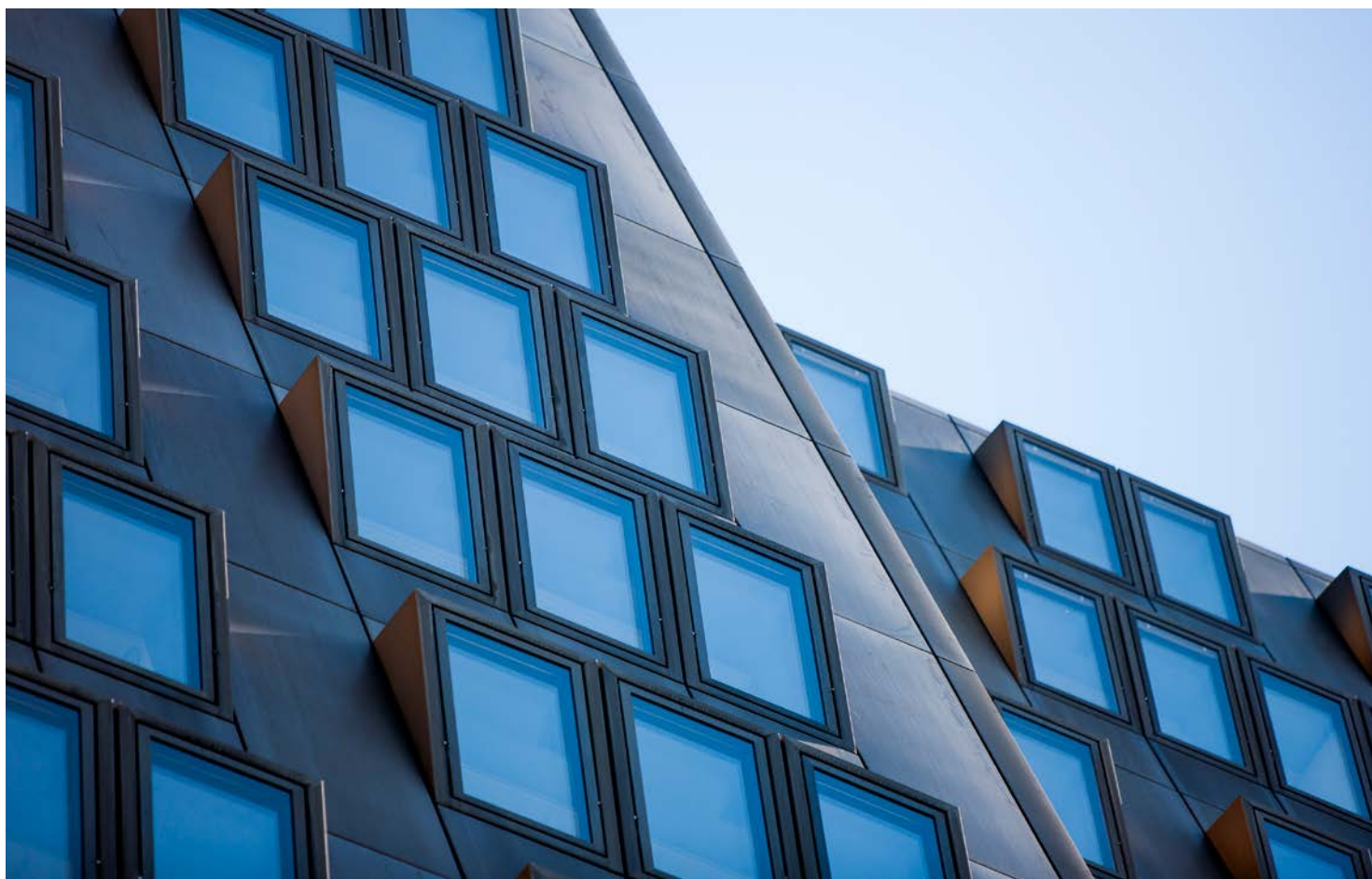




Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

Reihe BUND 2020/25

Bericht des Rechnungshofes



Vorbemerkungen

Vorlage

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

Berichtsaufbau

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

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

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im August 2020

AUSKÜNFTE

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

[facebook/RechnungshofAT](https://facebook.com/RechnungshofAT)

Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Glossar	6
Prüfungsziel	9
Kurzfassung	9
Zentrale Empfehlungen	11
Zahlen und Fakten zur Prüfung	12
Prüfungsablauf und –gegenstand	13
Grundlagen und Aufgaben	14
Routingservices	17
Benutzerfreundlichkeit und Kundenzufriedenheit	21
Strategische Überlegungen	22
Ergebnisentwicklung und Finanzierung	28
Erträge und Aufwendungen	28
Deckungsgrad	30
Gesellschafterzuschüsse	32
Liquide Mittel	35
Budgetierung	37
Kostenrechnung	40
Detailaspekte der Aufwendungen	41
Datenqualität und –verarbeitung	45
Daten	45
Datenqualität	47
Kundendaten	48
Schlussempfehlungen	50
Anhang	54
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eigentümer/Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH _____	15
Tabelle 2:	Routenplaner der Gesellschafter bzw. Geschäftskunden _____	16
Tabelle 3:	Jahresergebnisse _____	28
Tabelle 4:	Umsätze _____	29
Tabelle 5:	Erlöse in Prozent der Aufwendungen (Deckungsgrad) _____	31
Tabelle 6:	Verteilung von Grundkapital und Gesellschafterzuschüssen _____	32
Tabelle 7:	Liquide Mittel zum Jahresende _____	36
Tabelle 8:	Personal _____	42
Tabelle 9:	Entgeltliche Services _____	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verkehrsauskunfts- und Ticket-Vertriebssysteme bzw. -infrastruktur _____	23
--------------	---	----

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
ARGE ÖVV	Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund–Organisationsgesellschaften OG
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs– Aktiengesellschaft
BMVIT bzw.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
G(es)mbH GIP	Gesellschaft mit beschränkter Haftung Graphenintegrations–Plattform
IP	Internetprotokoll
IT	Informationstechnologie
KG	Kommanditgesellschaft
lit.	litera (Buchstabe)
m ²	Quadratmeter
Mio.	Million(en)
Nfg.	Nachfolger
OG	Offene Gesellschaft
OÖ	Oberösterreichische
ORF	Österreichischer Rundfunk
ÖAMTC	Österreichischer Automobil–, Motorrad– und Touringclub
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV DAT	Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur
PKW	Personenkraftwagen

rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
VOR GmbH	Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Cookie(s)

Ein Cookie ist eine Datei oder ein kleines Datenset, welches die besuchte Website auf dem Computer ablegt. Von dort können die gespeicherten Daten später wieder geladen werden.

Fahrplanauskunftssystem

Ein Fahrplanauskunftssystem erstellt Fahrtverbindungen im öffentlichen Verkehr. Je nach den vorgegebenen Einstellungen werden die schnellste oder die kürzeste Verbindung und zumeist alternative Fahrtverbindungen dazu vorgeschlagen. Abfahrts- und Ankunftszeit, Zwischenhalte sowie Verkehrsarten (Bahn, Bus) sind die wichtigsten zusätzlichen Anzeigemöglichkeiten.

IP-Adresse

Eine IP-Adresse ist eine Adresse in einem Rechnernetzwerk bzw. im Internet, die für die Kommunikation Verwendung findet. IP steht für Internetprotokoll.

Point(s) of Interest

Ein Point of Interest ist ein geografischer Ort oder eine Stelle, der bzw. die von Interesse sein könnte. Es kann sich z.B. um landschaftlich reizvolle Stellen (Wasserfall, besondere Aussicht) handeln oder um touristisch oder reisespezifisch interessante Orte, wie z.B. Gaststätten, Tankstellen, Apotheken, Tourismusbetriebe oder Verkehrsknotenpunkte (Bahnhof, Flughafen).

Radrouter

Hierbei handelt es sich um ein auf die Bedürfnisse von Radfahrerinnen und Radfahrern abgestimmtes Routing, das vier verschiedene Rad-Typ-Profile bzw. Modalitäten beinhaltet. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung wurde der Radrouter nur für das Land Tirol angeboten.

Routing

Routing ist ein Algorithmus zur Berechnung einer Wegekette entlang einer Reise von A nach B. Es basiert im öffentlichen Verkehr im Wesentlichen auf dem Haltestellennetz und auf den Fahrplanangeboten öffentlicher Verkehrsmittel sowie auf den im System hinterlegten Parametern, wie etwa den Warte- und Umsteigezeiten, der maximalen Anzahl der Umstiege und den zumutbaren Fußwegen. Im Individualverkehr werden für die Routenberechnung Straßen- und Wegedaten unter Berücksichtigung insbesondere der aktuellen Verkehrslage und der Streckenbesonderheiten (Gewichts- oder Höhenbeschränkung) herangezogen.

Routenplaner

Ein Routenplaner berechnet eine Strecke zwischen adressgenauen Start- und Zielorten. Zumeist können verschiedenste Parameter ausgewählt werden, um die Route zu definieren, z.B. Zwischenhalte, Verkehrsmittelwahl oder die schnellste/kürzeste/ökonomischste Strecke.

Routingsservices

Routingsservices beinhalten neben der Auskunft über die abgefragte Route zusätzliche Leistungen wie z.B. Echtzeitdaten (Verspätungen, Ausfälle), Stationsinformationen (z.B. Abfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrsmittels) oder mehrsprachige Bedienung.

Smartphone App

Dies ist eine Applikation bzw. Anwendungssoftware für ein Mobiltelefon. Im Zusammenhang mit der gegenständlichen Gebärungsüberprüfung ist ein Routenplaner gemeint, der auf einem Mobiltelefon aufgerufen und bedient werden kann.

Tafelgenerator

Dieser stellt auf einer Tafel die in nächster Zeit abfahrenden Verbindungen für eine bestimmte Haltestelle dar und findet als Monitoranzeige z.B. in Einkaufszentren oder Empfangshallen Anwendung.

Verkehrsmeldungsansicht

Es werden Informationen über Verkehrsmeldungen tabellarisch bzw. in Kartenform angezeigt oder die Informationen sind in den jeweiligen Routingabfragen eingepflegt.

Webmandant

Im Zusammenhang mit der gegenständlichen Gebärungsüberprüfung ist ein Webmandant ein Routenplaner in Form einer Webanwendung (Benutzeroberfläche) und enthält viele Funktionen, z.B. das Berechnen von monomodalen oder multimodalen Routen, die nächste Abfahrt von einer Haltestelle, Kurzparkzoneninformationen oder die aktuelle und prognostizierte Verkehrslage.

Wegekette

Eine Wegekette ist eine Aneinanderreihung von Streckenabschnitten, die entlang einer Reise von A nach B mit öffentlichen oder individuellen Verkehrsmitteln mit einer bestimmten Anzahl von Umstiegen bewältigt werden kann.



Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

WIRKUNGSBEREICH

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

Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von März bis Juni 2019 die Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH. Prüfungsziel war es vor allem, das Verkehrsauskunftssystem zu beurteilen. Weiters überprüfte der RH das Geschäftsmodell, die wirtschaftliche Entwicklung und die strategische Ausrichtung der 2015 gegründeten Gesellschaft sowie die Zusammenarbeit der Eigentümer. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2018.

Kurzfassung

Die Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH (in der Folge: **Verkehrsauskunft Österreich**) entwickelte und vertrieb den multimodalen gleichnamigen Routenplaner. Dieser umfasste öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn und Bus sowie den Individualverkehr wie Auto, Fahrrad und Fußwege. Private Angebote wie Taxi oder Carsharing waren nicht integriert. Auch war der Routenplaner – mit Ausnahme von Südtirol – auf Österreich beschränkt. Zuletzt beschäftigte sich die Verkehrsauskunft Österreich mit einer Erweiterung des Routenplaners und beteiligte sich an den beiden EU-Programmen „Linking Danube“ und „Linking Alps“. Ziel dieser Programme war es, europaweite Routenplaner einzurichten. (TZ 2, TZ 3)

Die Verkehrsauskunft Österreich bot den Routenplaner – zur Zeit der Gebarungsüberprüfung – nicht selbst, sondern ausschließlich über 28 Geschäftskunden an, darunter auch Gesellschafter wie z.B. die Verkehrsverbünde. Eigentümer der Verkehrsauskunft Österreich waren so gleichzeitig Gesellschafter und Geschäftskunden. (TZ 2, TZ 3)

Die Verkehrsauskunft Österreich adaptierte laufend ihren Routenplaner und verbesserte so dessen Funktionalität. Jedoch führten bislang weder die Verkehrsauskunft Österreich noch einer ihrer Gesellschafter bzw. einer ihrer Geschäftskunden Umfragen

zur Kundenzufriedenheit zum Routenplaner durch, um auf die Bedürfnisse der Endkundinnen und –kunden reagieren zu können. (TZ 4)

In Österreich boten mehrere Routenplaner und Ticket–Vertriebssysteme Routing services und Ticketverkäufe an. Neben privaten Anbietern gab es auch sechs Systeme, an denen die öffentliche Hand finanziell beteiligt war, allen voran das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (in der Folge: **Ministerium**) und die ÖBB–Holding AG bzw. die ÖBB–Personenverkehr AG. Die Verkehrsauskunft Österreich, der ÖBB Ticketshop und der „wegfinder“, ein Routenplaner mit Fahrkartenverkauf, wurden fast zeitgleich zwischen 2010 und 2014 entwickelt. Im Jahr 2017 starteten das Ministerium, die ÖBB–Personenverkehr AG und der Verkehrsverbund Tirol gemeinsam mit der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH das Projekt „Buchungsmaschine Tirol“ auf Basis des ÖBB Ticketshops. Zuletzt begannen im Oktober 2018 das Ministerium, die ÖBB–Personenverkehr AG, die Bundesländer, die Verkehrsverbünde und die Mobilitätsplattform Österreich das Projekt „ÖV 2022“, wobei die Abkürzung „ÖV“ für öffentlicher Verkehr steht. Aus diesem Projekt sollen Grundlagen für eine österreichweit gemeinsam genutzte Vertriebsinfrastruktur aller öffentlichen Verkehrsanbieter erarbeitet werden. Beide Projekte verfolgten nach Angaben des Ministeriums ähnliche Ziele, nämlich eine österreichweite Buchungsplattform für den öffentlichen Verkehr einzurichten. (TZ 5)

Die Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ beschränkten sich auf den öffentlichen Verkehr und berücksichtigten den motorisierten Individualverkehr nicht. Die strategische Entscheidung, ob oder wie die Verkehrsauskunft Österreich mit dem ÖBB Ticketshop oder den beiden Projekten „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ zusammenarbeiten soll, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch offen. (TZ 5)

Jedenfalls entstanden beträchtliche Kosten für die Entwicklung der unterschiedlichen Routenplaner und Ticket–Vertriebssysteme. In der Projektphase kostete die Verkehrsauskunft Österreich 16,47 Mio. EUR, der Aufwand für die „Buchungsmaschine Tirol“ betrug rd. 6 Mio. EUR, für das Projekt „ÖV 2022“ waren im ersten Jahr rd. 1 Mio. EUR vorgesehen. (TZ 2, TZ 5)

Die Verkehrsauskunft Österreich konnte ihre Erträge von 0,03 Mio. EUR im Jahr 2016 um rd. 75 % auf 0,86 Mio. EUR im Jahr 2018 steigern. Allerdings gab es insbesondere im Jahr 2018 Einmaleffekte, wie die verstärkte Nutzung des Routenplaners durch das Ministerium während der EU–Ratspräsidentschaft Österreichs und die EU–Förderungen aus dem Projekt „Linking Danube“, die Mitte 2019 ausliefen. Die Aufwendungen waren durch die Erträge nur etwa zur Hälfte gedeckt. Die Eigentümer glichen den Fehlbetrag durch Gesellschafterzuschüsse aus. Diese betrugen in den Jahren 2015 bis 2018 in Summe 4,82 Mio. EUR. (TZ 6, TZ 8)

Langfristig bestand das Risiko, dass die Verkehrsverbünde den Routenplaner der Verkehrsauskunft Österreich weniger nutzen, sobald eine österreichweite Ticketverkaufs-Plattform für den gesamten öffentlichen Verkehr eingerichtet ist. Auf Basis der bekannten Parameter bestand kaum eine Aussicht darauf, dass die Verkehrsauskunft Österreich jemals ihre Aufwendungen durch Erträge aus dem Verkauf des Routenplaners vollständig abdecken können wird. (TZ 7)

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

- Vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie¹ wäre so frühzeitig wie möglich die künftige Ausrichtung der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH unter Berücksichtigung der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ mit den anderen Gesellschaftern festzulegen, um so frustrierte Aufwendungen und parallele Finanzierungen möglichst hintanzuhalten. (TZ 5)
- In Abhängigkeit von den Entwicklungen der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ sollten das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und die Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH deren Strategie anpassen. Gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck abzuändern. (TZ 5)
- Klare Beschlüsse über das zukünftige Geschäftsmodell und damit verbunden über die weitere Finanzierung der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH wären von dieser herbeizuführen. (TZ 7)
- Der Aufwand und die voraussichtlichen Kosten von über Österreich hinausgehenden Routingservices wären von der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH zu evaluieren und den Vorteilen (erweiterte und kostenlose Auskunft für die Endnutzerinnen und –nutzer, diskriminierungsfreie Routing-services) gegenüberzustellen. Das Ergebnis wäre einer endgültigen Entscheidung zur Implementierung zugrunde zu legen und gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck anzupassen. (TZ 3)

¹ siehe TZ 1 Punkt (2)

Zahlen und Fakten zur Prüfung

Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH					
Rechtsgrundlage	Gesellschaftsvertrag und Syndikatsvertrag vom 16. Juli 2015				
Eigentümer/Gesellschafter		Anteil in %		Stammkapital in EUR	
	ARGE ÖVV	26		18.200	
	ASFINAG	26		18.200	
	ÖBB–Holding AG	26		18.200	
	BMVIT	12		8.400	
	ÖAMTC	5		3.500	
	ÖVDAT	5		3.500	
Summe				70.000	
Organe	Geschäftsführung, Generalversammlung				
Unternehmensgegenstand	a) Betrieb eines multimodalen Verkehrsauskunftssystems für Österreich durch Integration von statischen und dynamischen Fahrplan–, Fahrwege– und Verkehrsinformationen in Echtzeit und als Prognose aus unterschiedlichen Mobilitätsangeboten b) Zurverfügungstellung von Informationen in Form von Diensten und Services in zeitgemäßen Darstellungs– und Kommunikationsformen				
Gebarungsentwicklung	2015	2016	2017	2018	Summe
	in Mio. EUR				
Erträge	0,03	0,49	0,75	0,86	2,13
Aufwendungen	0,25	1,41	1,53	1,46	4,65
Ergebnis	-0,22	-0,92	-0,78	-0,60	-2,52
Gesellschafterzuschüsse	1,03	1,44	1,13	1,22	4,82

Rundungsdifferenzen möglich

ARGE ÖVV = Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften OG

ASFINAG = Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

ÖAMTC = Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub

ÖBB-Holding AG = Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

ÖVDAT = Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von März bis Juni 2019 die Gebarung der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH (in der Folge: **Verkehrsauskunft Österreich**). Ergänzende Erhebungen führte der RH im damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei der ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der iMobility GmbH durch.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der wirtschaftlichen Entwicklung,
- des Geschäftsmodells und der künftigen strategischen Ausrichtung,
- der Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern sowie
- des Verkehrsauskunftssystems

der Verkehrsauskunft Österreich.

Der RH holte Auskünfte bei den Gesellschaftern der Verkehrsauskunft Österreich ein, insbesondere bei der ARGE ÖVV – Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften OG (**ARGE ÖVV**), dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub (**ÖAMTC**) sowie der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (**ASFINAG**). Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2018. Soweit für die Beurteilung der Sachverhalte relevant, floss auch die Gebarung vor diesem Zeitraum sowie des Jahres 2019 – soweit verfügbar – in das Prüfungsergebnis mit ein.

Die Gebarungsüberprüfung des RH geht auf das Bürgerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Prüfungsplanung zurück.

Die Gebarungsüberprüfung des RH fand vor der COVID-19-Pandemie und ihren Auswirkungen auf den (öffentlichen) Verkehr statt.

(2) Die Angelegenheiten des Verkehrswesens waren bis 28. Jänner 2020 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesiedelt. Mit Inkrafttreten der BMG-Novelle 2020² ressortieren diese Angelegenheiten zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Der RH überprüfte daher das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Adressat der Empfehlungen war jedoch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge beide: **Ministerium**).

² BGBl. I 8/2020 vom 28. Jänner 2020, in Kraft getreten am 29. Jänner 2020

(3) Zu dem im Dezember 2019 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ÖBB–Personenverkehr AG im Jänner 2020 und das Ministerium im März 2020 Stellung. Die Verkehrsaudkunft Österreich verzichtete auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im August 2020.

Grundlagen und Aufgaben

- 2 (1) Laut dem bis 2025 geltenden Gesamtverkehrsplan des Ministeriums trägt eine Verkehrsaudkunft in Echtzeit dazu bei, Zutrittsbarrieren zum System des öffentlichen Verkehrs zu beseitigen und Routen sowie Fahrzeiten im Individualverkehr zu optimieren. Die Verkehrsaudkunft Österreich sollte nach dem Gesamtverkehrsplan dabei eine wesentliche Rolle übernehmen.

Insgesamt nahmen 16 Projektpartner³ an drei vom Klima– und Energiefonds ausgeschriebenen Projekten (Laufzeit: 2010 bis 2016) teil, in denen eine österreichweite Verkehrsaudkunft geplant und aufgebaut wurde. Die Projektkosten lagen insgesamt bei 16,47 Mio. EUR, von denen der Klima– und Energiefonds 50 % finanzierte.

(2) Im Juli 2015 gründeten fünf Projektpartner – die ARGE ÖVV, die ASFINAG, die ÖBB–Holding AG, das Ministerium und der ÖAMTC – die Verkehrsaudkunft Österreich, die im November 2015 den operativen Betrieb aufnahm. Im November 2017 übernahm das Österreichische Institut für Verkehrsdateninfrastruktur (**ÖVDAT**) 5 % der Anteile der Verkehrsaudkunft Österreich vom Ministerium.

³ Projektpartner: ARGE ÖVV, ASFINAG, Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH, CNS–Solutions & Support GmbH, Land Kärnten, Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Land Salzburg, Land Steiermark, ÖAMTC, ORF, ÖBB–Holding AG, Stadt Graz, Stadt Wien, Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.

Tabelle 1: Eigentümer/Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

Eigentümer/Gesellschafter	Anteil	
	in %	in EUR
ARGE ÖVV	26	18.200
ASFINAG	26	18.200
ÖBB-Holding AG	26	18.200
BMVIT	12	8.400
ÖAMTC	5	3.500
ÖV DAT	5	3.500
Summe	100	70.000

Stand 19. August 2019

ARGE ÖVV = Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften OG
ASFINAG = Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
ÖAMTC = Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub
ÖBB-Holding AG = Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
ÖV DAT = Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

(3) Der Gesellschaftszweck der Verkehrsauskunft Österreich war der Betrieb eines multimodalen Verkehrsauskunftssystems für ganz Österreich durch Integration von statischen und dynamischen Fahrplan-, Fahrwege- und Verkehrsinformationen in Echtzeit und als Prognose aus unterschiedlichen Mobilitätsangeboten.

Die Verkehrsauskunft Österreich stellte ein diskriminierungsfreies, d.h. objektives und adressgenaues Tür-zu-Tür-Routing- und Informationsservice unter Einbeziehung aller Verkehrsträger im Internet zur Verfügung. Verkehrsträger waren sowohl der öffentliche Verkehr als auch der Individualverkehr. Die Verkehrsauskunft Österreich bot einen Routenplaner auf ihrer Website sowie als Smartphone App an, den ihre Gesellschafter – mit Ausnahme der ÖBB-Holding AG und des ÖV DAT – ebenso auf ihrer jeweiligen Website und als Smartphone App, jedoch mit jeweils eigenem Logo, zur Verfügung stellten. Auch alle sieben Verkehrsverbünde⁴, die über die Offene Gesellschaft der ARGE ÖVV Eigentümer der Verkehrsauskunft Österreich waren, boten den Routenplaner auf ihren Websites den Endkundinnen und -kunden kostenfrei an. Von Geschäftskunden, welche die Routingsservices gewerblich nutzten, hob die Verkehrsauskunft Österreich ein leistungsbezogenes Entgelt ein.

⁴ Die sieben Verkehrsverbünde waren (in alphabetischer Reihenfolge): OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG, Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H., Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H., Verkehrsverbund Steiermark Gesellschaft m.b.H., Verkehrsverbund Tirol GesmbH, Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH.

(4) Für die Nutzung der Routingservices der Verkehrsauskunft Österreich zahlten auch die Gesellschafter Serviceentgelte. Die Eigentümer der Verkehrsauskunft Österreich waren somit gleichzeitig Gesellschafter und Geschäftskunden.

Tabelle 2: Routenplaner der Gesellschafter bzw. Geschäftskunden

	Routenplaner der Verkehrsauskunft Österreich	eigene Routenplaner
Gesellschafter		
OÖ Verkehrsverbund–Organisations GmbH Nfg. & Co KG	OÖVV–Routenplaner	
Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	Salzburg Verkehr Routenplaner	
Verkehrsverbund Steiermark Gesellschaft m.b.H.	BusBahnBim–Auskunft	
Verkehrsverbund Kärnten GesmbH	Routenplaner Kärntner Linien	
Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.	VOR AnachB	
Verkehrsverbund Tirol GesmbH	VVT Routenplaner	
Verkehrsverbund Vorarlberg Gesellschaft mbH	cleVVVer–Mobil	
BMVIT	Routenplaner BMVIT, Routenplaner EU 2018	
ASFINAG	ASFINAG Routenplaner	
ÖAMTC	ÖAMTC–Verkehrsauskunft	ÖAMTC–Routenplaner
ÖBB–Holding AG/ÖBB–Personenverkehr AG	–	SCOTTY (ÖBB–Fahrplanauskunft), ÖBB Ticketshop
weitere Geschäftskunden (Auswahl)		
WIENER LOKALBAHNEN GmbH	WLB Routenplaner	
Land Tirol	Land Tirol Routingauskunft/ Radrouter Land Tirol	
Land Salzburg	Land Salzburg Routenplaner	
Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH	Routenplaner IVB	

ASFINAG = Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft
 BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 IVB = Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
 OÖVV = Oberösterreichischer Verkehrsverbund
 ÖAMTC = Österreichischer Automobil–, Motorrad– und Touringclub
 ÖBB = Österreichische Bundesbahnen
 VOR = Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.
 VVT = Verkehrsverbund Tirol
 WLB = Wiener Lokalbahnen

Quelle: RH

Aus Tabelle 2 ist ersichtlich, dass die meisten Gesellschafter – bis auf die ÖBB-Holding AG und den ÖAMTC – ausschließlich auf das Routing der Verkehrsauskunft Österreich zurückgriffen. Während der ÖAMTC neben seinem eigenen Routenplaner auch den der Verkehrsauskunft Österreich anbot, verzichtete die ÖBB-Holding AG auf den Routenplaner der Verkehrsauskunft Österreich. Vielmehr setzte die ÖBB-Personenverkehr AG auf ihre eigenen Produkte SCOTTY (die Fahrplanauskunft der ÖBB) und den ÖBB Ticketshop.

(5) Der RH weist zur Darstellung der Anzahl an Abfragen ausdrücklich darauf hin, dass bei der Verkehrsauskunft Österreich und der ÖBB-Personenverkehr AG nicht dieselben Zähl- bzw. Auswerteverfahren zum Tragen kamen, weshalb keine Vergleichbarkeit gegeben war.⁵ Die Verkehrsauskunft Österreich beantwortete im Jahr 2018 rd. 188 Mio. Routingabfragen und rd. 162 Mio. Monitorabfragen. Im selben Zeitraum wurden rd. 520 Mio. Anfragen bei SCOTTY gestellt. Die ÖBB-Personenverkehr AG führte keine Langzeitauswertungen bezüglich Zugriffe und Abfragen zum ÖBB Ticketshop. Eine Auswertung über zwei Wochen während der Gebärungsüberprüfung an Ort und Stelle ergab für die Applikationen „Web“ und „Mobile“ 1,49 Mio. Anfragen pro Tag.

Routingsservices

3.1 (1) Die Routingauskunft der Verkehrsauskunft Österreich beinhaltet insbesondere Informationen zu

- öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Busse, Schiffe, Taxistandplätze),
- nicht motorisiertem Individualverkehr (Fahrräder, Fußwege),
- motorisiertem Individualverkehr (Autos, Motorräder),
- Leihvarianten (z.B. Bike-Sharing einiger Anbieter),
- Kombinationen der Verkehrsmittel (Park & Ride, Bike & Ride, Autoreisezüge, Fahrradmitnahmen),
- Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Umsteigedauern bei Wechsel des Verkehrsmittels sowie
- Points of Interest (interessante Objekte oder Plätze).

Die Verkehrsauskunft Österreich hatte zur Zeit der Gebärungsüberprüfung privat angebotene Verkehrsformen – wie z.B. Autovermietung, Taxidienste, Carsharing, Vermietung von E-Bikes oder E-Scootern – nicht in ihre Routingsservices integriert.

⁵ Die Zahlen der ÖBB-Personenverkehr AG beinhalten Abfragen bei verschiedenen Webanwendungen; bei den Zahlen des Ticketshops sind unter anderem automatische Anfragen subsumiert, die rd. 15 % bis 20 % der Summe ausmachen.

Zusätzlich zur Routinauskunft bot sie ergänzende Leistungen an. Diese betrafen den Webauftritt der Gesellschafter bzw. der Geschäftskunden (sogenannter Webmandant) und ergänzten diesen etwa um eine Verkehrsmeldungsübersicht, einen Tafelgenerator, einen Radrouter oder eine Smartphone App. Die voreingestellten Parameter des Routings konnten von der Endkundin bzw. dem Endkunden zum Teil abgeändert werden. Beispielsweise konnte die Auswahl der Verkehrsmittel begrenzt bzw. erweitert werden. Es standen drei verschiedene Geschwindigkeiten für Fußwege zur Verfügung und die maximale Distanz der Fußwege bis zur nächsten Haltestelle war variabel.⁶ Insgesamt nahmen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 28 Geschäftskunden⁷ die angebotenen Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich in unterschiedlicher Leistungszusammensetzung in Anspruch.

(2) Die Routingservices waren im Wesentlichen auf Österreich beschränkt. Die Verkehrsauskunft Österreich bot darüber hinaus jedoch Routingservices für Südtirol an.⁸ Ebenso konnten einige Bahnhöfe in benachbarten Ländern (z.B. in München, Berlin, Mailand) abgefragt werden.⁹ Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beschäftigte sich die Verkehrsauskunft Österreich mit der Erweiterung der Routingservices über Österreich hinaus. Die Europäische Kommission hatte zwei Programme zum Reise- bzw. Routeninformationsaustausch ausgeschrieben, „Linking Danube“ und „Linking Alps“. Das Ziel dieser Programme war es, ein europaweites Routing für den öffentlichen Verkehr einzurichten. Die Verkehrsauskunft Österreich war an beiden Programmen beteiligt. Für den Individualverkehr evaluierte sie die Möglichkeiten, ob und unter welchen Voraussetzungen ein europaweites Routing – gegebenenfalls in einem ersten Schritt beschränkt auf einige Nachbarländer – implementiert werden kann.

(3) Die Verkehrsauskunft Österreich bot ihre Routingservices den Endnutzerinnen und –nutzern nicht direkt selbst an, sondern ausschließlich über ihre Gesellschafter bzw. ihre Geschäftskunden. Eine Routinganfrage war zwar über den Routenplaner auf der Website der Verkehrsauskunft Österreich möglich, für das Routingergebnis wurden die Anfragenden jedoch nach dem Zufallsprinzip auf eine der Websites der Gesellschafter bzw. der Geschäftskunden weitergeleitet. So wurde z.B. eine Routinganfrage im Land Niederösterreich an die Website der Verkehrsverbund Tirol GesmbH

⁶ Weitere Einstellungsmöglichkeiten waren unter anderem

- die Auswahl der Verkehrsmittel (diese konnten ausgewählt oder ausgeschlossen werden),
- die Auswahl, ob intermodaler Verkehr (Kombinationen von öffentlichen Verkehrsmitteln und Individualverkehr) angezeigt werden soll,
- die Anzeige der Umsteigehäufigkeit, d.h. die Auswahl Direktverbindungen oder Verbindungen mit Verkehrsmittelwechsel, und
- für das Fahrrad die Distanz zur Haltestelle, die Geschwindigkeit des Fahrens und die Frage, ob bevorzugt Radwege angezeigt werden sollen.

⁷ Im Weiteren werden unter Geschäftskunden nur jene Vertragspartner mit der Verkehrsauskunft Österreich verstanden, die die Routingservices auf ihren Websites durch die Verkehrsauskunft Österreich bereitstellen ließen.

⁸ Für Südtirol war ein Routing für Haltestellen, aber kein adressgenaues Routing verfügbar.

⁹ Von Österreich konnten lediglich Direktverbindungen zu Bahnhöfen im Ausland abgefragt werden.

(**Verkehrsverbund Tirol**) weitergeleitet und von dieser beauskunftet. Unabhängig davon, zu welcher Website die Anfragenden weitergeleitet wurden, waren die Routingergebnisse immer ident (siehe aber TZ 16), weil die Routenberechnungen die Verkehrsauskunft Österreich erstellte.

- 3.2 Der RH wies auf die geografisch im Wesentlichen auf Österreich eingeschränkten RoutingserVICES der Verkehrsauskunft Österreich hin. Er anerkannte die Bemühungen der Verkehrsauskunft Österreich, internationale bzw. europaweite RoutingserVICES zu implementieren und bei den Programmen der Europäischen Kommission mitzuwirken, weil grenzüberschreitende Routinganfragen üblich sind und zur Zeit der Gebarungsüberprüfung von der Verkehrsauskunft Österreich nicht bedient wurden. Gleichzeitig stellte der RH fest, dass der Gegenstand und Zweck der Gesellschaft gemäß Gesellschaftsvertrag der Betrieb eines Verkehrsauskunftssystems für Österreich war und die Verkehrsauskunft Österreich bei einer geografischen Erweiterung ihrer Services vorab ihren Gesellschaftszweck ändern müsste.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, den Aufwand und die voraussichtlichen Kosten von über Österreich hinausgehenden RoutingserVICES zu evaluieren und den Vorteilen (erweiterte und kostenlose Auskunft für die Endnutzerinnen und –nutzer, diskriminierungsfreie RoutingserVICES) gegenüberzustellen. Das Ergebnis wäre einer endgültigen Entscheidung zur Implementierung grenzüberschreitender RoutingserVICES zugrunde zu legen und gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck anzupassen.

Der RH wies weiters darauf hin, dass die Verkehrsauskunft Österreich auf ihrer eigenen Website keine Routingergebnisse zur Verfügung stellte, sondern diese den Endkundinnen und –kunden nur mittels Verlinkung auf eine Website einer ihrer Gesellschafter bzw. Geschäftskunden angezeigt wurden. Dadurch war die Präsenz bzw. die Bekanntheit der Verkehrsauskunft Österreich bzw. ihres Auskunftssystems nur eingeschränkt gegeben. Auch war die Benutzerfreundlichkeit beeinträchtigt, weil die Endkundinnen und –kunden auf Websites geleitet wurden, deren Betreiber mitunter geringen räumlichen oder sachlichen Bezug (Route in einem anderen Bundesland, Abfrage des öffentlichen Verkehrs durch den ÖAMTC) zur abgefragten Route aufwiesen.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die direkt an sie gestellten Routinganfragen nicht auf die Websites ihrer Gesellschafter bzw. ihrer Geschäftskunden weiterzuleiten, sondern die Routingergebnisse auf ihrer eigenen Website anzuzeigen (TZ 4).

- 3.3 Die ÖBB–Personenverkehr AG verwies in ihrer Stellungnahme auf die Notwendigkeit, im Falle eines weitergehenden, länderübergreifenden Routing–Angebots Daten zuzukaufen, und auf die damit verbundenen Investitionskosten. Auch sie finde Verlinkungen auf andere Websites verwirrend für die Nutzerinnen und Nutzer. Angesichts rückgängiger Transaktionszahlen seien Investitionen der Verkehrsauskunft Österreich in ein eigenes Frontend allerdings zu prüfen.

Benutzerfreundlichkeit und Kundenzufriedenheit

- 4.1 Die Verkehrsauskunft Österreich stimmte nach eigener Aussage Verbesserungen betreffend Benutzerfreundlichkeit laufend mit den Gesellschaftern sowie den Geschäftskunden ab und führte je nach Priorisierung die gewünschten Änderungen durch. In den Jahren 2017 und 2018 pflegte sie mehrere Neuerungen in ihre Routingsservices ein, wie z.B. Mehrsprachigkeit, die „was ist neu“-Funktion¹⁰ und das Senden von Echtzeitmeldungen im öffentlichen Verkehr. Zielgruppenorientiert schlugen die Routenplaner der Verkehrsverbünde bevorzugt den öffentlichen Verkehr vor, während die Routenplaner des ÖAMTC bzw. der ASFINAG der AutoÖ route erste Priorität einräumten.

Nach Aussage der Verkehrsauskunft Österreich hatten weder sie noch ihre Gesellschafter und ihre Geschäftskunden bis zur Gebärungsüberprüfung Umfragen zur Zufriedenheit der Endkundinnen und –kunden mit dem Routenplaner der Verkehrsauskunft Österreich durchgeführt. Nur einige hundert Endkundinnen und –kunden pro Monat fragten auf der Website der Verkehrsauskunft Österreich Routingsservices ab. Dies deutete darauf hin, dass die Website der Verkehrsauskunft Österreich keinen hohen Bekanntheitsgrad bei den Endkundinnen und –kunden hatte und Routingsservices in der Regel über die Websites der Gesellschafter bzw. ihrer Geschäftskunden bezogen wurden.

- 4.2 Der RH sah die Bemühungen der Verkehrsauskunft Österreich, die Funktionalität des Routenplaners durch laufende Adaptierungen zu verbessern, als zweckmäßig an. Er wies jedoch darauf hin, dass die Verkehrsauskunft Österreich über keine Rückmeldungen von Endkundinnen und –kunden über die Benutzerfreundlichkeit ihrer Routingsservices verfügte. Auch ihre Gesellschafter bzw. Geschäftskunden hatten bislang keine solchen Umfragen durchgeführt, um auf die Bedürfnisse der Endkundinnen und –kunden reagieren zu können.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, eine Umfrage betreffend die Benutzerfreundlichkeit des Routenplaners gemeinsam mit ihren Gesellschaftern bei den Endkundinnen und –kunden durchzuführen bzw. Fragen der Benutzerfreundlichkeit des Routenplaners in eine Umfrage der Gesellschafter mitaufzunehmen. Die Ergebnisse der Umfrage wären – unter Berücksichtigung der Kosten – in künftige Adaptierungen des Routenplaners einzubeziehen.

Der RH anerkannte, dass die Services der Verkehrsauskunft Österreich grundsätzlich umfassende und detaillierte Routingleistungen aufwiesen. Demgegenüber war die Bekanntheit der Website der Verkehrsauskunft Österreich nur eingeschränkt gegeben.

¹⁰ Diese Funktion zeigte die wesentlichen Änderungen seit dem letzten Update an.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, ihre Routingservices verstärkt aktiv zu bewerben, um so die Bekanntheit ihrer österreichweiten Routingservices für den öffentlichen wie auch für den individuellen Verkehr zu erhöhen. Erforderlichenfalls wäre ihr Gesellschaftszweck zu ändern.

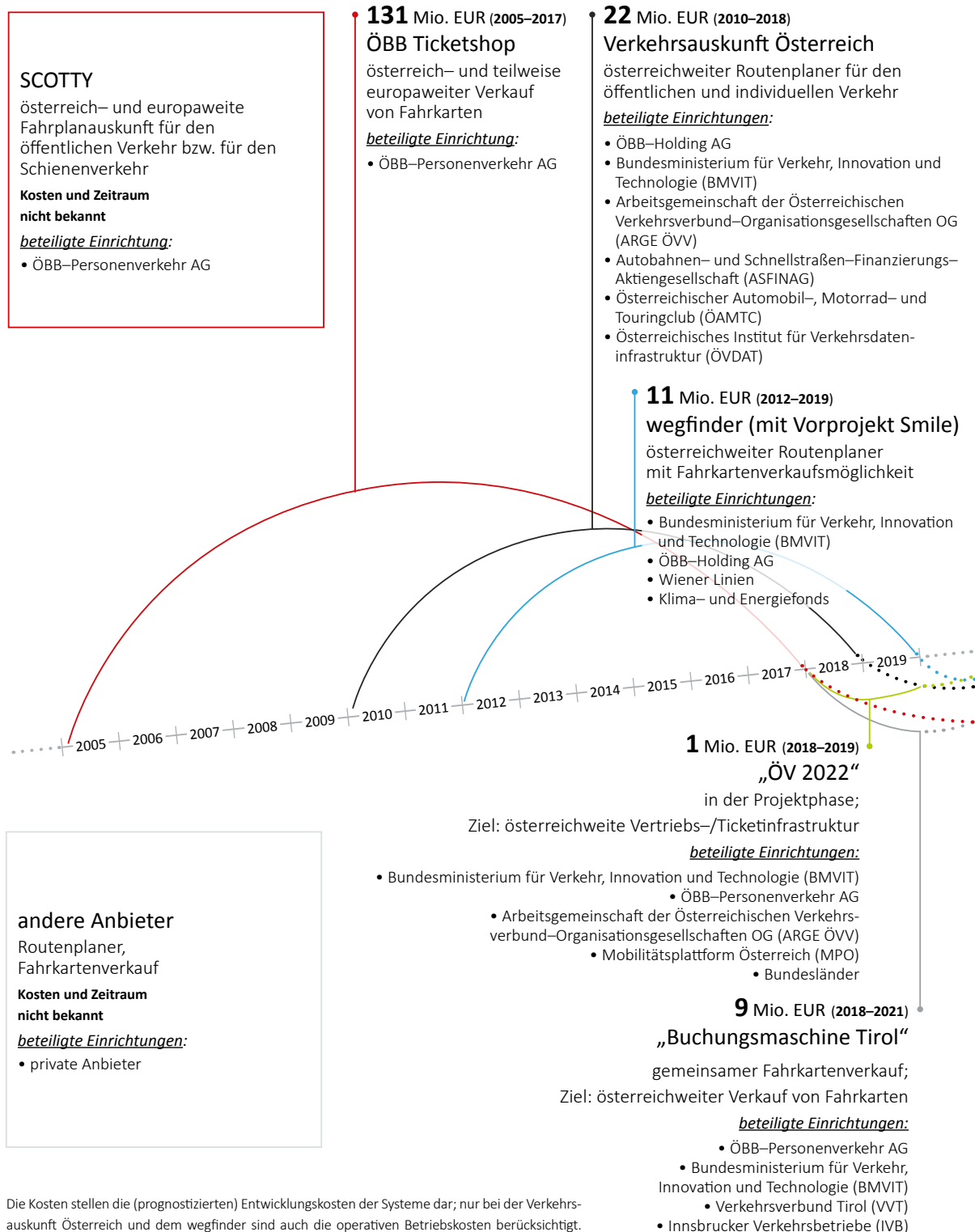
- 4.3 Die ÖBB–Personenverkehr AG wertete in ihrer Stellungnahme die Einholung von Kunden–Feedback positiv; allerdings erachtete sie wegen der von ihr vorgeschlagenen Änderung des Gesellschaftszwecks (siehe TZ 5) eigene Marketingausgaben der Verkehrsauskunft Österreich als nicht zweckmäßig.

Strategische Überlegungen

- 5.1 (1) Zur Zeit der Gebärungsüberprüfung stand die Verkehrsauskunft Österreich in Konkurrenz zu Mobilitätsanbietern, die nicht nur bzw. nicht primär Routingauskünfte erteilten, sondern teilweise zusätzlich einen Ticketverkauf anboten. Ein Ticket–Vertriebssystem war laut Gesellschaftsvertrag explizit keine Aufgabe der Verkehrsauskunft Österreich, obwohl in den Jahren 2017 und 2018 in den Generalversammlungen eine Zusammenlegung mit SCOTTY und dem ÖBB Ticketshop geplant wurde. Eine von der Verkehrsauskunft Österreich beauftragte Studie, welche die Nutzung der Routingdienste der Verkehrsauskunft Österreich für die beiden Systeme der ÖBB–Personenverkehr AG, SCOTTY und den ÖBB Ticketshop, analysierte, kam zu dem Ergebnis, dass – trotz Nutzung der gleichen Basis–Software eines deutschen IT–Unternehmens – die Zusammenlegung beider Systeme zu einem erheblichen Mehraufwand für die Verkehrsauskunft Österreich in Höhe von 2,29 Mio. EUR pro Jahr führen würde. Dies lehnten die Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich ab.

(2) Die folgende Abbildung zeigt die in Österreich verwendeten bzw. in Entwicklung stehenden Verkehrsauskunfts- und Ticket-Vertriebssysteme bzw. -infrastrukturen:

Abbildung 1: Verkehrsauskunfts- und Ticket-Vertriebssysteme bzw. -infrastruktur



Die Verkehrsauskunft Österreich, der ÖBB Ticketshop sowie der wegfinder¹¹ (Vorprojekt Smile) wurden zum Teil zeitgleich (im Zeitraum 2010 bis 2014) entwickelt. Das Ministerium und die ÖBB–Holding AG bzw. die ÖBB–Personenverkehr AG waren bei allen in der Abbildung angeführten – außer den rein privaten – Systemen zumindest finanziell beteiligt. Alle Ticket–Vertriebssysteme benötigten für ihre Dienstleistungen ein im Hintergrund laufendes Routingsystem, um darauf aufbauend ein Angebot für die jeweilige Anfrage generieren zu können. Die Verkehrsauskunft Österreich, SCOTTY, der ÖBB Ticketshop sowie der wegfinder verwendeten eigene, voneinander verschiedene Routingservices.

(3) Im Jahr 2017 initiierte das Ministerium gemeinsam mit der ÖBB–Personenverkehr AG, dem Verkehrsverbund Tirol und der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH¹² das Projekt „Buchungsmaschine Tirol“ auf Basis des ÖBB Ticketshops. Dieses Projekt hatte zum Ziel, ein gemeinsames Ticket–Vertriebssystem zwischen der ÖBB–Personenverkehr AG und den beiden Tiroler Unternehmen für alle im Verkehrsverbund Tirol verkauften Fahrkarten umzusetzen und diese auch allen anderen interessierten Verkehrsverbünden sowie städtischen Verkehrsbetrieben anzubieten bzw. diesen diskriminierungsfrei zu öffnen. Im April 2019 stellten die ÖBB–Personenverkehr AG, der Verkehrsverbund Tirol und die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH den gemeinsamen Ticketshop produktiv. Die prognostizierten Gesamtkosten beliefen sich auf 8,79 Mio. EUR.¹³

Der Verkehrsverbund Tirol sowie die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH nutzten seit Anfang 2016 die Routingservices der Verkehrsauskunft Österreich. Die Routingauskunft und der Fahrkartenverkauf der seit April 2019 implementierten „Buchungsmaschine Tirol“ waren jedoch nicht miteinander verknüpft. Anfragen mit denselben Abfahrts– bzw. Zielorten ergaben mitunter verschiedene Routingauskünfte.¹⁴

(4) Im Oktober 2018 starteten das Ministerium, die ÖBB–Personenverkehr AG, die ARGE ÖVV, die Mobilitätsplattform Österreich und die Bundesländer ein weiteres Projekt mit dem Namen „ÖV 2022“, mit dem bis zum Jahr 2022 substanzielle tarifliche und vertriebliche Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs sowie langfristig eine gemeinsam genutzte Buchungsplattform (mit einer gemeinsam genutzten Vertriebsinfrastruktur, aber eventuell getrennten

¹¹ Die iMobility GmbH, ein 100%iges Tochterunternehmen der ÖBB–Holding AG, trat unter dem Namen wegfinder auf.

¹² Für die Zusammenarbeit gründeten die beiden Unternehmen die gemeinsame Tochtergesellschaft Mobilitätsservice Tirol GmbH.

¹³ Das Ministerium übernahm 3,86 Mio. EUR, die ÖBB–Personenverkehr AG 2,48 Mio. EUR, der Verkehrsverbund Tirol GesmbH und die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH 2,45 Mio. EUR.

¹⁴ Die Fahrkartenauskunft beinhaltete eine oder mehrere vorgeschlagene Routen, auf welcher der Fahrkartenpreis beruhte. Diese Routingauskünfte waren nicht immer mit den über die Verkehrsauskunft Österreich abgefragten Routenvorschlägen ident.

Ticket-Vertriebssystemen) der Partner des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsverbünde, ÖBB-Personenverkehr AG, städtische Verkehrsbetriebe etc.) etabliert werden sollen. Die Projektkosten betrugen für das erste Jahr 1 Mio. EUR.¹⁵ Laut Ministerium verfolgten beide Projekte – die „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ – ähnliche Ziele, nämlich eine österreichweite Buchungsplattform für den öffentlichen Verkehr einzurichten, an dem alle Verkehrsverbünde und öffentlichen Verkehrsunternehmen teilnehmen und in dem alle Vertriebskanäle abgebildet sind.

(5) Beide Projekte berücksichtigten den motorisierten Individualverkehr nicht. Das Ministerium argumentierte dies mit der großen Komplexität dieses Systems.

(6) Aufgrund dieser beiden Projekte schoben die Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich im Jahr 2017 die strategische Entscheidung, ob und in welcher Weise die Verkehrsauskunft Österreich künftig mit dem ÖBB Ticketshop oder mit einer aus den Projekten „Buchungsmaschine Tirol“ bzw. „ÖV 2022“ entstehenden österreichweiten Buchungsplattform zusammenarbeiten soll, auf. Die Ergebnisse der beiden Projekte sollten Grundlage für die weiteren strategischen Entscheidungen der Verkehrsauskunft Österreich sein. Dabei sollte geklärt werden, ob für eine österreichweite Buchungsplattform die Daten oder Routingservices der Verkehrsauskunft Österreich herangezogen werden können oder diese selbst oder von dritter Seite generiert werden.

- 5.2 Der RH wies darauf hin, dass zeitgleich mit der Entwicklung und dem Betrieb der Verkehrsauskunft Österreich, einer überwiegend mit öffentlichen Geldern geförderten österreichweiten Routingauskunft, ein ebenfalls durch öffentliche Mittel finanziertes Ticket-Vertriebssystem von der ÖBB-Personenverkehr AG entwickelt und eingeführt wurde (ÖBB Ticketshop). Beide Systeme verwendeten dieselbe Basis-Software und beauftragten dasselbe IT-Unternehmen für das Routing, hatten jedoch unterschiedliche Anforderungen an die Programmierung des Routings.

Ebenso wies der RH darauf hin, dass es das Ziel der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ war, eine österreichweite Buchungsplattform mit möglichst allen Verkehrsverbünden, Stadtverkehren und öffentlichen Verkehrsunternehmen aufzubauen, in der zusätzlich Routingauskünfte möglich waren, wodurch die Verkehrsauskunft Österreich zumindest indirekt Konkurrenz erhielt. Daher bestand das Risiko, dass künftig Routingservices in verringertem Ausmaß über die Verkehrsauskunft Österreich abgefragt werden.

Die beiden Projekte schlossen den motorisierten Individualverkehr nicht mit ein, auch nicht in Form einer intermodalen Wegekette. Beispielsweise könnten jedoch über eine österreichweite Buchungsplattform gleichzeitig eine Fahrkarte und ein

¹⁵ Das Ministerium trug 300.000 EUR, die ÖBB-Personenverkehr AG 200.000 EUR, die ARGE ÖVV 200.000 EUR, die Mobilitätsplattform 200.000 EUR und die Bundesländer übernahmen 100.000 EUR.

Parkticket für einen Park & Ride–Parkplatz gekauft und so die „erste bzw. letzte Meile“ zum öffentlichen Verkehr mitberücksichtigt werden.

Weiters merkte der RH an, dass die Routingservices der Verkehrsauskunft Österreich weder mit dem ÖBB Ticketshop noch mit der „Buchungsmaschine Tirol“ verbunden waren und kein Daten– bzw. Routingexport erfolgte.

Der RH empfahl dem Ministerium, so frühzeitig wie möglich die künftige Ausrichtung der Verkehrsauskunft Österreich unter Berücksichtigung der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ mit den anderen Gesellschaftern der Verkehrsauskunft Österreich festzulegen, um so frustrierte Aufwendungen und parallele Finanzierungen möglichst hintanzuhalten.

Der RH empfahl dem Ministerium und der Verkehrsauskunft Österreich, in Abhängigkeit von den Entwicklungen der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ die Strategie der Verkehrsauskunft Österreich anzupassen. Gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck abzuändern.

- 5.3 (1) Das Ministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass in der Abbildung 1 keine Unterscheidung zwischen kundenwirksamen Umsetzungsprojekten (SCOTTY, ÖBB Ticketshop, Verkehrsauskunft Österreich, wegfinder, „Buchungsmaschine Tirol“ etc.) und strategischen Konzeptionsprojekten („ÖV 2022“ bzw. vorausgegangener Arbeitsgruppenprozess) getroffen würde. Letztere hätten grundsätzlich zur Aufgabe, gemeinsame strategische Zielbilder der ÖV–Partner (Bund, Länder, Verbünde, öffentliche Verkehrsunternehmen) zu entwickeln, Synergiepotenziale aufzuzeigen und Grundlagenarbeit für etwaige Umsetzungsprojekte einzelner Partner zu leisten. „ÖV 2022“ sei somit kein „verwendetes bzw. in Entwicklung stehendes Verkehrsauskunfts– und Ticket–Vertriebssystem“.

Das Umsetzungsprojekt „Buchungsmaschine Tirol“ (Folgeprojekt: „ONE Mobility“) sei jeweils in den strategischen Eckpunkten von „ÖV 2022“ bzw. dessen Vorgängerprojekt („Neukonzeption eines österreichweiten ÖV–Tarif– und Vertriebssystems“) eingebettet gewesen und im Lenkungsausschuss „ÖV 2022“ bzw. dessen Vorgängerprojekt vorgestellt worden. Damit seien alle Systempartner informiert gewesen und hätten sich in der Folge im Rahmen einer „offenen Werkstatt“ einbringen können. Ebenso seien Eckpunkte und Zielbilder des Vorgängerprojekts von „ÖV 2022“ seitens des Lenkungsausschusses freigegeben und von der Landesverkehrsreferentenkonferenz bestätigt worden.

Zudem seien unter „ÖV 2022“ Prämissen zur Umsetzung einer Vertriebslösung mit geteilter Kundenbasis ausgearbeitet und als Zielbild (eine Kundenbasis, ein Portfolio, eine Abrechnung) vom Lenkungsausschuss bestätigt worden. Im Folgeprojekt „ONE Mobility“ werde die Umsetzung des Zielbilds 1 angestrebt.

Gegenstand des Projekts „Buchungsmaschine Tirol“ sei die Anpassung des ÖBB Ticketshops an die tariflichen und funktionalen Anforderungen des Verkehrsverbunds Tirol und der Innsbrucker und Stubaitaler Verkehrsbetriebe GmbH gewesen. Hierzu würde eine eigene Instanz des Ticketshops getrennt vom ÖBB Ticketshop betrieben, Kundenbasis, Portfolio, Zahlung und Abrechnung würden getrennt erfolgen. „ONE Mobility“ sei – im Gegensatz zur „Buchungsmaschine Tirol, die eine technische Kooperation darstelle – eine kundenwirksame Kooperation mit erheblichen Synergiepotenzialen. Die durch das Ministerium für das Projekt „Buchungsmaschine Tirol“ bereitgestellten Bundesmittel sollten grundsätzlich Basislösungen für eine österreichweite Nutzbarmachung des Vertriebssystems finanzieren. Die gegebenenfalls differierenden Routingauskünfte der Verkehrsauskunft (neutrales, unabhängiges und kundenspezifisches Routing) einerseits und des Ticket-Vertriebssystems der „Buchungsmaschine Tirol“ (kundinnen- und kundenspezifische Daten, nach Preis und Fahrzeit optimierende sowie eine effiziente Auslastungssteuerung berücksichtigende Ticketauskunft) andererseits, würden im Sinne des Kundennutzens ihren jeweiligen spezifischen Zweck erfüllen.

Darüber hinaus nehme das Ministerium die Empfehlung, darauf hinzuwirken, die ÖV-Systemlandschaften in Bezug auf Verkehrsauskunfts- und Ticketvertriebssysteme im Fall von Überschneidungen synergetisch weiterzuentwickeln, dankend zur Kenntnis. Das Ministerium verwies auf seinen Gesellschaftsanteil bei der Verkehrsauskunft Österreich von 12 %. Die Umsetzung der Empfehlung erfordere laut Gesellschafts- und Syndikatsvertrag jedenfalls die Stimmen aller Gesellschafter. Etwaige strategische Anpassungen würden erst nach Vorliegen von stabilen Lösungen im Rahmen von „ÖV 2022“ bzw. „ONE Mobility“ bzw. nur im Falle von systemischen Überschneidungen zweckmäßig erscheinen.

(2) Laut Stellungnahme der ÖBB-Personenverkehr AG würden die „Buchungsmaschine Tirol“ und die Umsetzung des Projekts „ÖV 2022“ Verbindungsabfragen von der Verkehrsauskunft Österreich abziehen und deren Business-Case verschlechtern. Die ÖBB-Personenverkehr AG habe vorgeschlagen, bei der Verkehrsauskunft Österreich eine zentrale Datendrehscheibe für Österreich bezüglich des öffentlichen Verkehrs, des Individualverkehrs sowie ergänzender Angebote aufzubauen. Weiters sollte die Verkehrsauskunft Österreich für diese Daten einheitliche Standards erarbeiten. Das Routing für den öffentlichen Verkehr durch die Verkehrsauskunft Österreich erachte die ÖBB-Personenverkehr AG für entbehrlich, weil dieses durch den ÖBB Ticketshop erfolge und ein Aufsetzen auf die Verkehrsauskunft Österreich aufgrund der Kosten und technischer Gründe nicht empfehlenswert erscheine. Das Routing für den Individualverkehr solle demgegenüber aufgrund des erkennbaren Bedarfs aufrechterhalten werden, wobei die Kosten hierfür die Vertreter des Individualverkehrs tragen sollten.

5.4 (1) Der RH hielt zur Stellungnahme des Ministeriums fest, dass das Projekt „Buchungsmaschine Tirol“ weder in den Unterlagen des Projekts „ÖV 2022“ aufschien noch als Teil- oder Umsetzungsprojekt definiert war. Das Projekt „ÖV 2022“ wurde von der Geschäftsführung des Projekts sowie in den Bezug habenden Unterlagen als Vertriebsinfrastrukturprojekt bezeichnet, weswegen die Abbildungsbezeichnung auch von einer Vertriebsinfrastruktur spricht. Grundsätzlich erachtete der RH die Ausführungen des Ministeriums zu den (Folge-)Projekten „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ als positiv.

(2) Der RH hielt zur Stellungnahme der ÖBB–Personenverkehr AG fest, dass deren Vorschläge eine Änderung des Gesellschaftszwecks und eine diesbezügliche Einigung der Eigentümer erfordern würden. Er erachtete daher seine Empfehlung, die Strategie der Verkehrsauskunft Österreich zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen, für umso dringlicher.

Ergebnisentwicklung und Finanzierung

Erträge und Aufwendungen

6.1 (1) In den Jahren 2015 bis 2018 entwickelten sich die Erträge und Aufwendungen der Verkehrsauskunft Österreich wie folgt:

Tabelle 3: Jahresergebnisse

	2015	2016	2017	2018	Summe 2015 bis 2018
	in Mio. EUR				
Erträge¹	0,03	0,49	0,75	0,86	2,13
Aufwendungen	0,25	1,41	1,53	1,46	4,65
<i>davon bezogene Leistungen</i>	0,04	0,50	0,48	0,42	1,44
<i>davon Personalaufwand²</i>	0,03	0,16	0,23	0,31	0,73
<i>davon sonstiger Aufwand</i>	0,10	0,60	0,54	0,44	1,68
<i>davon für Fremdpersonal</i>	0,03	0,40	0,31	0,26	1,00
<i>davon Abschreibungen</i>	0,07	0,15	0,28	0,29	0,79
Ergebnis	-0,22	-0,92	-0,78	-0,60	-2,52
Auflösung Kapitalrücklage	0,22	0,92	0,78	0,60	2,52
Gesellschafterzuschüsse	1,03	1,44	1,13	1,22	4,82
	in Vollzeitäquivalenten				
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter per 31. Dezember	7	8	8	9	–

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Umsatzerlöse durch Geschäftskunden, Förderungen und Auflösung von Rückstellungen

² für bei der Verkehrsauskunft Österreich direkt angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Die bezogenen Leistungen waren im Wesentlichen IT-Leistungen; der sonstige Aufwand bestand vor allem aus Mieten.

(2) Die Verkehrsauskunft Österreich stellte bearbeitete Routinganfragen ihren Gesellschaftern und ihren Geschäftskunden in Rechnung. Die Erträge stiegen im überprüften Zeitraum deutlich – 2017 und 2018 um jeweils etwa ein Drittel – an.

Die folgende Tabelle zeigt die Umsätze der Verkehrsauskunft Österreich aufgeteilt auf ihre Gesellschafter und ihre Geschäftskunden:

Tabelle 4: Umsätze

Gesellschafter und Geschäftskunden	Umsätze 2015 bis 2018	Anteil am Gesamtumsatz
	in Mio. EUR	in %
alle Verkehrsverbünde	0,78	39
Upstream – next level mobility GmbH	0,23	12
iMobility GmbH (Tochtergesellschaft der ÖBB-Holding AG)	0,22	11
BMF (Pendlerrechner)	0,17	8
ASFINAG	0,13	6
BMVIT	0,10	5
Länder Salzburg und Tirol	0,08	4
ÖAMTC	0,07	4
Studienbeihilfenbehörde	0,07	4
Sonstige	0,15	7
Gesamtumsatz	2,00	100

Rundungsdifferenzen möglich

ASFINAG = Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BMF = Bundesministerium für Finanzen

BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

ÖAMTC = Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub

ÖBB = Österreichische Bundesbahnen

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

(3) Die Verkehrsverbünde legten den an sie gestellten Routinganfragen die Routing services der Verkehrsauskunft Österreich zugrunde. Die Upstream – next level mobility GmbH nutzte die Routing services der Verkehrsauskunft Österreich nicht direkt für die in ihren Systemen getätigten Anfragen, sondern war mit der Verkehrsauskunft Österreich mittels Schnittstellen verbunden und verwendete die Informationen der Verkehrsauskunft Österreich in ihren eigenen Systemen weiter. Die Anbieter von – ausschließlich bzw. mehrheitlich – öffentlichem Verkehr (Verkehrsverbünde, WIENER LINIEN GmbH und iMobility GmbH) generierten – mit zusammen rd. 80 % der auf ihren Systemen (Websites, Smartphone Apps) angefragten Routen – mit rd. 62 % den größten Anteil des Umsatzes der Verkehrsauskunft

Österreich.¹⁶ Die Vertreter des Individualverkehrs (ASFINAG, ÖAMTC und aufgrund der Nutzung auch die Länder Salzburg und Tirol) steuerten mit zusammen rd. 14 % des Umsatzes nur einen kleinen Anteil bei. Behörden (z.B. das Bundesministerium für Finanzen), welche die Relation zwischen dem Wohnort einer Person zum Arbeits- oder Studienort benötigten, nutzten ebenfalls das Angebot der Verkehrsauskunft Österreich.

Der Anstieg der Erträge von 2017 auf 2018 (siehe Tabelle 3) war hauptsächlich auf

- EU-Förderungen für das Mitte 2019 endende INTERREG-Projekt¹⁷ „Linking Danube“ (rd. 47.000 EUR),
- den Anstieg der Nutzung durch die Verkehrsverbünde (rd. 46.000 EUR),
- die verstärkte Nutzung durch das Ministerium im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft Österreichs (rd. 39.000 EUR),
- das neu eingeführte Radwege-Routing für das Land Tirol (rd. 24.000 EUR) und
- die verstärkte Nutzung durch die Studienbeihilfenbehörde (rd. 21.000 EUR)¹⁸

zurückzuführen.

- 6.2 Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsauskunft Österreich die Erträge von 2016 bis 2018 um rd. 75 % steigern konnte. Allerdings entfielen etwa 20 % des 2018 erzielten Ertragszuwachses auf die erhöhte Nutzung durch das Ministerium aufgrund der EU-Ratspräsidentschaft Österreichs im zweiten Halbjahr 2018 und bedeuteten einen Einmaleffekt. Auch das Projekt „Linking Danube“ – verantwortlich für rd. 27 % des Ertragszuwachses – erbrachte nur bis Mitte 2019 Erträge.

Die Aufwendungen waren bis Ende 2018 nur etwa zur Hälfte gedeckt; die Gesellschafter glichen den Fehlbetrag durch Zuschüsse aus (TZ 7).

Deckungsgrad

- 7.1 Die Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich hatten bei der Gründung des Unternehmens vereinbart, dass zunächst nur ein Teil der Aufwendungen des Betriebs durch laufende Erträge und der Rest des Finanzbedarfs durch Gesellschafterzuschüsse zu decken ist. Im Jahr 2018 sollte – gemäß Rahmen- und Syndikatsvertrag der Verkehrsauskunft Österreich – ein Deckungsgrad durch laufende Erträge von

¹⁶ Der Anteil an der Anzahl der Zugriffe ist verhältnismäßig höher als der Anteil am Umsatz, weil bei Anbietern von öffentlichem Verkehr viele Zugriffe automatisiert über Haltestellenmonitore laufen und deren Bearbeitung weniger kostet.

¹⁷ INTERREG ist eine Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Förderung grenzüberschreitender Kooperationen. Das Projekt „Linking Danube“ soll die Information der Reisenden bezüglich grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs verbessern.

¹⁸ Die Studienbeihilfenbehörde nahm das Service erstmals für das Wintersemester 2018 in Anspruch; für das Jahr 2019 (Sommer- und Wintersemester) war der doppelte Betrag (rd. 42.000 EUR) fällig.

30 % erreicht werden. Wie Tabelle 5 zeigt, deckte die Verkehrsauskunft Österreich bis zum Jahr 2018 rd. 56 % der Aufwendungen durch Erlöse.

Tabelle 5: Erlöse in Prozent der Aufwendungen (Deckungsgrad)

Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH				
	2015	2016	2017	2018
Erlöse in % der Aufwendungen	10	34	42	56

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Nach drei Jahren Geschäftsbetrieb deckten die betrieblichen Erträge etwas mehr als die Hälfte der Aufwendungen, was den anlässlich der Gründung angestrebten Deckungsgrad von 30 % deutlich überstieg.

Die langfristige Finanzierung der Verkehrsauskunft Österreich war zur Zeit der Gebärungsüberprüfung noch nicht geklärt. Während manche Gesellschaftervertreter gegenüber dem RH die Erwartung äußerten, dass die Verkehrsauskunft Österreich langfristig die Aufwendungen vollständig verdienen soll, strebte die Geschäftsführung zwar eine Ausweitung der Erträge an, eine Erhöhung der Preise erschien ihr jedoch als kaum machbar.

- 7.2 Wie in **TZ 6** dargestellt, waren die Erlöse 2018 einerseits durch den Einmaleffekt der EU-Ratspräsidentschaft Österreichs in diesem Jahr beeinflusst. Andererseits sah der RH langfristig das Risiko einer Verringerung der Nutzung der Verkehrsauskunft Österreich durch die Verkehrsverbünde, wenn eine auf dem ÖBB Ticketshop basierende, österreichweite Ticketverkaufs-Plattform für den gesamten öffentlichen Verkehr geschaffen wird.

Auf Basis der zur Zeit der Gebärungsüberprüfung bekannten Parameter erachtete es der RH als fraglich, ob die Aufwendungen der Verkehrsauskunft Österreich langfristig vollständig durch betriebliche Erträge aus dem Verkauf von Leistungen gedeckt werden können.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, klare Beschlüsse über das zukünftige Geschäftsmodell und damit verbunden über die weitere Finanzierung der Verkehrsauskunft Österreich herbeizuführen.

- 7.3 Die ÖBB sah gemäß ihrer Stellungnahme die Empfehlung als wünschenswert an.

Gesellschafterzuschüsse

- 8.1 (1) Die zur Schaffung und für den Betrieb der Verkehrsauskunft Österreich (inklusive der Vorprojekte) aufgebrauchten Gesamtmittel im Zeitraum 2011 bis 2018 betrugen insgesamt 22,33 Mio. EUR. Diese setzten sich wie folgt zusammen:

16,47 Mio. EUR Vorprojekte (TZ 2)

4,89 Mio. EUR Kapitalzuführung an die Verkehrsauskunft Österreich (Grundkapital und weitere Gesellschafterzuschüsse; Tabelle 6)

-1,03 Mio. EUR abzüglich des Teils der Kapitalzuführung, der als Sachanlage aus den Vorprojekten übernommen wurde und bereits in den 16,47 Mio. EUR enthalten war

2,00 Mio. EUR Zahlungen der Gesellschafter und der Geschäftskunden an die Verkehrsauskunft Österreich für Routingservices, die seitens der Gesellschafter und der Geschäftskunden den Endkundinnen und -kunden in der Regel gratis zur Verfügung gestellt wurden

- (2) Die Gesellschafterzuschüsse verteilten sich zwischen 2015 und 2018 wie folgt auf die Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich:

Tabelle 6: Verteilung von Grundkapital und Gesellschafterzuschüssen

Gesellschafter	Grundkapital		bisher eingebrachte Gesellschafterzuschüsse	
	in EUR	in %	in Mio. EUR	in %
ARGE ÖVV	18.200	26	1,28	27
ASFINAG	18.200	26	1,24	26
ÖBB-Holding AG	18.200	26	1,18	24
BMVIT	8.400	12	0,74	15
ÖAMTC	3.500	5	0,32	7
ÖVDAT	3.500	5	0,06	1
Summe	70.000	100	4,82	100

Rundungsdifferenzen möglich
Stand 31. Dezember 2018

ARGE ÖVV = Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften OG

ASFINAG = Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

ÖAMTC = Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub

ÖBB-Holding AG = Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

ÖVDAT = Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Die Anteile der Gesellschafter an den Gesellschafterzuschüssen entsprachen nicht genau den Anteilsverhältnissen an der Gesellschaft per 31. Dezember 2018. Einerseits hatte sich die Eigentümerstruktur mit der Abtretung eines 5 %-Anteils vom Ministerium an das ÖV DAT per 1. Jänner 2018 geändert und andererseits wurden Zuschüsse in Form von Bareinlagen im Verteilungsschlüssel höher bewertet als die Einbringung von Sacheinlagen.

Die Gesellschafterzuschüsse betrugen von 2015 bis 2018 insgesamt 4,82 Mio. EUR. Neben der Abdeckung der laufenden Verluste (2015 bis 2018: 2,52 Mio. EUR; Tabelle 3) führten die Gesellschafterzuschüsse zum Aufbau eines Bestands an liquiden Mitteln (1,60 Mio. EUR zum 31. Dezember 2018; **TZ 9**) bzw. dienten der Finanzierung sonstiger Vermögenswerte des Anlagevermögens.¹⁹

Die vom RH im Rahmen der Gebarungsüberprüfung befragten Gesellschaftervertreter erklärten, bis auf Weiteres mit der Finanzierung über Gesellschafterzuschüsse einverstanden zu sein, auch wenn einige einen höheren Anteil der Finanzierung durch Umsätze wünschten.

- 8.2 Der RH hielt fest, dass sich die Gesellschafterzuschüsse auf die Gesellschafter der Verkehrsauskunft Österreich im Wesentlichen gemäß dem jeweiligen Anteil am Grundkapital verteilten. Etwa die Hälfte der betrieblichen Aufwendungen sowie der Aufbau von Vermögenswerten (liquide Mittel, Investitionen) wurden durch Gesellschafterzuschüsse im Verhältnis der Eigentümeranteile finanziert. Demgegenüber wiesen die Umsätze, die nur etwa die Hälfte der betrieblichen Aufwendungen abdeckten, eine andere Verteilung auf (Tabelle 4), wobei die Gesellschafter bzw. ihnen nahestehende Einrichtungen und Unternehmen auch den Großteil der Geschäftskunden darstellten. Diese Art der Finanzierung bedeutete, dass jene Gesellschafter, welche die Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich in geringerem Ausmaß als ihrem Gesellschaftsanteil entsprechend nutzten, die Verkehrsverbünde (mit 39 % des Umsatzes und 26 % Gesellschaftsanteil) und jene Geschäftskunden, die keine Gesellschafter waren, mitfinanzierten; dies, weil die Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich teurer waren, als durch die Verkaufserlöse erwirtschaftet wurde. Somit trugen die ASFINAG, die ÖBB-Holding AG und das Ministerium überproportional dazu bei, eine Leistung bereitzustellen, die hauptsächlich von den Verkehrsverbünden sowie den Ländern Tirol und Salzburg nachgefragt wurde.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich und dem Ministerium, die Finanzierung – anstelle von Kapitalzuschüssen der verschiedenen Gesellschafter – transparenter zu gestalten: Beispielsweise wären die Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich zur Gänze von den Gesellschaftern bzw. den Geschäftskunden abzugelten oder sie sollten – zumindest teilweise – als öffentliche Aufgabe definiert werden.

¹⁹ immaterielles Anlagevermögen (Lizenzen, Software), Sachanlagevermögen sowie Büro- und Geschäftsausstattung

Der RH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Feststellungen und Empfehlung in TZ 7, wonach bei Übernahme des Ticket-Vertriebssystems ÖBB Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr AG durch weitere Verkehrsverbünde der Deckungsgrad der Verkehrsauskunft Österreich sinken könnte und steigende Kapitalzuschüsse der Gesellschafter notwendig sein könnten. Daher wäre eine klare Entscheidung über das künftige Geschäfts- und Finanzierungsmodell der Verkehrsauskunft Österreich zu treffen.

- 8.3 (1) Das Ministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Empfehlungen des RH zwei unterschiedliche Szenarien zur weiteren Entwicklung der Verkehrsauskunft Österreich zeichnen würden. Das erste sei eine ausschließlich marktseitig finanzierte Ausrichtung der Verkehrsauskunft Österreich mit marktgängigen Preismechanismen. Dies hätte in etwa eine Verdoppelung der momentanen Angebotspreisgestaltung der Verkehrsauskunft Österreich zur Folge. Das zweite Szenario entspreche der Kernidee der Verkehrsauskunft Österreich als öffentliche, nicht diskriminierende Plattform mit marktgängigen Angeboten und am Markt akzeptierten Preisen, einhergehend mit einer Kostendeckung von rd. 50 %. Im Unterschied zu bisher (Zuschüsse durch alle Eigentümer der erweiterten öffentlichen Hand) entspreche dies einer teilweisen oder gänzlichen Übernahme dieser Zuschüsse durch das Ministerium.

Zudem verwies das Ministerium auf die Forderung im Regierungsprogramm 2020 – 2024, die Produkte der Verkehrsauskunft Österreich wie bisher kostenfrei anzubieten. Das Ministerium werde die Empfehlungen des RH und die Positionen des Regierungsprogramms zur Verkehrsauskunft Österreich zum Anlass nehmen und mit den Beteiligten die Abstimmung suchen.

(2) Die ÖBB-Personenverkehr AG verwies in ihrer Stellungnahme auf ihre Anmerkungen zu TZ 5.

- 8.4 Der RH erwiderte dem Ministerium, dass das erste Szenario nicht notwendigerweise auf eine ausschließlich marktseitig finanzierte Ausrichtung der Verkehrsauskunft Österreich mit marktgängigen Preismechanismen fokussiert. Die Empfehlung zielte darauf ab, dass jene Unternehmen und Institutionen der erweiterten öffentlichen Hand, die Leistungen nutzen, diese auch der Inanspruchnahme entsprechend bezahlen. Ob die Kosten an die Endnutzerinnen und –nutzer weitergegeben oder durch die jeweiligen Budgets gedeckt werden, verbleibt im Ermessen der Entscheidungsträger. Jedenfalls wäre nach Ansicht des RH im öffentlichen Bereich eine größtmögliche Transparenz bei der Inanspruchnahme von Leistungen und den damit verbundenen Kosten anzustreben.

Liquide Mittel

9.1 Der Syndikatsvertrag der Verkehrsaudkunft Österreich definierte die Höhe der von der Gesellschaft zu haltenden liquiden Mittel sowie die sich daraus ergebenden Kapitalnachsüsse der Gesellschafter. Der Kapitalnachsuss eines Jahres war so zu bemessen, dass die budgetierten liquiden Mittel zum 31. Dezember des jeweils folgenden Budgetjahres 200.000 EUR entsprachen, wobei sich diese aus den Bankguthaben und Kassabeständen abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten errechneten. Zu diesem Zweck hatte der Kapitalnachsuss der Differenz zwischen (a) 200.000 EUR und (b)

- den budgetierten liquiden Mitteln (Anfangsbestand abzüglich Jahresverlust)
- zuzüglich der budgetierten kumulierten Investitionen ins Anlagevermögen seit Gründung der Gesellschaft
- abzüglich der kumulierten Abschreibungen sowie
- abzüglich sämtlicher budgetierter, auf die Verkehrsaudkunft Österreich aus dem interimistischen Betrieb (der Projektphase) übertragenen Rücklagen

jeweils zum 31. Dezember des folgenden Budgetjahres zu entsprechen. Das dem Syndikatsvertrag angeschlossene Beispiel zeigte, dass der Kapitalnachsuss letztlich den Jahresverlust ausgleichen sollte. Da den Abschreibungen – solange keine Ersatzinvestitionen in gleicher Höhe getätigt wurden – keine Auszahlungen gegenüberstanden, erhöhte der Kapitalnachsuss die liquiden Mittel der Verkehrsaudkunft Österreich um diese nicht zahlungswirksamen Teile der Aufwendungen, damit Geld für zukünftige Ersatzinvestitionen zur Verfügung stand.

Die Geschäftsführung legte allerdings in der Generalversammlung vom 18. Mai 2016 ein Budget mit einem niedrigen Kapitalnachsuss von rd. 536.000 EUR für das Jahr 2017 mit der Begründung vor, dass bei der Gründung der Verkehrsaudkunft Österreich entschieden worden war, dass der Cash-Bestand niedrig gehalten werden soll. In der Generalversammlung hinterfragten die Gesellschafter den niedrigen Cash-Bestand und beschlossen in ihrer folgenden Sitzung vom 29. Juni 2016 eine Anhebung der Bankguthaben-Obergrenze gemäß Syndikatsvertrag auf 300.000 EUR. Dabei wurde festgehalten, dass ursprünglich eine Deckelung des Kontobestands zum 31. Dezember 2017 mit 200.000 EUR vereinbart worden war, diese aber z.B. bei Zahlungsverzug durch Gesellschafter bzw. Geschäftskunden zu Liquiditätsproblemen führen konnte.

Die letzten Budgets der Verkehrsauskunft Österreich enthielten eine Berechnung der Soll–Liquidität nach der Formel:

Liquiditätspolster in Höhe von 300.000 EUR

- zuzüglich kumulierter Rücklagen
- zuzüglich kumulierter Abschreibungen sowie
- abzüglich kumulierter Investitionen.

Der Bank–Kontostand lag seit Mitte März 2016 nie unter 700.000 EUR und seit Mitte Mai 2018 nie unter 1 Mio. EUR. Die liquiden Mittel der Verkehrsauskunft Österreich stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 7: Liquide Mittel zum Jahresende

	liquide Mittel gemäß Bilanz (Konto– und Kassenbestand)	liquide Mittel gemäß Syndikatsvertrag (abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten)
	in Mio. EUR	
2015	0,52	0,34
2016	1,18	0,90
2017	1,01	0,83
2018	1,60	1,43

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Die kumulierten Abschreibungen der Verkehrsauskunft Österreich betrugen 2015 bis 2018 in Summe 0,79 Mio. EUR.

- 9.2 Der RH hielt kritisch fest, dass der Syndikatsvertrag bezüglich der durch Kapitalnachsüsse zu gewährleistenden Liquidität nicht eindeutig formuliert war. Einerseits sollten die liquiden Mittel 200.000 EUR betragen, andererseits berücksichtigte die Formel zur Festlegung der Kapitalnachsüsse Rücklagen, Abschreibungen sowie Investitionen und führte so zu einer weiteren Erhöhung der über 200.000 EUR liegenden liquiden Mittel. Auch die in den Protokollen der Generalversammlungen dokumentierten Äußerungen vor und anlässlich der Erhöhung des Liquiditätspolsters auf 300.000 EUR trugen nach Ansicht des RH wenig zur Konkretisierung bei: So bezog sich die Erhöhung des Liquiditätspolsters auf 300.000 EUR ausdrücklich auf eine ursprüngliche Deckelung des Kontobestands (anstelle der tatsächlich definierten liquiden Mittel „Kontobestand abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten“) in Höhe von 200.000 EUR und auch die Geschäftsführung berief sich auf die Absicht, den Cash–Bestand gering zu halten. Andererseits überstiegen die tatsächlichen Kontostände diese Planwerte deutlich.

Das Bestreben der Verkehrsauskunft Österreich, die bisher nicht reinvestierten Abschreibungen zur Finanzierung von Investitionen verfügbar zu halten, war für den RH nachvollziehbar. Der Liquiditätsstand von 1,60 Mio. EUR Ende 2018 (bzw. 1,43 Mio. EUR unter Einbeziehung der kurzfristigen Verbindlichkeiten) überstieg die kumulierten Abschreibungen von 0,79 Mio. EUR jedoch deutlich (inklusive eines Liquiditätspolsters von 0,30 Mio. EUR um 0,5 Mio. EUR) und war auf die Zuführung von höheren Kapitalnachsüssen zurückzuführen. Es fehlte nach Ansicht des RH eine klare Entscheidung der Gesellschafter, ob und in welcher Höhe sie liquide Mittel für zukünftige Investitionen der Verkehrsauskunft Österreich im Voraus oder erst bei konkretem Bedarf zur Verfügung stellen wollen.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, eine klare Entscheidung bezüglich des notwendigen Liquiditätsbestands des Unternehmens zu treffen und diese eindeutig zu formulieren. Es wäre auch abzuschätzen, ob und in welchem Zeitrahmen Investitionen in Höhe der bisherigen Abschreibungen und Rücklagen wahrscheinlich sind und wie sich diese auf den Liquiditätsbedarf auswirken.

Budgetierung

- 10.1 (1) Die Geschäftsführung der Verkehrsauskunft Österreich hatte gemäß Syndikatsvertrag jeweils bis zum 30. Juni ein Budget über das Folgejahr sowie einen Mittelfristplan über die dem Budgetjahr folgenden zwei Geschäftsjahre vorzulegen. Das erste Budget legte die Verkehrsauskunft Österreich der Generalversammlung bei der Sitzung am 18. Mai 2016 vor. Der sogenannte Business-Plan erstreckte sich bis 2021, allerdings waren alle Erlöse und Aufwendungen von 2017 bis 2021 ident angesetzt. In der Sitzung vom 26. Jänner 2017 legte die Geschäftsführung erneut eine Planung bis 2021 vor, in der Folgesitzung im Mai 2017 eine geänderte Erwartungsplanung 2017. In allen drei Budgetunterlagen stellte der RH einen Formelfehler fest, der zu einem verdoppelten Periodenergebnis führte. Dies war in keiner Generalversammlung aufgefallen und blieb bis zur Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle unkorrigiert.

Das im Mai und November 2018 vorgelegte Budget beinhaltete die Jahre bis einschließlich 2020, das im Mai 2019 vorgelegte Budget die Jahre bis einschließlich 2022.

- (2) Gemäß Syndikatsvertrag hatten die Gesellschafter über die Höhe ihrer Kapitalnachsüsse sowie über deren quartalsmäßige Zahlungen zu beschließen. Im Syndikatsvertrag war zwar die Möglichkeit, bei Bedarf zusätzliche Kapitalnachsüsse festzulegen, vorgesehen, jedoch keine allfällige Reduktion. Die von der Geschäftsführung der Generalversammlung vorgelegten Budgets enthielten Kapitalnachsüsse für das jeweilige Geschäftsjahr und die Folgejahre, sodass diese im Rahmen des Budgets mitbeschlossen wurden. Eine – wie im Syndikatsvertrag vorgesehene – quartalsmäßige Aufteilung fand zwar im Budget für 2018 statt, nicht jedoch in den

Budgets für 2017 und 2019. In den Aktualisierungen der Budgets, welche die Verkehrsauskunft Österreich für ein Geschäftsjahr erstellte, änderte sie die geplanten Kapitalnachsüsse für dasselbe Budgetjahr wiederholt. Die tatsächlichen Kapitalnachsüsse folgten dem jeweils letzten Budget des Vorjahres, sodass sich Budgetaktualisierungen aufgrund einer verbesserten tatsächlichen Ertragslage nicht auswirkten und auch nicht in der Generalversammlung diskutiert wurden, obwohl die Budgets zum Teil mit – gegenüber früheren Budgets – geänderten Kapitalnachsüssen beschlossen wurden. Die Geschäftsführung der Verkehrsauskunft Österreich teilte dem RH mit, dass die ursprünglich budgetierten Kapitalnachsüsse so in die Planung der Gesellschafter einfließen und deswegen unverändert bleiben. Auch das Ministerium teilte mit, dass eine unterjährige Anpassung der Kapitalnachsüsse bei Verbesserung der Liquidität der Verkehrsauskunft Österreich nicht vorgesehen sei und die Kapitalnachsüsse im Rahmen der Beschlussfassung über das (jeweils erste) Gesamtbudget des Folgejahres erfolgen würden. Die zu leistenden Quartalsbeträge seien jeweils ein Viertel des beschlossenen Gesamtbetrags.

(3) Die Kapitalnachsüsse der Gesellschafter bewirkten, verstärkt durch die gegenüber den Budgets meist höheren tatsächlichen Erträge, einen ständigen Aufbau der liquiden Mittel (bzw. der Rücklagen auf der Passivseite der Bilanz). Für 2019 und 2020 waren deutlich geringere Kapitalnachsüsse (611.000 EUR und 250.000 EUR) als zuvor budgetiert, um die Liquidität auf ein den ursprünglichen Absichten entsprechendes, geringeres Niveau zu senken.

- 10.2 Der RH stellte kritisch fest, dass die ersten drei Budgets der Verkehrsauskunft Österreich denselben Formelfehler enthielten, ohne dass dies in den Generalversammlungen bemerkt wurde. Weiters kritisierte der RH, dass die Budgets mitunter nicht dem Formalerfordernis einer dreijährigen Darstellung sowie einer quartalsmäßigen Aufteilung der geplanten Kapitalnachsüsse entsprachen.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die Budgets sorgfältig zu erstellen, zu kontrollieren und zu diskutieren, die diesbezüglichen Formalerfordernisse des Syndikatsvertrags einzuhalten bzw. diese bei geänderten Erfordernissen anzupassen.

Der RH sah auch die nicht explizite, sondern lediglich im Rahmen der Budgetvorlage erfolgende Beschlussfassung über die Kapitalnachsüsse des kommenden Jahres kritisch, weil kein formaler Unterschied zu den späteren Beschlussfassungen über unterjährige Budgets mit neu berechneten Kapitalnachsuss-Erfordernissen bestand. Diese geänderten Budgets hatten aber keine Auswirkungen auf die Kapitalnachsüsse, die unterjährig nicht verändert wurden, sodass sie einen stetigen Aufbau der liquiden Mittel bewirkten.

Der RH konnte die Argumentation der Geschäftsführung, dass die Kapitalnachsüsse aufgrund der Aufnahme in die Budgets der Gesellschafter unverändert bleiben (müssen), nicht nachvollziehen, weil Unternehmen in der Regel im Jahreslauf Adaptionen ihrer Budgets vornehmen und auch bei unverändertem Budget ein allfällig geringerer Kapitalnachsussbedarf unproblematisch sein sollte. Auch die Auskunft des Ministeriums, dass eine Reduzierung der Kapitalnachsüsse aufgrund geänderter unterjähriger Budgets nicht vorgesehen sei, sah der RH kritisch, weil das Ministerium grundsätzlich einen möglichst geringen Mitteleinsatz anstreben sollte.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die zu leistenden Kapitalnachsüsse zur Erhöhung der Transparenz explizit im Rahmen der Generalversammlung zu beschließen und bei unterjährigen Änderungen im Budget auch eine Anpassung der Kapitalnachsüsse zu diskutieren.

Der RH nahm die in den Budgets 2019 und 2020 vorgesehene Reduktion der Kapitalnachsüsse, um die Liquidität auf das ursprünglich beabsichtigte Niveau zu bringen, zur Kenntnis. Angesichts des Risikos einer geringeren Nutzung der Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich und der damit verbundenen sinkenden Erlöse erachtete er allerdings eine Umsetzung als kritisch. Der RH sah in der Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen einer Übernahme des Ticket-Vertriebssystems „Buchungsmaschine Tirol“ durch andere Verkehrsverbünde eine mögliche Entscheidungshilfe für die Gesellschafter, insbesondere für das Ministerium.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die Auswirkungen einer Übernahme des Ticket-Vertriebssystems „Buchungsmaschine Tirol“ durch einen oder mehrere Verkehrsverbünde zu bewerten und in den kommenden Budgets bzw. Alternativ-Budgets entsprechend zu berücksichtigen.

- 10.3 Die ÖBB-Personenverkehr AG stimmte in ihrer Stellungnahme unter Verweis auf ihre Anmerkungen zu **TZ 5** der Empfehlung, die Auswirkungen einer Übernahme des Ticket-Vertriebssystems „Buchungsmaschine Tirol“ durch einen oder mehrere Verkehrsverbünde zu bewerten und in den kommenden Budgets bzw. Alternativ-Budgets entsprechend zu berücksichtigen, zu.

Kostenrechnung

- 11.1 Die Verkehrsauskunft Österreich verfügte über keine kundenorientierte Kostenrechnung (Kostenträgerrechnung), in der die Kosten der zur Verfügung gestellten Leistungen dokumentiert wurden. Ohne eine solche Kostenrechnung war nicht feststellbar, ob die Kosten für Leistungen an bestimmte Gesellschafter bzw. Geschäftskunden durch die erzielten Umsätze verdient werden konnten. Bei speziell für einen Geschäftskunden erstellten Produkten, wie dem Pendlerrechner, übernahm der jeweilige Geschäftskunde die Finanzierung von Entwicklung und Betrieb. Beim Produkt Fahrradrouter ging die Verkehrsauskunft Österreich davon aus, dass dafür ein ausreichender Markt zur Deckung der Entwicklungskosten besteht.
- 11.2 Der RH hielt fest, dass die Verkehrsauskunft Österreich über keine Kostenträgerrechnung verfügte, welche die Kosten der angebotenen Leistungskomponenten bewerten und so feststellen konnte, ob sich spezifische Leistungsangebote rechnen. Dies wäre nach Ansicht des RH insbesondere dann zweckmäßig, wenn die Verkehrsauskunft Österreich neue Geschäftskunden zusätzlich zu den Gesellschaftern akquirieren möchte.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich – unter Berücksichtigung der weiteren Unternehmensstrategie sowie unter Abwägung von Kosten und Nutzen –, die Einführung einer Kostenträgerrechnung zu prüfen.

Detailaspekte der Aufwendungen

Personal

- 12.1 (1) Die Geschäftsführung bestand aus zunächst drei, ab dem Jahr 2017 aus zwei Personen. Diese waren von der ASFINAG und der ARGE ÖVV, bis 2017 auch von der ÖBB-Holding AG, entsendet. Die Mitglieder der Geschäftsführung wurden mit je 0,5 Vollzeitäquivalenten der Verkehrsaudkunft Österreich zugerechnet.

Die beiden Geschäftsführer waren nach einer Ausschreibung im Jahr 2015 für drei Jahre bis Ende 2018 bestellt worden und vertraten die Verkehrsaudkunft Österreich gemeinsam nach außen. Die beiden Anstellungsverträge wurden Ende 2018 – nach einer Ausschreibung – für weitere drei Jahre verlängert. Ein Geschäftsführer war für den Bereich „öffentlicher Verkehr“ zuständig, der andere für den Bereich „motorisierter Individualverkehr“.

Nach Wiederbestellung der Geschäftsführung legten die Gesellschafter für deren variable Gehaltsbestandteile, die insgesamt rd. 17 % des Grundgehalts betrugen, zwei Ziele fest:

1. Bei Erreichen von Einnahmen (gemessen an der Gewinn- und Verlustrechnung)

- von mindestens 50 % der Aufwendungen gelangen rd. 4,2 % des Grundgehalts,
- von mindestens 55 % der Aufwendungen weitere rd. 4,2 % des Grundgehalts

zur Auszahlung.

2. Bei Erreichen einer Steigerung der Zugriffszahlen (Routingabfragen)

- von mindestens 5 % gelangen rd. 4,2 % des Grundgehalts,
- von mindestens 10 % weitere rd. 4,2 % des Grundgehalts

zur Auszahlung.

(2) In den vierteljährlich stattfindenden Generalversammlungen und den Strategiesitzungen setzten die Gesellschafter strategische Ziele fest und machten der Geschäftsführung großteils detaillierte Vorgaben. Die Geschäftsführung konnte gemäß Geschäftsordnung keine Investitionen ohne vorherige Zustimmung der Generalversammlung tätigen. Wurden die in den verabschiedeten Jahresbudgets festgelegten Investitionen um 15.000 EUR überschritten, war ebenfalls eine vorherige Zustimmung der Generalversammlung einzuholen; bis zu einer Überschreitung von 5.000 EUR musste sie informiert werden. Eine aktive Bewerbung der Verkehrsaudkunft Österreich gegenüber Dritten war nicht vorgesehen. Geschäftskunden, die

sich direkt an die Verkehrsauskunft Österreich wandten, um Routingdienste in Anspruch zu nehmen, konnten diese gegen Entgelt beziehen.

(3) Die Verkehrsauskunft Österreich verfügte über das in folgender Tabelle dargestellte Personal:

Tabelle 8: Personal

	2015	2016	2017	2018
	in Vollzeitäquivalenten ¹			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angestellt	0,0	2,0	4,0	5,0
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entliehen	5,5	4,5	3,0	3,0
Geschäftsführung	1,5	1,5	1,0	1,0
Summe	7,0	8,0	8,0	9,0

¹ Stand jeweils zum 31. Dezember

Quelle: Verkehrsauskunft Österreich

Auch alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zunächst bei anderen Unternehmen bzw. Organisationen aus dem Bereich der Gesellschafter angestellt und an die Verkehrsauskunft Österreich entliehen. Im überprüften Zeitraum verringerte sich die Anzahl der entliehenen zugunsten der direkt bei der Verkehrsauskunft Österreich angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

- 12.2 Der RH wies kritisch auf den in der zweiten Geschäftsführungsperiode (2018 bis 2021) vereinbarten variablen Gehaltsbestandteil der Geschäftsführer hin, der die Zugriffszahlen als Kriterium für die Auszahlung definierte. Die Geschäftsführer hatten nach Ansicht des RH weder direkt noch indirekt Einfluss auf die Höhe der Zugriffszahlen.

Der RH empfahl dem Ministerium in seiner Funktion als Gesellschafter, in der nächsten Generalversammlung für die Abänderung der Kriterien für die variablen Gehaltsbestandteile der Geschäftsführung einzutreten. Diese wären so zu gestalten, dass die Geschäftsführer einen direkten Einfluss darauf nehmen können.

- 12.3 Das Ministerium nahm die Empfehlung in seiner Stellungnahme zur Kenntnis und verwies in diesem Zusammenhang auf seine Gesellschaftsanteile von 12 % bei der Verkehrsauskunft Österreich. Der Gesellschafts- und Syndikatsvertrag fordere für die Umsetzung der Empfehlung die Zustimmung aller Gesellschafter.

Anmietung Büroflächen

- 13.1 (1) Bereits in der Projektphase sowie nach der Aufnahme des operativen Betriebs im November 2015 mietete die Verkehrsaudkunft Österreich Büroflächen von der Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. (**VOR GmbH**). Im Mai 2015 holten Gesellschafter der Verkehrsaudkunft Österreich – zu diesem Zeitpunkt noch als Projektpartner – zwei Vergleichsangebote von einem Anbieter für Büroflächen ein – eines für einen neu adaptierten Altbau in bester Lage im ersten Wiener Gemeindebezirk und eines für eine Bürofläche in einem renovierten Palais im achten Wiener Gemeindebezirk. Im November 2015 thematisierte ein Gesellschafter in der Generalversammlung die Möglichkeit eines „neutralen“ Unternehmensstandorts. Dieses Thema wurde jedoch nicht weiterverfolgt. Weitere Vergleichsangebote holte die Verkehrsaudkunft Österreich zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr ein, sondern schloss im Dezember 2015 einen Mietvertrag mit der VOR GmbH ab.

Die Anmietung von Büroflächen war generell vom österreichischen Vergaberecht ausgenommen.

- (2) Die Mietvereinbarung bestand aus zwei Leistungspaketen und zwei Supportpaketen. Die beiden Leistungspakete legten die Miete für die Arbeitsplätze mit 40.320 EUR pro Jahr und die Miete für die anteilige Nutzung der Besprechungsräume der VOR GmbH abhängig von der Anzahl der Vollzeitäquivalente mit 25.270 EUR pro Jahr fest. Obwohl die Besprechungsräume von der Verkehrsaudkunft Österreich und der VOR GmbH gemeinsam genutzt wurden, übernahm die Verkehrsaudkunft Österreich laut Vertrag rd. 86 % der Gesamtmiete dieser Besprechungsräume. In Summe entrichtete die Verkehrsaudkunft Österreich 65.590 EUR pro Jahr für die beiden Leistungspakete an die VOR GmbH. Dieser zahlte im Jahr 2015 für die an die Verkehrsaudkunft Österreich vermieteten Flächen selbst 17,30 EUR pro m² Miete und verrechnete der Verkehrsaudkunft Österreich 28 EUR pro m². Dies bedeutete einen Aufschlag von rd. 62 % auf den Mietpreis.

Die beiden Supportpakete der Mietvereinbarung umfassten die IT–Ausstattung und die IT–Betreuung in Höhe von 33.000 EUR pro Jahr sowie einen besetzten Büropfempfang während der regulären Öffnungszeiten in Höhe von 6.000 EUR pro Jahr.

In Summe betrugen die Kosten für die beiden Leistungspakete und die beiden Supportpakete 104.590 EUR pro Jahr. Auf die von der Verkehrsaudkunft Österreich im Jahr 2016 beschäftigten acht Vollzeitäquivalente umgelegt betrugen die Kosten rd. 13.000 EUR pro Vollzeitäquivalent und Jahr. Insgesamt waren im Jahr 2016 zwölf Personen bei der Verkehrsaudkunft Österreich beschäftigt; die Kosten betrugen damit rd. 8.700 EUR pro Person und Jahr.

- 13.2 Der RH wies darauf hin, dass für die Büroräume der Verkehrsauskunft Österreich nur zwei Vergleichsangebote von sehr exklusiven Büroflächen eingeholt worden waren. Da die Verkehrsauskunft Österreich keinen direkten Kundenkontakt in ihren Büroräumlichkeiten hatte, wären nach Meinung des RH durchaus auch Angebote von weniger exklusiven Büroflächen in Wien in Betracht zu ziehen gewesen.

Der RH gab zu bedenken, dass die Miete für die Arbeitsplätze anders berechnet wurde als die Miete für die Besprechungsräume. Der RH erachtete die Büromiete inklusive Support der Verkehrsauskunft Österreich von rd. 13.000 EUR pro Vollzeit-äquivalent und Jahr bzw. rd. 8.700 EUR pro Person und Jahr als hoch. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit könnten in diesem Bereich erhebliche Einsparungspotenziale erzielt werden.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die derzeit bestehenden Mietverträge mit der VOR GmbH neu zu verhandeln, um die Kosten zu reduzieren.

Bezug von IT–Dienstleistungen

- 14.1 Wesentlicher IT–Lieferant für Routing–Softwarelösungen war das deutsche Unternehmen H. Bis November 2018 war in den Aufträgen kein konkreter Fertigstellungstermin der IT–Projekte festgelegt; lediglich der Zeitplan sollte zwischen der Verkehrsauskunft Österreich und dem Unternehmen H abgestimmt werden. Erst im November 2018 legte die Verkehrsauskunft Österreich erstmals gegenüber dem Unternehmen H einen konkreten Fertigstellungstermin fest und sicherte diesen auch mit einer Pönalevereinbarung ab. Nach Aussage der Geschäftsführung der Verkehrsauskunft Österreich habe das Unternehmen H bisher alle Aufträge wunschgemäß abgewickelt.
- 14.2 Da die Verkehrsauskunft Österreich wesentliche Dienstleistungen für den öffentlichen Verkehr und einen breiten Kundenkreis erbrachte, erachtete der RH die zeitgerechte Fertigstellung von IT–Projekten als wichtig. Seiner Ansicht nach kann die Vereinbarung von mit Pönalezahlungen abgesicherten Zeitplänen die zeitgerechte Fertigstellung fördern.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die Vereinbarung konkreter Termine und deren Absicherung durch Pönalevereinbarungen – insbesondere bei größeren IT–Projekten – verstärkt einzusetzen.

Datenqualität und –verarbeitung

Daten

- 15.1 Die Verkehrsaudkunft Österreich bezog Daten immer kostenlos und Leistungen in der Regel kostenlos auf Basis von Datennutzungsvereinbarungen. Vertragsparteien waren die Gesellschafter oder öffentliche Einrichtungen. Die Verkehrsaudkunft Österreich durfte laut den Datennutzungsvereinbarungen keine Daten, sondern nur die aus Daten gewonnenen Routingservices an Dritte anbieten.

Die folgende Tabelle zeigt entgeltlich von nicht–kommerziellen Einrichtungen bezogene Leistungen:

Tabelle 9: Entgeltliche Services

Leistung	Partner	Entgelt pro Jahr ¹
		in EUR
Router öffentlicher Verkehr	ARGE ÖVV	112.500
Router Individualverkehr	ASFINAG	87.520
„basemap“ (Kartenmaterial)	Stadt Wien	39.000
Adressdaten	Bundesamt für Eich– und Vermessungswesen	29.000

ARGE ÖVV = Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund–Organisationsgesellschaften OG

ASFINAG = Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft

¹ Die Höhe der Entgelte veränderte sich im überprüften Zeitraum nicht und war jedes Jahr gleich hoch.

Quelle: Verkehrsaudkunft Österreich

Das Entgelt für die beiden Router war auf Basis der Eigenkosten (Wartung, Abschreibung) des überlassenden Partners abzüglich eines Eigennutzungsanteils von 25 % festgelegt.

Die „basemap“ war eine internetfähige, genaue Karte von Österreich, deren Grunddaten von verschiedenen öffentlichen Stellen (Bund, Ländern, einigen Städten und anderen Partnern) zur Verfügung gestellt wurden. Obwohl die Nutzung der „basemap“ grundsätzlich entgeltfrei war, zahlte die Verkehrsaudkunft Österreich der Stadt Wien, die das Rechenzentrum für die „basemap“ betrieb, eine Gebühr von jährlich 39.000 EUR für einen erhöhten, rund um die Uhr verfügbaren Servicegrad.

Wesentlich für die Leistungserstellung der Verkehrsaudkunft Österreich waren die Daten der Graphenintegrations–Plattform (**GIP**), für die eine entgeltfreie Nutzungsvereinbarung mit der VOR GmbH und dem ÖV DAT bestand. Im ÖV DAT kooperierten die ASFINAG, das Ministerium, die Länder, der Städtebund, der Gemeindebund und die ÖBB–Infrastruktur AG, um ein österreichweites Referenzsystem für Infrastrukturdaten – die GIP – zu schaffen.

Andere in den Leistungen der Verkehrsauskunft Österreich enthaltene Daten, wie z.B. „Points of Interest“, wurden von Organisationen, die solche Daten sammelten (wie der Österreich Werbung oder dem ÖAMTC), entgeltfrei übermittelt und aktualisiert.

- 15.2 Der RH erachtete das Bestreben der Verkehrsauskunft Österreich, Daten in erster Linie auf Basis von entgeltfreien Nutzungsverträgen zu beschaffen, als zweckmäßig.

Datenqualität

16.1 (1) Die mittels Datennutzungsverträgen von den Gesellschaftern und anderen Einrichtungen übermittelten Daten spielte die Verkehrsauskunft Österreich nach einer Qualitätskontrolle in ihr Routingsystem ein. Je nach Datenmaterial erfolgte die Kontrolle unterschiedlich, jedoch immer in mehreren Schritten, bevor die aktualisierten Daten übernommen wurden. Die Verkehrsauskunft Österreich informierte die Datenlieferanten über fehlerhafte Daten; eine Haftung der Datenlieferanten bzw. eine Pönale bei minderer Qualität der Daten war in den Datennutzungsverträgen nicht vorgesehen. Die Verkehrsauskunft Österreich sagte ihren Gesellschaftern und ihren Geschäftskunden, die den Routenplaner auf ihren Websites verwendeten, in den Verträgen eine Serviceverfügbarkeit von 90 %, jedoch keinen fehlerfreien, durchgängigen und störungsfreien Betrieb ihrer Routingservices und ausdrücklich keine bestimmte Qualität der Daten bezüglich Umfang, Vollständigkeit, Aktualität und Richtigkeit zu.

(2) Der RH überprüfte einige Verbindungen bzw. Routen der Verkehrsauskunft Österreich und stellte mehrere fehlerhafte bzw. unvollständige Routingergebnisse fest, wobei sich einige durch Verändern der Einstellungen (z.B. Weglänge zu Fuß) beheben ließen. Beispielsweise ergab eine Routinganfrage bei einem Gesellschafter ein Ergebnis für den Individualverkehr, bei allen anderen Gesellschaftern bzw. Geschäftskunden wurde kein Ergebnis angezeigt.²⁰ Eine weitere Routinganfrage ergab für den öffentlichen Verkehr bei allen von der Verkehrsauskunft Österreich servicierten Routenplanern kein Ergebnis, weil die eingegebene Adresse zu weit entfernt von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs lag.

16.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsauskunft Österreich keine Haftung für die Richtigkeit ihrer Routingservices und der bereitgestellten Daten übernahm. Dies war nach Ansicht des RH auch darauf zurückzuführen, dass die Gesellschafter die Daten kostenlos bereitstellten und keine Pönale gegen sich selbst festlegten. Die Datennutzungsverträge waren nur bedingt für weitere Geschäftskunden geeignet, weil die Verfügbarkeit und Qualität der zu erbringenden Leistung der Verkehrsauskunft Österreich nur eingeschränkt vertraglich abgesichert und für eine Akquirierung von weiteren Drittkunden hinderlich war.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass adressgenaues Routing für den öffentlichen Verkehr mitunter zu keinem Ergebnis führte, da die Einstellungen dies aufgrund ihrer Vorabdefinitionen nicht zuließen. Zudem stellte der RH fest, dass eine multimodale Abfrage – z.B. öffentlicher Verkehr kombiniert mit Auto – ebenso zu keinem Ergebnis führte, obwohl eine Routingabfrage von der abgefragten Ankunftsadresse bis zur nächstgelegenen Haltestelle zu einem Routingergebnis führte.

²⁰ Die Verkehrsauskunft Österreich behob den Fehler vor Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle.

Der RH empfahl der Verkehrsauskunft Österreich, die Parameter bzw. die Algorithmen für das Routing so anzupassen, dass eine Routinauskunft in jedem Fall die letztmögliche Haltestelle des öffentlichen Verkehrs anzeigt.

- 16.3 Laut Stellungnahme der ÖBB–Personenverkehr AG sei es unter dem Gesichtspunkt der beabsichtigten Einbeziehung der „Shared Mobility“ (privat finanzierte, öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote) wünschenswert, dass es beim Routing jedenfalls einen Vorschlag, der ohne Privat–PKW auskommt, gebe.

Kundendaten

- 17.1 (1) Die Verkehrsauskunft Österreich erhielt aufgrund der für ihre Gesellschafter bzw. ihre Geschäftskunden erbrachten Routingservices Daten über Nutzerinnen und Nutzer, die Routen abfragten. Diese Daten enthielten Informationen über

- die abgefragten Start– und Zielorte,
- die Abfragen zum öffentlichen Verkehr oder Individualverkehr,
- das Abfrage–Tool (Website, Smartphone App oder Haltestellenmonitore) sowie
- die IP–Adressen der Geräte, von denen die Abfragen gesendet wurden (diese wurden vom IT–Dienstleister der Verkehrsauskunft Österreich und nicht von ihr selbst für sechs Monate gespeichert).

Die Verkehrsauskunft Österreich verwertete nach eigenen Angaben nur Daten betreffend die Routenberechnungen und Haltestellenmonitore, ohne die dazugehörigen IP–Adressen mitzuverwenden. Auswertungen über IP–Adressen der anfragenden Personen führte die Verkehrsauskunft Österreich dann durch, wenn ein auffälliges Abfrageverhalten (z.B. systematische Abfragen von Routingservices) vorlag. Dies kam in den letzten drei Jahren fünfmal vor. In drei Fällen meldeten die betroffenen Gesellschafter die Auffälligkeiten innerhalb eines Monats an die Verkehrsauskunft Österreich.

Die Verkehrsauskunft Österreich stellte auf ihrer Website keinen Hinweis auf die Verwendung von Cookies bzw. keine Einwilligungserklärung für den angebotenen Newsletter zur Verfügung. Art. 6 Abs. 1 lit. a der Datenschutzgrundverordnung sah vor, dass die Verarbeitung von personenbezogenen Daten nur dann rechtmäßig ist, wenn unter anderem eine Einwilligung der entsprechenden Person vorliegt. Die Möglichkeit der Einwilligung einer die Website der Verkehrsauskunft Österreich nutzenden Person war bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle nicht gegeben.

(2) Die Verkehrsauskunft Österreich erstellte monatliche Berichte für ihre Gesellschafter, ihre Geschäftskunden und für sich selbst, um eine Abfrageübersicht über die einzelnen Applikationen (Website, Smartphone App, Monitor etc.) zu erhalten.

- 17.2 Der RH hielt fest, dass statistische Auswertungen der Verkehrsauskunft Österreich über das Nutzerverhalten bei Routingabfragen ohne personenbezogene Daten für die Geschäftsstrategie der Gesellschafter bzw. der Geschäftskunden von Bedeutung waren. Er wies darauf hin, dass die IP-Adresse – wenn eine Person identifizierbar ist – als personenbezogenes Datum gilt und eine Speicherung nur eingeschränkt zulässig ist.

Nachdem der RH die Verkehrsauskunft Österreich kritisch darauf hingewiesen hatte, dass die Verwendung von Cookies ohne Hinweis darauf und das Anbieten eines Newsletters auf ihrer Website, ohne eine Einwilligung für das Verarbeiten der für den Bezug eines Newsletters notwendigen Daten vorab einzuholen, gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen verstieß, teilte die Verkehrsauskunft Österreich mit, dass nunmehr keine Cookies verwendet würden und eine Einverständniserklärung für den Newsletter auf der Website platziert worden sei.

Schlussempfehlungen

18 Zusammenfassend empfahl der RH:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

- (1) Es wäre so frühzeitig wie möglich die künftige Ausrichtung der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH unter Berücksichtigung der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ mit den anderen Gesellschaftern festzulegen, um so frustrierte Aufwendungen und parallele Finanzierungen möglichst hintanzuhalten. (TZ 5)
- (2) In seiner Funktion als Gesellschafter sollte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in der nächsten Generalversammlung für die Abänderung der Kriterien für die variablen Gehaltsbestandteile der Geschäftsführung eintreten. Diese wären so zu gestalten, dass die Geschäftsführer einen direkten Einfluss darauf nehmen können. (TZ 12)

Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

- (3) Der Aufwand und die voraussichtlichen Kosten von über Österreich hinausgehenden Routingservices wären zu evaluieren und den Vorteilen (erweiterte und kostenlose Auskunft für die Endnutzerinnen und –nutzer, diskriminierungsfreie Routingservices) gegenüberzustellen. Das Ergebnis wäre einer endgültigen Entscheidung zur Implementierung zugrunde zu legen und gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck anzupassen. (TZ 3)
- (4) Die direkt an die Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH gestellten Routinganfragen wären nicht auf die Websites der Gesellschafter bzw. Geschäftskunden weiterzuleiten, sondern die Routingergebnisse wären auf der eigenen Website anzuzeigen. (TZ 3)
- (5) Eine Umfrage betreffend die Benutzerfreundlichkeit des Routenplaners wäre gemeinsam mit den Gesellschaftern bei den Endkundinnen und –kunden durchzuführen bzw. wären Fragen der Benutzerfreundlichkeit des Routenplaners in eine Umfrage der Gesellschafter mitaufzunehmen. Die Ergebnisse der Umfrage wären – unter Berücksichtigung der Kosten – in künftigen Adaptierungen des Routenplaners einzubeziehen. (TZ 4)

- (6) Die Verkehrsauskunft Österreich sollte ihre Routingservices verstärkt aktiv bewerben, um so die Bekanntheit ihrer österreichweiten Routingservices für den öffentlichen wie auch für den individuellen Verkehr zu erhöhen. Erforderlichenfalls wäre ihr Gesellschaftszweck zu ändern. **(TZ 4)**
- (7) Klare Beschlüsse über das zukünftige Geschäftsmodell und damit verbunden über die weitere Finanzierung der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH wären herbeizuführen. **(TZ 7)**
- (8) Eine klare Entscheidung bezüglich des notwendigen Liquiditätsbestands des Unternehmens wäre zu treffen und eindeutig zu formulieren. Es wäre auch abzuschätzen, ob und in welchem Zeitrahmen Investitionen in Höhe der bisherigen Abschreibungen und Rücklagen wahrscheinlich sind und wie sich diese auf den Liquiditätsbedarf auswirken. **(TZ 9)**
- (9) Die Budgets wären sorgfältig zu erstellen, zu kontrollieren und zu diskutieren, die diesbezüglichen Formalerfordernisse des Syndikatsvertrags wären einzuhalten bzw. diese bei geänderten Erfordernissen anzupassen. **(TZ 10)**
- (10) Die zu leistenden Kapitalnachsüsse zur Erhöhung der Transparenz wären explizit im Rahmen der Generalversammlung zu beschließen und bei unterjährigen Änderungen im Budget wäre auch eine unterjährige Anpassung der Kapitalnachsüsse zu diskutieren. **(TZ 10)**
- (11) Die Auswirkungen der Übernahme des Ticket-Vertriebssystems „Buchungsmaschine Tirol“ durch einen oder mehrere Verkehrsverbünde wären zu bewerten und in kommenden Budgets bzw. Alternativ-Budgets entsprechend zu berücksichtigen. **(TZ 10)**
- (12) Unter Berücksichtigung der weiteren Unternehmensstrategie sowie unter Abwägung von Kosten und Nutzen wäre die Einführung einer Kostenträgerrechnung zu prüfen. **(TZ 11)**
- (13) Die derzeit bestehenden Mietverträge wären mit der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H. neu zu verhandeln, um die Kosten zu reduzieren. **(TZ 13)**
- (14) Die Vereinbarung konkreter Termine und deren Absicherung durch Pönalevereinbarungen wäre – insbesondere bei größeren IT-Projekten – verstärkt einzusetzen. **(TZ 14)**
- (15) Die Parameter bzw. die Algorithmen für das Routing wären so anzupassen, dass eine Routingauskunft in jedem Fall die letztmögliche Haltestelle des öffentlichen Verkehrs anzeigt. **(TZ 16)**

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Verkehrsaudkunft Österreich VAO GmbH

- (16) In Abhängigkeit von den Entwicklungen der beiden Projekte „Buchungsmaschine Tirol“ und „ÖV 2022“ wäre die Strategie der Verkehrsaudkunft Österreich anzupassen. Gegebenenfalls wäre der Gesellschaftszweck abzuändern. (TZ 5)
- (17) Die Finanzierung wäre – anstelle von Kapitalzuschüssen der verschiedenen Gesellschafter – transparenter zu gestalten: Beispielsweise wären die Leistungen der Verkehrsaudkunft Österreich VAO GmbH zur Gänze von den Gesellschaftern bzw. den Geschäftskunden abzugelten oder sie sollten – zumindest teilweise – als öffentliche Aufgabe definiert werden. (TZ 8)



**Rechnungshof
Österreich**



Wien, im August 2020
Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

Anhang

Entscheidungssträgerinnen und Entscheidungssträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungssträgerinnen und Entscheidungssträger
in **Fettdruck**

Verkehrsaudkunt Österreich VAO GmbH

Geschäftsführung

Mag. Stefan Mayr

(20. November 2015 bis 30. November 2015)

Sonja Luger

(1. Dezember 2015 bis 28. Mai 2017)

DI (FH) Martin Müllner

(seit 20. November 2015)

Mag. Stefan Mayr

(seit 29. Mai 2017)

R
—
H

