

# ÖPNRV

## „Chancen und Risiken aus Sicht der Gebarungskontrolle“

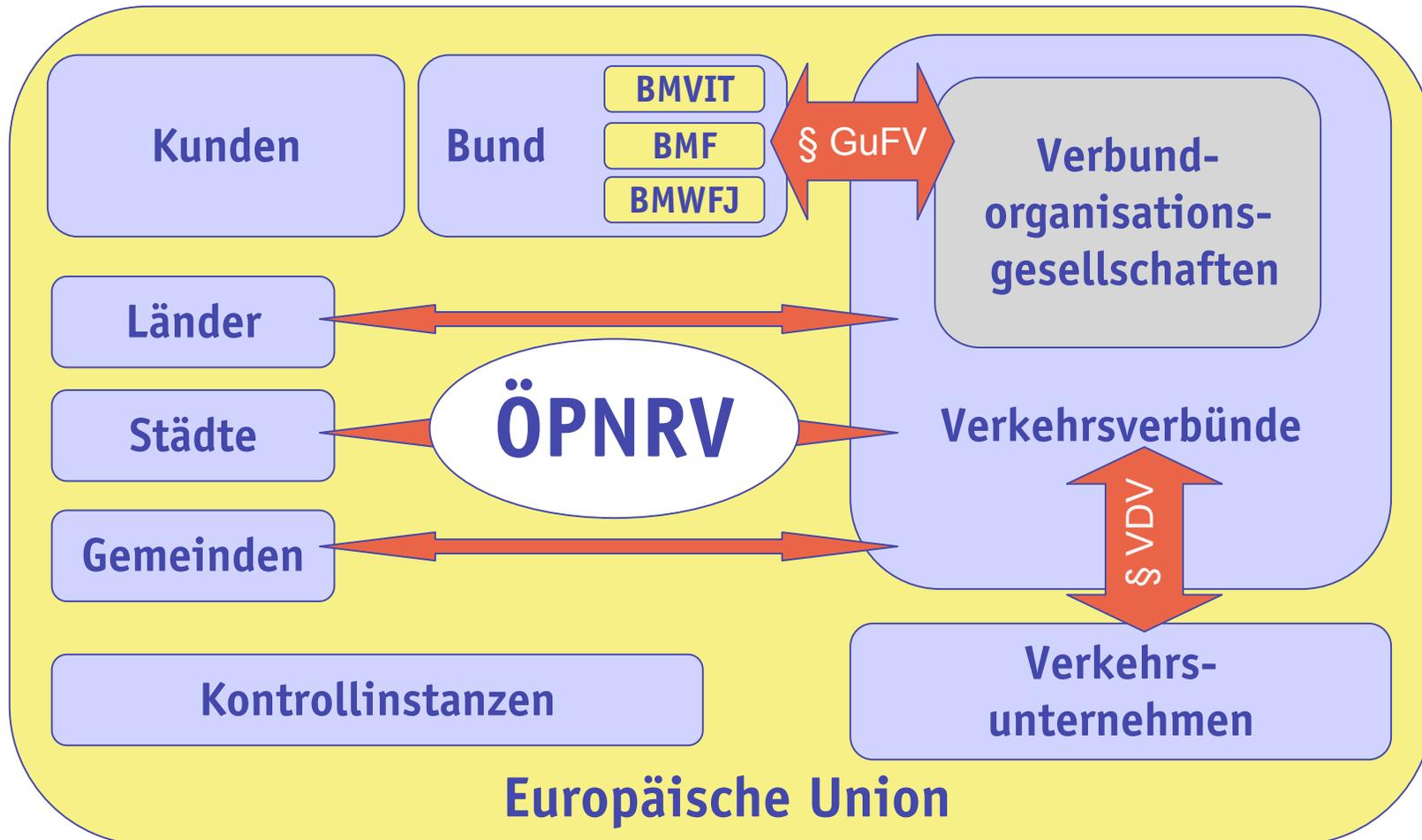
Rechnungshof, Abt. S3-6 Landverkehrswesen

ADir. Ing. Bernhard Rabé, 0676 8911 8251, [rabe@rechnungshof.gv.at](mailto:rabe@rechnungshof.gv.at)

## Inhaltsübersicht:

- Umfeld, Systempartner und deren Bedürfnisse
- externe Einflussfaktoren
- Finanzierungsströme
- Ergebnisse bisheriger Prüfungen
- Problemfelder und ableitbare Risiken
- Reformbedarf und ableitbare Chancen
- Zusammenfassung

# ÖPNRV: Umfeld und Systempartner



# Interessen (beispielhaft)

<b>Interessensträger</b>	<b>Bedürfnisse/Interessen</b>
<b>Kunde</b>	Gute Verkehrsversorgung, preisliche Attraktivität, Pünktlichkeit, Taktung, Reisezeiten, Qualität vglb. mit MIV,....
<b>EU</b>	Liberalisierung, Forcierung des Wettbewerbs
<b>Bund</b>	Ausgaben-Limitierung, Maßnahmeneffizienz, verkehrspolitische Zielsetzungen, Modal-Split, umweltpolitische Akzente (Co <sup>2</sup> etc.)
<b>Länder</b>	Planungs- und Bestellkompetenz, Optimierung der vom Bund bereitgestellten Mittel, Modal-Split, regionalpolitische Ziele
<b>Städte</b>	Bedachtnahme auf „eigene“ VUs, Spannungsfelder Wettbewerb und Liberalisierung, Finanzierungsbeiträge U-Bahn (Wien).
<b>Gemeinden</b>	(Mindest-) Versorgung in der Fläche unter „wirtschaftlichen“ Bedingungen, Anbieten von innovativen Bedienkonzepten

# Externe Einflussfaktoren (ÖPNRV-Umfeld)

Preisliche Attraktivität  
Wettbewerbsfähigkeit  
Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Verkehrsangebot  
Beförderungsqualität  
Bedienfrequenzen, Reisezeiten, Fahrzeugausstattung

Umwelt-  
Faktoren  
CO<sup>2</sup>/CO/Feinstaub

**ÖPNRV**

Raumplanung  
Siedlungsräume/Einkaufszentren  
abseits von  
ÖPNRV-Achsen

KFZ-  
Verfügbarkeit

Demografische  
Entwicklung  
Sinkende Geburtenraten  
MIV-Mobilität bis ins hohe Alter

Barrierefreiheit  
Mobilität  
CO<sup>2</sup>/CO/Feinstaub

# ÖPNRV Haupt-Finanzierungsströme

Betrieb des ÖPNRV  
2008

ÖPNRV-Leistungen des Bundes 2008	
Zahlungen an die Verkehrsverbünde gem. ÖPNRV-G	67,0 Mill. EUR
Finanz. Verkehrsdienste („Bestellerförd.“)gem. ÖPNRV-G	12,6 Mill. EUR
GemWi LB ÖBB-Unternehmensgruppe, Personenverkehr	502,0 Mill. EUR
GemWi Leistungen an Privatbahnen	43,5 Mill. EUR
Abgeltung Schüler- u. Lehrlingsfreifahrten (BMAF, VA 2008)	360,0 Mill. EUR
ÖPNRV-Zuweisungen nach dem FAG (Kap. 53, VA 2008)	246,7 Mill. EUR
Beitrag U-Bahn (Schienenverbundv.) (Kap. 65, VA 2008)	109,0 Mill. EUR
<b>Summe</b>	<b>1.340,8 Mill. EUR</b>

**Leistungen und Kofinanzierungsteile der Länder/Städte/Gemeinden ???????**

### Was stellte der RH fest?

- Zersplitterte Finanzierungsstrukturen
- Auseinanderdriften von Aufgaben- u. Ausgabenverantwortung
- Fehlende Übersicht über Mitteleinsatz und Mittelverwendung
- Uneinheitliche Kennzahlen- und Statistiksyste
- „Doppelrolle“ und Interessenskonflikte des BMVIT als Besteller von Verkehrsleistungen und als Eigentümer von Verkehrsunternehmungen

**Eine stärkere Verschränkung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung könnten Effizienz und Flexibilität der (Verkehrsdienste-)Bestellungen erhöhen, wie auch die fortschreitende Abkoppelung von Planung und Bestellung von Verkehrsleistungen verhindern.**

**Mit einer Neustrukturierung der Aufgabenverteilung im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) sollte auch die finanzielle Verfügungsgewalt auf die Aufgabenträger übertragen werden.**

**Dabei wären entsprechende (verpflichtende) Berichts-, Kontroll- und Meldepflichten vorzusehen.**

**Reihe Bund 2005/8 (Evaluierung des Bundesgesetzes über die Ordnung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs), S. 141f; TZ12.1f**

- mangelnde Transparenz, fehlender Überblick über Mitteleinsatz
  - *Risiko: ineffizienter Mitteleinsatz,*
  - *mangelhafte Kosten- und Wirkungskontrolle*
- komplexe und unübersichtliche Zahlungsströme
  - *Risiko: fehlende Steuerungsmöglichkeiten*
- Doppelrolle Eigentümer und Besteller (z.B. BMVIT)
  - *Risiko: Interessenskonflikte, Kunde rückt aus dem Fokus*
- Festklammern an Traditionen statt Zulassen von Innovationen
  - *Risiko: Abkehr von Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit*
- unzureichende Koordinierung von Planung u. Bestellung
  - *Risiko: unklare Nachfrageorient. u Finanzierungsverantwortung*
- fehlende Wertanpassung, fehlender Dialog
  - *Risiko: Angebotsverschlechterung, Misstrauen*

- Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung
  - *Chance: Stärkung bedarfsgerechter Verk.-Bestellungen*
- Etablierung eines österreichweiten ÖPNRV-Monitorings
  - *Chance: Effizienzsteigerung, Best-Practice-Modelle*
- Harmonisierung von Kennzahlen und Benchmarks
  - *Chance: Vergleichsmöglichk., Ziel- u. Ergebnissteuerung*
- Kooperationen statt individueller Alleingänge
  - *Chance: Einsparungen durch Mengeneffekte*
  - *Senkung v. Entwicklungskosten (Telematik, e-ticketing etc.)*
- Kundennutzen und Qualität in den Vordergrund stellen
  - *Chance zur Verbesserung des Modalsplits*
- Wettbewerbs-/Liberalisierungsdruck als Herausforderung sehen
  - *Chance „eigene Unternehmen“ fit zu machen“*

## ... aus Sicht der Gebarungskontrolle:

- Harmonisierung von einfachen u. nachvollziehbaren Leistungskennzahlen
- Keine Mittelzuweisungen ohne Zielvereinbarung
- Zielerreichung laufend (zumindest jährlich) evaluieren
- Vereinheitlichung der Berichtspflichten für alle Verbände
- Offenlegung von Streckenerfolgsrechnungen zur Festlegung des Bestellvolumens von gemeinwirtschaftlichen Leistungen
- Beispielwirkung durch Roll-Out von Best-Practice-Modellen
- Bedarfsgerechte und nachfrageorientierte Verkehrsdienste-Bestellungen
- Kooperationsmodelle für Beschaffungs- und Forschungsprogramme
- Anpassung von Vertragswerken an die VO EG 1370/2007
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit eigener bzw. verbundener VUs
- **Was will der Kunde, welche (Mindest-)Strukturen sind dafür erforderlich**

**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**