

A 8 – 20081/2006-9
A 10/8 20966/2007-1
Grazer Stadtwerke AG-
Verkehrsdienstevertrag

Graz, 28.06.2007

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**

1. Ausgangslage

Der öffentliche Personennahverkehr wird in der Landeshauptstadt Graz seit vielen Jahren zum weitaus überwiegenden Teil durch die Grazer Verkehrsbetriebe (GVB), welche einen der wichtigsten Bereiche der 100%igen Tochtergesellschaft Grazer Stadtwerke AG bilden, abgewickelt. Traditionellerweise konnten die mit dieser öffentlichen Funktion verbundenen Kosten, soweit nicht durch Fahrkartenerlöse oder sonstige Umsätze und Zuzahlungen dritter Institutionen abgedeckt, im sogenannten Querverbund aus positiv wirtschaftenden Bereichen der Grazer Stadtwerke AG sowie jeweils im Einzelfall separat definierten Zuschüssen der Stadt Graz weitgehend ausgeglichen werden.

In den letzten Jahren haben sich allerdings die diesbezüglichen Rahmenbedingungen stark verändert:

- erhebliche Leistungserweiterungen (neue Straßenbahn- und Buslinien, Taktverdichtungen)
- wesentliche Strukturveränderungen innerhalb des Stadtwerke-Konzerns (Veräußerung der Hälfte des Energiebereiches, Abhängigkeit von der Kapitalmarktentwicklung hinsichtlich Veranlagungserträge)
- Rückstau von Investitionen vor allem im Bereich Straßenbahn und Remise
- Kostensteigerungen, insbesondere im Energiebereich
- Strikte Kürzungsvorgaben der städtischen Zahlungen zur Erreichung des gesamtstädtischen Sanierungsziels

Eine sinnvolle Unternehmenssteuerung, die sowohl auf die insgesamt limitierten finanziellen Ressourcen als auch auf die verkehrsplanerischen Ziele in einem ausgewogenem Verhältnis Rücksicht nimmt, ist auf Basis der bestehenden historischen Struktur nicht mehr möglich. Eine unveränderte Fortschreibung der derzeitigen Verhältnisse und finanziellen Relationen würde alle wesentlichen innerhalb der GVB anstehenden Investitions- und Strategieentscheidungen de facto blockieren, da die Organe der GVB und der Grazer Stadtwerke AG für die erheblichen finanziellen Effekte dieser Entscheidungen ohne entsprechende umfassende Rückendeckung der Stadt Graz verständlicherweise nicht die Verantwortung übernehmen können.

Andererseits hat die angespannte finanzielle Situation der Stadt Graz dazu geführt, dass die direkten Gesellschafterzuschüsse für den laufenden Betrieb des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren drastisch reduziert werden mussten und eine Ausweitung dieser Gesellschafterzahlungen im erforderlichen Ausmaß aus dem städtischen Budget auch in den nächsten Jahren bei weitem nicht darstellbar erschien. Der städtische Sanierungskurs wird in den nächsten Jahren auf allen Gebieten, inklusive der städtischen Tochtergesellschaften, fortzusetzen sein, gleichzeitig müssen aber für wichtige Bereiche wie den Verkehr grundsätzliche Weichenstellungen erfolgen, damit überhaupt eine vernünftige und realistische Basis für künftige Gestaltungen und Optimierungen besteht. Die für diese Weichenstellung erforderliche Finanzierung erreicht bisher in der Stadt Graz nicht gekannte Dimensionen, entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Kreativität der betreffenden Finanzierungskonzepte.

Vor diesem Hintergrund wurde bereits vor einem Jahr eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt Graz (insbesondere Verkehrsplanung und Finanzdirektion) und der Grazer Stadtwerke AG bzw GVB eingerichtet, die unter Beiziehung externer Experten (insbesondere KDZ, StVG) mögliche mittelfristige Lösungsoptionen für die geschilderte Ausgangslage erarbeitet haben.

Der nunmehr nachfolgend vorgeschlagene Grundsatzbeschluss ist das Resultat dieser Arbeit und soll die Gestionierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Graz, soweit durch die GVB abgewickelt, wieder auf eine transparente, nachhaltige und zukunftsgerichtete Basis stellen. In einem auf 10 Jahre anberaumten Vertrag zwischen der Stadt Graz und der Grazer Stadtwerke AG soll einerseits der **finanzielle Rahmen**, den die GVB für ihre Aufgabenerfüllung zur Verfügung hat, auf einer realistischen Basis klargestellt (und zwar unabhängig von den einzelnen Elementen des Finanzierungskonzeptes) und andererseits auch das **Leistungsangebot**, welches damit prinzipiell zu erstellen ist, umfassend definiert werden; drittens soll gemäß diesem Vertrag für die Weiterentwicklung im Detail und vernünftige Optimierung innerhalb dieser Rahmenparameter eine arbeitsfähige Plattform als sogenanntes **Bestellergremium** installiert werden.

Ziel dieser Neustrukturierung ist die Ermöglichung vernünftiger Investitions- und Strategieentscheidungen innerhalb klarer finanzieller Rahmenvorgaben durch die zuständigen Organe der GVB bzw Grazer Stadtwerke AG, aber auch die Fokussierung auf realistische und quantifizierbare Einsparpotentiale, deren permanenter Verfolgung naturgemäß ebenfalls eine hohe Priorität zukommt. Durch die Installierung des Bestellergremiums soll letztlich aus städtischer Konzern-Sicht auch ein wesentlicher Schritt in Richtung Zusammenführung von Sach- und

Finanzverantwortung gemacht werden, weil damit stärker als bisher der Zwang institutionalisiert wird, gleichzeitig über verkehrsplanerische Entscheidungen und deren finanzielle Konsequenzen nachzudenken und gemeinsam abzuwiegen. Dies wird auch die Qualität der Kommunikation zwischen der Stadt Graz und der GVB weiter professionalisieren.

2. Ergebnisse der KDZ-Voruntersuchung 2006

In einem ersten Schritt hat das Kommunalwissenschaftliche Dokumentationszentrum (KDZ) nach Durchführung einer grundsätzlichen Analyse der ÖPNV-Situation in Graz samt Vergleich mit den getroffenen Lösungen in anderen Städten aus Österreich und Deutschland vier grundsätzlich mögliche organisatorische Varianten für die künftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Graz präsentiert. Diese vier grundsätzlich möglichen Alternativen lauten, auf den Punkt gebracht, wie folgt:

- Variante 1: Detailliert geregelter langfristiger Verkehrsdienstvertrag zwischen der Stadt Graz und der GVB
- Variante 2: Umfunktionierung bzw Erweiterung der StVG als Regieeinheit, welche die Einzelleistungen ausschreibt und (an GVB und andere) vergibt
- Variante 3: Gründung einer eigenen Bestellergesellschaft im 100%igen Eigentum der Stadt Graz, welche die Einzelleistungen ausschreibt und (an GVB und andere) vergibt
- Variante 4: Langfristige Ausschreibung aller Leistungen und gleichzeitiger Verkauf der GVB durch die Stadt Graz bzw die Grazer Stadtwerke AG

In den darauf folgenden Gesprächen hat sich unter Berücksichtigung aller gegenwärtig relevanten Umstände eine Kombination aus Variante 1 und Variante 3 als die beste Lösungsvariante herauskristallisiert: Es soll ein langfristiger, das heißt auf 10 Jahre gültiger, Verkehrsdienstvertrag zwischen der Stadt Graz und der GVB errichtet werden, der allerdings nicht bereits alle Details regelt, sondern nur den Rahmen für die einsetzbaren finanziellen Ressourcen einerseits und die angepeilten Leistungen andererseits klarstellt. Die laufende Konkretisierung, Detaillierung und Optimierung innerhalb dieses Rahmens sowie Controlling und Steuerung sollen - dies ist das Element aus Variante 3 - durch ein sogenanntes Bestellergremium sichergestellt werden.

3. Kernpunkte des vorgeschlagenen Verkehrsdienstvertrages:

Auch bei der Konzeption der Grundelemente des vorgeschlagenen Verkehrsdienstvertrages wurde auf die fachliche Unterstützung des KDZ zurückgegriffen. Folgende Grundelemente werden vorgeschlagen:

- **Natur des Vertrages:** Leistungsbestellung in Form einer In-house-Vergabe; Als Wesensmerkmal einer In-house-Vergabe, für die keine

Ausschreibung erforderlich ist, gilt, dass die Bestellung der Leistung möglichst „wie in einer magistratsinternen Abteilung“ erfolgt (siehe dazu auch unten: Bestellerremium).

- **Vertragsgegenstand/Leistungsangebot:** Basis ist das bestehende GVB-Linien und Takt-Angebot inklusiver der drei Straßenbahnlinienverlängerungen 4, 5, 6; dieses wird in Summe nach objektiven Maßstäben definiert, soll im Detail jedoch sinnvolle Weiterentwicklungsmöglichkeiten während der Vertragsfrist bieten.
- **Abgeltung:** Die Stadt verpflichtet sich, für die Finanzierung des klar definierten jährlichen Gesamtrahmens (errechnet aus dem normalisierten Nettoabgang, dh Aufwendungen abzüglich Fahrkartenerlöse und sonstige Umsätze und Zuzahlungen Dritter) zu sorgen; die konkrete Finanzierungsform soll flexibel bleiben, sinnvolle steuerliche oder finanztechnische Optimierungen, wie zB die Weiternutzung des steuerlichen Querverbundes oder die Fortsetzung vertraglicher Co-Finanzierungen, sollen im Rahmen dieser Umbrella-Finanzierungszusage weiter genutzt werden.
- **Bestellerremium:** Dieses Gremium wird aus Vertretern der Disziplinen Verkehr und Finanzen im Magistrat zusammengesetzt und sorgt für die bestmögliche kontinuierliche Konkretisierung und Weiterentwicklung innerhalb der vertraglich definierten Rahmens, sowie für Controlling und Steuerung des Vertragswerkes. Das Bestellerremium wird auch die In-house Vergabevoraussetzungen sicherstellen, was durch entsprechende Detailgestaltungen und gutachterliche Stellungnahmen abgesichert sein wird.
- **Laufzeitbeginn:** 1.1.2008
- **Laufzeit:** 10 Jahre
- **Vorgesehene einvernehmliche Vertragsaktualisierung in eventuell erforderlichen Einzelpunkten:** nach 5 Jahren

Hinsichtlich des Leistungsangebotes ist das bestehende GVB-Angebot Ende 2007 die Basis. Dieses wird insbesondere anhand der beiden Parameter **Platzkilometer** und **Fahrplanstunden** insgesamt klar fixiert. Auch Qualitätskriterien und Vorhalteleistungen werden definiert. Innerhalb der Linien sind Umschichtungen von maximal 5% ohne Zustimmung (jedoch nach Information), größere Veränderungen nur mit Zustimmung des Bestellerremiums möglich. Größere Umschichtungen oder neue Linien erfordern eine Vertragsanpassung. Die Stadt Graz erklärt sich weiters bereit, künftige **Nettomehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zusätzlich zur Ausweitung des Leistungsangebotes** einzubringen, wenn sich GVB und Bestellerremium über die damit verbundenen Zusatzleistungen einigen.

Als Finanzierungszusage wird für 2008 ein Jahresbetrag von 41 M Euro plus 0,1 Euro je Fahrgast seitens der Stadt Graz geleistet. Bei 100 Mio Fahrgästen ist dies ein Gesamtbetrag von 51 M Euro.

Diese Finanzierungszusage ist, wie oben ausgeführt, eine Umbrella-Deckung und umfasst sämtliche Formen der Finanzierung, die durch die Stadt für die GVB-Verkehrsdienstleistung direkt oder indirekt geleistet wird (zB Co-Finanzierungsanteile für diverse Linien, städtischer Anteil an der Tarifstützung, Gesellschafterzuschuss, Querverbundelemente soweit vorhanden etc). Im Laufe der 10-jährigen Vertragsdauer wird die konkrete Zusammensetzung dieser einzelnen Elemente durch die Stadt Graz im Einvernehmen mit den Grazer Stadtwerken jährlich neu zu spezifizieren sein; für die optimale Steuerung der GVB bzw des Verkehrsdienstevertrages spielt die Zusammensetzung dieser Elemente aber keine Rolle. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zur bisherigen Situation: Der finanzielle Rahmen, innerhalb dessen die GVB in den nächsten 10 Jahren entscheidungssicher agieren kann, wird klargestellt, ohne dass die Stadt Graz selbst die möglichen Komponenten dieser Finanzierungszusage bereits im Detail fixieren kann; in Summe erscheint der Betrag aber für die Stadt Graz (gerade noch) vertretbar, ohne das Sanierungsziel zu gefährden.

Der Betrag von 51 M Euro basiert auf einer Abschätzung der laufenden GVB-Ausgaben (ohne Kapitalkosten und Umlagen) von etwa 69 M Euro, normalisierten durchschnittlichen Jahresinvestitionen (=gleichzeitig langfristig normalisierte Abschreibung) von etwa 25 M Euro, sowie Fahrgast- und sonstigen Erlösen von etwa 28 M Euro und Zuschüssen von anderen öffentlichen Stellen von etwa 15 M Euro. Insgesamt stehen somit Dritteinnahmen von 43 M Euro normalisierte Gesamtausgaben von 94 M Euro gegenüber, was eine Restkostenverantwortung durch den Eigentümer Stadt Graz von insgesamt 51 M Euro erforderlich macht. Bei Erreichen der 100 M Fahrgäste werden 2008 genau diese 51 M Euro durch die Finanzierungszusage abgedeckt, bei mehr Fahrgästen kann ein Überschuss, bei weniger auch eine Unterdeckung entstehen. Die Kosten für Pensionsrückstellungen, Zinsen sowie die allgemeinen Konzernumlagen wurden bewusst bei dieser Kostenbetrachtung ausgeklammert, weil diesbezüglich Gespräche zwischen Stadt Graz und Grazer Stadtwerke AG für eine separate Regelung geführt werden und sich ohne diese Positionen für die GVB ein wesentlich klareres Bild ergibt.

Für die Folgejahre wird vertraglich neben der Aufrechterhaltung des vereinbarten Leistungsangebots (mit den definierten Flexibilitäten und durch das Bestellergrremium zu begleitenden Weiterentwicklungen) auch eine ambitionierte betriebswirtschaftliche Zielsetzung vereinbart: Zum einen sollen die wahrscheinlich zu erwartenden weiteren Kostensteigerungen möglichst gering gehalten bzw durch Umsatzsteigerungen abgefangen werden (neben den bereits bisher mit einem VPI-Faktor limitierten Tarifanpassungen wird besonderes Augenmerk auf eine möglichst hohe Fahrgaststeigerung zu legen sein, die neben erhöhten Fahrgasterlösen selbst ja auch zusätzlich weitere 10 Cent je Kopf seitens der Stadt bringen), und zum anderen sollen konkret quantifizierte Rationalisierungspotentiale von jährlich 0,5 M Euro aufgespürt und umgesetzt werden, sodass der Fixbetrag der städtischen Finanzierungszusage von anfangs 41 M Euro ab 2009 jährlich um diesen Betrag sinken wird.

Das oben beschriebene Bestellergrremium soll in Form eines Beirats eingerichtet werden und klar festgelegte Aufgaben und Entscheidungszuständigkeiten erhalten. Als Mitglieder vorgesehen sind die beiden StadträtInnen für Verkehr und Finanzen, die beiden Vorsitzenden der betreffenden Gemeinderatsausschüsse, die

AbteilungsleiterInnen für Verkehrsplanung und Finanzdirektion sowie bei Bedarf weitere ExpertInnen. In den quartalsmäßig durchzuführenden Sitzungen sollen insbesondere folgende Entscheidungen getroffen werden:

- Genehmigung des jährlichen Wirtschaftsplans inkl Investitionsplans der GVB
- Genehmigung des mittelfristigen Finanz- und Investitionsplans
- Genehmigung des Jahresabschlusses der Verkehrsbetriebe
- Diskussion und Kenntnisnahme der Quartalsberichte mit Soll-Ist-Vergleichen einschließlich Leistungsdaten
- Genehmigung von Änderungen im Leistungsangebot, die 5% der Fahrplanstunden einer Linie überschreiten
- Kenntnisnahme von Änderungen unter 5%
- Entscheidungen über die Verwendung von Nettomehreinnahmen aus Parkgebühren

Die Vorbereitungsarbeiten für dieses Gremium werden jedenfalls in enger Abstimmung zwischen GVB und Verkehrsplanung abzuwickeln sein, wobei in diesem Zusammenhang eine Dienstzuweisung von einigen GVB-Bediensteten zur Verkehrsplanung zweckmäßig sein könnte und im Bestellergremium abzuhandeln wäre.

Die weitere Vorgangsweise nach Fassung des vorliegenden Grundsatzbeschlusses wäre wie folgt vorzusehen:

- Ausarbeitung des detaillierten Vertragswerkes samt Beilagen nach den im Grundsatzbeschluss enthaltenen Leitlinien (unter Beiziehung der jeweils internen Rechtsabteilungen und eventueller externer Experten)
- Beschlussfassung des Vertrages und Vertragsunterzeichnung im Oktober 2007
- Inkrafttreten ab 1.1.2008

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 130/1967 idF LGBl 32/2005 beschließen:

Der in den wesentlichen Punkten im Motivenbericht beschriebene Verkehrsdienstleistungsvertrag soll von den betroffenen Parteien im Detail fertiggestellt, nach bestätigender Beschlussfassung im Gemeinderat bis Oktober 2007 unterzeichnet und danach umgehend umgesetzt werden.

Der Bearbeiter:

D.I. Martin Kroisenbrunner

Der Stadtsenatsreferent:

StR. D.I. Dr. Gerhard Rüscher

Die Bearbeiterin:

Mag. Susanne Mlakar

Der Abteilungsvorstand:

Mag. Dr. Karl Kamper

Der Stadtsenatsreferent:

StR. Mag. Dr. Wolfgang Riedler

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

Der Vorsitzende:

Die Schriftführerin:

Sowie in der Sitzung des Ausschusses für Grünraum- und Verkehrsfragen 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: