

A8 – K 94/1992-770
Verkehrsverbund Steiermark;
Verlängerung des Angebotes für
Verkehrsdienste auf Linien im
Grazer Stadtgebiet;
Genehmigung zu
Vertragsabschlüssen bis 31.12.2006

Graz, 16.02.2006
Voranschlags- Finanz-
und Liegenschafts-
ausschuss

Berichtersteller/in:

.....

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

Abschluss Verträge 2006:

Die Stadt Graz hat sich mit Gemeinderatsbeschluss vom 01.12.2005, GZ.: A8 – K 94/1992-765, grundsätzlich bereit erklärt, die mit Jahresende 2005 auslaufenden Verträge für Zusatzbestellungen auf Linien im Grazer Stadtgebiet, vorbehaltlich der Beschlussfassung der für das Jahr 2006 vorgeschlagenen Budgetzahlen für die Bereiche Verkehrsverbund und Taktfahrplan, bis 31.12.2006 zu verlängern.

Die konkreten Vertragsabschlüsse sind dem Gemeinderat auf Basis der Budgetrestriktionen nun gesondert zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Steirische Verkehrsverbund GmbH (STVG) wurde von der Stadt Graz Ende des Jahres 2005 über die Budgetzahlen für die Bereiche Verkehrsverbund (€ 8,7 Mio.; das ist um € 90.000,-- weniger als im Jahr 2005) und Taktfahrplan (€ 3,3 Mio; das ist um € 142.100,-- weniger als im Jahr 2005) informiert und hat mit den Unternehmen deren Bereitschaft zur Verlängerung der Vereinbarungen sowie die geforderten Kostensteigerungen geklärt. Die Angebote der Verkehrsunternehmen ergaben in Summe eine Belastung, die budgetär bedeckt werden kann. Die Zustimmung des Landes zu den konkreten Vertragsentwürfen liegt mittlerweile ebenfalls vor.

Die Verträge und die Aufstellung der Kosten für 2006 (Beilage) wurde auf Basis der bisherigen Einnahmenrückvergütung in den auslaufenden Verträgen erstellt. Mit den neuen Kosten für die Verträge (Hochrechnung für 2006) sowie den Kosten der Stadt Graz für den Verkehrsverbund Steiermark lt. Verbundfinanzplan 2006 und den Kosten für Mobil Zentral sowie der Subvention Studienkarte wird der vorgegebene Budgetwert von € 8,7 Mio. knapp unterschritten. Für den Taktfahrplan ist mit der Grazer Stadtwerke AG eine gesonderte Förderungszusage über € 3,3 Mio. herbeizuführen.

Bei den konkreten Finanzierungsbeiträgen wurden entsprechend den bisherigen Verträgen folgende Anteile der Stadt Graz zugeordnet (die Beträge in Zahlen sind dem beiliegenden Finanzbedarf für 2006 zu entnehmen):

- a) Verträge mit Verbundfinanzierung: 50% Anteil Stadt Graz
 - Linien 30 und 50
 - Linie 36 Anbindung Magna (Eurostar)
 - Linie 41
 - Linie 61, 68/69, 71

- b) Verträge mit Land Steiermark als Vertragspartner: 78,79% Anteil Stadt Graz
 - Linie 52, 53, 40
 - Linie 62,33
 - Linie 64 (neuer Vertrag: Zeitraum 8.11.2006 – 31.12.2006)
 - Linie 89 (neuer Vertrag: Zeitraum 8.11.2006 – 31.12.2006)

(Anm.: Betrag Stadt ohne Berücksichtigung etwaiger Bundesförderungen nach § 24 ÖPNRV-G)

- c) Vertrag nur Stadt Graz: 100% Anteil Stadt Graz
 - Nachtbuslinien

(Anm.: Betrag Stadt ohne Berücksichtigung etwaiger Bundesförderungen nach § 24 ÖPNRV-G)

- d) Vertrag im Regionalverkehr mit Beitrag Stadt Graz
-Businessline (Flughafenanbindung; Zeitraum Vertrag: 11.12.2005 – 09.12.2006)

Wie oben bereits erwähnt, wurden diese Verträge auf Basis der bisherigen Einnahmerückvergütung in den auslaufenden Verträgen erstellt. Durch die Abschaffung der Einnahmensicherung (Alteinnahmengarantie) im Jahr 2003 müssen aber die im Rahmen der Einnahmenaufteilung rückzuvergütenden Einnahmen neu festgelegt werden.

Von Seite der StVG wurde bereits ein konkreter Vorschlag zur Einnahmerückvergütung für alle Bestelleistungen erstellt. Die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen haben aber noch zu keinem endgültigen Ergebnis geführt. Es hat sich in diesem Zusammenhang eine die Stadt Graz und das Land Steiermark betreffende grundsätzliche Fragestellung ergeben, welche wie folgt gelöst werden soll:

Bei der Einnahmerückvergütung bei Leistungsbestellungen besteht das generelle Problem, dass viele der Nutzer der Bestellungen schon vor Einführung der Zusatzleistungen Kunden des ÖV waren bzw. dies auch nach Einstellung der Zusatzleistungen bleiben würden. Diesem Umstand wurde - insbesondere bei Bestellungen im Grazer Stadtverkehr – insofern Rechnung getragen, indem nur sehr geringe Zusatzeinnahmen angenommen wurden. Im Regionalverkehr ging man tendenziell von höheren Einnahmenanteilen aus, weil hier oftmals Verbindungen bestellt wurden, welche eine ÖV- Nutzung erst ermöglicht haben.

Die neu festgelegten rückzuvergütenden Einnahmen weichen nun in vielen Fällen von den bisher nur intern zwischen den Bestellern festgelegten Werten ab. Durch diese Änderungen, welche im Bereich der Bestellungen der Stadt Graz zumeist zu einer Erhöhung der rückvergüteten Einnahmen führen, sinken bei diesen

Bestellungen die Kosten für die Leistungserbringung. Im Gegenzug erhöhen sich aber die Kosten der Tarifbestellung, weil bei der Umrechnung im Basisjahr 2003 die neu festgelegten rückzuvergütenden Einnahmen den betroffenen Unternehmen abgezogen werden, wodurch sich deren Tarifbestellung erhöht.

Durch diese Umstellung ergeben sich aber im Nachhinein für die Jahre 2004-2006 veränderte Gesamtkosten für die einzelnen Gebietskörperschaften, weil die Finanzierungsbeiträge von Stadt und Land zu den Kosten der Leistungsbestellungen bzw. der Tarifbestellung unterschiedlich sind. So beträgt der Anteil der Stadt Graz bei den relevanten Leistungsbestellungen derzeit zwischen 52,53% und 78,79%, bei den Kosten der Tarifbestellung jedoch nur 24,24%.

[Erläuterung zu 52,53%: ÖPNRVG-finanzierte Projekte mit Graz-Anteil 2/3 nach Abzug der 21,21% des Landes, bei Bestellungen mit VST-Anteil beträgt der Graz-Beitrag $50\% + 12,12\% = 62,12\%$]

Eine solche „Neuverteilung“ macht einen entsprechenden Ausgleich zwischen den Gebietskörperschaften erforderlich. Da sich diese Effekte auf alle im Rahmen des Verkehrsverbundes im Großraum Graz bestellten Projekte verteilen (10 Verträge mit Stadt Graz sowie z.B. Steirertakt, Vertrag Seiersberg zu Linie 78 etc.), sollen aus Transparenzgründen zunächst die Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2004-2006 auf Grundlage der geltenden (bzw. derzeit in Abschluss befindlichen) Vereinbarungen und des bestehenden Grund- und Finanzierungsvertrages (Regelung zur Finanzierung der Tarifbestellung) abgerechnet werden. Die rückzuvergütenden Einnahmen werden dabei in der vollen Höhe berücksichtigt.

Die sich dadurch gegenüber den ursprünglich in den Verträgen angenommenen Belastungen für Stadt Graz und Land Steiermark ergebenden Differenzen (Verkehrsdienstbestellungen sowie Finanzierung der Tarifbestellung) sollen in weiterer Folge zwischen Stadt Graz und Land Steiermark über eine gesonderte Vereinbarung nach Abrechnung der Jahre 2004-2006 ausgeglichen werden. Als weiterer Grundsatz soll gelten, dass jene Mehreinnahmenanteile, welche über erweiterte Zahlungen des Bundes auf Grund der Erhöhung der Tarifbestellung ausgeglichen werden, jener Gebietskörperschaft verbleiben, welche die Hauptlast der jeweiligen Leistungsbestellung trägt.

Mit dieser Vorgangsweise kann sichergestellt werden, dass keine der beiden Gebietskörperschaften insgesamt mehr als ursprünglich vereinbart zu den Leistungsbestellungen beitragen muss.

ÖPNRVG- Reform – Finanzierung ab 2007:

Wie im Vorjahr bekannt geworden, beabsichtigt der Bund (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) innerhalb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) im Laufe des Jahres 2006 massive Veränderungen durchzuführen.

Anlass für diese Reform war eine Prüfung des ÖPNRV durch den Rechnungshof, der unter anderem die Zersplitterung der Finanzierung, der Aufgabenstruktur sowie eine zu geringe Effizienz des Mitteleinsatzes des Bundes bemängelte.

Der Bund hat daraufhin mit den Ländern – vorerst ohne Einbindung der Gemeinden und des Städtebundes – Gespräche aufgenommen.

Kernstücke des Bundesvorschlags sind:

- Die Kompetenzverlagerung vom Bund an die Länder unter Anführung der Argumente der Subsidiarität und Raumordnungskompetenz.
- Die Übertragung aller derzeit vom Bund für den ÖPNRV eingesetzten Bundesmittel an die Länder.

Daraus würde sich ein weitgehender Rückzug des Bundes aus dem Bereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs ergeben.

Auch werden die in den einzelnen Verkehrsverbänden im Jahr 2003 abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträge auf Basis der Verhandlungsergebnisse außer Kraft treten bzw. neu abzuschließen sein.

Die Finanzierungsbeteiligung der einzelnen Gebietskörperschaften an den Leistungsbestellungen muss dabei auf eine neue einheitliche Basis gestellt werden.

Neben den derzeit bestehenden vielen unterschiedlichen Finanzierungsmodellen ist der Hauptgrund, dass Bestellungen über ein Budget des Verkehrsverbundes nicht mehr vorgesehen sind, dies betrifft unter anderem die bisherigen Verträge zur Linie 41 oder zu den Linien 61, 68/69 und 71.

Das gemeinsame Ziel ist jedenfalls eine „kostenneutrale“ Umrechnung der Finanzierungsbeiträge der einzelnen Gebietskörperschaften mit folgenden Randbedingungen:

- keine Bestellung über das Budget des Verkehrsverbundes Steiermark (unter entsprechender Reduktion des Budgets des Verkehrsverbundes)
- einheitliche Beiträge des Landes (Landesmittel und Bundesmittel lt. ÖPNRVG) zu allen Projekten der Stadt Graz
- einheitliche Lösung bezüglich etwaiger Beiträge der Stadt Graz zu Verkehren im Regionalverkehr (derzeit direkt bei Businessline, daneben über Verbundbudget zu vielen Bestellungen im Bereich des ehemaligen Verkehrsverbund Großraum Graz)

Ein entsprechender Vorschlag wird von der StVG bis zum in Kraft treten des neuen ÖPNRV-G ausgearbeitet.

Bestellungen ab 2007:

Im Jänner 2006 ist eine Novelle des Krafftahrliniengesetzes in Kraft getreten, welche bei Bestellungen von Kursen über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Krafftahrlinie hinaus vorschreibt, dass der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu berücksichtigen hat.

Mangels näherer Definition im Gesetz bzw. den Materialien zur Gesetzeserstellung, welche Verfahren konkret unter den „anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes“ gemeint sind, wird diese Frage derzeit geprüft. Im Bereich der Bestellungen bei der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe könnte eine Variante die In-House-Vergabe sein, wobei aber die Organisation der Stadtwerke als Aktiengesellschaft ein Hindernis darstellt. Weiters wird es voraussichtlich Fälle geben, bei welchen auf Grund der starken Verflechtung mit dem Basisangebot eine

Ausschreibung der Zusatzleistungen gar nicht durchgeführt werden kann. Schlussendlich ist aber zu erwarten, dass in einigen Fällen ein vollständiges Ausschreibungsverfahren (nichtoffenes Verfahren mit Bekanntmachung) durchgeführt werden muss.

Der Voranschlags-, Finanz- und Liegenschaftsausschuss stellt den

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle gemäß § 45 Abs. 2 Zif. 10 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967, LGBl. Nr. 130/1967 i. d. F. LGBl. Nr. 32/2005 beschließen:

1. Der Abschluss der im Motivenbericht zu a) –d) aufgelisteten Verträge betreffend sämtliche Verkehrsdienste auf Linien im Grazer Stadtgebiet wird, auf Basis der bisherigen Einnahmerückvergütung in den auslaufenden Verträgen unter Einhaltung des sich in der Beilage befindlichen und einen integrierenden Bestandteil dieses Beschlusses bildenden Finanzbedarfs der Stadt Graz für 2006 nach Maßgabe des Budgetansatzes der Stadt Graz für den Bereich Verkehrsverbund, bis 31.12.2006 genehmigt.
2. Ebenso wird die zuletzt bis zum 31.12.2005 genehmigte Förderungszusage der Stadt Graz für den Taktfahrplan für den Zeitraum vom 01.01.2006 – 31.12.2006 im Förderungsausmaß von max. € 3,3 Mio. verlängert.

Beilage:

Finanzbedarf der Stadt Graz für 2006

Die Bearbeiterin:

Der Abteilungsvorstand:

Mag. Susanne Mlakar

Mag. Dr. Karl Kamper

Der Finanzreferent:

StR Mag. Dr. Wolfgang Riedler

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

Die Vorsitzende:

Die Schriftführerin:

Der Antrag wurde in der heutigen <input type="checkbox"/> öffentl. <input type="checkbox"/> nicht öffentl. Gemeinderatssitzung		
<input type="checkbox"/> bei Anwesenheit von GemeinderätInnen		
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mehrheitlich (mit . . . Stimmen / . . . Gegenstimmen)	angenommen.	
<input type="checkbox"/> Beschlussdetails siehe Beiblatt	Graz, am	Der / Die SchriftführerIn: