

A 8 – K 94/1992-677
Grund- und Finanzierungsvertrag
für den Verkehrsverbund Steiermark
inklusive Großraum Graz;
Genehmigung zum Abschluss eines
Verwaltungsübereinkommens

Graz, 11.11.2004

Voranschlags-, Finanz-
und Liegenschafts-
ausschuss:

BerichterstellerIn:

.....

B e r i c h t
a n d e n
G e m e i n d e r a t

Ausgangssituation

Mit 1.1.2000 trat das *Öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999, BGBl. Nr. 204* in Kraft. In diesem Gesetz wurden einerseits die Aufgaben der Länder, Gemeinden und der Verkehrsverbandsorganisationsgesellschaft (in der Steiermark also der Steirischen Verkehrsverbund GmbH) neu geregelt andererseits enthält das Gesetz die Verpflichtung, das bestehende System der Alteinnehmengarantie binnen fünf Jahren durch ein neues System zu ersetzen.

Die Erlassung des ÖPNRV-G erfordert neue Regelungen über die Finanzierung, Organisation und Kostentragung des Verkehrsverbundes.

Wie in allen anderen Bundesländern hat die Republik Österreich auch den Grund- und Finanzierungsvertrag für den Verkehrsverbund Großraum Graz vom 19.11.1993 sowie Teil II Ergänzende Vertragsbestimmungen für den Verkehrsverbund Steiermark vom 20.9.1996 mit Wirkung zum 13.12.2003 gekündigt.

Aufgrund der daraufhin alleinigen Finanzierungsverantwortung des Landes Steiermark und der Stadt Graz haben beide Gebietskörperschaften diesen Vertrag mit Wirkung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ebenfalls gekündigt. Bis zu diesem Zeitpunkt hat der Bund seine Mitfinanzierung – wenn auch ohne vertragliche Grundlage – auf Basis der Zahlungen für das Jahr 2003 zugesichert.

Seit rund einem Jahr werden bereits intensive Verhandlungen mit dem Bund über die Neustrukturierung des Verkehrsverbundes geführt. Ergebnis dieser Verhandlungen ist der diesem Bericht zur Beschlussfassung angeschlossene neue Grund- und Finanzierungsvertrag.

Die Kündigung seitens der Stadt Graz sowie die Befugnis zur abschließenden Verhandlungsführung durch die Finanz- und Vermögensdirektion im Zusammenwirken mit der Stadtbaudirektion, Referat Verkehrsplanung, wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 13.11.2003, GZ.: A8 – K 94/1992-582, genehmigt.

Neustrukturierung des Verkehrsverbundes

Das oben erwähnte Bundesgesetz über die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) gibt den organisatorischen und finanziellen Rahmen für die Verbundreform vor. Deren generelle Ziele sind zum einen die *Erhaltung/Sicherung bisher im ÖPNRV-G erreichter Qualitätsstandards* sowie der *effizientere Einsatz öffentlicher Mittel*.

Kernpunkt der Reform ist die Ablöse der Alteinnahmengarantie durch eine wertgesicherte und nachfrageabhängige Tarifbezuschung. Im Unterschied zur bisherigen Regelung, die den Verkehrsunternehmen die Einnahmen (vor Übernahme des Verbundtarifs) wertgesichert garantierte, bedeutet dies, dass bei steigender Nachfrage die Zuschüsse steigen, wohingegen sie bei Nachfragerückgang sinken werden. Die *Verkehrsunternehmen tragen* damit (wieder) *unternehmerisches Risiko*, für die finanzierenden *Gebietskörperschaften* kommt es zu einer Verminderung bisher zu tragender Risiken verbunden mit *erhöhter Budgetsicherheit*. Schon ab dem Schuljahr 1998/99 wurde die bis dahin aufrechte Alteinnahmensicherung für die Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch eine ausschließlich nachfrageabhängige Abgeltung durch das Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen (BMSG) ersetzt (Grundlage ist eine Vereinbarung zwischen dem BMSG, den Verkehrsunternehmen und der StVG).

Grund- und Finanzierungsvertrag neu

Vertragliche Basis der Reform ist ein neuer *Grund- und Finanzierungsvertrag*, abzuschließen zwischen der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Land Steiermark, der Stadt Graz und der Steirischen Verkehrsverbund GmbH (StVG).

Die *Grazer Stadtwerke AG* sind als Vertragspartner in diesem Vertrag nicht mehr vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist der Abschluss einer *gesonderten Vereinbarung* zwischen der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG unter Berücksichtigung der beihilfenrechtlichen Bestimmungen der EU vorgesehen. Zu diesem Zweck wurde bereits eine Projektgruppe unter gemeinsamer Federführung der Stadtbaudirektion und der Finanz- und Vermögensdirektion eingerichtet, die derzeit an einer inhaltlichen Ausgestaltung arbeitet.

Zusätzlich zum Grund- und Finanzierungsvertrag ist der Abschluss eines die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen regelnden *Kooperationsvertrages* zwischen den Verkehrsunternehmen und der StVG vorgesehen.

Daneben kommt es zu einer generellen Überführung der Verbundzuschüsse in eine *Bestellung von Verkehrsdiensten* (Tarif- bzw. Leistungsbestellungen), die in *Verkehrsdienstverträgen* zu regeln sind und dem Gemeinderat gesondert zur Beschlussfassung vorzulegen sind. Deren Abrechnung erfolgt weiterhin durch die

StVG, die auch die Zahlungsströme – wie bisher – im Auftrag der finanzierenden Gebietskörperschaften treuhänderisch lenken wird.

Zentrale *Inhalte* des abzuschließenden Grund- und Finanzierungsvertrages sind:

- *Definition von verkehrspolitischen Grundsätzen und Rahmenbedingungen*

Durch eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs soll der Zugang zu diesem erleichtert, negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen und Umwelt reduziert und die Lebensqualität gesteigert werden.

Unter der Berücksichtigung der Aufgaben der einzelnen Verkehrsunternehmen bzw. einer von ihnen eingerichteten Kooperationsgemeinschaft soll weiters eine Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, eine ausreichende regionale Erschließung, eine nachfrageorientierte Gestaltung des Verkehrsangebotes, eine Vernetzung und Abstimmung der Verkehrsangebote der einzelnen Verkehrsunternehmen sowie die Schaffung und Umsetzung regionaler Verkehrskonzepte sichergestellt werden.

Ziel ist auch die Stärkung der Leistungsorientierung der Verkehrsunternehmen, eine klare Aufgabenzuordnung an die Gebietskörperschaften sowie transparente Finanzierungsregelungen durch den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen im Rahmen des ÖPNRV-G unter Berücksichtigung der einschlägigen EU-Bestimmungen.

- *Festlegung der Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft*

§2 Abs. 2 des angeschlossenen Grund- und Finanzierungsvertrages zählt demonstrativ jene Aufgaben auf, die nach dem Willen der Vertragspartner jedenfalls von der StVG wahrzunehmen sind. Sofern sie den Zielen des Vertrages nicht widersprechen ist die StVG berechtigt auch andere Aufgaben zu übernehmen.

Die Beibehaltung des Lenkungsausschusses für den VST ist mit der Änderung vorgesehen, dass der Bund beabsichtigt, künftig nicht mehr als stimmberechtigtes Mitglied teilzunehmen. Es wurde daher die Form der Kooption gewählt. Daneben ist der Lenkungsausschuss mit zwei Vertretern des Landes und einem Vertreter der Stadt besetzt.

Diese zuletzt bekannt gewordene Position des Bundes, im Lenkungsausschuss nicht mehr stimmberechtigt vertreten sein zu wollen, ist nach einer gemeinsamen Besprechung zwischen Land, Stadt und StVG nicht (ganz) nachvollziehbar. Es wird der Eindruck erweckt, der Bund ziehe sich als „verkehrspolitischer Entscheidungsträger“ tendenziell zurück und tritt nur noch als „Zahler“ auf. Ein gewisses Maß an Flexibilität (ggf. auch über den GuF hinaus), das nach bisherigen Erfahrungen oft sehr wichtig war, scheint dadurch nicht mehr gegeben zu sein. Über diesen Punkt wird es daher noch ein Gespräch geben, dessen Ergebnis den beiliegenden Vertrag entsprechend abändern könnte.

Darüber hinaus können Land und Stadt mit der StVG und den am VST teilnehmenden Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen Erörterung aller Angelegenheiten des VST eine „Verbundplattform“ einrichten.

- *Finanzierung des Verkehrsverbundes*

In den geführten Verhandlungen mit dem Bund und den zahlreichen vorgelegten Vertragsentwürfen zum „GUF-neu“ war ein weitgehender Rückzug des Bundes hinsichtlich seiner Aufgabenträgerschaft im Verbund verknüpft mit einer dem entsprechend hohen Reduzierung der Finanzmittel und einer strikten Deckelung der sonstigen Beiträge (z.B.: für Verkehrsdienstverträge) für die Zukunft vorgesehen.

Im Ergebnis konnte aber erreicht werden, dass der Bund die Verantwortung und damit auch die Finanzierung für zusätzliche Aufgaben übernimmt, die vorgesehene Deckelung angehoben wird und eine Valorisierung der Beitragsleistungen erfolgt.

Die bisherige Alleinnahmengarantie wird durch eine nachfrageabhängige Tarifbestellung ersetzt. Die Gebietskörperschaften übernehmen im Gegensatz zu früher kein Nachfragerisiko mehr. Dieses geht wieder auf die Verkehrsunternehmen über.

Im Sinne dieses Vertrages gelten als Kosten des VST:

- Kosten der Aufgaben der StVG gem. § 2 Abs. 2
- Kosten der Verkehrsdienste gem. § 3 Abs. 2 und 3

Verkehrsdienste im Sinne von §3 ÖPNRV-G sind eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbrachte Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr).

Eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche ohne Betriebskostenzuschüsse (Personal- Sachkosten), deren Kosten ausschließlich aus Tariferlösen gedeckt werden. Die weitere Anwendung des Verbundtarifs wird im Rahmen von „eigenwirtschaftlichen“ Verkehrsdienstbestellungen (=Tarifbestellung) zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen und der StVG geregelt.

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden können und zur Aufrechterhaltung dieses Verkehrsdienstes eines Finanzierungsbeitrages durch Bund, Länder, Gemeinden oder durch Dritte bedürfen.

Die vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften verpflichten sich zur gemeinsamen Kostentragung durch Zuschüsse zum VST.

Zur *Finanzierung der Aufgaben der StVG gem. § 2 Abs. 2* werden durch die vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften als Ausgangswert der Abrechnungsbetrag für laufende Kosten für das Jahr 2003, das sind voraussichtlich € 1.799.436,-- zur Verfügung gestellt. Die jeweiligen Zuschussanteile betragen demnach voraussichtlich:

- | | |
|---------|--------------|
| - Bund | € 667.707,-- |
| - Land | € 859.206,-- |
| - Stadt | € 272.523,-- |

Der für die StVG-Kosten eingesetzte Wert von € 1,80 Mio. entspricht dem (schon vorliegenden) Jahresabrechnungswert, liegt aber unter dem jeweiligen Budgetwert

für 2003 (1,91) und 2004 (2,03). Der Grund liegt darin, dass für 2003 budgetierte Ausgaben für Abfertigungsgeräte, die in der Regel laufend anfallen, nicht angefallen sind und, dass außerplanmäßig Einnahmen (aus EU-Projekten) lukriert werden konnten, die grundsätzlich den Finanzierungspartnern gutgeschrieben werden und damit deren Finanzierungsbeiträge reduzieren. Somit kann es entgegen der oben eingesetzten Werte im Sinne des beiliegenden Vertrages noch zu geringfügigen Veränderungen kommen.

Zur *Finanzierung von Verkehrsdiensten im VST gem. § 3 Abs. 2 und 3* wird durch die vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften als Ausgangswert der Abrechnungsbetrag für das Jahr 2003, das sind voraussichtlich € 23.624.082,-- zur Verfügung gestellt. Die jeweiligen Zuschussanteile betragen demnach voraussichtlich:

- Bund	€ 7.873.907,--
- Land	€ 11.529.574,--
- Stadt	€ 4.220.601,--

Die Wertsicherung der Zahlungen der Gebietskörperschaften für den Verkehrsverbund sowie für die Aufgabenerfüllung der StVG erfolgt nach einem pauschalierten Übergangsjahr 2004 (§ 3 Abs. 2) ab 01.01.2005 zu 50 % in Abhängigkeit von der Entwicklung des VPI 2000 und zu 50 % in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung. Maßgeblich für die Nachfragekomponente (Anreizsystem) sind dabei die Verkehrsverbundeinnahmen eines Jahres.

Grundsätzlich wird nach Vorliegen der Abrechnung eines Jahres der Nachfragewert mit dem Bezugswert verglichen und der Prozentsatz der Veränderung ermittelt. Land und Stadt können dann entscheiden, ob ein einjähriger oder ein längerer, drei Jahre nicht übersteigender, Durchrechnungszeitraum gewählt werden soll.

Eine Reduzierung erfolgt jedoch erst ab einem Rückgang der Nachfrage von mehr als 2,5%, wobei zuvor entsprechende Verhandlungen zwischen den vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften zu führen sind.

Die 2,5%-Regelung bezog sich allerdings nach den Verhandlungsergebnissen immer nur auf den Bundesbeitrag, sodass es Land und Stadt freistehen soll ihre Mittel auch bei einem Rückgang der Nachfrage von weniger als 2,5% zu kürzen. Dass die nun vorliegende Regelung (§ 4 Abs. 2) jetzt für alle Finanzierungspartner gelten sollte, weil im GuF die Gesamtfinanzierung des Verbundes geregelt ist, würde Land und Stadt Graz gegenüber anderen Aufgabenträgern, die diesen Vorteil weiterhin haben werden, (z.B. Oberösterreich) benachteiligen. Eine diesbezügliche Einwendung liegt beim BMVIT zur Entscheidung.

Im Kooperationsvertrag zwischen den Unternehmen und der StVG ist beabsichtigt, diese vom Bund zugestanden „Abpufferungen“ bei negativer Nachfrageentwicklung nicht weiter zu geben und sie so Land und Stadt zugute kommen zu lassen.

Die Vorgangsweise zur Ermittlung der Veränderung des Nachfrageanteils ist in Anlage 3 des beiliegenden Vertrages detailliert dargestellt.

Zusätzlich zu den oben genannten Mitteln werden durch den Bund aufgrund seiner Verpflichtungen gem. §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV-G zur *Förderung der Bestellung von Verkehrsdiensten* als Ausgangswert für das Jahr 2003 österreichweit € 7.268.000,- sowie weitere Mittel gem. §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 zur Verfügung gestellt.

Der Bund macht die Förderung für einzelne Verkehrsdienste von der Einhaltung von Kriterien gem. § 5 abhängig. Weitere Voraussetzung für die Förderung ist die Erbringung des Verkehrsdienstes im Rahmen des VST.

- *Dauer des Vertrages und Inkrafttreten*

Der Vertrag tritt, vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Gemeinderat und der erforderlichen Organbeschlüsse durch die Republik Österreich und das Land Steiermark, mit 14.12.2003 in Kraft und wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Der Vertrag kann von jedem Vertragspartner unter Einhaltung einer zwölfmonatigen Kündigungsfrist zum Ende eines jeden Kalenderjahres, frühestens jedoch nach Ablauf von drei Jahren, gekündigt werden.

Unter Berücksichtigung des rückwirkenden Inkrafttretens beträgt die Dauer des Kündungsverzichtes somit noch zwei Jahre.

- *Meistbegünstigungsklausel*

Derzeit werden in allen österreichischen Verbänden zwischen dem Bund und den jeweiligen Ländern Verhandlungen über den Abschluss neuer Grund- und Finanzierungsverträge geführt.

Sollte seitens des Bundes einem anderen Bundesland eine bessere Regelung hinsichtlich der Verbundzahlungen des Bundes gem. § 4 Abs. 1 und 2 des beiliegenden Vertrages zugestanden werden, so erklärt sich der Bund bereit, diese auch im VST zu übernehmen und damit § 4 Abs. 1 und 2 entsprechend anzupassen.

Der Voranschlags- Finanz- und Liegenschaftsausschuss stellt den

A n t r a g

Der Gemeinderat wolle gemäß § 45 Abs. 1 Ziffer 18 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967, LGBl.Nr. 130/1967 i.d.F. LGBl.Nr. 91/2002 beschließen:

1. Der Abschluss des einen integrierenden Bestandteil dieses Beschlusses bildende Grund- und Finanzierungsvertrag für den Verkehrsverbund Steiermark wird unter der Bedingung genehmigt, dass die Republik Österreich und das Land Steiermark diesen in der gleichen Form unterfertigen.

2. Für den Fall der Übernahme der im Motivenbericht vorgeschlagenen und noch abschließend mit der Republik Österreich zu verhandelnden Änderungswünschen von Seiten der übrigen Vertragspartner wird die Zustimmung zum Abschluss des in diesem Sinne geänderten Grund- und Finanzierungsvertrages erteilt.

Beilage

Grund- und Finanzierungsvertrag

Die Bearbeiterin:

Der Abteilungsvorstand:

Mag. Susanne Mlakar

Mag. Dr. Karl Kamper

Der Stadtsenatsreferent:

StR. Mag. Dr. Wolfgang Riedler

Angenommen in der Sitzung des Voranschlags- Finanz- und
Liegenschaftsausschusses am

Die Vorsitzende:

Die Schriftführerin: