

Initiativprüfung

Bericht

**Offene Empfehlungen im
Bereich Öffentlicher
Personennahverkehr**



Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
Fax: (+43 732) 7720-214089
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Redaktion:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im Juli 2011

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Einleitung	4
Stand der Umsetzung der Empfehlungen	4
Festlegung konkreter Ziele mit steuerungsrelevanten Kennzahlen zur Überprüfung der Zielerreichung.....	4
Politische Klarstellung des zukünftigen Stellenwerts des öffentlichen Personennahverkehrs im Gesamtverkehrsgefüge als Grundlage für dessen Weiterentwicklung	6
Künftige Zusammenführung der Verkehrsagenden bei einem Mitglied der Oö. Landesregierung.....	7
Stärkung der Rolle des Landes bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Oberösterreich	7
Konsequente Durchführung der Qualitätskontrollen bei den bestellten Verkehrsdienstleistungen	9
Verstärkte Ausübung von Kontroll- und Informationsrechten bei mitfinanzierten Infrastrukturprojekten (z.B. Straßenbahn Harter Plateau).....	9
Entwicklung einer umfassenden Strategie zur raschen Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen	9
Erarbeitung einer Position zur Frage des Eigentums an Verkehrsinfrastruktur bzw. Verkehrsbetriebsmitteln	11
Evaluierung des Angebotes und der umgesetzten Konzepte und dementsprechend konsequente Adaptierung.....	11
Grundlegende Überlegungen zur Gestaltung des Angebotes im Bereich der Lokalbahnstrecke Lambach / Haag („Haager Lies“)	13
Zur Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs Erarbeitung eines umfassenden Marketingkonzeptes	13

Verbesserung des Projektmanagements und der Informationsflüsse bei der Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten	14
Zur Vermeidung von Budgetengpässen Erstellung und laufende Adaptierung einer mehrjährigen, politisch akkordierten Budget- und Investitionsplanung	15
Evaluierung der Höchstbeitragsgrenzen im Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 sowie Evaluierung der Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung 2000	16

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS / GLOSSAR

A

Abt.	Abteilung
-------------	-----------

D

DORIS	Digitales Oberösterreichisches Raum-Informations-System
--------------	---

G

GVK	Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008
------------	---

L

LGBl.	Landesgesetzblatt
LRH	Landesrechnungshof
LRHG	Landesrechnungshofgesetz

M

max.	maximal
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Aufteilung der zurückgelegten Wege nach verschiedenen Verkehrsmitteln

O

oö.	Oberösterreich
OÖVG	Oö. Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft m.b.H. Nfg. & Co KG, ein Tochterunternehmen der Oö. Landesholding GmbH
ÖV	Öffentlicher Verkehr

OFFENE EMPFEHLUNGEN IM BEREICH ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Geprüfte Stelle(n):

Direktion Straßenbau und Verkehr
Oö. Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft m.b.H. Nfg. & Co KG

Prüfungszeitraum:

29.3.2011 bis 3.5.2011

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 1 und 3 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 85/1999 idgF

Prüfungsgegenstand:

Aktueller Umsetzungsstand der Empfehlungen aus der Initiativprüfung Öffentlicher Personennahverkehr aus 2008

Prüfungsziel:

Beurteilung, welche Ergebnisse und Wirkungen die Empfehlungen aus 2008 für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs gebracht haben.

Prüfungsteam:

Dr. Werner Heftberger (Prüfungsleiter), Ing. Norbert Sterrer BA, MPA

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde dem oö. Verkehrsreferenten, der Direktion Straßenbau und Verkehr sowie der Oö. Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG in der Schlussbesprechung am 20. Juni 2011 zur Kenntnis gebracht.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

KURZFASSUNG

Schleppende Umsetzung der Empfehlungen erforderte neuerliche Prüfung

- (1) Der LRH hat 2008 die Initiativprüfung „Öffentlicher Personennahverkehr“ durchgeführt. In der Folgeprüfung 2009 stellte sich heraus, dass von den im Kontrollausschuss beschlossenen Empfehlungen nur wenig umgesetzt wurde.

Hauptaugenmerk der letzten Jahre lag bei der Reduktion der Verbindlichkeiten

- (2) Seit 2009 lag ein Schwerpunkt des Verkehrsreferates in der Reduktion der aufgelaufenen Verbindlichkeiten. Im Rahmen eines Evaluierungsprojektes konnten durch gezielte Angebotsrücknahmen die Leistungsbestellungen für 2011 um rund 11,3 Mio. Euro reduziert werden.

Diese Evaluierung sollte in regelmäßigen Abständen wiederholt und um zusätzliche Fragestellungen (etwa Wirksamkeit des Mobilitätsmanagements, Werthaltung in der Bevölkerung, mögliche Hebelwirkungen durch externe Effekte) ergänzt werden. Insgesamt sah der LRH eine Entwicklung hin zu einem gesteigerten Kostenbewusstsein.

Übernahme von Regionalbahnen durch das Land nicht um jeden Preis

- (3) Einen zukünftigen Schwerpunkt sah der Verkehrsreferent im Bereich der Infrastruktur. Aktuell wird etwa die Gründung einer Schienen-Infrastruktur-Gesellschaft überlegt, um die vom Bund betriebene Übernahme einzelner Regionalbahnen ins Landeseigentum durchführen zu können. Für den LRH war es wichtig, dass die Prüfung einer möglichen Übernahme von Regionalbahnen durch das Land ohne Zeitdruck und ergebnisoffen erfolgt.

Mehr Zielfokussierung notwendig

- (4) Das Land möchte bis zum Jahr 2021 den derzeitigen Weegeanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr von 15 Prozent halten. Da das Ziel sehr global ist, empfahl der LRH bereits 2008, dieses zu operationalisieren und über Erfolgskriterien messbar zu machen. Derzeit kann die Entwicklung des Modal Split (Weegeanteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel) nur alle zehn Jahre anlässlich der Gesamtverkehrserhebung beurteilt werden. Dies ist nach Ansicht des LRH für eine Steuerung der Zielerreichung zu wenig. Der LRH empfiehlt weiterhin die Operationalisierung der Gesamtzielsetzung und die Entwicklung von steuerungsrelevanten Kennzahlen.

Mehr Augenmerk auf den Wettbewerb richten

- (5) Bereits 2009 wurde vom Land eine Strategie zur Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen erarbeitet. Der LRH gewann den Eindruck, dass der für die Umsetzung vorgesehene Zeitplan kaum noch eingehalten werden kann. Er empfahl, die Anstrengungen zu intensivieren und einen mit den europäischen Vorgaben im Einklang stehenden Umsetzungsplan festzulegen.
- (6) Mit der Umsetzung der Wettbewerbsstrategie und der möglichen Übernahme von Regionalbahnen ins Landeseigentum kommen auf das Land neue Herausforderungen zu. Der LRH empfahl in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob die bestehende Organisationsstruktur und Aufgabenverteilung angepasst werden muss.

- (7) Der LRH fasst den bisherigen Umsetzungsstand der 2008 vom Kontrollausschuss beschlossenen Empfehlungen wie folgt zusammen:

I.	Festlegung konkreter Ziele mit steuerungsrelevanten Kennzahlen zur Überprüfung der Zielerreichung	ERSTE SCHRITTE WURDEN GESETZT
II.	Politische Klarstellung des zukünftigen Stellenwerts des öffentlichen Personennahverkehrs im Gesamtverkehrsgefüge als Grundlage für dessen Weiterentwicklung	TEILWEISE UMGESETZT
III.	Künftige Zusammenführung der Verkehrsagenden bei einem Mitglied der Oö. Landesregierung	NICHT BESCHLOSSEN
IV.	Stärkung der Rolle des Landes bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in OÖ	IN UMSETZUNG
V.	Evaluierung des Angebotes und der umgesetzten Konzepte und dementsprechend konsequente Adaptierung	TEILWEISE UMGESETZT
	1. Grundlegende Überlegungen zur Gestaltung des Angebotes im Bereich der Lokalbahnstrecke Lambach / Haag („Haager Lies“)	VOLLSTÄNDIG UMGESETZT
VI.	Zur Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs Erarbeitung eines umfassenden Marketingkonzeptes	IN UMSETZUNG
VII.	Verbesserung des Projektmanagements und der Informationsflüsse bei der Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten	ERSTE SCHRITTE WURDEN GESETZT
VIII.	Zur Vermeidung von Budgetengpässen Erstellung und laufende Adaptierung einer mehrjährigen, politisch akkordierten Budget- und Investitionsplanung	IN UMSETZUNG
IX.	Evaluierung der Höchstbeitragsgrenzen im Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 sowie Evaluierung der Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung 2000	ERSTE SCHRITTE WURDEN GESETZT

Der LRH hielt die getroffenen Empfehlungen nach wie vor für relevant und sah bei fast allen einen weiteren Umsetzungsbedarf.

- (8) Folgende Empfehlungen sollten einer Folgeprüfung gemäß § 9 Abs. 2 des Oö. LRHG unterzogen werden:
- I. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2012 Festlegung konkreter Ziele mit steuerungsrelevanten Kennzahlen zur Überprüfung der Zielerreichung (siehe Berichtspunkt 2.2., Umsetzung kurz - mittelfristig)**
 - II. Rasche Umsetzung der Strategie zur Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen (siehe Berichtspunkt 10.2., Umsetzung kurzfristig)**
 - III. Umfassende und professionelle Analyse der Chancen, Risiken und der finanziellen Erfordernisse einer möglichen Übernahme von Regionalbahnen ins Landeseigentum (siehe Berichtspunkt 12.2., Umsetzung kurzfristig)**

EINLEITUNG

Der LRH hat 2008 die Initiativprüfung Öffentlicher Personennahverkehr durchgeführt und im Rahmen der Folgeprüfung 2009 festgestellt, dass keine der vom Kontrollausschuss beschlossenen Empfehlungen vollständig umgesetzt wurde. Bei einigen Empfehlungen war zum Zeitpunkt der Folgeprüfung mit der Umsetzung noch nicht einmal begonnen worden.

Im Folgenden werden zu den einzelnen Empfehlungen – optisch abgegrenzt – in Kurzform die wesentlichen Inhalte des 2008 veröffentlichten Prüfberichtes zum Öffentlichen Personennahverkehr vorangestellt.

- 1.1. Auf politischer Ebene ist ein Regierungsmitglied für den öffentlichen Verkehr und ein anderes Regierungsmitglied für den Straßenbau sowie die Gesamtverkehrsplanung zuständig. Auf Verwaltungsebene werden die Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs in der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr in einer eigenen Gruppe (im Folgenden „Gruppe Öffentlicher Verkehr“) wahrgenommen. Seit einigen Monaten hat der Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, der als Landesbaudirektor die gesamte Direktion Straßenbau und Verkehr führt, interimistisch auch die Leitung dieser Gruppe übernommen. Gleichzeitig wurde der aufgrund der Pensionierung des vorherigen Gruppenleiters freigewordene Dienstposten mit einem Verkehrsplaner besetzt.

Im Herbst 2009 gab es einen Wechsel in der Person des für den öffentlichen Verkehr zuständigen Verkehrsreferenten. Ein Mitarbeiter des derzeitigen Verkehrsreferenten hat in diversen Projekten die operative Projektleitung übernommen. Diese Projekte dienen der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und aufgrund der angespannten finanziellen Situation im Verkehrsreferat der Realisierung von Einsparungspotenzialen.

- 1.2. Der LRH gewann den Eindruck, dass der derzeitige, interimistische Leiter der Gruppe aufgrund seiner vielfältigen Führungsfunktionen in der Direktion nicht über die Ressourcen verfügt, die Gruppenleitung vollständig auszufüllen. Der LRH war der Ansicht, dass die Gruppe Öffentlicher Verkehr einer stärkeren inhaltlichen Führung durch eine Gruppenleitung bedarf. Der LRH empfahl daher, über eine Neubesetzung der Gruppenleitung nachzudenken.

STAND DER UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN

Festlegung konkreter Ziele mit steuerungsrelevanten Kennzahlen zur Überprüfung der Zielerreichung

Ziel des Landes ist es, bis zum Jahr 2021 den Weganteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr von 15 Prozent zu halten. Nach Ansicht des LRH ist das Ziel zu global, um dessen Erreichung wirksam steuern zu können. Der LRH hielt es daher für wichtig, die Ziele zu operationalisieren und stärker über konkret messbare Erfolgskriterien, wie etwa Fahrgastzahlen, zu definieren.

- 2.1.** Das Land OÖ führt in einem Abstand von jeweils etwa zehn Jahren eine umfassende Verkehrserhebung durch. Nach der Gesamtverkehrserhebung 2001 wird die nächste voraussichtlich 2012 gemeinsam mit dem Bund stattfinden. Durch die Verkehrserhebungen erlangt das Land OÖ Informationen über den Modal Split und – in der jeweiligen Zeitreihe - über dessen Entwicklung.

Die Ziele im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (im Folgenden GVK genannt) wurden auf Basis der Verkehrserhebung 2001 definiert. Zwischen den jeweiligen Gesamtverkehrserhebungen werden derzeit keine Daten zum Modal Split in OÖ erhoben. Nach Vorliegen der Gesamtverkehrserhebung 2012 ist geplant, das GVK zu überarbeiten.

Zur Darstellung der Entwicklung im öffentlichen Verkehr werden die Verkaufsdaten des Verkehrsverbundes analysiert und stichprobenweise Fahrgastzählungen durchgeführt.

Im Rahmen eines Evaluierungsprojektes, das 2010 startete, wurden Angebote auf mögliche Einsparungen hin analysiert und Linien und Kurse auf den Grad der Inanspruchnahme hin untersucht. Dabei wurden auch Kennzahlen entwickelt, um Linien und Kurse in verschiedenen Regionen miteinander vergleichbar zu machen.

- 2.2.** Nach Ansicht des LRH sind die Verkehrserhebungen aufgrund des Intervalls nicht ausreichend, um die Zielerreichung steuern zu können. Der LRH empfahl daher – etwa durch Erhebungen im Rahmen einer Zwischenbefragung mit geringerer Stichprobe und/oder durch Zusammenführung und statistische Auswertung diverser Informationen (z.B. Verkehrs- und Fahrgastzählungen) – die Entwicklung des Modal Split in Oberösterreich aktueller zu erheben.

Ein 2009 von der Fachabteilung erarbeiteter Vorschlag über mögliche Zielsetzungen und Indikatoren zur Messung der Zielerreichung wurde nur teilweise weiter verfolgt. Der LRH sah diesen Vorschlag als Ausgangsbasis für eine notwendige Zielkonkretisierung.

Insgesamt begrüßte der LRH die Bemühungen, die laufenden Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr darzustellen und regionsweise zu vergleichen. Die Umsatzentwicklungen des Verkehrsverbundes (siehe Anlage 1) mögen zwar ein Indiz für eine stetige Entwicklung und Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr sein und können einen gewissen Trend aufzeigen, Auskunft über die Entwicklung der Zielerreichung (also der Entwicklung des Modal Split) geben sie aber nicht.

Eine Operationalisierung der Oberziele war für den LRH noch nicht erkennbar, hier wäre in einem ersten Schritt etwa denkbar, die Anzahl der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege jährlich um einen bestimmten Prozentsatz¹ zu steigern. Abgeleitete Zielsetzungen könnten auch im Bereich Fahrgastentwicklung, Abbau von Zugangsbeschränkungen oder im Bereich des Informationsmanagements liegen. Für die Umsetzung dieser (abgeleiteten) Ziele sollten in weiterer Folge Strategien festgelegt und mit einem politisch akkordierten Umsetzungsplan verknüpft werden.

¹ Der Prozentsatz hat sich an den Prognosen über die Zunahme der Wege insgesamt, also auch im motorisierten Individualverkehr, im Radverkehr und bei den Fußwegen zu orientieren.

Politische Klarstellung des zukünftigen Stellenwerts des öffentlichen Personennahverkehrs im Gesamtverkehrsgefüge als Grundlage für dessen Weiterentwicklung

Nach Ansicht des LRH lässt das GVK einige grundsätzliche Fragen im Zusammenhang mit der Positionierung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unbeantwortet.

Das Land OÖ sollte daher auf Basis des GVK eine grundsätzliche strategische Entscheidung fällen, welchen Stellenwert der öffentliche Personennahverkehr in Oberösterreich in Zukunft haben soll und abgeleitet davon, welche Rolle das Land OÖ im öffentlichen Personennahverkehr spielen will, was es also selbst gestalten und steuern will und was rein über Marktmechanismen erledigt werden soll.

3.1. Das GVK beinhaltet ein Verkehrspolitisches Leitbild.² Dieses nennt als Oberziel die nachhaltige Verkehrsentwicklung in Oberösterreich. Dieses Oberziel baut auf drei Hauptzielen, nämlich der

- Sicherung bestmöglicher sozialer Lebensbedingungen,
- Sicherung bestmöglicher ökologischer Lebensbedingungen und der
- Sicherung bestmöglicher wirtschaftlicher Lebensbedingungen

auf.

Das GVK führt weiters aus, dass das Land eine offensive Politik für den öffentlichen Verkehr verfolgt und die Notwendigkeit einer Anpassung der Strukturen an die geänderten Verhältnisse sieht. Dadurch soll der Handlungsspielraum zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs durch das Land OÖ als Aufgabenträger erhöht werden.³

3.2. Der LRH sah in der Zielsetzung, den Trend beim Modal Split umzukehren⁴, nicht nur eine Aufgabe des öffentlichen Verkehrs sondern auch als Zielsetzung für die oö. Verkehrspolitik insgesamt.⁵ Eine konsequente Verfolgung der Ziele würde eine vermehrte Schaffung von Anreizen für den öffentlichen Verkehr bzw. eine Besserstellung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bedeuten. Zu den verkehrspolitischen Zielen des Leitbildes führt das GVK selbst aus, dass „der Öffentliche Verkehr im Verhältnis zum MIV, abgesehen von den Hauptachsen des Bahnverkehrs, einen großen Nachholbedarf hat.“⁶

Zum Verhältnis öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr war der LRH während seiner Prüfung mit unterschiedlichen Aussagen konfrontiert. Zum einen wird eine Entwicklung von der absoluten Nachrangigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs hin zu einer Parallelität geortet, auf der anderen Seite wird auf eine Bevorrangung des Straßennetzes gegenüber der Schiene hingewiesen.

2 GVK, Kapitel 5 Das verkehrspolitische Leitbild Oberösterreich

3 GVK, Kapitel 6.3.6. Reform des öffentlichen Verkehrs

4 Dies bedeutet, von einer prognostizierten Verringerung der Wegeanteile hin zu deren Zunahme im öffentlichen Verkehrs zu gelangen.

5 GVK, Kapitel 4.1.: Zur verkehrspolitischen Steuerung wird ausgeführt, dass „jede Förderung eines Verkehrsmittels gleichzeitig Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der konkurrierenden Verkehrsmittel hat.“ Eine gleichzeitige Förderung aller Verkehrsmittel in denselben Gebieten bedeutet demnach, dass sich die Aufteilung der Verkehrsnachfrage (Modal Split) kaum verschieben wird.

6 GVK, Kapitel 5.3. Verkehrspolitische Ziele des Leitbildes

In der Prüfung wurden dem LRH zur Frage der (zukünftigen) Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in OÖ folgende, vom öffentlichen Verkehr vorrangig zu erfüllende Funktionen genannt:

- In den Ballungsräumen einen Entlastungseffekt zu den Hauptverkehrszeiten zu erzielen und
- in den ländlichen Gebieten eine Mindestversorgung zu schaffen.

Dem steht aber die langfristige Zielsetzung im GVK, nämlich dass OÖ „das Land mit einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung“ sein soll, entgegen.⁷ Sollte der öffentliche Verkehr langfristig eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein, so wäre eine weitaus stärkere Verschränkung dieser Bereiche notwendig. Das würde der LRH dann auch als wichtigen Schritt in Richtung nachhaltige Verkehrsentwicklung qualifizieren. Nach Meinung des LRH sollten daher im Zuge der geplanten Überarbeitung des GVK die Erwartungen an den öffentlichen (Regional-) Verkehr geschärft und – ausgehend von der getroffenen Positionierung – Strategien abgeleitet werden.

Insgesamt sah der LRH aber erste Hinweise auf eine stärkere und neue Position des Landes OÖ weg vom Finanzierer hin zum Gestalter. Zum einen würde die derzeit in Diskussion stehende Übernahme von Infrastruktur (z.B. Eisenbahnstrecken und rollendes Material) die Gestaltungsmöglichkeiten erhöhen. Andererseits könnte bei entsprechender Umsetzung der Wettbewerbsstrategie des Landes die Planungs- und Umsetzungsverantwortung des öffentlichen Personennahverkehrs weitgehend beim Land OÖ konzentriert werden. Dies würde es dem Land auch erleichtern, eine stärkere Position gegenüber den Verkehrsunternehmen einzunehmen. Auf der anderen Seite müsste auch das Risiko für das Land neu bewertet werden.

Auch an einem vom LRH bereits in seinem Prüfbericht 2008 geforderten integrierten Verkehrsentwicklungskonzept für den Großraum Linz wird mittlerweile gearbeitet.

Künftige Zusammenführung der Verkehrsagenden bei einem Mitglied der Oö. Landesregierung

Diese Empfehlung wurde im Kontrollausschuss nicht beschlossen.

Stärkung der Rolle des Landes bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Oberösterreich

Im Bericht 2008 forderte der LRH, dass das Land OÖ als wesentlicher Finanzier des öffentlichen Personennahverkehrs auch eine entsprechend starke Rolle einnimmt. Dies im Bereich der Fahrplanbestellungen, aber vor allem auch im Bereich der Infrastruktur.

- 4.1.** Im Oö. Verkehrsverbund sind neben der Oö. Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft m.b.H. Nfg. & Co KG (im Folgenden „OÖVG“) auch alle Verkehrsunternehmen vertreten. Die Einführung von neuen Produkten, wie z.B. eines Jugendtarifs, ist an einen einstimmigen Beschluss im Verkehrsverbund gebunden. Da die Unternehmen oft eigene Ziele durch eigenwirtschaftliche oder überregionale Angebote verfolgen, ist eine Einigung auf eine gemeinsame Vorgehensweise in Oberösterreich oft schwer zu erreichen.
- 4.2.** Der LRH merkte an, dass durch die derzeit bestehenden bundesgesetzlichen Regelungen im öffentlichen Personennahverkehr keine Tarifhoheit für die OÖVG gegeben ist. Er empfahl daher, bei der Umsetzung der Wettbewerbsstrategie und einer allfälligen Neuverhandlung von Finanzierungsverträgen mit Verkehrsunternehmen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten darauf zu achten, dass Blockademöglichkeiten unterbunden werden.
- 5.1.** Derzeit betreiben die Verkehrsunternehmen in Oberösterreich viele Linien im öffentlichen Personennahverkehr auf Basis einer eigenwirtschaftlichen Konzession. Dabei werden im Einvernehmen mit dem Bund dessen Zahlungen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt als selbst erwirtschaftete Einnahmen der Verkehrsunternehmen und nicht als Zuschüsse der öffentlichen Hand (und damit als gemeinwirtschaftlich finanzierte Leistungen) qualifiziert.
- 5.2.** Der LRH stellt dazu fest, dass aus Sicht des Landes die derzeitige Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt für die Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs unbefriedigend ist. Durch die dadurch entstehende Parallelität von eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Leistungsbestellungen) auf einer Linie wird die gesamte Steuerung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs erschwert. Ein ähnliches Problem ergibt sich derzeit durch die Neuorganisation der Finanzierung des Grundangebotes im Schienenverkehr durch den Bund. Nach Ansicht des LRH sollte der Bund seine Finanzierungspraxis mit den Ländern abstimmen. Ziel muss es sein, dass alle öffentlichen Finanzierungsbeiträge für den öffentlichen Personennahverkehr bei einer Stelle zusammenfließen, die dann auch die Bestellung bei den Verkehrsunternehmen vornimmt. Nur dieses Vorgehen sichert eine optimale Steuerung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und einen wirtschaftlicheren Einsatz von Steuermitteln, insbesondere auch bei der Umsetzung der Wettbewerbsstrategie.
- 6.1.** Im Zuge der Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte ist die Einrichtung von Mobilitätszentralen (MobiTipps) in den Regionen vorgesehen. Für das Mühlviertel wurde ein MobiTipp in Perg, für die Region Steyr-Pyhrn/Eisenwurzen in Steyr und für die Region Gmunden-Vöcklabruck in Gmunden eröffnet. Zwei weitere MobiTipps sind mit Umsetzung der restlichen Regionalverkehrskonzepte noch geplant.
- 6.2.** Wie schon im Bericht von 2008 empfiehlt der LRH eine Überprüfung der Mobitipps in Bezug auf ihre Aufgaben und ressourcenmäßigen Ausstattung. Auch sollte nach Einführung des Wettbewerbs ihre Funktion als Koordinatoren zwischen Gemeinden und Oö. Verkehrsverbund neu bewertet werden. Der LRH hält fest, dass die MobiTipps als Kundencenter in der jetzigen Situierung einen zu kleinen Wirkungskreis haben. Obwohl man sich durch Kooperationen mit einzelnen Verkehrsunternehmen darüber hinweghilft, ist die fehlende Möglichkeit des Fahrkartenverkaufs für die Funktion als Kundencenter negativ zu werten.

Konsequente Durchführung der Qualitätskontrollen bei den bestellten Verkehrsdienstleistungen

- 7.1.** Die Qualität wird als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs gesehen. Bei der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen werden daher auch entsprechende Qualitätskriterien (bezüglich Sauberkeit, Pünktlichkeit, etc.) vorgegeben. Eine Überprüfung der Einhaltung dieser Kriterien findet durch Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der MobiTipps statt.
- 7.2.** Der LRH hält eine konsequente Überprüfung der Einhaltung dieser Qualitätskriterien für unabdingbar. Über diese Kontrollen sollen strukturierte Berichte verfasst werden. Einmal jährlich sollte ein Gesamtbericht über die Qualität im öffentlichen Personennahverkehr veröffentlicht und damit für die Bevölkerung transparent gemacht werden. Zusätzlich zu der bereits bestehenden Einbindung der MobiTipps für diese Aufgabe sollten auch weitere Formen der Dienstleistungsüberprüfung (z.B. Mystery Shopping) genutzt werden.

Das Beschwerdemanagement, welches derzeit in der OÖVG eingeführt wird, ist weiter auszubauen. Ein Überblick über die Beschwerden und die dazugehörigen Maßnahmen sollte ebenfalls veröffentlicht werden.

Eine Nichteinhaltung von Vorgaben muss auch monetäre Folgen für die beauftragten Verkehrsunternehmen haben.

Verstärkte Ausübung von Kontroll- und Informationsrechten bei mitfinanzierten Infrastrukturprojekten (z.B. Straßenbahn Harter Plateau)

- 8.1.** In den bisherigen Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr nahm das Land OÖ primär die Rolle des Finanziers wahr. Dadurch waren die Möglichkeiten der Einflussnahme und Steuerung sehr gering bzw. wurden nicht wahrgenommen.
- 8.2.** Da derzeit keine, der Straßenbahnverlängerung auf das Harter Plateau vergleichbaren Projekte laufen, konnte der LRH Formen der Mitwirkung nicht überprüfen.
- 8.3.** *Der Verkehrsreferent hielt dazu fest: Bei den nach Abschluss der Prüfung in Angriff genommenen Projekten, z.B. Straßenbahnverlängerung Weingartshof/Traun und Mühlkreisbahn NEU, wird die Projektsteuerung direkt vom Land OÖ wahrgenommen.*

Entwicklung einer umfassenden Strategie zur raschen Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen

- 9.1.** 2009 wurde eine Wettbewerbsstrategie konzipiert und in einem ersten Schritt der Betrieb eines Stadtbussystems nach einer öffentlichen Ausschreibung vergeben. Eine weitere Ausschreibung befindet sich derzeit in Vorbereitung. Im Zuge dieser Verfahren zeigte sich, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen zu wesentlichen Problemen führten.

9.2. Der LRH stellte fest, dass in den letzten Jahren die Umsetzung der Wettbewerbsstrategie einen geringen Stellenwert einnahm. Erschwert wurde die Umsetzung dadurch, dass das bundesgesetzlich geregelte Konzessionsrecht noch nicht auf eine Vergabe im Wettbewerb ausgerichtet ist. So verlangt das Vergaberecht, dass zur Ausschreibung

- ein befahrbarer Fahrplan
- auf konzessionierbaren Linien
- mit entsprechender finanzieller Bedeckung

über den definierten Zeitraum vorliegt. Das heißt, dass die ausschreibende Stelle vorab die Konzessionierbarkeit der ausgeschriebenen Verkehrsleistung feststellen lassen muss, was aber im Konzessionsrecht nicht vorgesehen ist. Nach Konzessionsrecht kann nämlich die Konzessionsbehörde erst auf Antrag eines (beauftragten) Verkehrsunternehmens eine Konzession für die ausgeschriebenen Linien erteilen. Im Sinne der Rechtssicherheit ist nach Ansicht des LRH daher das bundesgesetzlich geregelte Konzessionsrecht zu reformieren. Ungeachtet dessen hat das Land natürlich die europarechtlichen Vorgaben zur stärkeren Wettbewerbsorientierung des öffentlichen Personennahverkehrs umzusetzen.⁸

Zusätzlich zur Erteilung einer Linienkonzession ist es erforderlich, dass alle auf dieser Linie angefahrenen Haltestellen behördlich genehmigt sind. In der Vergangenheit war es geübte Praxis, bei einer Wiedererteilung einer Konzession von einer Prüfung der Haltestelleneignung abzusehen. Bei der Vorbereitung der ersten Ausschreibungen zeigte sich, dass viele Haltestellen baulich adaptiert und genehmigt werden müssen. Bei künftigen Ausschreibungen ist dieser zeitliche und finanzielle Mehraufwand von vornherein zu berücksichtigen.

10.1. In den letzten Jahren wurden aufgrund eines von der oö. Landesregierung beschlossenen Konzeptes die Konzessionen bereits zeitlich so befristet, dass zukünftig die Ausschreibung von so genannten „Konzessionsbündeln“ (wirtschaftlich sinnvolle Einheiten) möglich ist. Auf Basis der bisherigen Erfahrungen mit den Ausschreibungen gehen alle Beteiligten davon aus, dass die Zeitfenster für die Vorbereitung der ersten Ausschreibungen solcher Bündel sehr knapp bemessen sind.

10.2. Der LRH merkte dazu an, dass die Durchführung eines Vergabeverfahrens bis zur Aufnahme des Betriebs bis zu 2 Jahre dauern kann. Im aktuellen Vergabeprojekt führten auch Detailanalysen des bestehenden Angebotes, welche im Sinne einer detaillierten Vorbereitung (siehe Punkt 11) kurz vor der Ausschreibung vom politischen Referenten beauftragt wurden, zu Verzögerungen. Der LRH regte an, diese künftig soweit im Vorfeld durchzuführen, dass es zu keinen Verfahrensverzögerungen kommen kann.

Der LRH empfahl dem Land, die Verfahren soweit zu optimieren, dass eine Umsetzung der Wettbewerbsstrategie europarechtskonform möglich ist. Da nach Ansicht des LRH der von der oö. Landesregierung vorgegebene Zeitplan kaum noch zu halten sein wird, empfahl er, den Umsetzungszeitplan zu aktualisieren.

⁸ So muss im Kollisionsfall vom Anwendungsvorrang unmittelbar geltenden Europarechts ausgegangen werden, innerstaatliche Rechtsvorschriften sind europarechtskonform zu interpretieren.

- 11.1.** In Oberösterreich gibt es derzeit nur geringe Erfahrung mit Verkehrsleistungen, welche nach einer öffentlichen Ausschreibung beauftragt wurden. Für die Planung des auszuschreibenden Angebotes stehen derzeit nur eingeschränkte Informationen aus den Verkaufsdaten und Fahrgastzählungen zur Verfügung. Auf die vollständigen Betriebsdaten der Verkehrsunternehmen kann nicht zurückgegriffen werden.
- 11.2.** Anders als bisher werden bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb die Anpassungsmöglichkeiten an tatsächliche Veränderungen (etwa zusätzliche Bestellung von Kursen aufgrund sich ändernden Mobilitätsverhaltens) eingeschränkt sein. Derzeit stehen den Verkehrsplanern noch zu wenige Informationen zur Verfügung, um längerfristige und gesicherte Prognosen über die Inanspruchnahme des Angebotes treffen zu können. Umso wichtiger ist es, dass im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten bei Ausschreibungen eine größtmögliche Flexibilität gewahrt wird. Dies betrifft vor allem die mögliche Adaptierung der Verkehrsdienste (Erweiterungen und Rücknahmen einzelner Leistungen) während der Vertragsdauer, ohne dass dies eine Neuausschreibung erfordert.

Erarbeitung einer Position zur Frage des Eigentums an Verkehrsinfrastruktur bzw. Verkehrsbetriebsmitteln

- 12.1.** Lag der Schwerpunkt der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs durch das Land Oö. in der Vergangenheit im Ausbau und der qualitativen Weiterentwicklung der Fahrpläne (insb. Verbesserungen beim Taktverkehr), sah der Verkehrsreferent einen zukünftigen Schwerpunkt bei der Verbesserung der Infrastruktur. Mit 1.4.2011 wurden die Aufgaben im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Verkehr bei einem Mitarbeiter der Gruppe Öffentlicher Verkehr konzentriert.

Des Weiteren wird die Errichtung einer Schienen-Infrastruktur-Gesellschaft überlegt, da dem Land OÖ die Übernahme von mehreren Regionalbahnen angeboten wurde.

- 12.2.** Für den LRH war es wichtig, dass das Land OÖ die Prüfung einer möglichen Übernahme von Regionalbahnen ohne Zeitdruck und ergebnisoffen durchführt. Einer solch weitreichenden Entscheidung muss eine umfassende und professionell durchgeführte Analysephase vorangehen. Fachwissen, das im Land OÖ nicht vorhanden ist, muss zugekauft werden. Dabei sind nicht nur die Chancen und Risiken einer Übernahme, sondern auch die Frage der Leistbarkeit zu beantworten. Dies betrifft nicht nur die Kosten für die Instandsetzung und Erhaltung sondern auch für den (künftigen) laufenden Betrieb. Allfällige Säumnisse in der bisherigen Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur dürfen nicht zu Lasten des Landes gehen.

Evaluierung des Angebotes und der umgesetzten Konzepte und dementsprechend konsequente Adaptierung

Die Regionalverkehrskonzepte sollen durch Angebotsausweitungen, Vertaktung und dem Aufbau von regionalen Mobilitätsmanagement-Strukturen den öffentlichen Personennahverkehr flächendeckend attraktiver machen. Obwohl die ersten Konzepte bereits 2001 umgesetzt wurden, erfolgte bislang keine umfassende Evaluierung. Daher sollten diese rasch nachgeholt werden.

13.1. 2010 wurde unter Federführung des Büros des Verkehrsreferenten ein Evaluierungsprojekt durchgeführt. Aufgabenstellung dieses Projektes war die „Optimierung von Effektivität und Effizienz des Budgetmitteleinsatzes für den öffentlichen Personennahverkehr in Oberösterreich unter der Prämisse, dass das im GVK definierte Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs hinsichtlich Qualität und Quantität erreicht wird.“⁹

Dabei wurden die Verkaufsdaten des Oö. Verkehrsverbundes, Fahrplan- und demographische Daten nach unterschiedlichen Kriterien analysiert, ausgewertet, in Relation gesetzt und auf Regionen und Bezirke heruntergebrochen.

Daneben erfolgte eine budgetär bedingte Leistungsevaluierung, welche die Bestellleistungen des Landes OÖ unter den Gesichtspunkten „Produktivitätssteigerungen, faktische Angebotsrücknahmen und strategische Netzoptimierung“ analysierte. Wie aus dem Evaluierungsbericht vom Juli 2010 ersichtlich, konnte ab dem Fahrplan 2011 eine Reduktion der Bestelleistungen um rund 11,3 Mio. Euro realisiert werden.

Noch nicht umgesetzt wurden die Regionalverkehrskonzepte Linz-Südwest sowie die Bezirke Grieskirchen, Ried, Braunau und Schärding. Nach Angaben des politischen Büros hängt die mehrjährige Verzögerung mit der fehlenden finanziellen Ausstattung zusammen. Ein konkreter Zeitplan kann erst nach Vorliegen der mittelfristigen Finanzplanung des Landes OÖ – diese soll bis Mitte 2011 vorliegen – aufgestellt werden.

13.2. Der LRH gewann den Eindruck, dass in den letzten Jahren das Kostenbewusstsein deutlich gesteigert wurde. Zwar bringt die Evaluierungsstudie zum Ausdruck, dass die Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte sich positiv auf die Fahrgastzahlen und die Umsätze aus Fahrkartenverkäufe im öffentlichen Personennahverkehr auswirkt, offen bleibt aber die Frage, welchen Einfluss sie auf die Entwicklung des Modal Split in OÖ haben.

Bei der Evaluierung vermisste er eine vertiefte Auseinandersetzung mit spezifischen Themenstellungen, wie etwa

- die Bedeutung der Mobilitätszentralen (MobiTipps),
- die Informations- Anreiz- und Werbemaßnahmen,
- der Einfluss externer Faktoren, (z.B. Spritpreis) und deren mögliche Hebelwirkungen und
- die allenfalls geänderten Werthaltungen der Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr in den Regionen.

Für den LRH war es jedenfalls wichtig, dass im öffentlichen Verkehr eine ausgewogene Balance zwischen dem Angebot (der Systemqualität) und der Wirtschaftlichkeit (ausgedrückt durch die Entwicklung der Inanspruchnahme des Angebotes) besteht und regelmäßig überprüft wird. Seine Empfehlung sah der LRH zum Teil umgesetzt. Bezüglich der Umsetzung der noch fehlenden Regionalverkehrskonzepte sollte der Umsetzungszeitplan aktualisiert werden.

9 Siehe Seite 6 des Projektberichtes vom 5. Juli 2010

Grundlegende Überlegungen zur Gestaltung des Angebotes im Bereich der Lokalbahnstrecke Lambach / Haag („Haager Lies“)

Im Bereich der Lokalbahnstrecke Lambach/ Haag („Haager Lies“) wäre die künftige Gestaltung des Angebotes grundsätzlich zu überlegen. Insbesondere müssten die nötigen Infrastruktur-Investitionen in diese Strecke und die laufenden Kosten mit alternativen Verkehrsdienstangeboten (z.B. einem modernen Bussystem) qualitativ und wirtschaftlich verglichen werden.

- 14.1.** Im Dezember 2009 wurde anstelle der Lokalbahn Lambach / Haag eine Autobuslinie eingeführt. An eine spätere Wiedereinführung einer schienengebundenen Verbindung ist nicht gedacht.
- 14.2.** Diese Empfehlung sah der LRH als vollständig umgesetzt an.

Zur Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs Erarbeitung eines umfassenden Marketingkonzeptes

Bei der Initiativprüfung 2008 empfahl der LRH die Kommunikation zu den Kundinnen und Kunden und den Informationsfluss zu verbessern. Dies einerseits durch spezielle Projekte, andererseits durch ein mit Zielen versehenes Marketingkonzeptes.

- 15.1.** Die OÖVG erarbeitete 2010 ein Marketingkonzept. Dieses Konzept wirft einen umfassenden Blick auf die Marke und die Produkte des Oö. Verkehrsverbundes und zeigt Potenziale für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Die umfassende Umsetzung wird von den Entscheidungsträgern derzeit als nicht prioritär eingestuft.

Das derzeitige Marketing-Budget der OÖVG müsste mehr als verdreifacht werden, um alle Maßnahmen umsetzen zu können. Ein Großteil des derzeit zur Verfügung stehenden Budgets wird für die Erstellung von Druckwerken, wie das Kursbuch und diverse Fahrplanfolder benötigt.

- 15.2.** Der LRH erachtet es als wenig realistisch, dass in naher Zukunft die Budgetmittel für die umfassende Umsetzung des Konzeptes zur Verfügung stehen werden. Es wird daher erforderlich sein, auf Grund einer Prioritätenreihung einzelne Maßnahmen umzusetzen oder im Zuge von Projekten, wie dem Qualitätsmanagement und der Echtzeit-Fahrgastinformation, zu berücksichtigen.

Als maßgebliche Werbeträger werden auch Produkte wie der Jugend- oder der Seniorentarif für den Oö. Verkehrsverbund angesehen. Es ist daher wichtig, dass die Gestaltung solcher Produkte in der Hand der OÖVG liegt.

Verbesserung des Projektmanagements und der Informationsflüsse bei der Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten

2008 forderte der LRH in seinem Bericht die Verbesserung des Projektmanagements und der Informationsflüsse bei der Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten.

- 16.1.** Mit dem Fahrplanwechsel 2010 wurde das vorerst letzte Regionalverkehrskonzept (Bezirk Wels-Land) umgesetzt. Seither gab es immer wieder Anpassungen im Fahrplanangebot. Derzeit ist die Teilumsetzung des Verkehrskonzeptes Linz-Südwest (Straßenbahnlinie Harter Plateau) im Gange. Für diese Teilumsetzung wurde unter Einbindung der Verkehrsunternehmen zwischen der OÖVG und der Gruppe Öffentlicher Verkehr ein Projektkonzept vereinbart.

Die Umsetzung der Wettbewerbsstrategie mit der öffentlichen Ausschreibung von Verkehren erfordert die Einbindung weiterer Partner in die Projektstrukturen und führt auch zu Aufgabenverschiebungen der bisher Beteiligten. Um den Informationsfluss zu verbessern, wurden zwischen den Beteiligten (diverse Organisationseinheiten des Landes, OÖVG) unterschiedliche Arbeitsgruppen und Informationsrunden eingerichtet. Im Zuge der Diskussion zur Verbesserung der Informationsflüsse und Schnittstellen gab es auch Vorschläge zu einer Neuverteilung von Aufgaben, vor allem zwischen der Gruppe Öffentlicher Verkehr und der OÖVG.

- 16.2.** Der LRH anerkennt die Bemühungen, den Informationsfluss zu verbessern. Er sah aber noch weiteres Verbesserungspotenzial. So kommt es im Zuge von Leistungsveränderungen auch jetzt noch immer, wenn auch seltener, vor, dass diese zwischen der Gruppe Öffentlicher Verkehr und den Verkehrsunternehmen mündlich vereinbart werden. Die OÖVG wird darüber zu spät oder nicht informiert, obwohl sie für die Bestellung dieser Leistungen bei den Verkehrsunternehmen verantwortlich ist. Im Zusammenhang mit der stärkeren Wettbewerbsorientierung wird auch der strukturierte Informationsaustausch mit der Konzessionsbehörde an Bedeutung zunehmen.

Auch die strikte Einhaltung des Zeitmanagements wird bei der Vorbereitung und Durchführung von öffentlichen Ausschreibungen noch wichtiger werden. Vor allem die bisherige Praxis bei der Einführung von Regionalverkehrskonzepten, Änderungen beim Fahrplanangebot laufend und kurzfristig vor oder nach dessen Umsetzung vorzunehmen, wird nicht mehr möglich sein. Daher bedarf es bei der Entwicklung des Fahrplans einer engen Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, öffentlichen Institutionen, Betrieben und Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz.

Der LRH empfahl daher, zur Umsetzung der restlichen Regionalverkehrskonzepte, aber auch zur Umsetzung der Wettbewerbsstrategie das Projektmanagement zu professionalisieren. Die wesentlichen Punkte sind dabei:

- Festlegung und Wahrnehmung der Projektleitung
- Aufgabenverteilung / Schnittstellendefinition
- Terminplanung und Ablaufsteuerung

Die aktuelle Situation im Aufgabengebiet des öffentlichen Verkehrs, nämlich

- die interimistische Besetzung der Gruppenleitung Öffentlicher Verkehr,
- die Entwicklungen im Bereich Infrastruktur samt Gründung einer Infrastrukturgesellschaft sowie
- die Herausforderungen bei der anstehenden Umsetzung der Wettbewerbsstrategie

sollte dazu genutzt werden, die derzeitigen organisatorischen Strukturen und Aufgabenverteilungen zu überprüfen. Dabei müsste stärker auf eine Aufteilung der strategischen und operativen Aufgaben im öffentlichen Verkehr geachtet werden.

- 17.1.** In der OÖVG wird eine Software zur Fahrplanerstellung und -verwaltung betrieben. Mit diesem Programm arbeiten auch einzelne beauftragte Verkehrsplaner und Verkehrsunternehmen. Die dort verwalteten Daten sind auch Basis für die Fahrplanauskunft der OÖVG.

In der Abt. Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr wird eine Software zur Simulation von Verkehrsflüssen eingesetzt. Diese Software beinhaltet bisher jedoch nur ein Modell des motorisierten Individualverkehrs. Des Weiteren gibt es im DORIS-System eine Anwendung, in der die Haltestellen „georeferenziert“ dargestellt werden. Die Konzessionsbehörde baut derzeit eine Datenbank auf, in der die Haltestellen und ihr aktueller rechtlicher Status (Konzession) dargestellt werden.

- 17.2.** Der LRH gewann den Eindruck, dass die zur Verfügung stehenden Programme im wesentlichen eine gute Unterstützung der Planung und Abwicklung des öffentlichen Verkehrs darstellen. Zu verbessern ist – auch um Lizenzkosten zu sparen – eine organisationsübergreifende Nutzung der Programme. Festzulegen sind dabei die Verantwortungen für die Daten hinsichtlich Verfügbarkeit, Qualität und Interoperabilität. Dies bedeutet, dass zum Beispiel die OÖVG für die Fahrplandaten verantwortlich ist und die Daten über Schnittstellen für andere Systeme bereitstellt. Allen Beteiligten, die zur Erstellung der jeweiligen Daten benötigt werden, ist entweder direkt oder ebenfalls über Schnittstellen ein Zugriff auf das verwendete Programm zu ermöglichen.

Das Modell zur Verkehrssimulation soll um den öffentlichen Verkehr erweitert und zu einem Gesamtverkehrsmodell ausgebaut werden. Die dazu erforderlichen Daten sind vor der Abt. Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr zu definieren und von den beteiligten Organisationen in geeigneter Weise bereitzustellen.

Zur Vermeidung von Budgetengpässen Erstellung und laufende Adaptierung einer mehrjährigen, politisch akkordierten Budget- und Investitionsplanung

Um in Zukunft den Zahlungsverpflichtungen fristgerecht nachkommen zu können, empfahl der LRH 2008, einen politisch akkordierten, mehrjährigen Budget- und Investitionsplan zu erstellen und jährlich zu aktualisieren.

- 18.1.** Im Verkehrsreferat werden, gegliedert nach Voranschlagsstellen, laufende Aufzeichnungen über die geplanten Budgets (von 2011 bis 2015) geführt. Daneben gibt es auch eine Aufstellung über Investitionsmaßnahmen mit Zusatzinformationen, wie Kostenschätzungen, Umsetzungshorizonte und Hinweise zur politischen Willensbildung (z.B. Datum des Landtags- oder Regierungsbeschlusses).

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden über eine Weiterführung der stabilitätsorientierten Budgetpolitik (Österreichischer Stabilitätspakt 2008) haben Bund und Länder über ihre aktuellen Planungen für die mittelfristige Orientierung der Haushaltsführung zu berichten.¹⁰ Im Rahmen des Beschlusses zum Voranschlag 2011 wurde dem Oö. Landtag mitgeteilt, dass die Mehrjahresplanung für die Jahre bis 2015 einschließlich Investitionsplanung bis Mitte 2011 erarbeitet und dem Oö. Landtag zur Kenntnis gebracht wird.

- 18.2.** Die geprüften Stellen wiesen zu Recht darauf hin, dass eine mittelfristige Finanz- und Investitionsplanung für den öffentlichen Verkehr erst im Rahmen der landesweiten Planung weiter konkretisiert werden kann.

Evaluierung der Höchstbeitragsgrenzen im Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 sowie Evaluierung der Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung 2000

Der LRH empfahl, die Beitragshöchstgrenzen der von den Städten und Gemeinden zu leistenden Kostenbeiträge anzuheben und die Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung unter Heranziehung der aktuellen, letztverfügbaren Basisdaten anzupassen.

- 19.1.** Bereits 2007 hat die OÖVG einen Vorschlag zur Neuberechnung der Gemeindeanteile zur Mitfinanzierung des Oö. Verkehrsverbundes erstattet. Eine Anpassung erfolgte bis zum Prüfungszeitpunkt nicht.

Am 8. Februar 2011 erteilte der politische Referent der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr den Auftrag, ein Gesamtmodell für einen Kostenverteilungsschlüssel auszuarbeiten, der neben den im Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz geregelten Tarifbestellungen auch die Leistungsbestellungen¹¹ umfassen und sich an der derzeitigen Zahlungslast der jeweiligen Gemeinden orientieren soll.

¹⁰ Siehe auch Art. 7 des österreichischen Stabilitätspaktes 2011

¹¹ Diese werden derzeit durch eine zivilrechtliche Vereinbarung geregelt.

- 19.2.** Der LRH hielt fest, dass die Verordnung immer noch nicht den gesetzlichen Standards entspricht. Auch sollten im Rahmen einer Neuregelung die bisherigen Beitragshöchstgrenzen bei den Tarifbestellungen angehoben werden.

1 Anlage

1 Beilage

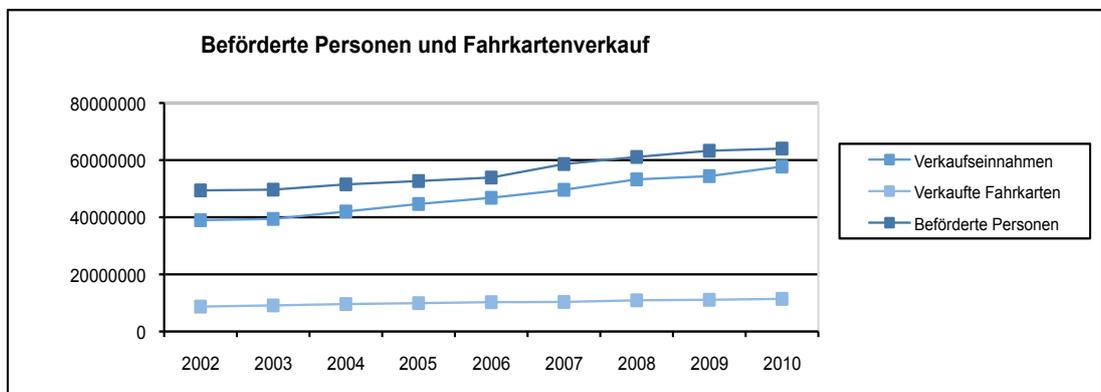
Linz, am 7. Juli 2011

Dr. Helmut Brückner
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

Verkaufsdatenbericht für Oberösterreich

Jahr	Verkaufseinnahmen	Verkaufte Fahrkarten	Beförderte Personen
2002	38.973.854	8.724.099	49.397.504
2003	39.411.243	9.131.618	49.658.374
2004	42.008.303	9.605.217	51.500.123
2005	44.644.474	9.919.387	52.671.702
2006	46.802.955	10.268.331	53.894.870
2007	49.612.246	10.348.241	58.622.548
2008	53.254.720	10.913.451	61.100.288
2009	54.393.193	11.106.763	63.282.801
2010	57.737.024	11.424.498	64.040.112

Datenquelle: Oö. Verkehrsverbund



SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK

Aktenvermerk, 100061/6-2011-He, zur
Schlussbesprechung:

Initiativprüfung "Offene Empfehlungen im Be-
reich Öffentlicher Personennahverkehr"

Ort und Datum:

Oö. Landesrechnungshof, 4020 Linz, Prome-
nade 31, am 20. Juni 2011

Teilnehmende Organisationen:

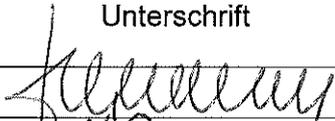
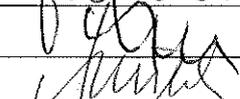
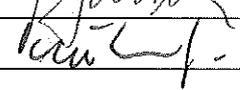
- Büro des oö. Verkehrsreferenten
- Direktion Straßenbau und Verkehr
- Oö. Verkehrsverbund-Organisations GmbH
Nfg. & Co KG

Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

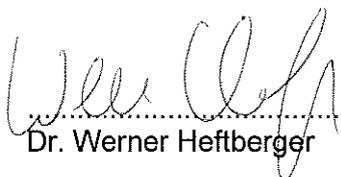
Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG vor.

Organi- sation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver- zicht	2) Vor- behalt
	LR H. KEPPLINGER		X	
ÖÖVG	HERBERT KURASTA		X	
SVD	K. TINKLER		X	
Büro LR	JOHANNES POINTNER		X	

LRH:


.....
Dr. Werner Heftberger


.....
Ing. Norbert Sterrer BA. MPA