

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur betreffend die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung des Landes OÖ gegenüber der OÖVG in Folge der wettbewerblichen Neuvergabe des Linienbündel Donauraum-Perg im Zeitraum 1. August 2024 bis 8. Juli 2034

[L-2022-730343/2-XXIX,
miterledigt [Beilage 302/2022](#)]

Beschlusshinweise und Vorgeschichte

Das Regionalverkehrskonzept „Donauraum-Perg“ (Bezirk Perg und einige angrenzende Gemeinden in den Bezirken Urfahr-Umgebung, Linz-Land, Freistadt, Amstetten und Melk) wird aktuell auf Grund der vom Oö. Landtag am 6. November 2014 genehmigten Mehrjahresverpflichtung ([Beilage 1272/2014](#), XXVII. GP) betrieben und finanziert. Die Laufzeit dieses Vertrags endet am 31. Juli 2024.

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 1370/2017 die Neuvergabe vor.

Leistungsbeschreibung

Der Regionalverkehrsraum Donauraum-Perg umfasst den südöstlichen Teil des Mühlviertels (entlang der Donau bis zur Landesgrenze OÖ/NÖ) und betrifft die Bezirke Perg (zur Gänze) sowie teilweise Urfahr-Umgebung und Freistadt. Vier Linien führen auch in bzw. durch das Bundesland Niederösterreich. Der Fokus der Angebotsgestaltung liegt insbesondere bei den Hauptzielgruppen Auszubildende und Erwerbstätige. Im Raum Linz - Mauthausen wird mit einer angebotsorientierten Gestaltung der Fahrpläne das Ziel höherer Marktanteile im öffentlichen Verkehr verfolgt.

Die OÖVG plant eine Laufzeit des Vertrags vom 1. August 2024 bis zum 8. Juli 2034 (Beginn Sommerferien). Die Vergabe der längst möglichen 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 28 Krafftahrlinien in acht Losen mit insgesamt rd. 2,5 Mio. 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. 2,36 Mio. Fahrplan-km p.a. geleistet. Die Planungen sehen daher eine Ausweitung des Angebots

um rund 6 % vor, was der regionalen Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen entspricht.

Die Leistungsbeschreibung umfasst Standardbusse unterschiedlicher und somit bedarfsgerechter Kapazität. Seitens der OÖVG wird das Ziel eines adäquaten Markenauftritts mit leistungsfähigen Bussen verfolgt. Die Vergabe sieht daher überwiegend emissionsarme Neufahrzeuge der Klasse Euro 6 mit (ua.) den Ausstattungsmerkmalen WLAN/USB-Anschlüsse, Kartenzahlung, Abbiegeassistenten und barrierefreier Fahrgastinformation vor.

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

Die Analyse der Strukturdaten zeigte für den Bezirk Perg ein Bevölkerungswachstum von rd. 5 % im Zeitraum 2011 bis 2021. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung ist im Westteil erheblich stärker als im Ostteil des Planungsgebiets. Die demographische Entwicklung spiegelt sich auch in den Fahrgastzahlen der Regionalbuslinien im Gebiet wieder. So weisen die von Linz in den Planungsraum führenden Hauptlinien 360/361 (Linz - Mauthausen) oder 345 (Linz - Wartberg/Aist - Pregarten) kontinuierliche Nachfragezuwächse auf.

Die durchschnittliche Auslastung je Fahrt ist im Landesdurchschnitt überdurchschnittlich hoch. Insgesamt befördern die Regionalbuslinien rd. 1,2 Mio. Fahrgäste pro Jahr (2021). Die Fahrgastzahlen haben sich nach der Covid-19-Krise wieder stabilisiert und erreichen aktuell Vorkrisenniveau.

Die Evaluierung wurde im Zuge der Planung zum Anlass genommen, die künftigen Mobilitätsdienstleistungen stärker auszudifferenzieren. Diese Differenzierung berücksichtigt zusätzliche Mobilitätsbedarfe zwischen dem großstädtisch geprägten Kernraum und der Stadtregion Perg im Westen und eine bedarfsorientierte Grundversorgungsorientierung in den ländlichen Stabilisierungsräumen im Osten des Regionalverkehrskonzeptgebiets:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf den (Haupt-)Linien 360/361 (Linz - Steyregg - Mauthausen) und 345 (Linz - Katsdorf - Pregarten) durch Zusatzkurse und verbesserte Erreichbarkeit der Johannes-Kepler-Universität.
- Bestandssicherung (Schulverkehr, Grundversorgung) in den Machlandgemeinden, welche durch multimodale Verkehrsangebote (Donauuferbahn in Verbindung mit Park/Bike-and-Ride) sehr gut erschlossen sind sowie in den ländlichen Stabilisierungsräumen im Ostteil.
- Ersatz von Umstiegsverbindungen durch einen direkten Linienverkehr Perg - Hagenberg - Freistadt. Mit dieser Qualitätssteigerung werden Zuverlässigkeit und Komfort erhöht und die Entwicklungspotenziale der Kernräume Perg - Pregarten, Wartberg ob der Aist, Hagenberg - Freistadt erschlossen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten im Hafenaerial von Linz (Industriezeile).
- Neukonzeption von Linien mit Restrukturierungsbedarf bzw. solchen, deren Verkehrsbedeutung infolge der Entwicklung von Raum und Gesellschaft zurückgegangen ist.

- Zur Unterstützung des Weges eines verantwortungsbewussten Umgangs des Landes Oberösterreich mit seiner Landesgeschichte werden seitens der OÖVG weitere Direktverbindungen von Linz zur KZ-Gedenkstätte Mauthausen eingerichtet.

Kosten und Finanzierung

Die im Zuge der Vergabevorbereitung von der OÖVG erstellte Kostenschätzung erfolgt vor dem Hintergrund hoher Unsicherheiten auf Grund der aktuellen internationalen Krisensituation, den Rohstoffabhängigkeiten und den daraus resultierend hohen Energiepreisen.

Auf der Erlösseite hat die Einführung des Klimatickets dazu geführt, dass die Prognostizierbarkeit künftiger Erlöse sich herausfordernder gestaltet als bisher.

Unter Annahme einer (hypothetisch) um 10 Jahre verlängerten Laufzeit betragen die Kosten der aktuell beschafften Leistung (2,36 Mio. Fahrplan-km) rd. 80,5 Mio. Euro. Eine Verlängerung ist rechtlich unzulässig. Unter Berücksichtigung von Einnahmen aus der (bundesfinanzierten) Schüler- und Lehrlingsfreifahrt und Erlösen aus Fahrscheinen verbliebe ein (hypothetischer) Landeszuschuss in der Höhe von rd. 34,6 Mio. Euro.

Die Kostenschätzung der OÖVG für die nunmehr zu vergebenden Leistungen im Zeitraum 2024 bis 2034 sieht Kosten in der Höhe von rd. 90,9 Mio. Euro vor.

Die zu beschaffende Leistung sieht die Aufrechterhaltung des Bestandes sowie eine Mehrkilometerleistung im Ausmaß von rd. 6 % vor. Nach Abzug der Erlöse (rd. 46,0 Mio. Euro) ergibt sich - aus derzeitiger Sicht und unter Annahmen zur weiteren Teuerung - ein voraussichtlicher Landeszuschuss in der Höhe von rd. 45,0 Mio. Euro.

Die letztendlichen Kosten der Leistung sind erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens abgrenzbar. Zur Bewältigung dieser Unsicherheit ist ein Risikozuschlag in der Höhe von 20 % bzw. rd. 18,2 Mio. Euro berücksichtigt („Worst-Case-Szenario“). Im Fall eines Eintretens dieses „Worst-Case“ beträgt der Landeszuschuss rd. 63,2 Mio. Euro.

Im Szenario „Best-Case“ erhöht sich der Landeszuschuss demgemäß um rd. 10,4 Mio. Euro insgesamt bzw. rd. 1,05 Mio. Euro pro Jahr. Im Szenario „Worst-Case“ erhöht sich der Landeszuschuss um rd. 28,7 Mio. Euro insgesamt bzw. rd. 2,87 Mio. Euro pro Jahr.

Jahr	Valo- risierung	Kosten	Landeszuschuss „Best-Case“ abzügl. Erlöse	Risikozuschlag (max. aus aktueller Sicht)	Landeszuschuss „Worst-Case“ abzügl. Erlöse
2024		3,3	1,6	0,7	2,3
2025	4,0 %	8,2	4,0	1,6	5,6
2026	3,0 %	8,4	4,2	1,7	5,9
2027	2,5 %	8,6	4,3	1,7	6,0
2028	2,5 %	8,8	4,4	1,8	6,2
2029	2,5 %	9,1	4,5	1,8	6,3
2030	2,5 %	9,3	4,6	1,9	6,5
2031	2,5 %	9,5	4,7	1,9	6,6
2032	2,5 %	9,7	4,7	1,9	6,6
2033	2,5 %	10,0	5,0	2,0	7,0
2034	2,5 %	6,0	3,0	1,2	4,2
Landeszuschuss		90,9	45,0	18,2	63,2
Bestand		80,5	34,6	-	34,5
Mehrkosten		10,4	10,4	-	28,7

Alle Angaben in Mio. Euro (gerundet)

Seitens der OÖVG wird abgestrebt, für die beschriebene Leistungsausweitung (Mehrkosten rd. 0,50 Mio. Euro p.a.) Bundesmittel aus dem Klimaticket zu lukrieren. Diese Mittel stehen teilweise auch für Kapazitätsaufstockungen in Folge von Nachfragezuwächsen zur Verfügung.

Im Sinn des risikominimierenden Vorgehens kann dieses Einnahmenpotenzial noch nicht in der Kalkulation berücksichtigt werden. Die Informationen über die langfristige Stabilität und Verfahrensweise sind noch vage.

Der erforderliche Landeszuschuss ist im Wege einer Mehrjahresverpflichtung gegenüber der OÖVG als Voraussetzung für den Start der Ausschreibung der Verkehrsdienste abzusichern. Die Vergabe erfolgt zu den dann im Wettbewerb ermittelten Zuschlagspreisen.

Die der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt vorausgehende Absicherung der Finanzierung durch den Oö. Landtag ist auf Grund der langen Durchlaufzeit ein verfahrens- und zeitkritisches Element auf dem Pfad zur Betriebsaufnahme am 1. August 2024.

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

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die Mehrjahresverpflichtung des Landes OÖ gegenüber der OÖVG in Folge der wettbewerblichen Neuvergabe des Linienbündel Donauraum-Perg im Zeitraum 1. August 2024 bis 8. Juli 2034 im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.

Linz, am 20. Oktober 2022

Peter Handlos

Obmann

David Schießl

Berichterstatter