

75' Ans Klimafond

**Projekt Stadtbus Chronologie aller relevanten Ereignisse/Aktenstücke
gem Akteneinsicht am 5. und 7.10.2015:**

18.9.2012 Land NÖ erteilt Auskunft: „Sollte beabsichtigt sein, einen Busbetrieb – wie in der Beilage dargestellt – einzuführen, möchten wir darauf hinweisen, dass diesfalls eine Beförderung nach dem Kraftfahrliniengesetz vorliegt.“

10.10.2012 Antwort Bernhardt auf Anfrage Mandl rechtliche Beurteilung: „Zusätzlich besteht die Verpflichtung der Stadtgemeinde zur jährlichen Berichtslegung an den Fonds – erst danach erfolgt die Auszahlung. Ich habe schon vorsorglich in den Vertrag mit dem Autobusverein eine Verpflichtung des Vereines zur Berichtslegung [...] aufgenommen.“

12.11.2012 Subventionsvertrag zw Stadtgemeinde & Verein Stadtbus „Jedwede Änderung der Rahmenbedingungen führt zu einer entsprechenden Anpassung der Förderhöhe.“ und „Vom Verein Stadtbus ist eine Dokumentation der Fahrgastzahlen, erzielten Einnahmen und anfallenden Ausgaben zu führen und monatlich unaufgefordert dem Bürgermeister der Stadtgemeinde DW in schriftlicher Form zu übermitteln. Weiters hat der Verein Stadtbus alle Berichtspflichten zur Erlangung der Förderungen an die Stadtgemeinde – entsprechend den jeweiligen Förderrichtlinien – zu erfüllen. Der Stadtgemeinde steht darüber hinaus jederzeit das Recht zur Einsichtnahme in die Bücher des Vereines Stadtbus zu.“

21.11.2012 Fördervertrag zw SCHiG und Stadtgemeinde: „Eine Rückzahlungsverpflichtung mit gleichzeitiger Förderungseinstellung besteht wenn [...] der Förderungsnehmer seine Pflichten aus diesem Vertrag nicht oder nicht rechtzeitig erfüllt [...] insbesondere, wenn vorgesehene Berichte nicht erstattet werden.“ und „

6.5.2013 Stellungnahme des BMVIT zur Anwendbarkeit des KfLG: „Dies bedeutet, dass jedermann zu den gleichen Bedingungen Mitglied des Vereins werden kann. [...] Die Einschränkung auf Vereinsmitglieder erweist sich daher als vordergründig. [...] keinesfalls ist vom Gesetzgeber intendiert die Regelung des Berufszuganges durch eine Vereinsgründung auszuhebeln.“

29.5.2013 Land NÖ stellt fest: „Wir weisen darauf hin, dass auf die am 21.3.2013 besprochene Form der Personenbeförderung das Kraftfahrliniengesetz [...] anwendbar ist.“

23.12.2013 SCHiG urgiert den Zwischenbericht

28.1.2014 Gespräch mit SCHiG Nachforderung Unterlagen

9.5.2014 Änderungen werden übermittelt

28.5.2014 Erläuterung der Änderungen von Mandl

10.7.2014 SCHiG fordert erneut

8.8.2014 Quirgst antwortet

1.9.2014 Änderung der Betriebsform erfolgt (keine Zustimmung der SCHiG)

Aufsammeldau

15.9.2014 Mitteilung der Änderung an die SCHiG

20.10.2014 SCHiG Urgenz fehlender Unterlagen

30.10.2014 SCHiG beendet die Förderung: „Mit 1. September 2014 hat der Verein sein Angebot bzw. seine Betriebsform geändert. [...] Durch die Änderung der Bedienungsform wird das Projekt nunmehr nicht in der beantragten und vom Präsidium des Klima- und Energiefonds genehmigten Form umgesetzt. Entsprechend Abs.IV.7/ des Fördervertrages **ist daher die Förderung für das 2. Betriebsjahr einzustellen.**“

6.2.2015 DW erstellt den ersten Zwischenbericht an die SCHiG