

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur

betreffend die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung für die wettbewerbliche Vergabe von Busverkehrsdiensten in den Linienbündel Braunau-Süd, Braunau-Südost, Ried-Süd, Ried-Nord, Schärding, im Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2028 und Einführung des Regionalen Verkehrskonzeptes Innviertel

[L-2015-118509/6-XXVIII,
miterledigt [Beilage 308/2016](#)]

Die Oö. Landesregierung hat am 13. Juni 2012 die zeitliche Harmonisierung der Ablaufdaten regionaler Kraftfahrlinien im Rahmen eines Linienbündelungsplans beschlossen. Zweck der Linienbündelung ist ein regionsweise gestaffeltes, gleichzeitiges Auslaufen aller bestehenden Bestandsrechte von Kraftfahrlinienbetreibern als wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbliche Neuvergabe aller auf diesen Kraftfahrlinien erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste bei gleichzeitiger Bündelung aller zur Finanzierung dieser gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste zur Verfügung stehenden bzw. benötigten finanziellen Mittel.

Entsprechend diesem Linienbündelungsplan enden die bestehenden regionalen Kraftfahrlinienkonzessionen in den Linienbündel Braunau-Süd, Braunau-Südost, Ried-Süd, Ried-Nord, Schärding, im Dezember 2018.

Für die Aufrechterhaltung des auf diesen Kraftfahrlinien erbrachten Verkehrs werden derzeit Ausgleichszahlungen für die Anwendung des Verkehrsverbundtarifs, für die Bestellung konkreter zusätzlicher Kurse sowie für die Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gewährt. Jede dieser gewährten Ausgleichsleistungen führen im Einzelnen dazu, dass die betreffenden Kraftfahrlinien als gemeinwirtschaftlich im Sinn der EU VO 1370/2007 zu qualifizieren sind. Auf Grundlage der genannten Verordnung ist zum Zweck der weiteren Aufrechterhaltung des im allgemeinen Interesse gelegenen Verkehrs über den Dezember 2017 hinaus ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im Sinn des Bundesvergabegesetzes durchzuführen.

Angestrebt wird der Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit einer zehnjährigen Laufzeit im Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2028 im Gleichklang mit der im § 15 Abs. 1 des *Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfIG)* vorgegebenen, maximalen Konzessionslaufzeit. Mit dieser Laufzeit kann eine volkswirtschaftlich wie betriebswirtschaftlich optimale Verteilung der Investitionsgüter und in Folge ein möglichst geringer Zuschussbedarf des Landes erreicht werden. Eine weitere Begründung für die angestrebte Vertragslaufzeit sind erforderliche Investitionen in die Rekrutierung

und die Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals, was auch hinsichtlich der Faktoren Sicherheit, Verlässlichkeit und Betriebsqualität über längere Zeiträume stabilisierend wirkt. Auf Grund von marktpolitischen Erwägungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Ermöglichung der Teilnahme von KMU-Betrieben, erfolgt die Vergabe in insgesamt elf Losen.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gemäß Art. 55 Oö. L-VG iVm. § 26 Abs. 8 der Haushaltsordnung des Landes Oberösterreich der Genehmigung durch den Oö. Landtag.

Im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 ist eine flächendeckende Umsetzung Regionaler Verkehrskonzepte für den Öffentlichen Personennahverkehr in Oberösterreich sowie eine voraussichtliche Umsetzung in den Politischen Bezirken Braunau, Ried und Schärding zu Fahrplanwechsel 2008/2009 dokumentiert, wobei der Oö. Landtag am 21. Mai 2015 in der Beilage 1445/2015 den Beginn der Vorbereitungsarbeiten für die genannten Konzepte zur Kenntnis genommen hat. Mit der gegenständlichen Vorlage dieser Mehrjahresverpflichtung kann diesem langjährigen Anliegen aus der Region Innviertel Rechnung getragen werden. Bereits im Dezember 2014 wurden die Schienenpersonenverkehre auf den Bahnstrecken Linz – Wels – Neumarkt-Kallham – Simbach am Inn/Passau und punktuell auf der Strecke Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis – Schärding als Grundlage für das Buslinienkonzept mit einem zusätzlichen Gesamtaufwand im Ausmaß von rund 5,75 Mio. Euro p.a. nachhaltig strukturell gestärkt.

Im Bezirk Schärding umfasst das zur Vergabe anstehende Liniengut die Kraftfahrlinien 810 *Schärding – Engelhartzell*, 811 *St. Roman – Stadl*, 812 *Schärding – Phyrawang*, 813 *Andorf – Münzkirchen*, 818 *Schärding – Freinberg*, 820 *Schärding – Raab – Altschwendt – Neumarkt i. Hausruckkreis*, 822 *Schärding – Kopfing*, 824 *Schärding – Raab*, 826 *Schärding – Eggerding*, 828 *Schärding (Rundkurs) – Rainbach im Innkreis*. Das bereits im Jahr 2006 eingeführte Verkehrskonzept wird grundsätzlich beibehalten und durch punktuelle Angebotsverdichtungen ergänzt. Dem Ausbildungsverkehr wird durch die ergänzenden Linienverkehre Münzkirchen/St. Aegidi – Andorf – Ried im Innkreis, Kopfing – Andorf – Ried im Innkreis Rechnung getragen. An der Schnittstelle des Stadtgebiets von Schärding mit den Gemeinden Rainbach im Innkreis und St. Florian am Inn ist eine Neuerschließung durch einen Regionalverkehr mit stadtbusähnlichen Funktionen vorgesehen, die auch eine regelmäßige Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum einschließt.

Im Bezirk Ried werden die Kraftfahrlinien 840 *Ried i. Innkreis – Antiesenhofen*, 841 *Ried i. Innkreis – Mörschwang*, 842 *Ried i. Innkreis – Sigharting*, 843 *Taiskirchen – Utznaich*, 844 *Ried i. Innkreis – Raab*, 845 *Altheim – Antiesenhofen*, 850 *Ried i. Innkreis – Waldzell – Arnberg*, 851 *Ried i. Innkreis – Frankenburg a. Hausruck*, 852 *Ried i. Innkreis – Eberschwang – Ampflwang a. Hausruck*, 853 *Ried i. Innkreis – Haag a. Hausruck – Geboltskirchen*, 862 *Ried i. Innkreis – St. Johann a. Walde*, 863 *Ried i. Innkreis – Mehrnbach – Altheim*, 864 *Ried i. Innkreis – Altheim – Mühlheim am Inn*, 866 *Ried i. Innkreis – Aspach* auf Basis des im Regionalverkehrskonzept aus dem Jahr 2009 vorgesehenen Betriebskonzept der Neuvergabe zugeführt. Die Bahn bildet dabei das Rückgrat, der Bahnhof Ried im Innkreis wird zur Drehscheibe und wichtigstem Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus ("Spinne Ried"). Infrastrukturelle Voraussetzung ist

Errichtung eines Busterminals am Bahnhof Ried im Innkreis. Alle Regionalbuslinien werden den neuen Vollknoten bedienen und sind konsequent auf die Zuganschlüsse ausgelegt. Des Weiteren kommt es zu einer Vertaktung und Ausweitungen des Fahrplanangebots an Werktagen, wobei die bedarfsorientierten Leistungen (Schülerverkehre) beibehalten werden.

Das im Jahr 2009 letztmals geplante Regionalverkehrskonzept für den Bezirk Braunau wird auf den Kraftfahrlinien *860 Braunau – Aspach*, *861 Braunau – (Höhhart) – Mauerkirchen*, *871 Neumarkt – Hocheck*, *872 Mattighofen – Straßwalchen*, *873 Straßwalchen – Munderfing*, *874 Mattighofen – Auerbach*, *875 Mattighofen – Mattsee*, *876 Frauschereck – Mattighofen*, *878 Braunau – Geretsberg*, *880 Braunau – Oberndorf (über Lamprechtshausen)*, *881 Neukirchen – Mattighofen*, *882 Braunau – Ostermiething (über Schwand)*, *884 Braunau – Ostermiething (über St. Radegund)*, *885 Braunau – Oberndorf (über Überackern)*, *898 Braunau – Aching – Braunau (Rundkurs)* im Wesentlichen zur Umsetzung gebracht. Bedarfsorientierte Schülerverkehre werden konzeptionell beibehalten. Die Umsetzung des Regionalen Verkehrskonzepts Braunau sieht eine deutliche Stärkung des Verkehrs auf räumlich gänzlich neu strukturierten Linienverläufen vor, die vor allem im Süden an die verlängerte Salzburger Lokalbahn anschließen. Es werden neue sinnvolle Anschlüsse sowohl bezirksintern als auch Richtung Ried im Innkreis und Salzburg hergestellt.

Laut Kostenschätzung der OÖVG ist von einem Bestellwert in der Höhe von 12.700.000 Euro p.a. (Preisstand 2018) auszugehen, der in Gestalt einer vom Oö. Landtag zu genehmigenden Mehrjahresverpflichtung der OÖVG gegenüber als Voraussetzung für den Verfahrensstart abzusichern ist. Davon entfallen 500.000 Euro auf das Jahr 2018. Die finanzielle Mehrbelastung für das Land Oberösterreich infolge der Einführung der Regionalen Verkehrskonzepte beträgt maximal 4.600.000 Euro p.a..

Es wird nun vorgeschlagen, dass die Landesregierung dem Landtag einen Antrag über einen Generalbeschluss zur Finanzierung der zur Vergabe anstehenden Dienstleistungsgeschäfte für die vorgesehene Vertragsdauer von zehn Jahren vorlegt.

Seitens des Bewirtschafters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die finanzielle Bedeckung der vorliegenden Mehrjahresverpflichtung ab dem Jahr 2019 - unter der Annahme des Entfalls der jährlichen MÖST-Mittel ab 2018 - einer jährlichen Steigerung von 10 % des Voranschlags 2017 im Pflichtausgabenbereich bedarf.

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die aus der beabsichtigten wettbewerblichen Vergabe von Busverkehrsdiensten in den Linienbündel Braunau-Süd, Braunau-Südost, Ried-Süd, Ried-Nord, Schärding, und der Einführung des Regionalen Verkehrskonzeptes Innviertel im Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2028 sich ergebende finanzielle Mehrjahresverpflichtung im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.

Linz, am 18. Jänner 2017

Schießl
Obmann

Handlos
Berichterstatler