



Rechnungshof  
Österreich

Unabhängig und objektiv für Sie.

# Bericht des Rechnungshofes

Verkehrsverbund Kärnten GesmbH:  
Leistungen und Finanzierung; Umsetzung in Kärnten;  
Follow-up-Überprüfung

Reihe KÄRNTEN 2017/3



#### **IMPRESSUM**

Herausgeber: Rechnungshof  
1031 Wien,  
Dampfschiffstraße 2  
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof  
Herausgegeben: Wien, im Oktober 2017

#### **AUSKÜNFTE**

Rechnungshof  
Telefon (+43 1) 711 71 - 8644  
Fax (+43 1) 712 49 17  
E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)  
[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)  
Twitter: @RHSprecher

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b> _____	5
<b>Kurzfassung</b> _____	7
<b>Kenndaten</b> _____	9
<b>Prüfungsablauf und –gegenstand</b> _____	10
<b>Bedienstandards</b> _____	10
<b>Nachfragesteuerung</b> _____	13
<b>Vertiefte Verbundintegration</b> _____	15
<b>Einnahmenaufteilung</b> _____	19
<b>Analyse von Mitteleinsatz und Wirkungen</b> _____	20
<b>Einheitliche Meldesystematik</b> _____	22
<b>Konformität mit der PSO-Verordnung</b> _____	24
<b>Liquiditätsreserven</b> _____	26
<b>Preisangemessenheitsprüfung</b> _____	28
<b>Schlussempfehlungen</b> _____	29
<b>Anhang I: Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand, Verkehrsverbund Kärnten</b> _____	31
<b>Anhang II: Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger</b> _____	32

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bundesweite Standards für ein Mindestangebot im öffentlichen Verkehr _____	11
Tabelle 2:	Attraktivierungsmaßnahmen Schieneninfrastruktur Kärnten __	14

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
EG	Europäische Gemeinschaft
EUR	Euro
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IT	Informationstechnologie
KfIG	Bundesgesetz über linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, BGBI. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.
km	Kilometer
LGBl.	Landesgesetzblatt
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNRV-G	Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, BGBI. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
PSO-Verordnung	Public Service Obligation, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23. Oktober 2007

# Bericht des Rechnungshofes

Verkehrsverbund Kärnten GesmbH: Leistungen und Finanzierung; Umsetzung in Kärnten;  
Follow-up-Überprüfung

---



rd.	rund
RH	Rechnungshof
S-Bahn	Schnellbahn
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
StF.	Stammfassung
TZ	Textzahl(en)
VO	Verordnung
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
z.B.	zum Beispiel

## Wirkungsbereich

### Land Kärnten

## Verkehrsverbund Kärnten GesmbH: Leistungen und Finanzierung; Umsetzung in Kärnten; Follow-up-Überprüfung

### Kurzfassung

Der RH überprüfte im Oktober 2016 bei der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH und beim Land Kärnten die Umsetzung von Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte. Der in der Reihe Kärnten 2014/3 veröffentlichte Bericht zum Thema „Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“ wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet. Zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen hatte der RH den Umsetzungsstand seiner Empfehlungen bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens hatte er in seinem Bericht Reihe Kärnten 2015/10 veröffentlicht. (TZ 1)

Zur Aktualisierung der Kenndaten holte der RH auch ergänzende Auskünfte beim BMVIT und bei der Stadtwerke Klagenfurt AG ein. Der überprüfte Zeitraum der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung umfasste die Jahre 2014 und 2015. Das Land Kärnten bzw. die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten von zehn ausgewählten Empfehlungen des Vorberichts vier vollständig und sechs teilweise um. (TZ 1, TZ 12)

Das Land Kärnten definierte konkretere Zielvorgaben für die Bedienstandards des öffentlichen Verkehrs, indem es die bundesweiten Mindestbedienstandards in seinem Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 aufnahm und an die spezifischen Besonderheiten Kärntens anpasste. (TZ 2)

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH realisierten sowohl im öffentlichen Busverkehr als auch im öffentlichen Schienenverkehr diverse Attraktivierungsmaßnahmen bzw. sahen solche vor. Diese Maßnahmen waren geeignet, die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu steigern bzw. einem weiteren Absinken der Nachfrage entgegenzuwirken. (TZ 3)

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten die vertiefte Verbundintegration der Stadtwerke Klagenfurt AG teilweise um, indem sie eine Reihe von verbundrelevanten Themenbereichen (insb. im Zusammenhang mit der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie dem Kärntner JUGEND.mobil-Ticket) über multilaterale Verbundverträge zwischen der Stadtwerke Klagenfurt AG und den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten regelten. Einige verbundrelevante Themenbereiche, wie z.B. Fahrplandatensammlung, Tarifbestimmungen und Einnahmenaufteilung aus Verbundtarifen, waren hingegen noch nicht vertraglich geregelt. (TZ 4, TZ 6)

Der Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 enthielt vertiefte Analysen zur Entwicklung des Mitteleinsatzes und der damit erzielten Wirkungen. Die auf Basis dieser Analysen gewählte Strategie war nachvollziehbar, weil trotz begrenzter finanzieller Ressourcen die erzielten Wirkungen verbessert werden können. (TZ 7)

Neue Dienstleistungskonzessionsverträge sowie eine Änderungsvereinbarung zu bestehenden Verkehrsdiensteverträgen sahen Regelungen zur Überkompensationsprüfung und damit implizit auch zur Offenlegung von Haustarif-Einnahmen vor. Ebenso war die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH vom Land Kärnten als Transparenzstelle gemäß § 30a Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) bestimmt worden. Die mit dem BMVIT abzuklärenden Details hinsichtlich der Festlegung einer einheitlichen Meldesystematik – insbesondere betreffend Einnahmen aus Haustarifen – waren hingegen noch offen. (TZ 8)

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH passte die Laufzeiten bestehender Altverträge zu Verkehrsdienstleistungen an den Neuvergabeplan für die Vergabe von 19 Kärntner Verkehrsregionen entsprechend den Regelungen der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung) an (Neuvergabeplan „A“). Diese sahen eine wettbewerbliche Vergabe aller Verkehrsdienstleistungen bis spätestens 3. Dezember 2019 vor. Aufgrund zeitlicher Verzögerungen bei den Vergaben einzelner Verkehrsregionen arbeitete die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH unter Einbindung des Landes Kärnten einen Neuvergabeplan „B“ aus. Dieser ging vom Abschluss der Verfahren zur Beauftragung aller 19 Verkehrsregionen bis spätestens zum Jahr 2022 aus. (TZ 9)



# Bericht des Rechnungshofes

Verkehrsverbund Kärnten GesmbH: Leistungen und Finanzierung; Umsetzung in Kärnten;  
Follow-up-Überprüfung



## Kenndaten

Verkehrsverbund Kärnten; Leistungen und Finanzierung						
<b>Rechtsgrundlagen</b>	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23. Oktober 2007 (PSO-Verordnung) Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G), BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F. Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (KfIG), BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F. Gesetz des Landes Kärnten über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBl. Nr. 22/1997 i.d.g.F.					
<b>Entwicklung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs</b>						
	<b>2011</b>	<b>2012<sup>1</sup></b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Veränderungen 2011 bis 2015</b>
<b>Verkehrsaufkommen</b>	in Mio. gefahrene Fahrzeug-km					in %
Bus (VKG inkl. Stadt Klagenfurt)	15,85 <sup>1</sup>	15,77 <sup>1</sup>	15,32	15,50	15,66	-1,2
Mikro-ÖV-Systeme (Go-Mobil)	1,80 <sup>1</sup>	1,79 <sup>1</sup>	1,60	1,63	1,70	-5,4
<b>Summe Straße</b>	<b>17,65<sup>1</sup></b>	<b>17,56<sup>1</sup></b>	<b>16,91</b>	<b>17,13</b>	<b>17,36</b>	<b>-1,6</b>
Grundangebot Schiene (Bund) (Nah- und Regionalverkehr)	3,61 <sup>1</sup>	3,61 <sup>1</sup>	3,62	3,62	3,63	0,3
Grundangebot Schiene (Bund) (Fernverkehr anteilig)	1,71	1,74 <sup>1</sup>	1,66	1,64	1,66	-2,9
Zusatzbestellungen Schiene durch Land Kärnten <sup>2</sup>	1,31 <sup>3</sup>	1,00 <sup>3</sup>	1,06	1,18	1,31	0,0
<b>Summe Schiene</b>	<b>6,64<sup>1</sup></b>	<b>6,34<sup>1</sup></b>	<b>6,35</b>	<b>6,45</b>	<b>6,60</b>	<b>-0,6</b>
<b>Gesamt</b>	<b>24,28<sup>1</sup></b>	<b>23,90<sup>1</sup></b>	<b>23,26</b>	<b>23,58</b>	<b>23,97</b>	<b>-1,3</b>
	Anzahl in Mio.					
<b>Fahrgäste</b>	<b>40,0</b>	<b>39,6</b>	<b>42,8</b>	<b>42,4</b>	<b>41,0</b>	<b>2,5</b>
	in Mio. EUR					
<b>Gesamtkosten<sup>4</sup></b>	<b>120,53</b>	<b>121,56</b>	<b>123,23</b>	<b>124,59</b>	<b>125,24</b>	<b>3,9</b>
<b>Verkehrsverbund Kärnten GesmbH</b>						
	Anzahl (in VZÄ)					
Beschäftigte	13,1	13,3	13,5	15,6	14,7	12,2
<i>davon</i>						
<i>Frauen</i>	4,6	3,8	3,8	6,6	6,1	32,6
	in Mio. EUR					
Organisationskosten	1,93	2,01	1,86	1,82	1,92	-0,5

Rundungsdifferenzen möglich

VKG: Verkehrsverbund Kärnten GesmbH

<sup>1</sup> adaptierte Werte nach Endabrechnung und geänderter Erfassungsmethodik

<sup>2</sup> inkl. Schienenersatzverkehr

<sup>3</sup> in den Jahren 2010 bis 2012 im Leistungsaufkommen des Vorberichts nicht enthalten

<sup>4</sup> Details siehe Anhang I

Quellen: Verkehrsverbund Kärnten GesmbH; RH

## Prüfungsablauf und –gegenstand

**1** Der RH überprüfte im Oktober 2016 bei der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH und beim Land Kärnten die Umsetzung von zehn ausgewählten Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte. Der in der Reihe Kärnten 2014/3 veröffentlichte Bericht „Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“ wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen hatte der RH den Umsetzungsstand seiner Empfehlungen bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens hatte er in seinem Bericht Reihe Kärnten 2015/10 veröffentlicht. Die Mitteilung der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zum Nachfrageverfahren langte erst nach Redaktionsschluss des Nachfrageverfahrens ein. Der RH nahm diese Mitteilung in das gegenständliche Prüfungsergebnis insoweit auf, als sie inhaltlich neue und/oder die Ausführungen des Landes Kärnten im Nachfrageverfahren ergänzende Informationen enthielt. Zur Aktualisierung der Kenndaten holte der RH auch ergänzende Auskünfte beim BMVIT und bei der Stadtwerke Klagenfurt AG ein. Der überprüfte Zeitraum der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung umfasste die Jahre 2014 und 2015.

Zu dem im März 2017 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH im Mai 2017 und das Land Kärnten im Juni 2017 Stellung. Die Stellungnahmen waren aufeinander abgestimmt und weitgehend wortident verfasst. Der RH erstattete im Oktober 2017 seine Gegenäußerungen.

## Bedienstandards

**2.1** (1) Der RH hatte dem Land Kärnten in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, im Regionalverkehrsplan konkretere Zielvorgaben für die Bedienstandards des öffentlichen Verkehrs, wie z.B. die Anzahl der Verbindungen pro Tag in Abhängigkeit von der Größe der Ortskerne, und Fristen für die Zielerreichung zu definieren.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass eine Aktualisierung des Regionalverkehrsplans des Landes Kärnten für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr im Zuge bzw. als Folge des derzeit in Arbeit befindlichen Mobilitäts Masterplans vorgenommen werde. Allerdings sei der inhaltliche Einfluss der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH auf diesen Planungs- und Willensbildungsprozess eher gering. Es würden die von allen Ländern gemeinsam mit dem BMVIT ausgearbeiteten Standards auf der Grundlage der Beschlüsse der zuständigen Mitglieder der Landesregierungen in den Landesverkehrsreferentenkonferenzen umgesetzt,

und diese fänden z.B. im Zuge der Neuvergaben (Anmerkung: der 19 Verkehrsregionen Kärntens) eine exakte Konkretisierung.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass eine Arbeitsgruppe der Landesverkehrsreferentenkonferenz im April 2014 bundesweite Standards für ein Mindestangebot im öffentlichen Verkehr entwickelt und beschlossen hatte. Die Standards legten – in Abhängigkeit von der Größe der Siedlungskerne – ein empfohlenes und ein nachfrageabhängiges Mindestangebot für Siedlungskerngrößen ab 251 Einwohnerinnen und Einwohnern fest.

**Tabelle 1: Bundesweite Standards für ein Mindestangebot im öffentlichen Verkehr**

Einwohnerinnen und Einwohner	regionale Standards			überregionale Standards		
	ÖV-Knoten	regionalen Zentrum	überregionalen Zentrum	ÖV-Knoten	regionalen Zentrum	überregionalen Zentrum
ab 251 EW	–	–	–	4	–	–
ab 501 EW	4	–	–	–	6	–
ab 1.001 EW	–	6	–	–	8	6
ab 2.501 EW	–	8	–	–	13	8
ab 5.001 EW	–	–	13	–	–	13

EW: Einwohnerinnen und Einwohnern, ÖV: Öffentlicher Verkehr

<sup>1</sup> Kurspaar: je ein Bus pro Fahrtrichtung

<sup>2</sup> Werktag: Montag bis Samstag; allfällige Abweichungen oder Ausnahmen waren bzw. sind in den Fahrplänen gesondert gekennzeichnet.

Quelle: Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035

Der im Dezember 2015 vom Land Kärnten publizierte Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 zeigte, dass nur 64 % der Bevölkerung in Siedlungskernen mit mehr als 251 Einwohnerinnen und Einwohnern lebten. Das Land Kärnten trug diesem Umstand Rechnung, indem es in die Betrachtung auch Siedlungskerne mit 51 bis 250 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinbezog. Damit kamen weiteren 10 % der Kärntner Bevölkerung die Bemühungen um adäquate Versorgung mit öffentlichen Verkehrsleistungen zugute.

Laut einem österreichweiten Soll-Ist-Vergleich verfügten 80 % der Kärntner Siedlungskerne mit einer Bevölkerung von mehr als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern über ein Mindestangebot von vier Kurspaaren pro Werktag. Bei den verbleibenden 20 % konnte zwischen einem Verbesserungsbedarf an allen Werktagen bzw. nur an schulfreien Werktagen unterschieden werden. An Sonn- und Feiertagen

gen war eine Mindestnachfrage<sup>1</sup> nicht gegeben. Die Mindestbedienstandards von vier Kurspaaren pro Werktag wurden erst für Siedlungskerne größer 500 Einwohnerinnen und Einwohnern angewendet. Für Siedlungskerne mit weniger als 251 Einwohnerinnen und Einwohnern oder für Siedlungskerne, die keine ausreichende Nachfrage aufweisen, sah der Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 eine Bedienung durch bedarfsorientierte Angebote (Mikro ÖV-Systeme) vor.

Die Mobilitätsbedürfnisse und das definierte Mindestangebot standen im Mittelpunkt der im Jahr 2014 begonnenen Ausschreibungen für regionale Busverkehrsleistungen (19 Verkehrsregionen), die laut PSO-Verordnung<sup>2</sup> bis 3. Dezember 2019 abzuschließen wären. Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH beabsichtigten, in enger Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen ein Angebot zu schaffen, das sowohl den finanziellen Möglichkeiten der Leistungsbesteller als auch den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht.

## 2.2

Das Land Kärnten setzte die Empfehlung des RH um, indem es die bundesweiten Mindestbedienstandards in seinen Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 aufnahm und an die spezifischen Besonderheiten Kärntens (insbesondere die hohe Anzahl kleinerer Siedlungskerne in der Größe von 51 bis 250 Einwohnerinnen und Einwohnern) anpasste.

---

<sup>1</sup> Die Mindestnachfrage ergibt sich aus der Auslastung von zumindest 10 % der angebotenen Sitzplatzkapazität in einem Bus mit 50 Sitzplätzen bezogen auf die Tageskapazität. Damit muss eine durchschnittliche Busbelegung von fünf Personen erreicht werden (Quelle: Rosinak und Partner 2014: Präsentation „Bundesweite ÖV-Standards für Österreich im Regionalverkehr“ vom 27. März 2014).

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (auch als Public Service Obligation, kurz als PSO-Verordnung, bezeichnet).

## Nachfragesteuerung

### 3.1

(1) Der RH hatte dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 11) empfohlen, Maßnahmen zur Steigerung bzw. gegen ein weiteres Absinken der Nachfrage nach dem ÖPNRV zu erarbeiten.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass diesbezüglich folgende konkrete Maßnahmen erarbeitet worden seien:

- Verdichtung und Vertaktung des Angebots auf der Bahnstrecke Lienz – Spittal an der Drau,
- Neuorganisation des Busverkehrs im Oberen Drautal,
- Verdichtung und Vertaktung des Angebots auf der Bahnstrecke Kühnsdorf – Klagenfurt,
- Eintaktung der Gailtalbahn (Hermagor – Arnoldstein – Villach) in den Knoten Villach,
- Errichtung der Bus-Hauptachse Radenthein – Spittal an der Drau,
- Errichtung der Bus-Hauptachse Völkermarkt – Brückl – St. Veit an der Glan und
- Errichtung der Bahnhaltstellen Klagenfurt West und Klagenfurt Süd.

Davon seien die ersten beiden Maßnahmen bereits realisiert worden; die übrigen würden schrittweise bis zum Fahrplanwechsel 2016/2017 umgesetzt werden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass ergänzend zu den laut Nachfrageverfahren bereits realisierten bzw. angekündigten angebotsseitigen Maßnahmen das Land Kärnten – gemeinsam mit dem BMVIT und der ÖBB-Infrastruktur AG – auch infrastrukturseitig Verbesserungen vereinbart hatte. Diese betrafen etwa folgende Vorhaben:

**Tabelle 2: Attraktivierungsmaßnahmen Schieneninfrastruktur Kärnten**

Wo?	Was?	Wann?
Streckenabschnitt Arnoldstein – Hermagor	Elektrifizierung auf rd. 31 km Streckenlänge	geplanter Baubeginn: 2018 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 18,0 Mio. EUR
Bahnhofumbauten im Abschnitt Arnoldstein – Hermagor	barrierefreie Ausgestaltung, Errichtung einer Park & Ride Anlage	geplanter Baubeginn: 2017 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 8,4 Mio. EUR
Eisenbahnkreuzungen am Streckenabschnitt Arnoldstein – Hermagor	Zusammenlegung, Anpassung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Machbarkeitsstudie: in Umsetzung geplante Umsetzung: 2017 bis 2019 Studienkosten: rd. 0,3 Mio. EUR
Streckenabschnitt Klagenfurt – Weizelsdorf	Elektrifizierung auf einer Streckenlänge von rd. 12 km	geplanter Baubeginn: 2021 geplante Inbetriebnahme: 2023 geplante Kosten: rd. 7,5 Mio. EUR
Bahnhofsumbau Maria Rain	barrierefreier Zugang, Errichtung einer Betriebsausweiche zur Betriebsführung eines ½-Stunden-Taktes	geplanter Baubeginn: 2018 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 0,9 Mio. EUR
Bahnhofsumbau Ledenitzen	barrierefreie Ausgestaltung, Errichtung einer Park & Ride Anlage	geplanter Baubeginn: 2017 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 7,2 Mio. EUR
Bahnhöfe Wörthersee – Region (Krumpendorf, Pörschach, Velden)	Optimierung der Mobilitätskette und bestmögliche barrierefreie Ausgestaltung	geplanter Baubeginn: 2017 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 9,3 Mio. EUR
Errichtung Unterführung Puch in Weißenstein	Auflassung einer Eisenbahnkreuzung und Errichtung einer Unterführung	in Umsetzung geplante Inbetriebnahme: 2017/2018 geplante Kosten: rd. 5,2 Mio. EUR
Streckenabschnitt Bleiburg – Prevalije	Erneuerung von Gleisanlagen und Kunstbauten sowie Anpassung von drei Eisenbahnkreuzungen	geplanter Baubeginn: 2018 geplante Inbetriebnahme: 2019 geplante Kosten: rd. 3,0 Mio. EUR

Quellen: Land Kärnten; RH

### 3.2

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten die Empfehlung des RH um, indem sowohl im öffentlichen Busverkehr als auch im öffentlichen Schienenverkehr Attraktivierungsmaßnahmen realisiert wurden. Weitere Attraktivierungsmaßnahmen standen in Umsetzung bzw. waren geplant.

## Vertiefte Verbundintegration

### 4.1

(1) Der RH hatte dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 13) empfohlen, mit der Stadtwerke Klagenfurt AG ehestmöglich Verhandlungen hinsichtlich einer vertieften Verbundintegration aufzunehmen und dabei insbesondere Regelungen über den Austausch von Daten zu Ticketverkäufen und Ticketerlösen zu treffen.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Verbundintegration der Stadtwerke Klagenfurt AG in Form von multilateralen Verbundverträgen erfolge, in denen die Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten mit und ohne Einschluss der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH gegenseitige Verpflichtungen eingingen. Von den diesbezüglichen Verbundverträgen (z.B. Ticketshop, JUGEND.mobil-Ticket, SLF<sup>3</sup>-Einnahmenteilung) sei jener über den gemeinsamen Ticketshop-Verkauf bereits abgeschlossen worden, der Abschluss der übrigen Verbundverträge sei bis Ende 2015 vorgesehen. Die Verkaufsdaten von Verbundtickets würden zentral gesammelt und stünden allen Vertragspartnern zur Einsicht offen. Eine darüber hinausgehende „vertiefte Verbundintegration“ würde seitens der Stadtwerke Klagenfurt AG und der Stadt Klagenfurt am Wörthersee nicht angestrebt, um – zufolge deren Ansicht – vor allem den Rechtsstatus der „Inhouse-Vergabe“<sup>4</sup> nicht zu gefährden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Angelegenheiten

- elektronischer Ticketshop,
- Validierungscodes für Ticketgültigkeit,
- Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt,
- Regress bei Schadenersatzforderungen und
- Einnahmenaufteilung Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie Einführung des JUGEND.mobil-Tickets

mittlerweile über multilaterale Verbundverträge mit allen Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten und somit auch mit der Stadtwerke Klagenfurt AG geregelt waren.

<sup>3</sup> SLF = Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

<sup>4</sup> Vergabe der städtischen Busverkehrsleistungen der Stadt Klagenfurt am Wörthersee an die eigene Stadtwerke Klagenfurt AG

Weitere Verbundverträge zu den Angelegenheiten

- Fahrplandatensammlung,
- Tarifbestimmungen und
- Einnahmenaufteilung Verbundtarif

waren in Vorbereitung.

## 4.2

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie wesentliche verbundrelevante Angelegenheiten (insb. zur Beförderung von Jugendlichen, Schülerinnen bzw. Schülern und Lehrlingen sowie die entsprechende Einnahmenaufteilung) über multilaterale Verbundverträge zwischen der Stadtwerke Klagenfurt AG und den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten geregelt hatten. Für weitere verbundrelevante Angelegenheiten, wie insbesondere für die Fahrplandatensammlung, für Tarifbestimmungen und für die Einnahmenaufteilung aus Verbundtarifen, waren entsprechende vertragliche Regelungen noch offen.

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, die noch offenen multilateralen Verbundverträge ehestmöglich abzuschließen, um das optimale Funktionieren des Verkehrsverbundes durch Regelungen der notwendigen Schnittstellen mit allen am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen (inkl. der Stadtwerke Klagenfurt AG) zu ermöglichen.

## 4.3

Laut Stellungnahme des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH sei die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH vom Land Kärnten beauftragt worden, den Abschluss multilateraler Verbundverträge – insbesondere betreffend Einnahmenaufteilung bezüglich der verkauften Fahrkarten unter Einschluss der Stadtwerke Klagenfurt AG – zu veranlassen.

Für diese Aufgabe sei allerdings die Funktionsfähigkeit einer geeigneten Software in der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH eine Grundvoraussetzung. Es sei dies eine von mehreren Kerntätigkeiten der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, die bisher aufgrund dringenderer Technik-Anforderungen immer wieder ruhend zu stellen gewesen sei. Die Arbeiten würden derzeit wieder mit Hochdruck weiter verfolgt.

Der RH habe zudem angeregt, dass auch die Stadtwerke Klagenfurt AG – wie alle anderen im Verkehrsverbund Kärnten tätigen Verkehrsunternehmen – regelmäßig Verkaufsdaten liefern sollte. Dies sei aufgrund der Vertragskonstruktion in Kärnten und in Verbindung mit der gegebenen Tarif- und Vertriebstechnik für eine solche allgemeine Einnahmenaufteilung nach Ansicht des Landes Kärnten nicht erforder-



lich. Nach Einschätzung von Expertinnen und Experten würde eine geeignete Abrechnungssoftware viel Geld in der Anschaffung kosten und überdies noch einen laufenden Aufwand erzeugen.

#### 4.4

Der RH entgegnete dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, dass er den in Aussicht gestellten Abschluss weiterer multilateraler Verbundverträge zwischen der Stadtwerke Klagenfurt AG und den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten als wichtigen Schritt zur vertieften Verbundintegration betrachtete. Die vertraglichen Regelungen können nach Ansicht des RH dazu beitragen, die für das optimale Funktionieren des Verkehrsverbundes notwendigen Schnittstellen mit allen am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen abzusichern.

Betreffend die Meldung von Verkaufsdaten der Stadtwerke Klagenfurt AG stellte der RH klar, dass er anlässlich seiner Follow-up-Überprüfung keine neuerliche Empfehlung zur Meldung von Verkaufsdaten und/oder zum Einsatz spezieller IT-Lösungen abgegeben hatte. Seine Empfehlung aus dem Vorbericht (TZ 26) zielte vielmehr darauf ab, die für die Einnahmenaufteilung notwendige Datentransparenz zu schaffen.

#### 5.1

(1) Der RH hatte der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 17) empfohlen, einen Verkehrsdienstevertrag mit der Stadtwerke Klagenfurt AG möglichst rasch abzuschließen. Andernfalls wären die Zahlungen in Höhe der vom Bund zur Verfügung gestellten Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG einzustellen.

(2) Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, infolge der Inhouse-Beauftragung der Stadtwerke Klagenfurt AG durch die Stadt Klagenfurt am Wörthersee dem ersten Teil der Empfehlung nicht nachkommen zu können, aber die alternative Variante – die Einstellung der Zahlungen der vom Bund bereitgestellten Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG – zu verwirklichen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH beginnend mit dem Jahr 2013 für die Auszahlung der Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG keine Bundesmittel mehr verwendete, weil – wie der RH in seinem Vorbericht festgestellt hatte – die Auszahlung gemäß dem geltenden Grund- und Finanzierungsvertrag zwischen dem BMVIT und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH einen aufrechten Verkehrsdienstevertrag voraussetzte. Die freigegebenen Bundesmittel verwendete die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH – mit Zustimmung des BMVIT – zur Finanzierung von Regionalbus-Verkehrsleistungen. Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH stellte die Zahlung der Verbundabgeltung an die Stadtwerke Klagenfurt AG jedoch nicht ein, sondern gewährte diese – in unveränderter Höhe – weiter, indem sie die Anteile des Bundes aus Mitteln der

ihr gemäß Verkehrsverbund Kärnten Gesetz<sup>5</sup> zustehenden und in das Landesbudget einfließenden Verbundbeiträge der Gemeinden<sup>6</sup> kompensierte.

**5.2** Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzte die Empfehlung des RH – unter Formalgesichtspunkten – insofern teilweise um, als sie zwar die vertragswidrige Auszahlung von Bundesmitteln an die Stadtwerke Klagenfurt AG einstellte, zugleich aber die Verbundabgeltung in unveränderter Höhe weiter anwies. Der RH merkte dazu kritisch an, dass die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH mit der Fortgewährung der Verbundabgeltung ihre Verhandlungsposition gegenüber der Stadtwerke Klagenfurt AG schwächte.

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, in den weiteren Verhandlungen mit der Stadtwerke Klagenfurt AG die Weitergewährung der Verbundabgeltung von der ehestmöglichen Unterzeichnung der noch offenen multilateralen Verbundverträge abhängig zu machen.

**5.3** Laut Stellungnahmen des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH rate die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH vom Abschluss eines Verkehrsdienstevertrags mit der Stadtwerke Klagenfurt AG ab. Dies würde einerseits wesentlich mehr an Landesgeld erfordern und andererseits könnten das Land und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH verstärkt den bestehenden Eingriffen der Stadt Klagenfurt am Wörthersee in die Verkehrsbetriebe–Angelegenheiten der Stadt Klagenfurt ausgesetzt werden, obwohl die Stadtwerke Klagenfurt AG als Aktiengesellschaft geführt würde. Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH könne sich dabei auch auf die im Regionalverkehrsplan Kärnten definierte „Nahverkehrszuständigkeit“ berufen, die seitens der Stadt Klagenfurt am Wörthersee mit der Stadtwerke Klagenfurt AG eigenständig wahrzunehmen sei.

**5.4** Der RH entgegnete dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, dass – ungeachtet der in den Stellungnahmen ins Treffen geführten Nahverkehrszuständigkeit der Stadt Klagenfurt am Wörthersee für Angelegenheiten der Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Klagenfurt AG – der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH wichtige Organisations– und Koordinationsfunktionen für den Verkehrsverbund Kärnten zukommen. Nach Ansicht des RH erfordert dies adäquate vertragliche Regelungen verbundrelevanter Schnittstellen mit der Stadtwerke Klagenfurt AG.

Vor diesem Hintergrund konnte der RH den von der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH eingeschlagenen Weg der Sicherung der notwendigen Verbundkoordina-

<sup>5</sup> Gesetz vom 19. Dezember 1996 über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, StF: LGBl. Nr. 22/1997

<sup>6</sup> inkl. anteilige Beiträge der Stadt Klagenfurt am Wörthersee

tion über multilaterale Verbundverträge (siehe [TZ 4](#)) zwischen den im Verkehrsverbund Kärnten kooperierenden Verkehrsunternehmen nachvollziehen.

Er bekräftigte deswegen seine Empfehlung, in den weiteren Verhandlungen mit der Stadtwerke Klagenfurt AG die Weitergewährung der Verbundabgeltung von der ehestmöglichen Unterzeichnung der noch offenen multilateralen Verbundverträge (z.B. hinsichtlich der allgemeinen Einnahmenaufteilung) abhängig zu machen. Dies sollte einerseits die Verhandlungsposition der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH gegenüber der Stadtwerke Klagenfurt AG stärken und andererseits den Abschluss der noch offenen multilateralen Verbundverträge beschleunigen.

## Einnahmenaufteilung

**6.1** (1) Der RH hatte der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 13) empfohlen, eine vertragliche Vereinbarung über die Einnahmenaufteilung mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen zu schließen.

(2) Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sich die Umsetzung der Empfehlung infolge länger andauernder Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen verzögert habe. Mit einer Unterzeichnung werde bis November 2015 gerechnet. Offene Problemfelder wären etwa Fragen der Dateneinsicht (allseitig offen versus exklusiv). In die bisher geschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträge sei ein Passus aufgenommen worden, der allenfalls notwendige Korrekturen bei der Erlöszuscheidung im Nachhinein erlaube.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass im Oktober 2016 die Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten einen Einnahmenaufteilungsvertrag für den Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt unterzeichneten. Ein entsprechender Einnahmenaufteilungsvertrag für die sonstigen Verbundtarife sollte spätestens bis Ende des Jahres 2017 unterzeichnet werden.

**6.2** Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzte die Empfehlungen des RH teilweise um, indem sie im Oktober 2016 mit den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten zwar einen Einnahmenaufteilungsvertrag für den Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt unterzeichnete, jedoch ein Einnahmenaufteilungsvertrag für die sonstigen Verbundtarife noch offen war.

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, mit den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten auch für den Bereich der sonstigen Verbundtarife einen Einnahmenaufteilungsvertrag abzuschließen.

- 6.3** Laut Stellungnahme des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH sei die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH hinsichtlich des noch fehlenden Einnahmenaufteilungsvertrags für den Bereich der sonstigen Verbundtarife vom Land Kärnten beauftragt worden, diese Aufgabe so rasch wie möglich zum Abschluss zu bringen.

