



Initiativprüfung

Öffentlicher Personennahverkehr

Bericht

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof

A-4020 Linz, Promenade 31

Telefon: #43(0)732/7720-11426

Fax: #43(0)732/7720-214089

E-mail: post@lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion und Grafik: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im Juni 2008

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	1
Ziele und strategische Ausrichtung	4
Gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs	4
Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich	4
Ziele für den öffentlichen Verkehr	5
Rahmenbedingungen und Systembeteiligte	6
Personennahverkehr im öö. Zentralraum	7
Organisation und Aufgaben	8
Aufbauorganisation und Aufgabenverteilung	8
Regionalverkehrskonzepte	11
Prozessablauf	11
Kommunikation	12
Personelle Ausstattung	13
Gestaltung des Angebotes	14
Leistungsangebot	14
Regionaler Schienenpersonennahverkehr	14
Regionaler Personennahverkehr auf der Straße	15
Stadtbussysteme/ Ortsverkehre	15
Anrufsammeltaxis	16
Zielgruppenorientierte Angebote	16
Fahrgastdaten und -entwicklungen	17
Infrastruktur und Betriebsmittel	19
Wettbewerb	20
Kundenorientierung	21
Qualitäts- und Beschwerdemanagement	21
Fahrkarten und Preisgestaltung	22
Verlässlichkeit des Angebots	23
Barrierefreiheit	23
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	24

Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen	25
Gebahrung des öffentlichen Nahverkehrs im Landeshaushalt	25
Gebarungsübersicht und -entwicklung	25
Ausgaben Teilabschnitte Nahverkehr – Straßen- und Schienenverkehr, Förderungen von Privatbahnen	27
Leistungsbestellungen und Sonstige Förderungen	27
Ausgaben Teilabschnitt OÖ Verkehrsverbund	29
Bestellung von Verkehrsdienstleistungen	29
Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs	30
Straßen- und Schienenverkehr	30
OÖ Verkehrsverbund	31

Abkürzungsverzeichnis / Glossar

Begriff	Erklärung
A	
AST	Anrufsammeltaxis
B	
bzw.	beziehungsweise
C	
City Runner	Niederflurstraßenbahn
I	
IBE	Infrastruktur Benützungsentgelt
K	
Kernzonen	Tarifzonen im Bereich der städtischen Verkehrsunternehmen Linz, Wels und Steyr
L	
LILO	Linzer Lokalbahn
LRH	Oö. Landesrechnungshof
M	
Mobilitätsmanagement	Unterstützende Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf verschiedenen Ebenen: Betriebe, Regionen (MobiTipp), Land
MOBITIPP	Beratungs- und Servicestelle in allen Angelegenheiten des regionalen öffentlichen Verkehrsangebotes
N	
NAO	Neue Amtsorganisation seit 1.1.2008 in Kraft
Newsletter	Kostenloses, elektronisches Rundschreiben, das per e-mail versandt bzw. empfangen wird. Nach gesetzlichen Vorschriften kann der Empfänger jederzeit den Erhalt abstellen.
O	
Oö.	Oberösterreich
OÖVG	Oberösterreichische Verkehrsverbund GmbH Nfg. Co KG
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund

ÖPNRV-Gesetz 1999	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz von 1999
Ortsverkehren / Stadtbussysteme	Lokales Angebot für öffentlichen Verkehr
P	
Pönalisierung	Strafzahlung
R	
Rufbusse	Bedarfsorientierter Verkehr – Kurs fährt nur nach vorheriger telefonischer Bestellung
RVK	Regionalverkehrskonzept
S	
Schichtbusse	Mit den Betriebszeiten von größeren Unternehmen abgestimmter Regionalverkehr
sog.	sogenannte
Solar City	Stadtteil im Süden von Linz
V	
Verkehrsdienste, Verkehrsdienstleistungen	Gemäß § 3 ÖPNRV-G 1999 sind Verkehrsdienste eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbrachte Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr)
Verkehrsdienstevertrag	Vertrag zwischen Auftraggeber und Verkehrsunternehmen über die Erbringung der Verkehrsleistungen in vereinbarter Qualität.
Z	
z.B.	zum Beispiel

Der Landesrechnungshof (LRH) hat mit Unterbrechungen in der Zeit vom 22. November 2007 bis 14. April 2008 eine Initiativprüfung im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 1 und 3 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/1999 idgF durchgeführt. Gegenstand der Prüfung war die Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das Land Oberösterreich. Nicht Gegenstand der Prüfung war die Abwicklung einzelner Infrastrukturprojekte sowie die Gebarung von Verkehrsunternehmen.

Die Prüfung der finanziellen Gebarung konzentrierte sich auf das Land Oö, die Gebarung der OÖ. Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG wurde nur insoweit geprüft, als dies zur Herstellung eines Gesamtblickes notwendig war.

Das Prüfungsteam setzte sich aus Dr. Werner Heftberger als Prüfungsleiter, Dipl.Ing. Helmut Lipa, Leopold Pesendorfer und Ing. Norbert Sterrer MPA BA zusammen.

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“, der OÖ. Verkehrsverbund GmbH Nfg.& Co KG und einem Vertreter des politischen Referenten in der Schlussbesprechung am 30. April 2008 zur Kenntnis gebracht.

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

- (1) Die Ausgaben des Landes Oö. für den öffentlichen Personennahverkehr stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich an und beliefen sich im Jahr 2007 auf rund 82,2 Mio. Euro. Damit finanzierte es im Wesentlichen den Oö. Verkehrsverbund, zusätzliche Verkehrsdienstleistungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bzw. der Betriebsmittel. Gleichzeitig stiegen auch die Fahrgastzahlen stetig an.
- (2) Der LRH gewann den Eindruck, dass das Image des öffentlichen Personennahverkehrs in der öffentlichen Meinung noch eher gering ist und auch das Land noch zu wenig unternimmt, die Werthaltungen der Bevölkerung zum öffentlichen Personennahverkehr zu beeinflussen. Auf Basis des Gesamtverkehrskonzeptes Oö. wäre daher **auf politischer Ebene eine Klarstellung wichtig, welchen Stellenwert der öffentliche Personennahverkehr zukünftig im Gesamtverkehrsgefüge haben soll.**
- (3) Insgesamt verfolgte das Land im öffentlichen Personennahverkehr bisher eine vorwiegend angebotsorientierte Strategie, Kundenbefragungen erfolgten kaum. Eine der Hauptstoßrichtungen ist die flächendeckende Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten. Mit diesen werden schrittweise auch regionale Strukturen des Mobilitätsmanagements („MobiTipps“, Ansprechpartner auf Gemeindeämtern) geschaffen. **Nach Ansicht des LRH entsteht durch die 2001 begonnene Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten ein Angebot, das den aktuellen Bedarf im Wesentlichen abdeckt.**
- (4) Ziel des Landes ist es, bis zum Jahr 2021 den derzeitigen Weganteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr von 15% 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.
- (5) Das Gesamtverkehrskonzept stellt die gesamthafte Betrachtung der Verkehrsagenden in den Vordergrund. Daher wäre es nach Meinung des LRH konsequent, die Verkehrsagenden – wie bereits auf Verwaltungsebene – auch **auf politischer Ebene bei einem Mitglied der Oö. Landesregierung zusammenzuführen.**
- (6) Nach Ansicht des LRH nimmt das Land bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vielfach die Rolle des reinen Finanzierers ein. Er meinte aber, dass **das Land den öffentlichen Personennahverkehr aktiver ausgestalten und mehr steuernden Einfluss** auf die Beteiligten ausüben sollte.
- (7) Defizite sah der LRH insbesondere bei der **Überprüfung und Einforderung von Vertragspflichten der Verkehrsunternehmen.** Dies betrifft vor allem die Einhaltung von Qualitätsmerkmalen (z.B. Fahrgastzählungen, Ausstattung der Fahrzeuge, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit). Außerdem meinte er, dass das Land bei allen geförderten Infrastrukturvorhaben seine Rechte umfassend wahrnehmen sollte (z.B. begleitende Kontrolle, strukturierte Informationen).

- (8) 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.
- (9) Im Gesamtverkehrskonzept Oö. werden Kostensenkungspotenziale durch die Einführung von Wettbewerb bei Leistungsbestellungen in der Höhe von bis zu 30% aufgezeigt. Der LRH empfahl daher, eine Strategie zur möglichst raschen Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen zu entwickeln. Diese Wettbewerbsstrategie muss im Einklang mit europarechtlichen Vorgaben stehen.
- (10) Das Land fördert mit großem finanziellen Aufwand die Verbesserung bzw. Erhaltung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsbetriebsmittel. Der LRH regte an zu überlegen, ob und unter welchen Voraussetzungen das Land die von ihm mitfinanzierten Investitionen ins Eigentum übernehmen sollte.
- (11) Der LRH fasste folgende Empfehlungen zusammen:
- I. Festlegung konkreter Ziele mit steuerungsrelevanten Kennzahlen zur Überprüfung der Zielerreichung (siehe Berichtspunkt 3.2., Umsetzung ab sofort)**
 - II. Politische Klarstellung des zukünftigen Stellenwerts des öffentlichen Personennahverkehrs im Gesamtverkehrsgefüge als Grundlage für dessen Weiterentwicklung (siehe Berichtspunkt 2.2., Umsetzung kurzfristig)**
 - III. Zusammenführung der Verkehrsagenden bei einem Mitglied der Oö. Landesregierung (siehe Berichtspunkt 7.2., Umsetzung mittelfristig)**
 - IV. Stärkung der Rolle des Landes bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Oö. (siehe Berichtspunkte 24.2., 25.2., 26.2., 27.2., Umsetzung ab sofort)**
 1. Konsequente Durchführung der Qualitätskontrollen bei den bestellten Verkehrsdienstleistungen
 2. Verstärkte Ausübung von Kontroll- und Informationsrechten bei mitfinanzierten Infrastrukturprojekten (z.B. Straßenbahn Harter Plateau)
 3. Entwicklung einer umfassenden Strategie zur raschen Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen
 4. Erarbeitung einer Position zur Frage des Eigentums an Verkehrsinfrastruktur bzw. Verkehrsbetriebsmitteln

V. Evaluierung des Angebotes und der umgesetzten Konzepte und dementsprechend konsequente Adaptierung (siehe Berichtspunkte 11.2., 16.2., 17.2., 18.2., 20.2., Umsetzung ab sofort)

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

(12) Der LRH gab noch folgende weiterführende Empfehlungen:

VI. Zur Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs Erarbeitung eines umfassenden Marketingkonzeptes (siehe Berichtspunkt 32.2., Umsetzung kurzfristig)

VII. Verbesserung des Projektmanagements und der Informationsflüsse bei der Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten (siehe Berichtspunkte 10.2., 12.2., Umsetzung kurzfristig)

VIII. Zur Vermeidung von Budgetengpässen Erstellung und laufende Adaptierung einer mehrjährigen, politisch akkordierten Budget- und Investitionsplanung (siehe Berichtspunkt 37.2., Umsetzung kurzfristig)

IX. Anhebung der Höchstbeitragsgrenzen im Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 sowie Aktualisierung der Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung 2000 (siehe Berichtspunkt 38.2., Umsetzung kurzfristig)

Ziele und strategische Ausrichtung

Gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs

- 1.1. Dem öffentlichen Personennahverkehr kommen mehrere wichtige Funktionen zu. Er befriedigt das Mobilitätsbedürfnis von Menschen, die aus persönlichen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen keine Möglichkeit haben, andere Formen der Mobilität (insb. Pkw) in Anspruch nehmen können. Insbesondere soll er auch eine Alternative zum Individualverkehr sein und in den Spitzenzeiten entlastend wirken.

Neben dieser sozial- und verkehrspolitischen Funktion ist der öffentliche Personennahverkehr auch aus Gründen des Umweltschutzes wichtig. So ist für die Erreichung der Klimaschutzziele der Verkehr ein wesentlicher Einflussfaktor.

- 1.2. Der LRH wies auf die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs hin und meinte, dass ein attraktiver, qualitativ hochwertiger und insgesamt stark nachgefragter öffentlicher Verkehr geeignet ist, die Standort- und Lebensqualität zu heben. Er verwies auf Beispiele, wie etwa der Schweiz, wo dem öffentlichen Verkehr insgesamt größere Bedeutung zukommt.

Berücksichtigt man, dass sich der in Oberösterreich durch den Sektor Verkehr verursachte Ausstoß an Treibhausgasen von 1990 bis 2006 beinahe verdoppelt hat, so steigt die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs auch unter diesem Gesichtspunkt.

Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich

- 2.1. Um die isolierte Betrachtung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr zu überwinden, hat das Land – wie auch vom LRH empfohlen - unter Federführung der Abteilung Verkehrstechnik - Verkehrskordinierung und öffentlicher Verkehr¹ - das „Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich“ erarbeitet, welches im Jahr 2005 von der Oö. Landesregierung dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt wurde. Dieser nahm am 31. Jänner 2008 das Gesamtverkehrskonzept in der geänderten Fassung 2008 zur Kenntnis.

Das Konzept geht auf Wechselwirkungen und mögliche Verschränkungen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr ein und stellt konkrete Maßnahmen dar, den öffentlichen Personennahverkehrs weiterzuentwickeln und attraktiver zu gestalten.

- 2.2. Für den LRH zeigte dieses Gesamtverkehrskonzept sehr anschaulich die Problemfelder, die wichtigsten Trends und Wirkungszusammenhänge auf und bildet damit eine taugliche Grundlage für die Weiterentwicklung der öö. Verkehrspolitik.

¹ Seit 1.1.2008 werden deren Aufgaben von der neu geschaffenen Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ wahrgenommen.

Er sah aber bis dato noch keine konkreten Umsetzungsstrategien des Landes, einige der im Gesamtverkehrskonzept aufgezeigten politikfeldübergreifenden Handlungsmöglichkeiten (etwa Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder zur nachhaltigen Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl oder eine Abstimmung und Koordination von verkehrsbeeinflussenden Politiken wie Raumordnung, Sicherung des Wirtschaftsstandortes und Umweltschutz) wirksam zu beeinflussen bzw. zu steuern. Zum Zeitpunkt der Prüfung wurde von der zuständigen Direktion ein Umsetzungsfahrplan konzipiert.

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

Das Land sollte daher auf Basis des Gesamtverkehrskonzeptes Oö., allenfalls im Anschluss an einen qualifizierten öffentlichen Diskussionsprozess, eine grundsätzliche strategische Entscheidung fällen,

- welchen Stellenwert der öffentliche Personennahverkehr in Oberösterreich in Zukunft haben soll und
- abgeleitet davon, welche Rolle das Land im öffentlichen Personennahverkehr spielen will, was es also selbst gestalten und steuern will und was rein über Marktmechanismen erledigt werden soll.

Ziele für den öffentlichen Verkehr

- 3.1. Nach den im Gesamtverkehrskonzept aufgestellten Prognosen wird das Gesamtverkehrsaufkommen nur mäßig zunehmen, die Verkehrsmittelanteile und die räumlichen Strukturen der Mobilität verschieben sich aber.

Ohne Gegensteuerung werden laut Gesamtverkehrskonzept folgende Trends erwartet:

% Anteil im Werktagsverkehr des	1992	2001	2011	2021
Motorisierter Individualverkehr	55	62	67	71
Fußgänger	21	16	13	11
Fahrrad	7	7	6	5
Öffentlicher Verkehr	16	15	14	13

Grundlegendes Ziel ist es, bis zum Jahr 2021 den Weganteil des öffentlichen Verkehrs bei 15% zu halten. Unter Einrechnung der Wege zu Fuß (Ziel 12 %) und mit dem Fahrrad (Ziel 9 %) soll ein Anteil von 36%² erreicht werden.

Außerdem sollen die Mindestversorgung im ländlichen Raum sichergestellt und die Fahrgastzahlen im städtischen Umlandverkehr gesteigert werden.

Eine Steigerung der Effizienz wird, etwa durch mehr Wettbewerb, angestrebt.

² Beide Werte beziehen sich auf das Jahr 2001, dem Jahr der letzten umfassenden Verkehrszählung des Landes Oö.

Um diese Ziele zu erreichen, verfügt das Land Oö. über eine Vielzahl von Konzepten, die verkehrsstrategische Fragestellungen aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln behandeln. Es gibt Konzepte, die eine bestimmte Region fokussieren, andere haben einzelne Verkehrsmittel, wie etwa die Schiene und deren Ausbau und Weiterentwicklung zum Thema. Weitere Konzepte betreffen grundsätzliche Überlegungen zum Mobilitätsmanagement in Oö. oder zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr.

- 3.2. Im Wesentlichen stimmen die dem LRH genannten Ziele mit den Intentionen des Gesamtverkehrskonzeptes des Landes überein. Er qualifizierte aber viele davon im Sinne der Wirkungsorientierung eher als Maßnahmen zur Optimierung des Systems und der Angebotsstrukturen. Der LRH hatte insgesamt den Eindruck, dass das Land eine stark angebotsorientierte Strategie verfolgt und es an konkret messbaren Zielen mangelt (z.B. Entwicklung der jährlichen Fahrgastzahlen oder der gefahrenen Kilometer). So konnte er etwa nicht erkennen, welche Fahrgaststeigerungen die einzelnen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln erzielen sollen. Ebenso fehlten Methoden und Meilensteine, um die Ziele zu messen und zu evaluieren. Der LRH empfahl daher, die Zielsetzungen des Landes stärker an messbaren Erfolgskriterien zu orientieren.

Um die Zielerreichung steuern zu können, wird es notwendig sein, ein Informationssystem mit steuerungsrelevanten Kennzahlen (z.B. zur Zielerreichung und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes) zu erarbeiten.

Rahmenbedingungen und Systembeteiligte

- 4.1. Das am 1. Jänner 2000 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-Gesetz 1999) legt die organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie die Ziele, Aufgaben und die Organisation der Verkehrsverbände in den Ländern fest. Demnach hat der Bund ein Grundangebot im öffentlichen Schienennah- und Regionalverkehr im Umfang der bisher erbrachten Leistungen sicherzustellen. Durch Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Leistungen bei Verkehrsunternehmen können die Länder und Gemeinden Angebotsverbesserungen herbeiführen.

Im Land Oberösterreich beschäftigt sich neben der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr die OÖ. Verkehrsverbund GmbH Nfg. Co KG mit der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Auf Seiten der Verkehrsunternehmen stehen dem Land einige große, im Eigentum des Bundes oder von Städten bzw. Gemeinden stehende Schienen- und Linienbusunternehmen, sowie einige mittlere und viele kleine private Leistungsanbieter gegenüber. Diese Unternehmen sind im Oö. Verkehrsverbund zusammengeschlossen.

Die Finanzierung erfolgt – neben den Erlösen aus dem Fahrkartenverkauf - aus Mitteln des Bundes, des Landes sowie der Städte und Gemeinden. Auf Seiten des Bundes erbringen mehrere Bundesministerien nach unterschiedlichen Rechtsgrundlagen finanzielle Leistungen. Daneben existieren diverse Programme und Einzelvereinbarungen zwischen den Gebietskörperschaften zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und Betriebsmittelbeschaffungen (z.B. „Straßenbahn Harter Plateau“).

- 4.2. Der LRH anerkannte, dass die Gestaltung und Steuerung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Oberösterreich aufgrund der unterschiedlichen Interessen der Systembeteiligten schwierig ist. Auch scheiterten die bisherigen Initiativen, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung besser zusammenzuführen, an den divergierenden Interessen und Erwartungen der beteiligten Gebietskörperschaften.
- Dem LRH war klar, dass schwer veränderbare Rahmenbedingungen (z.B. bundesgesetzliche Vorgaben, Finanzierungsbeiträge des Bundes) die Gestaltungsmöglichkeiten des Landes begrenzen. Er gewann aber den Eindruck, dass das Land bislang Möglichkeiten zu einer stärkeren Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs in Oö. nicht ausgenutzt hat und sich oft auf die Rolle des Finanzierers (in Form von Förderungen) zurückzieht.

Personennahverkehr im oö. Zentralraum

- 5.1. Für den oö. Zentralraum sieht das Gesamtverkehrskonzept Oö. die Erstellung eines „integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes“ durch das Land Oberösterreich unter Einbindung der betroffenen Gemeinden vor.
- 5.2. Da es ein derartiges Konzept noch nicht gibt, hielt es der LRH im Hinblick auf die dynamische Entwicklung des Großraums Linz für notwendig, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme eine umfassende und langfristig wirksame Strategie mit den beteiligten Gebietskörperschaften zu entwickeln.
- 5.3. *Der Vertreter der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ teilte mit, dass bereits bisher für den Oö. Zentralraum Akzente für den öffentlichen Verkehr gesetzt wurden (Prognos-Studie, AXIS-Studie, Gründung der NAVEG, Baumaßnahmen).*
- 5.4. Der LRH anerkannte die bisher gesetzten Maßnahmen, verwies aber auf die weiterhin vorhandene Notwendigkeit, ein „integriertes Verkehrsentwicklungskonzept“ für den oö. Zentralraum zu erarbeiten. Im Gesamtverkehrskonzept wird dazu etwa ausgeführt, dass „durch verkehrliche Maßnahmen allein die Verkehrsprobleme solange nicht nachhaltig gelöst werden können, solange eine Abstimmung zwischen Standortplanung und Verkehrspolitik nicht etabliert ist. Darüber hinaus ist eine institutionalisierte Kooperation der Gebietskörperschaften erforderlich.“
- 6.1. Das Land leistet eine Vielzahl an Förderungen an die Stadt Linz bzw. an das im Eigentum der Stadt stehende Nahverkehrsunternehmen (z.B. Förderung des Ankaufs von derzeit 21 Niederflurstraßenbahnen „City Runner“ und 86 Erdgasbussen, Förderung der Verlängerung der Straßenbahn zur Solar City).
- 6.2. Der LRH war der Meinung, dass das Land im Zusammenhang mit solchen Förderaktivitäten stärker auf das Gesamtsystem und damit auch auf eine bessere Verknüpfung von Regionalverkehr und innerstädtischem Verkehr achten sollte.
- Die Fördermittelempfänger – insbesondere die Stadt Linz bzw. das städtische Nahverkehrsunternehmen – sollten daher angehalten werden,
- sinnvolle Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. Busspuren, gezielte Ampelschaltungen oder Ampelbeeinflussungssysteme für Regionalbusse) umzusetzen und
 - durch punktuelle Veränderungen des Angebotes die Umsteigerelation zu verbessern.

Überdies sollten die Förderungsvereinbarungen in allen Fällen sicherstellen, dass die geförderten Infrastrukturen bzw. Betriebsmittel über die gesamte vereinbarte Nutzungsdauer auf den vorgesehenen Strecken zum Einsatz kommen. Für den Fall der vorzeitigen Veräußerung wären aliquote Rückzahlungen zu leisten. In den Förderungsvereinbarungen sollten Angaben zur Nutzungsdauer aufgenommen werden.

- 6.3. *Der Vertreter des Verkehrsreferenten teilte dazu mit, dass in Linz bereit eine Reihe von Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt wurden (Busspur B 139, Busspur Unionkreuzung, Beschleunigungsmaßnahmen auf der B 125, Benützung des Pannestreifen auf der A7 für Regionalbusse).*

Organisation und Aufgaben

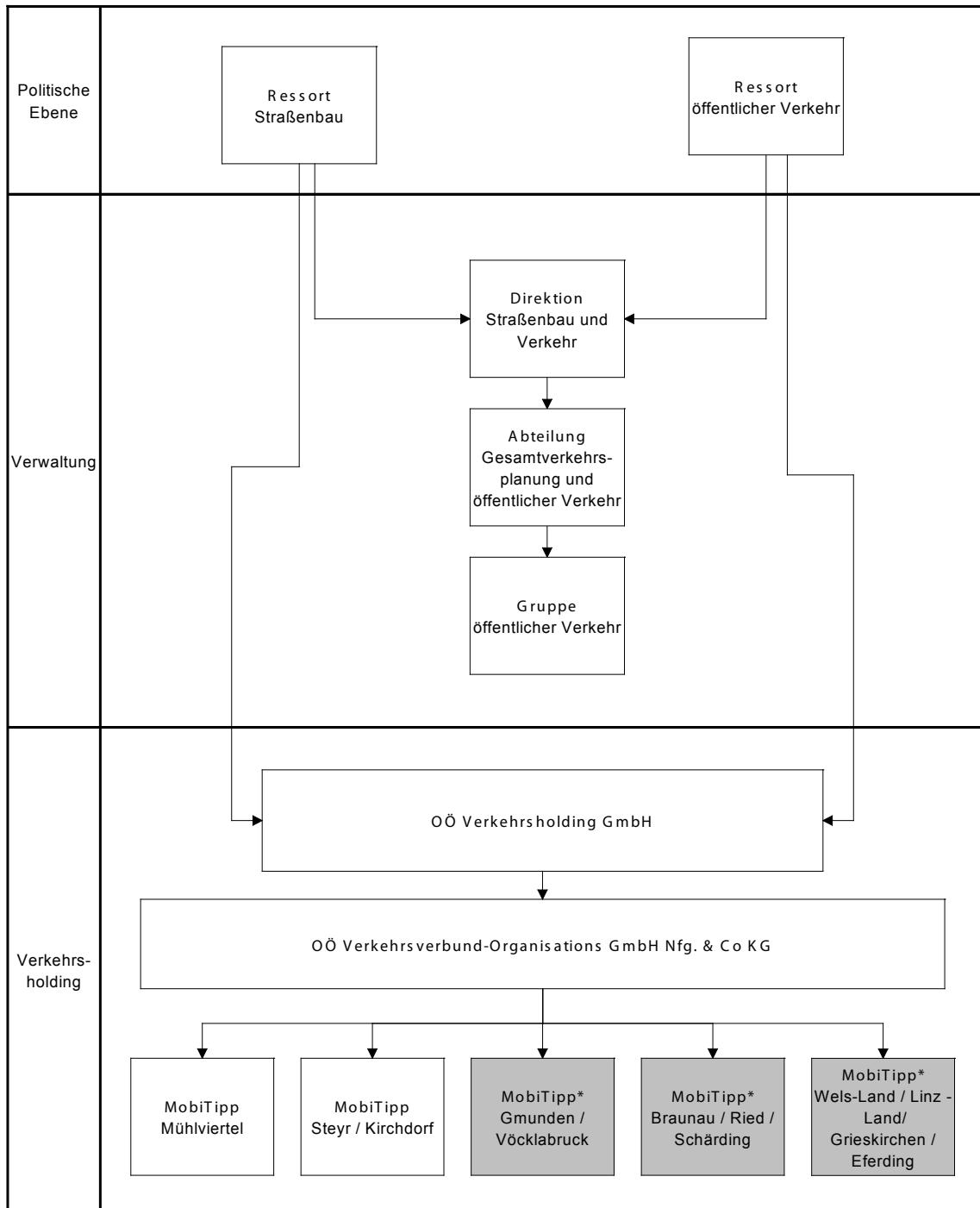
Aufbauorganisation und Aufgabenverteilung

- 7.1. Auf Grund der Geschäftsverteilung der Oö. Landesregierung sind die Verkehrsagenden auf zwei politische Ressorts verteilt.

Mit 1. Jänner 2008 wurde in der Landesverwaltung eine neue Amtsorganisation (NAO) eingeführt. Dabei wurde die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ geschaffen, welche eine gesamthafte Bearbeitung der Verkehrsagenden gewährleisten soll.

Die OÖ. Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (im Folgenden „OÖVG“ genannt) steht zur Gänze im Eigentum des Landes. Sie betreibt zum Zeitpunkt der Prüfung neben der Geschäftszentrale ein Kundencenter in Linz und zwei regionale Mobilitätszentren („MobiTipps“) in Perg (Region Mühlviertel) und Steyr (Region Steyr/Kirchdorf).

Folgende Darstellung zeigt die Organisationsstruktur des Landes in diesem Bereich im Überblick:



* MobiTipp in Planung - Einrichtung erfolgt nach Start der jeweiligen Regionalverkehrskonzepte

Die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ nimmt strategische und operative Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs wahr. Sie ist derzeit vorwiegend für

- die Gesamtverkehrsplanung und verkehrsträgerübergreifende Angelegenheiten,
- Verkehrserhebungen (alle 10 Jahre, zuletzt 2001) und die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung,
- die Evaluierung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes,
- die Infrastrukturplanung (Schienenverkehr),
- die Erstellung und Umsetzung von Regionalverkehrskonzepten,
- die Leistungsbestellungen³ im gesamten Schienenverkehr in Oö. einschließlich Infrastruktur,
- den Aufbau von Mobilitätsmanagementstrukturen in Oö.,
- die Abwicklung diverser Förderungen und
- die Budgetverwaltung

zuständig.

Die OÖVG ist im Wesentlichen mit dem Betrieb des oberösterreichischen Verkehrsverbundes (kurz „OÖVV“) betraut. Dazu zählen unter anderem

- die Erstellung von Rahmenvorgaben für die Gestaltung des Tarifangebotes (Tarifbestellungen⁴) und die Durchführung von Tarifbestellungen,
- die Durchführung und Evaluierung von Leistungsbestellungen aufgrund der Regionalverkehrskonzepte mit Ausnahme des Bereiches Schiene,
- die Umsetzung und der Betrieb von Mobilitätszentren („MobiTipp“)
- die Marketingaktivitäten sowie
- die Abrechnung und Einnahmenaufteilung im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie die Einnahmenaufteilung der Tarifeinnahmen für die Verkehrsunternehmen.

- 7.2. Bereits im Rahmen der Initiativprüfung „Straßenplanung des Landes“, empfahl der LRH 2003 im Sinne einer effizienteren und einheitlichen Gesamtplanung die Zusammenlegung der Verkehrsagenden in einem politischen Ressort. Der Weg, der bei der Umsetzung der NAO beschritten wurde, sollte seiner Meinung nach auch auf politischer Ebene fortgesetzt werden.

Mit der Schaffung der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ erwartet der LRH eine bessere Nutzung von Synergien innerhalb der Landesverwaltung. Darüber hinaus hielt er es für erforderlich, die Kompetenzen zwischen dieser Abteilung und der OÖVG, welche organisatorisch nicht miteinander verbunden sind, klar und zweckmäßig zu verteilen sowie eindeutige Kommunikationsprozesse festzulegen.

Da zu den beiden bereits bestehenden Mobilitätszentren in den nächsten Jahren noch zumindest drei weitere folgen sollen, empfahl der LRH, die bereits bestehenden hinsichtlich Zielsetzung, Organisation und Steuerung zu evaluieren.

3 Entgelt an Verkehrsunternehmen für konkrete Kosten zusätzlicher Verkehrsdienste.

4 Abgeltung an die Verkehrsunternehmen für die Anwendung des verbilligten Verbundtarifes im Gegensatz zu den Normaltarifen.

Regionalverkehrskonzepte

- 8.1. Seit 1999 wurde ein Großteil der Regionalverkehrskonzepte erstellt und umgesetzt. Dabei wurden Wünsche aus der jeweiligen Region (neue Kurse und Linien, geänderte Zeiten) und die Vorgaben des Landes (Vertaktung, Anschlüsse, Grundversorgung) berücksichtigt. Grundsatz ist es, das Angebot in der Region unter den Prämissen Vertaktung und Vernetzung zu optimieren. Nach der politischen Zielsetzung sollen bis 2009 noch Regionalverkehrskonzepte für die Bezirke des Innviertels, für Grieskirchen und Wels-Land umgesetzt werden.

Nach der flächendeckenden Umsetzung aller Regionalverkehrskonzepte ist eine umfassende Evaluierung geplant.

- 8.2. Der LRH stellte fest, dass die flächendeckende Einführung der Regionalverkehrskonzepte bis Ende 2009 nicht mehr realistisch ist. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen bei der Einführung der Regionalverkehrskonzepte erscheint eine Verzögerung von ein bis zwei Jahren wahrscheinlich.

Für den LRH waren die Regionalverkehrskonzepte geeignet, das Angebot in Oberösterreich zweckmäßig zu optimieren. Da diese Strategie der flächendeckenden Angebotsausweitung mit sehr hohen Kosten verbunden ist, war der geplante Zeitpunkt der Evaluierung aus Sicht des LRH zu spät, zumal die ersten Konzepte bereits im Jahr 2001 umgesetzt wurden. Er empfahl daher, die Evaluierungen unverzüglich nachzuholen.

- 8.3. *Der Vertreter des Verkehrsreferenten hielt fest, dass bereits eine Evaluierung des Regionalverkehrskonzeptes Perg durchgeführt wurde. Zwischenzeitliche Evaluierungen für bereits umgesetzte Konzepte sind nach einem angemessenen Zeitraum von 2 bis 3 Jahren geplant, dazu muss nicht die Umsetzung aller Konzepte abgewartet werden. Für den Fall, dass sich die vollständige Umsetzung einzelner Regionalverkehrskonzepte verzögert, ist beabsichtigt, einzelne Maßnahmen (z.B. Angebotsverbesserungen auf den Schienenstrecken) trotzdem zum vorgesehenen Zeitpunkt umzusetzen.*

Prozessablauf

- 9.1. Die Erstellung und Einführung eines Regionalverkehrskonzeptes erfolgt prinzipiell nach einem festgelegten Verfahrensmuster. In der ersten Phase bis zur Erstellung des Projektendberichtes ist ein externer Verkehrsplaner verantwortlich, der mit der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ und den betroffenen Gemeinden zusammenarbeitet.
- 9.2. Der LRH erachtete es als sinnvoll, dass die Gemeinden an der Entwicklung des Regionalverkehrskonzeptes beteiligt sind. Die Beteiligung der Bürger, in Form von Haushaltsbefragungen, ist freiwillig und wurde von ca. 50% der Gemeinden wahrgenommen. Nach Ansicht des LRH sollten mehr Gemeinden diese Möglichkeit nutzen.
- 10.1. Der Projektendbericht des externen Verkehrsplaners beinhaltet eine Grobplanung aller Kurse, welche in der jeweiligen Region angeboten werden sollen. Auf Basis dieser Grobplanung fordert die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ die Verkehrsunternehmen, die in der Region die Linienkonzessionen haben, auf, Detailfahrpläne und Umlaufplanungen zu erarbeiten. Die Verkehrsunternehmen übermittelten darauf hin Angebote direkt an die OÖVG. Diese prüft die Angebote und beauftragt die konkreten Verkehrsleistungen.

Zusammenfassend hat der LRH im Zuge der Prozessprüfung festgestellt, dass

- in vielen Fällen von den Verkehrsunternehmen Angebote erstellt wurden, ohne dass sie dazu von der OÖVG aufgefordert worden sind,
- viele Regionalverkehrskonzepte nicht zum ursprünglich geplanten Zeitpunkt vollständig umgesetzt wurden und
- Informationen für die Kundinnen und Kunden (z.B. Fahrplanaushänge und Fahrplanhefte) mitunter erst nach dem Start des Regionalverkehrskonzeptes zur Verfügung standen.

Wesentliche Ursachen für die Verzögerungen lagen in der teils häufigen und zeitlich sehr knappen Bekanntgabe von Änderungen in der Detailfahrplanung durch die Verkehrsunternehmen und in der Berücksichtigung von nachträglichen Änderungswünschen der Gemeinden. Die kurzfristigen Änderungen führten dazu, dass vielfach Verkehrsleistungen bereits vor Abschluss eines Verkehrsdienstvertrages erbracht werden.

- 10.2. Diese Probleme erschwerten es nach Meinung des LRH, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen. Daher sollten im Sinne eines effizienten Projektmanagements klare Projektverantwortungen in der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ geschaffen werden. Insbesondere wäre es wichtig, dass die Projektleitung
- ihre Verantwortung umfassend wahrnimmt,
 - einen detaillierten Projektplan mit einem Termin-Management aufsetzt und
 - die Einhaltung der Termine konsequent überwacht.

- 11.1. Die Abrechnung der bestellten Leistungen erfolgt durch die OÖVG auf Grundlage der Verkehrsdienstverträge.

Die Verkehrsunternehmen müssen monatlich ihre Fahrkarten-Verkaufszahlen sowie quartalsweise Fahrgastzählungen an die OÖVG übermitteln. Aus den verkauften Fahrkarten und dem über das Jahr gewonnenen Zahlenmaterial aus den Fahrgastzählungen gewinnt die OÖVG Informationen über die Auslastung einzelner Kurse. Diese Information wird zur weiteren Prüfung an die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ gesandt, die endgültig über Änderungen der Fahrpläne (z.B. Einstellung, zeitliche Verschiebung oder Fortführung von Kursen) entscheidet.

- 11.2. Diese Informationen sind die Basis für eine spätere Evaluierung. Für den LRH war es daher wichtig, die Qualität der von den Verkehrsunternehmen gelieferten Fahrgastzählungen zu erhöhen. Dabei ist zur Sicherstellung der Datenqualität auch zu überlegen, vertraglich vorgesehene Sanktionen zu verhängen.

Kommunikation

- 12.1. Erstellung und Umsetzung eines Regionalverkehrskonzeptes erfordern intensive Kommunikation der beteiligten Projektpartner. Im Zuge der Prüfung wurde dem LRH ein Bedarf nach verbesserter Information kommuniziert. Bei der Prüfung der Kommunikationsprozesse fiel ihm etwa auf:
- Im Rahmen der Einführung von Regionalverkehrskonzepten werden Kurse und Linien geändert oder auch eingestellt. Die OÖVG muss die Änderungen gegenüber den Kundinnen und Kunden kommunizieren, erfährt die Gründe dafür aber weder von den Verkehrsplanern noch von der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr“.

- Die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr“ lädt immer wieder Verkehrsunternehmen zur Anbotslegung an die OÖVG ein, ohne diese davon zu informieren.
- 12.2. Der LRH war der Ansicht, dass nicht immer alle Beteiligten über den Informationsstand verfügen, den sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben brauchen. Er empfahl daher, den Informationsbedarf der Projektbeteiligten zu analysieren und die Kommunikation in weiterer Folge zu verbessern. Überdies wäre durch professionelles Datenmanagement sicherzustellen, dass alle Projektbeteiligten über das jeweils aktuellste Datenmaterial verfügen können.
- 13.1. Die OÖVG stellt ihren Kunden jährlich ein Kursbuch zur Verfügung und bietet über ihre Homepage eine elektronische Fahrplanauskunft an. Um diese Informationen aktuell halten zu können, haben die Verkehrsunternehmen der OÖVG die aktuellen Fahrpläne bekanntzugeben. Diese Übermittlung erfolgt größtenteils per e-Mail und PDF-Dokumente. Die Dokumente werden in der OÖVG ausgedruckt, qualitätsgesichert und in das Fahrplansystem der OÖVG arbeitsaufwendig händisch nacherfasst. Weiters wurden in der OÖVG mehrere zumeist auch verfahrensunterstützende Telematik-Projekte gestartet. Diese Projekte dienen zumeist auch der besseren Serviceleistung für den Kunden oder zur Qualitätssicherung. Beispiele für derartige Projekte sind die elektronische Fahrplanauskunft für mobile Endgeräte (Testphase auf Grund fehlender Geldmittel für den Echtbetrieb um ein Jahr verlängert) und die Erneuerung der teilweise bereits 20 Jahre alten mobilen Fahrscheinautomaten.
- 13.2. Im Zuge der Prüfung zeigte sich, dass die Übermittlung der Fahrplandaten in dieser Form nicht zeitgemäß ist. Das Ausdrucken und Wiedereingeben der Daten erschwert die Qualitätskontrolle und ist selbst wieder Quelle für Fehler. Der LRH empfahl daher, eine Datenübermittlung anzustreben, welche ein direktes Weiterverarbeiten der Information ermöglicht. Daneben müsste den Projekten insgesamt mehr Augenmerk geschenkt werden, indem die erforderlichen finanziellen Ressourcen gesichert und entsprechende Projektmanagement-Strukturen geschaffen werden.

Personelle Ausstattung

- 14.1. In der Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ sind derzeit zwei Personen hauptsächlich mit der Einführung der Regionalverkehrskonzepte beschäftigt. Zum Zeitpunkt der Prüfung lief das Auswahlverfahren zur Aufnahme einer weiteren Verkehrsplanerin bzw. eines Verkehrsplaners. Überlegt wird auch, weitere personelle Ressourcen für das Thema „sanfte Mobilität“⁵ bereit zu stellen. Nach Einführung aller Regionalverkehrskonzepte wird die Haupttätigkeit der Verkehrsplaner im Bereich Evaluierung, Weiterentwicklung und Qualitätsmanagement des Angebotes sowie der Infrastruktur und Betriebsmittel liegen.
- 14.2. Für den LRH war die geplante personelle Aufstockung nachvollziehbar. Um den Personaleinsatz insgesamt zu optimieren, hielt er es für notwendig, Jahresplanungen bzw. eine jährlich fortzuschreibende Projektplanung aufzustellen, mit Ressourcen zu hinterlegen und durch ein Controlling zu steuern.

5 Sanfte Mobilität steht für ein Konzept, das nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Rad fahren und die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel fördern will.

Gestaltung des Angebotes

Leistungsangebot

- 15.1. Das Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in Oberösterreich besteht aus vielen Komponenten. Im Bereich des schienengebundenen Verkehrs sind dies Haupt-, Regional- und Lokalbahnen sowie Straßenbahnen. Das Angebot auf der Straße setzt sich aus Regionalbussen, städtischen Busverkehren und Bedarfsverkehren wie Anrufsammeltaxis (AST) und Rufbussen zusammen. Weiters werden noch integrierte Gelegenheitsverkehre („Schichtbusse“) betrieben.
- 15.2. Insgesamt beurteilte der LRH, vor allem durch die Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte, das Angebot im Wesentlichen als ausreichend. Feinabstimmungen sind laufend vorzunehmen.

Regionaler Schienenpersonennahverkehr

- 16.1. Das Leistungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs erstreckt sich auf Haupt-, Regional- und Lokalbahnen. Derzeit sind kaum Änderungen des Streckennetzes geplant. Das Leistungsangebot wird im Zuge der Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte laufend verbessert.
- 16.2. Nach Ansicht des LRH decken die vorhandenen regionalen Schienenstrecken mit ihrem Leistungsangebot insbesondere im Bereich bereits umgesetzter Regionalverkehrskonzepte den Bedarf ausreichend ab. Eine ständige Optimierung und Abstimmung mit dem Gesamtsystem öffentlicher Verkehr ist jedoch zu beachten.
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. Ziel sollte es sein, das Angebot für die Bevölkerung der Region bei angemessenem Mitteleinsatz zu verbessern. Die aus dem Vergleich ableitbaren Maßnahmen wären zweckmäßig und zügig umzusetzen (Zeithorizont der Umsetzung: bis Ende 2010).
- 16.3. *Der Vertreter des Verkehrsreferenten teilt mit, dass Angebotsverbesserungen auf der Lokalbahn Lambach - Haag und Alternativen im Schienenbereich geprüft werden.*
- 16.4. Der LRH war der Meinung, dass die langfristige Weiterführung bzw. Attraktivierung der Lokalbahnstrecke Lambach/ Haag nur mit hohen finanziellen Investitionen möglich wäre. Dabei ist wahrscheinlich, dass die dafür erforderlichen Mittel in erster Linie vom Land Oö. aufzubringen sind. Für den LRH wäre es im Sinne eines verantwortungsbewussten Umgangs mit öffentlichen Mitteln sowie unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse nicht vertretbar, Alternativen zu einem Schienensystem von vornherein auszuschließen.

Regionaler Personennahverkehr auf der Straße

- 17.1. Das regionale Bus-Angebot wird im Rahmen der Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte laufend erweitert. Die Vertaktung und Vernetzung des Gesamtsystems steht dabei im Vordergrund. Die Umsteigerelationen zum Schienenangebot und zu den Ortsverkehren werden dabei besonders berücksichtigt.
- 17.2. Der LRH stand der Angebots-Erweiterung und -Verbesserung durch die Erarbeitung bzw. Realisierung der noch fehlenden Regionalverkehrskonzepte grundsätzlich positiv gegenüber. Er empfahl aber, alle Regionalverkehrskonzepte mit konkreten Zielvorgaben zu verknüpfen und die gesetzten Maßnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung regelmäßig zu evaluieren und bedarfsgerecht anzupassen.

Stadtbussysteme/ Ortsverkehre

- 18.1. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es für Stadtbussysteme/ Ortsverkehre keine allgemeingültigen Lösungen gibt, sondern jede Situation maßgeschneiderte Angebote erfordert. Zu berücksichtigen ist eine Einführungsphase mit anschließender kritischer Evaluierung und die Umsetzung der daraus ableitbaren Maßnahmen.
- 18.2. Da die Stadtbussysteme und Ortsverkehre vom Land mitfinanziert werden, empfahl der LRH, der bedarfsorientierten Adaptierung und Optimierung des Angebotes generell mehr Augenmerk zu schenken.

Für folgende Stadtbussysteme/ Ortsverkehre ergaben die Recherchen des LRH einen konkreten Handlungsbedarf:

- Hagenberg/ Pregarten/ Wartberg („3-Märkte-Bus“):

Die Auslastung ist größtenteils gering. Aus Sicht des LRH wären Linienführung und Linienangebot zu überdenken. Auch die allfällige Einstellung einzelner Linien bzw. Linienteile und das Einbinden bestehender oder neuer regionaler Buslinien sollte nicht ausgeschlossen werden. Dies könnte das Angebot verbessern, die Auslastung steigern und den Mitteleinsatz des Landes optimieren.

- Bad Hall/ Pfarrkirchen:

Das Angebot wird von der Bevölkerung seit Jahren nur sehr eingeschränkt genutzt. Auch aktuelle Recherchenergebnisse des LRH zeigten trotz Umsetzung des Regionalverkehrskonzeptes keine Verbesserung und stellten die Weiterführung dieses Angebots stark in Frage. Inwieweit ein wirtschaftliches und zweckmäßiges Alternativangebot im Linien- oder Bedarfsverkehr möglich sein könnte, wäre zu prüfen (zB Regionalbuslinie mit Kleinbussen im Ortsverkehr nutzen, Anrufsammeltaxi). Der LRH empfahl, eine weitere Mitfinanzierung des Landes von einer derartigen Optimierung des Angebotes abhängig zu machen.

- Freistadt:

Die Auslastung ist bei einer der beiden Linien gering. Dementsprechend wäre das Linienangebot kritisch zu hinterfragen bzw. sollten zweckmäßigere Alternativangebote angedacht werden.

- Bad Schallerbach/ Wallern:

In Bad Schallerbach wird das Kurtaxi-Angebot zufriedenstellend angenommen. Der Ortslinienbus Wallern weist eher geringere Fahrgastzahlen auf. Aus Sicht des LRH wäre der Ortslinienbus Wallern zu überdenken, ev. einzustellen bzw. durch ein zweckmäßigeres Alternativangebot im Linien- oder Bedarfsverkehrsbereich zu ersetzen.

- Vöcklabruck/ Attnang-Puchheim/ Regau/ Redlham und Braunau:

Bei diesen Stadtbussystemen wären jedenfalls Adaptierungen zu überlegen, um die Mittel effizienter einzusetzen. Derzeit weisen beide Angebote linienbezogen betrachtet spürbare Optimierungspotenziale auf. Alternativangebote im Bedarfsverkehrsbereich könnten ein reduziertes Linienangebot zweckmäßig ergänzen und den Mitteleinsatz optimieren.

- 18.3. *Der Vertreter des Verkehrsreferenten teilte mit, dass die Anregungen aufgegriffen und Optimierungsmaßnahmen gesetzt werden.*

Anrufsammeltaxis

- 19.1. Über 20 Gemeinden betreiben zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes Anrufsammeltaxis. Das Land Oö. deckt einen Teil des Betriebsabganges durch Förderungen. Die Gemeinden berichten dem Land Oö. jährlich über die Abwicklung der geförderten Maßnahme.
- 19.2. Für den LRH war die unterschiedliche Qualität und Vollständigkeit der an das Land Oö. übermittelten Daten auffällig. Er empfahl, stichprobenartig die Rückmeldungen der Gemeinden vor Ort zu überprüfen (z.B. Richtigkeit des gemeldeten Betriebsabganges, Fahrgastzahlen).
- 20.1. Aus den übermittelten Daten für das Jahr 2006 war ablesbar, dass der Besetzungsgrad zwischen durchschnittlich knapp über einer Person und über 2,4 Personen je Fahrt schwankte.
- 20.2. Der LRH regte an, in Gemeinden mit geringem durchschnittlichen Besetzungsgrad je Fahrt diesen durch geeignete Maßnahmen zu steigern (z.B. Überdenken und Adaptieren des Angebotes unter Einbeziehung der potenziellen Fahrgäste, stärkere Bewerbung des Angebotes).

Zielgruppenorientierte Angebote

- 21.1. Hauptzielgruppen des öffentlichen Verkehrs sind die Pendler sowie die Schüler und Lehrlinge. Ein Großteil des Angebotes ist auf deren Bedürfnisse ausgerichtet.
- 21.2. Der LRH empfahl, das zielgruppenspezifische Fahrkartenangebot zweckmäßig zu adaptieren bzw. auszubauen. So könnten weitere und spezielle Angebote z.B. für Kleingruppen, Jugendliche, Teilzeitkräfte sowie Veranstaltungsbesucher zusätzliche Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schaffen. Um mit derartigen Angeboten die angestrebte Wirkung zu erreichen, müssten diese auch dementsprechend zielgruppenorientiert beworben werden.

Fahrgastdaten und -entwicklungen

- 22.1. Die meisten Verträge der OÖVG mit den Verkehrsunternehmen beinhalten auch die Verpflichtung, Fahrgastzählungen (Anzahl der beförderten Personen je Kurs) an definierten Tagen auf allen Kursen durchzuführen. Die Ergebnisse sind der OÖVG zu berichten. Im Rahmen seiner Recherchen stellte der LRH fest, dass diese Daten sehr lückenhaft an die OÖVG übermittelt wurden und oft die Datenqualität kaum geeignet war, die nötigen Informationen daraus zu gewinnen.
- 22.2. Fahrgastdaten stellen eine wesentliche Basis zur Evaluierung, Steuerung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes dar. Deshalb empfahl der LRH, sich intensiver mit den Fahrgastdaten zu beschäftigen und die Qualität der Daten spürbar zu steigern. In diesem Zusammenhang wären automatisierte Fahrgastzählungen und vom Verkehrsunternehmen unabhängige Zählmodelle anzustreben. Um auch Informationen zu den verschiedenen Fahrkartengattungen zu gewinnen, sollten die verfügbaren Daten aus dem Fahrkartenverkauf berücksichtigt werden. Einheitliche elektronische Datenformate und Auswertungs-Instrumente könnten die Aussagekraft sowie den Nutzen der Zähl-Ergebnisse steigern. Dies könnte die Verknüpfung der Fahrgastzähl- mit den Verkaufsdaten durch die OÖVG sicherstellen und deren Aussagekraft steigern.
- 23.1. Die Anzahl der im OÖVV beförderten Personen hat sich wie folgt entwickelt⁶:

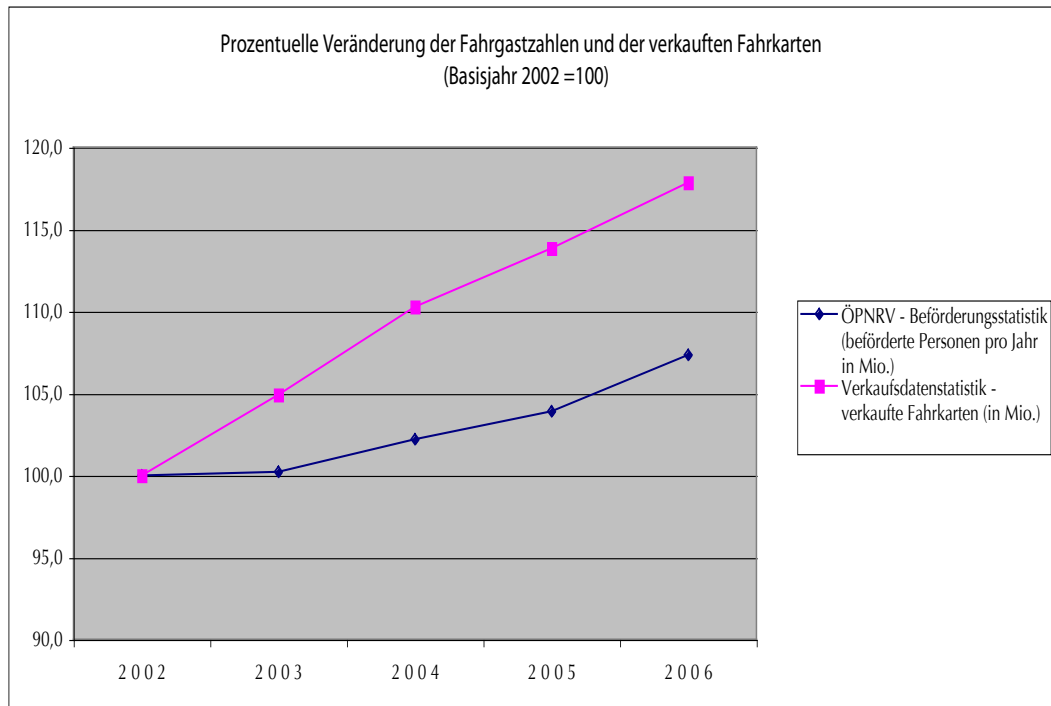
ÖPNRV - Beförderungsstatistik (beförderte Personen pro Jahr in Mio.)						
Quelle: Oö. Verkehrsverbund						
	Jahr	2 0 0 2	2 0 0 3	2 0 0 4	2 0 0 5	2 0 0 6
Verkehr in Statutarstädten		96,3	98,4	98,5	100,9	102,4
Schienenverkehr		14,8	14,8	15,2	15,4	15,6
Busverkehr und Sonstige		34,5	32,6	35,1	34,9	38,3
GESAMT		145,6	145,9	148,8	151,3	156,3

⁶ Da die Kraftfahrlinienstatistik eine unternehmensbezogene Betrachtungsweise vornimmt, ist die Aufteilung in beförderte Personen innerhalb und außerhalb der Statutarstädte nicht ganz exakt.

Die Fahrkartenverkäufe im ÖÖVV entwickelten sich wie folgt:

Verkaufsdatenstatistik - verkaufte Fahrkarten (in Mio.)						
Quelle: Oö. Verkehrsverbund						
	Jahr	2 0 0 2	2 0 0 3	2 0 0 4	2 0 0 5	2 0 0 6
<u>Regionen gesamt</u>	Einzelfahrt/ Tageskarte	3,34	3,41	3,47	3,54	3,61
	Zeitkarten	0,34	0,35	0,36	0,37	0,37
		3,68	3,77	3,84	3,91	3,98
<u>Kernzonen</u>						
Linz, Wels, Steyr		5,06	5,40	5,81	6,04	6,32
	GESAMT	8,74	9,17	9,64	9,95	10,30

Die Entwicklungen stellen sich grafisch wie folgt dar:



- 23.2. Die Statistiken belegen, dass der im Verkehrsverbund organisierte öffentliche Verkehr in Oberösterreich zunehmend stärker in Anspruch genommen wird. Dem stehen aber auch deutlich steigende Ausgaben des Landes Oö. für das erweiterte Angebot im öffentlichen Personennahverkehr gegenüber.

Infrastruktur und Betriebsmittel

- 24.1. Neben den Tarif- und Leistungsbestellungen fördert das Land Oö. mit erheblichem finanziellen Aufwand die Verbesserung der Infrastruktur im öffentlichen Verkehr (zB. bauliche Maßnahmen) und den Ankauf von Fahrzeugen. Anzumerken ist, dass dem Land Oö. bei den Leistungsbestellungen bereits anteilig Beiträge für die Fahrzeugwiederbeschaffung bzw. für die Streckenbenutzung (sog. Infrastrukturbenutzungsentgelt – IBE) verrechnet werden.
- 24.2. Nach Ansicht des LRH sollte das Land Oö. seine Beiträge zur Erneuerung oder Erhaltung der Infrastrukturen bzw. der Betriebsmittel nutzen, um stärker seine Interessen im Sinne der Gesamtziele einzubringen.

In diesem Sinn empfahl er, grundsätzlich zu überlegen, in wie weit das Land Eigentümerin an den von ihm finanzierten Infrastrukturen bzw. Betriebsmitteln (z.B. Schienenstrecken, Fahrzeuge wie Triebwagen und Busse) werden sollte. Solche Überlegungen müssten einer umfassenden Wirtschaftlichkeits- und Zweckmäßigkeitanalyse unterzogen sowie die organisatorischen Rahmenbedingungen geklärt werden. Die mit diesen Infrastrukturen bzw. Betriebsmitteln betriebene Verkehrsdienstleistung selbst wäre dann im Wettbewerb an Dritte zu vergeben.

Diese Analyse sollte insbesondere folgende Aspekte bewerten:

- Möglichkeit, den Wettbewerb unter den Verkehrsdiensteanbietern zu fördern.
- Stärkung der Verhandlungsposition des Landes gegenüber den Verkehrsunternehmen.
- Mehr Möglichkeit zur Steuerung des Angebotes.

Die Förderung für die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur bzw. den Ankauf von Fahrzeugen unterliegt, wenn sie einem Unternehmen gewährt wird, grundsätzlich dem europäischen Beihilfenrecht. Für den LRH war nicht eindeutig geklärt, wer im Rahmen des Förderprozesses konkret prüft, ob die in Aussicht genommenen Förderungen mit dem europäischen Beihilfenrecht vereinbar sind bzw. ob sie bei der Europäischen Kommission zu notifizieren wären. Er empfahl daher, in Hinkunft obligatorisch Prüfungsaufträge an die im Land Oö. für solche Prüfungen kompetente Stelle zu richten oder die Beihilfenrelevanz selbst umfassend zu prüfen.

Der LRH war grundsätzlich der Meinung, dass bei allen vom Land Oö. geförderten Infrastruktur-Vorhaben die vertraglich vereinbarten Rechte umfassend wahrgenommen werden sollten (z.B. begleitende Kontrolle, strukturierte Informationen).

Da das Land beim Infrastrukturprojekt „Straßenbahn Harter Plateau“ den größten Anteil an den Gesamtkosten trägt und in weiterer Folge auch den laufenden Betrieb finanziert, empfahl der LRH dem Land, seine Kontrollrechte aktiv auszuüben. Das umfasst auch die rasche Einrichtung eines von der Stadt Linz sowie dem städtischen Nahverkehrsunternehmen unabhängigen externen kaufmännischen und technischen Controlings. Die bislang von der Stadt Linz gesetzten Maßnahmen erfüllen nach Meinung des LRH diese Vorgaben nicht.

Wettbewerb

- 25.1. Die Europäische Union ist seit vielen Jahren bestrebt, den öffentlichen Personennahverkehr wettbewerbsorientierter zu gestalten⁷. Damit im Spannungsverhältnis steht das österreichische Kraftfahrliniengesetz, welches dem Inhaber einer Linienkonzession Vorrechte bei der Bedienung einer bestimmten Linie einräumt.

Bestellt das Land Oö. bzw. die OÖVG zur Ausweitung bzw. Abrundung des Angebotes zusätzliche Verkehrsleistungen, so hat es aufgrund dieser Vorrechte kaum Alternativen als den Konzessionsinhaber zu beauftragen. Die Vergabe von Leistungen im Wettbewerb wird dadurch erschwert.

- 25.2. Im Sinne des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich und den darin angeführten Kostensenkungspotenzialen von bis zu 30% empfahl der LRH, eine Strategie zur möglichst raschen Einführung des Wettbewerbs bei Leistungsbestellungen zu entwickeln.

Als einen wirksamen Schritt, um derzeit Verkehrsleistungen zu angemessenen und marktkonformen Entgelten zu vergeben, sah der LRH die Überprüfung von Angeboten für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen⁸ anhand der Kriterien, die der Europäische Gerichtshof zur Überprüfung der Beihilfenrelevanz solcher Leistungen herangezogen hat.⁹ In einem aktuellen Fall prüfte die OÖVG auf Basis dieser Kriterien das Angebot eines Verkehrsunternehmens auf Abschluss eines Betriebsführungsvertrages. Dies brachte dem Land Oö. eine wesentlich verbesserte Verhandlungsposition. Der LRH empfahl daher, auch in Hinkunft solche Prüfungen durchzuführen.

7 Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, welche die derzeit gültige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 ersetzen wird, verlangt in Hinkunft in noch stärkerem Maße, gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Wettbewerb (etwa durch Vergabe im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens) zu vergeben.

8 Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden können und zur Aufrechterhaltung dieses Verkehrsdienstes eines Finanzierungsbeitrages durch Bund, Länder, Gemeinden oder durch Dritte bedürfen.

9 EuGH 24.3.2003, Rs C-280/00 Altmark Trans GmbH

Kundenorientierung

Qualitäts- und Beschwerdemanagement

- 26.1. In den zwischen der OÖVG und den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen finden sich – in unterschiedlicher Ausformung - auch Vereinbarungen zu den Qualitätsstandards, welche das jeweilige Verkehrsunternehmen einzuhalten hat. Diese beziehen sich auf das Fahrzeug (Größe, Ausstattung, Sauberkeit und Beschaffenheit), die Haltestellen, das eingesetzte Personal, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Aktualität und Übersichtlichkeit der Fahrpläne sowie die Anschluss-Sicherung und das Betriebsstörungenmanagement.

Um festzustellen, ob die Qualitätsmerkmale eingehalten werden, ist die OÖVG zu Kontrollen vertraglich berechtigt. Diese Rechte wurden jedoch kaum genutzt.

- 26.2. Für die Kunden des öffentlichen Verkehrs ist die ständige Einhaltung der Qualitätsmerkmale von großer Bedeutung und oft entscheidungsrelevant, inwieweit das Angebot in Anspruch genommen wird.

Nach Ansicht des LRH sollte die OÖVG ihre vertraglichen Einfluss- bzw. Kontrollrechte intensiver und mit dem nötigen Ressourceneinsatz ausüben (z.B. zweckmäßige Stichprobenkontrollen). Ergänzend könnten auch Kontrollen beauftragt und Kunden eingebunden werden. Dies wäre hilfreich, um die Qualität der öffentlichen Verkehrsdienste sicherzustellen bzw. zu steigern und das Angebot kundenorientiert zu optimieren.

Er empfahl daher, ein System zur laufenden Überprüfung der qualitativen Anforderungen an die Verkehrsleistungen zu schaffen. Überdies sollte überlegt werden, die einzuhaltenden Qualitätsstandards als sogenannte „Servicegarantien bzw. -standards“ zu veröffentlichen, um sie für die Fahrgäste transparent zu machen.

Zusätzlich regte der LRH regelmäßige Kundenbefragungen und Messungen der Kundenzufriedenheit an, da deren Ergebnisse Rückschlüsse auf die erwartete und erzielte Qualität der Verkehrsdienstleistungen zulassen und relevante Steuerungsinformationen liefern.

Ergänzend wies er darauf hin, dass die im Kooperationsvertrag für den Oberösterreichischen Verkehrsverbund vorgesehene Gesamtstrategie zur Qualitätssicherung sowie Standards zur Erfassung und Bewertung betrieblicher Parameter noch zu erarbeiten wären.

- 27.1. Sowohl die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr“ als auch die OÖVG nehmen Beschwerden von Kundinnen und Kunden, Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinden und anderen Interessensgruppen entgegen. Die Beschwerden werden entweder selbst bearbeitet oder – wenn es ein Verkehrsunternehmen unmittelbar betrifft – an dieses zur Bearbeitung weitergeleitet.

Da die größeren Verkehrsunternehmen selbst über eigene Einrichtungen des Beschwerdemanagements verfügen, sah es die OÖVG nicht als unmittelbare Aufgabe an, ein umfassendes Beschwerdemanagement zu betreiben.

27.2. Der LRH teilte diese Auffassung nicht. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden verfolgt eine Beschwerde primär den Zweck, erkannte Missstände zu beseitigen. Seiner Ansicht nach wird diese Fähigkeit primär dem zugeschrieben, der – ohne in eine Rechtfertigungsposition zu kommen – die Einhaltung der vereinbarten Qualität überprüfen und – was wichtiger ist – bei sonstiger Pönalisierung einfordern kann.

Er empfahl der OÖVG daher, sich gegenüber den Fahrgästen als Ansprechpartner in Fragen des Qualitäts- und Beschwerdemanagements stärker zu positionieren. Dies erfordert aber auch eine Weiterentwicklung des Beschwerdemanagements und die Schaffung entsprechender Strukturen.

27.3. *Der Vertreter der OÖVG teilte mit, dass der Ausbau des Beschwerdemanagements als notwendig anerkannt wird. Vorrangiger Bedarf dafür wird auf Grund der Verantwortungskonstellation in Regionen mit umgesetzten Regionalverkehrskonzepten gesehen.*

Fahrkarten und Preisgestaltung

28.1. Oberösterreich ist im Verkehrsverbund in 448 Tarifzonen und 3 sogenannte Kernzonen eingeteilt. Dieses Wabenzonentarifsystem wird unter anderem auch bei den Verkehrsverbänden in Salzburg und Tirol verwendet. Ein Fahrpreis errechnet sich aus der Anzahl und der Art der Tarifzonen, die durchfahren werden. Werden in den Kernzonen (Linz, Wels, Steyr) auch örtliche Verkehrsmittel benützt, ist ein Kernzonenaufschlag zu entrichten. Auf der Fahrtstrecke besteht mit einer Verbundkarte freie Verkehrsmittelwahl, sofern es unterschiedliche Möglichkeiten gibt (z.B. LILO oder Postbus). Die OÖVG stellt auf der OÖVV-Homepage ein Windowsprogramm zur Berechnung der Fahrpreise zur Verfügung.

Der OÖVV bietet auf dieser Basis Einfach- und Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten) an. Parallel dazu haben einzelne Verkehrsunternehmen auf ihren Linien (vor allem in den Kernzonen) entsprechende eigene Fahrkarten. Weiters gibt es unterschiedliche Ermäßigungsangebote.

28.2. Dem LRH erschien das Wabenzonentarifsystem als gute, kundenfreundlich Basis. Bei den Zeitkarten gibt es vor allem in den Kernzonen teilweise verwirrende Angebote, eine weitere Vereinheitlichung der Fahrkarten sollte angestrebt werden. Bei Einzelfahrten muss sich der Kunde teilweise darauf verlassen, dass er die billigste Fahrkarte angeboten bekommt. Dies gilt z.B. für Fahrkartenbestellungen über Internet bei der ÖBB.

Strecke	Ticket	Preis	Ticket	Preis
	ÖBB	ÖBB	OÖVV	OÖVV
Linz HBF - Wels HBF	1-PLUS-Freizeit-Ticket für die 2.Klasse	€ 6,20	Einzelfahrt	€ 4,10

29.1. Die Kostenstruktur im öffentlichen Verkehr unterliegt wie die Kosten im Individualverkehr massiv den Preissteigerungen im Energiebereich. Trotz allem wird für die Preissteigerungen im Fahrkartenverkauf der günstigere Verbundindex¹⁰ herangezogen.

Vergleicht man auf einer Strecke von 25 km und über einen längeren Zeitraum (1 Jahr) die Treibstoffkosten für die Nutzung eines eher verbrauchsarmen Autos gegenüber den Kosten für die Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels, so spricht dieser, wie die folgende Darstellung zeigt, eindeutig für den öffentlichen Verkehr.

Verkehrstage	Tageskilometer / Zonen	Verbrauch	Treibstoffverbrauch	Treibstoffkosten	Kosten
240	50	5 l/100 km	600	€ 1,20	€ 720,00
Jahreskarte ohne Kernzone	5				€ 515,00

29.2. Der LRH erachtete es als wichtig, die wirtschaftlichen Vorteile des öffentlichen Verkehrs für den einzelnen, vor allem gegenüber der Anschaffung eines Zweit-PKW, zu bewerben.

Verlässlichkeit des Angebots

30.1. Das öffentliche Verkehrsangebot zu den Tagesrandzeiten (insb. am Abend) und am Wochenende ist teilweise sehr eingeschränkt vorhanden. Aus Sicht der Kunden ist ein zeitlich durchgängiges Angebot mit ein Grund, den öffentlichen Verkehr regelmäßig zu nutzen und sich z.B. eine Jahreskarte zu kaufen.

30.2. Dem LRH war die wirtschaftliche Problematik wenig genutzter Tagesrand- bzw. Wochenendkurse bewusst. Im Sinne eines verstärkten Anreizes, öffentliche Verkehrsangebote zu nutzen, wäre ein zweckmäßiges Ausweiten des Angebotes in diesen weniger nachgefragten Zeiten anzudenken. Dabei müssten neben Linienverkehren auch alternative Möglichkeiten in Betracht gezogen werden. Generell von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Sicherstellung der Mobilität für die gesamte Bevölkerung auch zu weniger frequentierten Zeiten und damit die Gewährleistung einer angemessenen Grundversorgung.

Barrierefreiheit

31.1. Dem Thema Barrierefreiheit wird bereits seit einiger Zeit verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet. Investitionen in Infrastruktur bzw. Betriebsmittel haben Verbesserungen erzielt. Ein Konzept für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ist in Ausarbeitung.

¹⁰ Mischindex aus Verbraucherpreisindex und Tariflohnindex im Verhältnis von 35 % zu 65 %

31.2. Der LRH hielt es für notwendig, dass der eingeschlagene Weg konsequent weiter beschritten wird. Dies betrifft nicht nur Investitionen, sondern auch das Informationsmanagement, wo verhältnismäßig kostengünstig eine spürbare Verbesserung der Qualität herbeigeführt werden kann. Betroffene Personen haben dem LRH beispielsweise folgende Anregungen genannt:

- Es sollten einfache Informationsmöglichkeiten geschaffen werden, wann das nächste barrierefreie Verkehrsmittel auf der gewünschten Linie fährt.
- Bei Bushaltestellen mit größerer An- und Abfahrtsfrequenz sollte für Personen mit Sehbeeinträchtigung die Information der konkreten Abfahrtsposition verbessert werden (z.B. durch Lautsprecherdurchsagen des Fahrpersonals).

Entsprechende Qualitätskriterien müssten in die Verkehrsdienstverträge aufgenommen werden.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

32.1. Die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden erfolgt im Verantwortungsbereich der OÖVG mit folgenden Schwerpunkten:

- Fahrgastinformation
- Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
- Pressearbeit
- Veranstaltungen

Die Kundeninformation erfolgt zum einen über eine Homepage des OÖVV, die unter anderem eine elektronische Fahrplan- und Fahrpreisauskunft, einen Downloadbereich für Fahrpläne sowie Informationen über Tarife und Tickets vorhält. Daneben bietet die OÖVG auch Kursbücher und Fahrplanhefte an. Im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt organisiert sie die Ausgabe der Ausweise samt Informationen.

Die OÖVG wirkt auch an Projekten, Veranstaltungen und Kooperationen mit, die thematisch zum öffentlichen Verkehr passen. So präsentierte sich der OÖVV zuletzt im Rahmen der Energiesparmesse in Wels im März 2008 zum Thema Mobilität.

Klassische Werbung für den OÖVV erfolgt – auch aufgrund des geringen Budgets – vorwiegend in Form der Fahrzeug-Außenwerbung.

32.2. Der LRH sah eine aktive Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden als wesentlichen Bestandteil des öffentlichen Verkehrs in Oö. an. Wichtig ist, dass auf die Richtigkeit der Information sowie die Verlässlichkeit des Angebotes vertraut werden kann.

Hiezu bemängelte der LRH, dass vor allem bei aktuellen und kurzfristigen Änderungen des Angebotes die auf der Homepage des OÖVV abrufbaren Fahrpläne mitunter erst mit einer gewisser Verzögerung aktualisiert werden. Der LRH empfahl, die Kommunikationsstrukturen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen dahingehend zu optimieren, dass jede Änderung des Fahrplanes noch vor deren Inkrafttreten der OÖVG bekanntgegeben wird. So könnte auch sichergestellt werden, dass bevorstehende Fahrplanänderungen auf der Homepage des OÖVV angekündigt werden können. Noch kundenfreundlicher wäre es, wenn die OÖVG einen elektronischen Newsletter anbietet oder Bezieherinnen bzw. Bezieher einer Jahreskarte von bevorstehenden Fahrplanänderungen informiert.

Um mehr Menschen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu motivieren, sollten neben bereits angebotenen Anreizen zur versuchsweisen Nutzung (z.B. Schnuppertickets) Maßnahmen zur Verbesserung des Images des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Durch gezielte Werbebotschaften könnten die Werthaltungen potenzieller Nutzer des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden.

Der LRH anerkannte zwar die Bemühungen, etwa durch aktive Teilnahme an der Energiesparmesse in Wels den OÖVV, und damit den öffentlichen Verkehr zu positionieren. Allerdings erachtete er solche Einzelmaßnahmen als relativ wirkungslos. Er empfahl daher die Erarbeitung eines umfassenden mit Zielen versehenen Marketingkonzeptes, welches nach Meinung des LRH auch eine Marktsegmentierung beinhalten könnte und Strategien zum Einsatz von Geomarketing forcieren sollte.

Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen

- 33.1. Die Fahrkartenausgabe und Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Linienverkehr wird seit dem Schuljahr 2003/04 über die OÖVG abgewickelt. Bis dahin wurden von jedem Verkehrsunternehmen eigene Freifahrtausweise ausgestellt und mit dem Finanzministerium abgerechnet. Seit der Umstellung gibt es einheitliche Ausweise und auch für Schüler freie Verkehrsmittelwahl. Durch diese Umstellung mussten entsprechende Abrechnungsmodalitäten geschaffen werden.

Auch im Bereich der Tarifbestellungen erfolgt die Einnahmenaufteilung unter Führung der OÖVG. Die dabei verwendeten Modelle beruhen auf Fahrplandaten und Verkaufszahlen der Verkehrsunternehmen. Derzeit werden die korrigierten Daten aus den Jahren 2003 bis 2006 bearbeitet und die Aufteilungen berechnet.

- 33.2. Der LRH stellte fest, dass zum Prüfungszeitpunkt die Einnahmenaufteilung für mehrere Jahre noch nicht abgeschlossen war. Er empfahl, die Abrechnungsmodalitäten festzulegen und die Endabrechnungen möglichst rasch nachzuholen.

Gebahrung des öffentlichen Nahverkehrs im Landeshaushalt

Gebahrungsübersicht und -entwicklung

- 34.1. Das jährliche Budget für den Öffentlichen Verkehr basiert für die Jahre 2005 bis 2009 auf einer Vereinbarung zwischen dem Verkehrs- und dem Finanzreferenten. Ausgangspunkt für die der Höhe nach fixierten (gedeckelten) Jahresbudgets bildete der Voranschlag 2004, wobei aber die Budgets der Folgejahre aufgrund eines Budgetvorgriffs (innere Anleihe) im Jahr 2004 um die einbehaltenen Rückzahlungsraten sowie um einige weitere Kürzungen (einmalige Leistungen, Kürzungen der Ermessensausgaben und Zusammenführung von Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit) reduziert wurden.

Für den öffentlichen Nahverkehr wurden lt. Rechnungsabschluss des Landes Oö. bei den Teilabschnitten „Nahverkehr Straßen- und Schienenverkehr“, „Förderungen von Privatbahnen“ und „Oö. Verkehrsverbund“ (Finanzmittelbedarf der OÖVG) im Jahr 2007 insgesamt rd. 82,2 Mio. Euro ausgegeben.

Nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Ausgabenentwicklung zwischen den Jahren 2004 und 2007 bei den einzelnen Teilabschnitten (i. Mio. Euro)¹¹:

Teilabschnitt	2004	2005	2006	2007	Differenz
					2004-2007
VA 1/64920 Nahverkehr - Straßenverkehr	52,91	13,44	15,78	7,37	-45,54
VA 1/65030 Nahverkehr - Schienenverkehr	15,25	14,64	17,59	18,63	3,38
VA 1/65010 Förder. von Privatbahnen - Schienenverkehr	7,32	9,40	8,95	10,35	3,03
VA 1/69930 OÖ. Verkehrsverbund	31,32	32,38	37,89	45,89	14,57
Gesamtausgaben	106,80	69,86	80,21	82,24	-24,56

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, haben sich die Ausgaben beim „Nahverkehr – Schienenverkehr“, „Förderungen von Privatbahnen“ und für den „Oö. Verkehrsverbund“ von 2004 auf 2007 um insgesamt rd. 21 Mio. Euro erhöht. Die Ausgaben beim Teilabschnitt „Nahverkehr – Straßenverkehr“ hingegen verringerten sich im gleichen Zeitraum um insgesamt rd. 45,5 Mio. Euro. Der Grund für diesen Rückgang liegt hauptsächlich in der Ausfinanzierung von Großprojekten wie der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Linz, Ankauf von behindertengerechten Niederflurgelenkwagen (City-Runner), Straßenbahnverlängerung Ebelsberg/Pichling sowie Übernahme der Leistungsbestellungen von ÖBB-Postbuskursen durch die OÖVG. Die Ausfinanzierung der Großprojekte erfolgte mit Mitteln aus dem Budgetvorgriff (innere Anleihe) im Jahr 2004.

Die Ausgaben des Landes Oö. für die vier Teilabschnitte beinhalten neben den sonstigen Förderungen auch die Ausgaben für die Bestellung von Verkehrsdiensten (Tarif- und Leistungsbestellungen), die sich aufgrund der bisher umgesetzten Regionalverkehrskonzepte von 2004 bis 2007 von insgesamt rd. 55,4 Mio. Euro auf rd. 70,7 Mio. Euro erhöhten. Der Anteil der Ausgaben für die Bestellung von Verkehrsdiensten betrug in den Jahren 2005/2006 rd. 79 % und im Jahr 2007 bereits rd. 86 % der Gesamtausgaben und bildet somit den Schwerpunkt der Kosten des öffentlichen Nahverkehrs. Bis zur Umsetzung sämtlicher Regionalverkehrskonzepte (voraussichtlich 2010 - 2011) ist mit einem weiteren Ansteigen dieser Kosten zu rechnen.

11 Die Ausgaben des Jahres 2007 wurden aus der Finanzbuchhaltung des Landes Oö. (Stand 31.12.2007) ermittelt. Zum Zeitpunkt der Prüfung lag für das Jahr 2007 noch kein Rechnungsabschluss vor.

- 34.2. Für den LRH waren die vom politischen Referenten aufgezeigten Probleme, die mit einer konsequenten Deckelung des Budgets verbunden sind, nachvollziehbar. Unterschiedliche Sichtweisen zur Auslegung der Mehrjahresvereinbarung nahm der LRH zur Kenntnis. Für ihn war jedoch nicht überprüfbar, wie die Mehrjahresvereinbarung im Detail zu interpretieren ist. Insgesamt war es für den LRH jedoch wichtig, dass der Mitteleinsatz sparsam, effizient und effektiv erfolgt, dass also Kosteneinsparungspotenziale konsequent realisiert werden.

Ausgaben Teilabschnitte Nahverkehr – Straßen- und Schienenverkehr, Förderungen von Privatbahnen

Leistungsbestellungen und Sonstige Förderungen

Die Ausgaben dieser Teilabschnitte gliedern sich in Ausgaben für Leistungsbestellungen und sonstige Förderungen.

Leistungsbestellungen:

- 35.1. Wie aus nachfolgender Tabelle hervorgeht, erhöhten sich die Gesamtausgaben für Leistungsbestellungen beim Schienenverkehr zwischen 2004 und 2007 um insgesamt rd. 6,7 Mio. Euro. Beim Teilabschnitt „Nahverkehr – Straßenverkehr“ verringerten sich die vom Land Oö. durchgeführten Leistungsbestellungen um rd. 6,3 Mio. Euro, da sie ab 2006¹² durch die OÖVG erfolgen und budgetär dort ihren Niederschlag finden.

Teilabschnitte (i. Mio. Euro)					Differenz
	2004	2005	2006	2007	2004-2007
VA 1/64920 Ausgaben Nahverkehr - Straßenverkehr	6,27	2,69	1,25	0,00	-6,27
VA 1/65030 Ausgaben Nahverkehr - Schienenverkehr	14,11	13,32	15,34	17,04	2,93
VA 1/65010 Förder. von Privatbahnen, Schienenverkehr	6,21	9,03	8,95	9,97	3,77
Gesamtausgaben	26,59	25,04	25,54	27,01	0,42

12 Bei den im Jahr 2006 bei „Teilabschnitt Nahverkehr – Straße“ ausgewiesenen Betrag handelt es sich um Ausgaben für Leistungsbestellungen aus dem Jahr 2005.

Die Ausgaben für Leistungsbestellungen beim Teilabschnitt „Nahverkehr – Schienenverkehr“ sind zwischen 2004 und 2007 von rd. 14 Mio. auf rd. 17 Mio. angestiegen. Es handelt sich dabei um Beiträge¹³ zur Beschaffung von Rollmaterial auf Hauptbahnen und Leistungsbestellungen für die Regionalbahnstrecken¹⁴. Zusätzlich zu diesen vereinbarten Zahlungen erklärte sich das Land Oö. vertraglich bereit, den Regionalbahnen jährlich einen Finanzierungsbeitrag zur Führung des Regional- und Nahverkehrs zu leisten. Es ist beabsichtigt, dass ab 2010 auch diese Leistungsbestellungen die OÖVG durchführt.

Die Leistungsbestellungen beim Teilabschnitt „Förderungen von Privatbahnen, Schienenverkehr“ beliefen sich im Zeitraum 2004 und 2007 zwischen insgesamt rd. 6,2 Mio. und rd. 10 Mio. Euro. Darin enthalten ist die zwischen Land Oö., Stadt Linz und der Linzer Lokalbahn AG (LILo) 2004 vereinbarte Mitfinanzierung der Neuanschaffung und Aufrüstung von Gelenktriebwagen der LILo in Höhe von jährlich 4,22 Mio. Euro. Weiters enthalten sind die jährlichen Mitfinanzierungsbeiträge zum Betriebsabgang der Salzburger Lokalbahn und die jährlichen Finanzierungsbeiträge zur Aufrechterhaltung der Lokalbahnbetriebe¹⁵. Für die zwei schwach ausgelasteten Kurspaare der Lokalbahn Lambach/ Haag („Haager Lies“) wurde 2005 kein derartiges Übereinkommen mehr abgeschlossen. Zur Aufrechterhaltung einer Grundversorgung wurden der Lokalbahn jedoch zwischen 2005 und 2007 insgesamt rd. 1,5 Mio. Euro bewilligt. Die Leistungsbestellungen für den Teilabschnitt „Förderungen von Privatbahnen, Schienenverkehr“ werden seit Dezember 2007 von der OÖVG durchgeführt.

Sonstige Förderungen:

Der Rückgang bei den Förderungen im Zeitraum 2004 bis 2007 um insgesamt rd. 40 Mio. Euro ist, wie aus unten stehender Tabelle ersichtlich ist und wie bereits oben erwähnt, hauptsächlich auf die Ausfinanzierung von Großprojekten zurückzuführen.

Teilabschnitte (i. Mio. Euro)	2004	2005	2006	2007	Differenz
					2004-2007
VA 1/64920 Ausgaben Nahverkehr - Straßenverkehr	46,65	10,75	14,54	7,37	-39,28
VA 1/65030 Ausgaben Nahverkehr - Schienenverkehr	1,14	1,32	2,24	1,59	0,45
VA 1/65010 Förder. von Privatbahnen, Schienenverkehr	1,11	0,38	0	0,37	-0,74
Gesamtausgaben	48,90	12,45	16,78	9,33	-39,57

13 Diesen Beiträgen liegt ein Vertrag zwischen der Österreichischen Bundesbahnen und dem Land Oö. zugrunde, welcher für den Zeitraum 1998 bis 2017 abgeschlossen wurde.

14 Almtalbahn, Donauuferbahn, Ennstalbahn, Kammererbahn, Mühlkreisbahn, Pyhrnbahn und Summerauerbahn.

15 Linzer Lokalbahn AG, Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf AG, Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee AG, Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg AG und Lokalbahn Salzburger Stadtwerke AG.

Die Ausgaben beim Teilabschnitt „Nahverkehr – Straßenverkehr“ betreffen im Jahr 2007 neben der Ausfinanzierung der Umfahrung Ebelsberg im wesentlichen Förderungen für Anrufsammeltaxis, Stadtbusse/ Ortsverkehre (diese werden künftig zur Gänze von der OÖVG bewirtschaftet), Buswartehäuschen und -haltestellen, Terminals, Bahnunterführungen, Werkzubringerverkehre, Studien, Konzepte, Gutachten usw.

Bei den Kosten der Teilabschnitte „Nahverkehr – Schienenverkehr“ und „Förderungen von Privatbahnen“ handelt es sich um Förderungen für Park-and-Ride-Anlagen, Rollende Landstraße, Aus- und Umbau von Anschlussgleisen und Verladestationen, Umbau des Bahnhofes Wels und Sanierung der Straßenbahnlinie Gmunden sowie die Sanierung der LILLO und Anmietung von Triebfahrzeugen.

- 35.2. Der LRH konnte die Richtigkeit der angefallenen Kosten und der ausbezahlten Förderungen anhand der vorliegenden Förderungsakte sowie der Verträge, Vereinbarungen und Übereinkommen feststellen.

Ausgaben Teilabschnitt OÖ Verkehrsverbund

- 36.1. Aus nachfolgender Tabelle geht hervor, dass die Ausgaben des Landes Oö. an die OÖVG im Zeitraum 2004 bis 2007 um insgesamt rd. 14,6 Mio. Euro angestiegen sind. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf die bereits umgesetzten Regionalverkehrskonzepte und den dadurch notwendig gewordenen zusätzlichen Bestellungen von Verkehrsdiensten zurückzuführen.

					Differenz
VAST 1/69930 OÖ. Verkehrsverbund (i. Mio. Euro)	2004	2005	2006	2007	2004-2007
Beiträge an OÖVG, Bestellung von Verkehrsdiensten	28,78	30,70	36,72	43,68	14,90
Beiträge an OÖVG zum laufenden Aufwand	1,79	1,43	0,88	1,78	-0,01
Investitionsbeiträge an die OÖVG	0,50	0,25	0,19	0,41	-0,09
Sonstiges	0,25	0,00	0,10	0,02	-0,23
Gesamtausgaben	31,32	32,38	37,89	45,89	14,57

Bestellung von Verkehrsdienstleistungen

Die Bestellungen von Verkehrsdienstleistungen setzen sich aus den Tarifbestellungen und den Leistungsbestellungen zusammen.

Der jährliche Mittelbedarf der OÖVG ergibt sich aus den Tarif- und Leistungsbestellungen abzüglich der Einnahmen aus Kartenverkäufen. Dieser Bedarf belief sich im Jahr 2004 auf rd. 28,8 Mio. und im Jahr 2007 bereits auf rd. 43,7 Mio. Euro.

Die Ausgaben für die Tarifbestellungen erhöhten sich lt. Jahresabschlüsse 2004 – 2006 bzw. lt. vorläufigem Jahresabschluss 2007 der OÖVG aufgrund der jährlichen Wertanpassung (Valorisierung) von rd. 21,3 Mio. auf rd. 23,7 Mio. Euro. Die Leistungsbestellungen sind hingegen aufgrund der bereits umgesetzten Regionalverkehrskonzepte von rd. 12,4 Mio. auf rd. 27,7 Mio. Euro angestiegen. Unter Berücksichtigung der vom Land Oö. durchgeführten Leistungsbestellungen für den Schienenverkehr ergibt sich für diesen Zeitraum insgesamt eine Steigerung von rd. 39 Mio. auf rd. 54,7 Mio. Euro.

Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs

Straßen- und Schienenverkehr

- 37.1. Die Ausgaben bei den Teilabschnitten „Nahverkehr – Straßen- und Schienenverkehr“ sowie „Privatbahnen, Schienenverkehr“ für Leistungsbestellungen und sonstige Förderungen wurden - wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist - vorwiegend aus dem Landesbudget und aus den dem Land Oö. für diese Zwecke zur Verfügung stehenden Erträgen aus der Mineralölsteuer¹⁶ finanziert.

Gesamtausgaben (i. Mio. Euro)	2004	2005	2006	2007
Leistungsbestellungen und Förderungen	75,49	37,48	42,32	36,35
Finanzierung aus Landesbudgetmitteln	-71,03	-33,89	-37,64	-32,60
Finanzierung aus Mineralölsteuer	-4,46	-3,59	-4,68	-3,75

Im Zuge der Prüfung zeigte sich, dass aufgrund des Budgetrahmens im Jahr 2007 die ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen für Barrierefreiheit von 6,5 Mio. Euro nicht durchgeführt und ein noch offener Betrag für den Ausbau des Linzer Hauptbahnhofes samt Einbindung der Linzer Lokalbahn von 10,5 Mio. Euro an die ÖBB-Bau AG nicht bezahlt werden konnte.

- 37.2. Um in Hinkunft den Zahlungsverpflichtungen fristgerecht nachkommen zu können, empfahl der LRH, einen politisch akkordierten, mehrjährigen Budget- und Investitionsplan zu erstellen und diesen jährlichen zu aktualisieren.

¹⁶ Die Finanzausweisung aus dem Ertrag der Mineralölsteuer gewährt der Bund den Ländern gemäß § 20 Abs. 4 FAG ausschließlich für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs.

OÖ Verkehrsverbund

38.1. Die Ausgaben des Landes Oö. an die OÖVG werden aus Beiträgen des Bundes, aus Gemeindebeiträgen und zum überwiegenden Teil aus der Mineralölsteuer finanziert. Nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick über die Finanzierung des Mittelbedarfes im Zeitraum 2004 bis 2007.

Gesamtausgaben	2004	2005	2006	2007
OÖ. Verkehrsverbund (i. Mio. Euro)	31,32	32,38	37,89	45,89
abzgl. Übertragbare Mittel aus Vorjahr	-2,46	-1,28	-0,90	-3,92
abzgl. Beiträge vom Bund	-7,74	-7,78	-7,87	-9,33 ¹⁷
abzgl. Beiträge von Gemeinden	-5,31	-5,45	-6,07	-6,91
abzgl. Landesmittel aus der Mineralölsteuer (finanzielle Ausgleiche)	-17,09	-18,77	-26,97	-28,70
Übertragbare Mittel auf nächstes Jahr	-1,28	-0,90	-3,92	-2,97

Die Gesamtbeitragsleistungen der Gemeinden an den Tarifbestellungen (ehemals Ab- und Durchtarifierungsverluste)¹⁷, der jeweilige Gemeindeanteil an den Gesamtbeitragsleistungen und die Beitragshöchstgrenzen sind im „Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000“ (LGBl. Nr. 16/2000) geregelt. Als Basis für die Berechnung der Anteile der Gemeinden wurden

- die Ergebnisse der Volkszählung 1991 (Einwohner, Ein- und Auspendler),
- das Ausmaß der Erschließung der Gemeinden durch den öffentlichen Verkehr im Jahr 1997 sowie
- die Finanzkraft der Gemeinden mit Stand 1998 zu Grunde gelegt.

Errechnet sich für Gemeinden ein Anteilswert unterhalb eines fixierten Schwellenwertes, so sind diese nicht beitragspflichtig und das Land Oö. übernimmt deren Beitragsanteile. Die Beitragshöhe für die Stadt Linz ist mit 1,090 Mio. und für die zahlungspflichtigen Gemeinden mit insgesamt 3,633 Mio. Euro begrenzt.

Aufgrund des derzeit geltenden Kostenbeitragsgesetzes ergeben sich in Oö. 125 zahlungspflichtige und 319 nicht zahlungspflichtige Gemeinden. Durch die jährlichen Wertanpassungen wurde bei den Gemeinden im Jahr 2007 erstmals die Höchstbeitragsgrenze um rd. 15.000,-- Euro (2008 voraussichtlich bereits rd. 98.000 Euro) überschritten. Die Stadt Linz, die 30% der Gemeindeanteile zu tragen hat, zahlt seit 1995 die Höchstbeitragsgrenze und hätte aufgrund der Wertanpassung von 1995 bis 2007 in Summe um rd. 989.000 Euro mehr an Beiträgen zu leisten gehabt. Diese über den Höchstbeitragsgrenzen liegenden Kostenbeiträge und die Gemeindeanteile der nicht zahlungspflichtigen Gemeinden werden vom Land Oö. getragen.

¹⁷ Verpflichtung der Gemeinden 1/3 der Zuschüsse für die Einnahmehausfälle, die sich aus der Anwendung des verbilligten Verbundtarifes im Gegensatz zum Normaltarif ergeben, zu leisten. Die weiteren Drittel werden von Bund und Land Oö getragen.

Die Bestimmung des § 2 Abs. 2 Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetz 2000 sieht vor, dass die Anteile der Gemeinden auf Grundlage der aktuell verfügbaren Basisdaten festzulegen sind. Obwohl bereits aktuelle Daten vorliegen, wurde die Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung aus dem Jahr 2000 bislang nicht angepasst.

- 38.1. Der LRH empfahl, im Wege einer Änderung des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 die Beitragshöchstgrenzen der von der Stadt Linz und den Gemeinden zu leistenden Kostenbeiträge anzuheben, da die derzeit im Gesetz vorgesehenen Beitragsgrenzen durch die mittlerweile eingetretenen Wertanpassungen ausgeschöpft sind. Im Hinblick auf § 2 Abs. 2 und 3 des Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsgesetzes 2000 sollte weiters die Oö. Verkehrsverbund-Kostenbeitragsverordnung unter Heranziehung der aktuellen, letztverfügbaren Basisdaten angepasst werden.

1 Beilage

Linz, am 12. Juni 2008

Dr. Helmut Brückner

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

AKTENVERMERK

Gegenstand: Schlussbesprechung über die Initiativprüfung betreffend Öffentlicher Personennahverkehr

Aktenzahl: LRH-100039/8-2008-He

Ort und Datum: Oö. Landesrechnungshof, 4020 Linz, Promenade 31, am 30. April 2008

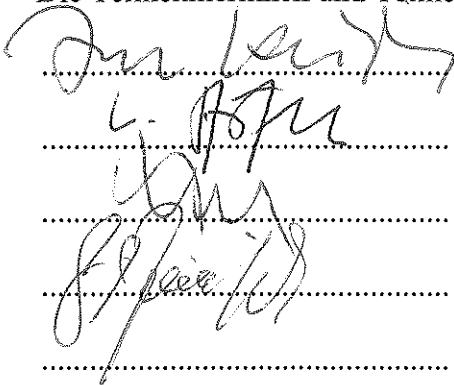
Teilnehmerinnen und Teilnehmer: HR Dipl. Ing. Dr. Leonhard Höfler, Dipl. Ing. Herbert Kubasta, Dr. Gerhard Zeindlinger, Mag. Johannes Knipp

Mitglieder des LRH: Dr. Werner Heftberger, Dipl. Ing. Helmut Lipa, Leopold Pesendorfer, Ing. Norbert Sterrer B.A., Theresa Hammer

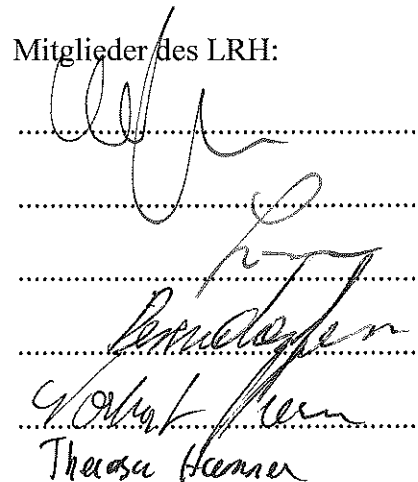
Den oben angeführten Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist das vorläufige Ergebnis der Initiativprüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden.

Die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle und mit Kursivdruck). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer behalten sich die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG vor.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer:


.....
.....
.....
.....
.....

Mitglieder des LRH:


.....
.....
.....
.....
.....
Theresa Hammer