorarlberg das Ziel, die Mobilität bei allen öffentlichen Verkehrerverbindungen im Land durch die Beseitigung von Barrieren zu erhöhen, um die Lebensqualität von Menschen mit und ohne Behinderung zu verbessern. Beispielsweise waren der elektronische Routenplaner und die VMOBIL–Website barrierefrei gestaltet.

(2) Die Verkehrsdiesteverträge Schiene enthielten spezifische Anforderungen an die Barrierefreiheit: Die Fahrzeuge mussten entsprechend dem Bundes–Behinderungsgleichstellungsgesetz²⁰ barrierefrei zugänglich und mit optischen Leitsystemen sowie ergänzenden Lautsprecheransagen als Orientierungshilfe ausgestattet sein. Mittels Fahrgastinformationen mussten die Verkehrsunternehmen Auskünfte zu barrierefreien Angeboten (Verkehrsstationen und Fahrzeuge) erteilen. Ab Herbst 2023 waren sämtliche planmäßig in Vorarlberg eingesetzten Züge barrierefrei zugänglich.

Das Klimaschutzministerium, das Land Vorarlberg sowie die ÖBB–Infrastruktur AG planten gemeinsam den Ausbau der Barrierefreiheit in Bahnstationen des Streckennetzes der ÖBB–Infrastruktur AG, zuletzt im Rahmen des Rheintalkonzepts (2003) und des Rheintal–Walgau–Konzepts II (2019). Die Planungen zum Ausbau der Barrierefreiheit im Streckennetz der Montafonerbahn AG erfolgten im Rahmen des 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms (2021–2025)²¹.

²⁰ BGBl. I 82/2005 i.d.g.F.

²¹ Vertragspartner waren das Klimaschutzministerium, das Land Vorarlberg, der Stand Montafon sowie die Montafonerbahn AG.



Folgende Tabelle zeigt den Umsetzungsstand und Zeitplan beim Ausbau von Bahnstationen zur Verbesserung der Barrierefreiheit:

Tabelle 2: Umsetzungsstand der Maßnahmen für Barrierefreiheit an Bahnstationen

Planungsdokument	Bahnstation	Umsetzungsstand	(geplanter Baubeginn)
Rheintalkonzept (2003)	Dornbirn	umgesetzt	
	Dornbirn Schoren	umgesetzt	
	Hard–Fußbach	umgesetzt	
	Hohenems	umgesetzt	
	Lauterach	umgesetzt	
	Lauterach Unterfeld	umgesetzt	
	Lustenau	umgesetzt	
	Rankweil	umgesetzt	
	Riedenburg	umgesetzt	
	Altenstadt	geplant	2026
	Gisingen	geplant	2026
	Tosters	geplant	2026
Rheintal–Walgau–Konzept II (2019)	Tisis	geplant	2026
	Götzis	geplant	2027
	Altach	umgesetzt	
	Bregenz (Unterführung Hafen)	umgesetzt	
	Klaus	in Umsetzung	2023
	Wolfurt	in Umsetzung	2024
9. Mittelfristiges Investitionsprogramm (2021–2025)	Frastanz	geplant	2025
	Nenzing	geplant	2025
	Haselstauden	geplant	2030
	St. Anton im Montafon	geplant	2025
	Tschagguns	geplant	2025
	Schrungs	geplant	2026

Quelle: Land Vorarlberg

Für einzelne nicht oder teilweise barrierefreie Bahnstationen lagen noch keine Planungen zur barrierefreien Gestaltung vor.

(3) Die Linienbusse in Vorarlberg waren – entsprechend den vertraglichen Vorgaben – im Sinne des Bundes–Behindertengleichstellungsgesetzes barrierefrei zugänglich. Niederflurfahrzeuge und Low–Entry–Fahrzeuge verfügten über eine manuell ausklappbare Rampe, Hochbodenfahrzeuge über einen Rollstuhllift. Im Bereich der Sondernutzungsflächen sicherten Befestigungsschlaufen Kinderwagen und Rollstühle. Buslenkerinnen und –lenker waren verpflichtet, mobilitätseingeschränkte



Personen unaufgefordert beim Ein- und Ausstieg zu unterstützen und ihnen bei der Verwendung der technischen Hilfseinrichtungen behilflich zu sein.

Der von der Forschungsgesellschaft Mobilität erarbeitete „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr“ sah als Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen vor, dass Fahrgastinformationen immer optisch und taktil oder optisch und akustisch angeboten werden sollten. Von insgesamt 1.758 Bushaltestellen (Stand 31. Dezember 2022) waren 162 mit einer dynamischen Fahrgastinformation in Form von Monitoren ausgestattet; an drei Bushaltestellen bestand zudem die Möglichkeit einer akustischen Informationsausgabe per Drucktaster. Taktile Fahrgastinformationen (Brailleschrift) waren an keiner Bushaltestelle vorhanden.

(4) Zur Barrierefreiheit im Vorarlberger Verkehrsverbund führte der RH Gespräche mit Betroffenen sowie mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung. Diese bewerteten den öffentlichen Verkehr in Vorarlberg unter dem Aspekt der Barrierefreiheit grundsätzlich als positiv, erkannten jedoch u.a. in folgenden Bereichen Verbesserungspotenzial:

- Platzengpässe bei den Sondernutzungsflächen und diesbezügliches Konfliktpotenzial,
- fehlende Befestigungsschlaufen in Bussen,
- die Unerreichbarkeit von Türöffnern bei Schienenfahrzeugen mit eingefahrenen Schiebetritten,
- unzureichende Informationen zu Baustellentätigkeiten an Bahnstationen (z.B. Wartungsarbeiten bei Aufstiegshilfen) und
- Unklarheiten über Befugnisse und Haftungsfragen bei der Bedienung der Einstiegsrampe im Bus, die wegen Personalmangels oftmals durch Begleitpersonen erfolgte.

Die Betroffenen regten laufende Schulungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung an. Sie empfahlen weiters die Schaffung bzw. den Erhalt eines regelmäßigen Austauschs mit den Planungsbeauftragten der VVV GmbH, des Landes Vorarlberg sowie der involvierten Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen.

- 6.2 Der RH hob positiv hervor, dass das Klimaschutzministerium, das Land Vorarlberg und die VVV GmbH bestrebt waren, die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr zu verbessern, um dessen Nutzung allen Personengruppen zu ermöglichen. Während die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen im Schienen- und Linienbusverkehr bereits weit fortgeschritten war, bestand bei den Bahnstationen und Bushaltestellen noch Nachholbedarf. Der RH wies kritisch darauf hin, dass erst neun von 14 Projekten des Rheintalkonzepts (2003) und nur zwei von sieben Projekten des Rheintal-Walgau-



Konzepts II (2019) vollständig umgesetzt waren. Darüber hinaus merkte er an, dass für einzelne nicht barrierefreie Bahnstationen noch keine Planungen zur barrierefreien Gestaltung vorlagen.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und dem Land Vorarlberg, auf die zeitnahe Umsetzung der Projekte zur Verbesserung der Barrierefreiheit an Bahnstationen hinzuwirken. Ebenso empfahl er, Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit an allen übrigen nicht oder nur unzureichend barrierefreien Bahnstationen mit den Betreibern der Schieneninfrastruktur zu vereinbaren.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass nur an drei von insgesamt 1.758 Bushaltestellen zusätzlich zu den Abfahrtsmonitoren eine akustische Informationsausgabe per Drucktaster angeboten wurde und an keiner Bushaltestelle taktile Fahrgastinformationen vorhanden waren.

Er empfahl der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeinden darauf hinzuwirken, dass optische und akustische bzw. optische und taktile Fahrgastinformationen an Bushaltestellen bereitgestellt werden.

Der RH anerkannte die positiven Rückmeldungen Betroffener zur Erfüllung von Barrierefreiheitserfordernissen im öffentlichen Verkehr und hob die konstruktive Gesprächsbasis zwischen den Planungsbeauftragten und den Betroffenen positiv hervor, wenngleich diese noch Verbesserungspotenzial erkannten.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, weiterhin einen regelmäßigen Austausch mit Betroffenen bzw. mit Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung zu pflegen, um Mängel bei der Barrierefreiheit frühzeitig erkennen und zeitnah Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit setzen zu können.

6.3 (1) Das Klimaschutzministerium verwies in seiner Stellungnahme auf den „Etappenplan Barrierefreiheit“ des ÖBB-Konzerns, wonach bis Ende 2024 rd. 88 % der täglichen Nutzerinnen und Nutzer einen barrierefreien Zugang zu Verkehrsstationen haben sollten; bis 2027 solle dieser Anteil auf 90 %, bis 2029 auf über 90 % ansteigen. Zur Erreichung dieser Ziele sehe der ÖBB-Rahmenplan 2024 bis 2029 Investitionen von rd. 301 Mio. EUR vor.

Zu den Verbesserungspotenzialen merkte das Klimaschutzministerium an, dass aufgrund divergierender Wünsche der Nutzerinnen und Nutzer nie allen Anforderungen vollenfänglich entsprochen werden könne. Einzelwahrnehmungen und -aussagen seien kritisch auf ihre breitenwirksame Relevanz hin zu prüfen.



Die Empfehlung, an Bushaltestellen optische und akustische bzw. optische und taktile Fahrgastinformationen bereitzustellen, sei im Hinblick auf die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit hinterfragenswürdig. Es sei kostengünstiger und zielgerichteter, für Betroffene Smartphone-Apps zu entwickeln, über die Echtzeitinformationen für die jeweilige Haltestelle abgerufen werden könnten.

(2) Das Land Vorarlberg verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass von insgesamt 40 Bahnstationen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Montafonerbahn AG 27 (67,5 %) barrierefrei seien. Zehn Bahnstationen (25,0 %) befänden sich im Umbau oder deren Umbau sei in Planung. Für drei Bahnstationen (7,5 %) beständen noch keine Umbaupläne, jedoch seien Elemente der Barrierefreiheit teilweise erfüllt. Das Fahrgastaufkommen liege bei diesen drei Bahnstationen bei unter 3 % aller Fahrgäste im Regionalverkehr. Der Umbau der Bahnstationen werde in Investitionsprogrammen ab 2030 berücksichtigt. Das Land Vorarlberg verwies zudem auf die Initiative des Landes zur barrierefreien Erschließung von Bahnsteigen über Rampenwerke im Nationalrat und im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz.

(3) Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH nähmen sie aktiv am „Bund–Länder–Dialog zum Nationalen Aktionsplan Behinderung/Barrierefreie Mobilität“ teil. Dort erfolge ein Austausch mit Interessenvertretern aus der Zivilgesellschaft zu Best–Practice–Beispielen, Beteiligungsprozessen und Handlungsbedarfen. Das Forum werde auch künftig genutzt, um Impulse für Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu erhalten. Die VVV GmbH plane zudem, den Austausch mit Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung im Rahmen einer Plattform zu institutionalisieren, und sie werde den regelmäßigen Kontakt zu ausgewählten Organisationen suchen.

(4) Die VVV GmbH brachte in ihrer Stellungnahme ihre Bestrebungen zum Ausdruck, eine durchgehend barrierefreie Fahrgastinformation über digitale Dienste, etwa die elektronische Fahrplanauskunft oder die Website, zur Verfügung zu stellen. An größeren Haltestellen gebe es Fahrgastmonitore, die sowohl optisch als auch akustisch Informationen bereitstellen würden. Außerdem sei die Beschaffung elektronischer Fahrgastinformationssysteme geplant, wobei besonderes Augenmerk auf die Wahrnehmbarkeit der Informationen über mehrere Sinneskanäle gelegt werde. Mit dem Abschluss des im Frühjahr 2024 eingeleiteten Vergabeverfahrens sei Ende 2024 und mit der Ausrollung der neuen Systeme Anfang 2025 zu rechnen.

6.4 Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass die VVV GmbH in regelmäßigen Abständen – wie auch der RH während seiner Einschau an Ort und Stelle – mit Betroffenen sowie mit Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung Gespräche führte; dies mit dem Ziel, bestehende Hindernisse für Menschen mit Behinderung im öffentlichen Verkehr in Vorarlberg

besser beurteilen zu können. Die daraus hervorgegangenen Verbesserungsvorschläge waren daher nicht Einzelwahrnehmungen. Ziel des Bundes-Behinderten-gleichstellungsgesetzes ist es, Diskriminierungen von Menschen mit Behinderung zu beseitigen oder zu verhindern und ihren Rechten gegenüber den Interessen anderer Nutzerinnen und Nutzer zur Durchsetzung zu verhelfen. Um dies zu gewährleisten, erachtete der RH einen regelmäßigen Austausch mit Betroffenen bzw. mit Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung als wesentlich; er hielt daher an seiner Empfehlung fest.

VMOBIL-Konzept

- 7.1 Das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden hatten sich das Ziel gesetzt, mit der Marke VMOBIL gegenüber den Fahrgästen einheitlich aufzutreten und neben klassischen ÖV-Angeboten auch neue zusätzliche Mobilitätsangebote (z.B. Car- und Bikesharing, versperrbare Radboxen) zu integrieren. Seit 2022 erfolgten Initiativen, um das VMOBIL-Konzept und den einheitlichen Auftritt schrittweise auszurollen (z.B. Corporate Identity und Corporate Design der Busse, Züge und Servicestellen sowie Radboxen).

Weiters verfolgten sie das Ziel, alle ÖV- und zusätzlichen Mobilitätsangebote in sogenannten VMOBIL-Stationen zu konzentrieren, um sie für alle Fahrgäste sichtbar und möglichst leicht zugänglich zu machen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren landesweit drei VMOBIL-Stationen errichtet. Die folgende Abbildung zeigt ein Symbolbild einer VMOBIL-Station:

Abbildung 4: VMOBIL-Station (Symbolbild)



Quelle: VVV GmbH; Darstellung: RH



Das VMOBIL-Konzept folgte den auch bei anderen österreichischen Verkehrsverbünden zu beobachtenden Entwicklungen, zusätzliche Mobilitätsangebote bereitzustellen.

Unter der Marke VMOBIL stellte die VVV GmbH zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 324 versperrbare VMOBIL-Radboxen (teils mit Lademöglichkeiten für E-Bikes) an sieben Standorten zur Verfügung sowie 61 Carsharing-E-Fahrzeuge eines privaten Anbieters an 32 Standorten. Diese Angebote konnten mithilfe der sogenannten VMOBIL-Mobilitätskarte gebucht und genutzt werden.

Die VVV GmbH war bestrebt, weitere Mobilitätsangebote, wie Citybikes und E-Scooter, aufzubauen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung befanden sich diese Angebote teilweise noch in der Pilotphase und waren noch nicht verbundweit ausgerollt.

- 7.2 Der RH erachtete den Auftritt sämtlicher vom Verkehrsverbund Vorarlberg angebotenen Mobilitätsangebote unter der Marke VMOBIL als zielführend, weil damit auch die Wegstrecken zwischen Wohnort und nächstgelegenem ÖV-Angebot abgedeckt werden konnten.

Die Umsetzung des Konzepts folgte damit den auch bei anderen österreichischen Verkehrsverbünden zu beobachtenden Entwicklungen, multimodale Mobilität nicht nur auf Schiene und Bus zu beschränken, sondern als umfassendes Mobilitätspaket mit einheitlichem Auftritt und möglichst einfachem Zugang zu positionieren.

Einzelne VMOBIL-Angebote (z.B. Citybikes und E-Scooter) waren jedoch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch in Pilotphasen und standen daher noch nicht verbundweit zur Verfügung.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden – unter Zugrundelegung von Nutzen–Kosten–Betrachtungen und unter Berücksichtigung der Nachfrage – den Ausbau von weiteren Mobilitätsangeboten unter der Marke VMOBIL zu prüfen.

- 7.3 Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH werde die Würdigung des RH als Bestätigung der bisherigen Aktivitäten des Verkehrsverbunds, des Landes sowie der Gemeindeverbände und Gemeinden gesehen. Die Erfahrungen aus den umgesetzten innovativen Angeboten – etwa in den Bereichen Carsharing, VMOBIL–Radboxen, Leihräder etc. – seien dazu geeignet, in der weiteren Angebotsentwicklung Nachfragepotenziale und Nutzen–Kosten–Verhältnis besser abzuschätzen. Der eingeschlagene Weg „vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund“ werde in den kommenden Jahren konsequent fortgesetzt.



ÖV–Güteklassen

8.1 Die Österreichische Raumordnungskonferenz entwickelte 2015 sogenannte ÖV–Güteklassen. Diese stellten in Form eines österreichweiten Stufensystems den Erschließungsgrad der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr dar und spiegelten somit die unterschiedliche Qualität im öffentlichen Verkehr wider. Die ÖV–Güteklassen berücksichtigten dabei sowohl verschiedene Haltestellenkategorien (Haltestellen von Fernverkehrszügen, Regionalexpress–Zügen, Regionalzügen, Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Linienbussen) als auch die angebotenen Kursintervalle sowie die Distanzen zu den Haltestellen.²²

Die Analysen der regionalen Erschließung nach ÖV–Güteklassen der Österreichischen Raumordnungskonferenz (Datenbasis Oktober 2021) ergaben, dass 44 % der Bevölkerung in Vorarlberg im Einzugsbereich von Haltestellen der drei besten ÖV–Güteklassen lagen (A „höchstrangige ÖV–Erschließung“ bis C „sehr gute ÖV–Erschließung“). Nach Wien war dies der zweitbeste Wert. 2,7 % der Bevölkerung in Vorarlberg lebten in Gebieten, die gänzlich außerhalb der ÖV–Güteklassen (keine ÖV–Basiserschließung) lagen. Dies war österreichweit der zweitniedrigste Wert.

8.2 Der RH würdigte positiv, dass das Land Vorarlberg – nach Wien – das am zweitbesten mit öffentlichem Verkehr erschlossene Land war. Dabei zeigte sich die Erschließung mit einer leistungsfähigen Schienenachse in Kombination mit einem gut vernetzten und vertakteten Busverkehr in den Talschaften als vorteilhaft.

Angebotserweiterungen aus Mitteln des KlimaTickets

9.1 (1) Durch die vom Klimaschutzministerium initiierte Einführung des KlimaTickets Österreich im Oktober 2021 sollte die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhöht, der motorisierte Individualverkehr reduziert und damit ein Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen geleistet werden. Die Einführung des KlimaTickets war Teil der österreichischen Klimastrategie und zielte darauf ab, nachhaltige Verkehrsoptionen attraktiver zu gestalten.

(2) Neben dem KlimaTicket Österreich (österreichweite Gültigkeit) bot die VVV GmbH eine landesweit gültige Netzkarte an, das KlimaTicket VMOBIL ([TZ 12](#)).

(3) Der Bund, vertreten durch das Klimaschutzministerium, gewährte den sieben Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften in Österreich für die Einführung von

²² Unberücksichtigt blieb das Angebot in Mikro–ÖV–Systemen, das erst nach und nach in die Analysen der Österreichischen Raumordnungskonferenz einfließen soll.



KlimaTickets mit regionaler Gültigkeit jährlich insgesamt 180 Mio. EUR²³ (wertgesichert) in Form zweckgebundener Zuschüsse (in der Folge: **KTR-Mittel**). Diese waren für den Aufbau neuer ÖV-Angebote bzw. für Tarifmaßnahmen zu verwenden. Auf das Land Vorarlberg bzw. auf die VVV GmbH entfielen davon – entsprechend dem Bevölkerungsschlüssel – jährlich 4,46 % bzw. 8,03 Mio. EUR, wobei sich die Verteilung nach der aktuellen Verteilung der Bevölkerung richtete und der Betrag wertgesichert war.

Bis Ende 2022 hatte die VVV GmbH für das Jahr 2021 aliquot 0,82 Mio. EUR und für das Jahr 2022 4,60 Mio. EUR an KTR-Mitteln vereinnahmt. Für 2023 erwartete die VVV GmbH Einnahmen in Höhe von 12,45 Mio. EUR (inklusive Nachzahlungen aus Vorperioden).

(4) Die VVV GmbH entwickelte aus den zusätzlichen KTR-Mitteln gemeinsam mit den örtlich zuständigen Gemeindeverbänden und Gemeinden neue ÖV-Angebote. Im überprüften Zeitraum waren dies 17 Projekte, darunter z.B. die Linie 135 als Schnellbuslinie zwischen dem Industriegebiet Dornbirn Wallenmahd und Bregenz, die Linie 164 „Riedexpress“ und Taktverdichtungen auf der Linie 550 (Nenzing bis Älpele). Diese Projekte sollten in einem Beobachtungszeitraum von 24 Monaten evaluiert und bei entsprechendem Fahrgastaufkommen in den Regelbetrieb übernommen werden.

Die VVV GmbH hatte die Evaluierung erster Projekte gestartet, jedoch noch bei keinem Projekt abgeschlossen. Sie beabsichtigte, den Einsatz der KTR-Mittel nach der Phase der Anschubfinanzierung um die gestiegenen Einnahmen zu reduzieren und die freiwerdenden Mittel für weitere Projekte zu verwenden. Ebenso finanzierte die VVV GmbH aus den KTR-Mitteln Mobilitätsguthaben, die z.B. für die Nutzung von Radboxen und Carsharing-Angeboten verwendet werden konnten.

9.2 Der RH beurteilte die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln des Bundes für die Einführung von KlimaTickets mit regionaler Gültigkeit für Tarifmaßnahmen bzw. für neue ÖV-Angebote grundsätzlich als positiv, wenngleich die Evaluierung der Projekte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen war.

Der RH empfahl der VVV GmbH, die Evaluierung jener Projekte, die aus der Gewährung zusätzlicher Mittel des Bundes für die Einführung von KlimaTickets mit regionaler Gültigkeit resultieren, ehestmöglich abzuschließen. Danach wäre zu prüfen, ob und in welcher Form die Angebote aufrechterhalten werden können und wer allfällige Mehrkosten im Sinne einer nachhaltigen Finanzierung trägt.

²³ zunächst jährlich 100 Mio. EUR, die im Juli 2022 um weitere 80 Mio. EUR auf insgesamt 180 Mio. EUR pro Jahr aufgestockt wurden



- 9.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zu den ersten aus KTR-Mitteln kofinanzierten Angebotserweiterungen ein Erfahrungszeitraum von rd. 19 Monaten vor. Eine durch die VVV GmbH im Jahr 2023 erarbeitete Evaluationsmethodik habe ergeben, dass innerhalb eines zweijährigen Zeitraums noch keine stabilen Aussagen für ein eingependeltes Nachfrageverhalten hätten getroffen werden können. Insofern habe der Aufsichtsrat der VVV GmbH entschieden, den Evaluationszeitraum von den ursprünglich vorgesehenen 24 Monaten auf 36 Monate auszudehnen. Somit befänden sich zur Zeit der Stellungnahme erste Projekte in der Evaluationsphase. Es sei bereits absehbar, dass die Nachfrageziele für diese Projekte hätten erreicht werden können und die Projekte voraussichtlich ab September 2024 in eine reguläre Kofinanzierung übergeleitet werden könnten.

Ergänzende Angebote

- 10.1 Das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden waren bemüht, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten und abseits des Linienbusnetzes das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu stärken. Ein erweitertes Schienenverkehrsangebot in den Nachtstunden an Wochenenden und vor Feiertagen konnte bereits realisiert werden. Einzelne Gemeinden boten außerdem im Rahmen der Initiative „Mobil-am-Land“ Mikro-ÖV-Systeme (Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis etc.) zur Abdeckung von Bedarfsverkehren²⁴ an. Die Angebote waren teilweise noch im Aufbau, hatten aber Potenzial für eine Ausweitung auf weitere Regionen.
- 10.2 Der RH anerkannte die Bemühungen des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH, in enger Kooperation mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden auch in den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen ein für Fahrgäste attraktives Angebot an Mikro-ÖV-Systemen bzw. regionalen Bedarfsverkehren aufzubauen. Dabei musste aus Sicht des RH jedoch stets auf die Finanzierbarkeit derartiger Angebote geachtet werden.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, Möglichkeiten zur Ausweitung von Mikro-ÖV-Systemen zu prüfen – unter Zugrundelegung von Nutzen-Kosten-Betrachtungen und unter Berücksichtigung der Nachfrage.

- 10.3 Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH bilde die Schiene das Rückgrat des ÖPNV in Vorarlberg. Die Erschließung der Fläche erfolge primär über die Linienbusangebote, die mit dichten Taktungen das Schienennangebot ergänzen würden. Mikro-ÖV-Angebote kämen in jenen Nischen zur

²⁴ z.B. Anrufbus-Landbus Unterland, Alibus Großwalsertal, Anrufsammeltaxi „James“ (Leiblachtal), Anruf-Sammeltaxi „go & ko“ (Montafon), Wochenend-Rufbus Oberes Rheintal, YOYO-Rufbus (Oberes Rheintal), Seniorentaxi Kleinwalsertal



Anwendung, die mit Linienbussen in Randlagen (z.B. einzelne Berggemeinden) oder in Zeiten schwacher Nachfrage (insbesondere nachts) nicht oder nur ineffizient bedient werden könnten. Insofern unterliege das Ausbaupotenzial von Mikro-ÖV-Systemen in Vorarlberg recht eindeutigen Grenzen. Dennoch würden gewisse Erweiterungen von – insbesondere auf die Abend- und Nachtstunden fokussierten – „On-Demand-Angeboten“²⁵ im Ballungsraum sinnvoll erscheinen. Planungen dazu beständen in mehreren Gemeindeverbänden und würden in Abstimmung mit der VVV GmbH weiterverfolgt. Darüber hinaus sei geplant, den Zugang zu Mikro-ÖV-Systemen über eine für 2024 geplante gemeinsame Beschaffung eines landesweit einheitlichen Buchungs- und Bezahlsystems für „On-Demand-Angebote“ zu erleichtern.

Nachfrage

Fahrgastentwicklung und Kundenstruktur

- 11.1 Die Anzahl der im Verkehrsverbund Vorarlberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln beförderten Fahrgäste entwickelte sich im Zeitraum 2018 bis 2022 wie folgt:

Tabelle 3: Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Vorarlberg

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
Anzahl in Mio.						in %
Fahrgäste	57,12	59,91	41,10	55,10	62,82	10

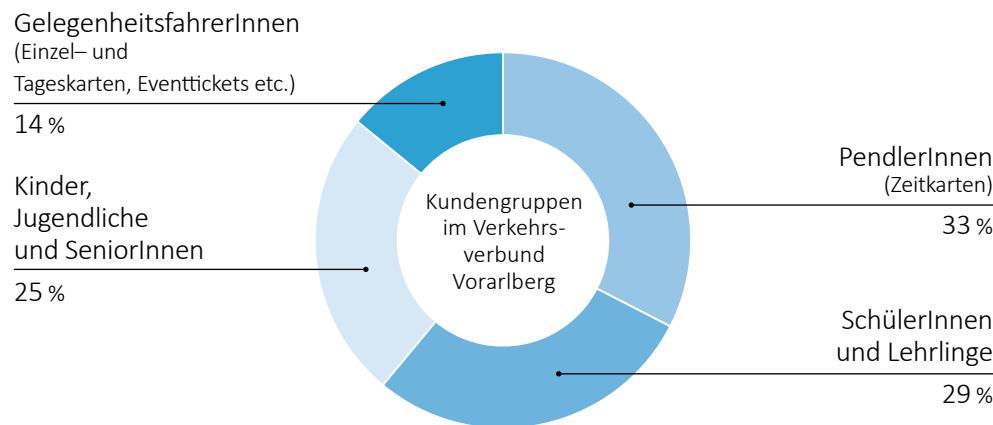
Quelle: VVV GmbH

Im überprüften Zeitraum stieg die Anzahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Vorarlberg – nach einem pandemiebedingten Rückgang 2020 und 2021 – um 10 % auf rd. 63 Mio. Fahrgäste 2022 an. Für 2023 erwartete die VVV GmbH einen weiteren Anstieg auf über 70 Mio. Fahrgäste.

²⁵ On-Demand-Angebote = nachfragegesteuerte Angebote wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis

Die Fahrgäste des Verkehrsverbunds Vorarlberg setzten sich aus folgenden Kundengruppen zusammen:

Abbildung 5: Kundengruppen im Verkehrsverbund Vorarlberg (Jahr 2022)



Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH; Darstellung: RH

Die zahlenmäßig stärkste Kundengruppe mit 33 % aller Fahrgäste war jene der Pendlerinnen und Pendler. Sie stieg im überprüften Zeitraum mit 36 % stark an. Die zweitgrößte Kundengruppe mit 29 % der Fahrgäste war jene der Schülerinnen und Schüler sowie Lehrlinge. Diese Kundengruppe ging im überprüften Zeitraum – bedingt durch demografische Veränderungen – um 6 % zurück. Die drittgrößte Kundengruppe der Kinder, Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren stieg im überprüften Zeitraum um 9 % an, während die Anzahl der Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer weitgehend stabil blieb (+2 %).

11.2 Der RH wies auf den Anstieg der Fahrgäste im Verkehrsverbund Vorarlberg in den Jahren 2018 bis 2022 hin. Er hob positiv hervor, dass insbesondere die Kundengruppe der Pendlerinnen und Pendler mit 36 % besonders stark anstieg. Der Fahrgastzuwachs – insbesondere in der Kundengruppe der Pendlerinnen und Pendler – war nach Ansicht des RH ein Zeichen dafür, dass neben der Qualität des Angebots auch die Tarifgestaltung für diese Kundengruppe die Nachfrage begünstigte (TZ 12).

Der RH merkte an, dass durch den hohen Anteil von Pendlerinnen und Pendlern grundsätzlich gute Voraussetzungen dafür gegeben waren, mit Einnahmen aus Ticketverkäufen maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNRV beizutragen (TZ 14).



- 11.3 Das Klimaschutzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass die Einteilung der Kundengruppen irreführend sei; es sollte entweder nach Nutzergruppen oder nach Ticketarten getrennt werden. Beispielsweise könnten Jugendliche sowohl Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer, Pendlerinnen und Pendler oder Schülerinnen und Schüler sein. In Abbildung 5 würden Ticketarten vermeintlich vorherrschenden Kundengruppen zugeordnet; dies sei nicht korrekt.
- 11.4 Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass die Einteilung der Kundengruppen durch die VVV GmbH auf Basis der Verkaufszahlen der einzelnen Ticketkategorien erfolgte. So wurde beispielsweise angenommen, dass Jugendliche entweder mit einer Schüler- oder Lehrlingsfreifahrt oder mit ermäßigten Tickets für Jugendliche unterwegs sind, jedoch nicht mit Vollpreistickets für Erwachsene (Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer) bzw. mit Jahreskarten zum Vollpreis (Pendlerinnen und Pendler).

Tarifstruktur und Tarifanpassungen

- 12.1 (1) Das Gebiet des Verkehrsverbunds Vorarlberg war tariflich in räumliche Einheiten („Dominos“) gegliedert. Die Fahrgäste konnten beliebig viele Dominos für Wege frei kombinieren. Für die gewählte Anzahl an Dominos waren Einzelfahrten und verschiedene Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten) verfügbar.

Mit der Tarifreform 2014 wurde im Verkehrsverbund Vorarlberg das Tarifsystem deutlich reduziert (von 131 auf 55 Einzelpreise). Gleichzeitig setzte die VVV GmbH einen Beschluss des Vorarlberger Landtags um, indem der Preis der Jahreskarte für das gesamte Verbundgebiet von 592 EUR auf 365 EUR (-38 %) abgesenkt wurde. Im Gegenzug erhöhte sie die Preise für Einzelfahrten und kürzere Zeitkarten (Tages- bzw. Wochenkarten) um bis zu 43 %. Damit sollte der Preisabstand dieser Ticketkategorien zur Jahreskarte für das gesamte Verbundgebiet verringert werden, um die angestrebte Entwicklung von Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrern zu Stammkundinnen und –kunden des öffentlichen Verkehrs zu fördern.



(2) Die Preise ausgewählter Tarife veränderten sich infolge der Tarifreform 2014 sowie im überprüften Zeitraum 2018 bis 2022 wie folgt:

Tabelle 4: Entwicklung ausgewählter Tarife im Verkehrsverbund Vorarlberg

	2013	2014	Veränderung 2013 bis 2014	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2018 bis 2024
	in EUR		in %	in EUR							
Einzelfahrt (ein Domino)	1,3	1,4	8	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	20
Einzelfahrt (zwei Dominos)	1,8	1,9	6	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	20
Wochenkarte (ganzes Verbund- gebiet)	26,5	38,0	43	40,5	41,3	43,0	44,0	44,8	45,7	48,1	19
Jahreskarte (ganzes Verbund- gebiet)	592,0	365,0	-38	370,0	378,0	385,0	385,0	393,0	399,0 (369,0 ¹)	421,0 (369,0 ¹)	14 (-0,3 ¹)

¹ Preis inklusive KlimaTicket VMOBIL-Bonus

Quelle: VVV GmbH; Zusammenstellung: RH

Seit 2018 erarbeitete der Geschäftsführer der VVV GmbH gemeinsam mit den Gemeindevverbänden und Gemeinden jährlich in einem Tarifworkshop Anpassungsvorschläge für das kommende Jahr. Die Grundlage für die Tarifanpassungen war ein Mischsatz aus 60 % des Tariflohnindex und 40 % des Verbraucherpreisindex. Die VVV GmbH stellte die errechneten Vorschläge für Tarifanpassungen in einem weiteren Schritt dem Beirat (TZ 26) vor und legte dessen Empfehlungen dem Aufsichtsrat der VVV GmbH zur Beschlussfassung vor.

Der Aufsichtsrat wich in einzelnen Jahren geringfügig von den errechneten Werten ab und beschloss beispielsweise im Jahr 2023, den Preis der Jahreskarte für das gesamte Verbundgebiet mit 399 EUR unter der Schwelle von 400 EUR zu belassen. Der Aufsichtsrat beschloss darüber hinaus, die Jahreskarte mit KTR-Mitteln (TZ 9) zu stützen. Die Kundinnen und Kunden konnten diesen Bonus entweder als Rabatt auf den Preis der Jahreskarte oder in doppelter Höhe als VMOBIL-Mobilitätsguthaben erhalten. Dieses konnte beispielsweise für die Nutzung von Fahrradboxen oder Carsharing eingesetzt werden. Außerdem konnte das Mobilitätsguthaben zur Nutzung der FAIRTIQ-App²⁶ weitergegeben werden, etwa an Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer.

²⁶ eine App zum Erwerb von elektronischen Einzelfahrscheinen und Tageskarten im öffentlichen Verkehr



(3) Die Verkaufszahlen der einzelnen Ticketkategorien entwickelten sich im überprüften Zeitraum wie folgt:

Tabelle 5: Entwicklung der Verkaufszahlen je Ticketkategorie

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
Anzahl					in %	
Einzelfahrtscheine und Tageskarten	3.253.543	3.477.107	2.147.317	2.176.180	2.874.202	-12
<i>davon</i>						
FAIRTIQ-Tickets	-	96.734	181.558	313.350	414.010	-
Wochenkarten	34.736	26.660	14.649	16.050	17.538	-50
Monatskarten	51.785	61.037	45.313	59.932	75.604	46
Jahreskarten	72.241	75.364	70.475	71.727	80.972	12
<i>davon</i>						
KlimaTicket VMOBIL (Ticket „maximo“ sowie Strecken-Jahreskarten)	72.241	75.364	70.475	69.131	75.884	5
Job-Tickets	4.566	5.025	5.313	5.354	6.066	33
KlimaTicket Österreich ¹	-	-	-	2.596	5.088	-
Schülerinnen und Schüler bzw. Lehrlinge	35.226	34.604	32.312	33.413	33.118	-6
Sonder- und Aktionstickets	738.435	866.087	582.899	596.190	857.563	16
<i>davon</i>						
Veranstaltungstickets	83.394	221.769	91.626	71.477	117.138	40
Tourismustickets	655.041	644.318	491.273	524.713	740.425	13

¹ Personen mit Hauptwohnsitz in Vorarlberg, die im Besitz eines KlimaTickets Österreich waren

Quelle: VVV GmbH

Die Anzahl der verkauften Einzelfahrtscheine und Tageskarten und insbesondere der verkauften Wochenkarten nahm im Zeitraum 2018 bis 2022 deutlich ab, während die Anzahl der Monats- und Jahreskarten zunahm. Dies entsprach der durch die Tarifreform 2014 angestrebten Entwicklung hin zu Monats- bzw. Jahreskarten.

Ab dem Jahr 2019 stand den Kundinnen und Kunden des Verkehrsverbunds Vorarlberg eine App zur Verfügung (FAIRTIQ-App), in der Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer Einzelfahrtscheine und Tageskarten erwerben konnten. Im Jahr 2022 wurden über 400.000 Tickets über die FAIRTIQ-App erworben. Der Verkauf von Tickets über die FAIRTIQ-App ermöglichte es der VVV GmbH, das Nutzungsverhalten der rd. 40.000 Nutzerinnen und Nutzer genauer zu analysieren. So stellte die VVV GmbH fest, dass im Jahr 2022 4 % der Nutzerinnen und Nutzer den öffentlichen Verkehr in Vorarlberg an mehr als 54 Tagen im Jahr nutzten²⁷ und dabei bis zu 1.568,50 EUR pro Jahr für Einzelfahrtscheine bzw. Tageskarten ausgaben. Angesichts des Preises von

²⁷ Höchstnutzung: 334 Tage pro Jahr



399 EUR für eine Jahreskarte informierte die VVV GmbH diese Nutzerinnen und Nutzer, dass für sie eine Jahreskarte vorteilhafter wäre.

Im Jahr 2021 wurden das KlimaTicket Österreich und das KlimaTicket VMOBIL (= Jahreskarte für das ganze Verbundgebiet) eingeführt. Bei Einführung des Klima-Tickets Österreich (Oktober 2021) war es möglich, es mit einem Early-Bird-Rabatt²⁸ zu erwerben. Ab Juli 2022 bestand im Zuge der Aktion „Klimamonat“ die Möglichkeit, das KlimaTicket Österreich mit einem zusätzlichen Gratismonat zu erwerben bzw. zu verlängern.

Die Jahreskarte im Verkehrsverbund Vorarlberg (Ticket „maximo“) erhielt mit Einführung des regionalen KlimaTickets den Markennamen KlimaTicket VMOBIL. Im Jahr 2022 erwarben 5.088 Personen mit Hauptwohnsitz in Vorarlberg das Klima-Ticket Österreich. Die Anzahl der Personen mit Jahreskarte für Vorarlberg (Klima-Ticket VMOBIL) stieg im überprüften Zeitraum um 5 % an. Damit erhöhte sich die Anzahl der Personen, die über eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr in Vorarlberg verfügten, um insgesamt 12 % auf rd. 81.000 Personen. Die VVV GmbH nutzte sogenannte Jobtickets zur Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden. Arbeitgeber konnten Jobtickets (Jahreskarten) für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Wegstrecke zwischen Wohn- und Arbeitsort erwerben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten durch eine persönliche Aufzählung ein Upgrade auf das KlimaTicket VMOBIL vornehmen. Die Anzahl der verkauften Jobtickets stieg im überprüften Zeitraum um rund ein Drittel auf 6.066 an.

(4) Touristinnen und Touristen standen im überprüften Zeitraum unterschiedliche Ticketkategorien zur Verfügung. Einerseits konnten spezielle Touristentickets (z.B. Green Ticket, Bodensee Ticket²⁹), andererseits Einzelfahrscheine und Tageskarten erworben werden. Darüber hinaus erhielten Touristinnen und Touristen in manchen Teilen Vorarlbergs ab drei Nächtigungen automatisch ein ÖV-Ticket für die betreffende Region. Gemäß Auskunft der VVV GmbH kam es dabei mitunter zu Schwarzfahrten, da für die nicht ortskundigen Touristinnen und Touristen schwer zu erkennen war, wo die Region endete, auf die ihre Tickets beschränkt waren.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es Überlegungen, allen Touristinnen und Touristen bereits ab einer Nächtigung in Vorarlberg ein ÖV-Ticket für das gesamte Verbundgebiet auszustellen. Die VVV GmbH erhoffte sich dadurch einerseits eine Verlagerung des touristischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und andererseits eine Vereinfachung des Vertriebs von Touristentickets. Diese ÖV-Tickets für Touristinnen und Touristen sollten über eine erhöhte Gästetaxe finanziert werden.

²⁸ 949 EUR anstelle von 1.095 EUR (Classic) bzw. 699 EUR anstelle von 821 EUR (Jugend)

²⁹ Green Ticket = Kombination aus Liftkarte und Ticket für Skibus; Bodensee Ticket = länderübergreifendes Ticket für Bahn, Bus und Schiff in der Bodenseeregion



Seit der Sommersaison 2019 und der Wintersaison 2019/20 lief in der Region „Brandnertal, Alpenstadt Bludenz, Klostertal“ ein Pilotversuch. Die Gäste erhielten bei der Ankunft eine Gästekarte, mit der sie alle Verkehrsmittel des Verkehrsverbunds Vorarlberg nutzen konnten. Die VVV GmbH beauftragte eine Gästebefragung in der Region „Brandnertal, Alpenstadt Bludenz, Klostertal“ zur Bekanntheit und Nutzung der Gästekarte. Die Gästebefragung ergab etwa, dass über 90 % der Touristinnen und Touristen die Gästekarte bekannt war und dass mehr als die Hälfte vorhatten, sie auch zu nutzen.

(5) Die Einnahmen aus Ticketverkäufen entwickelten sich im überprüften Zeitraum wie folgt:

Tabelle 6: Entwicklung der Einnahmen je Ticketkategorie

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR						
Einzelfahrscheine und Tageskarten	10,51	11,57	7,32	7,85	11,24	7
<i>davon</i>						
FAIRTIQ-Tickets	0,00	0,31	0,61	1,07	1,52	–
Wochenkarten	1,03	1,05	0,31	0,29	0,33	-68
Monats- und Jahreskarten ¹	14,81	16,06	15,36	15,52	19,46	31
Touristentickets (z.B. Green Ticket, Bodensee Ticket)	2,04	2,17	1,77	1,20	2,30	13
Ticketerlöse gesamt	28,40	30,86	24,76	24,86	33,33	17

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH

¹ inklusive Ausgleichszahlungen des Bundes für KlimaTicket VMOBIL

Die Einnahmen durch den Verkauf von Wochenkarten gingen aufgrund der veränderten Preisgestaltung deutlich zurück, während die Einnahmen durch den Verkauf von Monats- und Jahreskarten stiegen. Insgesamt erhöhten sich die Einnahmen durch Ticketverkäufe um 17 %.

- 12.2 Der RH erachtete die – von der VVV GmbH bereits 2014 eingeleitete – Tarifreform durch die Vereinfachung des Tarifsystems und die Senkung der Preise als zielführend, um neue Stammkundinnen und –kunden für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Die strategische Entscheidung des Verkehrsverbunds Vorarlberg, die Preise von Einzeltickets und Wochenkarten jährlich stärker zu erhöhen als jene von Jahreskarten, war für den RH nachvollziehbar. Er verwies auf die Ticket–Verkaufszahlen, die belegten, dass die Tarifmaßnahmen die gewünschte Entwicklung von der Gelegenheitsfahrerin bzw. dem Gelegenheitsfahrer (Einzel–, Tages– bzw. Wochenkarten) hin zur Stammkundin bzw. zum Stammkunden (Monats– bzw. Jahreskarten)



bewirkten. Die Zahl der Personen mit Jahreskarte stieg im überprüften Zeitraum um 12 % an.

Die FAIRTIQ-App stellte aus Sicht des RH eine zeitgemäße Erweiterung der Vertriebskanäle dar. Der RH hob positiv hervor, dass die VVV GmbH ÖV-Nutzerinnen und –Nutzer auf Basis ihres individuellen Nutzungsverhaltens in der FAIRTIQ-App auf die finanziellen Vorteile einer Jahreskarte hinwies.

Der RH erachtete die Gewährung eines „Mobilitätsguthabens“ beim Kauf eines regionalen KlimaTickets als zweckmäßig. Aus Sicht des RH bestand dadurch die Möglichkeit, neue Kundengruppen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch die Weitergabe des Mobilitätsguthabens an Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer.

Der RH würdigte die Aktivitäten der VVV GmbH zur Forcierung des Jobtickets positiv, da es aus seiner Sicht von großer Bedeutung ist, Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

Der RH hob kritisch hervor, dass es für Touristinnen und Touristen kein einheitliches Ticketangebot gab. Ebenso kritisierte er das in einzelnen Regionen angebotene, regional begrenzte Touristenticket, weil für Touristinnen und Touristen die örtlichen Grenzen, innerhalb derer das Ticket galt, kaum nachvollziehbar waren. Er erachtete daher den Pilotversuch eines Touristentickets in einer Region (Erhalt eines ÖV-Tickets bei Eintreffen in der Unterkunft) als zweckmäßig. Der RH anerkannte das Ziel, touristische Verkehre vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und für nicht ortskundige Touristinnen und Touristen einen möglichst niederschwelligen Zugang zum öffentlichen Verkehr anzubieten.

Er empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse zum Touristenticket in der Pilotregion die Einführung und Finanzierung eines verbundweiten Touristentickets zu prüfen.

- 12.3 (1) Das Klimaschutzministerium hielt in seiner Stellungnahme fest, dass sich für die Entwicklung ausgewählter Tarife im Verkehrsverbund Vorarlberg die Preissteigerung bzw. der Vergleich bezüglich Jahreskarte (ganzes Verbundgebiet) korrekterweise am rabattierten Betrag orientieren müsse, da die Jahreskarte von jeder Kundin bzw. jedem Kunden in Anspruch genommen werden könne und dem nicht rabattierten Betrag sogar ein höherer geldwerter Vorteil innewohne. Der Vergleich müsse sohin eine Reduktion ergeben.



(2) Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH sei die Evaluation der landesweiten Gästmobilität in der Pilotregion „Alpenregion Bludenz“ im Mai 2024 erfolgreich abgeschlossen worden. Die Projektpartner würden zur Zeit der Stellungnahme die Rahmenbedingungen für die Fortsetzung der Kooperation fixieren. Weitere Regionen hätten ihr Interesse an der Einführung einer Gästekarte mit inkludierter landesweiter Mobilität bekundet oder befänden sich bereits in den Vorbereitungen zur Einführung eines solchen Angebots. Das Touristicket könnte die Attraktivität des Tourismusstandorts Vorarlberg vor allem bei ÖV-affinen Gästegruppen erhöhen und gleichzeitig einen Beitrag zur Finanzierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs leisten.

- 12.4 Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass der KlimaTicket VMOBIL-Bonus nicht zwingend in Form einer Preisreduktion zustand, sondern auch zur Nutzung von Fahrradboxen oder Carsharing oder zur Weitergabe an Gelegenheitsfahrerinnen und –fahrer verwendet werden konnte. Aus diesem Grund hatte er die Tarifentwicklung nicht nur auf Basis der Jahreskarte inklusive KlimaTicket VMOBIL-Bonus dargestellt.

Vertriebssysteme

- 13.1 (1) Der technische Betrieb und die Servicierung der Vertriebsinfrastruktur im Gebiet des Verkehrsverbunds Vorarlberg erfolgten im Wesentlichen durch die VVV GmbH und die ÖBB-Personenverkehr AG. Die VVV GmbH betrieb
- 137 Automaten und 375 Fahrscheindrucker in den Bussen,
 - einen Ticketverkauf per FAIRTIQ-App,
 - ein „VMOBIL Kundenportal“ online,
 - Ticketschalter an sieben Verkaufs- und Servicestellen sowie
 - acht stationäre Automaten an den Bahnhöfen der Montafonerbahn AG.

Die ÖBB-Personenverkehr AG vertrieb Tickets des Verkehrsverbunds Vorarlberg über ihre Vertriebsinfrastruktur, wie in den Verkehrsdiesteverträgen Schiene vereinbart.

In den Vertriebssystemen der VVV GmbH und der ÖBB-Personenverkehr AG waren Tarife des jeweils anderen nicht umfasst: Die VVV GmbH bot die Haustarife der ÖBB-Personenverkehr AG nicht an, die ÖBB-Personenverkehr AG nicht die Zusatzangebote von VMOBIL (Carsharing, Fahrradboxen etc.).



Die folgende Tabelle stellt die Vertriebskanäle und den korrespondierenden Vertriebsaufwand dar:

Tabelle 7: Vertrieb Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) im Jahr 2022

Vertriebskanal	Vertriebskostensatz in EUR	Vertriebskostenanteil in %
Fahrscheine¹		
VVV GmbH App „FAIRTIQ“	0,33	10
VVV GmbH stationärer Automat ²	1,37	30
VVV GmbH Automat Bus	0,57	24
VVV GmbH Fahrscheindrucker Buslenkerin und Buslenker	0,53	13
VVV GmbH Schalter	1,30	11
VVV GmbH Vertriebspartner (Trafik etc.)	0,75	10
ÖBB–Personenverkehr AG Ticketshop und ÖBB–App	0,60	12
ÖBB–Personenverkehr AG stationärer Automat	0,71	14
ÖBB–Personenverkehr AG Schalter sowie Zugbegleiterin und Zugbegleiter	1,34	27
Summe Fahrscheine	0,62	15
KlimaTicket		
KlimaTicket VMOBIL ³ (Kundenportal VVV GmbH online)	0,51	0,3
KlimaTicket VMOBIL Schalter VVV	3,01	1,6
KlimaTicket Österreich online ⁴	–	–
KlimaTicket Österreich Schalter VVV	2,59	1,3
Summe KlimaTicket	1,89	1,0

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH

¹ Einzel-, Tages-, Wochen-, Monatsfahrkarten, ÖBB–Personenverkehr AG Haustarife (ÖBB Vertrieb)

² Montafonerbahn AG stationäre Automaten an Bahnhöfen

³ regionales KlimaTicket für das Land Vorarlberg

⁴ Für Leistungen des Ticketshops KlimaTicket Österreich fielen für die VVV GmbH keine Kosten an.

(2) Die VVV GmbH und die ÖBB–Personenverkehr AG hatten für den bedienten Verkauf (Schalter, Zugbegleiterinnen und –begleiter) und die stationären Automaten den höchsten Vertriebskostenanteil. Daher verfolgten sowohl die VVV GmbH als auch die ÖBB–Personenverkehr AG³⁰ die Strategie, den Ticketverkauf auf die Verkaufskanäle online und App zu verlagern.

Im Bus war der Ticketverkauf auf Barzahlung beim Lenkpersonal oder beim Automaten beschränkt. Ein Umstieg auf bargeldlose Zahlung (Kartenzahlung) wäre mit dem bestehenden System technisch umsetzbar. Dies hätte zu Mehrkosten geführt, weshalb sich die VVV GmbH gegen die Einführung einer bargeldlosen Zahlung in den Bussen entschied. Eine solche Möglichkeit würde jedoch das Lenkpersonal entlas-

³⁰ RH–Bericht „Ticket–Vertriebssystem der ÖBB–Personenverkehr AG“ (Reihe Bund 2018/66, TZ 4)



ten, weil weniger Bargeldzahlungen anfallen und die Automaten verstärkt genutzt würden. Zugleich könnte die Aufenthaltsdauer in den Haltestellen verkürzt werden.

- 13.2 Der RH erachtete die Bereitstellung der Vertriebsinfrastruktur für den Ticketverkauf in Bussen durch die VVV GmbH als zielführend. Er wies kritisch darauf hin, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung ein bargeldloser Ticketverkauf in Bussen nicht realisiert war. Die Abwicklung der Bargeldzahlungen führte zu Mehrbelastungen des Lenkpersonals und zu längeren Haltestellenaufenthalten. Der RH erachtete die Umsetzung der FAIRTIQ-App als Vertriebskanal für Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer als zielführend, weil sie die übrigen Vertriebskanäle entlastete und einen niedrigen Vertriebskostensatz aufwies.

Der RH empfahl der VVV GmbH, neuerlich Möglichkeiten für eine bargeldlose Zahlung für den Ticketverkauf in den Bussen unter Berücksichtigung von Nutzen-Kosten-Aspekten zu prüfen, weil damit der Mehraufwand bei Bargeldzahlungen für das Lenkpersonal verringert und eine Verlagerung des Ticketverkaufs hin zu den Automaten im Bus begünstigt werden könnte. Zugleich könnte damit die Aufenthaltsdauer in den Haltestellen verkürzt werden.

Der RH kritisierte, dass die VVV GmbH in ihren Vertriebskanälen die Haustarife der ÖBB-Personenverkehr AG nicht anbot. Damit standen den Fahrgästen nicht immer das günstigste Ticket zur Verfügung. Er verwies auf seine Empfehlung zu den Tarifstrukturen und zur Tarifkonkurrenz in seinem Bericht „Ticket-Vertriebssystem der ÖBB-Personenverkehr AG“ (Reihe Bund 2018/66, TZ 3).

Der RH empfahl der VVV GmbH, mit Unterstützung des Klimaschutzministeriums die Haustarife der ÖBB-Personenverkehr AG in ihre Vertriebssysteme zu integrieren.

- 13.3 (1) Das Klimaschutzministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass eine Automatenausstattung von Bussen angesichts der hohen Investitionskosten in der Regel kritisch zu sehen sei. Vielmehr sollte auch die Möglichkeit eines Online-Vertriebs oder eines Verkaufs über Vertriebspartner geprüft werden.

Das Klimaschutzministerium begrüßte prinzipiell einheitliche Vertriebsmöglichkeiten, die FAIRTIQ-App stehe jedoch in gewisser Konkurrenz zum Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. zur One Mobility GmbH. Parallelsysteme, die nicht bundesweit einheitliche Standards darstellen, sollten nicht forciert werden.

Der Ticketshop könnte grundsätzlich das gesamte „reguläre“ VVV-Tarifportfolio anbieten, die Vertriebssysteme der VVV GmbH hingegen unterliegen technischen Einschränkungen, sodass sie das Produktportfolio der ÖBB-Personenverkehr AG nicht abbilden könnten.



(2) Laut Stellungnahme der VVV GmbH sei eine Nachinvestition zur Schaffung bargeldloser Zahlungsmöglichkeiten in das bestehende – mittlerweile sechs Jahre alte – Vertriebssystem aus Überlegungen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nicht zweckmäßig. Eine Amortisation dieser Investitionen sei aufgrund der zunehmenden Digitalisierung, der sinkenden Absatzzahlen auf analogen Kanälen und der verbleibenden Nutzungsdauer in den meisten Fällen nicht darstellbar. Die Problematik der nach wie vor hohen Verkaufszahlen durch Ticketkäufe bei den Lenkerinnen und Lenkern sei der VVV GmbH jedoch bewusst, weshalb Maßnahmen auf zwei Ebenen in Vorbereitung seien: Zunächst solle ab Anfang 2025 durch die Einführung eines „Bordzuschlags“ für analoge Fahrscheinverkäufe im Bus sowie eines Vielfahrerrabatts auf dem digitalen Verkaufskanal der Umstieg auf letzteren beschleunigt werden. Darüber hinaus sei ab Ende 2024 ein Pilotversuch auf Basis des „ID-based Ticketing“ in Vorbereitung. Dieser solle wertvolle Erkenntnisse für eine breitere Einführung eines bargeld- und papierlosen Ticketingsystems in den Fahrzeugen gegen Ende der Lebensdauer des bestehenden Systems liefern.

Die VVV GmbH sehe sich im Ausbau eines niederschweligen digitalen Verkaufskanals auf Basis der FAIRTIQ-App durch die Würdigungen des RH bestätigt. Sie habe größtes Interesse daran, alle im Verbundgebiet anwendbaren Tarife innerhalb dieses Vertriebskanals im Sinne einer Bestpreisfindung anzubieten. Dies sei aufgrund der fehlenden Unterstützung der ÖBB-Personenverkehr AG bislang nicht möglich. Sie werde erneut das Gespräch mit der ÖBB-Personenverkehr AG suchen, um sowohl den VVV-Tarif als auch den ÖBB-Haustarif in der FAIRTIQ-App anbieten zu können.

13.4 Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass die VVV GmbH sowohl einen Online-Vertrieb als auch den Verkauf über Vertriebspartner anbot. Er sah den Vorschlag kritisch, die Vertriebsinfrastruktur in den Bussen angesichts der hohen Investitionskosten entfallen zu lassen. Wie im Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr festgehalten (veröffentlicht auf der Website des Klimaschutzministeriums) sind auch Maßnahmen für Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit³¹ zu setzen. Die Vertriebsinfrastruktur in den Bussen leistet dazu einen wesentlichen Beitrag.

Der RH wies zudem darauf hin, dass laut Auskunft der VVV GmbH die Integration der Haustarife der ÖBB-Personenverkehr AG in die Vertriebssysteme der VVV GmbH möglich und auch in deren Interesse sei. Damit stehe den Fahrgästen, die ihr Ticket über die Vertriebskanäle der VVV GmbH beziehen, immer das günstigste Ticket zur Verfügung. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung an die VVV GmbH, mit

³¹ Laut Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr umfasst der Begriff „Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit“ Personen mit Schwierigkeiten bei der Kommunikation oder beim Verständnis geschriebener oder gesprochener Sprache, einschließlich Ausländerinnen und Ausländer mit mangelnden Kenntnissen der jeweiligen Landessprache, Personen mit Kommunikationsschwierigkeiten, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Personen mit psychischen Behinderungen sowie Personen mit Lernschwierigkeiten.

Unterstützung des Klimaschutzministeriums die Haustarife der ÖBB-Personenverkehr AG in ihre Vertriebssysteme zu integrieren.

Finanzierung Verkehrsverbund

Organisation Verkehrsverbund

- 14.1 (1) Der ÖPNRV in Vorarlberg finanzierte sich aus Mitteln des Bundes, des Landes Vorarlberg und der Vorarlberger Gemeinden, aus den Einnahmen aus Schüler- und Lehrlingsfreifahrten und aus den Tickererlösen.

Einen Überblick über die organisatorischen Verflechtungen sowie die wesentlichen vertraglichen Grundlagen gibt die nachfolgende Abbildung:

Abbildung 6: Finanzierung und Organisation Verkehrsverbund Vorarlberg



Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH; Darstellung: RH



(2) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Finanzierung des ÖPNRV in Vorarlberg, dargestellt nach den Finanzierungsbeiträgen des Bundes, des Landes Vorarlberg, der Gemeinden sowie nach den Einnahmen aus den Schüler- und Lehrlingsfreifahrten³² und den Ticketerlösen:

Tabelle 8: Finanzierung des ÖPNRV

Finanzierung	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
	in Mio. EUR					in %
Bund	26,56	28,16	33,97	36,04	37,20	40
Land Vorarlberg	27,04	22,54	27,12	28,23	29,58	9
Gemeinden	17,11	23,59	24,72	24,84	23,61	38
Einnahmen ¹	47,39	49,72	49,08	49,80	56,43	19
Summe	118,11	124,01	134,89	138,93	146,82	24

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH

¹ Einnahmen durch Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (aus Bundesmitteln finanziert) und Ticketerlöse

Die Gesamtfinanzierung des ÖPNRV in Vorarlberg stieg von 118,11 Mio. EUR im Jahr 2018 um 24 % auf 146,82 Mio. EUR im Jahr 2022. Am deutlichsten stiegen die Finanzierungsanteile des Bundes und der Gemeinden. Die Steigerung betrug beim Bund 40 % (aufgrund höherer Investitionen im Schienenverkehr) und bei den Gemeinden 38 % (aufgrund höherer Investitionen im Busverkehr).³³ Die Einnahmen (Schüler- und Lehrlingsfreifahrten sowie Ticketerlöse) konnten um 19 % gesteigert werden.

Der ÖPNRV in Vorarlberg finanzierte sich insbesondere aus Mitteln der öffentlichen Hand. Im Durchschnitt trugen die Ticketerlöse im überprüften Zeitraum 23 % zur Finanzierung bei, auf die Gebietskörperschaften entfielen 77 % (Bund 40 %, Land Vorarlberg 20 %, Gemeinden 17 %).

³² finanziert aus Mitteln des Bundes

³³ Wesentliche Gründe waren Investitionen in die Fahrzeuge und Fahrplanänderungen (Taktverdichtungen, Ausweitung Betriebszeiten).



(3) Nach Verkehrsträgern Straße (Bus) bzw. Schiene (Bahn) ergab sich folgende Entwicklung des Finanzierungsbedarfs:

Tabelle 9: Finanzierung des ÖPNRV nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR						in %
Straße (Bus) ¹	77,14	81,16	79,70	81,35	87,95	14
Schiene (Bahn) ²	40,97	42,85	55,20	57,58	58,87	44
Summe	118,11	124,01	134,89	138,93	146,82	24

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Land Vorarlberg; VVV GmbH

¹ Die Unterschiede zu Tabelle 13 ergeben sich durch die zeitverzögerte Förderabrechnung des Landes Vorarlberg und der Periodenabgrenzung der Einnahmen (insbesondere den Schüler- und Lehrlingsfreifahrten).

² Bei der Finanzierung Schiene ist die Bestellung des Bundes im Fernverkehr (im Unterschied zu Tabelle 11) nicht enthalten, weil lediglich Näherungswerte für Vorarlberg aus der Abgeltung für das gesamte Bundesgebiet verfügbar waren.

Im Jahr 2022 waren der Verkehrsträger Straße (Bus) mit 87,95 Mio. EUR und der Verkehrsträger Schiene (Bahn) mit 58,87 Mio. EUR zu finanzieren. Der Finanzierungsbedarf stieg von 2018 bis 2022 bei der Schiene (Bahn) mit 44 % deutlich stärker an als beim Verkehrsträger Straße (Bus) mit 14 %, weil das Angebot ausgeweitet wurde. Den Großteil der Finanzierung des Schienenverkehrs trug der Bund, dessen Beitrag von 23,68 Mio. EUR im Jahr 2018 auf 33,63 Mio. EUR im Jahr 2022 um 42 % anstieg.

Gründe für den 14 %igen Anstieg des Finanzierungsbedarfs im Busverkehr waren insbesondere der forcierte Linienausbau, Valorisierungen sowie geänderte Abrechnungsmodalitäten bei den Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Nach den Ticketerlösen waren die Gemeinden die wesentlichen Finanzierungsträger des Busverkehrs, danach folgten die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, das Land Vorarlberg und der Bund.

- 14.2 Der RH hielt fest, dass sich der ÖPNRV in Vorarlberg hauptsächlich aus Mitteln der öffentlichen Hand finanzierte. Während im überprüften Zeitraum die Ticketerlöse durchschnittlich zu 23 % zur Finanzierung beitrugen, entfielen auf die Gebietskörperschaften 77 % (Bund 40 %, Land Vorarlberg 20 %, Gemeinden 17 %). Die Finanzierung des Busverkehrs oblag insbesondere den Gemeinden und dem Land Vorarlberg, den Schienenverkehr finanzierte zu über 50 % der Bund.



Landesförderung Nahverkehrsvorhaben – Busverkehr

15.1 (1) Das Land Vorarlberg förderte zur Initiierung und Optimierung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben die Gemeinden (Landesförderung Nahverkehrsvorhaben). Die diesbezüglichen Richtlinien des Landes Vorarlberg regelten u.a.

- den Fördergegenstand: insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung
 - der Verkehrsbedienung durch eisenbahn- und kraftfahrlinienkonzessionierte Unternehmen,
 - der bedarfsgesteuerten Betriebsformen wie Mikro-ÖV-Systeme (z.B. Sammeltaxi oder Rufbus) und
 - der erforderlichen Infrastruktur (Fahrzeuge, ortsfeste Anlagen wie Halte- oder Umsteigestellen, ausgenommen Busbuchten);
- das Förderausmaß: je nach Finanzkraft der Gemeinden zwischen 25 % und 40 % der Kosten für Nahverkehrsvorhaben, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen bis zu 50 %; der Selbstbehalt einer Gemeinde musste jedoch mindestens 14 % der Kosten des Nahverkehrsvorhabens betragen.

Das Fördersystem des Landes Vorarlberg war abgangsorientiert und auf die Finanzkraft der Gemeinde abgestimmt. Der Landes-Rechnungshof Vorarlberg hatte in seinem 2011 veröffentlichten Bericht „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg“ darauf hingewiesen, dass das Fördersystem bestehende Strukturen konserviere und künftig ein Fördersystem mit unterschiedlichen Steuerungs- und Anreizmechanismen anzustreben wäre.

(2) Die Landesförderung Nahverkehrsvorhaben entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 10: Förderung Land Vorarlberg Nahverkehrsvorhaben

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR					in %	
zuerkannte Fördermittel	8,72	9,52	10,20	11,03	11,66	34

Quelle: Land Vorarlberg

Die Landesförderung Nahverkehrsvorhaben stieg von 2018 auf 2022 um 34 % (von 8,72 Mio. EUR auf 11,66 Mio. EUR). Gründe dafür waren insbesondere Valorisierungen und erhöhte Abgänge wegen verminderter Ticketerlöse infolge der COVID-19-Pandemie sowie Angebotsausweitungen.

(3) Das Fördersystem des Landes Vorarlberg für den ÖPNV war aufgrund der Festlegung des Förderausmaßes anhand der Finanzkraft der Gemeinden abgangsorientiert. Daher bot es wenig Anreize zur Kostenoptimierung.



Um diesem mangelnden Anreizsystem entgegenzuwirken, starteten im Frühjahr 2023 das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden gemeinsam das Projekt „Neuorganisation des Finanzierungssystems für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg“. In einer im April 2023 erstellten Leistungsbeschreibung waren folgende Ziele definiert:

- Neuorganisation der Finanzierung des Buslinienverkehrs für ein langfristig stabiles und vereinfachtes Finanzierungssystem,
- planbare und transparente Finanzierungskriterien und ein möglichst stabiler Finanzierungsbedarf (Ex-ante-Festlegung),
- verbindliche Festlegung von gemeinsamen Zielen zur Angebotsentwicklung und eines bedarfsgerechten Angebotsausbaus,
- Erhalt bestehender Bundesmittel und Akquisition neuer Finanzierungsquellen,
- angepasste Fahrgeldeinnahmen-Clearing-Mechanismen und
- klare Aufgabenteilung und Schnittstellen zwischen VVV GmbH und den Gemeindeverbänden und Gemeinden, Vermeidung von Doppelgleisigkeiten sowie Nutzung von Synergieeffekten.

15.2 Der RH kritisierte, dass die Landesförderung Nahverkehrsvorhaben des Landes Vorarlberg abgangsorientiert war und sich nach der Finanzkraft der Gemeinden richtete. Sie bot damit wenig Anreize zu einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Entwicklung des ÖPNRV in Vorarlberg.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, für die Gewährung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben bzw. für die Festlegung der Förderhöhe – neben dem nicht gedeckten Abgang und der Finanzkraft der Gemeinden – auch leistungsorientierte Parameter einzubeziehen (z.B. Angebotsverbesserung, Qualitätskriterien, regionale Besonderheiten).

Der RH wies darauf hin, dass das Land Vorarlberg, die VVV GmbH sowie die Gemeindeverbände und Gemeinden angesichts der Nachteile des zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Finanzierungssystems mit einer Neuorganisation der Finanzierung des ÖPNRV in Vorarlberg eine Verbesserung erreichen wollten.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden die Neuorganisation des Finanzierungssystems derart zu gestalten, dass künftig vermehrt Anreize zur Weiterentwicklung und Kostenoptimierung des ÖPNRV in Vorarlberg gegeben sind.

15.3 Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH würden im Rahmen des Projekts Neuorganisation des Finanzierungssystems auch leistungsorientierte Parameter für die Zuweisung von Fördermitteln erarbeitet. Für das Projekt seien im September 2023 die Grundsätze der künftigen Finanzierung



und zusätzlicher Finanzierungsinstrumente festgelegt worden. Ein konkretes Finanzierungsmodell werde erarbeitet, die Umsetzung sei für das Jahr 2025 geplant.

Abwicklung Landesförderung Nahverkehrsvorhaben

- 16.1 (1) Die Ansuchen zur Förderung von Nahverkehrsvorhaben samt Unterlagen (Belege, Kontoauszüge etc.) waren gemäß den Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben schriftlich über die VVV GmbH einzureichen. Die Übermittlung erfolgte entweder postalisch oder mittels E-Mail.

Der VVV GmbH oblagen die Prüfung der Förderansuchen sowie die Berechnung des Förderausmaßes. Teilweise waren die Förderansuchen unvollständig, sodass die VVV GmbH die zur Förderung eingereichten Kosten erst anhand der eingereichten Unterlagen ermitteln musste. Sie prüfte nicht, ob die eingereichten Aufwendungen der Verkehrsdiestebestellungen zurecht in der jeweiligen Höhe abgerechnet worden waren. Die entsprechenden Unterlagen (Folgeabrufe und Kalkulationen) lagen bei der VVV GmbH nicht vor und waren gemäß den Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben auch nicht als Teil der Belege im Rahmen der Fördereinreichung vorgesehen.

(2) Laut Grund- und Finanzierungsvertrag für den Verkehrsverbund Vorarlberg, den die Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie das Land Vorarlberg, vertreten durch den Landeshauptmann, im Jahr 2004 abgeschlossen hatten, hatte die VVV GmbH die Einhaltung der Vereinbarungen der Verkehrsdiesteverträge zu kontrollieren. Außerdem sollten ihr die Verkehrsunternehmen jene Informationen vollständig und kalkulatorisch nachvollziehbar zur Verfügung stellen, die für die Beurteilung der Förderwürdigkeit und für die Abrechnung erforderlich waren. Dies sollte in den Verkehrskooperations- und Verkehrsdiesteverträgen verankert werden. Tatsächlich lagen bei der VVV GmbH die Verkehrsdiesteverträge mit den Bestellwerten für das erste Vertragsjahr auf, nicht jedoch die jährlichen Folgeabrufe und die zugehörigen Kalkulationen. Entsprechende Regelungen waren weder in den Verkehrskooperations- noch in den Verkehrsdiesteverträgen enthalten.³⁴

(3) Die VVV GmbH leitete die vollständigen und geprüften Förderansuchen samt Unterlagen an das Land Vorarlberg weiter, das die Förderzusage erteilte. Zur Übermittlung an das Land Vorarlberg setzte die VVV GmbH ein elektronisches System über eine weltweit zugängliche Website ein.

³⁴ Entsprechende Regelungen fanden sich in den Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg, sie wurden jedoch nicht angewandt ([TZ 19](#)).



Nach einer Plausibilitätsprüfung führte das Land Vorarlberg die Auszahlung der Fördermittel durch. Die Bewilligung bis zu einem Betrag von 25.000 EUR konnte gemäß Geschäftsordnung der Vorarlberger Landesregierung³⁵ das nach der Geschäftsverteilung zuständige Mitglied der Landesregierung erteilen. Bei einem Betrag über 25.000 EUR oblag die Bewilligung der kollegialen Beschlussfassung der Vorarlberger Landesregierung.

(4) Das Land Vorarlberg war ermächtigt, Kontrollen vor Ort über die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel zu veranlassen. Die letzte Vor-Ort-Überprüfung fand im Jänner 2015 statt.

16.2 Der RH beurteilte die Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben als nur eingeschränkt zweckmäßig: Sie sahen eine Überprüfung der von den Gemeindeverbänden und Gemeinden übermittelten Förderansuchen samt Unterlagen durch die VVV GmbH vor und zusätzlich zumindest eine neuerliche Plausibilitätsprüfung durch das Land Vorarlberg. Dies führte zu Doppelgleisigkeiten.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, bei der Abwicklung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. Die Förderansuchen samt Unterlagen wären nur von einer Organisationseinheit zu überprüfen, jedoch unter Beachtung des Vier-Augen-Prinzips. Die Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben wären entsprechend zu überarbeiten.

Der RH stellte fest, dass der VVV GmbH für die Prüfung und Berechnung des Ausmaßes der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben nicht die jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiesteverträge und die zugehörigen Kalkulationen vorlagen. Sie konnte nicht beurteilen, ob die Aufwendungen sachlich und rechnerisch korrekt abgerechnet wurden. Anders als dies der Grund- und Finanzierungsvertrag für den Verkehrsverbund Vorarlberg vorsah, war ein entsprechender Informationsfluss in den Verkehrskooperations- und Verkehrsdiesteverträgen nicht sichergestellt. Auch die Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben enthielten keine diesbezüglichen Regelungen.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, in den Richtlinien für die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben die Vorlage der jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiesteverträge als Nachweis dafür vorzusehen, dass die Fördergelder entsprechend dem Förderzweck verwendet werden.

³⁵ LGBI. 38/2021 i.d.g.F.



Der RH empfahl der VVV GmbH, beim Abschluss von künftigen Verkehrskooperationsverträgen mit den Busverkehrsunternehmen die Übermittlung der jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiesteverträge und die zugehörigen Kalkulationen sicherzustellen, um die Förderwürdigkeit und Abrechnung der Verkehrsdiestebestellungen beurteilen zu können.

Der RH kritisierte, dass die letzte Vor-Ort-Überprüfung über die ordnungsgemäße und zweckmäßige Verwendung der Fördermittel 2015 stattfand.

Er empfahl dem Land Vorarlberg, verstärkt Vor-Ort-Überprüfungen durchzuführen, um die ordnungsgemäße und zweckmäßige Verwendung der Fördermittel sicherstellen zu können.

Der RH kritisierte außerdem, dass die Einreichung der Förderansuchen samt Unterlagen an die VVV GmbH und die Weiterleitung an das Land Vorarlberg postalisch, mittels E-Mail oder über eine weltweit zugängliche Website und nicht über ein geschütztes System des Landes Vorarlberg erfolgte. Dadurch war nach Ansicht des RH weder die IT-Sicherheit noch die Datensicherheit gewährleistet.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, auf eine sichere Übertragungsart der Förderansuchen samt Unterlagen hinzuwirken.

16.3 (1) Laut Stellungnahme des Klimaschutzministeriums sehe es aus dem Grund- und Finanzierungsvertrag keine Verpflichtung der VVV GmbH, die Einhaltung der Vereinbarungen der Verkehrsdiesteverträge Dritter zu kontrollieren.

(2) Das Land Vorarlberg teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es sinnvoll sei, die Förderberechnungen einer unabhängigen Kontrolle durch das Land Vorarlberg zu unterziehen. Dies entspreche auch dem notwendigen Vier-Augen-Prinzip. Abweichungen und Fragen zur Förderberechnung würden zwischen VVV GmbH und Land Vorarlberg immer abgestimmt. Zu Doppelgleisigkeiten komme es dadurch nicht.

Künftig werde das Land Vorarlberg Vor-Ort-Überprüfungen verstärkt und regelmäßig vorsehen.

(3) Das Land Vorarlberg und die VVV GmbH teilten in ihrer gemeinsamen Stellungnahme mit, dass sich die VVV GmbH im Rahmen der neu zu fassenden Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden dafür einsetzen werde, die Folgeabrufe nach einen einheitlichen Schema vorzunehmen und im Sinne der Empfehlung des RH vorzulegen. Die VVV GmbH werde diese künftig für die Kontrolle des Förderzwecks anwenden.



Die Datenübertragung zwischen Land Vorarlberg und VVV GmbH erfolge zukünftig über eine „Private–Cloud–Lösung“.

- 16.4 (1) Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium, dass er sich auf §§ 5 und 7 des Grund– und Finanzierungsvertrags bezog. Gemäß § 5 waren in den Verkehrsdienserverträgen „die zur Verfügungstellung der für die Abrechnung und Beurteilung der Förderwürdigkeit erforderlichen Informationen durch das Verkehrsunternehmen an die VVV GmbH und die Kontrolle der Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen durch die VVV GmbH“ zu regeln. Gemäß § 7 war im Kooperationsvertrag und in den Verkehrsdienserverträgen sicherzustellen, dass die Verkehrsunternehmen die für die Abrechnung sowie für eine Bestellung von Verkehrsdienserten erforderlichen Informationen vollständig und kalkulatorisch nachvollziehbar der VVV GmbH zur Verfügung stellen. Sanktionen für den Fall, dass die Verkehrsunternehmen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, waren gemäß § 7 im Kooperationsvertrag zu regeln.
- (2) Gegenüber dem Land Vorarlberg verblieb der RH bei seiner Empfehlung, im Sinne der Verwaltungsvereinfachung die Förderansuchen nur von einer Organisationseinheit, dies jedoch unter Wahrung des Vier–Augen–Prinzips, zu überprüfen.



Verkehrsdienstleistungen

Verträge und Bestellung Schienenverkehr

17.1 (1) Die Schienenverkehrsleistungen in Vorarlberg erbrachten die ÖBB–Personenverkehr AG und die Montafonerbahn AG. Vorarlberg war das erste Land, in dem das Grundangebot des Bundes und das Zusatzangebot des Landes in gemeinsamen Verträgen bestellt wurden. Die Verkehrsdiensteverträge für dieses neue Bestellsystem traten

- im Dezember 2018 für die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen im ÖPNRV bei der ÖBB–Personenverkehr AG und
- im Dezember 2019 für die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen im ÖPNRV bei der Montafonerbahn AG

in Kraft. Für die Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen im Fernverkehr gab es einen zusätzlichen Verkehrsdienstevertrag des Bundes mit der ÖBB–Personenverkehr AG.

Für die Vergabe, Bestellung und Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdiensteverträge hatten der Bund und das Land Vorarlberg eine gemeinsame Abwicklungsstelle, die SCHIG mbH, beauftragt. Dieses Vorgehen entsprach der Empfehlung des RH aus dem Bericht „Verkehrsdiensteverträge – Schiene“ (Reihe Bund 2017/50, TZ 11), das Grundangebot des Bundes sowie das Zusatzangebot der Länder als ein Gesamtangebot in einem einheitlichen Verkehrsdienstevertrag zu bündeln und für die Vergabe und Abwicklung eine gemeinsame Abwicklungsstelle zu beauftragen, um Synergieeffekte zu nutzen.

Als Besteller des Gesamtangebots trat die SCHIG mbH auf. Die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträge enthielten die generelle Regelung der Verkehrsdienstleistung und der jeweiligen Aufgaben. Die Anlagen zu den Verkehrsdiensteverträgen enthielten Regelungen zur genauen Ausgestaltung und Beschreibung der mit der Verkehrsdienstleistung verknüpften Inhalte und Aufgaben, etwa die Leistungsbeschreibung, das Leistungsverzeichnis, das Fahrzeugverzeichnis, das Verzeichnis der Abgeltungsbeträge, die Beschreibung der Einnahmenaufteilung, den Vertrieb von Tickets, den Pönalekatalog, das Qualitäts- oder das Beschwerdemanagement.



Für die Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdiesteverträge waren weitere Verträge notwendig, um die Fragen der Finanzierung der Verkehre durch Bund und Land sowie die Grundsätze der Zusammenarbeit zu regeln:

- die zwischen Bund und Land Vorarlberg abgeschlossene Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung und
- die zwischen der SCHIG mbH und der VVV GmbH abgeschlossene Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung.

Die Anlagen der Verkehrsdiesteverträge, die die bestellte Leistung und den dafür vorgesehenen Abgeltungsbetrag regelten, waren jährlich zu erneuern, ebenso die Anlage der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung über die Finanzierungsanteile des Bundes und des Landes³⁶ und die Anlage der Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung über die Höhe der von VVV GmbH und SCHIG mbH zu tragenden Kosten- und Finanzierungsanteile.

(2) Bei der Abwicklung des neuen Bestellsystems traten Verzögerungen auf:

- Der Bund, das Land Vorarlberg, die SCHIG mbH und VVV GmbH einigten sich im Dezember 2021 über die Abrechnung 2019.³⁷ Über die Abrechnungen für 2020 bis 2022 konnte bis Oktober 2023 keine Einigung erzielt werden. Die Probleme bei der Abrechnung 2020 ergaben sich insbesondere aus dem Lieferausfall von Fahrzeugen³⁸, deren Einsatz im Verkehrsdiestevertrag spätestens ab April 2020 vorgesehen war, und der notwendigen Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen durch die ÖBB-Personenverkehr AG. Als weitere Herausforderung bezeichneten das Klimaschutzministerium und das Land Vorarlberg den COVID-19–bedingten reduzierten Leistungsumfang im ÖPNRV.³⁹ Die SCHIG mbH hatte zwar die Abrechnung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen, die Abstimmung zwischen Bund und Land Vorarlberg zur Kostentragung war jedoch noch nicht erfolgt.
- Über die Kostentragung konnten sich der Bund und das Land Vorarlberg zuletzt für 2020 einigen, seit 2021 fehlte die Aktualisierung der entsprechenden Anlage in der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung. Dies führte dazu, dass auch die Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung hinsichtlich der korrespondierenden Kosten- und Finanzierungsanteile, die die VVV GmbH bzw. die SCHIG mbH zu

³⁶ Zuschussplan

³⁷ Die SCHIG mbH übermittelte die Letzfassung der Abrechnung 2019 am 17. Dezember 2021, die VVV GmbH gab diese am 20. Dezember 2021 frei.

³⁸ Das Zulassungsverfahren für die ab April 2020 vertraglich vorgesehenen 21 Neufahrzeuge endete negativ. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeitete ein Ersatzkonzept „Ersatzkonzept 2021 und 2022+“ aus und führte eine Ersatzbeschaffung durch. Die Auslieferung dieser Fahrzeuge startete mit Dezember 2022 und war im November 2023 abgeschlossen.

³⁹ reduziertes Angebot während Lockdowns (keine Nachtverkehre am Wochenende, zum Teil ausgedünnter Fahrplan; bei Aufrechterhaltung eines Grundangebots)



tragen hatten, nicht aktualisiert werden konnte. Seit 2022 war überdies die Aktualisierung der Abgeltungsbeträge in den Verkehrsdienvesterträgen unterblieben. Eine Abrechnung der Verkehrsdienvesterträge war folglich nicht möglich.

17.2 Der RH hielt fest, dass das Land Vorarlberg als erstes Land gemeinsam mit dem Bund gebündelte Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen im ÖPNRV vornahm. Damit setzten der Bund und das Land Vorarlberg die Empfehlung des RH um, das Grundangebot des Bundes sowie das Zusatzangebot der Länder als ein Gesamtangebot in einem einheitlichen Verkehrsdienvestertrag zu bündeln und für die Vergabe und Abwicklung eine gemeinsame Abwicklungsstelle zu beauftragen. Der RH stellte fest, dass es bei der Abwicklung dieser gemeinsamen Verträge zu Verzögerungen gekommen war. Sie führten dazu, dass die Abrechnungen für 2020 bis 2022 im Herbst 2023 noch ausständig waren. Auch wenn er nicht verkannte, dass dies u.a. auf unerwartete Ausnahmesituationen wie die COVID-19-Pandemie und den Lieferausfall von vorgesehenen Neufahrzeugen zurückzuführen war, sah er dennoch die Notwendigkeit, Abstimmungs-, Genehmigungs- und Freigabeprozesse zu beschleunigen. Ein weiteres Hindernis für die Abrechnung der Verkehrsdienvesterträge war, dass sich der Bund und das Land Vorarlberg seit 2021 nicht auf eine Aktualisierung der Regelung zur Finanzierung der gemeinsamen Bestellung von Schienenverkehrsleistungen im ÖPNRV einigen konnten.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und dem Land Vorarlberg, die Finanzierungsanteile der gemeinsamen Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen zu klären und die Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung entsprechend zu aktualisieren.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium, dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, unter Einbindung der SCHIG mbH die bestehenden Hindernisse für eine fristgerechte Abwicklung der Verkehrsdienvesterträge für die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen zu identifizieren und gemeinsam eine optimierte Abwicklungsstruktur zu erarbeiten.

- 17.3 (1) Das Klimaschutzministerium gab in seiner Stellungnahme bekannt, dass die Abrechnung für das Jahr 2020 mittlerweile vorliege.
- (2) Das Land Vorarlberg teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Finanzierungszuständigkeiten grundsätzlich sowohl für die Bestandsverkehre als auch für Angebotsanpassungen in den bestehenden Vereinbarungen geregelt seien. Eine Konkretisierung sei noch hinsichtlich eines einheitlichen Berechnungsansatzes für zu erwartende, zusätzliche Tariferlöse bei Angebotsausweitungen erforderlich. Dies sei für die Finanzierungsaufteilung zwischen Bund und Land bei brutto bestellten Verkehrsleistungen relevant, da hier Tarifhoheit und Erlösrisiko beim Verkehrsverbund bzw. in weiterer Folge beim Land liegen und ein Ansatz für angebotsinduzierte



Erlössteigerungen bei der Berechnung des Mitfinanzierungsanteils des Bundes bei Angebotsausweitungen vorab in Abzug zu bringen sei. Ein Berechnungsansatz werde auf Fachebene zwischen Bund und Ländern mit brutto bestellten Verkehrsleistungen abgestimmt und zeitnah finalisiert.

(3) Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH seien die Verzögerungen bei der jährlichen Aktualisierung der Verträge und bei der Abrechnung der erbrachten Leistungen der neuen Bestellorganisation und dem Erfordernis geschuldet, in der Startphase Vertragsinhalte erstmals abzustimmen und umzusetzen. Die Verzögerungen seien aber auch auf die besonderen, unplanmäßigen Umstände – fehlende Einlieferung der vertraglich vereinbarten Fahrzeuge, Ersatzbeschaffung von Neufahrzeugen und somit mehrjährig verspäteter Einsatz von Neufahrzeugen (samt erforderlichen Regelungen zu Ersatzmaßnahmen, Pönalen etc.) – sowie auf die COVID-19-Pandemie (abweichende Leistungen, Sicherheitsmaßnahmen, temporäre Anpassungen in der Finanzierung) zurückzuführen.

Jedoch sähen die Partner Klimaschutzministerium, Land Vorarlberg, SCHIG mbH und VVV GmbH die Zweckmäßigkeit, gemeinsam optimierte Abwicklungsprozesse zu erarbeiten, die die finanziellen und inhaltlichen Verantwortlichkeiten der einzelnen Partner berücksichtigen und zu einer rascheren Abwicklung beitragen. Erste Schritte dazu seien bereits erfolgt.



Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene

18.1 (1) Welcher Aufwand beim Bund und beim Land Vorarlberg für den Schienenverkehr in Vorarlberg im Zeitraum 2018 bis 2022 angefallen war, stand bis Oktober 2023 noch nicht endgültig fest, da eine Aktualisierung der Kostentragung⁴⁰ seit 2021 fehlte und für 2022 eine Aktualisierung der Abgeltungsbeträge ausstand (TZ 17). Bei einer Fortschreibung der zuletzt getroffenen Vereinbarung aus 2020 ergäben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Beträge:

Tabelle 11: Abgeltungsbeträge für Bestellungen Schiene

Schienenverkehr		2018	2019	2020 ¹	2021 ¹	2022 ¹
in Mio. EUR						
ÖBB–Personenverkehr AG						
Fernverkehr						
Bund	Anteil aus Verkehrsdiestevertrag–Bund, der auf Vorarlberg entfällt ²	8,73	9,05	7,99	8,43	8,04
öffentlicher Personennah– und Regionalverkehr						
Bund	Finanzierung aus Bundesmitteln	19,36	20,89	26,91	28,43	29,01
Land	Finanzierung aus Landesmitteln	11,15	10,35	13,35	13,87	14,22
	Finanzierung aus Tarifeinnahmen	7,49 ³	8,45	8,75	8,97	9,19
	Finanzierungsbeitrag Liechtenstein	– ⁴	0,22	0,23	0,24	0,24
	Finanzierungsbeitrag Kanton St. Gallen	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14
Summe Abgeltungsbeträge öffentlicher Personennah– und Regionalverkehr bei der ÖBB–Personenverkehr AG		38,13	40,04	49,37	51,65	52,80
Montafonerbahn AG						
öffentlicher Personennah– und Regionalverkehr						
Bund	Finanzierung aus Bundesmitteln	1,56	1,73 ⁵	1,75	1,80	1,84
Land	Finanzierung aus Landesmitteln	0,20	0,20 ⁵	1,20	1,23	1,26
	Finanzierung aus Tarifeinnahmen	1,09 ³	1,12 ³	1,19	1,22	1,25
Summe Abgeltungsbeträge öffentlicher Personennah– und Regionalverkehr bei der Montafonerbahn AG		2,85	3,05	4,14	4,25	4,35
Summe⁶		49,71	52,14	61,50	64,33	65,19

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Land Vorarlberg

¹ Nahverkehr: Planwerte laut Finanzierungs– und Kooperationsvereinbarung² rechnerische Abgrenzung zur Herleitung eines Näherungswertes für das Land Vorarlberg aus dem Verkehrsdiestevertrag Fernverkehr³ verblieb direkt beim Eisenbahnverkehrsunternehmen⁴ Liechtenstein hatte 2018 einen eigenen Verkehrsdiestevertrag mit der ÖBB–Personenverkehr AG mit einem Volumen von 0,23 Mio. EUR.⁵ inklusive Notvergabe durch VVV GmbH⁶ Im Unterschied zu Tabelle 9 ist die Bestellung des Bundes im Fernverkehr enthalten.⁴⁰ „Zuschussplan“, in einer Anlage zur Finanzierungs– und Kooperationsvereinbarung geregelt



Der Bund und das Land Vorarlberg hatten sich bei Abschluss des neuen, gemeinsamen Verkehrsdienevertevertrags mit der ÖBB–Personenverkehr AG und der Montafonerbahn AG darauf geeinigt, dass das Erlösrisko von den Verkehrsunternehmen auf das Land Vorarlberg übergehen und die Einnahmenverantwortung sowie die Tarifhoheit bei der VVV GmbH liegen sollten. Daher flossen die Tariferlöse ebenso wie die Schüler– und Lehrlingsfreifahrt seit 2019 bzw. 2020 an die VVV GmbH. Diese Tarifeinnahmen reduzierten den Finanzierungsbedarf des Landes Vorarlberg für die Abgeltungsbeträge der bestellten Schienenverkehrsleistungen. Der Finanzierungsbedarf des Landes Vorarlberg reduzierte sich außerdem durch Beiträge des Verkehrsbetriebs LIEmobil (Liechtenstein) und des Kantons St. Gallen (Schweiz) für Verkehrsverdichtungen.

Insgesamt hatten sich die Abgeltungsbeträge laut den vorläufigen Planwerten um 31 % erhöht. Dem stand eine Ausweitung des Angebots gegenüber (TZ 5). Die vorläufigen Planwerte beruhten auf der zuletzt für 2020 angepassten Finanzierungs– und Kooperationsvereinbarung. Diese bildete nicht die Valorisierungen und Leistungsausweitungen gemäß Verkehrsdienevertevertrag ab. Die VVV GmbH bildete Rückstellungen, um der kommenden Zahlungsverpflichtung bei Abrechnung der Verkehrsdieneverteverträge nachkommen zu können (TZ 28). Im Dezember 2022 betragen die Rückstellungen⁴¹ 6,13 Mio. EUR.

(2) Um auch im Fernverkehr, in dem das Erlösrisko beim Verkehrsunternehmen lag, die Tarifhoheit des Verkehrsverbunds und die Möglichkeit der Nutzung von Fahrkarten des Verkehrsverbunds zu sichern, waren zusätzliche Vereinbarungen zwischen Bund und Land Vorarlberg bzw. zwischen ÖBB–Personenverkehr AG und VVV GmbH notwendig. Im Zeitraum 2020 bis 2022 wandten das Land Vorarlberg und die VVV GmbH im Durchschnitt jährlich 1,71 Mio. EUR auf.

- 18.2 Der RH wies auf die Verzögerungen bei der Abwicklung der gemeinsamen Verkehrsdieneverteverträge von Bund und Land Vorarlberg hin; diese führten dazu, dass die Höhe der Abgeltungsbeträge für den Zeitraum 2020 bis 2022 nicht endgültig feststand. Die vorläufigen Planwerte zeigten von 2018 bis 2022 einen Anstieg des Aufwands für den Schienenverkehr in Vorarlberg um 31 % (von 49,71 Mio. EUR auf 65,19 Mio. EUR). Die VVV GmbH hatte Rückstellungen in Höhe von 6,13 Mio. EUR gebildet, um einer zukünftigen Zahlungsverpflichtung bei Abrechnung der Verkehrsdieneverteverträge nachkommen zu können.

⁴¹ betreffend Schienenbestellungen im ÖPNV und Qualitätsboni der Jahre 2021 und 2022



Verträge und Bestellung Busverkehr

19.1 (1) Die Busverkehre im Verkehrsverbund Vorarlberg wurden – mit Ausnahme des Landbusses Arlberg, den die VVV GmbH selbst bestellte – dezentral von Gemeindeverbänden und Gemeinden bestellt. Insgesamt traten 15 Akteure als Leistungsbesteller auf.

Da das Bestellsystem mit einer Vielzahl an Akteuren⁴² komplex war und infolge neuer unionsrechtlicher Vorgaben⁴³ gesetzlicher Anpassungsbedarf bestand, erarbeitete die VVV GmbH in Abstimmung mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden 2012 und 2013 ein neues Vergabekonzept. Die VVV GmbH schrieb seither zentral alle Busverkehre im Wege europaweiter Vergabeverfahren aus. Dies gewährleistete eine einheitliche Vertragsstruktur sowie eine Harmonisierung der Vertragsbedingungen für alle Gemeindeverbände und Gemeinden in ihrer Rolle als Leistungsbesteller. Die VVV GmbH, Gemeindeverbände und Gemeinden erteilten die Zuschläge nach dem Bestbieterprinzip.

Die aus dem Vergabeverfahren hervorgehenden Bestbieter mussten jeweils zwei Verträge abschließen:

- den Verkehrskooperationsvertrag mit der VVV GmbH, der die Rahmenbedingungen der Verkehrsdiestleistungen regelte, etwa die Grundsätze der Zusammenarbeit, Qualitätsanforderungen, Fahrzeugausstattung, sowie
- den Verkehrsdienstevertrag mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden als Besteller, der die konkrete Beauftragung der Verkehrsdiestleistung und die Abrechnung regelte.

Diese Verträge enthielten präzise Vorgaben zur Leistungserbringung und zu den Folgen mangelhafter Leistungserbringung (Pönalen). Sie waren auf acht Jahre befristet, wobei zweimalig die Möglichkeit bestand, den Vertrag um jeweils ein Jahr zu verlängern. Dies entsprach der gesetzlichen Maximalvertragsdauer von zehn Jahren für die Vergabe von öffentlichen Busverkehrsdiesten.⁴⁴

(2) Weiters schloss die VVV GmbH in den Jahren 2004 bis 2008 mit den Gemeindeverbänden auf unbestimmte Zeit Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg ab. Sie regelten u.a. die Aufgabenverteilung in den Bereichen Angebotsplanung, Marketing, Vertrieb, Kundeninformation, Qualitäts-

⁴² siehe Prüfbericht des Landes-Rechnungshofes Vorarlberg „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg“, Oktober 2011, S. 24 ff.

⁴³ Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdiene auf Schiene und Straße

⁴⁴ Art. 4 Abs. 3 Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdiene auf Schiene und Straße



kontrolle, Beschwerdemanagement, Haltestelleninfrastruktur, Einnahmensicherung und Leistungsabrechnung.

Die VVV GmbH erachtete diese Übereinkommen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung als überholt, weil sie nicht an die neue Vertragsstruktur angepasst waren. Dennoch orientierte sich die Aufgabenverteilung in der Praxis – mit wenigen Ausnahmen⁴⁵ – nach wie vor an diesen Übereinkommen, zumal das neue Vertragssystem die Aufgaben nicht konkret zuteilte. Aus Sicht der VVV GmbH bestand eine Tendenz zu Doppelstrukturen und zu erhöhtem Abstimmungsbedarf (z.B. bei Technik/Infrastruktur oder Fahrgastinformation).

(3) In einem der Europäischen Kommission 2013 übermittelten Vergabekonzept legte die VVV GmbH einen Zeitplan für die Vergabe der Busverkehre nach dem Bestbieterprinzip fest. Laut diesem Zeitplan sollten bis 2019 alle Busverkehre nach der neuen Vertragsstruktur vergeben sein. Zwei von insgesamt acht Vergabeverfahren waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt jene Busverkehre, die von den offenen Vergabeverfahren umfasst waren, sowie deren Leistungsbesteller:

Tabelle 12: Offene Vergabeverfahren Busverkehre

Busverkehre	Leistungsbesteller	Ausschreibung
Stadtbus Bregenz	Stadtwerke Bregenz G.m.b.H.	2020
Landbus Unterland II (Los 1) Stadtbus Dornbirn (Los 2) Ortsbus am Kumma (Los 3)	Gemeindeverband Unteres Rheintal (Los 1) Stadt Dornbirn (Los 2) Gemeinde Götzis (Los 3)	2021

Quelle: VVV GmbH

Vier von 17 Busverkehren waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung, entgegen dem an die Europäische Kommission gerichteten Vergabekonzept, nicht neu vergeben worden. Die – teilweise vor über 30 Jahren abgeschlossenen – Altverträge waren nach wie vor gültig. Die offenen Vergabeverfahren liefen seit 2020⁴⁶ bzw. 2021 und sollten nach Angaben der VVV GmbH bis 2024 abgeschlossen sein.

19.2 Der RH anerkannte die Bestrebungen der VVV GmbH, in Abstimmung mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden den komplexen Bestellstrukturen im Busverkehr entgegenzuwirken, indem sie die Vergabeverfahren durchführte und eine einheitliche Vertragsstruktur sowie harmonisierte Vertragsbedingungen festlegte. Er

⁴⁵ So nahmen beispielsweise die Gemeindeverbände und Gemeinden, anders als in den Übereinkommen vorgesehen, die Abrechnung vor.

⁴⁶ Das Vergabeverfahren verzögerte sich infolge eines Rechtsstreits, weshalb die Ausschreibung wiederholt werden musste.



stellte jedoch kritisch fest, dass die VVV GmbH die Übereinkommen aus den Jahren 2004 bis 2008 über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg mit den Gemeindeverbänden nicht an die aktuelle Vertragsstruktur anpasste. Dies führte zu Doppelstrukturen und erhöhtem Abstimmungsbedarf.

Der RH empfahl der VVV GmbH, die in den Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg geregelte Aufgabenverteilung – gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden – an die aktuelle Vertragsstruktur anzupassen und mit sämtlichen Leistungsbestellern von Busverkehren abzuschließen.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die VVV GmbH zwei von acht Vergabeverfahren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht abgeschlossen hatte und Altverträge zur Anwendung gelangten, die teilweise bereits vor über 30 Jahren vereinbart worden waren. Er bemängelte, dass die VVV GmbH der Europäischen Kommission 2013 einen Zeitplan übermittelt hatte, demzufolge bis 2019 alle Busverkehre nach dem neuen Vergabesystem mittels Bestbieterprinzip vergeben sein sollten. Die VVV GmbH leitete die offenen Vergabeverfahren erst 2020 bzw. 2021 ein.

Der RH empfahl der VVV GmbH, die offenen Vergabeverfahren im Busverkehr möglichst zeitnah abzuschließen.

19.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH werde sie in den nächsten Monaten die Inhalte der bestehenden Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg an die Gegebenheiten der aktuellen Vertragsstrukturen anpassen. Nach Einarbeitung der Erkenntnisse aus dem laufenden Prozess zur Neuorganisation des Finanzierungssystems sei beabsichtigt, diese überarbeitete Form der Übereinkommen mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden abzuschließen.

Die offenen Vergabeverfahren im Busverkehr seien im Februar bzw. März 2024 abgeschlossen worden.



Aufwendungen Busverkehr – Gemeindeverbände und Gemeinden

20.1

- (1) Die Gemeindeverbände und Gemeinden übernahmen die Abwicklung der Bus-Verkehrsdiensteverträge in Vorarlberg⁴⁷. Im Rahmen der Beantragung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben (TZ 16) legten sie gegenüber dem Land Vorarlberg die entstandenen Aufwände offen. Diese umfassten
- den Aufwand aus der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge für Busverkehre, bedarfsoorientierte Angebotsformen (Rufbusse, Anruf–Sammeltaxis) und Sonderverkehre wie Wander– und Skibusse,
 - den Aufwand im Zusammenhang mit der Fahrzeugausstattung (Bordtechnik) und Haltestellenausstattung, den Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleitern, den Mobilpunkten, der Angebotsplanung, Marketing und Fahrplandruck sowie
 - den sonstigen eigenen Verwaltungsaufwand.

Die Förderanträge waren bei der VVV GmbH einzureichen und wurden von dieser geprüft.

Der jährliche Aufwand für den Busverkehr in Vorarlberg, der bei den Gemeindeverbänden und Gemeinden anfiel, stieg von 2018 bis 2022 um 14 % an (von 75,95 Mio. EUR auf 86,61 Mio. EUR):

Tabelle 13: Aufwand Busverkehr (Gemeindeverbände und Gemeinden)

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR					in %	
Aufwand Busverkehr ¹	75,95	80,05	78,30	80,51	86,61	14

¹ Die Unterschiede zu Tabelle 9 ergeben sich durch die zeitverzögerte Förderabrechnung des Landes Vorarlberg und die Periodenabgrenzung der Einnahmen (insbesondere der Schüler– und Lehrlingsfreifahrten).

Quellen: Land Vorarlberg; VVV GmbH

Für die Valorisierung der Abgeltungsbeträge in den Verkehrsdiensteverträgen waren drei Indizes heranzuziehen: der Verbraucherpreisindex, der Tariflohnindex und die Dieselpreisentwicklung. Aufgrund des stark gestiegenen Dieselpreises war für 2023 ein Anstieg von 12 % zu erwarten.

⁴⁷ Ausnahmen stellten der Landbus Arlberg und der Walserbus im Kleinwalsertal dar. Den Busverkehr des Landbusses Arlberg bestellte die VVV GmbH und trug den Aufwand dafür. Der Walserbus wurde von Bayern aus betrieben. Der entsprechende Verkehrsdienstevertrag der Gemeinde Mittelberg lag nicht bei der VVV GmbH auf, weil die Gemeinde Mittelberg nicht zum Verkehrsverbund Vorarlberg zählte. Sie erhielt Fördermittel des Landes Vorarlberg für kommunale und regionale Nahverkehrsvorhaben.



(2) Der durchschnittliche Verwaltungsaufwand der Gemeindeverbände und Gemeinden machte 4 % des Gesamtaufwands aus. Deutlich höher war er in Bregenz und Feldkirch (10 % bzw. 11 %), geringer im Gemeindeverband Klostertal (1 %) und in den Gemeindeverbänden Brandnertal und Großes Walsertal (2 %).

Eine Auswertung der VVV GmbH zum Aufwand⁴⁸ je Linien–Kilometer⁴⁹ für das Jahr 2022 zeigte Unterschiede für die Gemeindeverbände und Gemeinden auf: Er lag etwa in Bregenz 39 % und in Lech 23 % über dem Durchschnitt, im Gemeindeverband Bregenzerwald hingegen 27 % und in Feldkirch 11 % unter dem Durchschnitt.

Die Finanzierung des Busverkehrs erfolgte über Tariferlöse, Schüler– und Lehrlingsfreifahrten, Tarifbestellungen, Förderungen des Bundes und des Landes Vorarlberg sowie durch die Gemeinden⁵⁰. Für die Verteilung der Fördermittel berücksichtigte das Land Vorarlberg den Aufwand, der den Gemeinden entstanden war und nicht durch Erlöse gedeckt war, sowie die Finanzkraft der Gemeinden.

20.2 Der RH stellte fest, dass bei den Gemeindeverbänden und Gemeinden für die Abwicklung des Busverkehrs und die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen unterschiedlich hohe Verwaltungskosten bzw. Kosten für Verkehrsdienstleistungen anfielen. Deutlich über dem Durchschnitt lagen der Anteil der Verwaltungskosten und der Aufwand je Linien–Kilometer etwa in Bregenz. Das Land Vorarlberg berücksichtigte im Rahmen der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben den nicht durch Erlöse gedeckten Abgang und die Finanzkraft der Gemeinden. Anreize für eine kosteneffiziente Abwicklung des Busverkehrs setzte das Land Vorarlberg nicht. In diesem Zusammenhang verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 15, für die Gewährung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben bzw. für die Festlegung der Förderhöhe neben dem nicht gedeckten Abgang und der Finanzkraft der Gemeinden auch leistungsorientierte Parameter einzubeziehen (z.B. Angebotsverbesserung, Qualitätskriterien, regionale Besonderheiten).

⁴⁸ ohne Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands

⁴⁹ Die VVV GmbH definierte Linien–Kilometer als tatsächlich gefahrene Kilometer laut Fahrplan, unter Berücksichtigung von unterjährigen Änderungen (z.B. durch Umleitungen).

⁵⁰ Die Finanzierung der Gemeindeverbände erfolgte über die Gemeinden, die dem Verband angehörten.



Aufwendungen Busverkehr – Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

21.1 (1) Die VVV GmbH nahm im Zusammenhang mit der Abwicklung des Busverkehrs in Vorarlberg folgende Aufgaben wahr:

- Sie bestellte den Busverkehr des Landbusses Arlberg,
- sie führte die Qualitätskontrollen in den Bussen und die Fahrscheinkontrollen mittels Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleitern durch,
- sie stattete die Busse mit Bordtechnik, Fahrscheindruckern, Fahrscheinautomaten und Monitoren aus,
- sie übernahm die gebietsübergreifende Angebotsoptimierung und unterstützte die Angebotsplanung einzelner Gemeindeverbände und Gemeinden,
- sie betrieb die Mobilpunkte,
- sie übernahm das Marketing ebenso wie das Beschwerdemanagement und
- sie führte die Vergabeverfahren zum Abschluss der Verkehrsdiesteverträge der Gemeindeverbände und Gemeinden durch.

(2) Einen Teil des Aufwands für ihre Aufgaben verrechnete die VVV GmbH den Gemeindeverbänden und Gemeinden weiter, etwa den Aufwand für die Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter, der nicht durch Einnahmen gedeckt war. Für die im Landbus Arlberg tätigen Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter trug die VVV GmbH den Aufwand zur Gänze; dafür fielen im Zeitraum 2018 bis 2022 jährlich durchschnittlich 4.000 EUR an.

Die VVV GmbH trug die Hälfte des Aufwands für die Mobilpunkte Bludenz und Feldkirch. Den Rest verrechnete sie den beteiligten Gemeindeverbänden und Gemeinden weiter. Eine schriftliche vertragliche Regelung fehlte.

Den Aufwand für die Bordtechnik in den Bussen trug die VVV GmbH vollständig, ebenso wie den Aufwand für die Bestellung des Landbusses Arlberg.



Folgende nicht weiterverrechnete Aufwendungen für die Abwicklung des Busverkehrs in Vorarlberg fielen bei der VVV GmbH im Zeitraum 2018 bis 2022 an:

Tabelle 14: Nicht weiterverrechneter Aufwand Busverkehr – VVV GmbH

	2018	2019	2020	2021	2022
in Mio. EUR					
Bestellung Landbus Arlberg	1,12	1,25	1,15	0,89	1,18
Bordtechnik in den Bussen	–	1,53	2,14	0,19	0,11
Marketing (inklusive Markenaufbau VMOBIL)	0,60	0,60	0,56	0,79	1,02
Angebotsplanung	0,21	0,30	0,20	0,21	0,24
Beschwerdemanagement	0,06	0,10	0,08	0,08	0,09
Mobilpunkte Bludenz und Feldkirch	0,04	0,07	0,06	0,05	0,07
Vergabeverfahren Verkehrsdiensteverträge	0,05	0,02	0,05	0,06	0,08
Summe	2,07	3,86	4,24	2,27	2,78

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH

(3) Die Aufgabenverteilung war nicht eindeutig festgelegt: Der Grund- und Finanzierungsvertrag zählte die Aufgaben auf, „die jedenfalls von der VVV GmbH durchzuführen waren, sofern sie nicht von Gemeindeverbänden oder Gemeinden wahrgenommen werden“, die Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg hatten die VVV GmbH und die Gemeindeverbände nicht aktualisiert. Das führte dazu, dass einzelne Gemeindeverbände Ressourcen in Bereichen aufbauten, die die VVV GmbH zu ihren zentralen Aufgaben zählte (z.B. Technik/Infrastruktur, Fahrgastinformation). Laut VVV GmbH entstünden dadurch Doppelstrukturen und erhöhte Abstimmungsbedarfe.

Die VVV GmbH übernahm die Bestellung des Landbusses Arlberg, weil kein Gemeindeverband bzw. keine Gemeinde die Bestellung dieser Verkehrsdienstleistungen zwischen Lech und Langen (Teil der Gemeinde Klösterle im Klostertal) sowie Lech und St. Anton am Arlberg (in Tirol) übernehmen wollte. Die Übernahme der Bestellerrolle durch die VVV GmbH war nicht schriftlich geregelt.

- 21.2 Der RH stellte fest, dass eine klare Festlegung der Aufgabenverteilung für die Abwicklung des Busverkehrs fehlte, wodurch es zu Doppelgleisigkeiten zwischen der VVV GmbH und einzelnen Gemeindeverbänden kam. Außerdem übernahm die VVV GmbH ohne klare Aufgabenzuordnung die Bestellung und Abgeltung von Verkehrsdienstleistungen. Darüber hinaus fehlten klare Regelungen für die Weiterverrechnung von Aufwendungen für Tätigkeiten, die die VVV GmbH übernahm, an die Gemeindeverbände und Gemeinden.



Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden klar zuzuordnen, welche Aufgaben in wessen Aufgabenbereich fallen. Ebenso sollte die Weiterverrechnung von Aufwendungen klar geregelt werden.

21.3 Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH erfasse die VVV GmbH die Aufwände für Leistungen, die sie im Zusammenhang mit der Abwicklung des Busverkehrs erbringe, seit einigen Jahren auf separaten Kostenstellen. Deshalb lägen deren Umfang und Entwicklung sehr transparent vor. Es sei geplant, dass die Gremien der VVV GmbH eine Zuordnung vornehmen, bei welchen Leistungen ein direkter Leistungsaustausch mit den Aufgabenträgern der Stadt-, Land- und Ortsbusse vorliegt und die dafür anfallenden Aufwände weiterverrechnet werden sollten (Kategorie 1) bzw. in welchen Bereichen die VVV GmbH als direkter Leistungserbringer im Sinne einer Shared-Service-Organisation fungiert (Kategorie 2). Im Anschluss daran solle diese Aufgabenteilung in den neu zu fassenden Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg verankert und sollten die Abrechnungsmodalitäten daran angepasst werden. Diese von der VVV GmbH avisierte Vorgehensweise sei mit dem Land abgestimmt.

Qualitätsmanagement

22.1 (1) Die Verkehrsdiesteverträge Schiene enthielten konkrete Zielwerte zu

- Pünktlichkeit,
- Sauberkeit der Züge,
- Schadensfreiheit,
- Fahrgastinformation und
- Beschwerdemanagement.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen hatten diese Zielwerte zu erfüllen. Abweichungen wurden über ein Bonus-Malus-System bewertet, wodurch sich die Abgeltungssumme für die Erbringung der Verkehrsdiestleistungen erhöhen oder reduzieren konnte.

Die SCHIG mbH war für die Qualitätssicherung im Bereich der Schiene zuständig. Sie ermittelte die Pünktlichkeit mittels digitaler Echtzeit-Datenerhebungen, alle anderen Qualitätsvorgaben mittels Qualitätskontrollen vor Ort und Kundenbefragungen. Auf Basis dieser Erhebungen errechnete die SCHIG mbH einmal jährlich einen Bonus- oder Malus-Betrag. Dieser war der Höhe nach mit 1,94 % (ÖBB-Personenverkehr AG) bzw. 1,1 % (Montafonerbahn AG) des vertraglich festgelegten Abgeltungsbetrags gedeckelt, damit es bei extremen Abweichungen im Hinblick auf die



Gesamtfinanzierung nicht zu unbilligen Bonus–Malus–Forderungen kommen konnte.

(2) Im Busverkehr war das Qualitätshandbuch Teil der Verkehrskooperationsverträge zwischen der VVV GmbH und den Verkehrsunternehmen. Es enthielt konkrete Qualitätsanforderungen an

- das Lenkpersonal,
- den Auftritt und das Image,
- die Sauberkeit der Fahrzeuge,
- die Sicherheit der Verkehrsdiestleistungen,
- die Technik im Fahrzeug,
- die Pünktlichkeit der Fahrten und
- die Umweltverträglichkeit.

(a) Die Qualitätskontrollen in den Bussen führten Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter der VVV GmbH durch. Dies sollte die Qualität der Busverkehre im gesamten Verbundraum gleichermaßen sicherstellen. Sie prüften laufend die Einhaltung der geforderten Qualität anhand einer vorgefertigten Checkliste und kontrollierten zugleich die Fahrscheine. Mithilfe der Bordtechnik, die die VVV GmbH betrieb und die in allen Bussen installiert war, erhielt die VVV GmbH u.a. Daten zur Pünktlichkeit der Busse.

Im Stadtbus Dornbirn und im Ortsbus Lech kontrollierten die Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter der VVV GmbH die Qualität, während für die Kontrolle der Fahrscheine externes Kontrollpersonal bzw. das Lenkpersonal zum Einsatz kam. Im Landbus Unterland war zeitweise zusätzliches Personal für die Fahrscheinkontrollen beschäftigt.

(b) Wenn Verkehrsunternehmen gegen Qualitätsanforderungen oder sonstige Vertragsinhalte verstießen, konnte die VVV GmbH Pönalen geltend machen. Diese waren in den Verkehrskooperationsverträgen und Verkehrsdiesteverträgen festgelegt. Die Höhe der jährlich zu entrichtenden Pönalzahlungen war nicht gedeckelt. Bei frühzeitiger Meldung des Mangels durch das Verkehrsunternehmen und umgehender Behebung konnte die VVV GmbH von der Geltendmachung der Pönale absehen.

Die VVV GmbH führte ab August 2021 systematische Qualitätssicherungen durch. Die festgestellten Mängel betrafen überwiegend die Bereiche Technik und Lenkpersonal. Im Zeitraum Jänner bis Mai 2023 erfasste die Bordtechnik rd. 197.000 verfrühte Abfahrten. Die VVV GmbH sah allerdings von der Verhängung der Pönalen ab, weil die Zuverlässigkeit der automatisiert generierten Abfahrtsdaten nicht sichergestellt war. Stattdessen führte sie mit den Verkehrsunternehmen Qualitätsworkshops durch



und setzte Maßnahmen zur Reduktion der verfrühten Abfahrten (z.B. Sensibilisierung der Lenkerinnen und Lenker sowie Fahrplananpassungen).

Während die VVV GmbH Pönalzahlungen, die auf Basis der Verkehrsdiesteverträge eingehoben wurden, jährlich an die Gemeindeverbände und Gemeinden zu überweisen hatte, verblieben die Pönalzahlungen aus den Verkehrskooperationsverträgen bei ihr. Im Jahr 2023 führte die VVV GmbH ein Zuschussmodell ein, bei dem die Gelder aus PönaLEN aus den Verkehrskooperationsverträgen – unabhängig vom Zahler der PönaLE – wieder an die Verkehrsunternehmen zurückflossen und dort für Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung oder Steigerung der Qualität der Verkehrsdiestleistungen eingesetzt werden sollten. Dafür konnten die Verkehrsunternehmen jährlich einen Zuschuss beantragen. Die im Jahr 2023 geförderten Anträge umfassten ein breites Spektrum an Maßnahmen, etwa die Schaffung oder Aufwertung von Sozial-, Ruhe- und Aufenthaltsräumen, Schulungen des Buspersonals, Ausflüge, Weiterbildungsangebote und Wellness-Gutscheine.

22.2 Der RH merkte positiv an, dass die Qualitätsvorgaben in den Verkehrskooperations- bzw. Verkehrsdiesteverträgen konkret festgelegt waren und deren Einhaltung durch ein PönaLsystem sichergestellt war. Er erachtete auch die systematisch durchgeführten Qualitätskontrollen als zweckmäßig, merkte jedoch kritisch an, dass die VVV GmbH diese erst seit August 2021 durchführte.

Der RH anerkannte, dass die Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter die Qualitätskontrollen in allen Bussen durchführten. Dies sollte die Qualität der Busverkehre im gesamten Verbundraum gleichermaßen sicherstellen. Er erachtete es jedoch nicht als zweckmäßig, dass die Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter im Stadtbus Dornbirn und im Ortsbus Lech nicht zugleich für die Kontrolle der Fahrscheine zuständig waren.

Der RH empfahl der VVV GmbH, mit allen Gemeindeverbänden und Gemeinden zu vereinbaren, die Fahrscheinkontrollen in Bussen im Verkehrsverbund Vorarlberg durch Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter durchführen zu lassen.

Nach Ansicht des RH bot das Bonus–Malus–System der SCHIG mbH einen Überblick, ob sich die Qualität der Verkehrsdiestleistungen insgesamt verbessert oder verschlechtert hatte. Während die SCHIG mbH bei der Qualitätssicherung im Schienverkehr sowohl negative als auch positive Anreize zur Einhaltung der geforderten Qualität setzte, sah das Qualitätssicherungssystem der VVV GmbH keine Möglichkeit vor, für Verkehrsunternehmen bei entsprechender Qualität Bonuszahlungen zu entrichten. Der RH verkannte nicht, dass die anlassbezogene Verhängung von PönaLEN im Fall qualitativer Minderleistungen ein adäquates Mittel zur raschen Behebung von Mängeln darstellte. Er war jedoch auch der Ansicht, dass positive



monetäre Anreize die Verkehrsunternehmen dazu motivieren könnten, besonders auf die Einhaltung der Qualitätsstandards zu achten.

Der RH empfahl der VVV GmbH, neben der Verhängung von Pönen im Fall des Verstoßes gegen vertraglich festgelegte Qualitätskriterien auch Bonuszahlungen vorzusehen, um für die Verkehrsdiensleister einen positiven Anreiz zur bestmöglichen Erfüllung der Qualitätsstandards zu setzen.

Der RH stellte fest, dass die Anzahl der von der Bordtechnik registrierten verfrühten Abfahrten von Jänner bis Mai 2023 mit rd. 197.000 sehr hoch war. Er anerkannte, dass die VVV GmbH Maßnahmen zur Reduktion der verfrühten Abfahrten setzte, wie die Sensibilisierung der Lenkerinnen und Lenker sowie Fahrplananpassungen. Er kritisierte jedoch, dass die VVG GmbH verfrühte Abfahrten nicht pönalisierte. Dies lag einerseits an der Ungenauigkeit der Messungen; andererseits könnte die Pönalierung der verfrühten Abfahrten für die Verkehrsunternehmen eine enorme finanzielle Belastung zur Folge haben, zumal die jährlichen Pönalzahlungen nicht gedeckelt waren.

Der RH empfahl der VVV GmbH, im Busverkehr ehestmöglich auf die zuverlässige Messung der Abfahrtszeiten hinzuwirken und etwaige Pönen einzuheben. Die Pönalzahlungen wären zu deckeln, um im Fall extremer Abweichungen im Hinblick auf die Gesamtfinanzierung unbilligen Pönalzahlungen vorzubeugen.

Die Auszahlung von Einnahmen aus Pönen an die Verkehrsunternehmen für Maßnahmen, die nur der Mitarbeiterbindung dienten, erachtete der RH als nicht zweckmäßig. Dies barg nach seiner Ansicht das Risiko, dass die Einhebung und Rückzahlung von Pönen letztlich keine Verbesserung der Qualität bewirkten.

Der RH empfahl der VVV GmbH, Zuschüsse aus Pöngeldern ausschließlich für Projekte und Maßnahmen zu gewähren, die eine Verbesserung der Qualität erwarten lassen.

22.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH habe sie bereits ein Angebot für die Durchführung von Fahrscheinkontrollen durch Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter im Stadtbus Dornbirn und Ortsbus Lech gelegt. Die Antworten der Stadt Dornbirn sowie der Gemeinde Lech seien noch ausständig.

Aufgrund kontinuierlicher Messung der Qualität und relativ hoher Stichproben-dichte liege jederzeit ein aktuelles Lagebild über die Qualität der Dienstleistung im Linienbusverkehr vor. So könne zielgerichtet und unmittelbar auf Qualitätsprobleme reagiert werden. Eine Übernahme des Qualitätssicherungssystems der SCHIG mbH erachtete die VVV GmbH nur bedingt als zielführend. Es werde dennoch geprüft, wie



eine Honorierung von über dem Durchschnitt liegender Qualität in künftigen Verkehrskooperationsverträgen verankert werden könne.

Eine exakte und widerspruchsfreie Feststellung von Qualitätsmängeln sei eine wichtige Grundlage für die vertraglich vorgesehene Sanktionierung der Mängel. Die automatisierte Messung verfrühter Abfahrtszeiten werde von mehreren Faktoren beeinflusst und könne nicht ausschließlich auf vertragswidriges Verhalten zurückgeführt werden. Die Pönalisierung verfrühter Abfahrten auf Basis unvalider Daten lasse Rechtsunsicherheiten und Streitigkeiten erwarten. Daher habe sich die VVV GmbH dazu entschlossen, Pönen nur dann zu verhängen, wenn die gemessene verfrühte Abfahrt von Fahrgästen oder Qualitätssicherungspersonal wahrgenommen werde. Zusätzlich werde darauf hingewirkt, die Verkehrsunternehmen zum Thema laufend zu sensibilisieren. Im Wege eines laufenden Reportings, der Besprechung aktueller Fallzahlen sowie durch Maßnahmen zur Verringerung der Messungenauigkeiten habe die Anzahl der von der Bordtechnik registrierten verfrühten Abfahrten zwischen dem ersten Halbjahr 2021 und dem Vergleichszeitraum 2024 um 75 % reduziert werden können.

Der akute Mangel an qualifiziertem Personal bei Busverkehrsunternehmen sowie die damit einhergehenden Belastungen für das Bestandspersonal würden zu den Hauptursachen für mangelnde Dienstleistungsqualität zählen. Die VVV GmbH werde jedoch prüfen, inwiefern Pönalgelder als Bonuszahlungen für besonders hohe Qualität herangezogen werden könnten.

22.4 Der RH entgegnete der VVV GmbH, dass er die Effizienz kontinuierlicher Qualitätserhebungen durch Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter nicht in Abrede stellte. Seine Empfehlung, neben der Verhängung von Pönen auch die Möglichkeit von Bonuszahlungen vorzusehen, zielte nicht auf die Übernahme des Qualitätssicherungssystems der SCHIG mbH ab, sondern darauf, für Verkehrsdiensleister auch positive Anreize zur Erbringung bestmöglicher Qualität zu setzen.

Der RH hielt an seiner Empfehlung fest, Zuschüsse aus Pönalgeldern ausschließlich für Projekte und Maßnahmen zu gewähren, die eine Verbesserung der Qualität erwarten lassen. Die Verwendung von Pönalgeldern zur Leistung von Bonuszahlungen im Fall besonders hoher Qualität erachtete er ebenfalls als zweckmäßig.



Beschwerdemanagement und Kundenzufriedenheit

23.1 (1) Fahrgäste konnten ihre Anliegen (Beschwerden und Anregungen) persönlich in einer Servicestelle oder über Telefon, E-Mail, Onlineformular, Social Media und über die zentrale Hotline des Verkehrsverbunds Vorarlberg einbringen. Unabhängig vom Eingangskanal waren Fahrgastanliegen in einem elektronischen Kundenmanagementsystem zu erfassen und in diesem zur weiteren Bearbeitung an die jeweils zuständige Stelle (Land Vorarlberg, VVV GmbH, Gemeindeverband, Gemeinde oder Verkehrsunternehmen) zu übermitteln. Das Kundenmanagementsystem sollte eine einheitliche und nachvollziehbare Bearbeitung der Fahrgastanliegen durch alle zuständigen Stellen sicherstellen und Mehrfachbeantwortungen vorbeugen.

Fahrgäste mussten zur Einbringung eines Anliegens jedenfalls den Vor- und Nachnamen sowie eine Telefonnummer oder eine E-Mail-Adresse bekannt geben. Für das Absenden eines Anliegens über das Onlineformular mussten sie zudem weitere detaillierte Eingabefelder befüllen (z.B. Bezeichnung der betroffenen Buslinie inklusive Fahrtrichtung, Einstiegshaltestelle, Abfahrtszeit laut Fahrplan, Zeitpunkt des Vorfalls).

Die VVV GmbH erfasste von 2019 bis 2022 monatlich durchschnittlich rd. 100 Fahrgastanliegen. Da die zuständigen Stellen nicht alle Anliegen konsequent im Kundenmanagementsystem dokumentierten, war jedoch insgesamt von einer höheren Anzahl an Fahrgastanliegen auszugehen. Grund für die inkonsequente Nutzung des Kundenmanagementsystems war u.a., dass eine Auswertung der erfassten Daten, die den durch die Eingabe entstehenden Aufwand rechtfertigen würde, fehlte. Eine inhaltliche Kontrolle des Bearbeitungsvorgangs durch die Qualitätssicherungsstelle der VVV GmbH war ebenfalls nicht vorgesehen.

Der RH überprüfte das Kundenmanagementsystem der VVV GmbH stichprobenartig und stellte dabei fest, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fahrgastanliegen teilweise

- im Kundenmanagementsystem als „erledigt“ kategorisierten, obwohl weder eine Bearbeitung der Beschwerde noch eine Rückmeldung erfolgt war;
- außerhalb des Kundenmanagementsystems beantworteten und somit den Bearbeitungsvorgang nicht dokumentierten und nicht für andere Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter nachvollziehbar machten;
- weder im Kundenmanagementsystem erfassten noch beantworteten.



Im Zuge der Einführung des Kundenmanagementsystems im Jahr 2019⁵¹ erfolgten Schulungen im Bereich der Kundenbetreuung. Ein Leitfaden zum korrekten und einheitlichen Umgang mit Fahrgastanliegen stand nicht zur Verfügung. Die VVV GmbH führte im überprüften Zeitraum keine weiteren Schulungen des im Kundenmanagement tätigen Personals durch.

Die VVV GmbH konnte nicht nachweisen, dass eine systematische Auswertung der Fahrgastanliegen erfolgte. Eine im Rahmen der Gebarungsüberprüfung von der VVV GmbH durchgeföhrte Auswertung der im Kundenmanagementsystem erfassten Fahrgastanliegen ergab, dass Fahrgäste im überprüften Zeitraum überwiegend Mängel im Fahrbetrieb meldeten (z.B. verfrühte Abfahrten, Kursausfälle, Verspätungen) sowie Mängel im Service (z.B. Fehlverhalten des Buspersonals, das den Kundinnen und Kunden unfreundlich begegnete, einen Haltewunsch ignorierte oder während der Fahrt telefonierte).

(2) Die VVV GmbH beauftragte in den Jahren 2018 und 2019 Fahrgastbefragungen zur Qualität der Busdienstleistungen zu zahlreichen Themen, z.B. Kundenfreundlichkeit, Fahrplan, Sicherheit und Infrastruktur. Verbesserungspotenzial bestand nach Ansicht der Fahrgäste u.a. bei der Pünktlichkeit, der Anschluss sicherheit, dem Platzangebot und der Sauberkeit der Haltestellen.

23.2 Der RH erachtete die zentrale Erfassung und Beantwortung von Fahrgastanliegen in einem Kundenmanagementsystem als zweckmäßig. Die Möglichkeit, Anliegen über verschiedene Wege einzubringen, war aus seiner Sicht kundenfreundlich. Er merkte jedoch kritisch an, dass das Erfordernis, im Onlineformular zwingend detaillierte Eingabefelder zu befüllen, die Nutzung des Onlineformulars wesentlich erschwerte. Überdies wies er kritisch darauf hin, dass Fahrgäste ihre Beschwerden und Anliegen nicht anonym einbringen konnten.

Der RH empfahl der VVV GmbH, die Anforderungen zur Einbringung von Fahrgastanliegen zu reduzieren, sodass einerseits die Verwendung des Onlineformulars erleichtert wird und andererseits Fahrgastanliegen auch anonym eingebracht werden können.

Der RH kritisierte, dass die zuständigen Stellen nicht alle Fahrgastanliegen im Kundenmanagementsystem konsequent erfassten. Dies schwächte die Aussagekraft der gesammelten Daten maßgeblich. Er kritisierte weiters, dass die Qualitätssicherungsstelle der VVV GmbH weder die Qualität der Bearbeitung von Fahrgastanliegen kontrollierte noch regelmäßige Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchführte. Die Qualitätssicherungsstelle stellte auch keine Leitfäden zur Verfü-

⁵¹ Das Kundenmanagementsystem wurde im Jänner 2019 in Betrieb genommen. Die Schulungen erfolgten vorab von Oktober bis November 2018.



gung, um eine einheitliche und ordnungsgemäße Erfassung und Abwicklung von Fahrgastanliegen im Sinne der Kundenzufriedenheit zu gewährleisten.

Der RH empfahl der VVV GmbH, mithilfe von Handlungsleitfäden und regelmäßigen Schulungen auf die konsequente Nutzung des Kundenmanagementsystems und auf die ordnungsgemäße sowie einheitliche Bearbeitung von Fahrgastanliegen hinzuwirken. Dabei wäre die Qualität der Bearbeitung stichprobenartig zu kontrollieren.

Der RH anerkannte die in den Jahren 2018 und 2019 durchgeführten Fahrgastbefragungen. Er bemängelte jedoch, dass die VVV GmbH das Potenzial des Kundenmanagementsystems insofern nicht ausschöpfte, als sie die dort erfassten Fahrgastanliegen keiner aussagekräftigen Auswertung unterzog. So war es aus Sicht des RH nicht möglich, etwaige Häufungen von Beschwerden in bestimmten Bereichen oder Verkehrsunternehmen frühzeitig zu erkennen. Ebenso konnten Anregungen und Verbesserungsvorschläge von Kundinnen und Kunden nicht dazu verwendet werden, das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Der RH empfahl der VVV GmbH, neben der Durchführung von Fahrgastbefragungen auch die im Kundenmanagementsystem erfassten Fahrgastanliegen regelmäßig und zielgerichtet auszuwerten, um Problembereiche und vermehrte Anregungen rasch ausfindig zu machen und darauf reagieren zu können.

23.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH zeige die Erfahrung, dass die Bearbeitung von Beschwerden ohne Angabe näherer Umstände, etwa des Vorfallszeitpunkts oder der betroffenen Linie, zu unnötigen Rückfragen führe oder überhaupt nicht möglich sei. Daher ziele das Onlineformular darauf ab, frühzeitig möglich vollständige Informationen zum Vorfall zu erlangen. Die VVV GmbH werde jedoch zusätzlich eine niederschwellige Möglichkeit zur Einbringung anonymer Fahrgastanliegen schaffen.

Die VVV GmbH habe die Defizite im Zusammenhang mit dem bestehenden Kundenmanagementsystem und darauf basierend teils mangelhafte Bearbeitungsabläufe erkannt. Aus diesem Grund sei im Winter 2023/24 ein neues Kundenmanagementsystem auf Basis eines umfangreichen Anforderungskatalogs beschafft worden. Dabei liege ein besonderes Augenmerk auf einem konsistenten und nutzerfreundlichen Arbeitsablauf. Zur Einführung des Systems gehöre neben Schulungen auch die Ausarbeitung von Soll-Prozessen und Handlungsleitfäden. Die VVV GmbH beabsichtige, die Konformität der Bearbeitungsabläufe mit den Soll-Prozessen regelmäßig zu überprüfen.

In den Soll-Prozessen des Kundenmanagementsystems sei zudem eine regelmäßige Auswertung der Fahrgastanliegen nach Regionen, Verkehrsunternehmen und Beschwerdegründen vorgesehen. Im Fall der Überschreitung definierter Schwellen-



werte werde die Qualitätssicherungsstelle der VVV GmbH Maßnahmen entlang einer definierten Eskalationshierarchie ergreifen.

- 23.4 Der RH entgegnete der VVV GmbH, dass die zwingend zu befüllenden, detaillierten Eingabefelder im Onlineformular ein Hindernis für dessen Nutzung darstellten. Er wies darauf hin, dass durch die Reduktion der für die Einbringung benötigten Eingabefelder eine Erleichterung für Fahrgäste erreicht werden und zugleich die notwendige Informationsbasis für die VVV GmbH erhalten bleiben könnte.

Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH Organisation und Struktur

- 24.1 (1) Die VVV GmbH stand im Alleineigentum des Landes Vorarlberg und hatte ihren Unternehmensstandort in Feldkirch. Gegenstand des Unternehmens waren
- die Einrichtung und Förderung sowie der Betrieb eines Verkehrsverbunds im Gebiet des Landes Vorarlberg und
 - die Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen der verkehrspolitischen Vorgaben des Landes Vorarlberg.
- (2) Die VVV GmbH stellte eine Verbundorganisationsgesellschaft im Sinne des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 (**ÖPNRV-G 1999**)⁵² dar. Neben dem Gesellschaftsvertrag fanden sich im Grund- und Finanzierungsvertrag, im ÖPNRV-G 1999 sowie im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 die Aufgabenfelder der VVV GmbH.

Die VVV GmbH koordinierte die Planungen und die Leistungserbringung im ÖPNRV. Für das Land Vorarlberg verantwortete sie u.a. Organisation, Finanzierung, Förderungen, Tarifgestaltung sowie Innovationen und Kooperationen. Zentrale Aufgabe war ebenso das landesweite Marketing (unter der Marke VMOBIL), dazu zählten u.a. das Design von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Kommunikation nach innen und außen. Die VVV GmbH unterstützte zudem die regionalen und kommunalen Besteller bei der Abwicklung und Weiterentwicklung eines abgestimmten und vernetzten öffentlichen Verkehrssystems und bei der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen.

⁵² BGBI. I 204/1999 i.d.g.F.



(3) Die Organisationsstruktur der VVV GmbH orientierte sich an ihren Aufgaben. Die VVV GmbH wickelte die Aufgaben in den Abteilungen Finanzen, PR/Kommunikation, Smart Mobility, Infrastruktur/Technik, Angebotsplanung/-management, Verkauf, Qualität und Service, Marketing, Vertrieb/Beratung ab.

(4) Ein einheitliches Vorgehen im Verkehrsverbund Vorarlberg wurde durch die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie gewährleistet. Diese sah vier Grundsätze vor:

- einheitliches Tarifsystem,
- Taktverkehr und Linienschema,
- Corporate Identity sowie
- öffentliche Finanzierung.

(5) Das Leitbild der VVV GmbH hielt das Bestreben fest, intelligente Mobilität für alle anzubieten. Nach dem Prinzip „Mobility as a Service“ sollte mittels der VMOBIL-Plattform der Zugang zu Bus, Bahn, Carsharing, Radverleih, Fahrradboxen etc. ermöglicht werden.

Eine strategische Vorgabe des Landes Vorarlberg an die VVV GmbH befand sich im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019, in dem die Prämissen „vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund“ verankert war. Die VVV GmbH sollte zukünftige Mobilitätsformen und –trends beobachten und in die VMOBIL-Plattform einbinden.

Zusätzlich überarbeitete das Land Vorarlberg gemeinsam mit der VVV GmbH in regelmäßigen Abständen die Zielbilder zur strategischen Steuerung.⁵³ Im Rahmen des Beteiligungscontrollings berichtete die VVV GmbH quartalsweise über den Umsetzungsstand der Zielbilder an das Land Vorarlberg.

Eine eigene, für die VVV GmbH schriftlich konzipierte und auf deren Aufgaben abgestimmte Unternehmensstrategie lag nicht vor.

24.2 Der RH anerkannte, dass das Land Vorarlberg im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 der VVV GmbH die strategische Ausrichtung „vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund“ vorgab. Jedoch bemängelte er, dass die VVV GmbH keine eigene schriftliche Strategie erstellt hatte.

Der RH empfahl der VVV GmbH, aufbauend auf dem Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 für sich eine Strategie zu entwickeln und mit dem Land Vorarlberg abzustimmen.

⁵³ 2004, 2010 und 2020



- 24.3 Die VVV GmbH teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass sie die Fachstrategien, die in vielen Bereichen der Gesellschaft bereits vorhanden seien, auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts 2019 und anderer relevanter strategischer Vorgaben des Landes Vorarlberg zu einer einheitlichen Unternehmensstrategie zusammenführen und mit der Mobilitätsplanung des Landes abstimmen werde. Diese Unternehmensstrategie werde die bestehenden Aufgabenbereiche der Gesellschaft berücksichtigen und solle offen für allfällige künftige erweiterte Aufgabenfelder sein.

Organe der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Generalversammlung

- 25.1 (1) Die Organe der VVV GmbH waren die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung.

- (2) Geschäftsführung

Für die Bestellung der Geschäftsführung von Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit, die der Kontrolle des RH unterlagen, waren – wie auch im Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg vorgesehen – das Stellenbesetzungsgegesetz⁵⁴ und die Bundes–Vertragsschablonenverordnung⁵⁵ anzuwenden. Das Stellenbesetzungsgegesetz schrieb u.a. vor, vor der Besetzung einer Stelle in der Geschäftsführung eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen.⁵⁶

Im überprüften Zeitraum war die VVV GmbH durch einen Geschäftsführer vertreten. Seine Bestellung erfolgte – nach vorangehender Ausschreibung – mit Gesellschafterbeschluss vom 21. Mai 2012. Der Geschäftsführervertrag war entsprechend der Bundes–Vertragsschablonenverordnung⁵⁷ auf fünf Jahre befristet.

Der Geschäftsführervertrag wurde in weiterer Folge zweimal (Februar 2017 und Mai 2022) verlängert, ohne davor eine öffentliche Ausschreibung entsprechend dem Stellenbesetzungsgegesetz durchzuführen.

Der Gesellschafts- und der Geschäftsführervertrag regelten die Aufgaben und die Entscheidungsbefugnisse des Geschäftsführers. Beispielsweise musste der Geschäftsführer für alle Kauf-, Liefer- und sonstigen Rechtsgeschäfte, die den

⁵⁴ BGBI. I 26/1998 i.d.g.F.

⁵⁵ BGBI. II 254/1998 i.d.g.F.

⁵⁶ § 2

⁵⁷ § 2 Abs. 3 Z 1



Betrag von 18.168,21 EUR überstiegen, die Genehmigung des Aufsichtsrats einholen.

(3) Aufsichtsrat

Die Aufgaben des Aufsichtsrats waren im Gesellschaftsvertrag geregelt. Er bestand im überprüften Zeitraum aus fünf Personen (ab 2019 drei Frauen und zwei Männer).

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war zugleich auch das für den öffentlichen Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung. Gemäß § 4 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz⁵⁸ durften Mitglieder einer Landesregierung während ihrer Amtszeit nicht in den Aufsichtsrat einer im Verkehr tätigen GmbH bestellt werden. Eine Ausnahme bestand laut § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz, wenn das Land beteiligt war und die Landesregierung erklären konnte, dass die Betätigung an der Leitung des Unternehmens durch diese Person in ihrem Interesse liege. Jede Betätigung hatte überdies der Landtag, von dem die Person gewählt wurde, nachträglich zu genehmigen. Für das im überprüften Zeitraum für den öffentlichen Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung lag ein entsprechender Regierungsbeschluss vor. Eine nachträgliche Genehmigung durch den Landtag erfolgte im überprüften Zeitraum nicht.

Aktive bzw. ehemalige⁵⁹ Verkehrsexpertinnen und –experten des Landes Vorarlberg brachten als Aufsichtsratsmitglieder Fachwissen im Bereich Mobilität und Verkehr ein. Vom Land Vorarlberg unabhängige Verkehrsexpertinnen und –experten waren im überprüften Zeitraum nicht im Aufsichtsrat vertreten.

(4) Im September 2021 themisierte der Aufsichtsrat eine Anpassung des zuletzt 2006 aktualisierten Gesellschaftsvertrags der VVV GmbH. 2022 fanden diesbezüglich Gespräche zwischen der VVV GmbH und der Abteilung Vermögensverwaltung des Landes Vorarlberg statt. 2023 legte das Land Vorarlberg einen vorläufigen Entwurf zur Aktualisierung des Gesellschaftsvertrags vor. Bis zum Ende der Gebrauchsüberprüfung lag kein finaler Entwurf vor.

25.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das Land Vorarlberg den Geschäftsführer der VVV GmbH im Februar 2017 und Mai 2022 entgegen dem Stellenbesetzungsgegesetz ohne vorangehende Ausschreibung wiederbestellte. Dies beeinträchtigte die Transparenz im Bestellungsprozess.

⁵⁸ BGBI. 330/1983 i.d.g.F.

⁵⁹ Der bis zum Jahr 2019 bestellte Experte im Bereich Mobilität und Verkehr war vormals beim Land Vorarlberg beschäftigt.



Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, bei Bestellung und Wiederbestellungen der Geschäftsführung der VVV GmbH die Vorgaben des Stellenbesetzungsgegesetzes einzuhalten – insbesondere betreffend die öffentliche Ausschreibung dieser Funktion.

Der RH stellte fest, dass das Land die Wertgrenzen für jene Geschäftsfälle, die einer Genehmigung durch den Aufsichtsrat bedurften, seit 2006 im Gesellschaftsvertrag nicht mehr angepasst hatte. Zudem gab es Bestrebungen des Landes und der VVV GmbH, den Gesellschaftsvertrag zu aktualisieren, allerdings lag bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung noch kein finaler Entwurf vor.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, zeitnah den Gesellschaftsvertrag der VVV GmbH anzupassen und darin aktualisierte Wertgrenzen für genehmigungspflichtige Geschäfte zu verankern.

Der RH hob positiv hervor, dass der Frauenanteil im Aufsichtsrat ab 2019 bei 60 % lag. Er bemängelte jedoch, dass im Aufsichtsrat keine vom Land Vorarlberg unabhängigen Verkehrsexpertinnen und –experten vertreten waren.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, auch vom Land Vorarlberg unabhängige Verkehrsexpertinnen und –experten als Mitglieder des Aufsichtsrats der VVV GmbH zu bestellen.

Der RH stellte fest, dass das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung in den Aufsichtsrat der VVV GmbH bestellt wurde und dafür gemäß § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz ein Regierungsbeschluss vorlag. Kritisch sah er jedoch, dass die nachträgliche Genehmigung durch den Landtag fehlte.

Er empfahl dem Land Vorarlberg, § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz einzuhalten und die Bestellung des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung zum Aufsichtsrat der VVV GmbH nachträglich zu genehmigen.

25.3 Laut Stellungnahme des Landes Vorarlberg seien die Besetzung der Geschäftsführung der VVV GmbH nach Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung gemäß Stellenbesetzungsgegesetz und die Geschäftsführerbestellung mittels Gesellschafterbeschluss erfolgt. Der Geschäftsführervertrag sei gemäß Bundes–Vertragsschablonenverordnung auf die Dauer von fünf Jahren befristet abgeschlossen und jeweils um weitere fünf Jahre verlängert worden.

Das Stellenbesetzungsgegesetz diene dazu, Leitungsfunktionen mit den bestgeeigneten Personen nach Durchführung eines objektiven Verfahrens zu besetzen. Weder der Wortlaut der Bestimmungen noch das Ziel des Stellenbesetzungsgegesetzes



verlange für die Verlängerung des Geschäftsführervertrags ein neuerliches Ausschreibungsverfahren.

Der Gesellschaftsvertrag werde angepasst, im Zuge dessen würden auch die Wertgrenzen für genehmigungspflichtige Geschäfte aktualisiert. Nach Auslaufen der aktuellen Aufsichtsratsperiode der VVV GmbH werde die Nominierung einer unabhängigen Aufsichtsratsfachperson angestrebt. Weiters werde die Umsetzung des § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz bei der nächsten Bestellung eines Landesrats in das Gremium des Aufsichtsrats der VVV GmbH berücksichtigt.

- 25.4 Der RH erwiderte dem Land Vorarlberg, dass aus seiner Sicht nach Auslaufen des Geschäftsführervertrags ein neuerliches Ausschreibungsverfahren geboten war. Dies steht im Zusammenhang mit der in der Bundes-Vertragsschablonenverordnung vorgesehenen Befristung von Verträgen, die eine regelmäßige Ausschreibung sicherstellen soll.

Weiters wies der RH auf die Einhaltung des § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz in der neuen Landtagsperiode hin.

Beirat und Gremien

- 26.1 (1) Der Gesellschaftsvertrag sah vor, dass sich der Aufsichtsrat in allen Fragen der Verkehrsplanung der Mitwirkung eines Beirats bedienen konnte. Die Einrichtung eines Beirats erfolgte im November 2011. Der Beirat bestand aus Vertreterinnen und Vertretern des Landes Vorarlberg, der VVV GmbH sowie der Gemeindeverbände und Gemeinden. Er befasste sich in seinen mindestens zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen als beratendes Gremium mit Themen, die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr in Vorarlberg standen. Er leitete die Ergebnisse dieser Beratungen in Form von Empfehlungen an den Aufsichtsrat der VVV GmbH weiter.
- (2) Ein weiteres Beratungsgremium des Aufsichtsrats waren die dreimal jährlich stattfindenden Sitzungen mit den Geschäftsführungen der Gemeindeverbände bzw. den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt- und Ortsbusse unter Teilnahme des Geschäftsführers der VVV GmbH. Die Empfehlungen dieses Gremiums waren Grundlage für Beratungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats.
- 26.2 Der RH erachtete es als positiv, dass sich der Aufsichtsrat der VVV GmbH eines Beirats aus Vertreterinnen und Vertretern des Landes Vorarlberg, der VVV GmbH sowie der Gemeindeverbände und Gemeinden bediente, der Empfehlungen zu Themen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr in Vorarlberg aussprach.



Geschäftsentwicklung

Ertragslage

- 27 (1) Die Ertragslage der VVV GmbH stellte sich im überprüften Zeitraum (2018 bis 2022) wie folgt dar:

Tabelle 15: Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 2018 bis 2022 (Auszug)

Geschäftsjahr	2018	2019	2020	2021	2022
in 1.000 EUR					
Erlöse (Einnahmen und Beiträge)	26.075,11	46.984,44	52.243,84	43.720,91	51.571,53
sonstige betriebliche Erträge	1.086,17	1.153,88	1.802,32	11.932,25	10.307,21
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-21.936,83	-41.525,03	-47.253,47	-47.781,04	-53.249,62
Personalaufwand	-1.725,87	-1.987,95	-2.155,30	-2.182,19	-2.328,07
Abschreibung	-558,30	-636,81	-1.286,11	-1.591,39	-1.866,18
sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.026,56	-3.898,56	-3.421,84	-4.118,71	-4.539,80
Betriebserfolg	-86,28	89,97	-70,54	-20,17	-104,94
Finanzerfolg	0,00	0,00	0,00	0,00	97,12
Ergebnis vor Steuern	-86,28	89,97	-70,54	-20,17	-7,82
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1,75	-1,75	-1,75	-1,75	-1,75
Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag	-88,03	88,22	-72,29	-21,92	-9,57
Auflösung von Kapitalrücklagen	88,22	0,00	58,57	23,37	0,00
Zuweisung von Gewinn-rücklagen	0,00	-88,22	0,00	0,00	0,00
Gewinn-/Verlustvortrag	25,61	25,80	25,80	12,09	13,54
Bilanzgewinn/-verlust	25,80	25,80	12,09	13,54	3,97

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH

- (2) Im überprüften Zeitraum stiegen die Erlöse der VVV GmbH von 26,08 Mio. EUR auf 51,57 Mio. EUR an. Wesentliche Gründe dafür waren die mit Beginn des Fahrplanjahres 2018/19 erfolgte Umstellung der Verkehrsdiestebestellungen des Landes Vorarlberg auf der Schiene auf Basis des neuen Verkehrsdiestevertrags⁶⁰ sowie die Steigerung der Tariferlöse.

⁶⁰ Umstellung von Netto- auf Bruttovertrag: Die Ticketerlöse verblieben nicht mehr beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern wurden bei der VVV GmbH vereinnahmt.



Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um 10,13 Mio. EUR von 2020 auf 2021 betraf eine Umgliederung der Zuschüsse des Bundes, des Landes Vorarlberg und der Gemeinden in Form einer Abgangsdeckung. Die VVV GmbH wies diese Zuschüsse bis 2020 unter den Umsatzerlösen aus, ab 2021 unter den sonstigen betrieblichen Erträgen.

Aufwandsseitig stiegen die bezogenen Leistungen von 21,94 Mio. EUR auf 53,25 Mio. EUR und entwickelten sich analog zu den Erlösen.

Der Personalaufwand stieg im überprüften Zeitraum kontinuierlich an. Eine analoge Entwicklung zeigte der Personalstand der VVV GmbH, der sich von 32 auf 42 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (um 22 %) erhöhte. Die Frauenquote lag bei durchschnittlich 60 %. Der Personalstand erhöhte sich u.a., weil die VVV GmbH den Bereich Smart Mobility schuf, die Markenkommunikation VMOBIL durch Einrichtung des Bereichs PR/Kommunikation aufbaute und je eine Stelle für Digitalisierung und Fahrzeugtechnik, Dekarbonisierung und Bus–Priorisierung besetzte.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt (Servicestellen sowie Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter) beantragte die VVV GmbH während des Zeitraums 1. April bis 30. Juni 2020 COVID-19–Kurzarbeit. Die Bewilligung und Auszahlung erfolgten in Höhe von 55.000 EUR.

Investitionstätigkeiten, die z.B. die neu angeschaffte Bordtechnik betrafen, führten zu höheren Abschreibungen ab dem Jahr 2020.



Vermögenslage

- 28.1 (1) Die nachfolgende Tabelle stellt die Vermögenslage der VVV GmbH im überprüften Zeitraum dar:

Tabelle 16: Bilanz der Jahre 2018 bis 2022 (Auszug)

Bilanz	2018	2019	2020	2021	2022
in 1.000 EUR					
Aktiva	10.992,91	12.398,60	17.883,58	25.388,41	34.976,79
Anlagevermögen	799,10	2.496,46	4.723,42	3.894,70	3.487,11
Umlaufvermögen	10.189,81	9.896,57	13.154,12	21.479,85	31.468,37
<i>davon</i>					
<i>sonstige Forderungen</i>	508,84	251,97	849,74	3.766,46	328,48
<i>Kassenbestand und Guthaben bei Banken</i>	6.570,14	7.209,57	8.484,55	14.908,64	27.033,96
Rechnungsabgrenzung	4,00	5,57	6,03	13,86	21,32
Passiva	10.992,91	12.398,60	17.883,58	25.388,41	34.976,79
Eigenkapital	1.905,24	1.993,46	1.921,17	1.899,25	1.889,68
<i>davon</i>					
<i>Kapitalrücklagen</i>	1.579,44	1.579,44	1.520,87	1.497,50	1.497,50
<i>Gewinnrücklagen</i>	0,00	88,22	88,22	88,22	88,22
<i>Bilanzgewinn/-verlust</i>	25,80	25,80	12,09	13,54	3,97
Investitionszuschüsse	0,00	0,00	468,33	491,13	664,73
Rückstellungen	57,21	530,82	5.892,17	6.670,42	10.271,05
Verbindlichkeiten	6.508,12	7.343,65	7.567,51	14.192,26	19.600,82
<i>davon</i>					
<i>sonstige Verbindlichkeiten</i>	1.903,26	3.536,58	4.569,84	10.716,23	16.542,11
Rechnungsabgrenzungsposten	2.522,35	2.530,67	2.034,40	2.135,34	2.550,51

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: VVV GmbH

(2) Im Anlagevermögen zeigte sich ein wesentlicher Anstieg bei den technischen Anlagen bzw. Maschinen, beginnend ab 2019. Im Wesentlichen betraf dies das Projekt „Bordtechnik neu“. Im Zeitraum 2018 bis 2020 rüstete die VVV GmbH 330 Bestandsfahrzeuge und 40 Neufahrzeuge mit neuer Bordtechnik aus; der abgerechnete Betrag belief sich auf 3,66 Mio. EUR.

(3) In der Bilanz zeigten sich im überprüften Zeitraum deutliche Anstiege der Guthaben bei Banken, der sonstigen Rückstellungen und der sonstigen Verbindlichkeiten. Diese Anstiege resultierten im Wesentlichen aus noch nicht endabgerechneten Schienenbestellungen. Das Land Vorarlberg leistete für Schienenbestellungen vorsorglich höhere Zahlungen, als die Vorschreibungen der SCHIG mbH vorsahen.



Die Liquidität der VVV GmbH war dadurch im überprüften Zeitraum überdurchschnittlich hoch.

Der Geschäftsführer und die Finanzabteilung der VVV GmbH überwachten die Höhe der liquiden Mittel. Die Eingänge der Gebietskörperschaften überwachte die Finanzabteilung. Laufende Vorschaurechnungen zur ausreichenden Höhe der liquiden Mittel erstellte die VVV GmbH im überprüften Zeitraum aufgrund der hohen Bestände nicht.

(4) Die hohen Guthaben bei Banken und die hohen Rückstellungen trugen dazu bei, dass die VVV GmbH im überprüften Zeitraum als mittelgroße bzw. in weiterer Folge als große Kapitalgesellschaft gemäß § 221 Abs. 2 und 3 Unternehmensgesetzbuch⁶¹ zu klassifizieren war, was z.B. umfassendere Berichtspflichten zur Folge hatte.

(5) Der Anstieg der sonstigen Forderungen 2021 resultierte ebenfalls aus einer noch nicht final vorgelegten Endabrechnung der SCHIG mbH in Höhe von 2,47 Mio. EUR für 2020.

(6) Das Eigenkapital der VVV GmbH konnte im überprüften Zeitraum relativ konstant gehalten werden und lag im überprüften Zeitraum bei durchschnittlich 1,92 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote sank jedoch kontinuierlich von 17,33 % auf 5,51 %. Dafür verantwortlich waren auch hier im Wesentlichen die hohen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sowie Guthaben bei Banken.

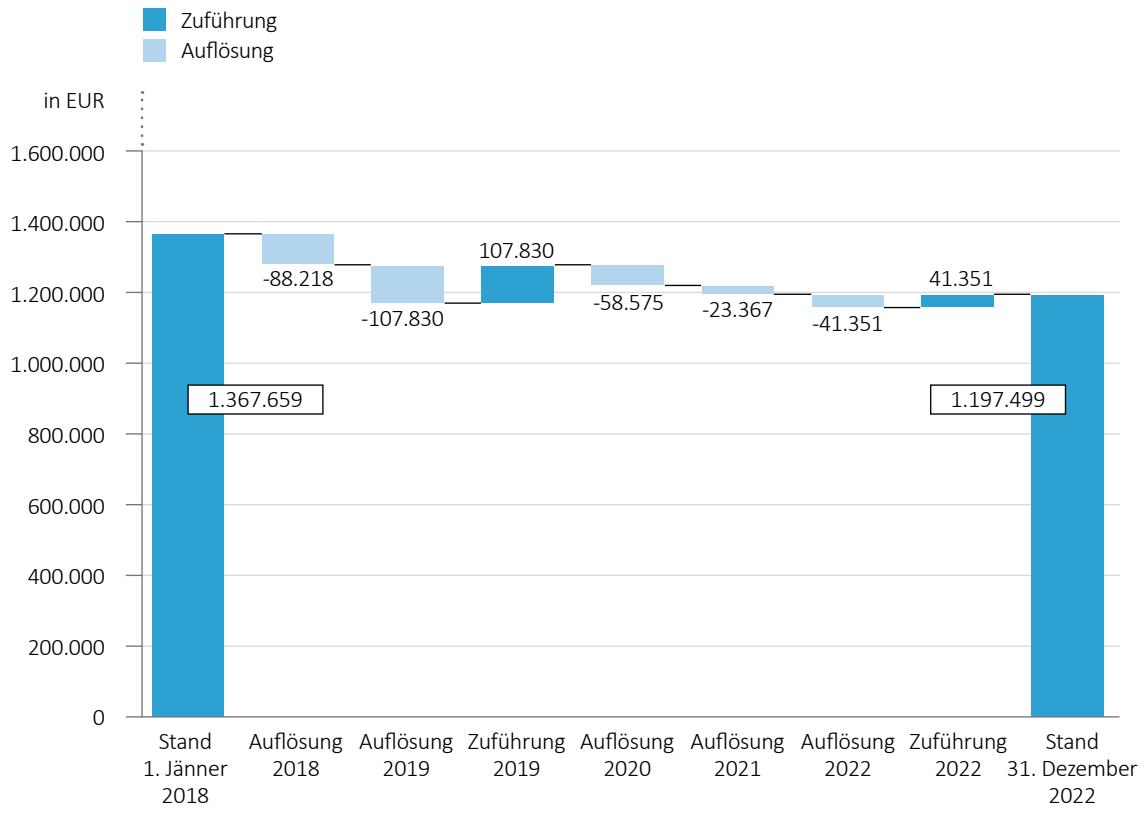
(7) Die gebundene Rücklage in Höhe von 1,37 Mio. EUR stammte aus der bereits 2017 aufgelösten Verkehrsverbund Vorarlberg GesbR. Das Land beschloss, diese Mittel ausschließlich zum Zweck der Erfüllung von Aufgaben der VVV GmbH im Bereich nachhaltige Mobilität (Smart Mobility) einzusetzen. Die Verwendung dieser Mittel setzte einen positiven Beschluss des Aufsichtsrats der VVV GmbH voraus.

Die Gründe für die Auflösung waren beispielsweise Aufwendungen für Fahrradboxen, Carsharing und Personalkosten für den Bereich nachhaltige Mobilität. Zuführungen erfolgten z.B. aufgrund von deutlich höheren Fahrschein- und Jahreskarteneinnahmen als ursprünglich angenommen und Beförderungsentgelten, die über den Erwartungen lagen, sowie geringeren Aufwendungen.

⁶¹ dRGBI. S. 219/1897 i.d.g.F.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der gebundenen Rücklage:

Abbildung 7: Veränderung gebundene Rücklage (Smart Mobility), 2018 bis 2022



28.2 Der RH hielt fest, dass durch die Verzögerung der Abrechnungen der Verkehrs-diensteverträge Schiene die VVV GmbH als mittelgroße bzw. große Kapitalgesell-schaft nach § 221 Abs. 2 und 3 Unternehmensgesetzbuch zu klassifizieren war. Eine Rechtsfolge davon waren z.B. umfassendere Berichtspflichten.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg, auf eine zeitnahe Abrechnung der Verkehrs-diensteverträge Schiene hinzuwirken.

Der RH stellte fest, dass die VVV GmbH über keine Vorschaurechnungen betreffend ihre Liquidität verfügte. Dies vor allem, weil die VVV GmbH im überprüften Zeitraum ausreichend hohe Bankbestände hatte.



Der RH empfahl der VVV GmbH, nach Vorliegen der Endabrechnung der noch offenen Verkehrsdiensteverträge Schiene ein Liquiditätsberichtsmanagement mit laufenden Vorschaurechnungen einzurichten, um im Falle etwaiger Liquiditätsengpässe zeitgerecht reagieren zu können.

Der RH sah positiv, dass im überprüften Zeitraum eine gebundene Rücklage vorhanden war, die zur Finanzierung von nachhaltiger Mobilität (Smart Mobility) verwendet wurde.

28.3 (1) Das Land Vorarlberg verwies auf seine Stellungnahme zu [TZ 17](#).

(2) Die VVV GmbH teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass sie die Einrichtung eines Liquiditätsmanagements bereits umgesetzt habe. Der Bereich Finanzen habe ein Cashflow-Profil ausgearbeitet, das aus monatlich regelmäßig zu erwartenden Ein- und Auszahlungen einen jährlichen Verlauf des Finanzmittelbedarfs ableite. Für den Fall, dass die Liquiditätsreserve eine Reichweite von sechs Monaten gemäß Cashflow-Profil unterschreite, seien entsprechende Maßnahmen des Liquiditätsmanagements im Bereich Finanzen vorgesehen.



Controlling und Monitoring

Beteiligungscontrolling

- 29.1 (1) Im Rahmen des Beteiligungscontrollings übermittelte die VVV GmbH über ein Softwaretool des Landes Vorarlberg beispielsweise Quartals- und strategische Berichte sowie Jahresbudgets und –abschlüsse an die Abteilung Vermögensverwaltung des Amtes der Vorarlberger Landesregierung.

Die VVV GmbH erfasste die Daten im Softwaretool manuell. Eine automatische Übertragung der Daten aus der Buchhaltungssoftware in das Softwaretool war nicht möglich.

Alle weiteren Berichte und Informationen zum Beteiligungscontrolling, beispielsweise den Corporate–Governance–Bericht oder den Bericht des Aufsichtsrats, übermittelte die VVV GmbH dem Land Vorarlberg außerhalb eines geschützten Systems, z.B. mittels E–Mail.

(2) Die VVV GmbH verfügte für interne Zwecke über Controlling– und Kostenrechnungs–Auswertungen, die einen Überblick über die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft zeigten.

- 29.2 Der RH erachtete es als positiv, dass für das Beteiligungscontrolling ein eigenes Softwaretool des Landes Vorarlberg vorlag. Er stellte jedoch fest, dass die VVV GmbH die Dateneingabe für die Berichte manuell im Softwaretool durchführte, da eine automatische Übertragung der Daten aus der Buchhaltungssoftware in das Softwaretool des Landes Vorarlberg nicht möglich war.

Der RH empfahl dem Land Vorarlberg und der VVV GmbH, die automatische Übertragung der Daten aus der Buchhaltungssoftware in das Softwaretool des Landes Vorarlberg vorzusehen, um einerseits Kosten und Zeit zu sparen und andererseits Fehlerpotenzial zu verringern.

Kritisch sah der RH überdies, dass ein Austausch von Berichten und Informationen zum Beteiligungscontrolling auch außerhalb eines geschützten Systems des Landes Vorarlberg erfolgte, z.B. mittels E–Mail.

Er empfahl dem Land Vorarlberg, für den Austausch von Berichten und Informationen zum Beteiligungscontrolling eine sichere Übertragungsart vorzusehen.



- 29.3 (1) Laut gemeinsamer Stellungnahme des Landes Vorarlberg und der VVV GmbH werde überprüft, wie hoch die Kosten für eine automatische Datenübertragung von den Beteiligungsgesellschaften zur Controlling–Software des Landes seien. Diese Kosten würden dem Nutzen gegenübergestellt und auf dieser Grundlage eine Entscheidung getroffen.
- (2) Das Land Vorarlberg teilte in seiner Stellungnahme mit, künftig bei der Übertragung von sensiblen Daten an die VVV GmbH eine Mailverschlüsselungs–Software einzusetzen, um die Datensicherheit zu erhöhen.

Compliance

- 30.1 (1) Der Aufsichtsrat und die Generalversammlung beschlossen für die VVV GmbH im Jahr 2017 die verbindliche Anwendung des Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg. Dieser enthielt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung von Unternehmen, an denen das Land Vorarlberg direkt oder indirekt mehrheitlich beteiligt war, und anerkannte Standards verantwortungsvoller Unternehmensführung.
- (2) Die VVV GmbH verfügte im überprüften Zeitraum über eine Betriebsordnung. Diese regelte allgemeine Dienstpflichten, die auch ethische Grundsätze umfassten, und verankerte das grundsätzliche Verbot von Geschenkannahmen.

Darüber hinausgehende Vorgaben, z.B. für regelkonformes Verhalten bei der Aufgabenerfüllung der VVV GmbH, waren nicht implementiert. Eine Risikoanalyse zur Identifikation spezifischer Compliance–Risiken inklusive Bewertung nach Eintrittswahrscheinlichkeiten und möglichen Konsequenzen lag nicht vor ([TZ 31](#)). Mangels Interner Revision wurde im überprüften Zeitraum die Angemessenheit des Compliance–Management–Systems nicht evaluiert.

Die VVV GmbH gab an, dass sich im überprüften Zeitraum alle Beschäftigten an die Vorgaben zur Compliance und Korruptionsprävention der Betriebsordnung bzw. des Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg gehalten hätten.

- 30.2 Der RH sah kritisch, dass die VVV GmbH über kein – der Größe der Gesellschaft angemessenes – Compliance–Management–System verfügte. Er wies darauf hin, dass keine Risikoanalyse zur Identifikation spezifischer Compliance–Risiken inklusive Bewertung nach Eintrittswahrscheinlichkeiten und möglichen Konsequenzen vorlag. Eine Evaluierung des Compliance–Management–Systems, z.B. durch eine Interne Revision, erfolgte ebenfalls nicht.



Der RH empfahl der VVV GmbH, ein an die Unternehmensgröße angepasstes Compliance–Management–System zu implementieren, das auf einer Risikoanalyse zur Identifikation spezifischer Compliance–Risiken basiert. Das Compliance–Management–System wäre in weiterer Folge in regelmäßigen Abständen zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen.

- 30.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH habe sie wichtige Maßnahmen im Bereich des Compliance Managements bereits implementiert. Im Zuge einer schriftlichen Dienstregelung seien Verhaltensrichtlinien integraler Bestandteil sämtlicher Dienstverträge. Im Jahr 2022 sei auf freiwilliger Basis ein Hinweisgebersystem eingeführt worden. Ebenso werde geprüft, welche weiteren Bestandteile eines Compliance–Management–Systems für die Situation und Größe des Unternehmens angemessen seien. Besonderes Augenmerk solle dabei auf Compliance–Risiken im Zuge eines systematischen Risikomanagements gelegt werden (TZ 31). Bei absehbarem Handlungsbedarf würden entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem

- 31.1 (1) Gemäß Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg hatte die Geschäftsführung dafür zu sorgen, ein Rechnungswesen und ein Internes Kontrollsystem – wozu auch die Einschätzung und Überwachung der Geschäftsrisiken gehörten – entsprechend den Anforderungen des Unternehmens einzurichten.

Der Geschäftsführer der VVV GmbH nahm situationsbedingt Risikobeurteilungen vor, indem er mögliche Risiken einschätzte, deren Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten beurteilte und Vorschläge erstellte, wie diesen Risiken begegnet werden konnte. Sofern Maßnahmen zu setzen waren, hatte der Aufsichtsrat der VVV GmbH auf Basis von Vorschlägen des Geschäftsführers entsprechende Beschlüsse zu fassen.

Eine systematische Risikoeinschätzung und –beurteilung für alle Risiken sowie eine Dokumentation in Form einer Risikomanagement–Matrix gab es nicht.

(2) Die VVV GmbH hatte für den Zahlungsabwicklungsprozess Prozessbeschreibungen, die Funktionstrennungen und ein Mehr–Augen–Prinzip festlegten. Systematische Prozessbeschreibungen bzw. Leitfäden für alle identifizierten Kernprozesse, die auch risikominimierende Maßnahmen enthielten, lagen nicht vor.

(3) Der Zahlungsabwicklungsprozess der VVV GmbH sah vor, dass die Buchhaltung nach Einlangen der Rechnung deren rechnerische Richtigkeit und Merkmale (Adresse, UID–Nummer etc.) überprüfte. Danach kontrollierte der zuständige Abteilungsleiter die sachliche Richtigkeit und gab die Rechnung frei. Nach Erfassung der



Rechnung im Buchhaltungssystem gab der Geschäftsführer diese für den Zahlungslauf frei.

Nachdem die Buchhaltung den Zahlungslauf angestoßen hatte, stellte der Geschäftsführer die daraus generierten Daten in das Online Banking, überprüfte die Daten und zeichnete sie als Erstzeichner ab. Als Zweitzeichner und Übersender der Daten an die Bank fungierte der Leiter der Finanzabteilung.

Mangels Stellvertreterregelung und mangels erteilter Prokura konnten bei Abwesenheit eines der beiden Zeichnungsberechtigten keine Überweisungen getätigt werden.

(4) IT-Berechtigungen waren eng an die Aufgabenbereiche der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geknüpft. Im Jahr 2020 tauschten eine Mitarbeiterin und ein Mitarbeiter der VVV GmbH IT-Zugangsdaten aus und nahmen Buchungen unter fremdem Benutzernamen vor. Der damalige Wirtschaftsprüfer beanstandete diese Vorgehensweise.

31.2 Der RH bemängelte, dass die VVV GmbH über keine systematische Risikoeinschätzung bzw. -beurteilung verfügte und dass sie die identifizierten Risiken nicht in Form einer Risikomanagement-Matrix dokumentierte.

Er empfahl der VVV GmbH, eine systematische Risikobeurteilung vorzunehmen und darauf aufbauend eine Risikomanagement-Matrix mit bedeutenden Risiken inklusive Eintrittswahrscheinlichkeiten und Maßnahmen zu erstellen. Dies, um einen Überblick zu schaffen und schnelle Reaktionen beim Eintritt von Risiken gewährleisten zu können.

Der RH sah kritisch, dass die VVV GmbH nicht für alle Kernprozesse über systematische und strukturierte Prozessbeschreibungen verfügte.

Er empfahl der VVV GmbH, basierend auf einer systematischen Risikoanalyse Kernprozesse zu identifizieren, darauf aufbauend strukturierte Prozessbeschreibungen inklusive risikominimierender Maßnahmen zu erstellen und die Arbeitsabläufe der VVV GmbH anzupassen.

Der RH stellte fest, dass die VVV GmbH Funktionstrennungen vorsah und das Mehr-Augen-Prinzip bei Prozessen anwendete. Im Zahlungsausgangsprozess fungierte der Geschäftsführer als Erstzeichner, der Leiter der Finanzabteilung war der Zweitzeichner. Das hierarchische Verhältnis zwischen Erst- und Zweitzeichner barg das Risiko, dass der Zweitzeichner seine Zeichnungsberechtigung nicht unbefangen wahrnehmen konnte. Der RH kritisierte, dass die VVV GmbH bei Abwesenheit eines Zeich-



nungsberechtigten mangels Stellvertreterregelung bzw. Prokura keine Überweisungen vornehmen konnte.

Er empfahl der VVV GmbH, Regelungen zu treffen, wonach die Erstzeichnung des Zahlungslaufs durch die Leitung der Finanzabteilung und die Zweitzeichnung durch den Geschäftsführer erfolgt. Damit wäre etwaigen Befangenheiten vorzubeugen.

Zusätzlich empfahl er der VVV GmbH, eine Vertretungsregelung für die Geschäftsführung und die Leitung der Finanzabteilung einzurichten, um bei Abwesenheiten die Funktionsfähigkeit des Zahlungsverkehrs der VVV GmbH gewährleisten zu können. Dabei wäre auf eine organisatorisch angemessene Funktionstrennung zu achten.

Der RH sah kritisch, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VVV GmbH im Jahr 2020 IT-Zugangsdaten austauschten und Buchungen unter fremdem Benutzernamen vornahmen.

Er empfahl der VVV GmbH, sicherzustellen, dass Buchungen ausschließlich mit den eigenen IT-Zugangsdaten vorgenommen werden.

- 31.3 Laut Stellungnahme der VVV GmbH werde im Zuge der Ausarbeitung der Unternehmensstrategie ([TZ 24](#)) die Einführung von Risikomanagement–Methoden, die der Situation und Größe des Unternehmens angemessen seien, geprüft. Dabei werde besonderes Augenmerk auf Compliance–Risiken gelegt ([TZ 30](#)).

Im Frühjahr 2024 habe die VVV GmbH zur Professionalisierung der Dienstleistungsprozesse ein methodisches und organisatorisches Rahmenwerk für ein systematisches Geschäftsprozessmanagement ausgearbeitet. Zur Zeit der Stellungnahme habe sich dieses in der finalen Abstimmung befunden und es solle Anfang Juli 2024 verabschiedet werden. Im Anschluss daran werde mit dem Aufbau einer Prozesslandkarte gestartet und ein Auftrag an das Projektteam zur Dokumentation und Verbesserung der Ist–Prozesse – beginnend mit den Abläufen des Kundenservices – erteilt.

Die geänderte Reihenfolge im Zahlungslauf sei bereits im April 2024 umgesetzt worden. Beim eingerichteten Zahlungsprozess gemäß dem Internen Kontrollsyste der VVV GmbH seien durch vorausschauende Planung der Zahlungszeitpunkte in den vergangenen Jahren trotz des strengen Vier–Augen–Prinzips keine Verzögerungen oder Schwierigkeiten aufgetreten. Aufgrund der Größe des Finanzbereichs sei es infolge der Funktionstrennung und zur Einhaltung des Internen Kontrollsyste notwendig, eine Vertretungsregelung außerhalb dieser Abteilung einzurichten. Diesbezüglich müssten aber wiederum die fachlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Die VVV GmbH werde die Möglichkeiten dafür prüfen.



Im Jahr 2020 habe eine Mitarbeiterin persönliche IT-Zugangsdaten eines Mitarbeiters, mit dessen Wissen, für einen Zeitraum von zwei Tagen verwendet. Der Wirtschaftsprüfer habe diese Vorgehensweise im Zuge der Prüfung des Jahresabschlusses beanstandet. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seien darüber informiert worden, dass persönliche Zugangsdaten geheim zu halten sind und auch betriebsintern nicht weitergegeben werden dürfen. Im Zuge einer Neufassung der IT-Sicherheitsrichtlinien im April 2024 sei u.a. dieser Grundsatz aufgenommen und geregelt worden. Die IT-Sicherheitsrichtlinien seien von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VVV GmbH durch Einzelvereinbarungen verpflichtend einzuhalten.

- 31.4 Der RH begrüßte die Ankündigung der VVV GmbH, die Möglichkeiten zur Implementierung einer Vertretungsregelung beim Zahlungsprozess zu prüfen. Er bekräftigte aber, dass eine Vertretungsregelung für die Geschäftsführung und die Leitung der Finanzabteilung einzurichten wäre, um bei Abwesenheiten die Funktionsfähigkeit des Zahlungsverkehrs der VVV GmbH gewährleisten zu können.



Audits

- 32.1 (1) Die VVV GmbH war im überprüften Zeitraum aufgrund ihrer Bilanzsumme und Umsatzerlöse bis einschließlich 2020 als mittelgroße Kapitalgesellschaft zu klassifizieren, danach als große Kapitalgesellschaft.⁶² Sie unterlag daher ab 2019 einer Pflichtprüfung des Jahresabschlusses.⁶³ Bereits seit 1999 unterzog sich die VVV GmbH einer freiwilligen Prüfung ihrer Jahresabschlüsse.

Der Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg, der ab 2017 zur Anwendung gelangte, schrieb einen Wechsel des Wirtschaftsprüfers bzw. der Wirtschaftsprüferin nach fünf Jahren vor. Die VVV GmbH beauftragte für die Jahresabschlussprüfung 2021, erstmals seit 1999, einen neuen Abschlussprüfer.

(2) Die Gesellschaft verfügte über keine eigene interne Revisionsabteilung. Die Interne Revision des Landes Vorarlberg prüfte die VVV GmbH im überprüften Zeitraum nicht.

- 32.2 Der RH stellte fest, dass die VVV GmbH im überprüften Zeitraum aufgrund ihrer Bilanzsumme und Umsatzerlöse als mittelgroße bzw. große Kapitalgesellschaft zu klassifizieren war. Die Pflicht, eine Jahresabschlussprüfung vornehmen zu lassen, trat daher ab dem Jahresabschluss 2019 ein.

Der RH sah kritisch, dass die VVV GmbH nicht, wie im seit 2017 anzuwendenden Corporate Governance Kodex vorgesehen, alle fünf Jahre den Wirtschaftsprüfer wechselte. Sie bestellte erstmals für den Jahresabschluss 2021 einen neuen Abschlussprüfer, somit nach 22 Jahren.

Der RH empfahl der VVV GmbH, das fünfjährige Rotationsprinzip für die Bestellung des Abschlussprüfers gemäß Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg einzuhalten.

Der RH stellte fest, dass die VVV GmbH im überprüften Zeitraum über keine interne Revisionsabteilung verfügte und die Interne Revision des Landes Vorarlberg die VVV GmbH nicht überprüfte.

Er empfahl dem Land Vorarlberg, die Interne Revision des Landes Vorarlberg in regelmäßigen Abständen mit einer Überprüfung der VVV GmbH zu beauftragen.

- 32.3 (1) Laut Stellungnahme des Landes Vorarlberg werde die finanzielle Gebarung der VVV GmbH im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer

⁶² § 221 Abs. 2 und 3 Unternehmensgesetzbuch

⁶³ § 221 Abs. 4 in Verbindung mit § 268 Abs. 1 Unternehmensgesetzbuch



überprüft. Der Aufsichtsrat als Kontrollorgan sei ein weiteres Instrument, um die Gesellschaft zu prüfen. Darüber hinaus ließen die Kapazitäten der Internen Revision des Landes Vorarlberg (Abteilung Gebarungskontrolle) eine Prüfung der Gesellschaft in regelmäßigen Abständen nicht zu. Die Abteilung Gebarungskontrolle werde daher im Bedarfsfall beauftragt, eine Prüfung durchzuführen.

(2) Die VVV GmbH teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass mit Bestellung eines neuen Wirtschaftsprüfers für den Jahresabschluss 2021 die Vorgaben des Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg umgesetzt worden seien. Es sei vorgesehen, das Rotationsprinzip im Jahr 2026 erneut anzuwenden und der Generalversammlung einen Wechsel des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses 2026 zu empfehlen.

32.4 Der RH entgegnete dem Land Vorarlberg, dass Gebarungskontrollen im Bedarfsfall keine regelmäßigen internen Kontrollen ersetzen können. Er verwies daher auf seine Empfehlung, die Interne Revision des Landes Vorarlberg in regelmäßigen Abständen mit einer Überprüfung der VVV GmbH zu beauftragen.



Schlussempfehlungen

- 33 Zusammenfassend empfahl der RH:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Land Vorarlberg; Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

- (1) Unter Einbindung der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH wären die bestehenden Hindernisse für eine fristgerechte Abwicklung der Verkehrsdiesteverträge für die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen zu identifizieren und wäre gemeinsam eine optimierte Abwicklungsstruktur zu erarbeiten. (TZ 17)

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Land Vorarlberg

- (2) Auf die zeitnahe Umsetzung der Projekte zur Verbesserung der Barrierefreiheit an Bahnstationen wäre hinzuwirken. Ebenso wären Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit an allen übrigen nicht oder nur unzureichend barrierefreien Bahnstationen mit den Betreibern der Schieneninfrastruktur zu vereinbaren. (TZ 6)
- (3) Die Finanzierungsanteile der gemeinsamen Bestellungen von Schienenverkehrsleistungen wären zu klären und die Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung wäre entsprechend zu aktualisieren. (TZ 17)

Land Vorarlberg; Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

- (4) Gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden wären bei der Aufgabenerfüllung im Verkehrsverbund Vorarlberg Doppelgleisigkeiten zu beseitigen und eine zentrale Aufgabenwahrnehmung durch die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu prüfen. Dabei wären insbesondere die Angebotsplanung und die Bestellung der Busverkehre zu zentralisieren. (TZ 2)



-
- (5) Die Rolle der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH als zentrale Drehscheibe im Verkehrsverbund Vorarlberg wäre zu stärken, um einen validen Gesamtüberblick über die bestellten und abgerechneten Verkehrsleistungen sowie die sonstigen Aufwendungen im Verkehrsverbund Vorarlberg sicherzustellen. (TZ 2)
 - (6) Unter Einbindung der Gemeindeverbände und Gemeinden wäre zu prüfen, ob durch die Einrichtung einer gemeinsamen Planungsgruppe der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH sowie der Gemeindeverbände und Gemeinden der Verwaltungsaufwand gesenkt und allenfalls notwendige Zukäufe von externem Planungs-Know-how reduziert werden könnten. (TZ 4)
 - (7) Ein regelmäßiger Austausch mit Betroffenen bzw. mit Organisationen zum Schutz und zur Förderung der Rechte von Menschen mit Behinderung wäre weiterhin zu pflegen, um Mängel bei der Barrierefreiheit frühzeitig erkennen und zeitnah Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit setzen zu können. (TZ 6)
 - (8) Gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden wäre – unter Zugrundelegung von Nutzen–Kosten–Betrachtungen und unter Berücksichtigung der Nachfrage – der Ausbau von weiteren Mobilitätsangeboten unter der Marke VMOBIL zu prüfen. (TZ 7)
 - (9) Möglichkeiten zur Ausweitung von Mikro–ÖV–Systemen wären zu prüfen – unter Zugrundelegung von Nutzen–Kosten–Betrachtungen und unter Berücksichtigung der Nachfrage. (TZ 10)
 - (10) Gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden wären auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse zum Touristenticket in der Pilotregion die Einführung und Finanzierung eines verbundweiten Touristentickets zu prüfen. (TZ 12)
 - (11) Gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden wäre die Neuorganisation des Finanzierungssystems derart zu gestalten, dass künftig vermehrt Anreize zur Weiterentwicklung und Kostenoptimierung des öffentlichen Personennah– und Regionalverkehrs in Vorarlberg gegeben sind. (TZ 15)
 - (12) Es wäre auf eine sichere Übertragungsart der Förderansuchen samt Unterlagen hinzuwirken. (TZ 16)



- (13) Gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden wäre klar zuzuordnen, welche Aufgaben in wessen Aufgabenbereich fallen. Ebenso sollte die Weiterverrechnung von Aufwendungen klar geregelt werden. ([TZ 21](#))
- (14) Die automatische Übertragung der Daten aus der Buchhaltungssoftware in das Softwaretool des Landes Vorarlberg wäre vorzusehen, um einerseits Kosten und Zeit zu sparen und andererseits Fehlerpotenzial zu verringern. ([TZ 29](#))

Land Vorarlberg

- (15) Für den Fall, dass die angestrebten Modal-Split-Ziele bzw. CO₂-Reduktionsziele nicht erreicht werden können, wären Push-Maßnahmen – wie im Mobilitätskonzept 2019 vorgesehen – zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs zu forcieren (z.B. Ausweitung des Parkraummanagements, Einhebung eines Mobilitätsbeitrags). ([TZ 3](#))
- (16) Für die Gewährung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben bzw. für die Festlegung der Förderhöhe wären – neben dem nicht gedeckten Abgang und der Finanzkraft der Gemeinden – auch leistungsorientierte Parameter einzubeziehen (z.B. Angebotsverbesserung, Qualitätskriterien, regionale Besonderheiten). ([TZ 15](#))
- (17) Bei der Abwicklung der Landesförderung Nahverkehrsvorhaben wären Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. Die Förderansuchen samt Unterlagen wären nur von einer Organisationseinheit zu überprüfen, jedoch unter Beachtung des Vier-Augen-Prinzips. Die Richtlinien des Landes Vorarlberg über die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben wären entsprechend zu überarbeiten. ([TZ 16](#))
- (18) In den Richtlinien für die Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben wäre die Vorlage der jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiensteverträge als Nachweis dafür vorzusehen, dass die Fördergelder entsprechend dem Förderzweck verwendet werden. ([TZ 16](#))
- (19) Vor-Ort-Überprüfungen wären verstärkt durchzuführen, um die ordnungsgemäße und zweckmäßige Verwendung der Fördermittel sicherstellen zu können. ([TZ 16](#))



-
- (20) Bei Bestellung und Wiederbestellungen der Geschäftsführung der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH wären die Vorgaben des Stellenbesetzungsgegesetzes einzuhalten – insbesondere betreffend die öffentliche Ausschreibung dieser Funktion. (TZ 25)
 - (21) Der Gesellschaftsvertrag der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH wäre zeitnah anzupassen. Darin wären aktualisierte Wertgrenzen für genehmigungspflichtige Geschäfte zu verankern. (TZ 25)
 - (22) Es wären auch vom Land Vorarlberg unabhängige Verkehrsexpertinnen und -experten als Mitglieder des Aufsichtsrats der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu bestellen. (TZ 25)
 - (23) § 5 Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetz wäre einzuhalten und die Bestellung des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung zum Aufsichtsrat der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH nachträglich zu genehmigen. (TZ 25)
 - (24) Auf eine zeitnahe Abrechnung der Verkehrsdieneverträge Schiene wäre hinzuwirken. (TZ 28)
 - (25) Für den Austausch von Berichten und Informationen zum Beteiligungscontrolling wäre eine sichere Übertragungsart vorzusehen. (TZ 29)
 - (26) Die Interne Revision des Landes Vorarlberg wäre in regelmäßigen Abständen mit einer Überprüfung der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu beauftragen. (TZ 32)

Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

- (27) In ihrer Rolle als zentrale Drehscheibe im Verkehrsverbund Vorarlberg wäre ein laufendes Monitoring über das mengenmäßig erbrachte Leistungsangebot zu entwickeln, um damit eine Gesamtbetrachtung sicherzustellen. (TZ 5)
- (28) Gemeinsam mit den Gemeinden wäre darauf hinzuwirken, dass optische und akustische bzw. optische und taktile Fahrgastinformationen an Bushaltestellen bereitgestellt werden. (TZ 6)



-
- (29) Die Evaluierung jener Projekte, die aus der Gewährung zusätzlicher Mittel des Bundes für die Einführung von KlimaTickets mit regionaler Gültigkeit resultieren, wäre ehestmöglich abzuschließen. Danach wäre zu prüfen, ob und in welcher Form die Angebote aufrechterhalten werden können und wer allfällige Mehrkosten im Sinne einer nachhaltigen Finanzierung trägt. (TZ 9)
 - (30) Es wären neuerlich Möglichkeiten für eine bargeldlose Zahlung für den Ticketverkauf in den Bussen unter Berücksichtigung von Nutzen–Kosten–Aspekten zu prüfen, weil damit der Mehraufwand bei Bargeldzahlungen für das Lenkpersonal verringert und eine Verlagerung des Ticketverkaufs hin zu den Automaten im Bus begünstigt werden könnte. Zugleich könnte damit die Aufenthaltsdauer in den Haltestellen verkürzt werden. (TZ 13)
 - (31) Mit Unterstützung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wären die Haustarife der ÖBB–Personenverkehr AG in die Vertriebssysteme der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu integrieren. (TZ 13)
 - (32) Beim Abschluss von künftigen Verkehrskooperationsverträgen mit den Busverkehrsunternehmen wären die Übermittlung der jährlichen Folgeabrufe der Verkehrsdiesteverträge und die zugehörigen Kalkulationen sicherzustellen, um die Förderwürdigkeit und Abrechnung der Verkehrsdiestebestellungen beurteilen zu können. (TZ 16)
 - (33) Die in den Übereinkommen über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Vorarlberg geregelte Aufgabenverteilung wäre – gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und Gemeinden – an die aktuelle Vertragsstruktur anzupassen und mit sämtlichen Leistungsbestellern von Busverkehren abzuschließen. (TZ 19)
 - (34) Die offenen Vergabeverfahren im Busverkehr wären möglichst zeitnah abzuschließen. (TZ 19)
 - (35) Mit allen Gemeindeverbänden und Gemeinden wäre zu vereinbaren, die Fahrscheinkontrollen in Bussen im Verkehrsverbund Vorarlberg durch Mobilbegleiterinnen und Mobilbegleiter durchführen zu lassen. (TZ 22)
 - (36) Neben der Verhängung von Pönen im Fall des Verstoßes gegen vertraglich festgelegte Qualitätskriterien wären auch Bonuszahlungen vorzusehen, um für die Verkehrsdienstleister einen positiven Anreiz zur bestmöglichen Erfüllung der Qualitätsstandards zu setzen. (TZ 22)



-
- (37) Im Busverkehr wäre ehestmöglich auf die zuverlässige Messung der Abfahrtszeiten hinzuwirken; etwaige Pönenal wären einzuheben. Die Pönenalzahlungen wären zu deckeln, um im Fall extremer Abweichungen im Hinblick auf die Gesamtfinanzierung unbilligen Pönenalzahlungen vorzubeugen. (TZ 22)
 - (38) Zuschüsse aus Pönenalgeldern wären ausschließlich für Projekte und Maßnahmen zu gewähren, die eine Verbesserung der Qualität erwarten lassen. (TZ 22)
 - (39) Die Anforderungen zur Einbringung von Fahrgastanliegen wären zu reduzieren, sodass einerseits die Verwendung des Onlineformulars erleichtert wird und andererseits Fahrgastanliegen auch anonym eingebracht werden können. (TZ 23)
 - (40) Mithilfe von Handlungsleitfäden und regelmäßigen Schulungen wäre auf die konsequente Nutzung des Kundenmanagementsystems und auf die ordnungsgemäße sowie einheitliche Bearbeitung von Fahrgastanliegen hinzuwirken. Dabei wäre die Qualität der Bearbeitung stichprobenartig zu kontrollieren. (TZ 23)
 - (41) Neben der Durchführung von Fahrgastbefragungen wären auch die im Kundenmanagementsystem erfassten Fahrgastanliegen regelmäßig und zielgerichtet auszuwerten, um Problembereiche und vermehrte Anregungen rasch ausfindig zu machen und darauf reagieren zu können. (TZ 23)
 - (42) Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 wäre eine Strategie für die Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH zu entwickeln und mit dem Land Vorarlberg abzustimmen. (TZ 24)
 - (43) Nach Vorliegen der Endabrechnung der noch offenen Verkehrsdienvverträge Schiene wäre ein Liquiditätsberichtsmanagement mit laufenden Vorschaurechnungen einzurichten, um im Falle etwaiger Liquiditätsengpässe zeitgerecht reagieren zu können. (TZ 28)
 - (44) Ein an die Unternehmensgröße angepasstes Compliance-Management-System wäre zu implementieren, das auf einer Risikoanalyse zur Identifikation spezifischer Compliance-Risiken basiert. Das Compliance-Management-System wäre in weiterer Folge in regelmäßigen Abständen zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen. (TZ 30)



-
- (45) Es wäre eine systematische Risikobeurteilung vorzunehmen und darauf aufbauend eine Risikomanagement-Matrix mit bedeutenden Risiken inklusive Eintrittswahrscheinlichkeiten und Maßnahmen zu erstellen. Dies, um einen Überblick zu schaffen und schnelle Reaktionen beim Eintritt von Risiken gewährleisten zu können. ([TZ 31](#))
 - (46) Basierend auf einer systematischen Risikoanalyse wären Kernprozesse zu identifizieren, darauf aufbauend strukturierte Prozessbeschreibungen inklusive risikominimierender Maßnahmen zu erstellen und die Arbeitsabläufe der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH anzupassen. ([TZ 31](#))
 - (47) Regelungen wären zu treffen, wonach die Erstzeichnung des Zahlungslaufs durch die Leitung der Finanzabteilung und die Zweitzeichnung durch den Geschäftsführer erfolgt. Damit wäre etwaigen Befangenheiten vorzubeugen. ([TZ 31](#))
 - (48) Eine Vertretungsregelung für die Geschäftsführung und die Leitung der Finanzabteilung wäre einzurichten, um bei Abwesenheiten die Funktionsfähigkeit des Zahlungsverkehrs der Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH gewährleisten zu können. Dabei wäre auf eine organisatorisch angemessene Funktionstrennung zu achten. ([TZ 31](#))
 - (49) Es wäre sicherzustellen, dass Buchungen ausschließlich mit den eigenen IT-Zugangsdaten vorgenommen werden. ([TZ 31](#))
 - (50) Das fünfjährige Rotationsprinzip für die Bestellung des Abschlussprüfers gemäß Corporate Governance Kodex des Landes Vorarlberg wäre einzuhalten. ([TZ 32](#))



Verkehrsverbund Vorarlberg



Wien, im November 2024

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



Anhang

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

Johannes Rauch

(20. November 2014 bis 8. März 2022)

MMag. Daniel Zadra

(seit 16. Mai 2022)

Stellvertretung

Harald Köhlmeier

(19. September 2013 bis 10. Februar 2021)

Dipl.-VW Andrea Kaufmann

(seit 15. Februar 2021)

Geschäftsleitung

Mag. Dr. Christian Hillbrand

(seit 1. August 2012)



Ressortbezeichnung und –verantwortliche

Tabelle A: Verkehrsministerium

Zeitraum	Bundesministerien- gesetz–Novelle	Ressortbezeichnung	Bundesminister/in
bis 28. Jänner 2020	BGBI. I 3/2009	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	18. Dezember 2017 bis 22. Mai 2019: Ing. Norbert Hofer
			22. Mai 2019 bis 3. Juni 2019: Dr. ⁱⁿ Valerie Hackl
			3. Juni 2019 bis 7. Jänner 2020: Mag. Andreas Reichhardt
			7. Jänner 2020 bis 29. Jänner 2020: Leonore Gewessler, BA
seit 29. Jänner 2020	BGBI. I 8/2020	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	seit 29. Jänner 2020: Leonore Gewessler, BA

Quelle: Parlament; Zusammenstellung: RH

R
—
H

