

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiterin A 8: Mag.^a Susanne Radocha
Bearbeiter A10/8: Martin Bauer

BerichterstellerIn:

GZ: A8 044725/2008/0100

Graz, 17.12.2015

GZ: A10/8 -105197/2015/0001

Betreff: Nachfolgeregelung zum bestehenden
Verkehrsfinanzierungsvertrag ab 01.01.2016

1. Ausgangslage – aktueller Stand Verkehrsfinanzierungsvertrag (VfV1)

Seit 1.1.2008 regelt ein sogenannter „Verkehrsfinanzierungsvertrag“ (VfV1) die Schnittstelle zwischen Stadt und Holding bei der Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Betrieb des innerstädtischen Straßenbahn- und Autobusnetzes ist darin im Wesentlichen der Holding zugewiesen (Holding Graz Linien – HGL), die ein bestimmtes - quantitativ (Fahrplan) und qualitativ definiertes - Leistungsangebot an die Bevölkerung erbringen muss. Gleichzeitig wird der dadurch entstehende Abgang von der Stadt genehmigt und - in unterschiedlicher Form – bedeckt. Ein vierteljährlich tagendes Kontrollgremium, bestehend aus Vertretern der städtischen Ressorts Verkehrsplanung und Finanzen, überwacht die Betriebsführung und führt Vorberatungen zu strategischen Weiterentwicklungen durch.

Das zu Beginn dieses VfV1 definierte Basisleistungsangebot betrug p.a. 240.720 Fahrplanstunden im Straßenbahnangebot, 493.825 Fahrplanstunden p.a. im Buslinienangebot inkl. Nachtbus und die daraus resultierenden Fahrplanperioden für den Normal-, Ferien- und Adventfahrplan sowie 501.087.967 Platzkilometer p.a. im Straßenbahnangebot und 583.546.329 Platzkilometer p.a. im Buslinienangebot inkl. Nachtbus (Berechnung der Platzkilometer: Zugkilometer multipliziert mit der Anzahl der Sitz- und Stehplätze der eingesetzten Betriebsmittel). Es war für etwa 100 Mio Fahrgäste konzipiert und sah einen jährlichen Mitteleinsatz von etwa 50 Mio Euro (davon durchschnittlich die Hälfte für Investitionen) vor. Daneben wurden im Laufe der Zeit aufgrund neuer Anforderungen bisher insgesamt 36 Nachträge im Gemeinderat beschlossen, die das obige Basisleistungsangebot ergänzen oder modifizieren. Das Fahrplanangebot umfasste für das Jahr 2015 (Basis ist das hochgerechnete Fahrplanangebot per September 2015) 791.896 Fahrplanstunden, mit 12.138.719 Wagenkilometer und 1.229.353.021 Platzkilometer. Dabei wurden im Jahr 2014 rd. 107 Mio. Fahrgäste befördert. Ergänzungsbeschlüsse wurden immer dann gefällt, wenn einerseits nach gemeinsamer Einschätzung in Holding, Kontrollgremium und Gemeinderat der entsprechende Bedarf aus verkehrspolitischer Sicht vorlag, und wenn andererseits aber auch die dafür erforderlichen zusätzlichen finanziellen Mittel in der Stadt (idR durch Parkraummehreinnahmen) darstellbar waren. Die Nachträge wurden somit in jedem Falle durch Cash Zahlungen der Stadt an die Holding finanziert, wohingegen die Basisleistung entsprechend den (von Anfang an) im Vertrag zum Ausdruck gebrachten Intentionen je nach Zweckmäßigkeit sowohl durch Direktzahlungen der Stadt als auch durch Querverbunderlöse aus anderen Holding-Aktivitäten oder aus Rücklagen finanziert werden konnten. Die Verbuchung der städtischen Zahlungen in der Holding verteilte sich demgemäß auf mehrere Positionen (Erträge, Investitionsabdeckungen, Eigenmittelzufuhren) und auch in der Stadt wurden die ausgehenden Zahlungen aus unterschiedlichen FiPossen bedeckt.

Der gesamte jährliche Ressourceneinsatz des Hauses Graz für den ÖPNV ist durch diese Entwicklung nicht mehr transparent in einer Ziffer erkennbar zusammengefasst. Es besteht ferner aus verkehrspolitischer Sicht mittlerweile ein erheblicher Rückstau an strategischen ÖPNV-Investitionen, die weder im bestehenden Basisrahmen von etwa 25 Mio. Euro p.a. Platz finden, noch Aussicht auf Bedeckung in der Stadt über die

Parkraummehreinnahmen im bisherigen Nachtragswege haben. Die immer schärfer werdenden Restriktionen des Österreichischen Stabilitätspakts machen es ebenfalls unwahrscheinlich, dass mit dem bestehenden Konzept des VFV1 samt Nachträgen zusätzliche große Investitionsentscheidungen in den nächsten Jahren gefällt werden können.

Die mit dem VFV1 in den ersten Jahren nach 2007 erzielten Fortschritte (mittelfristige Absicherung des Leistungsangebots, Erneuerung der Fahrzeugflotte, Linienverlängerungen, Taktverdichtungen, Qualitätsverbesserungen) stoßen somit nach acht Jahren wieder auf beträchtliche Limits, die eine Weiterentwicklung des VFV1 als angeraten erscheinen lassen. Es wurde daher Ende 2014 eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Verkehrsplanung, Finanzdirektion und HGL mit externer Begleitung durch das Kommunalwissenschaftliche Dokumentationszentrum (KDZ) konstituiert, die eine Evaluierung des VFV1 vornehmen und entsprechende Verbesserungsvorschläge ausarbeiten sollte. Ergänzend hat auch der Stadtrechnungshof eine Prüfung des VFV1 vorgenommen und flossen auch die daraus entstandenen Hinweise in diese Überlegungen ein. Nicht zuletzt stellen auch die 2011 mit dem Haus Graz Konzept ins Leben gerufene Steuerungsrichtlinie, die Umwandlung der Holding AG in eine GmbH, neue Tarifstrukturen (Graz Card, Innenstadt Bim, Sozialcard) sowie eine absehbare Verbundreform erhebliche Veränderungen von Rahmenbedingungen gegenüber dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des VFV1 dar.

2. Ergebnis Projektarbeitsgruppe per September 2015

Die wesentlichen Erkenntnisse der Projektarbeitsgruppe sind in der Beilage (KDZ-Bericht) dargestellt. Diese gliedert sich einerseits in eine rückblickende Einschätzung der Abläufe unter dem VFV1-Regime, andererseits zur ersten Orientierung in eine vorausschauende 10 Jahresplanung unter der Annahme einer umgehenden Umsetzung des Masterplans ÖV. Drittens enthält sie einen Groborganisationsvorschlag (VFV2), der ab 1.1.2016 in Kraft treten und eine zielgerichtete schrittweise Umsetzung des Masterplans ÖV bei gleichzeitiger Beachtung der aus finanzieller Sicht sicherlich auch weiterhin gegebenen Limitierungen ermöglichen soll.

3. Kernelemente des VFV2

- **Gegenstand:** Spezifizierung und Konkretisierung der Haus Graz Steuerungsrichtlinie für den Bereich ÖPNV (=Service Level Agreement, welches aufgrund der Bedeutung und Komplexität des Bereichs mit organisatorischen und gesellschaftsrechtlichen Regelungen ergänzt wird). Der VFV2 soll primär organisatorischer Rahmen der jährlich in Verfolgung des Masterplans ÖV zu detaillierenden kurzfristigen Zielsetzungen (inklusive Investitionen) sein; er ist kein Leistungs-Gegenleistungsvertrag und per se auch kein Investitionsbeschluss in bestimmter Höhe. Insbesondere sollten eventuelle künftige Kostenbeiträge seitens Land und Bund (Stichwort neuer Finanzausgleich) sowie auch die anstehende Reform im Verkehrsverbund Stmk mit dem neuen System gut kompatibel sein. Zentrales Anliegen ist es, eine Umsetzungsperspektive für die erforderliche Weiterentwicklung des ÖV-Systems als Grundlage für eine gedeihliche Stadtentwicklung zu bieten.
- **Klare Leistungsbeschreibung** (Fahrplan, zusammengefasst in Fahrplanstunden, Platzkilometer, Zugkilometer, Auslastungsgrade, Qualitätskriterien): diese soll jährlich bei Budgeterstellung – nach Berücksichtigung der jeweils beschlossenen Maßnahmen (insbesondere Investitionen) aktualisiert werden; separate Nachträge mit unterschiedlichen Bedeckungsmechanismen sind nicht mehr erforderlich.
- **Masterplan ÖV – Maßnahmenanfordernisse:** Programm über die aus heutiger Sicht mittelfristig unbedingt erforderlichen ÖV- Maßnahmen, um die vom Gemeinderat festgelegte verkehrliche Entwicklung und Stadtentwicklung erreichen zu können. Dieses stellt das Umsetzungsziel innerhalb des VFV 2 dar.
- **Jährlich aktualisierte Budgetierung/Mittelfristplanung** (samt mittelfristiger Investitionsplanung): Beschlussfassung im Rahmen des Haus Graz Budgetbeschlusses im Gemeinderat nach Vorberatung in den Ausschüssen/Kontrollgremium unter Berücksichtigung des Maßnahmenprogrammes lt. Masterplan ÖV.

- **Finanzielle und leistungsbezogene Benchmarks** (zB EGT pro Fahrplanstunde, pro Platzkm, Modal Split, Umsetzung der Maßnahmen lt. Masterplan, Qualität) sollten festgelegt, weiterentwickelt und mit etwaigen Leistungsprämien verknüpft werden.
- **Bedeckung für die Holding soll künftig über einen Ergebnisabführungsvertrag** (echtes Ergebnis inklusive Abschreibungen und Zinsen nach Querverbund-Ausgleich) erfolgen, Investitionen sollen dafür nicht mehr separat von der Stadt bezahlt werden. Die bisher seitens der Stadt bereits geleisteten Investitionszuschüsse sollen, da es sonst durch die künftige Abschreibungsabgeltung zu einer Doppelbezuschussung käme, über einen Zeitraum von 5 Jahren zurückbezahlt werden.
- **Als Laufzeit wird 10 Jahre vorgeschlagen.**
- Weiterhin soll ein **Kontrollgremium**, bestehend aus den Stadträten für Finanzen und Verkehr samt zugeordneten Abteilungen als vorberatendes Organ des Gemeinderats die Schnittstelle (analog den Auftragsmanagern bei einfacheren SLAs) begleiten; eine externe Controlling Unterstützung durch die StVG soll bei Bedarf möglich sein.
- **Strategische Gesamtsteuerung der Holding Graz auch hinsichtlich Mobilitätsthemen**, die von der Holding Graz bearbeitet werden und über den „klassischen Öffentlichen Verkehr“ hinausgehen.

Der Entwurf des Vertrages liegt bei.

Im Sinne des vorstehenden Berichtes stellen der Ausschuss für Verkehr sowie der Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschuss den

A n t r a g

der Gemeinderat wolle gemäß § 45 Abs. 2 Z 10 des Statutes der Landeshauptstadt Graz, LGBl.Nr.130/1967 idF. LGBl Nr. 77/2014 beschließen:

- Der im Entwurf beiliegende Verkehrsfinanzierungsvertrag 2 soll zwischen der Stadt Graz und der Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH abgeschlossen werden.
- Der Eigentümerversorger der Stadt Graz in der Generalversammlung der Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH, StR Univ. Doz. DI Dr. Gerhard Rüscher, wird bevollmächtigt und beauftragt, diesem Vertragsabschluss die Zustimmung zu erteilen.
- Die bisherige Festlegung des Gemeinderats, wonach zusätzliche Verkehrsfinanzierungen aus Mehreinnahmen der Parkraumbewirtschaftung zu bedecken sind, soll entfallen. Stattdessen soll die Finanzdirektion einmal jährlich im Kontrollgremium über die Entwicklung der gesamten Parkraumnettoeinnahmen berichten.“

Beilagen:

- 1_Ergebnis KDZ
- 2_Entwurf VFV2
- 3_Erläuterungen zum VFV2
- 4_Nachträge zum VFV1
- 5_Ergebnisabführungsvertrag

Der Bearbeiter
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

Martin Bauer
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand
der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Martin Kroißbrunner
elektronisch gefertigt

Der Stadtbaudirektor:

DI Mag. Bertram Werle
elektronisch gefertigt

Der Stadtsenatsreferent für Verkehr:

Mag. (FH) Mario Eustacchio
elektronisch gefertigt

Die Bearbeiterin
in der Finanz- und Vermögensdirektion:

Mag.^a Susanne Radocha
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand
der Finanz- und Vermögensdirektion:

Mag. Dr. Karl Kamper
elektronisch gefertigt

Der Stadtsenatsreferent für Finanzen:

Univ. Doz. DI Dr Gerhard Rüschi
elektronisch gefertigt

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen angenommen/ abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung

des Ausschuss für Verkehr am

Der/Die Vorsitzende:

Der/Die SchriftführerIn

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen angenommen/ abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung

des Personal-, Finanz-, Beteiligungs- und Immobilienausschusses am

Der/Die Vorsitzende:

Der/Die SchriftführerIn

Der Antrag wurde in der	<input type="checkbox"/>	Öffentlichen	<input type="checkbox"/>	nicht öffentlichen
<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:	

	Signiert von	Radocha Susanne
	Zertifikat	CN=Radocha Susanne,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2015-12-10T14:36:12+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kamper Karl
	Zertifikat	CN=Kamper Karl,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2015-12-11T09:57:51+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Servicevertrag Graz Linien

Verkehrsfinanzierungsvertrag 2

Evaluierung, Eckpunkte VFV 2,
Ergebnis-Prognose
Endbericht

verfasst von

Mag. Peter Biwald, Dr. Klaus Wirth

Inhaltsverzeichnis

Servicevertrag Graz Linien – VFV 2	5
1 Ausgangssituation	5
2 Zentrale Ergebnisse der Evaluierung des VFV 1	5
2.1 Entwicklung Angebot, Nachfrage und Verkehrsaufkommen.....	5
2.2 Kosten, Erlöse, geleistete Zuschüsse	6
2.3 Steuerungssystem und Kontrollgremium	7
2.4 Vertragsgestaltung.....	8
2.5 Entwicklung von Effizienz und Effektivität	8
3 Eckpunkte Servicevertrag 2016 – 2025 – VFV 2	9
3.1 Vertragsdauer und -gegenstand.....	9
3.2 Strategische Ziele und mittelfristige Entwicklungen für den VFV 2	10
3.3 Fachliche und politische Steuerung	11
3.4 Grundsätze der Finanzierung	12
4 Ergebnis-Prognose	12

Servicevertrag Graz Linien – VFV 2

1 Ausgangssituation

Der aktuelle Verkehrsfinanzierungsvertrag (VFV 1) trat mit Anfang 2008 in Kraft und gilt grundsätzlich auf unbestimmte Zeit. Der VFV 1 regelt das Leistungsangebot und zentrale Qualitätsparameter, die Abgeltung der Verkehrsleistungen durch die Stadt Graz sowie Berichtspflichten und die Steuerung durch das Kontrollgremium. Mit 01.01.2016 soll ein neuer adaptierter VFV 2 in Kraft treten. Der Zeitraum seit September 2014 wurde dafür genutzt, den bestehenden Vertrag zu evaluieren sowie die Eckpunkte für die Neugestaltung herauszuarbeiten, damit rechtzeitig ein neuer Verkehrsfinanzierungsvertrag im Grazer Gemeinderat beschlossen und mit der Holding Graz GmbH abgeschlossen werden kann.

Im vorliegenden Bericht werden

- die wichtigsten Ergebnisse der Evaluierung,
- die Eckpunkte des VFV 2 – Servicevertrag 2016 bis 2025 Spartenbereich Graz Linien und
- die Ergebnis-Prognose Spartenbereich Graz Linien 2016 bis 2025 dargestellt.

2 Zentrale Ergebnisse der Evaluierung des VFV 1

Die Evaluierung des aktuellen Verkehrsfinanzierungsvertrags basiert auf folgenden Kriterien:

- Verkehrsaufkommen, Angebot und Nachfrage
- Entwicklung der Kosten und Erlöse sowie des geleisteten Zuschusses und der Investitionen
- Steuerungssystem
- Rolle des Kontrollgremiums
- Vertragsgestaltung, -dauer, -inhalte
- Entwicklung von Effizienz und Effektivität

Die Detailergebnisse finden sich in der Endfassung des Evaluierungsberichts des KDZ vom 17. März 2015. Anschließend werden zentrale Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

2.1 Entwicklung Angebot, Nachfrage und Verkehrsaufkommen

Zusammenfassend kann betreffend die einzelnen Ziele im VFV 1 Folgendes festgehalten werden:

a) Angebot weiterentwickeln

Die **Jahresfahrplanstunden** sowie die angebotenen **Platzkilometer** liegen jeweils rund 7,5 Prozent über dem Basiswert des VFV. Der Anstieg ist fast ausschließlich über sog. Bestelleistungen in Form von Nachträgen erzielt worden. Die vereinbarten Basisleistungen wurden erbracht, bei den Platzkilometern durch die Bestelleistungen um 1,5 Prozent erhöht. Bei der Basisleistung zeigt sich eine leichte Umschichtung vom Straßenbahn- zum Busbetrieb.

Im Straßenbahnbereich erfolgten Reduktionen im Samstags- und Sonntagsverkehr (Kompensation mit Bussen) und Änderungen im Abendverkehr. Des Weiteren wurden die Linien 3 und 6 verlängert. Im Busbereich wurde auf einigen Linien Abendverkehr eingeführt sowie drei Linien auch neu eingerichtet.

b) Qualität zur Versorgung des Stadtgebiets

Das **Durchschnittsalter der Fahrbetriebsmittel** ist bis 2013 gesunken. Der durchschnittliche Haltestellenabstand blieb grundsätzlich gleich. Der **Niederfluranteil** beläuft sich im Jahr 2013 bei der Straßenbahn auf 69 Prozent, beim Autobus sind dies 100 Prozent.

Frequenzzählungen im Jahr 2013 zeigten, dass auf einzelnen Straßenbahn- und Autobuslinien insbesondere im Frühverkehr und in der Nachmittagsspitze in einzelnen Streckenabschnitten ein **Auslastungsgrad** von mehr als 80 Prozent erreicht werden konnte. Mit Maßnahmen im Bereich der Intervallverdichtung sowie größerer Fahrbetriebsmittel wurde daraufhin gegengesteuert.

c) Nachfrageentwicklung – Gewinnen von Fahrgästen

Die **Zahl der beförderten Personen** ist gegenüber 2007 **um 13,9 Prozent gestiegen**. Der Anstieg liegt über jenem der Grazer (Haupt- und Nebenwohnsitze) mit 4,9 Prozent. Der Verkauf von Halbjahres- und Jahreskarten ist überdurchschnittlich gewachsen. Der **Anteil am Verkehrsaufkommen** ist jedoch **mit 19,8 Prozent gleich geblieben**. D.h. die Stadt Graz konnte rund ein Fünftel des höheren Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV lenken. Die Anzahl der beförderten Personen je Platz- und Zugkilometer haben zugenommen.

2.2 Kosten, Erlöse, geleistete Zuschüsse

a) Aufwandsentwicklung

Die **Aufwendungen entwickeln** sich zwischen 2008 und 2013 mit + 25,6 Prozent bzw. 4,3 Prozent – trotz sinkender Abschreibungen p.a. - **überdurchschnittlich**. Der Personalstand ist in Summe – unter Berücksichtigung der in die Holding zurückgeholten Leistungen und des damit verbundenen Mehrbedarfs – um 8,2 Prozent gestiegen. Im Fahrbetrieb zeigt sich eine bereinigte Zunahme der Personalstands um 9,8 Prozent, was leicht über dem Zuwachs im Leistungsangebot von 7,5 Prozent liegt.

b) Erlösentwicklung

Die **Umsatzerlöse** sind zwischen 2008 und 2013 um 19,9 Prozent gestiegen, das sind jährlich 4,9 Prozent. Insbesondere jene des Verkehrsverbundes nahmen um 8,9 Prozent p.a. zu.

c) Zuschüsse der Stadt Graz aus Verkehrsfinanzierungsvertrag

Aus der **Basisfinanzierung sind seitens der Stadt** Graz zwischen 2008 und 2013 **301,88 Mio. Euro an die Holding Graz** geleistet worden. Für **Leistungserweiterungen** wurden insgesamt 30

Nachträge genehmigt. Bis 2013 sind unter diesem Titel **64,8 Mio. Euro von der Stadt Graz** geleistet worden, davon rund 57 Mio. Euro für investive Maßnahmen und rund 8 Mio. Euro für den laufenden Betrieb. In **Summe** hat die Stadt Graz im Zeitraum **2008 bis 2013 367 Mio. Euro bzw. 61 Mio. Euro p.a.** für die Verkehrsfinanzierung aufgebracht.

Die **Verwendung der Zuschüsse** erfolgte entsprechend der getroffenen Vereinbarung, ist jedoch hinsichtlich der Darstellung intransparent und nicht nachvollziehbar. Im Zeitraum 2008 – 2013 sind rund 63,4 Mio. Euro in die GuV eingeflossen, 163,0 Mio. Euro wurden als Investitionszuschüsse verbucht und rund 75,5 Mio. Euro gingen als Kapitalzuschüsse in das Eigenkapital der Holding. Nach Abzug der Sozialamtskarten ergibt sich eine verbleibende Kapitalrücklage von 66,4 Mio. Euro.

Mit diesen Zuschüssen wurden der laufende Betrieb, die getätigten Investitionen sowie der Fehlbetrag inkl. Abschreibungen nahezu gedeckt. Ohne Berücksichtigung der Abschreibungen besteht zwischen den Kapitalzuschüssen von 66,4 Mio. Euro und dem Fehlbetrag vor Abschreibungen (34 Mio. Euro) eine Überdeckung von rund 32 Mio. Euro. Werden auch künftig die Ersatzinvestitionen mit Zuschüssen finanziert, sollte vom Fehlbetrag vor Abschreibungen ausgegangen werden.

d) Investitionen

Bis 2013 beliefen sich die Investitionen (ohne Nachträge) auf rund 163 Mio. Euro; dem standen Abschreibungen (ohne Investitionen ab 2008) von rund 74 Mio. Euro gegenüber. Auch unter Berücksichtigung der Differenz zwischen Anschaffungs- und Wiederbeschaffungswert (auf Basis der durchschnittlichen Nutzungsdauer von 25 Jahren rund 76 Prozent) scheint die **Substanzerhaltung jedenfalls gewährleistet** zu sein. Die Restnutzungsdauer des Anlagevermögens blieb im Zeitraum 2008 bis 2013 mit rund 13 Jahren gleich. Den erforderlichen Abschreibungen zu Wiederbeschaffungswerten von rund 131 Mio. Euro standen Ersatzinvestitionen von 163 Mio. Euro gegenüber. Unter diesem Aspekt ist um 32 Mio. Euro mehr investiert worden, als für die Substanzerhaltung erforderlich gewesen wäre.

e) Erreichen des Effizienzsteigerungszieles

Lt. VFV sollten jährlich 0,5 Mio. Euro durch Effizienzsteigerungen lukriert werden, was 0,6 Prozent der Aufwendungen sind. Aus der GuV ist die Einsparung von insgesamt 2,5 Mio. Euro im Zeitraum 2008 bis 2013 nicht eindeutig erkennbar, jedoch zeigen die Schlüsselindikatoren in Richtung Effizienzsteigerung.

2.3 Steuerungssystem und Kontrollgremium

a) Jahresplanung und Abstimmung

Trotz des generell auf **Langfristigkeit angelegten VFV wurden in den letzten Jahren insgesamt 30 zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen** gesetzt und der Vertrag durch Nachträge ergänzt. Mit den Nachträgen wurden die erforderlichen Anpassungen und Veränderungen im ÖPNV-Netz der Stadt Graz realisiert, die nicht Teil des VFV aus 2007 waren.

Des Weiteren ist eine **bessere Abstimmung der längerfristigen insbesondere verkehrspolitischen Planungen** erforderlich. Konkret wird angeregt, den Masterplan ÖV und den VFV besser aufeinander zu beziehen. Fortschreibungen des Masterplans sollten immer auch dahingehend geprüft werden, ob und welche Anpassungen im VFV erforderlich wären.

b) Kontrollgremium

Das Kontrollgremium sollte verstärkt als **Verkehrs-Koordinierungs-Beirat (VKB)** wirksam werden (was dem Grundsatz nach in §1, 1 der Geschäftsordnung bereits angelegt wäre). In diesem Sinne ging es mehr darum, die unterschiedlichen Planungsüberlegungen (Jahresplanung/Strategieplanung) abzustimmen, strittige Themen zu diskutieren und allfällige Entscheidungen des Gemeinderats (v.a. Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen, die nicht durch den gültigen VFV gedeckt und auch nicht durch Umschichtungen realisiert werden können) vorzubereiten.

Das Kontrollgremium sollte gegenüber heute **verstärkt strategisch orientiert arbeiten**. Kontrollen sollten weniger auf den laufenden Betrieb der Holding als vielmehr auf die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele ausgerichtet sein. Die Strategieentwicklung und –steuerung obliegt dabei weiterhin der Verkehrsplanung.

2.4 Vertragsgestaltung

Für die Weiterentwicklung des Vertrages sind insbesondere folgende Aspekte von Bedeutung:

- Vertrag klarer strukturieren;
- Inhaltliche Ziele konkreter darstellen;
- Vertragsdauer reflektieren;
- Klären auf welcher Tiefe die vertraglichen Regelungen und damit auch das Berichtswesen zu gestalten sind;
- Ziele in konkreten und messbaren Kennzahlen darstellen.

2.5 Entwicklung von Effizienz und Effektivität

Die zentralen Ergebnisse für den Zeitraum 2008 bis 2013 lauten wie folgt:

- Der **Aufwand** je Zugkilometer, Platzkilometer und je beförderte Person liegen unter dem Anstieg des Verbraucher-Preis-Index.
- Der **Personaleinsatz** je Zug- bzw. Platzkilometer hat zugenommen, da verstärkt auf Busse gesetzt wurde. Der Personaleinsatz in den Werkstätten war rückläufig, jener in der Verwaltung hat zugenommen.
- Die **Größe der Betriebsmittel** ist aufgrund des forcierten Bus-Einsatzes zurückgegangen.
- Der **Zuschuss je beförderte Person** ist um 26 Prozent gestiegen – was über der Inflation liegt.
- Der **Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen** ist mit 19,80 Prozent gleich geblieben.

- ❑ Das **Durchschnittsalter der Bahnen** ist von 26,7 auf 18,3 Jahren gesunken, jenes der **Busse** von 6,3 auf 5,4 Jahre.
- ❑ Die **Länge des Liniennetzes** hat um 17,8 Prozent zugenommen.
- ❑ Die **Betriebsstunden** werktags sind um 8,9 Prozent gestiegen, am Wochenende gab es ein Plus von 3,0 Prozent.

3 Eckpunkte Servicevertrag 2016 – 2025 – VFV 2

Mit dem VFV 2 wird **der organisatorische Rahmen für die mittelfristige Finanzierung** eines integrierten Gesamtverkehrsangebots für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) der Stadt Graz, soweit über die Holding Graz Linien (HGL) abgewickelt, sichergestellt.

Der Vertrag bildet einerseits die **Grundlage für eine rechtskonforme Erbringung** von Verkehrsdienstleistungen durch die HGL in Graz und deren Finanzierung durch die Stadt. Andererseits wird damit eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, die strategischen verkehrspolitischen Ziele der Stadt zu erreichen.

Der Vertrag ist so **flexibel ausgestaltet**, um den noch nicht abschätzbaren zukünftigen finanziellen Möglichkeiten der Stadt Graz (eigene Finanzentwicklungen der Stadt bzw. neue ÖPNV-Finanzierungsquellen im Finanzausgleich oder durch übergeordnete Gebietskörperschaften), aber auch den sich weiterentwickelnden strategischen Entwicklungszielen der Stadtentwicklung entsprechen zu können.

Gegenstand dieses Servicevertrags (VFV 2) ist die **Spezifizierung und Konkretisierung der Steuerungsrichtlinie Haus Graz für den Bereich ÖPNV**, welche aufgrund der Bedeutung und Komplexität des Bereichs mit organisatorischen und gesellschaftsrechtlichen Regelungen ergänzt werden soll. Der VFV2 soll primär organisatorischer Rahmen der jährlich in Verfolgung des „Masterplans ÖV“ zu detaillierenden kurzfristigen Zielsetzungen (inklusive Investitionen) sein; er ist kein Leistungs-Gegenleistungsvertrag und per se auch kein Investitionsbeschluss in bestimmter Höhe. Insbesondere sollten eventuelle künftige Kostenbeiträge seitens des Landes und des Bundes (Stichwort neuer Finanzausgleich) mit dem neuen System gut kompatibel sein. Zentrales Anliegen ist es, eine Umsetzungsperspektive für die erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems als Grundlage für eine gedeihliche Stadtentwicklung zu bieten.

Die **Vertragsinhalte** bauen auf der zwischen Stadt Graz und HGL einvernehmlich durchgeführten Evaluierung des VFV1 im Jahr 2014/2015 sowie den strategischen Konzepten der Stadt (insbesondere des Stadtentwicklungskonzepts 4.0, den Verkehrspolitischen Leitlinien 2020 und dem Grazer Mobilitätskonzept 2020) auf.

3.1 Vertragsdauer und -gegenstand

Der VFV 2 ersetzt den mit 31.12.2015 einvernehmlich aufgelösten VFV1 inklusive sämtlicher beschlossenen Nachträge und tritt mit 01.01.2016 in Kraft. Er wird auf **10 Jahre** abgeschlossen, ist jedoch von beiden Vertragspartnern jährlich zum Jahresende kündbar. Die **Kündigungsfrist** beträgt für beide Vertragspartner ein Jahr.

Der VFV 2 ist ein **Servicevertrag**, wie in der Steuerungsrichtlinie „Haus Graz“ vom 23. September 2010 definiert. Der VFV 2 legt grundlegende Strukturen, Abläufe, Verantwortlichkeiten, Termine und Prinzipien zur Steuerung, zur Planung, zum Reporting sowie zur Finanzierung des seitens der Stadt Graz und ihrer Beteiligungen angebotenen öffentlichen Verkehrs fest und ist damit eine nähere **Spezifizierung der allgemeinen Steuerungsrichtlinien für den finanziell äußerst bedeutenden Verkehrsbereich**. Es werden darin insbesondere der Leistungsumfang und die Leistungsqualitäten für den öffentlichen Verkehr sowie die Prozesse zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit dieser Leistungen und Qualitäten festgelegt.

3.2 Strategische Ziele und mittelfristige Entwicklungen für den VFV 2

a) Strategische politische Ziele

- Anteil des **Modal Split im Bereich des öffentlichen Verkehrs** bis zum Jahr 2020 **von derzeit rd. 20 Prozent auf 24 Prozent erhöhen** (Beschluss des Gemeinderates vom 19.01.2012).
 - Dies soll durch eine jährliche Fahrgaststeigerung von durchschnittlich 3% erreicht werden. Bei einem Betrachtungshorizont von 10 Jahren bedeutet dies rd. 30 Prozent mehr an Fahrgästen.
- Sollte diese Entwicklung nach 2021 weitergeführt werden, sollte sich der Modal Split für den öffentlichen Verkehr **im Jahr 2025/2026 auf 27Prozent steigern**.

b) Wirkungsziele ÖPNV

- Verkehrspolitische Wirkungsziele**
 - Übernahme von Verkehrsmittelanteilen des motorisierten Individualverkehrs durch den öffentlichen Verkehr im Sinne der beschlossenen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz.
 - Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem funktionierenden Rückgrat der städtischen Mobilität als wesentliche Entwicklungsgrundlage für das Ballungszentrum Graz im Einklang mit der Stadtentwicklung.
 - Bereitstellung eines ÖV-Angebotes als attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr.
- Finanzielle Wirkungsziele**
 - Anhebung des Mindestfinanzrahmens ÖPNV durch Zuzahlungen anderer Gebietskörperschaften, Nutzung von Ergebnispotenzialen und möglichen Neuverschuldungsspielräumen.

c) Zielsetzungen für künftige Leistungen HGL im Bereich ÖPNV

- Verkehrspolitische Leistungsziele**
 - Steigerung der Fahrgastzahlen.
 - Laufender Ausbau des Verkehrsnetzes, der Infrastruktur und des Fahrplanangebotes lt. Masterplan ÖV (Basis: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz, STEK).
 - Bereitstellung einer hohen Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Zugänglichkeit, Komfort, Sicherheit, Information, Vernetzung).
 - Gewährleistung qualitätssichernder Abläufe und Datenbereitstellung.

- **Finanzielle Leistungsziele**
 - Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zum Betrieb und Erhalt des im ÖPNV eingesetzten Vermögens (Mindestfinanzrahmen).
 - Erhöhung des jährlich budgetierten Ressourceneinsatzes gegenüber dem Mindestfinanzrahmen durch Gewinnung von Fremdmitteln im Ausmaß von 50 Prozent der Neuinvestitionen gemäß Masterplan ÖV.

3.3 Fachliche und politische Steuerung

Die aus dem VFV 2 entstehende formell stärkere Haftung der Stadt wird durch ein entsprechendes Controlling ausgeglichen und durch die Aufnahme auch klarer finanzieller Ziele in die Managementvereinbarungen unterstützt.

a) Entscheidungsvorbehalt Gemeinderat

Die strategischen und jährlichen Entscheidungen (Fahr-, Investitions-, Wirtschaftsplan und Tarifstruktur) trifft der Gemeinderat in aller Regel einmal pro Jahr auf der Grundlage eines gemeinsamen bzw. abgestimmten Entscheidungsvorschlags des Finanz- und des Verkehrsausschusses.

b) Gemeinderatsbeschlüsse

Die zuständigen Gemeinderatsausschüsse (Finanzausschuss, Verkehrsausschuss) nehmen mindestens einmal jährlich die Berichte über die Entwicklung des Angebotes, des Planungsstandes und der Finanzierung auf Basis dieses Vertrages entgegen und stellen, wo erforderlich, im Rahmen der Vorberatung für den Gemeinderat an diesen die entsprechenden Beschlussanträge.

c) Kontrollgremium

Für die **laufende Steuerung und Wahrnehmung der aus diesem Vertrag resultierenden Interessen** der Stadt wird ein Kontrollgremium eingerichtet, das eine wichtige Informations- und Vermittlungsfunktion gegenüber der Gemeindevertretung, dem Verkehrs- und dem Finanzausschuss und den Eigentümervertretern in den Gremien der HGL wahrnimmt.

Mitglieder des Kontrollgremiums sind die Stadträte für Verkehr und Finanzen. Die LeiterInnen der Fachabteilungen Finanzen und Verkehrsplanung im Magistrat Graz sowie die VertreterInnen der HGL sind nicht Mitglieder des Kontrollgremiums.

Die Aufgaben des Kontrollgremiums sind im Vertrag detailliert dargestellt.

d) Berichtswesen und operative Steuerung

Das Reporting an Gemeinderat, Kontrollgremium und an die Fachabteilungen ist im VFV 2 konkret definiert.

Ebenso wird dort die Steuerung der quantitativen und qualitativen Leistungen festgehalten.

3.4 Grundsätze der Finanzierung

a) Finanzieller Ausgleich für laufende Leistungen

Die Stadt Graz verpflichtet sich, das jährliche **EGT der Holding** (EGT der Sparte Verkehr nach Ausgleich mit allen übrigen Sparten der Holding) gemäß geprüftem Einzelabschluss zu übernehmen und die Holding verpflichtet sich, dieses Ergebnis an die Stadt Graz abzuführen.

Im Falle eines Verlustes erfolgt der Ausgleich durch eine bare Einzahlung der Stadt, im Falle eines Gewinnes durch eine bare Auszahlung der Holding, in beiden Fällen binnen eines Monats nach Feststellung des Jahresabschlusses durch die Generalversammlung.

Zu diesem Zweck werden **jährlich ex-ante** im Zuge der Budgetplanung auf Basis des Wirtschaftsplans der HGL **Richtwerte für den finanziellen Ausgleich** kalkuliert, verhandelt, festgelegt und budgetiert. Im Zuge dieser Verhandlungen zwischen Stadt und HGL werden auch die Erlöse aus dem Querverbund vereinbart. Die Vorbereitung des entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses erfolgt durch das Kontrollgremium.

Die Richtwerte für den jährlichen finanziellen Ausgleich der Stadt (vor Saldierung mit den übrigen Spartenergebnissen) belaufen sich gemäß KDZ-Analyse in den nächsten Jahren inklusive der Infrastrukturbereitstellung (=Abschreibungen ohne Abzug von Investitionszuschüssen) grob auf 50 bis 70 Mio. Euro (ohne Masterplan ÖV) bzw. grob 52 bis 80 Mio. Euro (mit Masterplan ÖV).

b) Finanzierung der künftigen Investitionen

Im Kontrollgremium werden auf Basis der Vorgaben durch den Gemeinderat (Mittelfristplanung, Investitionsplanung) und nach Analyse durch die Fachabteilungen für die Investitionen (Ersatzinvestitionen und Masterplan-Investitionen) und dem damit verbundenen zusätzlichen Zuschuss für Betriebskosten inkl. Abschreibungen zumindest **jährliche Abstimmungsgespräche rollierend für die jeweils nächsten fünf Jahre** geführt und im zuständigen Fachausschuss bzw. Gemeinderat eingebracht.

4 Ergebnis-Prognose

Auf Basis der Prognoserechnung (Mehrjahresplanung vom 24.11.2014), Investitionsplanung HGL inkl. Abschreibungen (Stand 30.04.2015 bzw. Abschreibungen vom 20.05.2015) sowie des Masterplan ÖV (Version 2.1 - Stand 15.09.2014) wurde vom KDZ eine Prognoserechnung von Betriebserfolg, EGT, EBIT und EBITA für den Zeitraum 2016 bis 2025 (10-Jahres-Periode) – mit Stand Mitte 2015 - erstellt. Bei den Investitionen ist zu berücksichtigen, dass hier zwar alle Investitionsplanungen des Masterplans berücksichtigt sind, jedoch einige Investitionsposten wie z.B. die Beteiligung der HGL an Altlastensanierung nicht enthalten sind. Des Weiteren ist darauf

hinzuweisen, dass alle Investitionen ab dem Jahr 2020 noch nicht beschlossen und daher vorläufige Annahmen sind).

Vorab ist festzuhalten, dass die folgende **Ergebnis-Prognose ausschließlich nachrichtliche Funktion** hat, da sie auf einem vergangenen, wenn auch zeitnahen Zeitpunkt basiert und auch die künftige Entwicklung konkret von der Umsetzung des Investitionsprogramms abhängt.

Die Prognoserechnungen zeigen sehr deutlich, dass die **wichtigsten Einflussfaktoren** für die Finanzentwicklung der kommenden Jahre das Ausmaß der Investitionen, die tatsächlich zu realisierenden Umsatzerlöse sowie die Entwicklung der Personalkosten darstellen.

Das **EGT bewegt sich zwischen minus 42 Mio. Euro (2016) und 73 Mio. Euro (2025)**. Darin sind folgende Positionen berücksichtigt:

- zusätzliche Betriebskosten auf Basis der beschlossenen Nachträge sowie der im Masterplan ÖV geplanten Erweiterungen bis 2025 (Stand September 2014);
- damit verbundene Investitionen und Abschreibungen (Stand April 2015);
- Fremdfinanzierungsbedarf und erste Zinsberechnung;
- Mehreinnahmen aufgrund des Anstiegs der Fahrgastzahlen lt. Masterplan ÖV auf 130 Mio. p.a. bis 2022/2023 sowie um weitere 6 bis 8 Prozent bis 2025.

In der nachfolgenden Berechnung und damit auch EGT sind ein eventueller **Effizienzsteigerungsbeitrag (z.B. Kostenbremse von 1% der laufenden Betriebskosten p.a.) und mögliche Erlöse aus dem Querverbund nicht berücksichtigt**.

Tabelle 1: Prognoserechnung HGL 2014 - 2025

Werte in Euro												
	Ergebnis	Plan										
Holding Graz Linien	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Umsatz	46.168.000	47.743.000	50.280.000	52.299.000	53.344.000	54.752.000	56.394.560	58.086.397	59.828.989	61.623.858	63.472.574	65.376.751
Umsatzerlöse aus zusätzlichen Fahrgästen	0	0	1.190.220	2.433.930	3.701.250	5.005.740	6.336.320	7.693.511	9.077.846	10.489.868	11.930.131	13.399.198
Bestandsveränderung	2.075.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aktivierter Eigenleistung	1.281.000	898.773	1.067.639	1.386.464	1.104.000	1.274.000	1.299.480	1.325.470	1.351.979	1.379.019	1.406.599	1.434.731
Sonstige Erträge - ohne Zuschüsse	20.751.000	14.092.000	14.924.000	15.081.000	13.694.000	13.783.000	14.058.660	14.339.833	14.626.630	14.919.162	15.217.546	15.521.897
Material u. bezogene Leistungen	-10.747.000	-10.909.088	-11.804.763	-11.700.558	-12.123.000	-12.576.000	-12.827.520	-13.084.070	-13.345.752	-13.612.667	-13.884.920	-14.162.619
Personalaufwand	-54.768.000	-55.298.000	-55.998.000	-57.238.000	-57.801.000	-59.025.000	-60.795.750	-62.619.623	-64.498.211	-66.433.158	-68.426.152	-70.478.937
Abschreibungen abzgl. Invest-Zuschüsse	-9.742.000	-12.220.137	-13.043.299	-14.366.533	-17.663.962	-19.253.717	-22.249.533	-23.495.441	-22.673.771	-26.181.246	-30.366.528	-32.957.592
Sonst. Betriebsaufwendungen	-23.110.000	-17.417.000	-17.668.000	-18.273.000	-17.491.000	-17.762.000	-18.117.240	-18.479.585	-18.849.176	-19.226.160	-19.610.683	-20.002.897
Saldo ILV	-2.383.000	-2.874.000	-2.809.000	-2.832.000	-2.864.000	-2.893.000	-2.950.860	-3.009.877	-3.070.075	-3.131.476	-3.194.106	-3.257.988
Overheadkosten	-3.830.000	-4.110.000	-4.192.200	-4.276.044	-4.361.565	-4.448.796	-4.537.772	-4.628.528	-4.721.098	-4.815.520	-4.911.830	-5.010.067
Zusätzliche Betriebskosten Erweiterungen	0	-593.320	-2.316.249	-3.804.950	-4.540.974	-6.939.153	-9.165.110	-9.434.499	-9.717.534	-9.911.885	-10.110.122	-10.312.325
Betriebserfolg ohne Zuschüsse Stadt	-34.305.000	-40.687.772	-40.369.652	-41.290.691	-45.002.251	-48.082.927	-52.554.766	-53.306.411	-51.990.173	-54.900.204	-58.477.493	-60.449.847
Finanzerfolg	-804.000	-1.086.833	-1.961.149	-2.532.686	-3.818.065	-4.492.817	-5.851.103	-6.593.058	-9.082.589	-11.164.908	-12.436.781	-12.942.914
EGT	-35.109.000	-41.774.605	-42.330.801	-43.823.377	-48.820.315	-52.575.743	-58.405.869	-59.899.469	-61.072.762	-66.065.112	-70.914.274	-73.392.761
Finanzerfolg	804.000	1.086.833	1.961.149	2.532.686	3.818.065	4.492.817	5.851.103	6.593.058	9.082.589	11.164.908	12.436.781	12.942.914
EBIT	-34.305.000	-40.687.772	-40.369.652	-41.290.691	-45.002.251	-48.082.927	-52.554.766	-53.306.411	-51.990.173	-54.900.204	-58.477.493	-60.449.847
Summe Abschreibung	9.742.000	12.220.137	13.043.299	14.366.533	17.663.962	19.253.717	22.249.533	23.495.441	22.673.771	26.181.246	30.366.528	32.957.592
EBITDA	-24.563.000	-28.467.635	-27.326.353	-26.924.158	-27.338.289	-28.829.209	-30.305.232	-29.810.971	-29.316.402	-28.718.958	-28.110.965	-27.492.255

Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

a) Mehrerlöse durch zusätzliche Fahrgäste

Die Planung der Mehrerlöse basiert im Wesentlichen auf der Annahme einer Umsetzung der zentralen Vorhaben des Masterplans ÖV. Bei den Umsatzerlösen aus den Steigerungen der Fahrgastzahlen wurde eine optimistische jährliche Zunahme von 3,0 Prozent p.a. angenommen.

b) Zusätzliche Betriebskosten aus Investitionen Masterplan ÖV

Die in Tabelle 1 angeführten zusätzlichen Betriebskosten aus Erweiterungen betreffen die im Masterplan ÖV angeführten Maßnahmen. Zusätzlich ab 2022 anfallende Betriebskosten sind vorerst nicht berücksichtigt.

c) Investitionen und Abschreibungen

Investitionen sind im folgenden Maße berücksichtigt:

- Ersatzinvestitionen des bestehenden Anlagenvermögens ab 2016 – in Summe bis 2025 191 Mio. Euro bzw. 19 Mio. Euro p.a.;
- bereits beschlossene Nachträge für den Zeitraum 2016 bis 2022 in Höhe von rund 23 Mio. Euro bzw. 3,3 Mio. Euro p.a.;
- angestrebte Investitionen lt. Masterplan ÖV (Informationsbericht vom 15.09.2014) und darüber hinausgehende Planungen der HGL für den Zeitraum 2016 bis 2025 in Höhe von 497 Mio. Euro bzw. rund 50 Mio. Euro p.a.

Das Investitionsvolumen liegt in einer Bandbreite von 42 bis fast 122 Mio. Euro p.a. In Summe sollen im Zeitraum 2016 bis 2025 711 Mio. Euro investiert werden. Davon entfallen 191 Mio. Euro auf Ersatzinvestitionen der Holding Graz, 23 Mio. Euro auf Investitionen aufgrund von beschlossenen Nachträgen aus dem laufenden VFV sowie 497,0 Mio. Euro aus Projekten des Masterplans ÖV und darüber hinausgehend (Finanzierung offen).

Weiters sind die im Masterplan ÖV angeführten Maßnahmen in den Bereichen Kapazitäten, Betriebszeiten und Fahrplanstabilität inkludiert.

Für den Zeitraum 2022 bis 2025 sind Investitionen in Höhe von rund 250 Mio. Euro ausgewiesen, die über den Masterplan hinausgehen und sich wie folgt zusammensetzen:

- Ankauf Lange Strab (Südwest Linie 1. und 2. BA 14 Stück) in Höhe von 51 Mio. Euro 2022 bis 2024,
- Bauprojekt Straßenbahnlinie Nordwest, 1. BA – Planung in Höhe von 5,5 Mio. Euro 2022 bis 2024,
- Bauprojekt Straßenbahnlinie Nordwest, 1. BA – Bau in Höhe von 35 Mio. Euro 2025,
- Bauprojekt Straßenbahnlinie Südwest, 1. BA – Bau in Höhe von 35 Mio. Euro 2022/2023,
- Bauprojekt Straßenbahnlinie Südwest, 2. BA – Bau in Höhe von 150 Mio. Euro 2022 bis 2024.

Damit verbunden sind folgende **Abschreibungswerte**, die sich aus folgenden Positionen zusammensetzen:

- Abschreibung SAV Bestand – von 19,5 Mio. Euro im Jahr 2015 auf 11,5 Mio. Euro im Jahr 2025 rückläufig;

- Abschreibung Zugang Holding – von der Holding getätigte Ersatzinvestitionen, die von 2,2 Mio. Euro im Jahr 2015 auf 13,7 Mio. Euro im Jahr 2025 ansteigen;
- Abschreibung Zugang Stadt – für bereits beschlossene Nachträge, die von der Stadt steigen – nimmt von 0,3 Mio. Euro auf 1,3 Mio. Euro zu;
- Abschreibung Zugang Finanzierung offen – für Investitionen aus dem Masterplan, deren Abschreibung von 0,2 Mio. Euro im Jahr 2015 auf 13,4 Mio. Euro im Jahr 2025 zunimmt;
- Abschreibung gesamt mit 22,2 Mio. Euro 2015 auf 39,9 Mio. Euro im Jahr 2025 ansteigt.

Ebenso ist die Auflösung von Investitionszuschüssen berücksichtigt, die von 9,9 Mio. Euro 2015 auf 6,9 Mio. Euro 2025 zurückgeht. Die Abschreibungen abzgl. Investitionszuschüsse sind in der Prognoserechnung lt. Tabelle 1 berücksichtigt.

d) Finanzierungskosten

Die Finanzierungskosten ermitteln sich in der KDZ-Berechnung (lt. Tabelle 1) wie folgt:

- Die Investitionen entsprechen den Werten aus Ersatzinvest, Nachträgen und Masterplan-Vorhaben.
- Die Abschreibungen sind den HGL-Berechnungen entnommen.
- Der zu finanzierende Anteil beläuft sich auf die Differenz der im jeweiligen Jahr getätigten Investitionen und der abgegoltenen Abschreibungen.
- Die Verzinsung wird mit 2,0 bis 2,5 Prozent angesetzt.

e) Gesamtbelastung

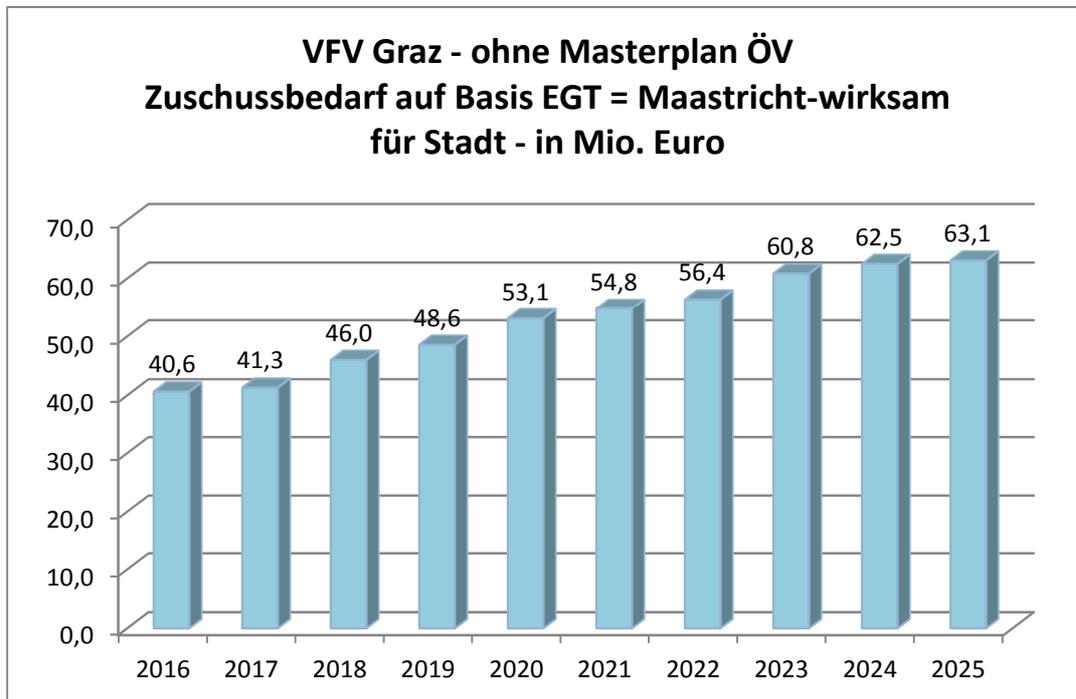
Die Gesamtbelastung zeigt auf Basis der KDZ-Prognoserechnung folgendes Bild:

e1) Ohne Masterplan ÖV

- mit Abgeltung der Abschreibungen abzüglich der Investitionszuschüsse sind 41 bis 63 Mio. Euro p.a. zu bedecken;
- mit Abgeltung der Brutto-Abschreibungen (d.h. ohne Abzug der Invest-Zuschüsse) sind 50 bis 70 Mio. Euro p.a. zu bedecken;
- mit Abgeltung der Investitionen sind dies 40 bis 65 Mio. Euro p.a.

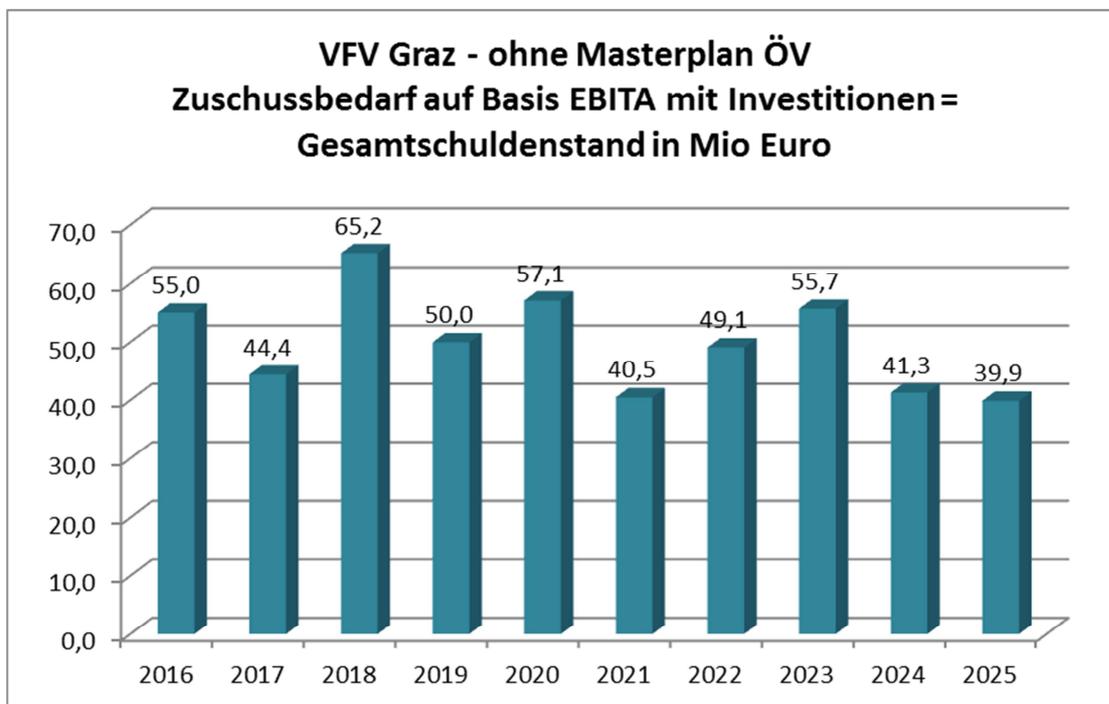
Darin sind Abschreibungen für Investitionen der HGL (Ersatzinvestitionen) sowie der Stadt Graz (aus beschlossenen Nachträgen) enthalten. Investitionen aus dem Masterplan und damit verbundene Abschreibungen sind in den obigen Werten nicht enthalten.

Abbildung 1: Zuschussbedarf auf Basis EGT ohne Masterplan



Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

Abbildung 2: Zuschussbedarf auf Basis EBITA mit Investitionen, ohne Masterplan



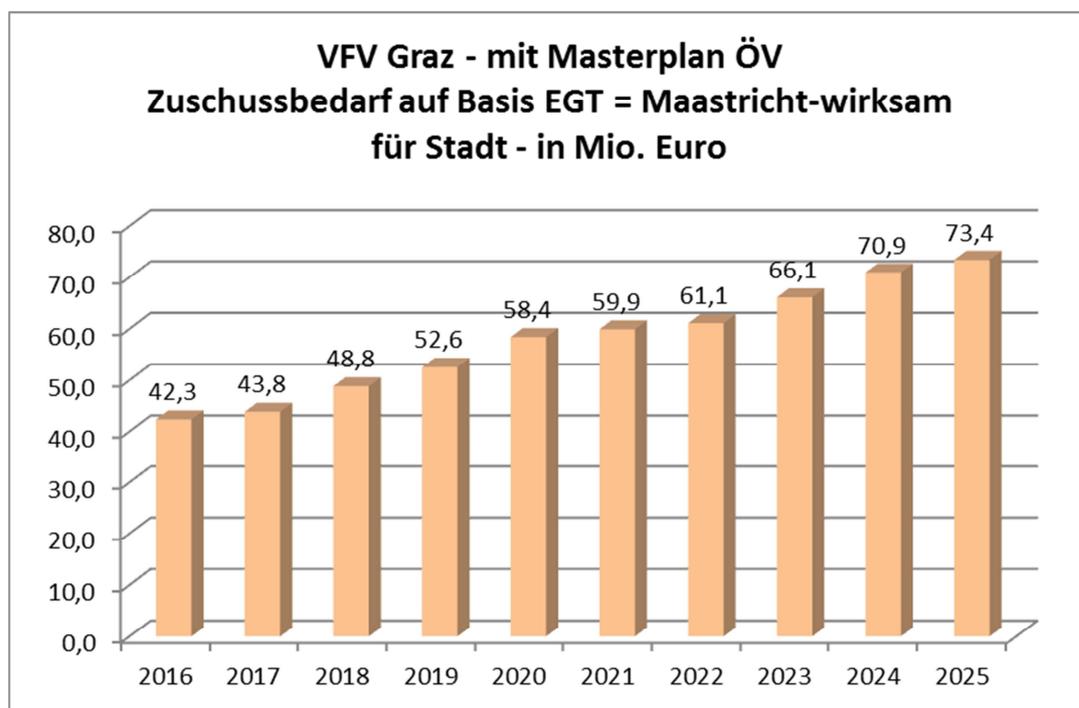
Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

e2) Mit Masterplan ÖV

- ❑ mit Abgeltung der Abschreibungen abzüglich der Investitionszuschüsse sind 42 bis 73 Mio. Euro p.a. zu bedecken;
- ❑ mit Abgeltung der Brutto-Abschreibungen (d.h. ohne Abzug der Invest-Zuschüsse) sind 52 bis 80 Mio. Euro zu bedecken;
- ❑ mit Abgeltung Investitionen sind dies 70 bis 151 Mio. Euro p.a.

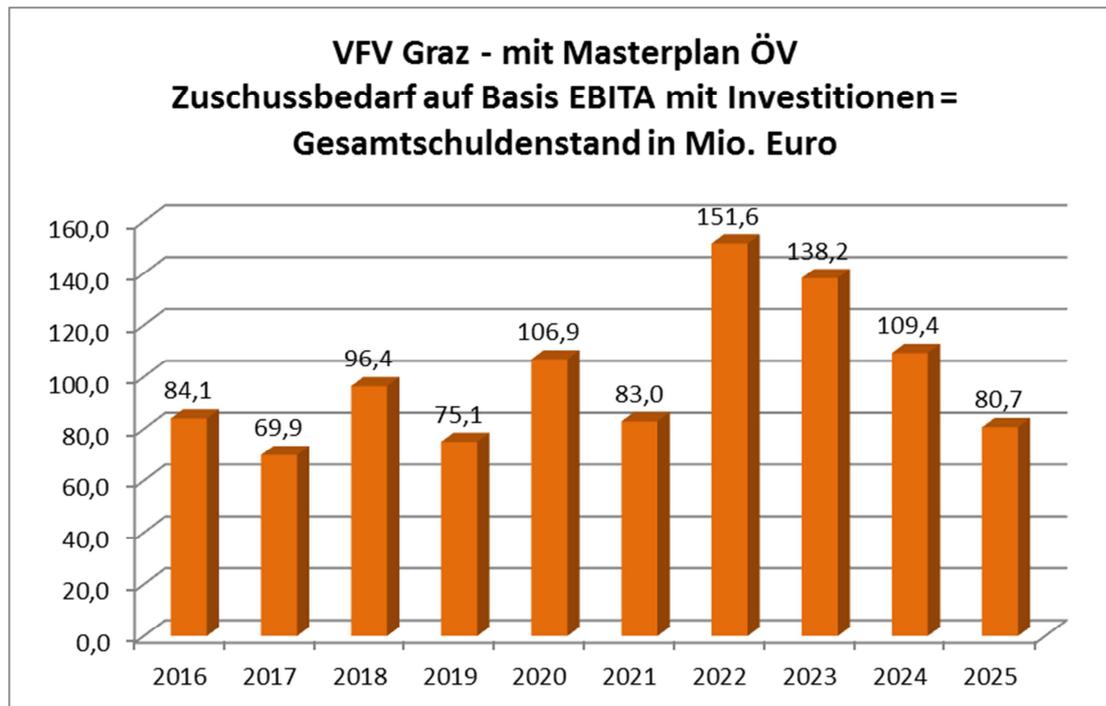
Neben den Ersatzinvestitionen sowie Investitionen aus beschlossenen Nachträgen sind in diesen Werten Investitionen der Kategorie Finanzierung offen (Masterplan ÖV und darüber hinausgehend) und damit verbundene Abschreibungen wie auch zusätzliche Betriebskosten enthalten.

Abbildung 3: Zuschussbedarf auf Basis EGT mit Masterplan



Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

Abbildung 4: Zuschussbedarf auf Basis EBITA mit Investitionen, ohne Masterplan



Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

Die Detailzahlen zum Finanzierungsbeitrag der Stadt Graz mit und ohne Masterplan ÖV finden sich in der folgenden Darstellung.

Tabelle 2: Finanzierungsbeitrag der Stadt Graz 2016 bis 2025

Finanzierungsbeitrag der Stadt Graz	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
a) Ohne Masterplan ÖV										
mit Abgeltung Abschreibungen abzgl. Invest-Zusch.	40.628.642	41.286.477	45.992.711	48.559.450	53.064.199	54.775.601	56.370.194	60.840.216	62.491.452	63.081.555
mit Abgeltung Brutto-Abschreibungen	50.282.545	50.588.067	55.114.436	57.573.418	61.918.711	63.412.811	64.611.077	68.840.068	70.147.086	70.029.776
mit Abgeltung Investitionen	55.048.453	44.392.538	65.180.906	49.973.009	57.086.218	40.484.591	49.071.420	55.692.990	41.290.408	39.895.165
b) mit Masterplan ÖV										
mit Abgeltung Abschreibungen abzgl. Invest-Zusch.	42.330.801	43.823.377	48.820.315	52.575.743	58.405.869	59.899.469	61.072.762	66.065.112	70.914.274	73.392.761
mit Abgeltung Brutto-Abschreibungen	51.984.704	53.124.967	57.942.040	61.589.711	67.260.381	68.536.679	69.313.645	74.064.964	78.569.908	80.340.982
mit Abgeltung Investitionen	84.085.453	69.867.538	96.417.406	75.073.009	106.886.218	82.984.591	151.571.420	138.192.990	109.352.408	80.695.165

Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

Zusammenfassend kann Folgendes festgehalten werden:

- Die **Varianten mit Investitionsabgeltung** werden aufgrund der Maastricht-Kriterien in den nächsten Jahren nicht umsetzbar sein.
- In der **Basisvariante** mit Abgeltung der Abschreibungen für die Ersatzinvestitionen und beschlossenen Nachträge wird der Abgeltungsbedarf von 41,3 Mio. Euro (2016) auf 63,1 Mio. Euro (2025) steigen – bei Berücksichtigung der Brutto-Abschreibungen (d.h. ohne Abzug der Investitionszuschüsse) von 50,3 Mio. Euro (2016) auf 70,0 Mio. Euro.
- In der **Maximalvariante** mit Umsetzung des Masterplan ÖV wird die Abgeltung von 43,8 Mio. Euro (2016) auf 73,4 Mio. Euro (2025) steigen – bei Berücksichtigung der Brutto-Abschreibungen von 52,0 Mio. Euro (2016) auf 80,3 Mio. Euro.

- **Effizienzsteigerungspotenziale und mögliche Erlöse aus dem Querverbund sind dabei noch nicht berücksichtigt.**

Im Haus Graz ist mit und ohne Masterplan folgender Ressourceneinsatz zu erwarten:

Tabelle 3: Ressourceneinsatz Haus Graz 2016 bis 2025

Finanzziele mit Zinsen/Finanzerfolg	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Haus Graz Ressourceneinsatz ohne Masterplan ÖV in Tsd. Euro	-56.448,8	-46.025,3	-67.517,8	-52.618,5	-60.206,7	-43.754,0	-52.743,1	-59.877,7	-45.681,5	-44.404,2
Haus Graz Ressourceneinsatz mit Masterplan ÖV in Tsd. Euro	-86.046,6	-72.400,2	-100.235,5	-79.565,8	-112.737,3	-89.577,6	-160.654,0	-149.357,9	-121.789,2	-93.638,1
Differenz in Tsd. Euro	29.597,9	26.374,9	32.717,6	26.947,4	52.530,6	45.823,7	107.910,9	89.480,2	76.107,7	49.233,8
Differenz in Prozent zu Ressourceneinsatz ohne Masterplan ÖV	52,4%	57,3%	48,5%	51,2%	87,3%	104,7%	204,6%	149,4%	166,6%	110,9%

Quelle: HGL, Masterplan ÖV; KDZ-Berechnung, 2015.

K
D
Z

KDZ
Managementberatungs- und WeiterbildungsGmbH

Guglgasse 13 · A-1110 Wien
T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20
institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at



SERVICEVERTRAG 2016- 2025 SPARTE HOLDING GRAZ LINIEN (VERKEHRSFINANZIERUNGSVERTRAG 2)

**Abteilung für Verkehrsplanung
Finanzdirektion**
Rathaus | 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2880
Fax: +43 316 872-3300

www.graz.at

Inhalt

1.	ALLGEMEINES	4
1.1.	KontraktpartnerInnen	4
1.2.	Dauer des Vertrags	4
1.3.	Grundlagen der Leistungserbringung.....	4
1.4.	Vertragsgegenstand und –inhalt	4
1.5.	Anwendung des Verbundtarifs.....	5
2.	STRATEGISCHE ZIELE UND MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNGEN	5
2.1.	Strategisch-politische Ziele der Stadt Graz (Wirkungsziele und Zielsetzung für künftige Leistungen)	5
2.1.1.	Wirkungsziele ÖPNV.....	5
2.1.2.	Zielsetzung für künftige Leistungen Holding Graz Linien im Bereich ÖPNV	6
2.2.	Steuerung der strategisch-politischen Zielsetzungen der Stadt Graz	6
2.2.1.	Reporting an den Gemeinderat	7
2.2.2.	Reporting an das Kontrollgremium	8
2.2.3.	Reporting an die Fachabteilungen	8
3.	VERPFLICHTUNGEN/LEISTUNGEN.....	8
3.1.	Steuerung der Leistungen	10
3.1.1.	Steuerung der quantitativen Leistung	10
3.1.2.	Steuerung der qualitativen Leistung.....	10
3.1.3.	Steuerung des vorhandenen Vermögens.....	10
3.1.4.	Öffentlichkeitsarbeit und grundlegende Untersuchungen	10
3.2.	Grundsätze der Finanzierung - Finanzieller Ausgleich für laufenden Leistungen	11
3.3.	Finanzierung der künftigen Investitionen	11
4.	CONTROLLING – FACHLICHE UND POLITISCHE STEUERUNG	12
4.1.	Entscheidungsvorbehalt der Gemeindevertretung.....	12
4.2.	Gemeinderatsausschüsse	12
4.3.	Kontrollgremium	12
4.3.1.	Mitglieder	12
4.3.2.	Aufgaben des Kontrollgremiums	13
4.3.3.	Arbeitsweise und Kompetenzen	13
5.	FOLGEN VON LEISTUNGSABWEICHUNGEN (MINDERERFÜLLUNGEN)	13
6.	SCHLUSSBESTIMMUNGEN	14
6.1.	Schriftform	14
6.2.	Änderungen.....	14
6.3.	Unterschriften.....	14

GRUNDLAGEN DES VERTRAGS

Mit diesem Vertrag wird der organisatorische Rahmen für die mittelfristige Finanzierung eines integrierten Gesamtverkehrsangebots für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) der Stadt Graz, soweit über die Holding Graz- Kommunale Dienstleistungen GmbH (im folgenden kurz Holding) abgewickelt, sichergestellt.

Der Vertrag bildet einerseits die Grundlage für eine rechtskonforme Erbringung von Verkehrsdienstleistungen durch die HGL in Graz und deren Finanzierung durch die Stadt. Andererseits wird damit eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, die strategischen verkehrspolitischen Ziele der Stadt zu erreichen. Aufgrund der strategischen Bedeutung sind fachlich auch alle anderen Mobilitätsformen, die innerhalb der Holding bearbeitet werden, in die Steuerungsmöglichkeit mitaufzunehmen.

Der Vertrag ist so flexibel ausgestaltet, um die noch nicht abschätzbaren zukünftigen finanziellen Möglichkeiten der Stadt Graz (eigene Finanzentwicklungen der Stadt bzw. neue ÖPNV-Finanzierungsquellen im Finanzausgleich oder durch übergeordnete Gebietskörperschaften), aber auch die sich weiterentwickelnden strategischen Entwicklungszielen der Stadtentwicklung entsprechen zu können.

Gegenstand dieses Servicevertrags (im Folgenden kurz Verkehrsfinanzierungsvertrag (VFV 2) genannt) ist die Spezifizierung und Konkretisierung der Steuerungsrichtlinie Haus Graz für den Bereich ÖPNV, welche aufgrund der Bedeutung und Komplexität des Bereichs mit organisatorischen und gesellschaftsrechtlichen Regelungen ergänzt werden soll. Der VFV2 soll primär organisatorischer Rahmen der jährlich in Verfolgung des „Masterplans ÖV“ zu detaillierenden Zielsetzungen (inklusive Investitionen) sein; er ist kein Leistungs-Gegenleistungsvertrag und per se auch kein Investitionsbeschluss in bestimmter Höhe. Insbesondere sollten eventuelle künftige Kostenbeiträge seitens Land und Bund (Stichwort neuer Finanzausgleich) mit dem neuen System gut kompatibel sein. Zentrales Anliegen ist es, eine Umsetzungsperspektive für die erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems als Grundlage für eine gedeihliche Stadtentwicklung zu bieten.

Die Vertragsinhalte bauen auf der zwischen Stadt Graz und Holding einvernehmlich durchgeführten Evaluierung des VFV1 im Jahr 2014/2015 sowie den strategischen Konzepten der Stadt (insbesondere des Stadtentwicklungskonzepts 4.0, den Verkehrspolitischen Leitlinien 2020 und dem Grazer Mobilitätskonzept 2020 sowie des Masterplans ÖV in der jeweils gültigen Fassung) auf.

1. ALLGEMEINES

1.1. KontraktpartnerInnen

Dieser Vertrag wird geschlossen zwischen

Stadt Graz,

Graz- Rathaus, Hauptplatz 1
8011 Graz

vertreten durch

Stadtrat Mag. (FH) Mario Eustacchio für den Bereich öffentlichen Verkehr

Stadtrat Univ. Doz. DI Dr. Gerhard Rüsç für den Bereich Finanzen und Beteiligungen

und

Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH,

Andreas-Hofer-Platz 15
8010 Graz

vertreten durch

DI Wolfgang Malik - Vorstandsvorsitzender

Mag.^a Babara Muhr - Vorstandsdirektorin

1.2. Dauer des Vertrags

Dieser Vertrag ersetzt hiermit den mit 31.12.2015 einvernehmlich aufgelösten VFV1 inklusive sämtlicher beschlossenen Nachträge und tritt mit 1.1.2016 in Kraft. Alle mit 31.12.2015 offenen Forderungen der Holding gegenüber der Stadt Graz aus dem VFV 1 werden einvernehmlich im Hinblick auf die künftige Ergebnisübernahme gemäß Punkt 3.2. dieses Vertrags der Stadt Graz gutgeschrieben. Dieser Vertrag wird auf 10 Jahre abgeschlossen, ist jedoch von beiden Vertragspartnern jährlich zum Jahresende kündbar. Die Kündigungsfrist beträgt für beide Vertragspartner ein Jahr.

1.3. Grundlagen der Leistungserbringung

Die Holding wurde 1960 als 100%ige Tochter der Stadt Graz (als Stadtwerke Graz AG bis 2011) zur Übernahme von Aufgaben der Daseinsvorsorge für die Stadt Graz gegründet. Gemäß § 2 Abs. 1 lit e des Gesellschaftsvertrags (Fassung vom 15. Mai 2013) gehört u.a. der Betrieb von Verkehrseinrichtungen und Verkehrsunternehmen jeder Art zum Unternehmensgegenstand.

1.4. Vertragsgegenstand und –inhalt

Dieser Vertrag ist ein Servicevertrag, wie in der Steuerungsrichtlinie „Haus Graz“ vom 23. September 2010 definiert. Der vorliegende Vertrag (VFV 2) legt grundlegende Strukturen, Abläufe, Verantwortlichkeiten, Termine und Prinzipien zur Steuerung, zur Planung, zum Reporting sowie zur Finanzierung des seitens der Stadt Graz und

ihrer Beteiligungen angebotenen Öffentlichen Verkehrs fest und ist damit eine nähere Spezifizierung der allgemeinen Steuerungsrichtlinien für den finanziell äußerst bedeutenden Verkehrsbereich. Es werden darin insbesondere der Leistungsumfang und die Leistungsqualitäten für den öffentlichen Verkehr sowie die Prozesse zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit dieser Leistungen und Qualitäten festgelegt.

1.5. Anwendung des Verbundtarifs

Hinsichtlich der anzuwendenden Tarifstruktur gelten die jeweils in Kraft befindlichen gesonderten Regelungen, insbesondere in Bezug auf Verbundtarif, Haustarif und Jahreskarte Graz. Alle tarifbedingten Zuzahlungen der Stadt werden aus Transparenzgründen (vollständige Erfassung des Aufwands für ÖV in einer Einheit) von den Holding Graz Linien (in Folgenden kurz HGL) übernommen.

2. STRATEGISCHE ZIELE UND MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

2.1. Strategisch-politische Ziele der Stadt Graz (Wirkungsziele und Zielsetzung für künftige Leistungen)

Der ÖPNV in der Stadt Graz ist eine kommunale Dienstleistung im Sinne der Steuerungsrichtlinie vom 23. September 2010, da es ein politisches Steuerungsinteresse gibt und sie der Grundversorgung der Bevölkerung mit zu definierender Qualität dient. Die Basis des Verkehrsfinanzierungsvertrages mit der Entwicklung des Öffentlichen Personen-Nahverkehr in Graz bildet der MASTERPLAN ÖV. Dieser hat zum Ziel den Anteil des öffentlichen Verkehrs („Modal Split“) am gesamten städtischen Verkehrsaufkommen zu steigern. Dieses verkehrspolitische Ziel ist vor allem in Verbindung mit der Stadtentwicklung der Stadt Graz zu sehen. Dabei sollte der Anteil des Modal Split im Bereich des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2020 von derzeit rd. 20 % auf 24 % erhöht werden (Beschluss des Gemeinderates vom 19.01.2012). Dies soll durch eine jährliche Fahrgaststeigerung von durchschnittlich 3% erreicht werden. Bei einem Betrachtungshorizont von 10 Jahren bedeutet dies rd. 30 Prozent mehr an Fahrgästen, die wiederum Angebots- bzw. Kapazitätserweiterungen erfordern, um den Menschen in Graz umweltfreundliche Mobilitätsangebote als Alternative zum Auto anbieten zu können. Daher wurde der MASTERPLAN ÖV von der Abteilung für Verkehrsplanung mit den HGL entwickelt, der eine laufende Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes der Stadt Graz, entsprechend der Entwicklung des Modal Split bzw. der Nachfrage bis 2020 und darüber hinaus vorsieht. Sollte diese Entwicklung nach 2021 weitergeführt werden, sollte sich der Modal Split für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2025/2026 auf 27 % steigern.

2.1.1. Wirkungsziele ÖPNV

2.1.1.1. Verkehrspolitische Wirkungsziele:

- Übernahme von Verkehrsmittelanteilen des motorisierten Individualverkehrs durch den öffentlichen Verkehr im Sinne der beschlossenen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz.

- Weiterentwicklung des ÖPNV zu einem funktionierenden Rückgrat der städtischen Mobilität als wesentliche Entwicklungsgrundlage für das Ballungszentrum Graz im Einklang mit der Stadtentwicklung.
- Bereitstellung eines ÖV-Angebotes als attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr.

2.1.1.2. Finanzielle Wirkungsziele:

- Anhebung des Mindestfinanzrahmens ÖPNV durch Zuzahlungen anderer Gebietskörperschaften, Nutzung von Ergebnispotentialen und möglichen Neuverschuldungsspielräumen.

2.1.2. Zielsetzung für künftige Leistungen Holding Graz Linien im Bereich ÖPNV

2.1.2.1. Verkehrspolitische Leistungsziele:

- Steigerung der Fahrgastzahlen.
- Laufender Ausbau des Verkehrsnetzes, der Infrastruktur und des Fahrplanangebotes lt. Masterplan ÖV (Basis: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz, STEK).
- Bereitstellung einer hohen Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Zugänglichkeit, Komfort, Sicherheit, Information, Vernetzung innerhalb des ÖV- Systems und mit anderen Verkehrsträgern).
- Gewährleistung qualitätssichernder Abläufe und Datenbereitstellung.

2.1.2.2. Finanzielle Leistungsziele:

- Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zum Betrieb und Erhalt des im ÖPNV eingesetzten Vermögens (Mindestfinanzrahmen).
- Erhöhung des jährlich budgetierten Ressourceneinsatzes gegenüber dem Mindestfinanzrahmen durch Gewinnung von Fremdmitteln im höchstmöglichen Ausmaß (Richtwert von 50% der Neuinvestitionen gemäß Masterplan ÖV).

2.2. Steuerung der strategisch-politischen Zielsetzungen der Stadt Graz

Die Steuerung der Stadt erfolgt hinsichtlich der Aufgabe des ÖPNV im Rahmen dieses Servicevertrages, hinsichtlich der Steuerung der Beteiligung (insbesondere hinsichtlich der Vermögenssicherung) auch als Eigentümerin.

Entsprechend der Steuerungsrichtlinie „Haus Graz“ beginnt der Steuerungsprozess beim Gemeinderat als oberstem Organ der Stadt Graz und geht unter Einbindung der Fachressorts hin zu den einzelnen Organisationseinheiten des Hauses Graz. Gegenläufig werden zur Erfolgskontrolle der Zielerreichung Instrumente des Berichtswesens eingesetzt.

Aufgrund der (finanziellen) Bedeutung des ÖPNV wird auf Ebene der Fachressorts zur Koordination ein Kontrollgremium eingerichtet (siehe Punkt 4.3.).

2.2.1. Reporting an den Gemeinderat

Um den Gemeinderat eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit der strategisch-politischen Ziele zu geben, werden die betroffenen Fachausschüsse in regelmäßigen Abständen (mindestens jährlich) über folgende Wirkungs- und Leistungsparameter informiert: Verkehrspolitische Kennzahlen:

- Linien-Leistungskennzahlen: Fahrplan-Platzkilometer, Fahrplanstunden, Wagenkilometer, Betriebszeiten und Intervalle
- Beförderte Personen p.a. (Berechnung analog Verkehrsverbund)
- Auslastungsgrade
- Pünktlichkeitsquote
- Anschlusssicherungsquote

Finanzielle Kennzahlen:

- Umsatz je Fahrgast
- Gesamtkosten je Fahrgast
- Zuschuss je Fahrgast
- absoluter und relativer Anstieg des Mindestfinanzrahmens, Anteil der Zuzahlungen anderer Gebietskörperschaften, Nutzung von Ergebnispotentialen und möglichen Neuverschuldungsspielräumen am Anstieg
- Reinvestitionsgrad (Werterhaltung)
- EGT pro Fahrplanstunde und Platzkilometer

Die exakte Definition der Kennzahlen (verkehrspolitische und finanzielle) erfolgt im Kontrollgremium.

Die betroffenen Fachabteilungen haben in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich die Kennzahlen zu analysieren und zueinander bzw. zu den historischen Daten in Beziehung zu setzen. Falls notwendig sind dem Gemeinderat in dessen Verantwortungsbereich entsprechende Maßnahmen zur Steuerung vorzuschlagen.

2.2.2. Reporting an das Kontrollgremium

Um dem Kontrollgremium eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit der strategisch-politischen Ziele zu geben, wird das Kontrollgremium in regelmäßigen Abständen (mindestens vier Mal jährlich) über folgende Wirkungs- und Leistungsparameter informiert:

Finanzielle Kennzahlen:

- Quartalsbericht

Die betroffenen Fachabteilungen haben in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich die Kennzahlen zu analysieren und zueinander bzw. zu den historischen Daten in Beziehung zu setzen. Falls notwendig sind dem Kontrollgremium in dessen Verantwortungsbereich entsprechende Maßnahmen zur Steuerung vorzuschlagen.

2.2.3. Reporting an die Fachabteilungen

Die Fachabteilungen des Magistrats Graz sind berechtigt, alle für die oben angeführten Kennzahlen bzw. Analysen notwendigen Daten bei der HGL jederzeit einzuholen. Die HGL sind verpflichtet, nach Maßgabe der verfügbaren Ressourcen, diese Daten ohne Verzug an die Fachabteilungen zu melden. Sollten dafür zusätzliche Erhebungsarbeiten notwendig sein, hat die HGL sicherzustellen, dass diese unverzüglich in Angriff genommen werden. Sollte Uneinigkeit bestehen, ist das nächste Kontrollgremium damit zu befassen.

3. VERPFLICHTUNGEN/LEISTUNGEN

Die HGL erbringen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des gegenständlichen Vertrags insbesondere folgende Leistungen im Rahmen des ÖPNV der Stadt Graz:

- Ist-Daten anhand von Kennzahlen zur Quantität:
 - Fahrplan-Platzkilometer
 - Fahrplanstunden
 - Wagenkilometer
 - Intervalltabelle
 - Kursanzahl pro Linie und Tag
 - Linienlängen (Liniennetz)
 - Anzahl der Haltestellen

- Ist-Daten anhand von Kennzahlen zur Qualität:
 - Projektumsetzungen Masterplan ÖV
 - Führung eines Fahrgastbeirates
 - Umfassendes Qualitätsmanagementsystem
 - Transparentes KundInnenmanagement

Die exakte Definition des Qualitätsmanagementsystems und des KundInnenmanagements erfolgt im Kontrollgremium.

- Ist-Daten anhand von Kennzahlen zum eingesetzten Vermögen:
 - Kennzahlen zum rollenden Material
 - Durchschnittsalter der Fahrzeuge
 - Anzahl der Fahrzeuge
 - Kennzahlen zur Infrastruktur
 - Wartehäuser
 - Straßenbahnnetz, Gleislänge, Anzahl Weichen
 - Dynamische Fahrgastinformation
- Ist- Daten anhand von Kennzahlen zur Personalstruktur:
 - Anzahl der MitarbeiterInnen (VZÄ) der HGL
 - Fahrgastkapazität pro VZÄ (Werkstätten)
 - Gleisbaulänge pro VZÄ (Fahrweg und Gleisbau)
 - Wagenkilometer pro VZÄ (Fahrpersonal)

Die exakte Definition der Kennzahlen erfolgt im Kontrollgremium.

3.1. Steuerung der Leistungen

3.1.1. Steuerung der quantitativen Leistung

Die HGL sind berechtigt, aus unbedingten betrieblichen Gründen das quantitative Leistungsangebot zeitweise zu verändern. Sollte die fahrplanmäßige Leistung geplantermaßen nicht erbracht werden, ist zuvor die Zustimmung im Kontrollgremium einzuholen.

Dauerhafte Änderungen im Leistungsangebot (Intervalle, Betriebszeiten, Anzahl der Kurse) bedürfen der Zustimmung des Kontrollgremiums. Sind die Auswirkungen der Änderungen derart, dass sie der Zustimmung des Gemeinderats bedürfen, so ist vom Kontrollgremium von diesem zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Entscheidung darüber einzuholen.

3.1.2. Steuerung der qualitativen Leistung

Die HGL sind verpflichtet, ein Gremium, bestehend aus Vertretern der Holding und interessierten Fahrgästen (ehrenamtlich), zu unterhalten (Fahrgastbeirat), welches zumindest halbjährlich zu tagen hat. Mögliche Aufgaben sind die Diskussion von aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten sowie daraus abzuleitende Qualitätsmaßnahmen. Die Ergebnisse der Tagungen des Fahrgastbeirates sind dem Kontrollgremium vorzulegen und haben in die Analysen der Fachabteilungen für die Information des Gemeinderates einzufließen.

Die entsprechenden qualitativen Leistungsziele werden von der Fachabteilung erarbeitet und deren Umsetzung anhand der Kennzahlen gemessen. Kommt es für die Umsetzung der qualitativen Leistungsziele zu Mehrausgaben, so sind die Ziele durch das Kontrollgremium zu beschließen. Sind die Auswirkungen der Zielsetzung derart, dass sie der Zustimmung des Gemeinderats bedürfen, so ist vom Kontrollgremium von diesem zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Entscheidung darüber einzuholen.

3.1.3. Steuerung des vorhandenen Vermögens

Gemäß § 78 Absatz 1 Statuts der Landeshauptstadt Graz ist der Gesamtwert des Gemeindeeigentums ungeschmälert zu erhalten. Da die für die Erbringung der Leistung notwendigen Vermögenswerte beträchtlich sind und insbesondere die Infrastrukturbereitstellung ca. 1/3 des von der Stadt getragenen Ausgleichs darstellen, ist ein detaillierter Überblick bzw. die Steuerung des vorhandenen Vermögens notwendig. Entsprechende Ziele sind auf Vorschlag der Fachabteilungen im Kontrollgremium festzulegen. Sind die Auswirkungen der Zielsetzung derart, dass sie der Zustimmung des Gemeinderats bedürfen, so ist vom Kontrollgremium von diesem zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Entscheidung darüber einzuholen.

3.1.4. Öffentlichkeitsarbeit und grundlegende Untersuchungen

Alle strategischen verkehrspolitischen Themen sind nach Absprache mit den zuständigen Fachabteilungen (Finanzdirektion und Verkehrsplanung) durch die Holding im Kontrollgremium vorweg (auch zwischen den ordentlichen Sitzungen) abzustimmen.

3.2. Grundsätze der Finanzierung - Finanzieller Ausgleich für laufenden Leistungen

Die Stadt Graz verpflichtet sich, den Jahresverlust nach Rücklagenbewegungen der Holding Graz gemäß geprüftem Einzelabschluss, welcher das jeweilige Ergebnis der Holding Graz Linien als wesentlichen Bestandteil enthält, zu übernehmen und die Holding Graz verpflichtet sich, einen entsprechenden allfälligen Jahresgewinn an die Stadt Graz gemäß dem beiliegenden Ergebnisabführungsvertrag Beilage_5 abzuführen.

Im Falle eines Verlustes erfolgt der Ausgleich durch eine bare Einzahlung der Stadt, im Falle eines Gewinnes durch eine bare Auszahlung der Holding, in beiden Fällen binnen eines Monats nach Feststellung des Jahresabschlusses durch die Generalversammlung.

Zu diesem Zweck werden jährlich ex-ante im Zuge der Budgetplanung auf Basis des Wirtschaftsplans der Holding Richtwerte für den finanziellen Ausgleich kalkuliert, verhandelt, festgelegt und budgetiert. Im Zuge dieser Verhandlungen zwischen Stadt und Holding werden auch die Erlöse aus dem Querverbund vereinbart. Die Vorbereitung des entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses erfolgt durch das Kontrollgremium.

Die Richtwerte für den jährlichen finanziellen Ausgleich der Stadt (vor Saldierung mit den übrigen Spartenergebnissen) belaufen sich gemäß KDZ Analyse in den nächsten Jahren inklusive der Infrastrukturbereitstellung (=Abschreibungen ohne Abzug von Investitionszuschüssen) grob auf 50 bis 70 Mio. Euro (ohne Masterplan ÖV) bzw. grob 52 bis 80 Mio. Euro (mit Masterplan ÖV).

Zur Vermeidung einer Doppelabgeltung von Investitionen durch die künftige Berücksichtigung der Abschreibungen sind die bisher von der Stadt bereits geleisteten Investitionszuschüsse, soweit noch nicht ergebnismäßig (als Kürzung der Abschreibungen) verrechnet, in Höhe von etwa 200 Mio. Euro beginnend mit 2015 verteilt über 5 Jahre an die Stadt zurückzuzahlen (ab 2015 jährlich 40 Mio. Euro sowie den exakten Restbetrag 2019).

Gemäß VFV1-Nachträgen vereinbarte laufende Aufwandsabgeltungen der Stadt Graz sind per Ende 2015 im Schätzungswege abzugrenzen und in dieser Höhe von der Stadt ausbezahlen; die restlichen Beträge fließen bereits in das zu übernehmende Gesamtergebnis 2016 ein und sind von der Stadt nicht mehr separat zu begleichen.

3.3. Finanzierung der künftigen Investitionen

Im Kontrollgremium werden auf Basis der Vorgaben durch den Gemeinderat (Mittelfristplanung, Investitionsplanung) und nach Analyse durch die Fachabteilungen für die Investitionen (Ersatzinvestitionen und Masterplan-Investitionen) und dem damit verbundenen zusätzlichen Zuschuss für Betriebskosten inkl. Abschreibungen zumindest jährliche Abstimmungsgespräche rollierend für die jeweils nächsten fünf Jahre geführt und im zuständigen Fachausschuss bzw. Gemeinderat eingebracht.

4. CONTROLLING – FACHLICHE UND POLITISCHE STEUERUNG

Die aus dem hier vereinbarten Finanzierungsvertrag (Ergebnisübernahme) entstehende formell stärkere Haftung der Stadt erfordert eine intensive Verfolgung der Ergebnisentwicklung und Zielorientierung durch ein entsprechendes Controlling. Dies soll durch die Vereinbarung klarer finanzieller und verkehrlicher Jahresziele in den Managementvereinbarungen auf Basis der Geschäftsführer- Dienstverträge unterstützt werden.

4.1. Entscheidungsvorbehalt der Gemeindevertretung

Die strategischen und jährlichen Entscheidungen (Fahr-, Investitions-, Wirtschaftsplan und Tarifstruktur) trifft der Gemeinderat soweit möglich in aller Regel einmal pro Jahr auf der Grundlage eines gemeinsamen bzw. abgestimmten Entscheidungsvorschlags des Finanz- und des Verkehrsausschusses. Das Kontrollgremium erarbeitet in enger Abstimmung mit der Holding die entsprechenden Arbeits-/Beschlussvorlagen für die Ausschüsse und den Gemeinderat.

4.2. Gemeinderatsausschüsse

Die zuständigen Gemeinderatsausschüsse (Finanzausschuss, Verkehrsausschuss) nehmen mindestens einmal jährlich die Berichte über die Entwicklung des Angebotes, des Planungsstandes und der Finanzierung auf Basis dieses Vertrages entgegen und stellen, wo erforderlich, im Rahmen der Vorberatung für den Gemeinderat an diesen die entsprechenden Beschlussanträge.

4.3. Kontrollgremium

Für die laufende Steuerung und Wahrnehmung der aus diesem Vertrag resultierenden Interessen der Stadt wird ein Kontrollgremium eingerichtet, das eine wichtige Informations- und Vermittlungsfunktion gegenüber der Gemeindevertretung, dem Verkehrs- und dem Finanzausschuss und den Eigentümervereperer in den Gremien der HG wahrnimmt.

4.3.1. Mitglieder

Mitglieder des Kontrollgremiums sind die Stadträte für Verkehr und Finanzen. Die LeiterInnen der Fachabteilungen im Magistrat Graz sowie die VertreterInnen der Holding sind nicht Mitglieder des Kontrollgremiums.

Die LeiterInnen der Fachabteilungen im Magistrat Graz sowie die Vertreterinnen der HGL nehmen an den Sitzungen des Kontrollgremiums teil und berichten dort insbesondere entsprechend der vereinbarten Berichtspflichten. Fallweise kann das Kontrollgremium sachbezogen ExpertInnen oder VertreterInnen anderer Institutionen (insbesondere Verkehrsverbund) zu Sitzungen einladen.

4.3.2. Aufgaben des Kontrollgremiums

Das Kontrollgremium hat folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- berät den Wirtschaftsplan der HGL vor als Vorschlag für den Aufsichtsrat und den Gemeinderat
- nimmt den Jahresabschluss der Holding (EGT des Spartenbereichs Graz Linien nach Ausgleich mit allen übrigen Sparten der Holding (=EGT der Holding) als Basis der Abgeltung von Zuschüssen zur Kenntnis und erstellt eine Arbeitsgrundlage (Beschlussvorlage Gemeinderat) für den Finanz- und den Verkehrsausschuss;
- kontrolliert regelmäßig die Leistungserbringung auf Basis dieses Vertrages;
- evaluiert regelmäßig den „Vertrag“ mit Blick auf dessen Weiterentwicklung;
- erörtert Entwicklungsplanungen im ÖPNV bzw. Tarifangelegenheiten und gibt Empfehlungen für die zuständigen Fachausschüsse bzw. den Gemeinderat;
- entscheidet – im Sinne dieses Vertrags – über temporäre unterjährige Leistungsanpassungen gem. Punkt 3.2;
- Erörterung und Vorlage der jährlich aktualisierten Versionen des „Masterplans ÖV“ sowie des darauf bezogenen Maßnahmenprogramms zur weiteren Beratung im Finanz- und Verkehrsausschuss, bzw. der Beschlussfassung im Gemeinderat;
- erstellt auf Grundlage der Berichtslegung gem. Punkt 2.2.1 einen halbjährlichen Ergebnisbericht auf Basis des 2. Quartalsberichts der HG und berichtet – im Kontext der Budgetplanungen der Stadt – gegenüber den zuständigen Fachausschüssen und dem Gemeinderat;
- berät und koordiniert sämtliche Mobilitätsformen, die seitens der Holding bearbeitet oder vorgeschlagen werden und die über die reinen Angelegenheiten des „klassischen Öffentlichen Verkehrs“ hinausgehen;
- berät sich bei Mindererfüllung von vereinbarten Leistungen, deren Folgen die Eigentümersphäre betreffen, gegebenenfalls unter Einbindung des Aufsichtsrates der Holding Graz GmbH.

4.3.3. Arbeitsweise und Kompetenzen

Das Kontrollgremium gibt sich eine Geschäftsordnung. Das Kontrollgremium trifft sich idR einmal im Quartal, bei Bedarf auch anlassbezogen. Die Mitglieder des Kontrollgremiums entscheiden im Rahmen ihrer funktionellen Kompetenzen.

5. FOLGEN VON LEISTUNGSABWEICHUNGEN (MINDERERFÜLLUNGEN)

Leistungsabweichungen sind im Kontrollgremium zu behandeln und gegebenenfalls ist der Aufsichtsrat der Holding miteinzubeziehen.

6. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

6.1. Schriftform

Änderungen dieses Vertrages oder Nebenabreden sind für beide Vertragspartner nur dann verbindlich, wenn sie in schriftlicher Form abgeschlossen werden. Von dieser Bedingung kann in Hinkunft auch durch mündliche Verträge nicht abgegangen werden.

Sollten einzelne Regelungen dieses Vertrages wegen eines Verstoßes gegen nationale oder europäische Rechtsvorschriften unwirksam sein oder später unwirksam werden, hat dies auf die Wirksamkeit der übrigen Regelungen keine Auswirkungen. Für diesen Fall vereinbaren die Parteien die unwirksame Regelung unverzüglich durch eine Regelung zu ersetzen, die den in diesem Vertrag festgelegten Intentionen der Vertragsparteien am nächsten kommt.

6.2. Änderungen

Sollten wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen dieses Vertrags auftreten (z.B. im Bereich des Verkehrsverbundes, der Strategischen Vorgaben der Stadt Graz zum ÖPNV) so ist in dokumentierter Weise über allfällige Änderungsnotwendigkeiten zu diskutieren.

6.3. Unterschriften

Dieser Vertrag wird in zwei Originalen errichtet, wovon jede Vertragspartei ein Exemplar erhält.

Für die Stadt Graz

(Gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.12.2015, GZ.: A 8- 044725/2008/0100,
A10/8- 105197/2015/0001)

Der Bürgermeister

Gemeinderat

Gemeinderat

Für die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH

ERLÄUTERUNGEN ZUM VERKEHRSFINANZIERUNGSVERTRAG 2:

ad. 1.5. Anwendung des Verbundtarifs

Das gesamte Jahresergebnis wird im letzten Schritt ohnehin jährlich von der Stadt Graz abgedeckt. Alle künftigen Änderungen beim Tarif – Verbundreform, Optimierungen Graz Card – sind mit dieser Formulierung bereits hinsichtlich ihrer Auswirkungen vorweg richtig verarbeitet.

ad. 2.1.1. Wirkungsziele ÖPNV

Definition:

Wirkungsziele werden so definiert, dass derartige Ziele üblicher Weise nicht von einer Stelle alleine erreicht werden können, sondern viele Einflussfaktoren haben. Sie beschreiben nicht die Erfüllung einer Leistung alleine, sondern eine darüber hinausgehenden Zweck. Da Wirkungsziele multikausal sind, ist das entscheidende Beurteilungskriterium die Tendenz.

Erläuterungen zu den verkehrspolitischen Wirkungszielen:

Übernahme von Verkehrsmittelanteilen durch den ÖV: Zur nachhaltigen Sicherstellung der Mobilität in Graz ist es erforderlich, den Öffentlichen Personennahverkehr massiv auszubauen. Unter anderem wird dies im Regionalen Verkehrskonzept Graz-Graz Umgebung – RVK G-GU – (Beschluss Regionalversammlung Juni 2010) festgehalten. Dabei soll das Verhältnis vom motorisierten Individualverkehr zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Fuß und Rad) wie folgt verändert werden:

Jahr	stadtgrenzüberschreitend	Binnenverkehr Graz
2010	84 % zu 16 %	45 % zu 55 %
2021	68 % zu 32 %	37 % zu 63 %

Diese Zielgrößen basieren auf der erforderlichen Einhaltung der Umweltstandards. Die Ziele des Grazer Mobilitätskonzeptes 2020 sind Bestandteil der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Diese setzt sich aus der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 und dem Grazer Mobilitätskonzept 2020 zusammen. Die Verkehrspolitische Leitlinie 2020 (Gemeinderatsbeschluss 23. September 2010) definiert die Grundsätze der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre und bildet damit den politischen Rahmen für die Mobilitätsstrategie. Die Trendentwicklung einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf das städtische Umfeld soll zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsformen verändert werden. Es soll der Anteil des Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung für den Öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2021 auf 24 % steigen (zum Vergleich betrug der ÖV-Anteil im Jahr 2008 19,9 %), jener des Radverkehrs auf 20%. Die Spezifizierung der erforderlichen Maßnahmen im ÖV erfolgt mit dem „Masterplan ÖV“, der in enger Kooperation zwischen den Holding Graz Linien und der städtischen Verkehrsplanung bearbeitet wird.

ÖV als Rückgrat der städtischen Mobilität: Das Ballungszentrum Graz benötigt ein entsprechendes Mobilitätsangebot, um seine Standortqualität weiterhin aufrecht zu erhalten. Zur Erreichung der o.a. Zielsetzungen ist es erforderlich, den öffentlichen Verkehr als „motorisiertes Rückgrat“ der Mobilität auszugestalten, insbesondere für Wege, die auf Grund verschiedener Ursachen nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und nicht mit dem Auto zurückgelegt werden sollen. Der ÖV bietet eine wesentliche städtische Infrastruktur, um möglichst großen Bevölkerungsgruppen eine

möglichst unabhängige Mobilität in einer dynamisch wachsenden Stadt zu garantieren und eine Alternative zu Besitz und Benutzung eines eigenen Autos zu bieten.

ÖV-System als Alternative: Für die Erreichung der verkehrspolitisch festgelegten Entwicklungen ist es auch erforderlich, Menschen zum Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Um die dafür notwendige Akzeptanz zu schaffen ist es unumgänglich, im Wettbewerb mit dem Auto einen modernen und attraktiven ÖV anzubieten. Dafür ist nicht nur ein entsprechendes Linien- und Fahrplanangebot, sondern auch eine entsprechende hohe Qualität dieser städtischen Dienstleistung erforderlich.

Erläuterungen zu den finanziellen Wirkungszielen:

Finanzielle Rahmenbedingungen: Für die möglichst gute Verfolgung dieser verkehrspolitischen Wirkungsziele erscheint zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses der im KDZ Bericht (Prognoserechnung/Investitionsplan inkl Masterplan ÖV 2016-2025) dargestellte Finanzrahmen erforderlich. Demgemäß müsste im Durchschnitt jährlich ein Investitionsbetrag von 71 Mio Euro plus ein laufender Cash-Verlust von 35 Mio Euro, in Summe somit im Durchschnitt jährlich 106 Mio Euro, abgedeckt werden. Die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses für das Haus Graz geltenden Schuldenbegrenzungen sowie Beitragszahlungen anderer Gebietskörperschaften lassen jedoch eine verbindliche volle Fixierung dieses Ressourceneinsatzes nicht zu. Der im KDZ Bericht (Prognoserechnung/Investitionsplan ohne Masterplan ÖV 2016-2025) dargestellte Mindestfinanzrahmen würde im Durchschnitt nur einen jährlichen Ressourceneinsatz von 49 Mio Euro erfordern (19 Mio Euro durchschnittliche Investitionen, 30 Mio Euro laufender Cash-Verlust), gleichzeitig aber das Erreichen der verkehrspolitischen Wirkungsziele entsprechend negativ beeinträchtigen. Durch zusätzliche Zuzahlungen anderer Gebietskörperschaften, Nutzung von Ergebnispotentialen und möglichen Neuverschuldungsspielräumen soll im Rahmen der rollierenden Budget- und Mittelfristplanungen schrittweise eine Anhebung vom Mindestfinanzrahmen in Richtung Masterplan ÖV – und damit eine möglichst gute Verfolgung der verkehrspolitischen Wirkungsziele - angestrebt werden.

ad. 2.1.2. Zielsetzung für künftige Leistungen Holding Graz Linien im Bereich ÖPNV

Definition:

Leistungsziele sollen zur Erreichung der Wirkungsziele beitragen.

Erläuterungen zu den verkehrspolitischen Leistungszielen:

Steigerung der Fahrgastzahlen: Die erforderliche Erhöhung der Fahrgastzahlen auf Basis der verkehrspolitisch erfolgten Festlegungen muss die Zuwächse in den Bevölkerungszahlen, den angestrebten Verlagerungsanteil vom motorisierten Individualverkehr sowie die Stadtentwicklung in ihrer räumlichen Ausprägung berücksichtigen.

Laufender Ausbau des Verkehrsnetzes: Der Masterplan ÖV dient der zwischen der Stadt Graz Graz und der Holding Graz abgestimmten Konkretisierung der verkehrspolitischen Vorgaben für den Bereich ÖV. Die dort definierten Umsetzungspläne bilden einen wesentlichen gemeinsamen Arbeitsrahmen für die Zukunft.

Bereitstellung einer hohen Angebotsqualität: Neben einem entsprechend ausgebauten Verkehrsangebot ist auch eine entsprechende Qualität der Leistungen erforderlich. Nur damit kann auch eine Attraktivität gewährleistet werden, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto bewegen kann.

Qualitätssichernde Abläufe und Datenbereitstellung: Als Grundlage für die effiziente Bereitstellung einer hochqualitativen Dienstleistung ist es erforderlich, auch Qualitätssicherung zu betreiben. Nur damit ist es möglich, erreichte Standards nachhaltig zu sichern und bestehende Defizite dauerhaft zu beheben.

Erläuterungen zu den finanziellen Leistungszielen:

Erhöhung des jährlich budgetierten Ressourceneinsatzes gegenüber Mindestfinanzrahmen (aufgeteilt nach: Beiträge anderer Gebietskörperschaften, Ergebnispotentiale, Neuverschuldungsspielräume).

Nachtrag	Maßnahme	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe	Offen
1	Abendverkehr Linie 60	121.895						121.895	0
2	Haltestellen		191.475					191.475	168.525
3	Nahverkehrsdrehscheibe Hbf		5.077.029	16.513.639	11.342.651			32.933.319	0
4	Ausbau St. Peter Hauptstraße			1.126.219	91.053	169.577		1.386.849	0
5	Nahverkehrsdrehscheibe Hbf				3.265.233	14.326.079	4.066.349	21.657.661	10.752.339
6	Anbindung P+R mit Bus 211				598.000			598.000	0
7	Fahrplanverdichtungen Bus 58/63				1.308.700			1.308.700	0
8	Straßenbahnverdichtung/-verlängerung			186.414	618.886	521.100		1.326.400	0
9	Anschaffung von 9 Gelenkbussen				964.800			964.800	0
10	Planung/Vorbereitung Strab-Linie 7				50.488	672.749	296.220	1.019.457	480.543
11	Planungsphase 1 Strab Süd-West				1.357			1.357	3.954.643
12	Verdichtung Linien 58/58E/63 u. Einschubkurse				438.200	447.000		885.200	0
13	Anbindung P&R Fölling mit Shuttlebuslinie 211				166.314	250.665		416.979	0
14	Anschaffung umweltfreundl. Autobusse				500.000			500.000	0
15	Verlängerung Strab-Linie 7					676.133	75.617	751.750	218.250
16	Aufwendungen für neue Buslinien 64 und 65				85.600	800.000	778.800	1.664.400	0
17	Gleisbaumaßnahmen				131.216	184.010	111.583	426.809	193.191
18	Busbestellung 2012					253.040	425.689	678.729	621.271
19	Verlustabdeckung Tarifumstellung				375.000	1.500.000	1.500.000	3.375.000	4.500.000
20	Umweltfreundliche Autobusse					250.000		250.000	0
21	Buslinie Annenviertel				24.620			24.620	0
22	Betrieb NVD Hauptbahnhof				44.400	506.718		551.118	2.334.882
23	Linie 41					883.800	908.200	1.792.000	2.881.500
24	Infrastrukturleistungen auf den Linien 41, 61, 68, 69, 71 und 80					128.500	128.500	257.000	385.500
25	Fahrplanverdichtungen						1.290.200	1.290.200	4.068.300
26	Sicherheitsräume Linie 7					38.421		38.421	0
27	Verkehrerschließung Reininghaus							0	2.500.000
28	Investition Verlängerung Linie 7						391.453	391.453	24.289.547
29	Adaptierung Sicherheitsräume entlang Straßenbahnlinie 1							0	143.000
30	Haltestellenausbauprogramm 2014							0	690.000
31	Pünktlichkeitsoffensive ÖV							1.100.000	1.100.000
32	Buslinien 64 und 65							2.401.800	2.401.800
33	Haltestellenausbau 2015							254.600	254.600
34	Straßenbahnanbindung Smart City							1.324.000	1.324.000
35	ÖV- Erschließung Reininghaus Ruslinie 51							316.700	316.700
36	ÖV- Erfordernisse 206-2017							10.884.266	10.884.266
	Summe	121.895	5.268.504	17.826.272	20.006.518	21.607.792	9.972.611	91.084.958	74.462.857
	davon Investitionen	0	5.268.504	17.639.858	16.432.398	17.498.509	6.274.211	75.321.746	56.605.075
	davon laufende Aufwendungen	121.895	0	186.414	3.574.120	4.109.283	3.698.400	15.763.212	17.857.782

Ergebnisabführungsvertrag

abgeschlossen zwischen

Stadt Graz
Graz-Rathaus
Hauptplatz 1
8011 Graz

vertreten durch:

Stadtrat Mag. (FH) Mario Eustacchio für den Bereich öffentlichen Verkehr
Stadtrat Univ. Doz. DI Dr. Gerhard Rüscher für den Bereich Finanzen und Beteiligungen

und

Holding Graz - Kommunale
Dienstleistungen GmbH
Andreas-Hofer-Platz 15
8010 Graz

vertreten durch:

DI Wolfgang Malik
Vorstandsvorsitzender

Mag.^a Barbara Muhr
Vorstandsdirektorin

1.

Die Stadt Graz und die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH haben am heutigen Tag einen Servicevertrag 2016 bis 2025 (Verkehrsfinanzierungsvertrag 2 bzw. kurz VFV 2) abgeschlossen.

In den Punkten 3.2. und 3.3. dieses Vertrages sind die Grundsätze der Finanzierung – finanzieller Ausgleich für laufende Leistungen – und die Finanzierung der künftigen Investitionen geregelt.

2.

In Ergänzung bzw. Ausführung dieser Bestimmungen schließen die Stadt Graz und die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH diesen Ergebnisabführungsvertrag ab.

3.

Die Stadt Graz verpflichtet sich aus diesem Vertrag ab 1.1.2016 den jeweiligen Jahresverlust (nach Rücklagenbewegungen) der Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH (inklusive des Verlustes der Sparte Holding Graz Linien) gemäß dem geprüften Einzelabschluss zu übernehmen. Die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH verpflichtet sich einen allfälligen Jahresgewinn (nach Rücklagenbewegungen) ebenfalls inklusive des Ergebnisses - Gewinn/Verlust - der Sparte Holding Graz Linien, an die Stadt Graz abzuführen.

4.

Dieser Ergebnisabführungsvertrag tritt mit 1. Jänner 2016 in Kraft (erste Ergebnisübernahme somit für das Kalenderjahr 2016 im Jahr 2017), sofern auch der diesem Ergebnisabführungsvertrag zugrundeliegende Verkehrsfinanzierungsvertrag 2 in Kraft tritt und endet, ohne dass es einer gesonderten Kündigung bedarf mit der Beendigung des Verkehrsfinanzierungsvertrages 2.

Graz, am 17.12.2015

Für die Stadt Graz
(Gefertigt aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.12.2015,
GZ.: A 8- 044725/2008/0100, A10/8- 105197/2015/0001)

Der Bürgermeister

Gemeinderat

Gemeinderat

Für die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH