

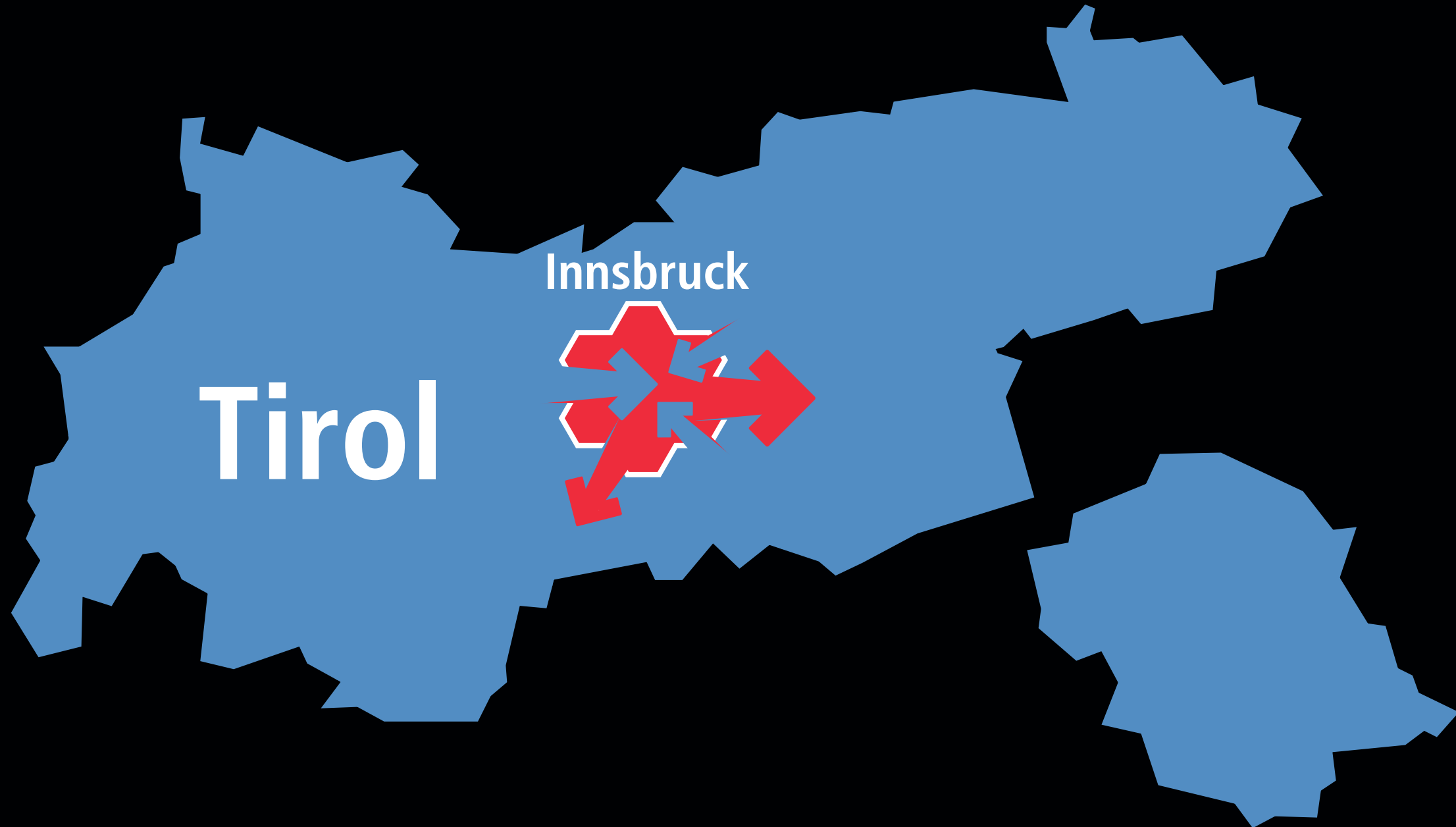
Aufgabenträger auf der Suche nach gemeinsamen Interessen

Erfolgsvoraussetzungen und Hindernisse

15.01.2015



**INNS'
BRUCK**





IVB-Kompetenzen

in der Stadt

Tarife/Vertrieb
Leistungsangebot und Betrieb
Infrastruktur
Fahrgastinfo

in der Region

Tarife
Betrieb
Infrastruktur
Fahrgastinfo



Gesetzliche Grundlage: ÖPNRVG

(Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999)

„§1: Dieses Bundesgesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs ... fest“

„§11: Aufgabe der Länder und Gemeinden ist die auf Basis des Angebotes gemäß §§ 7 und 10 vorzunehmende Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung (Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung von Verkehrsdienstleistungen) unter Einbeziehung der unter den §§ 20 und 31 angeführten Kriterien ...“

„§17: Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit den Verkehrsverbänden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten.“



Zuständige Behörden sind Länder und Gemeinden

Das ist gut so:

Beide sind Betroffene, Gestalter
und Zahler



Stadt

Besteller

Innsbrucker Verkehrsbetriebe

Erbringung Verkehrsdienstleistung

Innbus GmbH und IVB-Sparte Tram

Region

Besteller

Verkehrsverbund Tirol GmbH

Erbringung Verkehrsdienstleistung

ÖBB, Postbus, private Verkehrsunternehmen
sowie Innbus Regionalverkehr GmbH und IVB-Stubaitalbahn



Berichtspflichten

	Wer	Wem	Warum
Betreiber Verkehrskordinator	IVB	IKB AG, Stadt Innsbruck, Land Tirol	Eigentümer
	Innbus GmbH	IVB; IKB AG (Konzernmutter)	
	Innbus Regionalverkehr GmbH	IKB AG, IVB	
	IVB	AR (Mitglieder von Stadt Innsbruck, IKB AG, Land Tirol - Eigentümer)	Gesellschaftsvertrag, Kontrollgremium
	IVB	VTG	Kooperations- und Tarifbestellvertrag
Betreiber Verkehrskordinator	IVB	Rechnungshof	Überprüfung, ob die durch die Budgets zur Verfügung gestellten Mittel sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig eingesetzt werden
	Innbus GmbH	Rechnungshof	
	Innbus Regionalverkehr GmbH	Rechnungshof	
	IVB	Kontrollamt der Stadt Innsbruck	Überprüfung der Verwendung der öffentlichen Mittel im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften auf die Sparsamkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Zweckmäßigkeit sowie auf die ziffernmäßige Richtigkeit und Ordnungsmäßigkeit
	Innbus GmbH	Kontrollamt der Stadt Innsbruck	
	Innbus Regionalverkehr GmbH	Kontrollamt der Stadt Innsbruck	
Betreiber	Innbus Regionalverkehr GmbH	VTG	Erbringung von Verkehrsdienstleistungen Region
	IVB	SchlG	Verkehrsdienstvertrag STB
	IVB	VTG	Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen Stubaital (Infrastrukturbeitrag)
Diverse	IVB	Stadt->Bund	FAG
	IVB	Land	MÖSt-Mittel
	IVB	Bund/Land/Stadt	MIP
	IVB	Land/Stadt	Regionalbahnprojekt (Beirat - Geschäftsordnung)
	IVB	EU	VO 1370/2007 Gesamtbericht
	Innbus GmbH	EU	VO 1370/2007 Gesamtbericht



Erlös und Kosten pro beförderte Person

(Angebote der IVB)

Stadt

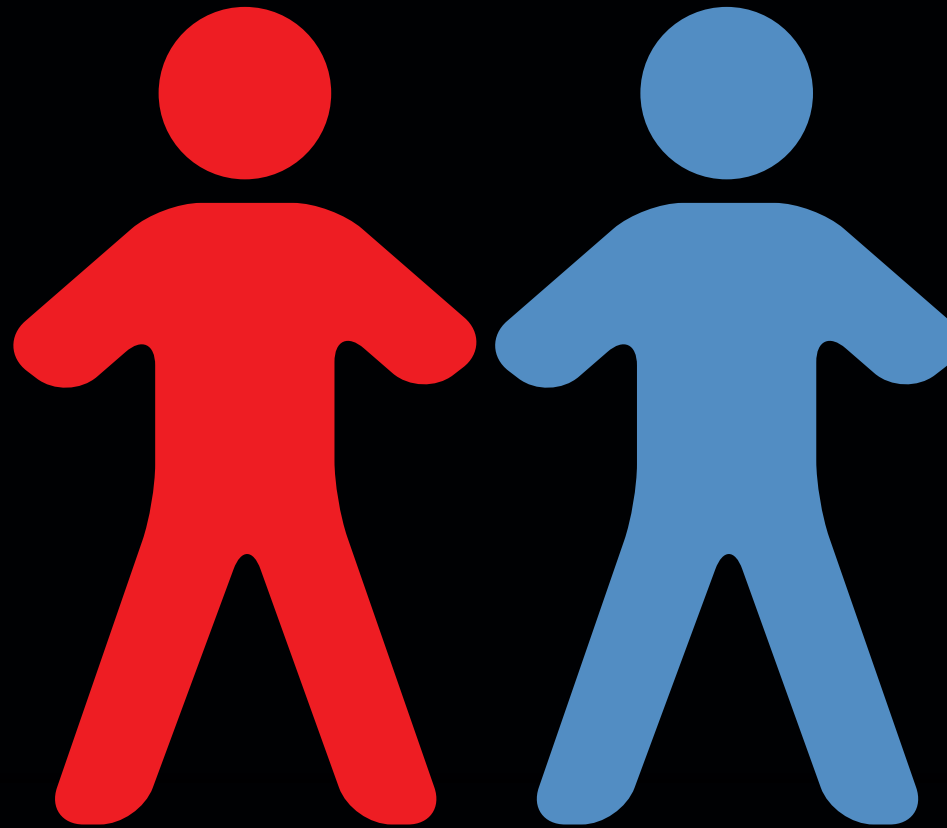
Erlös pro beförderte Person

0,46 €

0,81 €

Kosten pro beförderte Person

56,8% Kostendeckung



Region

Erlös pro beförderte Person

0,36 €

1,42 €

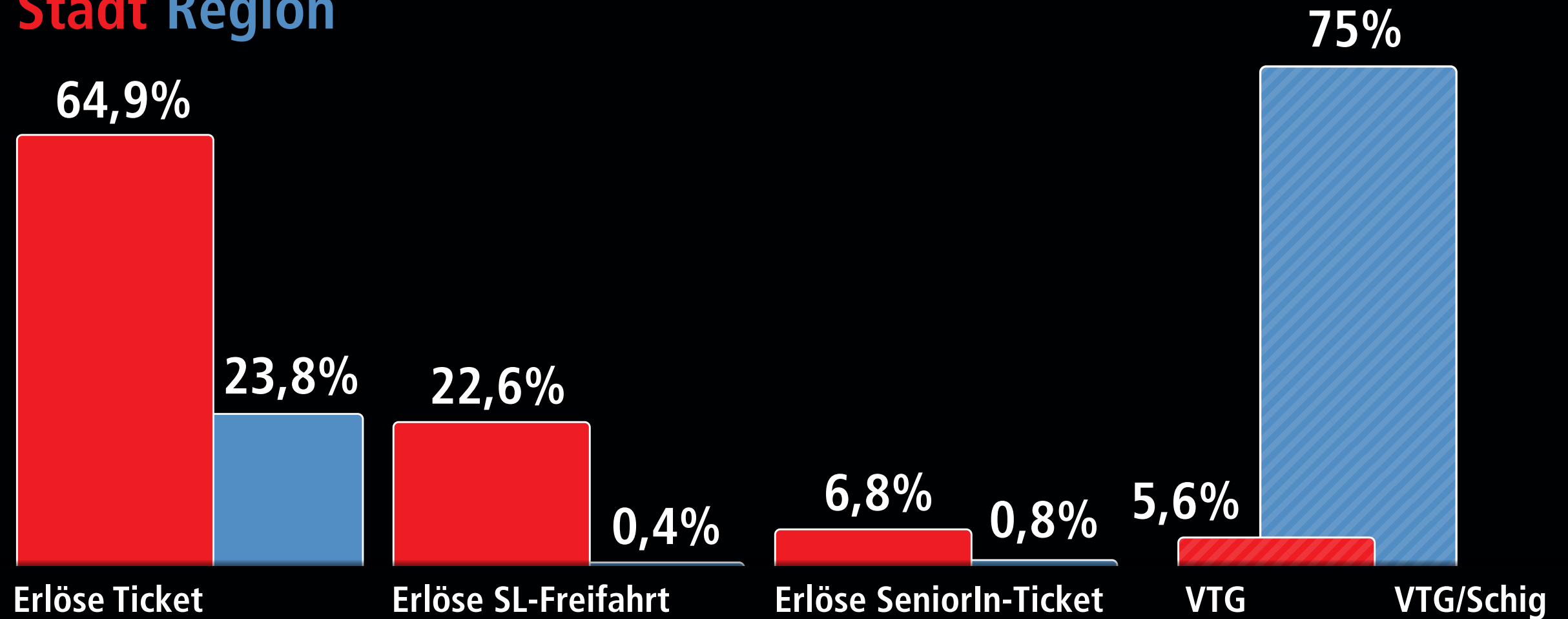
Kosten pro beförderte Person

Kostendeckung 25,4%



Zusammensetzung der Umsatzerlöse

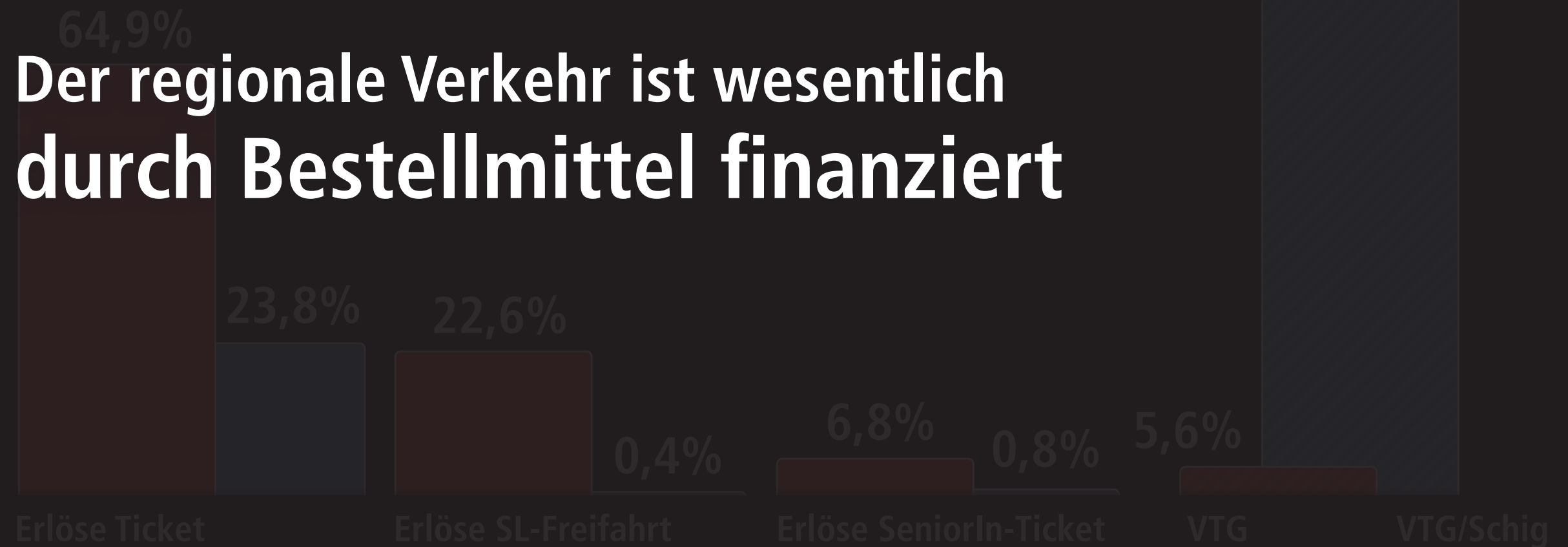
Stadt Region





Der städtische Verkehr ist wesentlich durch KundInnen finanziert

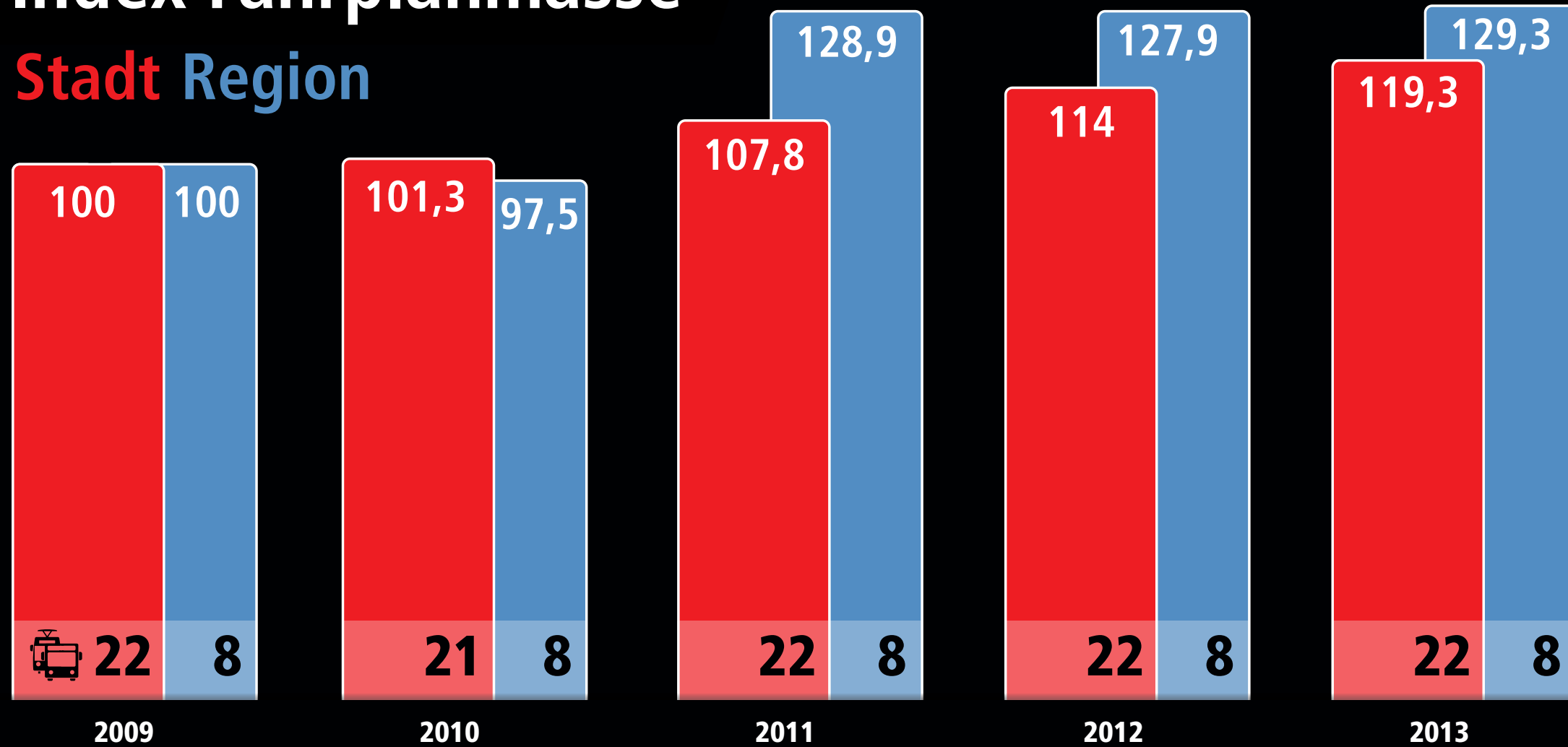
Der regionale Verkehr ist wesentlich durch Bestellmittel finanziert





Index Fahrplanmasse

Stadt Region



Kosten für Buslinie „nicht akzeptabel“

Die Gemeinde Absam müsste für einen neuen Direktbus zum Haller Bahnhof jährlich 120.000 Euro zahlen. Für den Bürgermeister ist das „nicht leistbar“.

Von Michael Domanig

ten gemäß Angebot seien für Absam „nicht akzeptabel“

5,35

Von Michael Domanig

Hall i. T., Absam – In der Diskussion um die neuen Regio-buslinien in Hall fordert die Haller Bürgermeisterin Eva Maria Posch den Verkehrsverbund Tirol (VVT) nun dazu auf, ein Konzept für die Anbindung des restlichen Stadtgebietes an den Bahnhof vorzulegen. „Der VVT hat mir versprochen, im Jänner die neuen Linienführungen vorzustellen. Ich gehe davon aus, dass das eingehalten wird“, erklärt Posch.

Auch der Absamer Bürgermeister setzt sich „schon lange“ für eine neue direkte Buslinie zwischen Absam und dem Bahnhof Hall ein. Der VVT habe dazu „ein gutes Fahrplankonzept erarbeitet“, meint Guggenbichler – **einen Bus, der montags bis freitags von 6 bis 20 Uhr verkehren würde, teilweise sogar halbstündlich.**

jährlich 120.000 Euro zahlen. Für den Bürgermeister ist das „nicht leistbar“.

ten gemäß Angebot seien für Absam „nicht akzeptabel“, erklärt Guggenbichler: „**Die Gemeinde müsste für die Buslinie 120.000 von 180.000 Euro jährlich zahlen**“, die restlichen 60.000 würde das Land über den VVT beisteuern. Absam wäre nach einem im Juli gefassten Grundsatzbeschluss im Gemeinderat bereit, 23.000 Euro jährlich zu zahlen. „Die 120.000 Euro sind für uns nicht leistbar“, stellt Guggenbichler klar. „**Ich will ja kein Verkehrsunternehmen kaufen, ich will eine Busverbindung haben.**“ Ein Kleinbus oder eine Vereinbarung mit einem Taxiunternehmen käme die Gemeinde „wesentlich billiger“.

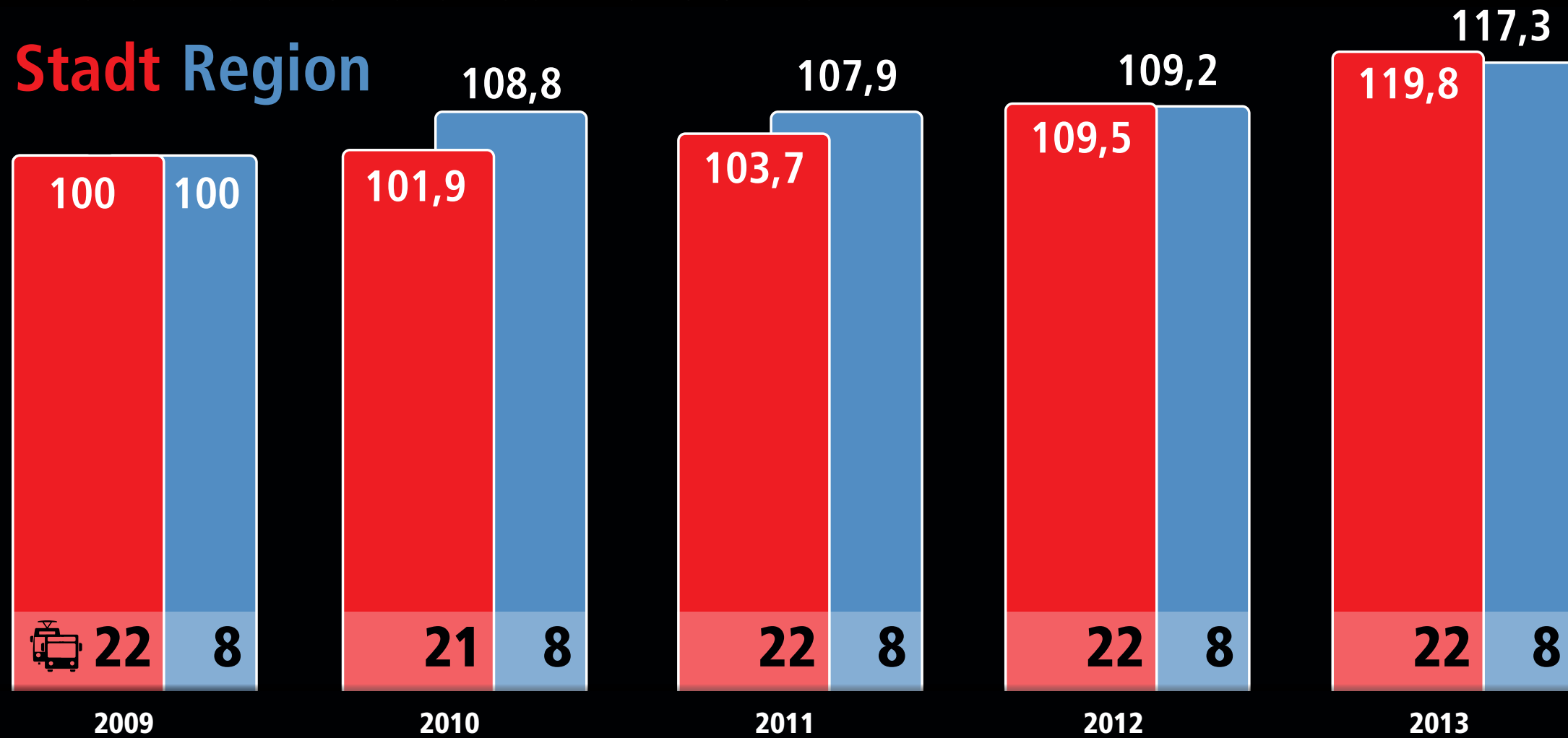
Die aktuelle, „unzureichende“ Busverbindung sei umso bedauerlicher, „da Absam Standort von drei Tiroler Fachberufsschulen ist und viele Lehrlinge mit dem Zug kommen“. Im Jänner habe er den vierten Besprechungs-





Index beförderte Personen

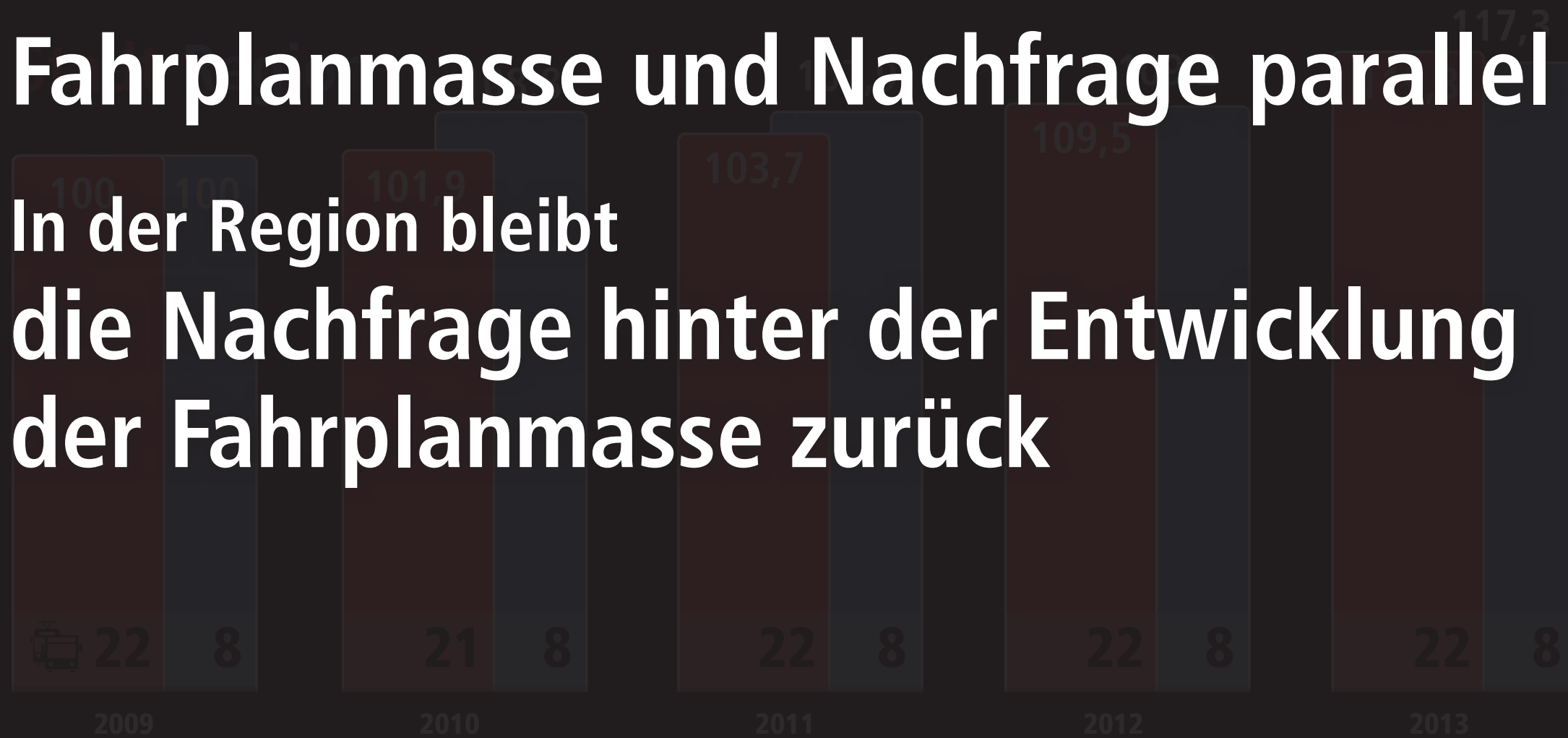
Stadt Region





In der Stadt entwickeln sich
Fahrplanmasse und Nachfrage parallel

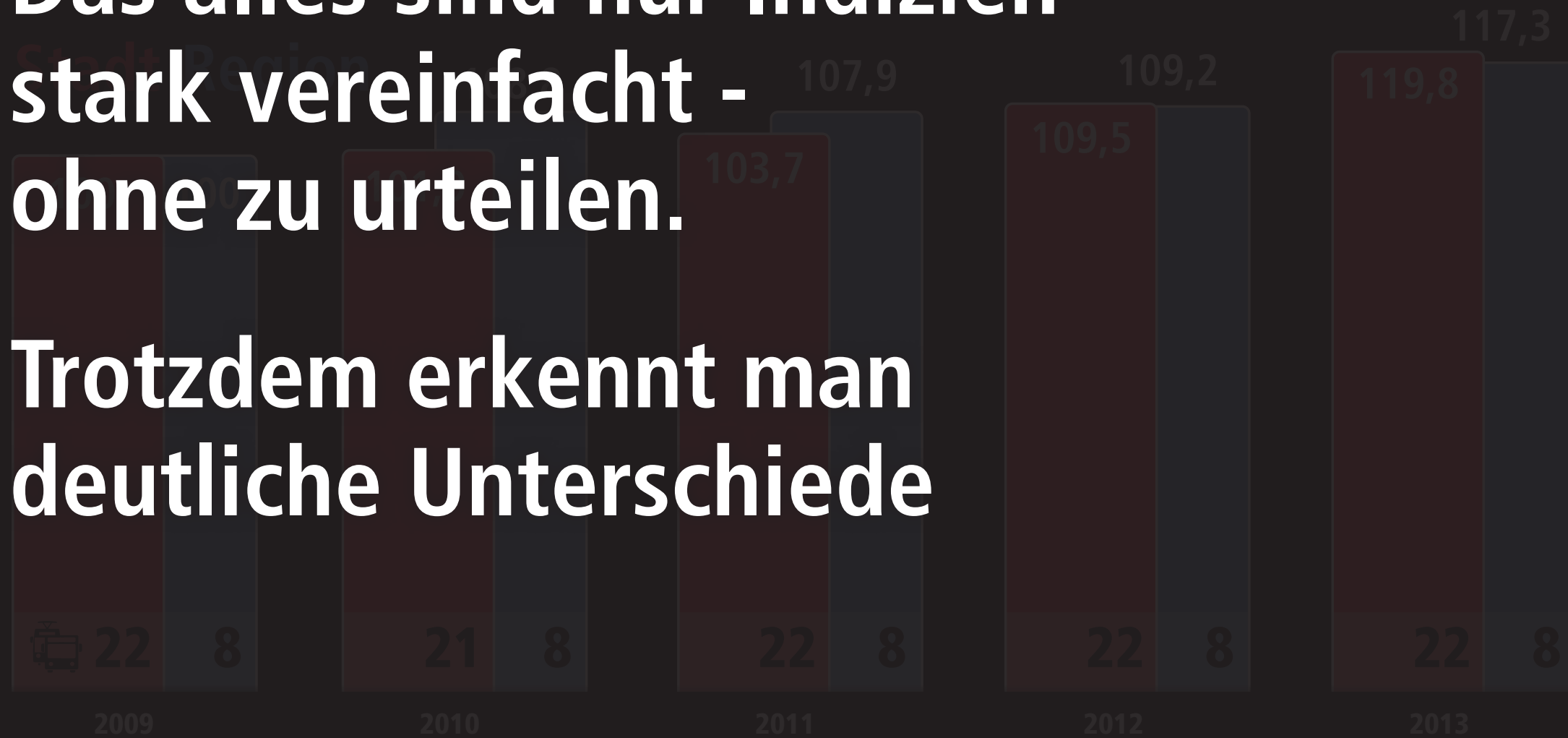
In der Region bleibt
**die Nachfrage hinter der Entwicklung
der Fahrplanmasse zurück**





**Das alles sind nur Indizien -
stark vereinfacht -
ohne zu urteilen.**

**Trotzdem erkennt man
deutliche Unterschiede**

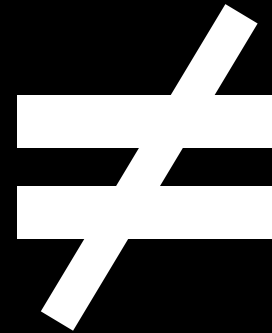




Stadt



Region





Qualitätsvergleich

Stadt Region





Stadt und Region sind unterschiedlich

Qualität Tarife Angebot
Aufgabenträger Erlöse Tarife
Qualität Nachfrage Nachfrage
Angebot Aufgabenträger
Erlöse Kosten Kosten



**Unterschiede haben Gründe
und sind berechtigt.**

**Unterschiede sind aber natürlich auch
Hindernisse, wenn sie auf den ersten
Blick nicht kompatibel sind.**



Stadt und Region sind unterschiedlich

Das liegt an:

- unterschiedlichen Strukturen
- unterschiedlichen Interessen
- unterschiedlichen politischen Zielen



Stadt und Region sind unterschiedlich

Gibt es unterschiedliche politische Ziele der beteiligten Aufgabenträger, sind das alltägliche Zusammenwirken und vor allem große Projekte schwer zu realisieren.



Konsensfindungssysteme und -strukturen

Option A

**Kompetenz-, Entscheidungs- und
Finanzierungshierarchie**

- Ober sticht unter -



Konsensfindungssysteme und -strukturen

Option B

Kooperationspflicht

Planungs-/Zweckverbände als Entscheidungsplattform
für aufgabenträgerüberschneidende Fragen des ÖPNRV



Konsensfindungssysteme und -strukturen

Die Verbände sind im wesentlichen Landesgesellschaften - sie könnten aber auch eine „kooperative Institution kraft privatrechtlicher Verträge zwischen den Gebietskörperschaften (Grund- und Finanzierungsvertrag zwischen Bund und dem/der betreffenden Land/Gemeinde)“ sein.

BMVIT



Aufgaben der Verbände

Rolle der Städte und Gemeinden in der
Verbundorganisationsgesellschaft

Verteilungssysteme für Erlöse
und Bestellmittel



ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum und deren Finanzierbarkeit

Entscheidungssysteme für Länder, Städte, Gemeinden und ländliche Räume.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



**INNS'
BRUCK**