## Analyse von Mitteleinsatz und Wirkungen

- 7.1** (1) Der RH hatte dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 27) empfohlen, die Entwicklung des Mitteleinsatzes und der damit erzielten Wirkungen vertieft zu analysieren, um einem weiteren Anstieg der Kosten bei gleichzeitig rückläufigem Verkehrs- und Fahrgastaufkommen entgegenzuwirken.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Nachfrage im sogenannten „A-Segment“ (Zentralraum und Hauptachsen) bei weitgehend gleichbleibenden Vertragsausgaben der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH erneut stark zugenommen habe. Im sogenannten „B-Segment“ (ländlicher Raum) sei die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs, insbesondere jene der Schülerinnen und Schüler, erneut stark gesunken. Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH müsse darauf sowohl kurzfristig (mit Linien-, Kurs-, Teilstrecken-Stillelegungen oder sonstigen Leistungsrücknahmen) als auch langfristig durch die Neuvergabe der Leistungen im Grundangebot des öffentlichen Verkehrs reagieren.

Nicht zuletzt aufgrund der finanziellen Sparvorgaben des Bundes gegenüber dem Land Kärnten sowie des Finanzreferats des Landes werde die Entwicklung des Mitteleinsatzes und der damit erzielten Wirkungen vertieft analysiert und dem Fahrgastaufkommen angepasst. Dies führe jedoch zu einer nachteiligen Entwicklung der Versorgung im „B-Segment“, weil die demographische Entwicklung und die Abwanderung keine Steigerung der Fahrgastzahlen ermögliche, unabhängig davon, welche Maßnahmen gesetzt würden. Es könne dem nur entgegengewirkt werden, wenn die Verkehrsdienstleistungen im „B-Segment“ als Bestandteil der sozialen Daseinsvorsorge, losgelöst vom unmittelbaren Fahrgastaufkommen, verankert würden.

In den „starken“ Verkehrssubstraten entlang der Hauptachsen im Zentralraum („A-Segment“) würden die öffentlichen Beiträge hingegen nicht gleichgerichtet mit der steigenden Nachfrage erhöht, sondern immer nur in geplanten Einzelfällen und nach entsprechenden Beschlüssen, wenn explizite Leistungsverbesserungen gesetzt werden (z.B. Verdichtung und Vertaktung des Schienenangebots Kühnsdorf-Klagenfurt im Fahrplan 2017). Das Verhältnis zwischen Landesausgaben und Nachfrage könne damit verbessert werden.

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, ihre Konzeptierungs- und Planungstätigkeit für zentralräumliche Bahn- und Buslinien („A-Segment“) erheblich intensiviert zu haben, wogegen Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile im ländlichen Raum („B-Segment“) wegen der dortigen Ausichtslosigkeit auf die verkehrliche Daseinsvorsorge zu beschränken seien.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass der im Dezember 2015 publizierte Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 detaillierte Analysen über den öffentlichen Mitteleinsatz und die damit erzielbaren Wirkungen enthielt. Demnach lebten große Teile der Kärntner Bevölkerung im Zentralraum Villach-Klagenfurt sowie in den weiteren Bezirkshauptstädten und konnten damit von Attraktivierungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs im „A-Segment“ profitieren. Demgegenüber nahmen Gemeinden mit bis zu 2.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nahezu die Hälfte der Fläche Kärntens (44 %) ein, wiesen aber nur 16 % der Bevölkerung auf. Diese dispersen Siedlungsstrukturen im ländlichen Raum („B-Segment“) erschwerten eine attraktive Versorgung mit öffentlichen Verkehrsleistungen, weil die für einen öffentlichen liniengebunden Verkehr notwendigen Bündelungseffekte nicht bzw. nur sehr schwer herzustellen waren.

Die bundesweiten Mindestbedienstandards für den öffentlichen Verkehr erachteten für Siedlungskerne unter 251 Einwohnerinnen und Einwohnern eine Versorgung mit bedarfsorientierten Angeboten (Mikro ÖV-Systeme) als sinnvoll. Dasselbe galt für Siedlungskerne mit unter 501 Einwohnerinnen und Einwohnern, die keine entsprechende Mindestnachfrage für die Einrichtung von Linienverkehren aufwiesen. In Kärnten fand dies im Rahmen der laufenden Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen Berücksichtigung. So hatte sich bspw. für die Verbesserung der Nahmobilität innerhalb der Gemeinden das Mobilitätsmodell Go-Mobil etabliert, das die Mobilitätsbedürfnisse jener Personen verbesserte, die über keinen eigenen PKW verfügten.

## 7.2

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten die Empfehlung des RH um. Die auf Basis vertiefter Analysen gewählte Strategie (Konzentration von Attraktivierungsmaßnahmen auf das „A-Segment“ und Sicherstellung einer verkehrlichen Daseinsvorsorge unter verstärkter Berücksichtigung von bedarfsorientierten Angeboten im „B-Segment“) war aus Sicht des RH nachvollziehbar, weil auf diese Weise trotz begrenzter finanzieller Ressourcen die erzielten Wirkungen verbessert werden können.

## Einheitliche Meldesystematik

### 8.1

(1) Der RH hatte der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 28) empfohlen, im Zusammenwirken mit dem BMVIT und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Meldesystematik betreffend Einnahmen aus Haustarifen festzulegen und entsprechende Meldepflichten in den Verkehrsdiensteverträgen zu verankern.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die bilateralen Neuverträge der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH mit den Schienenverkehrsunternehmen und Regionalbussen – schon allein wegen der in den meisten Fällen erforderlichen Überkompensationsprüfungen – grundsätzlich Regelungen zur Einsicht in die Haustarif-Erlöse dieser Verkehrsunternehmen enthalten würden bzw. (im Fall der schon vorliegenden Neuverträge) bereits enthalten hätten. Die Stadtwerke Klagenfurt AG beauftrage die Busverkehrsleistungen der Stadt Klagenfurt am Wörthersee in Form einer Inhouse-Vergabe. Es sei daher einseitig durch die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH nicht möglich und überdies auch nicht nötig, der Stadtwerke Klagenfurt AG eine Offenlegung ihrer Verkaufsdaten im Bereich der Haustarife abzuverlangen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH vom Land Kärnten im März 2016 zur Meldestelle gemäß § 30a ÖPNRV-G<sup>7</sup> bestimmt wurde, die für ihren örtlichen Wirkungsbereich sämtliche, auf nicht-kommerzielle Verkehrsdienste anfallenden Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse zu erfassen und transparent darzustellen sowie gemäß §§ 30b und 30c ÖPNRV-G entsprechende Berichtspflichten an das BMVIT zu erfüllen hat. Details einer einheitlichen Meldesystematik (Art, Inhalte und Umfang) insbesondere betreffend Einnahmen aus Haustarifen waren noch offen.

Weiters stellte der RH fest, dass die ab 2014 unterzeichneten Dienstleistungskonzessionsverträge mit Regionalbusverkehrsunternehmen sowie die 3. Anpassungsvereinbarung mit der ÖBB-Personenverkehr AG über den Schienenverkehr in Kärnten Regelungen zur Überkompensationsprüfung – und damit implizit auch die Offenlegung von Haustarif-Einnahmen – enthielten.

### 8.2

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie in neue Dienstleistungskonzessionsverträge sowie in einer Anpassungsvereinbarung zu bestehenden Verkehrsdiensteverträgen entsprechende Meldepflichten aufgenommen hatte. Details hinsichtlich der Festlegung einer einheitlichen Meldesystematik – insbesondere betreffend Einnahmen aus Haustarifen – waren hingegen noch offen.

<sup>7</sup> i.d.F. von BGBl. I Nr. 59/2015

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, mit dem BMVIT ehestens die Details hinsichtlich der Erfüllung der Meldepflichten gemäß §§ 30b bis 30c ÖPNRV-G und der zu meldenden Daten abzuklären. Weiters wäre abzuklären, ob zur Erfüllung der Berichtspflichten nicht auch eine Meldepflicht der Stadtwerke Klagenfurt AG über deren Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse (und damit auch der Haustarif-Einnahmen) einhergeht, die bejahendenfalls zwischen der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH und der Stadtwerke Klagenfurt AG vertraglich zu vereinbaren wäre.

## 8.3

Laut Stellungnahme des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH müssten – entsprechend den angewendeten Vertragsbestimmungen bei allen Neuvergaben (bisher drei Ausschreibungen und vier Direktvergaben) sowie durch eine Anpassungsvereinbarung mit der ÖBB-Personenverkehr AG – nunmehr alle Verkehrsunternehmen (außer der Stadtwerke Klagenfurt AG) die Haustarif-Einnahmen der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH melden.

Obwohl der RH vermeine, dass eine Kontrolle über die Haustarif-Verkaufsdaten insbesondere der ÖBB-Personenverkehr AG (die Daten der Regionalbusse seien diesbezüglich völlig irrelevant) relevant sei, erachte dies die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH als nicht notwendig, weil diese Daten ohnehin auf Grund des ÖPNRV-G im Wege der Transparenzdatenbank der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zu melden seien.

Es werde dem RH beigespflichtet, dass alle Verkehrsverbände diese Daten als Bruttobesteller benötigen würden. Nicht jedoch die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, weil Kärnten als einziges Bundesland ein Nettobestellsystem aufweise. Dabei würden die vereinnahmten Gelder ohne Kürzung unmittelbar als Entgelt an die ÖBB-Personenverkehr AG zurückgezahlt und es liege bei der ÖBB-Personenverkehr AG, diese Daten zu kontrollieren; würde hingegen die Finanzierung der Verkehrsleistung auf der Schiene davon abhängen (wie bei Bruttoverträgen), müsse auch die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH anhand der Datensätze kontrollieren können, ob die Geldbeträge auch richtig seien.

Hinsichtlich der Haustarif-Meldungen der Stadtwerke Klagenfurt AG vertrete das Land Kärnten die Auffassung, dass – weil kein Verkehrsdienstvertrag mit der Stadtwerke Klagenfurt AG bestehe – auch kein erforderliches wirtschaftliches Interesse an den Datengrundlagen bestehe. Allerdings würde die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zumindest die Geldbeträge erheben, weil dies aufgrund der „Transparenzstellen“-Funktion der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH so normiert worden sei (§ 30 ÖPNRV-G).

Die diesbezügliche Melde- und Berichtssystematik sei – moderiert vom BMVIT – gerade bundesweit in Ausarbeitung, woran auch die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH inhaltlich beteiligt sei. Da es sich um eine gesetzliche Pflicht handle, könne

sich die Stadtwerke Klagenfurt AG letztlich gar nicht weigern, die entsprechenden Beträge zu melden. Daher sei dazu kein eigener zivilrechtlicher Vertrag nötig. Diese Beträge würden in die vom BMVIT erstellten Formulare – sobald sie bundesweit fertiggestellt seien – eingetragen und weitergemeldet werden.

## 8.4

Der RH stellte gegenüber dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH klar, dass er nicht die Kontrollen von Haustarif-Verkaufsdaten empfohlen hatte. Vielmehr sollte die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH im Zusammenwirken mit dem BMVIT und den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Meldesystematik betreffend Einnahmen aus Haustarifen festlegen und entsprechende Meldepflichten in ihren Verträgen mit den Verkehrsunternehmen verankern, weil die unklaren Meldepflichten die Vergleichbarkeit des Mitteleinsatzes im ÖPNRV und überdies eine korrekte Durchführung von Überkompensationsprüfungen erschwerten. Der RH erachtete daher die Ankündigung des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, wonach eine bundeseinheitliche Melde- und Berichtssystematik in Ausarbeitung stehe, als positiv.

Nach Ansicht des RH sollte zudem die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in ihrer Funktion als Meldestelle („Transparenzstelle“) jedenfalls in die Lage versetzt werden, ihren Meldepflichten gemäß §§ 30b bis 30c ÖPNRV-G vollinhaltlich nachzukommen. Der RH teilte daher die in den Stellungnahmen vertretene Einschätzung, wonach die gesetzliche Regelung im ÖPNRV-G als ausreichend erachtet und eine zivilrechtliche Vereinbarung mit der Stadtwerke Klagenfurt AG als entbehrlich erachtet werde, nur insofern, als und solange sich hinsichtlich der zu meldenden Daten keine Transparenzdefizite zeigen. Andernfalls sollte die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH die bestehende Meldepflicht auch vertraglich mit der Stadtwerke Klagenfurt AG absichern.

## Konformität mit der PSO-Verordnung

### 9.1

(1) Der RH hatte der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 29) empfohlen, die den Übergangsregelungen der PSO-Verordnung widersprechenden Laufzeiten der Verkehrsdienstverträge zu beseitigen sowie möglichst rasch die Verkehrsdienstleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren gemäß PSO-Verordnung auszuschreiben.

(2) Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, bei den überwiegend im Jahr 2004 abgeschlossenen „alten“ Verkehrsdienstverträgen keine PSO-Widrigkeit der Laufzeiten erkennen zu können. Ungeachtet dessen seien die meisten dieser Altverträge bezüglich ihrer Laufzeiten mit dem Neuvergabeplan der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH abgestimmt worden (z.B. Anpassungsvereinbarungen mit ÖBB-Postbus GmbH, Kärnten Bus GmbH und Mobilbüro & Verkehrsmanagement GmbH). Damit sei erreicht worden, dass keiner dieser Ver-



träge über das Jahr 2019 hinaus gültig sein werde. Die wettbewerblichen Verfahren gemäß PSO-Verordnung seien 2014 mit dem Ziel begonnen worden, neue Dienstleistungskonzessionsverträge abzuschließen. Bisher seien drei derartige Verträge abgeschlossen worden; ein viertes Verfahren sei gerade im Gange. Alle weiteren Verfahren seien später, jedoch rechtzeitig vor Ablauf der Übergangsfrist für den Abschluss der Vergabeverfahren (3. Dezember 2019) zu jeweils verfahrensorganisatorisch verkraftbaren Zeitpunkten geplant.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die wettbewerblichen Vergabeverfahren von drei Verkehrsregionen abgeschlossen und die jeweiligen Verkehrsleistungen mittels Dienstleistungskonzessionsverträgen neu beauftragt waren. Zwei weitere Vergabeverfahren waren im Laufen. Eines dieser Verfahren ruhte jedoch de facto, weil im Zuge der Eignungsprüfung der Dienstleistungskonzession nach dem Kraftfahrliniengesetz<sup>8</sup> eine Umsteige-Haltestelle verlegt werden musste und die dafür notwendigen Umwidmungsverfahren noch nicht abgeschlossen waren.

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH ging bei der Vergabe der nächsten sechs Verkehrsregionen von beschleunigten Vergabeverfahren aus, weil infolge niedriger Auftragsvolumina das Instrument der Direktvergabe nach Artikel 5 Abs. 4 der PSO-Verordnung angewendet werden könne. Für den Fall, dass die gemäß „Neuvergabeplan A“ spätestens bis 3. Dezember 2019 vorgesehenen Vergaben aller 19 Verkehrsregionen nicht rechtzeitig abgeschlossen werden können, arbeitete die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH unter Einbindung des Landes Kärnten einen „Neuvergabeplan B“ aus, der vom Abschluss der Vergaben aller Verkehrsregionen bis spätestens zum Jahr 2022 ausging.

## 9.2

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie zwar die Laufzeiten einiger Altverträge an den PSO-konformen „Neuvergabeplan A“ anpasste, jedoch der RH die rechtzeitige Erfüllung dieses „Neuvergabeplans A“ für unrealistisch erachtete. Der RH gelangte zu dieser Einschätzung, weil rund zwei Jahre nach Start der Vergabeverfahren erst drei von insgesamt 19 Verkehrsregionen neu vergeben waren. Zugleich wies der RH kritisch darauf hin, dass der von der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH unter Einbindung des Landes Kärnten entwickelte „Neuvergabeplan B“ zwar das Ausmaß der zu erwartenden Verzögerungen eingrenzte, jedoch die von der Europäischen Kommission normierte Umsetzungsfrist um rund drei Jahre überschritt.

<sup>8</sup> Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfllG); BGBl. I Nr. 203/1999, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2015

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, die Bemühungen für eine PSO-konforme Umsetzung der Vergabeverfahren aller 19 Verkehrsregionen in Kärnten zu verstärken. Bei drohender Fristüberschreitung wären der Europäischen Kommission rechtzeitig jene Verkehrsregionen zu melden, bei denen eine PSO-konforme Umsetzung der Vergaben bis 3. Dezember 2019 nicht zu erwarten ist. Dabei sollten insbesondere jene Gründe ins Treffen geführt werden, die zur Entstehung der Verzögerungen beitragen.

## 9.3

Laut Stellungnahme des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH würden das Land Kärnten und der Aufsichtsrat der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH darauf drängen, die Vorgaben der PSO einzuhalten, wiewohl sich das Land Kärnten, aber auch der Aufsichtsrat bewusst seien, dass dies trotz der Bemühungen der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH sehr schwer sein werde.

Zur Zielerreichung seien folgende Maßnahmen gesetzt worden:

- Die Laufzeiten der alten Verkehrsdiensteverträge seien durch „Anpassungsvereinbarungen“ gestaffelt begrenzt worden und
- die Neuvergaben würden bereits nach PSO-Regeln erfolgen; diese würden laufend zügig fortgesetzt.

Zur Einschätzung des RH, wonach ein flächendeckender Abschluss aller Neuvergaben bis Ende der PSO-Übergangszeit (Dezember 2019) unrealistisch erscheine, sei anzumerken, dass alle Bundesländer vor einer ähnlichen Situation stünden und in anderen EU-Mitgliedstaaten mit den Aktivitäten zum Teil noch gar nicht begonnen worden sei. Es würden alle Bestrebungen unternommen, die Fristen einzuhalten. Sollte dies, wie auch in den anderen Bundesländern, nicht möglich sein, werde gegenüber der EU-Kommission eine zeitgerechte Information erfolgen.

## 9.4

Der RH entgegnete dem Land Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, dass er die Bemühungen der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zum fristgerechten Abschluss aller Neuvergaben und die Zusage, im Falle drohender Fristüberschreitung zeitgerecht die Europäische Kommission zu informieren, positiv zur Kenntnis nahm.

## Liquiditätsreserven

### 10.1

(1) Der RH hatte dem Land Kärnten in seinem Vorbericht (TZ 41) empfohlen zu prüfen, ob die Liquiditätsreserven der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH als Beitrag zur Schuldentilgung des Landes Kärnten zu verwenden wären, und den S-Bahn-Verkehr zukünftig aus dem laufenden Landesbudget zu finanzieren.

(2) Das Land Kärnten hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, der Abbau der Liquiditätsreserven der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zugunsten des Landes Kärnten habe bereits zeitgleich mit den Empfehlungen des RH begonnen. Der Abbau der Liquiditätsreserven finde schrittweise über mehrere Jahre verteilt statt, indem das Land Kärnten den der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH aus der Beschaffung von Verkehrsdiensten (insbesondere der ÖBB-Schiene) entstehenden Abgang nicht mehr zur Gänze abdecke. Das Land erhalte somit Leistungen, deren Zuschussbedarf um jährlich rd. 1 Mio. EUR höher sei als das Land tatsächlich jährlich bezahle. Auf diese Weise kämen dem Land Kärnten die geringeren Ausgaben so lange zugute, bis die gegenständlichen Reserven bis auf einen unbedingt nötigen „Rest-Liquiditätspolster“ abgebaut seien. Plangemäß solle dies frühestens mit dem Jahr 2017 der Fall sein.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Land Kärnten in Abstimmung mit der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH – beginnend ab dem Geschäftsjahr 2014 – einen Abbau bestehender Liquiditätsreserven (Ausgangsniveau rd. 3,8 Mio. EUR laut Lagebericht zum Jahresabschluss 2013) im Ausmaß von bislang rd. 2,3 Mio. EUR eingeleitet hatte. Der Abbau der Liquiditätsreserven erfolgte durch geplante Unterdeckungen jener Mittelzuweisungen des Landes an die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, die diese zur Bestellung von Verkehrsdienstleistungen an die ÖBB-Personenverkehr AG im Auftrag des Landes Kärnten verwendete. Im Jahr 2014 reduzierte die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zu Gunsten des Landes Kärnten Liquiditätsreserven in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR.

Im Jahr 2015 betrug der Entlastungseffekt für das Budget des Landes Kärnten rd. 1,9 Mio. EUR. Der tatsächliche Abbau liquider Mittel der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH verminderte sich in diesem Jahr jedoch wegen Überschüssen aus dem Jahreskartenverkauf und der erst schrittweise einsetzenden Bestellung zusätzlicher Schienenverkehrsleistungen auf rd. 1,2 Mio. EUR. Nach Angaben der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH werden die Liquiditätsreserven voraussichtlich bis Ende 2017 bis auf einen betriebsnotwendigen Liquiditätspolster abgebaut sein.

## 10.2

Das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzten die Empfehlung des RH um, indem sie ab dem Jahr 2014 die Liquiditätsreserven der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH zu Gunsten des Landes Kärnten schrittweise reduzierten (bis Ende 2015 um rd. 2,3 Mio. EUR). Nach Abbau der frei verfügbaren Liquiditätsreserven werden die vom Land Kärnten beauftragten Schienenverkehrsleistungen (wie insbesondere der S-Bahn-Verkehr) wieder in voller Höhe vom Land Kärnten an die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH abzugelten sein.

## Preisangemessenheitsprüfung

**11.1** (1) Der RH hatte der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH in seinem Vorbericht (TZ 43) empfohlen, bei zukünftigen Beauftragungen die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 anzuwenden und auch bei Direktvergaben vor Auftragsvergabe Vergleichsangebote einzuholen, um die Preisangemessenheit zu überprüfen.

(2) Weder die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH noch das Land Kärnten teilten dazu im Nachfrageverfahren neue Sachverhalte mit.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH vor allem im Bereich der Rechtsberatung auch im Fall von Direktvergaben Preisangemessenheitsprüfungen vornahm. Der Zukauf übriger, einzelner Leistungen erfolgte jedoch weiterhin als Direktvergaben ohne Preisangemessenheitsprüfung, weil der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH – zufolge ihrer eigenen Angaben – jeweils nur ein Anbieter für eine adäquate Leistungserbringung als geeignet erschien (z.B. externe IT-Beratung, Kundenbefragungen sowie die Go-Mobil-Zertifizierung). Entsprechende Vergabevermerke, in denen die ausschließliche Eignung eines einzigen Bieters nachvollziehbar begründet war, wurden nicht verfasst. Bei externen IT-Dienstleistungen stellte der RH überdies fest, dass die Summe der in Rechnung gestellten Teilleistungen allein im Jahr 2013 über dem für Direktvergaben zulässigen Schwellenwert von 100.000 EUR lag.

**11.2** Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem sie im Bereich der externen Rechtsberatung auch bei Direktvergaben Preisangemessenheitsprüfungen vornahm. Bei übrigen, einzelnen Auftragsvergaben verzichtete die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH jedoch weiterhin auf eine vergleichbare Vorgangsweise, wenn ihr jeweils nur ein Bieter als geeignet erschien.

Der RH empfahl der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, künftig bei Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Direktvergaben) – jedenfalls vor Auftragsvergabe – in einem Vergabevermerk zu dokumentieren, aus welchen Gründen nur ein Bieter als geeignet erscheint. Weiters empfahl der RH der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, für den künftigen Bezug von IT-Dienstleistungen die Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung zu prüfen, um einerseits eine vergaberechtskonforme Vorgangsweise und andererseits einen zeitnahen und bedarfsorientierten Leistungsbezug sicherzustellen.

**11.3** Laut Stellungnahme des Landes Kärnten und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH sei mit der gänzlichen Umsetzung der Empfehlung bereits begonnen worden.

## Schlussempfehlungen

- 12** Der RH stellte fest, dass das Land Kärnten und die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH von zehn ausgewählten Empfehlungen des Vorberichts vier Empfehlungen umsetzte und sechs teilweise umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts Reihe Kärnten 2014/3			
Vorbericht		Follow-up-Überprüfung	
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	Umsetzungsgrad
6	Definition konkreter Zielvorgaben für Bedienstandards	2	umgesetzt
11	Erarbeitung von Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage	3	umgesetzt
13	Verhandlungen mit der Stadtwerke Klagenfurt AG zur vertieften Verbundintegration	4	teilweise umgesetzt
17	Abschluss eines Verkehrsdienstevertrags mit der Stadtwerke Klagenfurt AG oder Einstellung der Verbundabgeltung	5	teilweise umgesetzt
13	vertragliche Vereinbarung über Einnahmenaufteilung	6	teilweise umgesetzt
27	Analyse der Entwicklung des Mitteleinsatzes und der erzielten Wirkungen	7	umgesetzt
28	Festlegen einer einheitlichen Meldesystematik betreffend Einnahmen aus Haustarifen im Zusammenwirken mit dem BMVIT und vertragliche Verankerung entsprechender Meldepflichten in den Verkehrsdiensteverträgen	8	teilweise umgesetzt
29	Beseitigung der den Übergangsregelungen der PSO-Verordnung widersprechenden Laufzeiten der Verkehrsdiensteverträge	9	teilweise umgesetzt
41	Verwendung der Liquiditätsreserven der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH als Beitrag zur Schuldentilgung des Landes Kärnten und Finanzierung des S-Bahn-Verkehrs	10	umgesetzt
43	Anwendung des Bundesvergabegesetzes 2006 und Einholung von Vergleichsangeboten auch bei Direktvergabe	11	teilweise umgesetzt

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

### Verkehrsverbund Kärnten GesmbH

- (1) Die noch offenen multilateralen Verbundverträge wären ehestmöglich abzuschließen, um das optimale Funktionieren des Verkehrsverbundes durch Regelungen der notwendigen Schnittstellen mit allen am Verbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen (inkl. der Stadtwerke Klagenfurt AG) zu ermöglichen. **(TZ 4)**
- (2) In den weiteren Verhandlungen mit der Stadtwerke Klagenfurt AG wäre die Weitergewährung der Verbundabgeltung von der ehestmöglichen Unterzeichnung der noch offenen multilateralen Verbundverträge abhängig zu machen. **(TZ 5)**

- (3) Mit den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Kärnten wäre auch für den Bereich der sonstigen Verbundtarife ein Einnahmenaufteilungsvertrag abzuschließen. (TZ 6)
- (4) Mit dem BMVIT wären ehestens die Details hinsichtlich der Erfüllung der Meldepflichten der gemäß §§ 30b bis 30c ÖPNRV-G zu meldenden Daten abzuklären. Weiters wäre abzuklären, ob zur Erfüllung der Berichtspflichten nicht auch eine Meldepflicht der Stadtwerke Klagenfurt AG über deren Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse (damit auch der Haustarif-Einnahmen) einhergeht, die bejahendenfalls zwischen der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH und der Stadtwerke Klagenfurt AG vertraglich zu vereinbaren wäre. (TZ 8)
- (5) Die Bemühungen für eine PSO-konforme Umsetzung der Vergabeverfahren aller 19 Verkehrsregionen in Kärnten wären zu verstärken. Bei drohender Fristüberschreitung wären der Europäischen Kommission rechtzeitig jene Verkehrsregionen zu melden, bei denen eine PSO-konforme Umsetzung der Vergaben bis 3. Dezember 2019 nicht zu erwarten ist. Dabei sollten insbesondere jene Gründe ins Treffen geführt werden, die zur Entstehung der Verzögerungen beitragen. (TZ 9)
- (6) Es wäre künftig bei Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Direktvergaben) – jedenfalls vor Auftragsvergabe – in einem Vergabevermerk zu dokumentieren, aus welchen Gründen nur ein Bieter als geeignet erscheint. Weiters wäre für den künftigen Bezug von IT-Dienstleistungen die Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung zu prüfen, um einerseits eine vergaberechtskonforme Vorgangsweise und andererseits einen zeitnahen, bedarfsorientierten Leistungsbezug sicherzustellen. (TZ 11)

## Anhang I: Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand, Verkehrsverbund Kärnten

Zahlungstitel	Rechtsgrundlage	2011	2012	2013	2014	2015	Beitrag zu den Gesamtkosten 2015	Veränderung 2011 bis 2015
						in Mio. EUR	in %	
<b>Bund</b>								
Grundangebot Schiene	§ 7 ÖPNRV-G <sup>1</sup>	43,41	41,39	42,38	43,17	43,00	34,3	- 1,0
Bestellerförderung	§§ 24, 26 ÖPNRV-G <sup>1</sup>	0,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,6	- 12,5
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt <sup>1</sup>	FLAG <sup>2</sup>	23,23	23,99	24,50	25,19	25,64	20,5	10,4
Beiträge für Verkehrsdienste	GuF <sup>3</sup>	4,80	4,80	4,80	4,80	4,94	3,9	3,4
Beitrag zu Gesellschaftskosten	GuF <sup>3</sup>	0,46	0,46	0,46	0,46	0,47	0,4	2,6
<b>Summe Bund</b>		<b>72,70</b>	<b>71,34</b>	<b>72,83</b>	<b>74,31</b>	<b>74,75</b>	<b>59,7</b>	<b>2,8</b>
<b>Land</b>								
Grundangebot Schiene Zuzahlung	Landesbudget	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	1,7	0,0
Basisabteilung Verkehrsdienste	Landesbudget	3,38	3,74	3,64	3,63	3,93	3,1	16,2
Beitrag zu Gesellschaftskosten	Landesbudget	0,49	0,46	0,46	0,47	0,47	0,4	- 4,1
Bestellung Verkehrsdienste & Rollmaterial	Landesbudget	12,35	12,68	12,60	13,00	13,15	10,5	6,5
<b>Summe Land</b>		<b>18,37</b>	<b>19,03</b>	<b>18,85</b>	<b>19,25</b>	<b>19,70</b>	<b>15,7</b>	<b>7,2</b>
<b>Gemeinden inkl. Stadtwerke Klagenfurt AG und Dritter</b>								
Basisabteilung Verkehrsdienste <sup>4</sup>	Subventionsverträge	3,41	3,69	3,69	3,68	3,78	3,2	10,7
Beitrag zu Gesellschaftskosten <sup>4</sup>	Subventionsverträge	0,44	0,41	0,41	0,42	0,44	0,4	1,6
Bestellung zusätzlicher Verkehre	Subventionsverträge	1,90	2,03	2,11	2,13	2,02	1,6	6,1
Stadt Klagenfurt am Wörthersee: Stadtverkehr	Stadtbudget	6,18	5,93	5,81	5,78	5,77	4,6	- 6,6
Stadtwerke Klagenfurt AG: Abgangsdeckung	Stadtbudget	4,35	5,04	4,49	4,26	4,22	3,4	- 2,9
<b>Summe Gemeinden inkl. Stadtwerke Klagenfurt AG und Dritter</b>		<b>16,28</b>	<b>17,10</b>	<b>16,51</b>	<b>16,26</b>	<b>16,23</b>	<b>13,0</b>	<b>- 0,3</b>
<b>Beiträge Fahrgäste</b>								
Ticketerlöse Verbund und Stadtwerke Klagenfurt AG		11,44	12,14	13,28	13,17	13,00	10,4	13,6
Ticketerlöse Haustarife Verkehrsunternehmen		1,74	1,95	1,76	1,60	1,55	1,2	- 10,9
<b>Summe Beiträge Fahrgäste ohne SB SLF<sup>5</sup></b>		<b>13,18</b>	<b>14,09</b>	<b>15,04</b>	<b>14,77</b>	<b>14,55</b>	<b>11,6</b>	<b>10,4</b>
<b>Gesamtsumme</b>		<b>120,53</b>	<b>121,56</b>	<b>123,23</b>	<b>124,59</b>	<b>125,24</b>	<b>100,0</b>	<b>3,9</b>

Rundungsdifferenzen möglich

<sup>1</sup> ÖPNRV-G: Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

<sup>2</sup> FLAG: Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376/1967 i.d.g.F.

<sup>3</sup> Grund- und Finanzierungsvertrag zwischen BMVIT und der Verkehrsverbund Kärnten GesmbH

<sup>4</sup> inkl. anteilige Beiträge der Stadt Klagenfurt am Wörthersee

<sup>5</sup> SB SLF: Selbstbehalte der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (sind in der Position Schüler-Lehrlingsfreifahrt inkludiert)

Quellen: Verkehrsverbund Kärnten GesmbH; BMVIT; Stadtwerke Klagenfurt AG; RH

## Anhang II: Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger  
in **Fettdruck**

### Verkehrsverbund Kärnten GesmbH

#### Aufsichtsrat

##### Vorsitz

**Dr. Albert KREINER** (seit 8. August 2000)

##### Stellvertretung

Mag. Valentin THALER (21. März 2007 bis 10. Februar 2017)  
**Dipl.-Ing. Hans SCHUSCHNIG** (seit 12. Mai 2017)

#### Geschäftsführung

**Dipl.-Ing. Christian HESCHTERA** (seit 8. August 2000)



Rechnungshof  
Österreich

Wien, im Oktober 2017

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker