

Bericht
des Ausschusses für Infrastruktur
über die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung
für die wettbewerbliche Vergabe von Busverkehrsdiensten in den Linienbündel
Freistadt West, Freistadt Ost, Linz - Freistadt sowie für den Stadtbus Freistadt
im Zeitraum Dezember 2017 bis Dezember 2027

[L-2016-16744/2-XXVIII,
miterledigt [Beilage 67/2016](#)]

Die Oberösterreichische 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 Freistadt West und Freistadt Ost im Dezember 2017.

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 2017 bis Dezember 2027 im Gleichklang mit der im § 15 Abs. 1 des *Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrlineigesetz - KfllG)* 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 sieben 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.

Das zur Vergabe anstehende Liniengut umfasst die von Linz nordöstlich gelegenen Verkehrskorridore (A7, S10, B125, B124) und umfasst zur Gänze den Bezirk Freistadt, das Gallneukirchner Becken sowie die Kraffahrlinie Freistadt - Bad Leonfelden und Königswiesen - Perg. Das Verkehrsgeschehen ist von einer überdurchschnittlichen Dominanz der Verkehrsbeziehungen in das Oberzentrum Linz bzw. in den Zentralraum, und damit verbunden mit stark überdurchschnittlicher ÖV-Nachfrage auf den radialen Hauptachsen gekennzeichnet. Begründet ist dies vor allem durch weiterhin anhaltende Defizite in der Versorgung mit regionalen Arbeitsstätten bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum entlang der Verkehrskorridore. Die Bevölkerungsentwicklung im Gallneukirchner Becken weist eine ungebrochen starke Dynamik mit signifikanten Suburbanisierungstendenzen auf, die auch in den Folgejahren anhalten wird. Im Zusammenhang mit Verkehrsfreigabe der S10 wird eine Ausbreitung und Verstärkung dieser Entwicklung auch entlang der Achse Linz - Freistadt und im Osten bis in den Raum Bad Zell erwartet.

Auf Grundlage dieser dargelegten Rahmenbedingungen und Entwicklungen wurde in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplanungsbüro das im Jahr 2004 zur Einführung gelangte Bezirksverkehrskonzept Freistadt bzw. Gusental einer grundlegenden Evaluierung und Neubewertung des Verkehrsangebots mit folgenden Zielsetzungen unterzogen:

- Entlastung des Agglomerationsverkehrs im Raum Linz durch eine Angebotsoffensive zugunsten leistungsfähiger Schnellbuskorridore entlang der Korridore A7/S10/B125 und A7/B124 mit klarem Fokus auf konkurrenzfähige Reisezeiten im ÖV für Pendlerinnen und Pendler;
- Verbesserung der Erreichbarkeiten zwischen den regionalen Unterzentren durch direkte Verbindungen im Städtedreieck Freistadt - Gallneukirchen - Pregarten/Hagenberg/Wartberg ob der Aist;
- Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe;
- Sicherung verkehrlicher Grundbedürfnisse insbesondere im Ausbildungsverkehr in Räumen mit stagnierender Entwicklung zB durch möglichst zuschussgeringe Produktion der Verkehrsdienste und der wirtschaftlichen Integration linienparalleler Schülergelegenheitsverkehre;

- In budgetärer Hinsicht das Ziel, die dargestellten Verbesserungen ohne zusätzlichen Finanzierungsbedarf zu bewältigen. Dies erfolgt anhand einer möglichst effizienten Angebotsplanung sowie durch innerregionale Umschichtungen in Schlussfolgerung der skizzierten Raumentwicklung.

Die grundlegende strategische Ausrichtung der Planung wurde im Mai 2015 regionalen Vertretern zur Kenntnis gebracht, die zu erwartenden Änderungen werden derzeit und in den kommenden Wochen sukzessive in Einzelterminen in den Gemeinden vertieft.

Betreffend des Stadtbusses Freistadt wird festgehalten, dass eine Vergabe nur bei einer vorab erfolgten Zustimmung zu einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der OÖVG über den Kostenanteil der Stadt im Zeitraum des Verkehrsdienstvertrags in der Höhe von mindestens 51 % der Kosten erfolgen kann.

Da die konkreten Zahlungsverpflichtungen des Landes erst im Bieterverfahren ermittelt werden, 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.

Laut Kostenschätzung der OÖVG ist von einem Bestellwert in der Höhe von 11.300.000 Euro p.a. auszugehen, der in Gestalt einer vom Oö. Landtag zu genehmigenden Mehrjahresverpflichtung der OÖVG gegenüber als Voraussetzung für den Verfahrensstart abzusichern ist. Dieser Betrag ist zur Gänze durch die Entgelte für die Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, durch Fahrgelder sowie durch entfallende Bestandsbestellungen abgedeckt. Sie zieht daher keine zusätzlichen Zahlungsverpflichtungen nach sich.

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die aus der beabsichtigten wettbewerblichen Vergabe von Busverkehrsdiensten in den Linienbündel Freistadt West, Freistadt Ost, Linz - Freistadt sowie für den Stadtbus Freistadt im Zeitraum Dezember 2017 bis Dezember 2027 sich ergebende finanzielle Mehrjahresverpflichtung im Ausmaß von 11.300.000 Euro p.a. genehmigen.

Linz, am 11. Februar 2016

Schießl
Obmann

Ing. Fischer
Berichtersteller