

Bericht

**des Ausschusses für Infrastruktur
betreffend die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung des Landes OÖ
gegenüber der OÖVG zur Aufrechterhaltung und Vergabe des Kraftfahrlinienverkehrs im
Linienbündel Kirchdorf-Pyhrn (KiP) im Zeitraum 1. Jänner 2026 bis 26. Juli 2036**

[L-2014-94096/10-XXIX,
miterledigt [Beilage 1034/2025](#)]

Beschluss hinweise und Vorgeschichte

Das Regionalverkehrskonzept „Kirchdorf-Pyhrn (KiP)“ wird aktuell auf Basis eines Vertrags zwischen der OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (OÖVG) betrieben, welcher am 12. Dezember 2026 endet. Auch die Konzessionen der Kraftfahrlinien enden mit diesem Datum.

Zur Sicherstellung der weiteren Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ hochwertigen, bedarfsgerechten Mobilitätsdienstleistungen für Ausbildung, Beruf und Freizeit bereitet die OÖVG aktuell entsprechend der Verordnung EG 1370/2007 die Neuvergabe vor.

Leistungsbeschreibung

Der Regionalverkehrsraum Kirchdorf-Pyhrn umfasst den südlichen Teil des Bezirkes Kirchdorf. Eine Linie führt in das angrenzende Bundesland Steiermark. Der Fokus der Angebotsgestaltung liegt im nördlichen Teil der Region (Raum Kirchdorf) insbesondere bei den Hauptzielgruppen Auszubildende und Erwerbstätige. Im südlichen Teil der Region wird neben einer Grundversorgung des Raumes auch den Ansprüchen des Tourismus Rechnung getragen.

Die OÖVG plant eine Laufzeit des Neuvertrags vom 13. Dezember 2026 bis zum 26. Juli 2036. Die Vergabe über die annähernd längst mögliche Laufzeit von zehn Jahren dient dem Ziel einer Risikostreuung über längere Laufzeiten und einer möglichst hohen Stabilität, Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit im Interesse aller beteiligten Stakeholder.

Zur Vergabe gelangen sieben Kraftfahrlinien in zwei Losen mit insgesamt rd. 520.000 Fahrplan-km p.a. Ziel dieses Loszuschnittes ist die Förderung des Wettbewerbs durch eine Beteiligungsmöglichkeit von (regionalen) Verkehrsunternehmen auch kleinerer und mittlerer Größenordnung. Aktuell werden rd. 525.000 Fahrplan-km p.a. geleistet.

Die Leistungsbeschreibung umfasst Standardbusse. Seitens der OÖVG wird das Ziel eines adäquaten Markenauftritts mit leistungsfähigen Bussen verfolgt. Die Vergabe sieht emissionsarme Neufahrzeuge mit (ua.) den Ausstattungsmerkmalen W-LAN/USB-Anschlüsse, Kartenzahlung, Abbiegeassistenz und barrierefreier Fahrgastinformation vor. Die Ausschreibung erfolgt hinsichtlich der Antriebsart technologieoffen.

Der Planung ist eine Evaluierung des aktuellen Angebots und der Nachfrage vorangegangen.

Die Analyse der Strukturdaten und Prognosen zeigt für den Planungsraum ein zu erwartendes Bevölkerungswachstum von rd. 4 % für den Zeitraum 2020 bis 2035. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung ist im Nordteil der Region erheblich stärker als im Südteil. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist unterschiedlich. Die teilweise bahnparallele Linie 430 ist stark vom Schülerverkehr beeinflusst, hier stagniert die Nachfrage. Die Linien im Raum Windischgarsten - Hinterstoder zeigen seit 2017 insgesamt Fahrgastzuwächse.

Die durchschnittliche Auslastung je Fahrt ist im Landesdurchschnitt unterdurchschnittlich. Dies ist auf die starke Bedeutung der Pyhrnbahn als regionale ÖV-Achse und der starken touristischen Orientierung des Busverkehrs in der Region Pyhrn-Priel zurückzuführen. Insgesamt befördern die Regionalbuslinien rd. 242.000 Fahrgäste pro Jahr (2023). Die Fahrgastzahlen haben sich nach der Covid-19-Krise wieder stabilisiert und erreichen aktuell Vorkrisenniveau.

Die Planung des Verkehrsangebots erfolgte auch unter der Prämisse einer budgetären Sorgfalt und unter Berücksichtigung notwendiger Einsparungsbemühungen. Die Verkehrsleistung wird daher insgesamt nicht ausgeweitet, das Angebot wird lediglich bedarfsoorientiert geringfügig umgestaltet. Auf Grund einer Veränderung der Taktlage der Pyhrnbahn und der damit einhergehenden Anpassungen der Linie nach Hinterstoder ist hier eine Angebotsausweitung notwendig. Dem gegenüber werden auf einigen Linien gering ausgelastete Kurse eingestellt. Überdies wird die Bedienung im hinteren Stodertal reduziert.

Kosten und Finanzierung

Die im Zuge der Vergabevorbereitung von der OÖVG erstellte Kostenschätzung erfolgt vor dem Hintergrund von Unsicherheiten wie etwa gestiegenen Strukturkosten. Vor allem die Personal- und Fahrzeugkosten zeigten in den letzten Jahren eine hohe Dynamik. Auf der Erlösseite hat die Einführung des Klimatickets dazu geführt, dass sich die Prognostizierbarkeit künftiger Erlöse herausfordernder gestaltet als bisher.

Unter Annahme einer (hypothetisch) um 9,5 Jahre verlängerten Laufzeit des Bestandsvertrags ab Dezember 2026 betragen die Kosten der aktuell beschafften Leistung (525.000 Fahrplan-km p.a.) rd. 20,9 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung von Einnahmen aus der (bundesfinanzierten) Schüler- und Lehrlingsfreifahrt und Erlösen aus Fahrscheinen verbliebe ein (hypothetischer) Landeszuschuss

in der Höhe von rd. 15,3 Mio. Euro. Eine Verlängerung des bestehenden Vertrags über den 12. Dezember 2026 hinaus ist rechtlich unzulässig.

Die Kostenschätzung der OÖVG für die zu vergebenden Leistungen im Zeitraum Dezember 2026 bis Juli 2036 sieht Kosten in der Höhe von rd. 24,2 Mio. Euro vor. Nach Abzug der Erlöse (rd. 5,6 Mio. Euro) ergibt sich - aus derzeitiger Sicht und unter Annahmen zur weiteren Teuerung - ein voraussichtlicher Landeszuschuss in der Höhe von rd. 18,6 Mio. Euro.

Die letztendlichen Kosten der Leistung sind erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens abgrenzbar. Zur Abbildung dieser Unsicherheit ist ein Risikozuschlag in der Höhe von 20 % bzw. rd. 4,9 Mio. Euro berücksichtigt „Worst-Case-Szenario“). Im Fall eines Eintretens dieses „Worst Case“ beträgt der Landeszuschuss rd. 23,5 Mio. Euro.

Im Szenario „Best Case“ erhöht sich der Landeszuschuss demgemäß um rd. 3,3 Mio. Euro insgesamt bzw. rd. 0,3 Mio. Euro pro Jahr. Im Szenario „Worst Case“ erhöht sich der Landeszuschuss um rd. 8,2 Mio. Euro insgesamt bzw. rd. 0,9 Mio. Euro pro Jahr.

Der derzeit bestehende Vertrag soll aus Kostengründen (günstiges Bestandsangebot, offene Technologiefragen) bis zur rechtlich maximal möglichen Laufzeit 12. Dezember 2026 verlängert werden. Die Kosten dafür betragen für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2026 rd. 1,8 Mio. Euro. Nach Abzug der Erlöse (rd. 0,5 Mio. Euro) ergibt sich ein Landeszuschuss von 1,3 Mio. Euro. Der Landeszuschuss für das Jahr 2025 wird aus dem laufenden Budget 2025 gedeckt.

Insgesamt beläuft sich der Landeszuschuss für die Verkehrsleistungen im Linienbündel Kirchdorf-Pyhrn für den Zeitraum 1. Jänner 2026 bis 26. Juli 2036 auf 19,9 Mio. Euro („Best Case“) bzw. 24,8 Mio. Euro („Worst Case“).

Jahr	Valori-sierung	Kosten	Landeszuschuss „Best Case“ abzügl. Erlöse	Risikozuschlag (max. aus aktueller Sicht)	Landeszuschuss „Worst Case“ abzügl. Erlöse
2026 bis 12.12.		1,8	1,3		1,3
2026 ab 13.12.		0,1	0,1	0,0	0,1
2027	2,5 %	2,3	1,7	0,5	2,2
2028	2,5 %	2,3	1,8	0,5	2,3
2029	2,5 %	2,4	1,8	0,5	2,3
2030	2,5 %	2,4	1,9	0,5	2,4
2031	2,5 %	2,5	1,9	0,5	2,4
2032	2,5 %	2,6	1,9	0,5	2,4
2033	2,5 %	2,6	2,0	0,5	2,5
2034	2,5 %	2,7	2,1	0,5	2,6
2035	2,5 %	2,7	2,1	0,6	2,7
2036	2,5 %	1,6	1,3	0,3	1,6
Zwischensumme Landeszuschuss					
13.12.2026 - 26.7.2036		24,2	18,6	4,9	23,5
Landeszuschuss					
1.1.2026 - 26.7.2036		26,0	19,9	4,9	24,8
Bestandsfortschreibung ab 12.2026 (hypothetisch)		20,9	15,3		15,3
Mehrkosten ab 12.2026		3,3	3,3		8,2

Alle Angaben in Mio. Euro (gerundet)

Der erforderliche Landeszuschuss ist im Wege einer Mehrjahresverpflichtung gegenüber der OÖVG als Voraussetzung für den Start der Neuauusschreibung der Verkehrsdienele abzusichern. Die Vergabe für die Leistungen ab Dezember 2026 erfolgt zu den dann im Wettbewerb ermittelten Zuschlagspreisen.

Der der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt vorausgehende Beschluss der Finanzierung durch den Oö. Landtag ist auf Grund der langen Durchlaufzeit ein verfahrens- und zeitkritisches Element auf dem Pfad zur Betriebsaufnahme am 13. Dezember 2026.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gemäß Art. 55 Oö. L-VG iVm. § 21 Abs. 4 der Haushaltsoordnung des Landes Oberösterreich der Genehmigung durch den Oö. Landtag.

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die Mehrjahresverpflichtung gegenüber der OÖVG zur Aufrechterhaltung und Vergabe der Kraftfahrlinienverkehre im Linienbündel Kirchdorf-Pyhrn im Zeitraum 1. Jänner 2026 bis 26. Juli 2036 im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.

Linz, am 27. Februar 2025

Peter Handlos

Obmann

David Schießl

Berichterstatter