

Protokoll

Fachausschuss / Thema:	FA für Kontrollamtsangelegenheiten
Name / ÖStB-ReferentIn:	Mag. Oliver Puchner
Organisation / VeranstalterIn:	Kontrollamt Klosterneuburg
TeilnehmerInnen (Stadt, Gemeinde, Dienststelle):	siehe Anwesenheitsliste
Themenschwerpunkte:	ÖPNRV
Ort und Zeitraum:	6 und 7. Mai in Klosterneuburg

Inhaltliche Beschreibung:

1 Begrüßung

Bürgermeister Dr. Gottfried Schuh unterstreicht die Bedeutung der Kontrolle als Mittel um Ineffizienzen zu heben, gerade in Zeiten in der die Ertragsanteile und die eigenen Steuern einbrechen. Die Stadt Klosterneuburg erlebt auf Grund ihrer Lage zu Wien einen beträchtlichen Siedlungsdruck, der durch die topographische Situation (Verteilung der Siedlungsgebiete in verschiedene enge Täler) noch verschärft wird. Wichtige Impulse gehen von der Sammlung Essl, die noch ausgebaut wird, und dem Institute of Science and Technology (IST) Austria aus.

Vorsitzender Dr. Edgar Graziadei, Innsbruck, eröffnet im Anschluss die Sitzung zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr und begrüßt Generalsekretär Dr. Thomas Weninger und **neu im Kreis des Fachausschusses Dr. Gerald Schönberger**, Leiter des Stadtrechnungshofes der Stadt Linz.

2 Situation des Öffentlichen Nahverkehrs in Klosterneuburg

Ing. Manfred Fitzthum (Baudirektor Klosterneuburg) schildert die auf einer Drei-Säulen-Strategie ruhenden Organisation des ÖV in Klosterneuburg, der in seinen Anfängen bis 1911 zurückreicht.

- Regionalbusse: Laufende Verbesserungen führen zu 2.350.000 Fahrgästen bei durchschnittlich 210 Fahrtagen (Steilere Strecken können im Winter tw. nicht bedient werden).
- Stadtbusse: Im Jahr 1992 beschlossen und laufend ausgebaut werden derzeit 350.000 Fahrgäste im Jahr auf dem 30,3 km langen Streckennetz befördert.

- **Anruf-Sammel-Taxi:** Per Vertrag gewährleistet ein Unternehmer angemeldete Personen zu fixen Zeiten von fixen Orten abzuholen und dient somit auch als Ersatz der Regionalbusse außerhalb deren Betriebszeiten. Seit 2002 gibt es für Jugendliche spezielle Ermäßigungen. Durchschnittlich werden 17.000 Personen pro Jahr befördert.

Die Kosten für den öffentlichen Verkehr betragen laut RA 2008 € 984.635,88. Demgegenüber standen Einnahmen aus den Tageskarten, der Verrechnung der Zunahme der Zeitkarten aus dem VOR-Vertrag und dem FAG in der Höhe von € 178.827,60 bei ca. 2.717.000 beförderten Personen.

Problematisch ist die Tatsache, dass es für die Stadt **kein Einblick in die VOR-Verträge** gibt.

In der Zukunft soll es vor allem über die Verdichtung der S-Bahn-Intervalle noch Verbesserungen geben. Ansonsten sieht der Vortragende noch Potentiale im Bedarfsverkehr, da auf Grund der Topographie Busse nicht immer und überall eingesetzt werden können.

3 Prüfungsergebnisse beim Verkehrsverbund Tirol

Dipl.-Ing. Reinhard Krismer und Dr. Martin Pfurtscheller (beide vom LRH Tirol) berichten über ihre 4,5monatige Prüfung der Verkehrsverbund Tirol GmbH.

Die zu beachtenden **Regelwerke** waren neben dem allgemeinen Wettbewerbs- und Beihilfenrecht vor allem:

- gemeinschaftsrechtliche Grundlagen

- VO des Rates Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 sowie VO des Rates Nr. 1107/70

- VO des Parlamentes und des Rates Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (in Kraft mit 1.12.2009)

- ÖPNRV-G 1999 BGBl. I Nr. 204/1999

- Aufgaben des Bundes und der Länder

- Verkehrsverbände (Ziele gem. §15, Aufgaben der VU und der VVOG)

- Finanzierung

- Sonstige gesetzliche Regelungen

- Kraftfahrliniengesetz, Bundesbahngesetz, Privatbahngesetz, Eisenbahngesetz, Familienlastenausgleichsgesetz und Finanzausgleichsgesetz

- Vertragliche Regelungen

- Grund- und Finanzierungsvertrag

- Verkehrsdienstverträge

Mit April 2000 wurde das ehemalige Amt des Landes Tirol in eine **GmbH im Alleinbesitz des Landes** ausgegliedert, deren Aufgabe die Organisation (nicht die Durchführung!) des ÖV in Tirol ist.

Die **Finanzierung der Bestands- und der Bestelleistung stellt sich sehr komplex dar**, da neben den Einnahmen aus den Fahrkarten, der Bund, das Land und die Gemeinden sowie Dritte tw. über verschiedene Titel beteiligt sind. Immerhin knapp ein Drittel konnte 2005 über Fahrgeldeinnahmen und weitere 18,7 % über Fahrpreisersätze (z.B. Schülerfreifahrt) abgedeckt werden.

Schwierigkeiten ergaben sich bei der **Umstellung auf eine Zonentarifstruktur** und in Verhandlungen mit den ÖBB und den IVB, die aber mittlerweile im Großen und Ganzen gelöst werden konnten.

Die Verhandlungen mit dem Bund über die Neugestaltung des **Grund- und Finanzierungsvertrags** dauerten 8 (!) Jahre und konnten erst 2006 abgeschlossen werden.

Die **Verkehrsdienstverträge Osttirol, Innsbruck und ÖBB Schiene** wurde eingehender geprüft. Mit den ÖBB gab es massive Auffassungsunterschiede über das verpflichtend aufrecht zu erhaltende Grundangebot.

4 Prüfungsergebnisse bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben

Mag. Daniel Hupfaut (Kontrollabteilung Innsbruck) erläutert die Organisation des ÖV in Innsbruck und die Prüferfahrungen in diesem Bereich.

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) werden zu 51% von der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), zu 45% von der Stadt Innsbruck und zu 4% vom Land Tirol getragen. Die IVB operieren mit 3 Straßenbahn- und 27 Dieselbuslinien sowie der Stubaitalbahn. Die IVB fungieren dabei als Verkehrskoordinator und Infrastrukturgesellschaft und haben mit der Inn.Bus-GmbH einen Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen. Die Einrichtung einer Inn.Bahn-GmbH ist geplant.

5 Podiumsdiskussion: „ÖPNRV - Herausforderung für Kontrolleinrichtungen“ (Zusammenfassung)

Unter der Moderation von Dr. Helmut Brückner, eröffnet Dr. Werner Heftberger (LRH OÖ) die Diskussion mit der Feststellung, dass **Individualverkehr und ÖPNRV nicht als Konkurrenten**, sondern als Gesamtsystem gesehen werden sollten, wobei sich der MIV besser verkauft. In OÖ scheitert dies u.a. daran, dass zwei politische Referenten zuständig sind und das Land generell zu wenig steuernd eingreift. Auch wird der Wettbewerb eher als Hindernis, denn als Chance gesehen, wobei etwa Ausschreibungen wohl nur bei ganzen Leistungsbündeln und nicht bei einzelnen Strecken sinnvoll sind. Die Intransparenz im derzeitigen System wird von

den Verkehrsunternehmen ausgenützt, wenn etwa Schülerfreifahrten ohnehin gewinnbringenden Linien zugerechnet werden, während für defizitäre dann zusätzliche Mittel verlangt werden. Das **Zusammenspiel zwischen Land und Gemeinde** sollte auch von den Kontrollämtern beachtet werden.

Mag. Daniel Hupfaut weißt daraufhin, dass die neue VO der EU im Bereich der Inhouse-Vergabe noch eine große Herausforderung wird. Für die Verkehrsunternehmen bzw. die Planer ist es geboten, **für jeden politischen Wunsch auch die Kosten kommunizieren** zu können. Dass einige Städte und Gemeinden keine **Einsicht in die Verträge der Verbände** nehmen können ist ein unhaltbarer Zustand. Im Bereich der Kontrolle hat sich die Prüfung konkreter Dienstleistungen bewährt.

Ing. Bernhard Rabe´ (RH) sieht den ÖV in ein komplexes System eingebunden, das u.a. die Stadt- und Raumplanung mit einschließt und auf Entwicklungen wie etwa der Demographie reagieren muss. Problematisch ist auch die zersplitterte Verantwortung etwa auf Seiten des Bundes mit dem BMF (FAG-Mittel), dem BMVIT (Besteller, Behörde und Eigentümer der ÖBB!) und dem BMWJF (FLAF-Mittel). Generell muss es zu einer **Zusammenführung der Aufgaben- und der Ausgabenverantwortung** kommen. Insbesondere die Doppel- und Dreifachrolle des BMVIT ist suboptimal. Das derzeitige ÖPNRV-G verzerrt die Kosten durch die verschiedenen Grundförderungen etwa für die Schiene. Für eine gesamtösterreichische Übersicht müssen noch gemeinsame Kennzahlen entwickelt werden. Aber gerade die spannendsten Zahlen, wie etwa die **Streckenerfolgsrechnungen** der ÖBB, werden wie Schätze gehütet.

Dipl.-Ing. Reinhard Krismer (LRH Tirol) streicht die steigenden Kosten der Gebietskörperschaften hervor, während sich der **Bund zusehends aus seiner Verantwortung zurückzieht**. Bei der Prüfung sind auch die grenzüberschreitenden Fahrgastströme nicht aus den Augen zu lassen.

GS Dr. Thomas Weniger (ÖStB) betont den **sozialen Aspekt des ÖV** und dessen Rolle in der Verbindung von ländlichem und städtischen Raum. Der Bund ist gefordert endlich ein **neues ÖPNRV-G** vorzulegen, dass die Mittelvergabe auch transparent und nachvollziehbar macht.

Dr. Erich Hechtner (Kontrollamt Wien) stellt die Frage nach dem **Umfang des gewünschten Wettbewerbs** in den Raum. Sollen etwa die Wiener Linien auch in Tirol operieren können?

Dr. Gerald Schönberger (Stadtrechnungshof Linz) sieht insbesondere Schwierigkeiten im Umgang mit den ÖBB, da hier weder Land noch Gemeinde über eine **Prüfkompetenz** verfügen.

Dr. Edgar Graziadei (Kontrollabteilung Innsbruck) unterstreicht den Punkt mit der mangelnden rechtlichen Kompetenz, die es den Kontrollämter verunmöglicht **über die Stadtgrenze** zu blicken.

Dr. Helmut Brückner (OÖ LRH) gibt aber zu bedenken, dass sich **Kontrolleinrichtungen verschiedener Gebietskörperschaften abstimmen** können.

6 ÖPN(R)V und Praxis in Klagenfurt am Wörthersee

Mag. Johannes Rom (Kontrollamt Klagenfurt am Wörthersee)referiert über den Verkehrsdienstleistungsvertrag und die finanziellen Auswirkungen auf die Stadt. Per Landesgesetz ist die **Finanzierung des Verkehrsverbundes Kärnten** zwischen Bund, Land und Gemeinden gedrittelt. Von den 3,5 Mio. Euro der Städte und Gemeinden zahlt Klagenfurt 1 Mio., wobei eine genaue Berechnung dieser Summe auch nach Urgenz nicht zu bekommen ist.

Die Stadtwerke AG (STW AG) fungieren als Leistungserbringer, wobei der Bereich Mobilität 10% des Umsatz bei 20% des Personals der Stadtwerke ausmacht. Dieser Bereich umfasst die Aufgaben Verkehrsmanagement, Fahrbetrieb, Fuhrpark und Parkraumbewirtschaftung. Im Bereich der Parkraumbewirtschaftung wurde die vom Kontrollamt vorgeschlagene Schaffung eines BGA für die P&R-Parkplätze verwirklicht.

Im Verkehrsdienstleistungsvertrag ist eine **jährliche (!) Prüfung** („Jahresabrechnung“) durch das Kontrollamt fixiert. Hier werden die Mengen- und Wertkomponenten sowie die Qualität und die Wirtschaftlichkeit überprüft.

7 ÖPNRV „Chancen und Risiken aus Sicht der Gebarungskontrolle“

Ing. Bernhard Rabe´ (RH) präsentiert auf der Metaebene das System des ÖPNRV in Österreich und gibt auch einen grafischen Überblick über die komplexen Zusammenhänge und unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Teilnehmer am System ÖPNRV. Bezugnehmend auf die Podiumsdiskussion verweist er auf die Kompetenz des RH auch **Gebietskörperschaften übergreifend** zu prüfen.

Die demographische Entwicklung (sinkende SchülerInnenzahlen reduzieren das „klassische“ Klientel), die geforderte Barrierefreiheit, Tendenzen aus der Raumplanung (Zersiedlung) und Sicherheitsanforderungen (Züge ohne Zugbegleiter sind subjektiv unsicher) sind nur einige der externen Einflussfaktoren, die auf das System einwirken.

Von Seiten des Bundes wurden 2008 **1.340,8 Mio. Euro** aufgewendet. Eine Gesamtösterreichische Sicht gibt es bis dato allerdings nicht. Ein Gutachten des BMVIT zu diesem Thema harrt seit 2 Jahren der Veröffentlichung.

Die zersplitterten Finanzierungsstrukturen treten insbesondere bei den Auseinandersetzungen über die Bestandsleistungen zu Tage. Während der Bund den §7 ÖPNRV-G dahin gehend interpretiert, dass vor allem die Beitragsleistung des Bundes mit damaligen Stand garantiert ist, gehen die Länder und Gemeinden von der Garantie der Verbindungen aus. Bis dato kam es noch zu keiner Novelle des ÖPNRV-G, da der Bund zwar die Verantwortung übertragen, gleichzeitig aber seinen Beitrag deckeln wollte.

Die Verträge mit den Verkehrsunternehmen mangeln oft an **messbaren Parametern und an Sanktionen**. Auch ist eine ausreichende Flexibilität wichtig, wenn einzelne Linien nicht ausreichend angenommen werden und Anpassungen nötig sind.

Kosteneinsparungen sind u.a. möglich, wenn gewisse (technische) Entwicklungen auch **Verkehrsverbände übergreifend** getragen werden.

8 Allfälliges

Nach dem Dank an Klosterneuburg wird die nächste Sitzung in Kapfenberg zum Thema Radwege (Bau, Sicherheit, etc.) für **30.9 und 1.10.2009** angekündigt.

Für die weiteren Sitzungen (Wiener Neustadt, Graz) bieten sich die Themen Freizeiteinrichtungen sowie Transfers/Umlagen an.

9 Feedbackrunde

Neben dem einhelligen Dank an die OrganisatorInnen Sabine Posch und Mag. Günther Schwarz wird u.a. vermerkt, dass die Organisation des ÖPNRV in Österreich offensichtlich ein „absichtlich intransparentes System“ sei und das der den Bestandsleistungen zu Grunde liegende Status Quo von 1999 heute ökonomisch nicht mehr begründbar sei.

Krems, St. Pölten und Wr. Neustadt kündigen als ein Ergebnis der Tagung eine Initiative zur gemeinsamen Prüfung des ÖPNRV an.

Weiterführende Informationen:
www.staedtebund.gv.at

Weitere Veranlassungen / Aufgaben:

Aufgabe	Wer	Bis wann

nächster Termin / Ort / Themen:
(29.) 30.9 – 1.10.2009 / Kapfenberg / Radwege

Abschrift ergeht an:
Alle Ausschussmitglieder

Abschrift ergeht nachrichtlich an:
Generalsekretär OSR Dr. Thomas Weninger zur Information

Datum: **18.5.2009**

Mag. Oliver Puchner

Referent/in

Dr. Edgar Graziadei

Vorsitzende/r

OSR Dr. Thomas Weninger

Generalsekretär