

Landesrechnungshof Steiermark

Prüfbericht



Steirische
Verkehrsverbund
Gesellschaft
m.b.H.



DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.

Landesrechnungshof Steiermark
8010 Graz, Trauttmansdorffgasse 2
T: 0316/877-2250
E: lrh@stmk.gv.at
www.landesrechnungshof.steiermark.at

Berichtzahl: LRH 20 V 9/2010-15

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	3
1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	4
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab	4
1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht	5
2. ALLGEMEINES	6
2.1 Verkehrsverbände in Österreich.....	6
2.2 Verkehrsmittel	7
2.3 Liniennetz	8
2.4 Anzahl der Verkehrsunternehmen.....	8
2.5 Qualität	9
3. RECHTSGRUNDLAGEN	11
3.1 Gesetzliche Bestimmungen.....	11
3.2 Grund- und Finanzierungsvertrag	17
3.3 Einnahmenaufteilungsvertrag.....	19
3.4 Weiterentwicklung bzw. Erhöhung des Verbundtarifes	20
4. TÄTIGKEITEN DER GESELLSCHAFT	22
5. GESELLSCHAFTSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	23
5.1 Unternehmensgegenstand	23
5.2 Organe der Gesellschaft	23
6. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE	27
6.1 Gesellschaftsbereich	27
6.2 Exkurs: Treuhandbereich	33
7. INTERNES KONTROLLSYSTEM	48
7.1 IKS im Gesellschaftsbereich	49
7.2 IKS im Treuhandbereich.....	50
8. GEBARUNG	51
8.1 Personal	51
8.2 Vergabe von Verkehrsdienstleistungen.....	52
8.3 Beschaffungen von Nicht-Verkehrsdienstleistungen	54
8.4 Marktuntersuchung der „Verbund Linie“	56
9. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	58

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	Abteilung
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
FA	Fachabteilung des Landes Steiermark
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag
GVB	Grazer Verkehrsbetriebe
HP	Halbpreis
IKS	Internes Kontrollsystem
KfIG	Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, Kraftfahrlineiengesetz 2004
LRH	Landesrechnungshof
L-VG	Landes – Verfassungsgesetz 2010
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV-G	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park and Ride
RSB	Regierungssitzungsbeschluss
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
StVG	Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.
VO	Verordnung
VP	Vollpreis
VPI	Verbraucherpreisindex
VU	Verkehrsunternehmen
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

KURZFASSUNG

Ein Verkehrsverbund entsteht durch Kooperationsverträge der Verkehrsunternehmen mit einer Trägerorganisation. In der Steiermark ist dies die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.; sie steht im Alleineigentum des Landes Steiermark und ist für Verkehrsmanagement, Verbundtarif, Vertrieb, Marketing, Kundeninformation, Abrechnung und Controlling zuständig.

Aufgrund des Gesetzes über den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr aus dem Jahr 1999 hat der Bund ein Grundangebot im öffentlichen Schienennah- und Regionalverkehr im Umfang der bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen sicherzustellen. Die Länder und Gemeinden können durch Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Leistungen bei Verkehrsunternehmen Angebotsverbesserungen herbeiführen.

Zusätzlich fördert das Land Steiermark im Rahmen des Förderungsprogrammes des steirischen Nah- und Regionalverkehrs auch Infrastrukturprojekte.

Die Prüfung umfasste die Gebarung der Gesellschaft, die einen Teilbereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in ihrem Treuhandbereich verwaltet.

Die Gesellschaft wird zweckmäßig, sparsam und wirtschaftlich geführt. Die Tätigkeiten der Gesellschaft entsprechen dem Unternehmensgegenstand und werden durch die jeweiligen Organe sowie das Interne Kontrollsystem begleitet.

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof überprüfte die

Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum vom 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2010. Für die Angelegenheiten dieser Gesellschaft war bis zur erfolgten Neuwahl im Landtag am 21. Oktober 2010 Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder zuständig; seit 5. November 2010 ist es Herr Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann.

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist gemäß Art. 50 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).

Der Landesrechnungshof hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 3 L-VG).

Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der Gesellschaft sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des Landesrechnungshofes.

Erläuterungen, Darstellungen und allgemeine Zusammenhänge, die dem besseren Verständnis des Berichtes dienen, sind den entsprechenden Internetseiten der Gesellschaft, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), des Landes Steiermark und anderer Institutionen entnommen.

1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht

Von folgenden zuständigen politischen Referenten wurden Stellungnahmen abgegeben:

- Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Dr. Bettina Vollath und
- Herrn Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann

Die Stellungnahmen der Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Dr. Bettina Vollath und des Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann sind in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes befinden sich nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

Stellungnahme der Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Dr. Bettina Vollath:

Der gegenständliche Prüfbericht obigen Betreffs wird mit dem Hinweis darauf zur Kenntnis genommen, dass keine sachliche Zuständigkeit der Landesfinanzreferentin gegeben ist.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN: (Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.)

Vorbemerkungen: Der Landesrechnungshof (LRH) spricht in dem Bericht auch Themen an, die nicht die StVG sondern deren Eigentümer, das Land Steiermark, betreffen. Diesbezüglich ist abgesprochen, dass die zuständige Fachabteilung 18A eine eigene Stellungnahme verfassen wird.

Der Prüfbericht des LRH ist für die StVG Anlass, die Aufgabenerfüllung im Prüfzeitraum kritisch zu analysieren und zu überprüfen, wie weit gesteckte Ziele erreicht werden und wo Verbesserungen möglich sind.

Hervorzuheben ist, dass der LRH die Erfüllung der Aufgaben, mit der die Gesellschaft beauftragt ist, aber auch die allgemeine Entwicklung des Verkehrsverbundes grundsätzlich positiv bewertet. Einiges wird vom LRH kritisch gesehen. Die StVG teilt diese Kritik im Wesentlichen, wobei die folgenden Ausführungen die Gelegenheit geben aufzuzeigen, was der Grund für diesbezügliche Umstände ist bzw. was konkret erforderlich wäre, um die Empfehlungen des LRH umzusetzen. Ein an mehreren Stellen des Berichtes aufscheinender Hinweis des LRH bedarf einer Richtigstellung.

2. ALLGEMEINES

2.1 Verkehrsverbünde in Österreich

In Wien und in Teilen Niederösterreichs bzw. Burgenlands gibt es seit 1984 den ältesten Verkehrsverbund Österreichs, die „Verkehrsverbund Ost-Region“ (VOR).

Mittlerweile gibt es in allen Bundesländern solche Einrichtungen:



Quelle: Interessensgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbünde

Diese sind überregional in der „Interessensgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbünde“ organisiert. In ihr sind auch Repräsentanten der Verkehrsabteilungen der Länder und des Bundes und auch einiger Verkehrsunternehmen vertreten.

Eine Verkehrsverbundgesellschaft ist gemäß § 17 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) gesetzlich vorgeschrieben. Ein Verkehrsverbund entsteht durch Kooperationsverträge der Verkehrsunternehmen mit dieser Gesellschaft.

In der Steiermark ist dies die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (StVG). Im Jahr 1994 wurde im Großraum Graz ein Verkehrsverbund mit der Dachmarke "Die Verbund Linie" gestartet.

2.2 Verkehrsmittel

Alle steirischen Verkehrsmittel mit ein-, zwei- oder dreistelliger Liniennummer können zum steirischen Verbundtarif benützt werden. Verkehrsmittel mit vierstelligen Nummern oder Buchstaben sind nicht im Verbund und können nur zum so genannten „Kraftfahr-
linientarif“ benützt werden.

Folgende Verkehrsmittel stehen in der Steiermark zur Verfügung:

Züge

Als Züge gelten: S-Bahn, R (Regionalzug), REX (RegionalExpress), IC (InterCity), EC (EuroCity), EN (EuroNight), ER (EURegio), EZ (Erlebniszug). Diese können im Verbundgebiet in der 2. Klasse mit Verbundfahrkarten benützt werden.

Regionalbusse

Diese haben eine dreistellige Liniennummer. Entsprechend der räumlichen Zuordnung verändert sich die erste Stelle. Z.B. steht die Liniennummer 200 für den Linienkorridor von Graz nach Weiz.

Anrufbusse

In dünner besiedelten Regionen werden vermehrt Anrufbusse eingesetzt. Das sind fahrplanmäßige Regionalbuskurse, die jedoch nur nach telefonischer Vorbestellung fahren.

Stadtverkehr

In Graz, Leoben, Bruck / Kapfenberg und im Aichfeld (zwischen Judenburg und Knittelfeld) sowie in Kindberg, Liezen, Schladming und Trofaiach sind auch städtische Linien unterwegs. Diese haben ein- oder zweistellige Liniennummern; der Stadtverkehr von Leoben / Trofaiach hat Buchstaben.

Nachtbusse

Die „Grazer Nightline“ kann zum normalen Verbundtarif benützt werden, für die „Saturday Nightline“ im Bezirk Liezen gibt es einen gesonderten Einheits-Verbundtarif. In weiteren Orten sind Nachtbuslinien zu eigenen Tarifen unterwegs.

2.3 Liniennetz

Das Liniennetz des Verkehrsverbundes wurde in den letzten Jahren verstärkt ausgebaut. Im Internet-Auftritt¹ sind die nunmehr rund 10.000 Kilometer des steirischen Liniennetzes einsehbar:

- Liniennetz Stadtverkehr Graz
- Liniennetz Grazer Nightline
- Liniennetz Steiermark
- Liniennetz S-Bahn Großraum Graz
- Liniennetz Bahn Steiermark
- Liniennetz Leoben/Trofaiach
- Liniennetz Bruck/Kapfenberg
- Liniennetz Aichfeld
- Liniennetz Citybus Kindberg
- Liniennetz Citybus Liezen

2.4 Anzahl der Verkehrsunternehmen

Bei der vertraglichen Übereinkunft über die Aufteilung der Einnahmen des Verkehrsverbundes im Jahr 2007 zählten 65 Verkehrsunternehmen zum Verbund. Auch nach einigen Veränderungen wie Wegfall, Fusionierungen, Neueintritten von Mitbewerbern u. ä. sind es im Frühjahr 2011 etwa gleich viele Unternehmen.

2.4.1 Linien, die nicht dem Verkehrsverbund angehören

Zusätzlich zu den Linien des Verbundtarif-Systems gibt es über 100 Linien, die dem Verbund nicht angehören und eigene Tarife haben.

Dazu gehören diverse Nachtbuslinien, manche steirische Linien und landesübergreifende Linien bzw. internationale Linien für nur grenzüberschreitende Fahrten, diverse Seilbahnen, eine Schifffahrtslinie, manche Gelegenheitsverkehre mit Liniencharakter uä.

¹ Quelle: <http://www.verbundlinie.at/linien/netzplaene.php>

2.5 Qualität

Die Qualität spielt im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr nicht zuletzt wegen der Benutzerakzeptanz eine wichtige Rolle. In § 15 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) werden die Ziele der Verkehrsverbände wie folgt beschrieben:

- Orientierung der Verbundgrenzen an Fahrgastströmen
- bundesweit einheitliche Tarifierungssystematik
- Kompatibilität im Bereich der Abfertigungssysteme und Fahrkartengattungen
- Gewährleistung von Qualitätskriterien

Diese Qualitätskriterien sind dem Gesetz zufolge für jeden Verkehrsdienst gesondert zu beurteilen.

Diese stellen die Voraussetzung zur Bereitstellung von Bundesmitteln dar und sind in § 31 ÖPNRV-G aufgezählt:

1. Zugänglichkeit der Systeme durch

- Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen,
- benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkartenausgabegeräte, gute Erreichbarkeit von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteige- und Haltestellenwege,
- benutzerfreundliche Gestaltung von Verkehrsverbundfahrausweisen und Zeitkarten,
- Anbindung von wichtigen Fahrzielen an das öffentliche Regional- und Nahverkehrssystem,
- optimale Anknüpfung und Verbindung durch abgestimmte Fahrpläne,
- Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen, auch unter Einsatz bedarfsorientierter alternativer Betriebsformen.

2. Persönliche und betriebliche Sicherheit, insbesondere Berücksichtigung von

- technischen und betrieblichen Vorschriften,
- Beleuchtungsgüte der Stationsbauwerke,
- Qualifikation des Personals.

3. Keine schwerwiegenden Verstöße gegen arbeitsrechtliche und sozialrechtliche Bestimmungen.

4. Fahrkomfort durch

- Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer,
- Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten,
- Sauberkeit und Komfort der Fahrbetriebsmittel.

5. Bundesweit einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme für Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen.

6. Positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen.

7. Möglichkeit der Benützung der Verkehrsmittel mit Verkehrsverbundfahrausweisen.

Diese im ÖPNRV-G aufgezählten Qualitätsanforderungen sind für jene Leistungen vorgeschrieben, bei denen Mittel des Bundes ausbezahlt werden.

Das hat zur Folge, dass es bei der Ausschreibung bzw. beim Zukauf von anderen Verkehrsdienstleistungen häufig divergierende Standpunkte zwischen Bestellern von Verkehrsdienstleistungen (z.B. Land, Gemeinden) und Verkehrsunternehmen gibt.

Dadurch ist eine der jeweiligen Situation angepasste Vorgangsweise erforderlich. Insbesondere gibt es die nachstehenden Arten von Bestellungen:

- Zusatzbestellungen ohne Änderung des Basisangebotes
- Zusatzbestellungen mit umstrukturiertem Basisangebot
- Zusatzbestellungen zur Sicherung des Basisangebotes oder eines Teiles davon
- Verlängerung von vor 2006 abgeschlossenen Vereinbarungen

Diese Vielfalt der Bestellarten wird noch von der Vielzahl der Verkehrsunternehmen überlagert.

3. RECHTSGRUNDLAGEN

3.1 Gesetzliche Bestimmungen

Für die StVG sind das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz) sowie das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs von zentraler Bedeutung.

3.1.1 Kraftfahrliniengesetz

Das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz, KfIG) enthält eine Vielzahl von Bestimmungen für den öffentlichen Personennahverkehr. Im Wesentlichen werden die nachstehenden Bereiche geregelt:

- Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen
- Aufsichtsbehörden
- grenzüberschreitender Kraftfahrlinienverkehr
- Bestimmungen über Berechtigungen zur Teilnahme am Kraftfahrlinienverkehr
- Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit der teilnehmenden Personen bzw. Unternehmen
- Straßeneignung und Verkehrsbereiche
- Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer
- Teilen und Koppeln von Kraftfahrlinien
- Betrieb von Schnellkursen
- Bestimmungen über die Fahrzeuge und den Kraftfahrlinienbetrieb
- Bestimmungen über die Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern

3.1.2 Gesetz über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr²

Das ÖPNRV-G trat am 1. Jänner 2000 in Kraft. Darin wurden die organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie die Ziele, Aufgaben und die Organisation der Verkehrsverbände in den Ländern festgelegt.

Gemäß § 18 (1) ÖPNRV-G kommen als Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften insbesondere in Betracht:

1. Rahmenvorgaben für die Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung sowie die Umsetzung des Verbundregelbeförderungspreises.
2. Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten.
3. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß § 31 sowie der Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen.
4. Ausübung verbundspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
5. Verbundspezifische Kundeninformation.
6. Schlichtungs- und Clearingstelle für die Abrechnung und Zuteilung der Erlöse einschließlich Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Gegebenenfalls im Auftrag der Verkehrsunternehmen Abrechnung unternehmensübergreifender Verbundtarife und sonstiger Erlöse.
7. Vorschlag an die Gebietskörperschaften für Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß § 11 (8) ÖPNRV-G über Auftrag von Gebietskörperschaften oder Dritten.
8. Einzelplanungen für den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen) einschließlich Kosten- und Erlösschätzung.
9. Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten.
10. Anhörung bei Konzessionsvergaben gemäß § 5 Abs. 1 Z 9 des KraftfahrLiniengesetzes und des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.
11. Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes III.

² Quellen: Österreichischer Städtebund, Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, Wettbewerb im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (WIFO 3/2002)

Einerseits hat der Bund ein Grundangebot³ im öffentlichen Schienennah- und Regionalverkehr im Umfang der bisher erbrachten Leistungen sicherzustellen und andererseits können die Länder und Gemeinden durch die Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Leistungen bei Verkehrsunternehmen Angebotsverbesserungen herbeiführen.

Die Zuständigkeiten wurden durch das ÖPNRV-G derart geregelt, dass der Bund für das Grundangebot im Schienenverkehr und die Länder und Gemeinden für den Kraftfahrlinienverkehr zuständig sind.

Auch der Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenverkehr, die über das Grundangebot hinausgehen, fällt in den Aufgabebereich von Ländern und Gemeinden.

Für die Planung nachfrageorientierter Verkehrsdienstleistungen (Reduzierung, Ausweitung und Umschichtung von Verkehrsleistungen) sind ebenfalls die Länder und Gemeinden zuständig.

Damit wurde im ÖPNRV-G der Forderung nach einer Regionalisierung der Bestellung als einer der Voraussetzungen für einen effizienten Mitteleinsatz entsprochen.

Mit der Regionalisierung durch das ÖPNRV-G wurden die Aufgaben- und die Ausgabenverantwortung bei den Gebietskörperschaften zusammengeführt.

Dem ÖPNRV-G zufolge gibt es zwei Gruppen von Verkehrsdiensten:

- eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste
- gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste

Eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste sind solche, deren Kosten ausschließlich aus Tariferlösen gedeckt werden.

Allerdings sind – dem ÖPNRV-G zufolge – unter Tariferlösen auch verbundbedingte Fahrpreisersätze zu verstehen sowie Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen. Ebenso zählen auch Fahrpreise auf der Basis sonstiger Verträge dazu.

Das bedeutet, dass die bei diesen eigenwirtschaftlichen Linien verbundbedingten Erlöse auch einen erheblichen Anteil an öffentlichen Geldern enthalten.

³ Als Grundangebot wurden im § 7 ÖPNRV-G die im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen definiert.

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste sind im ÖPNRV-G solche, deren Kosten nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden können. Zur Aufrechterhaltung des jeweiligen Verkehrsdienstes bedarf es eines Finanzierungsbeitrages durch die öffentliche Hand oder durch einen Dritten.

In diesem Zusammenhang führt eine Studie des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung (WIFO) über „Wettbewerb im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr“⁴ aus:

„Fraglich ist in diesem Zusammenhang, welche Leistungen der Verkehrsunternehmen als gemeinwirtschaftlich einzustufen sind, wenn beinahe alle Zuwendungen der öffentlichen Hand als Tariferlöse gelten, die die Eigenwirtschaftlichkeit begründen. Dabei ist nicht die Zuordnung zu den Tariferlösen problematisch, sondern die daran anknüpfende Abgrenzung der Eigenwirtschaftlichkeit.“

Diese Definition berücksichtigt nicht, dass die Verkehrsunternehmen unterschiedlich effizient sein und deshalb dieselben Leistungen zu unterschiedlichen Kosten erbringen können (Puwein, 2000).

Da der Wettbewerbsdruck fehlt, bestehen daher innerhalb der Grenzen der Eigenwirtschaftlichkeit überhaupt keine Anreize zur Steigerung der Effizienz.“

Die Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen sollten prinzipiell ausgeschrieben werden.

Nach Ansicht des LRH sollten die beiden nachstehenden Voraussetzungen für eine Öffnung bzw. Liberalisierung des Marktes gegeben sein:

- **Der Wettbewerb hat keine negativen Folgen für das Angebot des öffentlichen Verkehrs.**
- **Die Subventionen der Gebietskörperschaften können gesenkt werden.**

Die so eingesparten Mittel können für einen

- **weiteren Ausbau und**
- **weitere Verbesserungen**

des ÖPNRV zur Verfügung stehen und dessen Attraktivität weiter erhöhen.

⁴ Wettbewerb im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, WIFO 3/2002

Auch wenn die Vergaben von Verkehrsdienstleistungen nur bedingt ausschreibepflichtig sind, sollte sich die StVG nicht der Vorteile von Ausschreibungen begeben. Diese sind vor allem:

- **Vermeidung von überhöhten Zuzahlungen**
- **Erreichen einer (größeren) Bieterkonkurrenz**
- **Überprüfung der Preise auf Marktkonformität**

**Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:
(Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.)**

Der LRH empfiehlt, die Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen prinzipiell auszuschreiben.

Dies entspricht der Intention von Land und StVG grundsätzlich. Die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen führen aber dazu, dass der Wettbewerb derzeit nur in Einzelfällen die beschriebenen positiven Effekte entwickeln kann. In vielen Fällen würde eine Bestellung im Wettbewerb nur zu unwirtschaftlichen Parallelbedienungen führen. Manche gewünschte Leistungsausweitungen (z.B. Verlängerung bestehender Kurse) können überhaupt nicht im Wettbewerb durchgeführt werden, solange nicht die grundsätzliche Vergabe der Kraftfahrlinienkonzessionen im Wettbewerb erfolgt.

In seinem Prüfbericht befasst sich der LRH unter anderem mit dem Themenkomplex Vergabe von Verkehrsdienstleistungen sowie deren laufende Evaluierung. Diesbezüglich plädiert der LRH dafür, dass diese Dienstleistungen prinzipiell ausgeschrieben und im weiteren Verlauf mittels detaillierter Streckenergebnisrechnung zu evaluieren sind.

Seitens der StVG ist hierzu grundsätzlich anzumerken, dass die Aufgabenträger des Verkehrsverbundes sowie auch die StVG mit der Zielsetzung des LRH im Wesentlichen übereinstimmen. Allerdings fehlen zur zügigen Einführung von Wettbewerb (noch) essentielle Rahmenbedingungen, ohne die diese Ziele nicht oder nur unter Inkaufnahme höherer Systemkosten erreicht werden könnten, was grundsätzlich dem Gebot von Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zuwider läuft.

Ausgangspunkt der widrigen Umstände ist ein Konzessionsrecht (Kraftfahrlineingesetz), das eine dem Gestaltungswillen der Aufgabenträger angemessene Eingriffsmöglichkeit in das Verkehrsangebot im Großen und Ganzen verunmöglicht. Die Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession an ein Verkehrsunternehmen erfolgt in aller Regel völlig unabhängig von den Planungsvorstellungen der Aufgabenträger.

Erst auf Grund eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Republik Österreich ist seit Jänner 2006 die Anwendung des Vergaberechtes bei der Beschaffung von Leistungen im Kraftfahrlinienverkehr vorgesehen, dies aber nur für Zusatzleistungen über das Angebot der Inhaber der Kraftfahrlinienkonzessionen hinaus – die Konzessionsvergabe selbst blieb im Regelfall explizit von Vergaben durch die Aufgabenträger ausgeschlossen.

Die StVG hat umgehend versucht, eine dementsprechende Vorgangsweise zur Vergabe von Verkehrsleistungen im Kraftfahrlinienverkehr im Wettbewerb zu entwickeln. Der erste im Wettbewerb vergebene Vertrag trat mit 1.1.2007 in Kraft.

Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass effiziente Gestaltung bzw. Umgestaltung des Verkehrsangebotes, wie dies zunehmend erforderlich ist, nur dann möglich ist, wenn Kraftfahrlinienkonzession und Verkehrsdienstvertrag in einem gemeinsamen Verfahren an die Verkehrsunternehmen vergeben werden können. Eine solche Vorgangsweise wird durch das bestehende Kraftfahrliniengesetz allerdings unterlaufen. Dessen Anpassung ist im Zuge der Umsetzung der seit Dezember 2009 geltenden EU-VO 1370/2007 im nationalen Recht seit längerem geplant (Ministerialentwurf vom 20.10.2010), die erforderliche Novellierung ist überfällig, die Bundesregierung bzw. der Gesetzgeber allerdings säumig.

Dessen ungeachtet hat das Land Steiermark ein durchgängiges und im Hinblick auf die Interessen der Verkehrsunternehmen durchaus ausgewogenes strategisches Konzept entwickelt, das die systematische Zusammenführung von Kraftfahrlinienkonzession und Dienstleistungsvertrag gewährleistet (siehe dazu auch „Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, Seite 47 sowie LR-Beschluss FA18A-A1.70-275/2011-49 vom 16.06.2011). Dessen Kern ist die Zusammenfassung von Linien zu sogenannten Bündeln unter Berücksichtigung verkehrsgeographischer Rahmenbedingungen, wobei die Laufzeit der betreffenden Kraftfahrlinienkonzessionen zu einem einheitlichen Zeitpunkt endet. Unbedingte Voraussetzung dafür ist die Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession für einen gegenüber der Regellaufzeit von acht Jahren verkürzten Zeitraum, was gesetzlich an sich möglich wäre. Allerdings hat der Verwaltungsgerichtshof erst jüngst solche Bescheide der Unabhängigen Verwaltungssenate für die Steiermark (2011/03/0102), Oberösterreich (2011/03/0113) sowie Salzburg (2011/03/0116) wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben. Alle Erkenntnisse datieren vom 08.09.2011 und beziehen sich auf die Anfechtung von Bescheiden der jeweils in mittelbarer Bundesverwaltung tätigen Landesbehörden durch die davon betroffene ÖBB-Postbus GmbH. Nach Einschätzung der StVG stoppt dies vorerst die Bemühungen des Landes auf dem Weg zum Wettbewerb.

3.2 Grund- und Finanzierungsvertrag

Der Grund- und Finanzierungsvertrag (GuF) für den steirischen Verkehrsverbund wurde zwischen der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (heute BMVIT), dem Land Steiermark, der Stadt Graz und der berichtsgegenständlichen StVG im Jahr 2004 abgeschlossen.

Zu den Zielsetzungen dieses Vertrages gehören im Wesentlichen:

- erleichterter Zugang zum öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr durch eine attraktive Gestaltung
- dadurch Reduktion negativer Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen und Umwelt (Unfallfolgen, Stau, Lärm, Emissionen, Landschaftsverbrauch) und Steigerung der Lebensqualität
- Daseinsvorsorge für die Bevölkerung
- ausreichende regionale Erschließung
- nachfrageorientierte Gestaltung des Verkehrsangebotes
- Vernetzung und Abstimmung der Verkehrsangebote der einzelnen Verkehrsunternehmen
- Schaffung und Umsetzung regionaler Verkehrskonzepte
- Stärkung der Leistungsorientierung von Verkehrsunternehmen
- klare Aufgabenzuordnung an die Gebietskörperschaften
- transparente Finanzierungsregelungen durch den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen im Rahmen des ÖPNRV-G

Der Verbundraum umfasst das Land Steiermark bis zu den Grenzhaltstellen, wobei eine Einbeziehung weiterer Regionen in die Tarifsystematik nicht ausgeschlossen wird. Die Aufgaben der StVG sind dem Vertrag zufolge:

- Koordination aller Verkehrsdienste zur Herstellung eines abgestimmten Gesamtangebotes;
- Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der Verkehrsdienstverträge;
- Abrechnung auf Grundlage der Verkehrsdienstverträge;
- Aufbau und Betrieb eines Verbundinformationssystems, das die Daten für die Ausgabe von Fahrausweisen und die Inanspruchnahme der einzelnen Verkehrsdienste liefert; eine österreichweite Kompatibilität mit anderen Verkehrsverbänden und die Ausgabe verbundgrenzüberschreitender Fahrausweise wird angestrebt;
- Aufbau und Betrieb eines verkehrsträgerübergreifenden Fahrplan-Auskunftssystems, wobei eine österreichweite Kompatibilität angestrebt wird; die Mitwirkungspflichten der Verkehrsunternehmen bleiben davon unberührt;

- Feststellung von verkehrspolitisch nicht notwendigem Parallelverkehr und Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen gem. § 20 ÖPNRV-G;
- verbundspezifische Kundeninformation;
- Sicherstellung der Transparenz der Abrechnungsgrundlagen mit den Verkehrsunternehmen;
- Vorgabe von Rahmenbedingungen für die Festlegung des Verbundregelbeförderungspreises sowie Koordination aller Bestellungen von Sondertarifen;
- Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt für das zuständige Bundesministerium;
- Abrechnung der Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes für den Personennah- und Regionalverkehr der Schienenbahnen;
- Vorschläge für Nah- und Regionalverkehrsplanung unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen über Auftrag der Gebietskörperschaften;
- Mitwirkung bei Konzessionsverfahren gem. § 18 Abs. 1 ÖPNRV-G;
- Evaluierung von Verkehrsdiensten (linien- bzw. netzbezogen, erforderlichenfalls auch kursbezogen) gemeinsam mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen;
- verbundspezifisches Marketing und allenfalls verbundspezifischer Vertrieb;
- Abwicklung von Ausschreibungen und Bestellungen, soweit von den Bestellern beauftragt;
- Ausarbeitung von Verkehrsdienstverträgen, soweit von den Bestellern beauftragt.

Festgehalten wird im Vertrag auch, dass für die Durchführung, Finanzierung und Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF) eine gesonderte Vereinbarung mit dem dafür zuständigen Bundesministerium zu treffen ist. Diese Vereinbarung wurde bereits für das Jahr 2004 getroffen; seitdem führt die Gesellschaft die Abrechnung der SLF durch.

3.3 Einnahmenaufteilungsvertrag

Dieser Vertrag wurde am 21. Dezember 2007 abgeschlossen zwischen

- den 65 am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen und
- der StVG.

Dabei fungiert die Gesellschaft als Abrechnungs- und Ausgleichsstelle. Sie ist verantwortlich für die organisatorische Abwicklung der Aufteilung der Verkaufserlöse aus dem Verbundtarif. Der Vertrag wurde rückwirkend mit Jahresbeginn 2004 wirksam.

Die Grundsätze der Einnahmenaufteilung sind:

Nachfrageorientierung	Die Aufteilung der Einnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen erfolgt im Verhältnis der tatsächlichen Inanspruchnahme durch die Fahrgäste.
Effizienz und Zweckmäßigkeit	Es besteht zwischen den Vertragspartnern Einvernehmen darüber, dass einer exakten Berechnung der Einnahmenaufteilung technische, statistische, organisatorische und wirtschaftliche Grenzen gesetzt sind. Daher wird eine Vorgangsweise gewählt, die bei möglichst geringem Aufwand eine weitestgehende Aufteilungsgerechtigkeit gewährleistet.
Kooperative Gestaltung des Verkehrsangebotes	Die Vertragspartner verpflichten sich, das Verkehrsangebot untereinander abzustimmen und insgesamt so zu gestalten, dass Angebotsqualität bzw. Kundennutzen aber auch die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.
Verbot der Diskriminierung	Für neu in den Verkehrsverbund eintretende Verkehrsunternehmen wird von den Vertragspartnern ein diskriminierungsfreier Zugang zur Einnahmenaufteilung gewährleistet.
Transparenz und Vertraulichkeit	Alle im Rahmen der Einnahmenaufteilung durchgeführten Erhebungen, Messungen und Berechnungen sind transparent und nachvollziehbar darzustellen. Alle diesbezüglichen Kenntnisse sind von allen Vertragspartnern vertraulich zu behandeln.

Das **Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen** geht vom Zonenmodell des Verkehrsverbundes aus.

In diesem wird unterschieden in so genannte

- Binnen - Zoneneinnahmen,
- Quell-Ziel - Zoneneinnahmen und
- Durchfahr - Zoneneinnahmen.

Durch Sonderregelungen für die städtischen Kernzonen 101 (Graz), 102 (Leoben) und 103 (Bruck an der Mur, Kapfenberg) wird die Einnahmenaufteilung durch spezielle Start / Ziel-Anteile ergänzt.

Weitere Details für bestimmte Fahrkarten, die nicht in die genannte Abrechnungssystematik passen, sind ebenfalls festgelegt; hauptsächlich handelt es sich dabei um die Fahrkartenarten „Alle Zonen Karte“, „10-Zonen-Karte“ und das „Freizeitticket“.

Für ein Funktionieren des Datenflusses als Grundlage der Berechnungen sind angemessene Fristen und Pönalen im Vertrag enthalten.

Im Anhang des Vertrages ist das Fahrgasterhebungsverfahren bzw. das Verfahren zur Feststellung einer geänderten Nachfrage nach einer statistisch-wissenschaftlichen Methode genau beschrieben.

3.4 Weiterentwicklung bzw. Erhöhung des Verbundtarifes

Die Regelungen über die Weiterentwicklung des Verbundtarifes sind im Kooperationsvertrag zwischen den Verkehrsunternehmen und der StVG bzw. in dessen Anlage 4 enthalten.

Ein eigener Tarifausschuss befasst sich mit den Tarifthemen des Steirischen Verkehrsverbundes. Die Sitzungen werden nach Bedarf einberufen.

Dieser Tarifausschuss setzt sich aus Vertretern der sechs größten Verkehrsunternehmen sowie je einem Vertreter der kleineren Verkehrsunternehmen und der StVG zusammen.

Vertragsgemäß können die Verkehrsunternehmen einmal jährlich eine Tarifierhöhung durchführen. Das maximal zulässige durchschnittliche Ausmaß dafür ist das 1,75-fache des Verbraucherpreisindex (VPI).

Nach Feststellung des Erhöhungsausmaßes wird eine Fahrpreistabelle erstellt, welche die Einnahmen des Verkehrsverbundes nach Fahrkartengattung und Zonenanzahl gewichtet.

Mittelfristig sollen die Erhöhungen über alle Tarife ausgewogen erfolgen.

Es ist nicht immer möglich, alle Fahrkartenarten bei einer Tarifierhöhung gleichmäßig zu erhöhen, weil die kleinstmögliche Erhöhung mindestens €0,10 betragen muss und dies bei der Stundenkarte eine Erhöhung von über 5 % bedeuten würde.

Erfahrungsgemäß gibt es in diesem Zusammenhang den größten Diskussionsbedarf innerhalb der Verkehrsunternehmen, insbesondere zwischen den städtischen und den regionalen.

Die Fahrpreistabelle wird dann solange überarbeitet, bis die Verkehrsunternehmen sich untereinander geeinigt haben und gleichzeitig die von der StVG zu überwachenden Rahmenvorgaben berücksichtigt sind.

Abschließend bringt die StVG die neue Tariftabelle dem Aufsichtsrat und dem Lenkungsausschuss zur Kenntnis.

4. TÄTIGKEITEN DER GESELLSCHAFT

Die Steirische Verkehrsverbund GmbH (StVG) steht seit der Gründung im Alleineigentum des Landes Steiermark und ist für Managementaufgaben im Steirischen Verkehrsverbund zuständig. Ihre wesentlichen Aufgaben sind nachstehend dargestellt:

Verkehrsmanagement

- Abstimmung von Fahrplänen zwischen Basisangebot und Bestelleistungen bzw. Strecken mit parallel laufenden Linien sowie zwischen Regionalbus und Eisenbahn
- Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im Auftrag der Besteller, Abschluss entsprechender Verkehrsdienstverträge samt Leistungskontrolle

Verbundtarif, Vertrieb

- Einheitlicher Verbundtarif für die gesamte Steiermark: eine Fahrkarte für alle Verkehrsmittel, auch beim Umsteigen von einem Verkehrsunternehmen auf ein anderes, starke Ermäßigung vor allem bei Zeitkarten (einfache Berechnung: Zonen und Zeit bilden den Preis)
- Zentrale Vorgaben gewährleisten einen einheitlichen Vertrieb
- Online - Jahreskartenbestellung
- Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt im Rahmen des Verbundtarifes, Online-Vertrieb auf Grundlage eines StVG-Modells

Marketing / Kundeninformation

- Erstellung bzw. Beauftragung von Fahrplaninformationen (Printprodukte, Telefonauskunft, Tarifinformationen)
- Serviceeinrichtungen (Mobil Zentral, Internet-Auftritt)
- Zielgruppenspezifisches Marketing für Freizeitverkehr (Wanderfolder, Freizeitbroschüren etc.) und Neukunden

Abrechnung / Controlling

- Abrechnung der Verkehrsdienstverträge
- Abrechnung und Aufteilung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF)
- Sicherstellung der Transparenz der Abrechnungsgrundlagen

5. GESELLSCHAFTSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Gesellschaft ist im Firmenbuch unter der Nummer FN 38644 F registriert. Die Ersteintragung der Gesellschaft erfolgte am 1. Juli 1991. Firmensitz ist in 8010 Graz, Friedrichgasse 13.

5.1 Unternehmensgegenstand

Im Gesellschaftsvertrag ist der Unternehmensgegenstand wie folgt festgelegt:

Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark, insbesondere die Koordination des öffentlichen Personennahverkehrs, der Tarife, der Fahrpläne sowie die Führung von öffentlichen Personenverkehrslinien und nicht linienmäßigem Personenverkehr im Großraum Graz.

Außerdem ist die Gesellschaft zu allen Handlungen, Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszieles förderlich erscheinen. Es sind dies insbesondere der Erwerb und das Pachten von anderen Unternehmen sowie die Beteiligung an und die Übernahme der Geschäftsführung und Vertretung solcher Unternehmen und Gesellschaften.

Inkludiert ist auch die automatisationsunterstützte Erfassung und Verarbeitung von personen- und unternehmensbezogenen Daten, soweit sie zur Erfüllung der im Gesellschaftsvertrag genannten Aufgaben erforderlich sind.

5.2 Organe der Gesellschaft

Organe der Gesellschaft sind:

- Generalversammlung
- Aufsichtsrat
- Geschäftsführung

5.2.1 Generalversammlung

Die Gesellschaft befindet sich im Alleineigentum des Landes Steiermark, die zuständige Abteilung ist die FA18A Gesamtverkehr und Projektierung.

Als Angelegenheit der Generalversammlungen gilt:

- Genehmigung des StVG-Jahresabschlusses
- Genehmigung der Zuweisung des Jahresüberschusses in voller Höhe an eine Gewinnrücklage
- Entlastung des Geschäftsführers
- Entlastung des Aufsichtsrates
- Bestellung des Wirtschaftsprüfers für das Folgejahr

Durch entsprechende Regierungssitzungsbeschlüsse wird die zuständige Abteilung jeweils zur Zustimmung ermächtigt.

5.2.2 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft setzt sich seit einem Umlaufbeschluss im Juli 2011 aus folgenden Personen zusammen:

Franz X. Fromm
Dr. Erich Schoklitsch
Mag. Peter Lackner
Dr. Axel Kassegger
Horst Schachner
DI Fritz Aigner
Dipl. Kfm. Kurt Stopper
Mag. Michael Rainer
Ing. Klaus Magg

Angemerkt wird, dass die beiden letztgenannten Mitglieder des Aufsichtsrats vom Angestelltenbetriebsrat entsendet wurden.

5.2.3 Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer der Gesellschaft ist seit 6. Juni 2001 Herr Dr. Alfred Hensle.

Mit einstimmigem Regierungssitzungsbeschluss vom 20. November 2006 wurde die FA18A Gesamtverkehr und Projektierung als Eigentümerversorger der StVG beauftragt, den bisherigen Geschäftsführer in der Generalversammlung der Gesellschaft auf der Basis des bestehenden Dienstvertrages mit 1. Jänner 2007 für die nächsten fünf Jahre zu bestellen.

Dieser Dienstvertrag enthält übliche Klauseln, wie beispielsweise ein Konkurrenzverbot, die Genehmigungspflicht von Nebentätigkeiten, die Geheimhaltungspflicht, eine allfällig mögliche Konzernverwendung und eine Regelung für den Fall von Dienst-erfindungen.

Alle geleisteten Überstunden sind dem Vertrag zufolge mit dem Gehalt abgegolten. Eine Pensionsregelung besteht nicht.

Der LRH wiederholt⁵ seine Empfehlung, für Beteiligungen des Landes eine verbindliche Richtlinie über die Höhe der branchenbezogenen Gehälter für leitende Organe zu erlassen.

5.2.4 Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss ist kein Organ der Gesellschaft. Er ist dem Treuhandbereich zuzurechnen.

Der Lenkungsausschuss hat im Grund- und Finanzierungsvertrag (GuF) aus dem Jahr 2004 seine rechtliche Grundlage.

Er ist für die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen des Verkehrsverbundes in der Steiermark sowie für alle im Grund- und Finanzierungsvertrag genannten Angelegenheiten zuständig. Die Umsetzung dieser Aufgaben wird von der StVG wahrgenommen. Er hat eine Geschäftsordnung, die insbesondere Regelungen über die Beschlusserfordernisse umfasst.

⁵ zuletzt im Bericht des LRH 20 B 3/2010-63: Beteiligungsverwaltung des Landes Steiermark

Der Zustimmung des Lenkungsausschusses bedürfen folgende Angelegenheiten:

- Änderungen des Linien-, Fahrplan- und Tarifangebotes im Verkehrsverbund, wenn die Kosten der Angebotsänderung € 25.000.- pro Jahr übersteigen.
- Von der StVG beauftragte Leistungen, deren Auftragssumme € 25.000.- im Einzelnen oder € 75.000.- für ein Gesamtvorhaben in einem Jahr übersteigen. Maßnahmen unter diesen Grenzen dürfen nur dann ohne Zustimmung des Lenkungsausschusses durchgeführt werden, wenn sie im Rahmen des Jahresbudgets beauftragt worden sind.
- Marketingmaßnahmen
- Die Teilnahme von Verkehrsunternehmen am Verkehrsverbund wird in einzelnen Übereinkommen geregelt. Diese bedürfen der Zustimmung des Lenkungsausschusses.
- Jahresabschluss und Jahresbudget der Gesellschaft

Der Lenkungsausschuss ist mit drei Vertretern des Landes und einem Vertreter der Stadt Graz besetzt.

Ein Vertreter des Bundes wird in den Lenkungsausschuss kooptiert, eine Kooption weiterer Vertreter ist möglich, wobei diese jedoch kein Stimmrecht haben. Die StVG ist kein Mitglied des Lenkungsausschusses, sie ist in diesem jedoch beratend vertreten.

Der Lenkungsausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

DI Andreas Tropper
DI Manfred Gollner
DI Werner Reiterlehner (kooptiert)
Franz X. Fromm
Mag. Dr. Karl Kamper
DI Martin Kroißbrunner (kooptiert)
DI Martina Schalko (kooptiert)

6. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE

Aufgrund größerer Transparenz gibt es im Rechnungswesen zwei voneinander getrennte Rechnungskreise, nämlich den **Gesellschaftsbereich** und den so genannten **Treuhandbereich**.

Die Gelder des Treuhandbereiches dienen der Finanzierung

- der Verkehrsdienstleistungen und
- der Verwaltung bzw. Abrechnung durch die Gesellschaft.

Die Zusammensetzung des Treuhandbereiches wird nachstehend zur Information dargestellt, da die Mittel etwa zur Hälfte von der öffentlichen Hand kommen.

Die wichtigen Zeilen in den Tabellen des Gesellschaftsbereiches sind zur besseren Unterscheidung im Bericht gelb und im Treuhandbereich grün unterlegt.

6.1 Gesellschaftsbereich

Insgesamt ist festzustellen, dass das Rechnungswesen ein hohes Niveau aufweist.

Die Belegsammlung bzw. die Grundaufzeichnungen erfolgen in der Gesellschaft. Die Finanzbuchhaltung, Lohnverrechnung sowie der Jahresabschluss werden von Steuerberaterseite erstellt.

Die Jahresabschlüsse werden von einem Wirtschaftsprüfer geprüft. Da die Gesellschaft dem Unternehmensgesetzbuch zufolge als kleine GesmbH gilt, erfolgt diese Prüfung freiwillig.

6.1.1 Vermögen und Kapital der Gesellschaft

VERMÖGENSSTRUKTUR der GESELLSCHAFT (in 1.000 €)								
	2007		2008		2009		2010	
Immaterielle Vermögensgegenstände	132	8%	81	4%	62	4%	61	3%
Sachanlagevermögen	45	3%	92	5%	91	6%	138	7%
Finanzanlagevermögen	60	3%	60	3%	0	0%	0	0%
ANLAGEVERMÖGEN	237	13%	233	12%	152	9%	199	10%
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12	1%	20	1%	46	3%	10	1%
Subventionsverrechnung	476	27%	443	23%	375	23%	242	12%
Sonstige Forderungen	152	9%	142	8%	126	8%	216	11%
Kassa, Bank	856	49%	1.018	54%	871	54%	1.249	64%
UMLAUFVERMÖGEN	1.495	85%	1.622	86%	1.419	88%	1.717	87%
RECHNUNGSABGRENZUNG	30	2%	33	2%	46	3%	48	2%
VERMÖGEN	1.762	100%	1.888	100%	1.616	100%	1.964	100%

Quelle: Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Angemerkt wird, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2010 um vorläufige Werte handelt.

Unter der Position „Subventionsverrechnung“ ist vor allem das Entgelt für die Dienstleistung der Gesellschaft gegenüber dem Treuhandbereich verbucht. Teilweise sind auch weiter verrechenbare Marketingkosten enthalten.

Als stärkste Einflussgröße auf die Bilanzsumme ist der Bargeldbestand der Gesellschaft erkennbar. Dieser stieg von rd. € 856.000,- im Jahr 2007 um rd. € 393.000,- auf rd. € 1.249.000,- im Jahr 2010, das ist eine Steigerung von etwa 46 %.

Der LRH hat wiederholt⁶ empfohlen, dass generell vom Land Steiermark Überlegungen bezüglich eines zentralen Liquiditätsausgleiches angestellt oder andere Möglichkeiten gesucht werden sollten, um hohe Bankbestände in Beteiligungsunternehmen zu vermeiden.

⁶ zuletzt im Bericht „Beteiligungsverwaltung des Landes Steiermark“

In der nachstehenden Übersicht ist die Kapitalstruktur der Gesellschaft dargestellt:

KAPITALSTRUKTUR der GESELLSCHAFT (in 1.000 €)									
	2007		2008		2009		2010		
Stammkapital	73	4%	73	4%	73	4%	73	4%	
Kapitalrücklagen	307	17%	307	16%	307	19%	307	16%	
Gewinnrücklagen	125	7%	147	8%	162	10%	165	8%	
EIGENKAPITAL	504	29%	526	28%	542	34%	544	28%	
Subventionen und Zuschüsse für Investitionen des Anlagevermögens	177	10%	173	9%	152	9%	199	10%	
Rückstellungen	362	21%	419	22%	366	23%	387	20%	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	254	14%	285	15%	171	11%	432	22%	
Sonstige Verbindlichkeiten	219	12%	35	2%	177	11%	91	5%	
FREMDKAPITAL	1.012	57%	912	48%	866	54%	1.110	56%	
RECHNUNGSABGRENZUNG	246	14%	450	24%	209	13%	311	16%	
KAPITAL	1.762	100%	1.888	100%	1.616	100%	1.964	100%	

Quelle: Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Angemerkt wird, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2010 um vorläufige Werte handelt.

Stellungnahme der Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin

Dr. Bettina Vollath:

Die im gegenständlichen Prüfbericht, wie auch im Bericht „Beteiligungsverwaltung des Landes Steiermark“ (LRH 20 B 3-2010/63) seitens des LRH ausgesprochene Empfehlung, Überlegungen bezüglich eines zentralen Liquiditätsausgleiches bzw. zur Vermeidung hoher Bankbestände in Beteiligungsunternehmen anzustellen, wird seitens des Finanzressorts ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:

(Landesbaudirektion)

Bezugnehmend auf den Bargeldbestand der Gesellschaft bzw. dessen Zunahme im Prüfzeitraum weist der LRH auf seine wiederholte Empfehlung hin, wonach generell vom Land Steiermark Überlegungen bezüglich eines zentralen Liquiditätsausgleiches angestellt oder andere Möglichkeiten gesucht werden sollten, um hohe Bankbestände in Beteiligungsunternehmen zu vermeiden.

Dazu ist seitens der Fachabteilung 18A folgendes anzumerken:

Gemäß Jahresabschluss der Steirischen Verkehrsverbund GmbH (StVG) zum 31.12.2010 weist die Bilanz folgende Eigenkapitalbeträge aus:

<i>Stammkapital:</i>	<i>EUR 72.672,83</i>
<i>Nicht gebundene Kapitalrücklagen:</i>	<i>EUR 306.592,08</i>
<i>Freie Rücklagen:</i>	<i>EUR 164.645,76</i>

Die Steirische Verkehrsverbund GmbH wurde bei ihrer Gründung im Jahr 1991 mit einem Stammkapital in Höhe von ATS 10.000.000,-- ausgestattet. Mit Generalversammlungsbeschluss vom 28.05.1997 erfolgte eine Kapitalherabsetzung um ATS 9.000.000,-- auf ATS 1.000.000,-- bzw. EUR 72.672,83. Dies hing unmittelbar mit einer grundlegenden Änderung der Finanzierung der Gesellschaft zusammen.

Diese erfolgte ab Gründung der StVG zunächst durch Zuschüsse des Eigentümers Land Steiermark, ab Inkrafttreten des Grund- und Finanzierungsvertrages im Laufe des Jahres 1994 grundsätzlich durch den Verkehrsverbund (Bund, Land Steiermark, Stadt Graz). Allerdings konnten in den Geschäftsjahren 1995 und 1996 die Aufwendungen der StVG nicht zur Gänze über Verbundzuschüsse gedeckt werden, was nochmals entsprechende Zuschüsse des Eigentümers erforderte. Im Geschäftsjahr 1996 wurde deshalb die nicht gebundene Kapitalrücklage (Stand 1.1.1996 ATS 3.456.920,05) um einen Gesellschafterzuschuss des Landes in Höhe von ATS 2.585.000,00 aufgestockt und in Höhe des Jahresverlustes der Gesellschaft 1996 im Ausmaß von ATS 1.823.121,09 aufgelöst, sodass sich zum Bilanzstichtag 31.12.1996 eine ungebundene Kapitalrücklage in Höhe von ATS 4.218.798,96 (EUR 306.592,08) ergab. Diese Rücklage wird seither in jeder StVG-Bilanz, so auch 2008 ausgewiesen.

Die freie Rücklage (2010: EUR 164.645,76) bildete sich aus den bisherigen Jahresgewinnen der Gesellschaft seit 1997. Im Einzelnen entsprechen sie dem Jahresgewinn aus Veranlagungen im jeweiligen Geschäftsjahr.

Nach – damals wie heute – übereinstimmender Auffassung aller Organe der Gesellschaft sowie des Lenkungsausschusses des Verkehrsverbundes Steiermark soll mit den Rücklagen die Liquidität des Unternehmens gestärkt werden, vor allem aber sollte damit bei Auftreten von Finanzierungsproblemen, etwa durch Kündigung des Grund- und Finanzierungsvertrages, der Weiterbestand der Gesellschaft für einen angemessenen Zeitraum gewährleistet sein.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der Landesrechnungshof verweist auf seine wiederholte Empfehlung, wonach generell vom Land Steiermark Überlegungen bezüglich eines zentralen Liquiditätsausgleiches angestellt werden sollten, um hohe Bankbestände in Beteiligungsunternehmen zu vermeiden.

6.1.2 Gewinn- und Verlustrechnung

GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG der GESELLSCHAFT (in 1.000 €)								
	2007		2008		2009		2010	
Umsatzerträge	0	0%	290	7%	0	0%	0	0%
sonstige betriebliche Erträge	2.987	100%	3.998	93%	3.536	100%	4.086	100%
BETRIEBSLEISTUNG	2.987	100%	4.288	100%	3.536	100%	4.086	100%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.816	61%	3.042	71%	2.229	63%	2.730	67%
Personalaufwand	816	27%	909	21%	1.023	29%	1.052	26%
Abschreibungen	216	7%	133	3%	91	3%	93	2%
sonstige betriebliche Aufwendungen	138	5%	202	5%	191	5%	210	5%
AUFWENDUNGEN	2.986	100%	4.286	100%	3.534	100%	4.085	100%
BETRIEBSERGEBNIS	2	0%	2	0%	2	0%	2	0%
FINANZERGEBNIS	17	1%	22	1%	16	0%	2	0%
EGT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)	19	1%	23	1%	17	0%	4	0%
Steuern vom Ertrag	2	0%	2	0%	2	0%	2	0%
Jahresüberschuss	17	1%	22	1%	16	0%	2	0%
Dotierung von Rücklagen	17	1%	22	1%	16	0%	2	0%
BILANZERGEBNIS	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

Quelle: Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Angemerkt wird, dass es sich bei den Zahlen des Jahres 2010 um vorläufige Werte handelt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich in erster Linie aus Marketingerträgen sowie aus den im Grund- und Finanzierungsvertrag festgelegten Zuschussbeträgen der Stadt Graz, dem Land Steiermark und der Republik Österreich zusammen.

Bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen handelt sich hauptsächlich um Zukäufe für Daten- und Informationssysteme, Fremdleistungen für das Marketing und die Vergabe von Druckleistungen. Die Gesellschaft wurde vor allem vom Land Steiermark, aber auch von der Stadt Graz und einmal auch von mehreren Gemeinden der Region Aichfeld mit der Durchführung von Marketingprojekten beauftragt. Diese umfassten im Berichtszeitraum 21 Projekte mit einem Volumen von rund €6,2 Mio.

**Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:
(Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.)**

Bei der tabellarischen Darstellung von „Vermögensstruktur der Gesellschaft“, „Kapitalstruktur der Gesellschaft“ sowie „Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft“, jeweils betreffend das Geschäftsjahr 2010 merkt der LRH an, dass es sich bei den Zahlen um vorläufige Werte handelt.

Dies ist insofern zu korrigieren, als dass mit Beschluss der Generalversammlung vom 28.07.2011 über Rechnungsabschluss und Bilanz der Gesellschaft zum 31.12.2010 sowie die entsprechende Entlastung von Aufsichtsrat und Geschäftsführung endgültige Zahlen vorliegen.

6.2 Exkurs: Treuhandbereich

Zusätzlich zum Rechnungswesen und Jahresabschluss der StVG wird ein gesonderter Abschluss für das sogenannte Treuhandvermögen der Gesellschaft durchgeführt. Darin sind die Herkunft und die Verwendung der Finanzmittel des Treuhandbereiches dargestellt. Es sind dies die Mittel, die aufgrund des Verbundtarifes abgerechnet werden. Die Finanzströme der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF) sind darin nicht enthalten.

Die Beschlüsse zum Jahresabschluss des Treuhandbereiches werden im Rahmen einer Sitzung des Lenkungsausschusses (in diesem Punkt gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der Gesellschaft) gefasst, wobei dieser Jahresabschluss nicht den gesetzlichen Formerfordernissen eines GesmbH-Jahresabschlusses unterliegt.

Dies hat zur Folge, dass die Jahresabschlüsse des Treuhandbereiches nicht innerhalb einer bestimmten Frist an das Firmenbuch übermittelt werden müssen.

Dadurch ist es auch nicht nötig, eine Vielzahl an (letztlich geschätzten) Abgrenzungsbuchungen in den Jahresabschlüssen des Treuhandbereiches zu kontieren, die dann doch wieder durch die exakten Werte ersetzt werden müssen, weil nur so eine genaue Abrechnung zwischen den Verkehrsunternehmen möglich wird.

Aufgrund der vertraglichen Rahmenbedingungen und der sich daraus ergebenden Abrechnungsformerfordernisse wie z.B.:

- Vollständige Einnahmendaten des Geschäftsjahres
- Klärung der endgültigen Einnahmenanteile

- Berechnung der Einnahmenaufteilung (inklusive Rückvergütungen)
- Berechnung der Wertsicherung

liegt der Treuhand-Abschluss immer erst frühestens im Herbst des Folgejahres vor und kann erst anschließend geprüft und dem Aufsichtsrat bzw. Lenkungsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Der LRH hat daher im Bereich des Treuhandvermögens die Jahre von 2006 bis einschließlich 2009 dargestellt.

6.2.1 Vermögen und Kapital des Treuhandbereiches

Da sich der Treuhandbereich aus Finanzströmen zusammen setzt, gibt es kein Anlagevermögen. Vielmehr besteht das Vermögen aus Forderungen gegenüber Vertragspartnern und öffentlichen Stellen sowie aus Bargeldguthaben.

In der nachstehenden Übersicht ist die Vermögensstruktur des Treuhandbereiches dargestellt:

VERMÖGENSSTRUKTUR VERKEHRSVERBUND TREUHANDVERMÖGEN (in 1.000 €)								
	2006		2007		2008		2009	
Forderungen an Vertragspartner	88	1%	204	1%	396	2%	90	0%
Forderungen an Verkehrsunternehmen	2.723	24%	3.445	24%	3.508	20%	4.774	25%
Forderungen an Republik Österreich	2.319	21%	2.089	15%	1.953	11%	0	0%
Forderungen an Land Steiermark	814	7%	614	4%	1.068	6%	964	5%
Forderungen an Stadt Graz	0	0%	0	0%	754	4%	94	0%
Forderungen an BMVIT	52	0%	30	0%	23	0%	0	0%
sonstige Forderungen	8	0%	12	0%	14	0%	0	0%
FORDERUNGEN	6.005	53%	6.393	45%	7.715	43%	5.922	31%
Guthaben bei Banken	5.264	47%	7.822	55%	10.245	57%	13.296	69%
VERMÖGEN	11.268	100%	14.215	100%	17.960	100%	19.217	100%

Quelle: Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

Als stärkste Einflussgröße bei der Bilanzsumme ist das Guthaben bei Banken erkennbar. Dieses stieg von rd. €5,3 Mio. im Jahr 2006 um rd. €8,0 Mio. auf rd. €13,3 Mio. im Jahr 2009, das ist eine Steigerung von etwa 153 %.

Zu diesem Bargeldbestand ist jedoch anzumerken, dass er einerseits stichtagsbezogen ist und ihm andererseits auf der Passivseite der Bilanz entsprechende Verbindlichkeiten bei Verkehrsunternehmen gegenüberstehen. Bei der Fertigstellung der Abrechnung wird dieser ausbezahlt.

In der nachstehenden Übersicht ist die Kapitalstruktur des Treuhandbereiches dargestellt:

KAPITALSTRUKTUR VERKEHRSVERBUND TREUHANDVERMÖGEN (in 1.000 €)								
	2006		2007		2008		2009	
Rücklage 2005	313	3%	0	0%	0	0%	0	0%
Rücklage 2006	479	4%	0	0%	0	0%	0	0%
Rücklage 2007	0	0%	1.288	9%	0	0%	0	0%
Rücklage Studienkarte bis 2007	1	0%	217	2%	0	0%	0	0%
Rücklage 2008	0	0%	0	0%	2.111	12%	0	0%
Rücklage Studienkarte bis 2008	0	0%	0	0%	300	2%	0	0%
Rücklage 2009	0	0%	0	0%	0	0%	2.821	15%
Rücklage Studienkarte bis 2009	0	0%	0	0%	0	0%	400	2%
Rücklage Maut 2009	0	0%	0	0%	0	0%	5	0%
EIGENKAPITAL	793	7%	1.505	11%	2.411	13%	3.226	17%
Rückstellungen für Marketing und sonstige Kosten der StVG	463	4%	561	4%	703	4%	699	4%
Verbindlichkeiten an Vertragspartner	5.034	45%	4.649	33%	6.247	35%	5.579	29%
Verbindlichkeiten an Verkehrsunternehmen	4.650	41%	7.062	50%	8.256	46%	9.213	48%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Verrechnungskonto StVG	276	2%	341	2%	344	2%	347	2%
Verrechnungskonto Stadt Graz	53	0%	97	1%	0	0%	0	0%
Verrechnungskonto Bund	0	0%	0	0%	0	0%	153	1%
FREMDKAPITAL	10.475	93%	12.710	89%	15.550	87%	15.991	83%
KAPITAL	11.268	100%	14.215	100%	17.960	100%	19.217	100%

Quelle: Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

6.2.2 Finanzierungsrechnung

Die Mittel, die laut Einnahmenaufteilungsvertrag zur Aufteilung kommen, sind jene, die im Inkassogebiet des jeweiligen Verkehrsunternehmens (VU) durch Fahrkartenverkauf lukriert worden sind.

Es gibt auch noch Einnahmen, die von einem Unternehmen gemeldet, aber nicht durch den Verkauf von Verbund-Fahrkarten erzielt werden. Diese scheinen zwar im Jahresabschluss des Treuhandbereiches auf, werden aber als Durchläufer vor der Aufteilung der Verbund-Einnahmen ausgeschieden.

Der Landesrechnungshof hat in den nachfolgenden Tabellen diese verbundfremden Erlöse und Kosten ausgeschieden.

Nach Auskunft der Gesellschaft werden diese verbundfremden Umsätze für den Jahresabschluss 2011 nicht mehr gemeldet werden.

Bei den eigenwirtschaftlich betriebenen Linien, das sind jene, bei denen die VU auf eigenes wirtschaftliches Risiko und nach eigener Planung fahren, wird die Anwendung des Verbundtarifes von der öffentlichen Hand unterstützt.

Diese Unterstützung durch die öffentliche Hand soll die Anwendung eines einheitlichen Verbundtarifes sicher stellen.

Bei den über diese Basisleistung hinausgehenden Dienstleistungen der VU erfolgt die Bestellung und Bezahlung zumeist durch eine Gebietskörperschaft. Dabei werden von Gemeinden Kurse in Schwachlastzeiten (vormittags, spät abends u. ä.) zugekauft.

Der Landesrechnungshof hält in diesem Zusammenhang fest, dass in den Zahlen die Kosten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten nicht enthalten sind.

Das bedeutet, dass der finanzielle Umfang des Verkehrsverbundes zumindest um diese Beträge größer ist.

Nachstehend ist die Finanzierungsrechnung des Treuhandbereiches dargestellt:

FINANZIERUNGSRECHNUNG VERKEHRSVERBUND TREUHANDVERMÖGEN (in 1.000 €)								
	2006		2007		2008		2009	
Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus Fahrscheinverkäufen	49.269	59%	50.784	56%	55.210	52%	57.126	51%
Zuschüsse Gebietskörperschaften laut Grund- und Finanzierungsvertrag (GuF)	27.025	32%	27.238	30%	28.508	27%	28.652	26%
Zuschüsse zu Angebotsweiterungen von Dritten (über GuF hinaus)	6.138	7%	11.050	12%	21.307	20%	23.777	21%
Sonstige Erträge	1.305	2%	1.383	2%	1.461	1%	1.472	1%
BETRIEBSLEISTUNG	83.737	100%	90.455	100%	106.485	100%	111.026	100%
Aufteilung der Fahrscheineinnahmen an Verkehrsunternehmen	49.269	59%	50.784	56%	55.213	52%	57.126	51%
Tarifbestellungen	23.171	28%	23.325	26%	24.276	23%	24.209	22%
Kosten der StVG	1.984	2%	2.000	2%	2.243	2%	2.241	2%
Angebotsweiterungen	7.774	9%	12.537	14%	22.817	21%	25.254	23%
Abgeltung der Studienkarten an Verkehrsunternehmen	995	1%	1.052	1%	1.123	1%	1.364	1%
Mautkosten Verkehrsunternehmen und sonstige Kosten	236	0%	254	0%	255	0%	167	0%
KOSTEN	83.428	100%	89.953	99%	105.927	99%	110.360	99%
BETRIEBSERGEBNIS	308	0%	503	1%	558	1%	665	1%
Zinserträge	175	0%	214	0%	352	0%	155	0%
Zinsaufwand, Bankspesen	4	0%	4	0%	4	0%	4	0%
FINANZERGEBNIS	171	0%	210	0%	348	0%	151	0%
Jahresüberschuss	479	1%	712	1%	906	1%	816	1%
Dotierung von Rücklagen	479	1%	712	1%	906	1%	816	1%
BILANZERGEBNIS	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

Die Betriebsleistung setzt sich im Wesentlichen aus drei großen Positionen zusammen. Die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen enthalten 10 % Mehrwertsteuer, die nach der Aufteilung von den Verkehrsunternehmen abgeführt wird. Die Einnahmen aus Fahrscheinkäufen im Jahr 2008 sind wegen einer Berichtigung der Jahre 2004 bis 2008 um € 2.942,52 verkürzt.

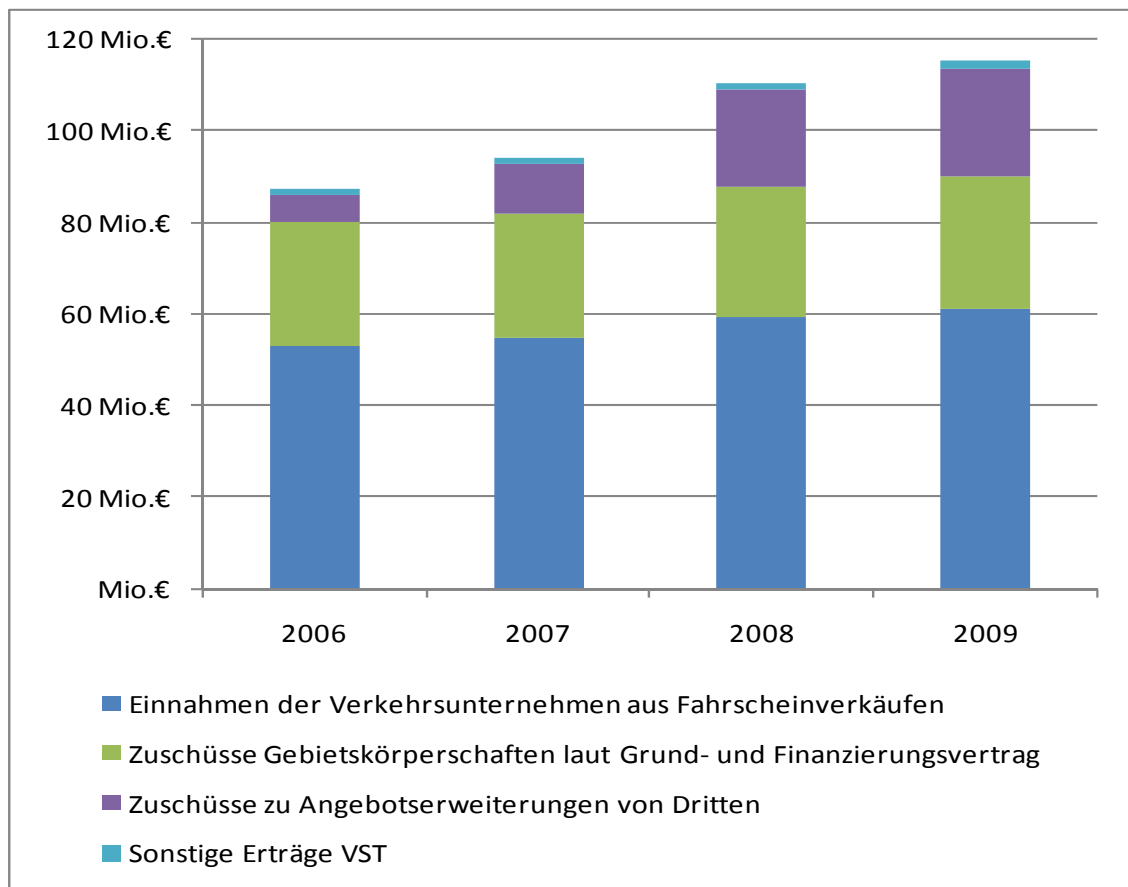
Unter der Position „Zuschüsse zu Angebotsweiterungen von Dritten“ sind solche Erweiterungen des Personenverkehrs zu verstehen, die über den Grund- und Finanzierungsvertrag hinaus von Gebietskörperschaften bestellt und bezahlt werden.

Dabei hat das Land Steiermark den größten Anteil: Im Jahr 2007 betrug dieser rund 68 % und stieg in den Jahren 2008 und 2009 auf rund 92 %. Für das (noch nicht abgerechnete) Jahr 2010 ist ebenfalls mit einer geringen Steigerung zu rechnen. Ursache ist der verstärkte Ausbau der S-Bahn.

In den sonstigen Erträgen des Treuhandbereiches sind vor allem die Zuschüsse für die sogenannte Studienkarte bzw. Zuschüsse für die Tarifbestellung des Landes Burgenland enthalten.

Enthalten sind auch jene Transferzahlungen des Bundes aus der Mineralölsteuer und aus dem Klima- und Energiefonds, die über das Land Steiermark inkameriert wurden. Diese betragen beispielsweise im Jahr 2009 rund € 1,74 Mio.

Nachstehend ist die Entwicklung der Betriebsleistung grafisch dargestellt:



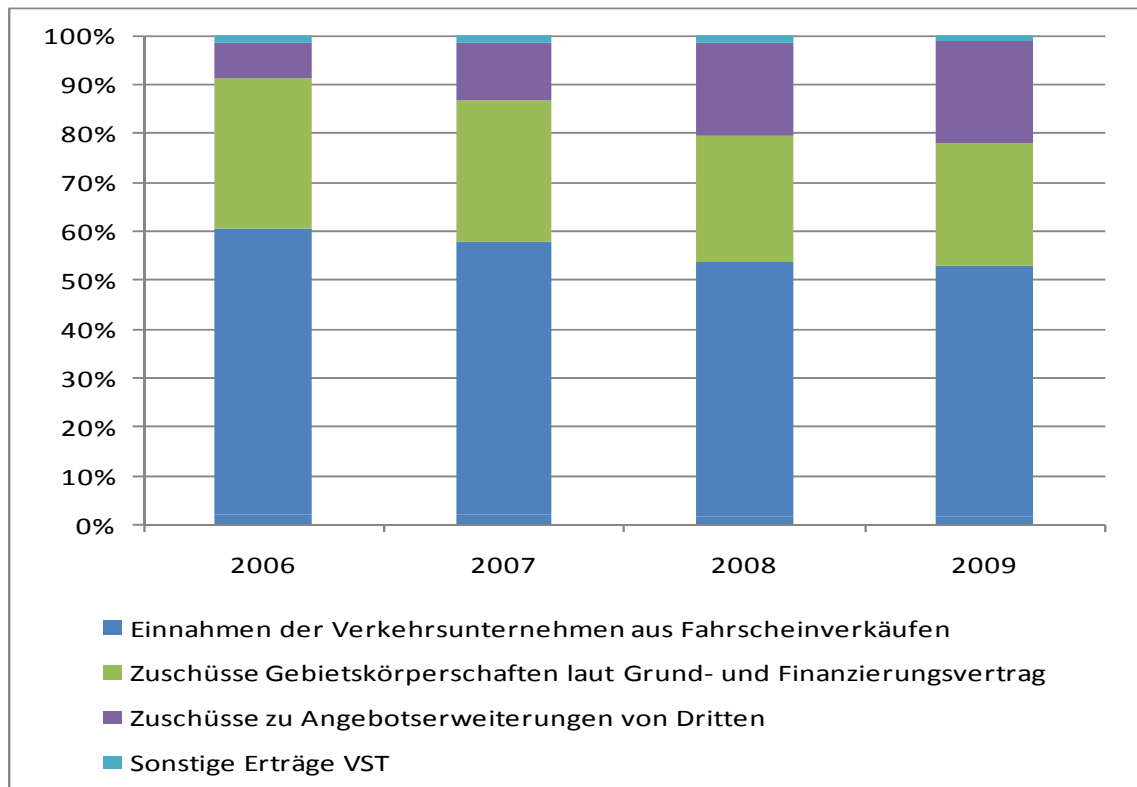
Erkennbar ist, dass die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen kontinuierlich gestiegen sind.

Die Zuschüsse der Gebietskörperschaften laut Grund- und Finanzierungsvertrag zusammen mit den Zuschüssen für Angebotserweiterungen sind ebenfalls gestiegen.

Hervorzuheben ist, dass diese Steigerung der öffentlichen Zuschüsse nicht nur absolut, sondern auch anteilmäßig erfolgte:

Anteil der öffentlichen Zuschüsse			
2006	2007	2008	2009
41 %	44 %	48 %	49 %

Dies veranschaulicht die nachstehende Grafik, in der auch die **Abnahme des Anteils der Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus Fahrscheinverkäufen** in den Jahren 2006 bis 2009 dargestellt ist:



Der Verkehrsverbund-Treuhandbereich in der Steiermark für den Personen-Nahverkehr ist mittlerweile fast zur Hälfte mit öffentlichen Geldern gefördert.

Daher sollten künftig in allen Verkehrsverbund-Verträgen die jeweiligen Streckenergebnisrechnungen Bestandteil der Vereinbarungen sein. Ebenfalls sollte für die StVG bzw. die für zuständige Abteilung zum Zwecke der Überprüfung dieser Streckenergebnisrechnungen die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die entsprechenden Unterlagen der Verkehrsunternehmen vereinbart werden.

**Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:
(Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.)**

Der LRH empfiehlt, dass Streckenergebnisrechnungen Bestandteil der betreffenden Vereinbarung sein sollen. Zudem sollte die Möglichkeit zur Einsichtnahme durch die StVG bzw. die zuständige Landesabteilung in die entsprechenden Unterlagen der Verkehrsunternehmen vereinbart werden.

Bezüglich Streckenergebnisrechnungen ist darauf hinzuweisen, dass auf Grund der Verbundsystematik (Nutzungsmöglichkeit aller Verkehrsangebote in den „gekauften“ Zonen durch den Fahrgast) eine auf „Strecken“ (z.B. im Sinne der einzelnen Konzessionen gemäß Kraftfahrlinienrecht) bezogene Ergebnisrechnung kaum aussagekräftig wäre, weil sich viele Strecken überlagern bzw. nebeneinander genutzt werden können. Dessen ungeachtet ist aber eine Ergebnisrechnung je Vertrag bzw. Verkehrsbereich anzustreben, in welcher der jeweilige Gesamtmitteleinsatz und -erfolg darzustellen ist. Durch die Bündelung der Kraftfahrlinienkonzessionen (siehe dazu Punkt 2.1.) sollten sich solche abgrenzbaren Bereiche ergeben.

Auf Grund des Systems der Alteinnahmensicherung, die mit Verbundgründung (1994 bzw. 1997) eingeführt wurde, und deren Umstellung unter Fortschreibung von unternehmensbezogenen pauschalen Tarifbestellungsbeträgen (2004) sowie der rechtlichen Situation betreffend bestehende Kraftfahrlinien ist eine „lokale“ Ergebnisrechnung kaum möglich. Man musste sich bei Zusatzbestellungen auf die Prüfung der Angemessenheit der Preise bei Zusatzbestellungen beschränken, ohne eine Gesamtübersicht über das Bereichsergebnis zu haben.

Bei allen zukünftig ohne Wettbewerb abgeschlossenen Verträgen sind die Bestimmungen des Anhanges der EU-VO 1370/2007 zu beachten bzw. deren Einhaltung nachzuweisen. Dabei sind aber nur die durch den Eingriff von außen eintretenden Effekte zu berücksichtigen, eine Gesamtergebnisrechnung für den jeweiligen Verkehrsbereich ist aus dieser Vorschrift im Regelfall nicht ableitbar. Wie der diesbezügliche Nachweis zu führen ist, ist derzeit noch unklar. Bei Entwicklung einer entsprechenden Vorgangsweise wird man bemüht sein, die Empfehlung des Rechnungshofes zu beachten.

Zu berücksichtigen ist weiters, dass bei einer Vergabe im Wettbewerb die Einsichtsmöglichkeit in die Unternehmensrechnung in erster Linie nur im Rahmen der vertieften Angebotsprüfung im Vergabeverfahren (§ 125 BVergG 2006) erfolgen kann. Inwieweit darüber hinausgehende Einsichtsmöglichkeiten vorgeschrieben werden können, wird noch gesondert zu prüfen sein, zumal eine Streckenergebnisrechnung oft nur einen Teilbereich der Gesamtkostenrechnung eines Verkehrsunternehmens darstellt, das in aller Regel neben Linienbetrieb auch andere Umsatzträger (Reisebüro, Gelegenheitsverkehr etc.) aufweist.

6.2.3 Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf und beförderte Personen

Die Gesellschaft erstellt als Abrechnungsgrundlage für die Aufteilung der Einnahmen Statistiken, die regional gegliedert die Einnahmen je Fahrkartenart angeben.

Zur Ermittlung der Anzahl der beförderten Personen bedient man sich eines Hochrechnungsverfahrens. Dabei wird jedem Fahrschein eine bestimmte Anzahl von Fahrten zugerechnet. Beispielsweise wird für eine Monatskarte als Äquivalent der Wert 54 verwendet.

Die Personenfahrten der Schüler und Lehrlingsfreifahrten sind in den dargestellten Zahlen nicht enthalten.

Setzt man die Einnahmen aus der Finanzierungsrechnung des Treuhandbereiches (ohne verbundfremden Umsätze) zu den beförderten Personen ins Verhältnis, ergibt sich folgendes Bild:

	2006	2007	2008	2009	Steigerung 2006-2009
Einnahmen Verkehrsverbund gesamt (in 1.000 €)	83.737	90.455	106.485	111.026	33 %
Beförderte Personen (in 1.000)	68.526	67.996	70.833	71.936	5 %
Einnahme Verkehrsverbund gesamt pro Personenfahrt	€1,22	€1,33	€1,50	€1,54	26 %

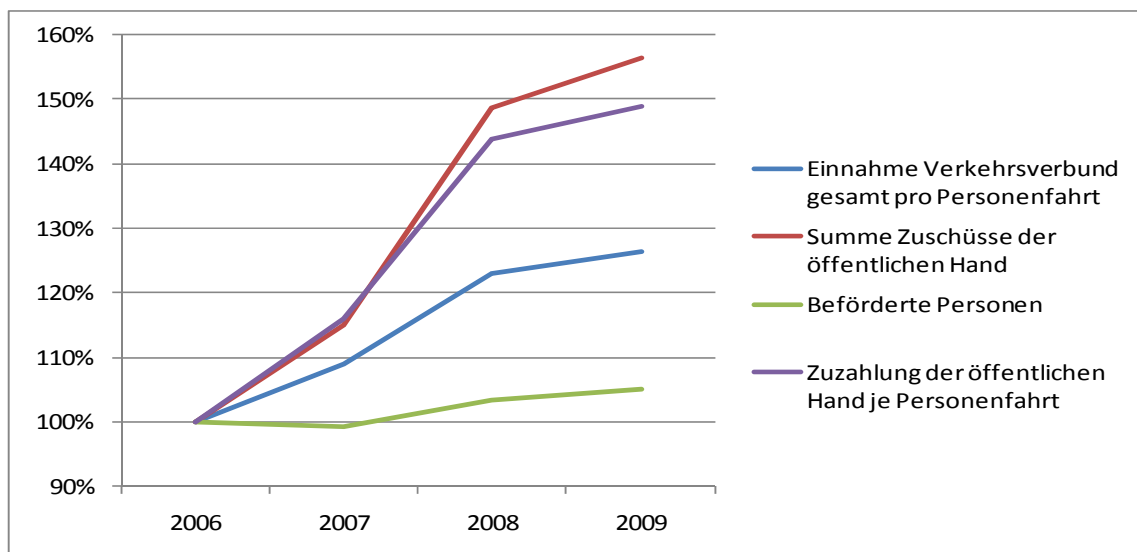
Der Landesrechnungshof hat den Anteil der Zuzahlungen der Gebietskörperschaften je beförderter Person ermittelt:

(Werte in 1.000)	2006	2007	2008	2009	Steigerung 2006-2009
Zuschüsse laut GuF	27.025	27.238	28.508	28.652	6 %
Zuschüsse zu Angebotserweiterungen	6.138	11.050	21.307	23.777	287 %
Sonstige Erträge	1.305	1.383	1.461	1.472	13 %
Summe Zuschüsse der öffentlichen Hand zum Verkehrsverbund	34.568	39.671	51.276	53.901	56 %
Beförderte Personen im Verkehrsverbund	68.526	67.996	70.833	71.936	5 %
Zuzahlung der Öffentlichen Hand je Personenfahrt	€0,50	€0,58	€0,72	€0,75	49 %

In den Jahren von 2006 bis 2009 stieg die Zuzahlung der öffentlichen Hand umgerechnet auf eine Personenfahrt um 49 %.

Als Hauptursache sind dabei die Zuschüsse für Angebotserweiterungen anzusehen, die über das Basisangebot des Grund- und Finanzierungsvertrages hinausgehen. Diese sind von 2006 bis 2009 um rund 287 % gestiegen. Ursache ist der Ausbau der S-Bahn.

In der nachstehenden Grafik sind einzelne Entwicklungen prozentuell mit der Basis 100 % im Jahr 2006 dargestellt:



Während die Anzahl der beförderten Personen von 2006 bis 2009 um rund 5 % zugenommen hat, ist die Summe der Zuschüsse der öffentlichen Hand für den Verkehrsverbund um rund 56 % gestiegen.

Entsprechend hat sich dadurch die Zuzahlung der öffentlichen Hand je Personenfahrt um rund 49 % vergrößert.

Der Landesrechnungshof hält in diesem Zusammenhang fest, dass in den Zahlen die Kosten und Personenfahrten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten nicht enthalten sind.

**Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:
(Landesbaudirektion)**

Auf Seite 35 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 42] des Berichtes werden die Berechnungen der Tabelle u.a. mit folgendem Satz zusammengefasst: „In den Jahren 2006 bis 2009 stieg die Zuzahlung der öffentlichen Hand umgerechnet auf eine Personenfahrt um 49%.“

Dazu ist zu bemerken, dass Zuschüsse aus dem Grund- und Finanzierungsvertrag, aus Angebotsverbesserungen und sonstigen Erträgen (insgesamt € 53,9 Mio.) nur einen Bruchteil der Zuzahlungen der öffentlichen Hand in den Öffentlichen Verkehr der Steiermark (insgesamt ca. € 235 Mio.) ausmachen. Daher gibt der vorhin zitierte Satz die tatsächlichen Verhältnisse nicht richtig wieder. Vielmehr wurden durch das Engagement des Landes Steiermark die finanziellen Beiträge zum Gesamtsystem um 10% erhöht, und damit im Gesamtsystem ein Fahrgastzuwachs von 5% erzielt. Nicht berücksichtigt dabei ist die Indexsteigerung von 2006 bis 2009.

Wie im Bericht beschrieben, sind die Zuschüsse für Angebotserweiterungen vor allem in die S-Bahn geflossen. Die Finanzierung erfolgte in erster Linie aus zweckgebundenen Mitteln der erhöhten Mineralölsteuer und des Klima- und Energiefonds des Bundes. Die jährlich im Oktober durchgeführten Fahrgastzählungen haben folgendes Bild ergeben:

Bereich	2007	2008	2009	2010	Steigerung absolut	Steigerung relativ
S-Bahn	26.924	32.286	31.825	33.873	6.949	26%
Obersteirertakt	9.139	11.088	11.404	12.314	3.175	35%
Summe	36.063	43.374	43.229	46.187	10.124	28%

Die Anzahl der beförderten Personen ist demnach in den Jahren von 2007 bis 2010 im Bereich der S-Bahn um 26%, im Bereich des Obersteirertaktes um 35%, und im gesamten Bahnbereich um 28% gestiegen.

Replik des Landesrechnungshofes:

Die Stellungnahme bezieht sich auf die Gesamtsituation des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark. Prüfgegenstand hingegen war die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H., die ihrerseits nur den von ihr verwalteten Teil des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in ihrem Treuhandbereich darstellt.

6.2.4 Anmerkung: Schüler- und Lehrlingsfreifahrten

Wegen der erheblichen Beträge, die von der öffentlichen Hand für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF) zur Verfügung gestellt werden, sind die Eckdaten zur Information nachstehend dargestellt.

Diese Mittel und auch diese Personenfahrten sind jedoch nicht in den Berechnungen enthalten, die den Verkehrsverbund betreffen.

Zahlungen der öffentlichen Hand für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in der Steiermark					
	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	Steigerung gesamt
Kosten der Schüler (in 1.000 €)	48.351	48.901	51.639	49.504	2 %
Kosten der Lehrlinge (in 1.000 €)	3.403	3.604	3.858	3.655	7 %
Kosten SLF gesamt (in 1.000 €)	51.753	52.504	55.497	53.159	3 %
Beförderte Personen (in 1.000)	35.181	34.871	35.333	33.682	- 4%
SLF – Kosten pro Personenfahrt	€1,47	€1,51	€1,57	€1,58	7%

Die Berechnungen werden zwar von der StVG gegen Entgelt durchgeführt, die Gelder werden jedoch aus dem Familienlastenausgleichsfonds direkt an die Verkehrsunternehmen ausbezahlt. Gleichwohl wären diese Beträge aber den Kosten des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, die die öffentlich Hand trägt, zuzuschlagen.

6.2.5 Weitere Förderungen des Landes im Nah- und Regionalverkehr

Im Rahmen des Förderungsprogrammes des steirischen Nah- und Regionalverkehrs werden auch Infrastrukturprojekte für öffentliche Verkehrsmittel gefördert. Projektträger sind sowohl Eisenbahnunternehmen als auch Gemeinden.

In den nachstehenden Tabellen sind die Summen von Förderungen bzw. Zuzahlungen für den Bereich der ÖPNRV-Infrastruktur in Millionen Euro dargestellt, die in den Jahren 2006 bis 2010 seitens der FA18 geleistet wurden.

Beiträge, die dem Güterverkehr zuzuordnen sind, sind darin nicht enthalten.

Ebenso nicht enthalten sind jene Finanzmittel, die an die Steiermärkischen Landesbahnen ausbezahlt wurden, da in diesen Mitteln ebenfalls Beiträge für den Gütertransport enthalten sind.

2006 (in Mio. €)	
Verkehrsdienstevertrag ÖBB, Finanzierung Grundangebot	6,124
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Gemeinden	1,117
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Eisenbahnunternehmen	1,327
Nahverkehrsknoten (Graz und Liezen)	4,875
SUMME	13,444

2007 (in Mio. €)	
Verkehrsdienstevertrag ÖBB, Finanzierung Grundangebot	6,160
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Gemeinden	1,168
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Eisenbahnunternehmen	0,239
Eisenbahninfrastruktur (Verkehrsstationen) von Eisenbahnunternehmen	0,353
Nahverkehrsknoten (Graz und Liezen)	2,208
SUMME	10,128

2008 (in Mio. €)	
Verkehrsdienstevertrag ÖBB, Finanzierung Grundangebot	6,434
Eisenbahninfrastruktur, Koralmbahn	7,780
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Gemeinden	0,112
ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Eisenbahnunternehmen	0,629
Eisenbahninfrastruktur (Verkehrsstationen) von Eisenbahnunternehmen	0,334
Nahverkehrsknoten (Graz und Liezen)	1,120
Infrastruktur (Verkehrsstationen) von Eisenbahnunternehmen	0,501
SUMME	16,909

2009 (in Mio. €)	
Verkehrsdienstevertrag ÖBB, Finanzierung Grundangebot	6,482
Förderung Eisenbahninfrastruktur, Koralmbahn	7,780
Förderung von ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Gemeinden	0,146
Förderung von ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Eisenbahnunternehmen	0,492
Förderung von Nahverkehrsknoten (Graz und Liezen)	0,780
SUMME	15,679

2010 (in Mio. €)	
Verkehrsdienstevertrag ÖBB, Finanzierung Grundangebot	6,492
Förderung Eisenbahninfrastruktur, Koralmbahn	7,780
Förderung von ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Gemeinden	1,087
Förderung von ÖV-Infrastruktur (P&R, Bus) von Eisenbahnunternehmen	0,440
Förderung von Nahverkehrsknoten (Graz und Liezen)	2,421
SUMME	18,220

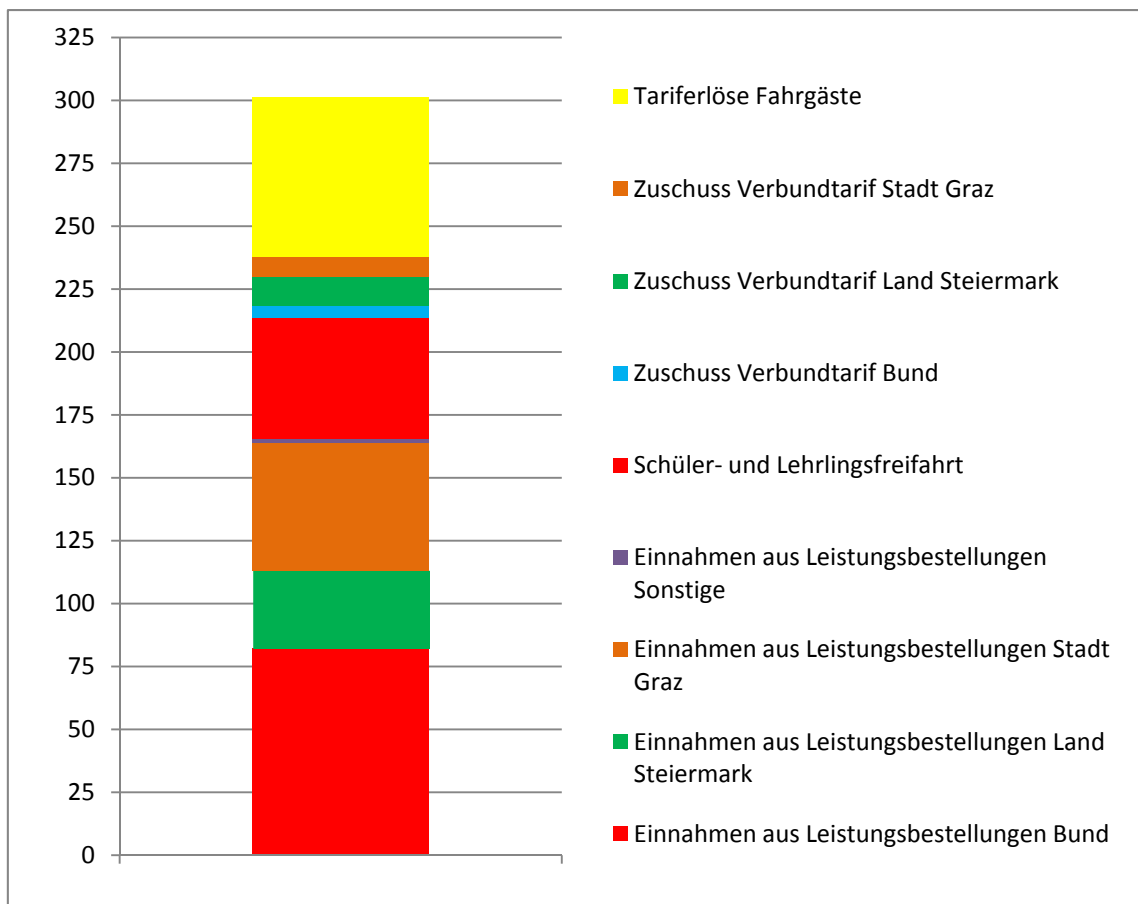
Angemerkt wird, dass allfällige Bundes- bzw. Gemeindezahlungen in den obigen Werten aus dem Landesbudget nicht enthalten sind.

6.2.6 Treuhandbereich und gesamter steirischer öffentlicher Personen- und Regionalverkehr

Nach Ansicht der für die Gesellschaft zuständigen Abteilung 18 Verkehr sind die dargestellten Zahlen des Treuhandbereiches (siehe auch Kapitel 6.2.2 Finanzierungsrechnung) der Gesellschaft im Zusammenhang mit der gesamten Finanzierungssituation des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in der Steiermark zu sehen.

Die Abteilung hat dazu die nachstehende Übersicht zur Verfügung gestellt, die einen Überblick über die Struktur des gesamten Geldvolumens des Jahres 2010 gibt.

Angemerkt wird, dass diese Zahlen nicht Gegenstand der LRH-Prüfung waren und sowohl vorläufige Werte enthalten als auch solche, die teilweise auch auf mündlichen Auskünften der jeweils zuständigen Stellen beruhen.



Von den rund €300 Millionen entfallen auf das Land Steiermark knapp über €40 Millionen, das sind etwa 14 %.

7. INTERNES KONTROLLSYSTEM

Alle Maßnahmen, die dazu bestimmt sind, das vorhandene Vermögen zu sichern, die betriebliche Leistungsfähigkeit zu steigern und die Einhaltung der Geschäftspolitik sowie die Richtigkeit und Vollständigkeit der Aufzeichnungen zu gewährleisten, bilden das so genannte Interne Kontrollsystem (IKS) eines Unternehmens.

Die Geschäftsführung des Unternehmens ist für dessen Einrichtung, Überwachung und Dokumentation verantwortlich.

Bereits im Jahr 1997 wurde in der StVG für folgende Angelegenheiten das Vieraugenprinzip eingeführt:

- Die Durchführung aller finanziellen Transaktionen der Gesellschaft
- Das Eingehen finanzieller Verpflichtungen
- Der Abschluss und die Änderung aller Verbundverträge (Grund- und Finanzierungsvertrag sowie Kooperationsverträge)
- Vereinbarung über die Durchführung und Finanzierung von Angebotsveränderungen
- Die Abgabe von Anträgen und Stellungnahmen in Behördenverfahren

Das Vieraugenprinzip erfordert die gemeinsame Zeichnung aller Schriftstücke in den genannten Angelegenheiten durch den Geschäftsführer und den Prokuristen der Gesellschaft.

Mit Genehmigung der Steiermärkischen Landesholding GmbH als damaligem Eigentümerversorger wurde im Jahr 2002 vereinbart, dass neben der Prokura auch noch eine Handlungsvollmacht an einen Mitarbeiter erteilt wird.

Dieser Handlungsbevollmächtigte kann zusammen mit dem Geschäftsführer die finanziellen Transaktionen abwickeln.

Die Gesellschaft hat sowohl für sich als auch für den Treuhandbereich ein umfangreiches Internes Kontrollsystem.

Nachstehend sind jene Bereiche beschrieben, die für beide Aufgabenkreise gleich sind:

Planung der Einnahmen und Ausgaben

Vom Geschäftsführer ist jährlich ein Budget zu erstellen und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

Die Überwachung des Budgets erfolgt durch einen monatlich vorgenommenen Soll-Ist-Vergleich.

Kassenbereich

Die Kassabewegungen werden im Kassenbuch eingetragen. Täglich wird der Kassenbestand geprüft. Die Belege werden alle zwei Wochen von der Geschäftsführung überprüft.

Bankzahlungen

Der Geschäftsführer ist zusammen mit dem Handlungsbevollmächtigten der StVG zeichnungsberechtigt. Die Überweisungen erfolgen elektronisch.

7.1 IKS im Gesellschaftsbereich

Bestellwesen

Bestellungen erfolgen von der jeweiligen ressortzuständigen Person nach der Genehmigung durch den Geschäftsführer und den Handlungsbevollmächtigten. Ausgaben in betragsmäßig geringer Höhe können vom Kassier ohne vorherige Genehmigung durch den Geschäftsführer erfolgen.

Eingangsrechnungen

Die Eingangsrechnungen werden von der ressortzuständigen Person auf sachliche Richtigkeit überprüft und um die jeweilige Positionsnummer im Budget ergänzt.

Sie werden gesammelt und mit einer Aufstellung der Zahlungsempfänger und der Rechnungsnummern zur Abzeichnung der Geschäftsführung und dem Handlungsbevollmächtigten vorgelegt.

7.2 IKS im Treuhandbereich

Abrechnung der Kosten der Verkehrsdienste

Für die Aufteilung der Einnahmen des Verkehrsverbundes melden die Verkehrsunternehmen monatlich die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen. Die Monatsmeldungen werden auf ihre Plausibilität überprüft und in die EDV zur Weiterverarbeitung eingespielt. Die Ausgabe der nummerierten Blankofahrscheine an die Verkehrsunternehmen wird mittels einer Datenbank registriert und überwacht.

Die Kontrolle der Einhaltung der Tarifbestimmungen wurde im Jahr 2009 von den VU selbst bzw. im Auftrag und auf Kosten der VU von Dritten wahrgenommen. Die StVG führt Fahrscheinkontrollen nur für Zusatzfahrten bei Stadtrandlinien von Graz und bei einem Regionalbus durch.

Eingangsrechnungen

Die dem Treuhandbereich zuzurechnenden Eingangsrechnungen sind Zahlungsanweisungen an die Verkehrsunternehmen. Diese werden dem Geschäftsführer und dem Handlungsbevollmächtigten der StVG gesammelt zusammen mit einer Aufstellung der Zahlungsempfänger und der Rechnungssummen zur Abzeichnung vorgelegt. Nach Abzeichnung der Sammelisten erfolgt die Zahlungsfreigabe in banküblicher Vorgangsweise durch den Geschäftsführer und den Handlungsbevollmächtigten der StVG.

Ausgangsrechnungen

Ergeben sich durch das Abrechnen Forderungen zu Gunsten des Verkehrsverbundes, so werden diese Forderungen gegenüber den jeweiligen Verkehrsunternehmen eingemahnt.

Zustimmung des Lenkungsausschusses

Der Geschäftsordnung des Lenkungsausschusses zufolge bedürfen insbesondere folgende Geschäfte seiner Zustimmung:

- Kostenrelevante Änderungen des Linien-, Fahrplan- und Tarifangebotes von über € 25.000,-
- von der StVG beauftragte Leistungen, deren Auftragssumme im einzelnen € 25.000,- oder für ein Gesamtvorhaben pro Jahr € 75.000,- übersteigen
- Marketingmaßnahmen
- Kooperationsverträge der StVG mit den Verkehrsunternehmen
- Vorlage des Jahresbudgets und des Jahresabschlusses

Das Interne Kontrollsystem sowohl der Gesellschaft als auch des Treuhandbereiches ist als zweckmäßig anzusehen.

8. GEBARUNG

8.1 Personal

In den Jahren 2006 bis 2010 stieg die durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer in der StVG von 15 auf 19. In dieser sind auch so genannte freie Dienstnehmer inkludiert.

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010
durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer laut Jahresabschluss	15	18	18	19	19
davon freie Dienstnehmer	2	4	3	3	3

Durch die Veränderungen der Aufgabengebiete der StVG bei der Aufteilung der Einnahmen, bei der Weiterentwicklung des Fahrplaninformationssystemes, bei der Anwendung des Vergaberechtes bei Zusatzbestellungen u.a.m. ergab sich die Notwendigkeit einer Neuordnung der Agenden.

Dazu wurde in der Sitzung des Aufsichtsrates bzw. des Lenkungsausschusses am 14. Juni 2006 ein mittelfristiges Aufgaben- und Organisationskonzept beschlossen.

In diesem wurde die neue Struktur der Aufgabenbereiche

- Geschäftsführung
- Angebotsmanagement
- Verbundtarif und verbundspezifischer Vertrieb
- Kundeninformation und Marketing
- Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
- Fahrplaninformationssystem und BusBahnBim-Auskunft
- Verbundcontrolling und Budgetierung
- Informationstechnologie
- Administration

detailliert beschrieben und auch die benötigten Personalkapazitäten angegeben. Die tabellarisch dargestellte Erhöhung der Anzahl der Mitarbeiter ist auf diese Reorganisation bzw. Aufgabenvermehrung zurückzuführen.

Eine Überprüfung der Höhe der Gehälter ergab, dass die Bezahlung der Mitarbeiter angemessen ist.

8.2 Vergabe von Verkehrsdienstleistungen

Die Gesellschaft wird bei Vergabeverfahren zur Bestellung von Verkehrsdienstleistungen nach der Gesetzeslage als vergebende Stelle im Auftrag eines öffentlichen Auftraggebers (z.B. Land Steiermark) tätig.

Das bedeutet, dass sie für den Auftraggeber als Bevollmächtigte das Vergabeverfahren abwickelt und die Letztverantwortung beim öffentlichen Auftraggeber bleibt.

Verkehrsdienstleistungen sind Dienstleistungsaufträge, die nach dem Bundesvergabegesetz 2006 zu vergeben sind. Bereits 2006 erfolgte die erste europaweite Ausschreibung eines Busverkehrs (Regionalbus Aichfeld) durch die Steirische Verkehrsverbund GmbH.

Im Prüfzeitraum erfolgten neun Vergaben im Gesamtbetrag von €16,89 Mio.

Die vom Landesrechnungshof geprüften, stichprobenweise ausgewählten Vergabeverfahren wickelte die Gesellschaft gesetzeskonform ab.

In einem Fall kam es zu einem Nachprüfungsverfahren vor dem UVS Steiermark. Dieser wies den Nachprüfungsantrag aus formalen Gründen ab.

Die Vorgangsweise und die Anforderungen bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen sind in Form von Leitfäden für die mit Vergabeverfahren Befassten verfügbar.

Die rechtliche Begleitung im Vergabeverfahren erfolgte mit juristischer Unterstützung einer Rechtsanwaltskanzlei als externen Berater. Die Beauftragung des externen Beraters entsprach den Vergabevorschriften.

Externe Beratungsleistungen sollten allenfalls auf die Klärung einzelner spezieller Rechtsfragen oder Bewertungsaspekte beschränkt bleiben bzw. nur im Falle einer wesentlichen Erhöhung der Qualität und der Erfolgswahrscheinlichkeit eines Projektes herangezogen werden.

**Stellungnahme des Herrn Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:
(Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.)**

Der LRH empfiehlt, externe Beratungsleistungen im Rahmen von Vergabeverfahren lediglich für die Klärung spezieller Rechtsfragen in Anspruch zu nehmen.

Dem stimmt die StVG grundsätzlich zu. Die speziellen Rahmenbedingungen bei der Einführung des Wettbewerbes im öffentlichen Verkehr, vor allem auch unter den beschriebenen Rahmenbedingungen, stellt derzeit noch eine Situation dar, in welcher die extern beigezogene Expertise nicht nur zu einer wesentlichen Erhöhung der Qualität bzw. der Erfolgswahrscheinlichkeit beitragen kann, sondern eine erfolgsversprechende Vorgangsweise überhaupt erst ermöglicht.

Der externe Berater ist eine auf Vergaberecht in allen Bereichen spezialisierte Kanzlei, die durch die breite Beschäftigung mit Vergabefragen abseits der „üblichen“ Vergabetätigkeit des Landes Steiermark viele zusätzliche Aspekte einbringen kann. Ausgehend von der erstmaligen Beauftragung durch die StVG betreut die Kanzlei mittlerweile auch andere Auftraggeber im öffentlichen Verkehr. So werden auch die Verkehrsverbünde Ostregion (VOR) und Salzburg (SVV) in Vergabeverfahren unterstützt, welche auf Grund der rechtlichen Problematik oftmals von den Vergabekontrollbehörden behandelt werden müssen. Die dabei gewonnene Erfahrung fließt unmittelbar auch in die diesbezügliche Rechtsexpertise für die StVG ein. Nicht zuletzt auf Grund der Tatsache, dass die Umsetzung der EU-VO 1370/2007 (in Kraft ab Dezember 2009) im nationalen Recht noch immer nicht erfolgt ist, sind in vielen Fragen schwierige rechtliche Abwägungen zu treffen, wobei auf die gesamtösterreichischen Entwicklungen bzw. Entscheidungen Bedacht genommen werden muss. Es wird daher auch in absehbarer Zeit nicht möglich sein, auf diese spezifische externe Beratungsleistung zu verzichten.

Sobald sich eine rechtssichere Vorgangsweise bei der Vergabe von Verkehrsdiensten im Spannungsfeld zwischen einzelnen Rechtsvorschriften und bestehenden Konzessionsrechten etabliert hat, wird diese Unterstützung nicht mehr regelmäßig in Anspruch genommen werden müssen. Man wird dann zumeist mit der Unterstützung der Vergaberechtsexperten des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung das Auslangen finden können.

8.3 Beschaffungen von Nicht-Verkehrsdienstleistungen

Die Gesellschaft führt eine Vielzahl verschiedener Vergaben und Beschaffungen in eigenem Namen aber auch im Namen Dritter durch. Neben den gesetzlichen Vorschriften besteht auch eine interne Richtlinie für den Ablauf von Beauftragungen.

Dieser zufolge sind die Eckpfeiler interner Kontrolle gegeben; insbesondere verwirklicht sind

- das Vieraugenprinzip,
- die schriftliche Beauftragung,
- die Rechnungsprüfung,
- die Rechnungsfreigabe durch den zuständigen Mitarbeiter,
- die Überweisung von Geldern auf der Basis von mehr als einem Code,
- die Geschäftsordnungen des Aufsichtsrates und des Lenkungsausschusses mit ihren Bestimmungen.

In diesem Zusammenhang sind auch die quartalsmäßigen Berichterstattungen an Aufsichtsrat und Lenkungsausschuss sowie die Zustimmungserfordernisse der jeweiligen Gremien bei Aufträgen, Beschaffungen und Vergaben zu nennen.

8.3.1 Verbundmarketing

Bei diesen Marketingaktivitäten erfolgt die Finanzierung über den Grund- und Finanzierungsvertrag.

Für **Druckaufträge** werden in der Regel zumindest drei Vergleichsangebote eingeholt.

Grafikleistungen für Standardprodukte wie Fahrplanhefte oder Liniennetzpläne werden an einige kleinere Unternehmen direkt vergeben. Zuletzt wurde 2005 ein Preisvergleich für die Gestaltung von Übersichtsfahrplänen durchgeführt.

Weitere Preisvergleiche im S-Bahn-Bereich haben gezeigt, dass diese Produkte von klassischen Werbeagenturen nicht günstiger erstellt werden können.

Auch einzelne Projekte mit größerem Kreativanteil wurden direkt vergeben.

8.3.2 Büroinfrastruktur, Hard- und Software

Büromöbel werden seit dem Jahr 2008 im Rahmen der Bundesbeschaffungs GmbH gekauft, davor wurde auf der Basis von Preisanfragen geordert.

Weitere Beschaffungen von Bürogeräten erfolgten ebenfalls aufgrund von Preisanfragen, das Kopiergerät der Gesellschaft wurde im Rahmen des Landespools gemietet.

Bei PC's, Bildschirmen und Druckern erfolgt der Kauf über die Bundesbeschaffungs GmbH oder aufgrund von mehreren Preisanfragen.

Die mobilen Fahrscheindrucker werden an einzelne (umsatzschwächere) Verkehrsunternehmen weitervermietet. Der überwiegende Anteil an Abfertigungsgeräten wird von den Verkehrsunternehmen selbst – auf eigene Kosten – gekauft. Allgemeine Programme werden über die Bundesbeschaffung GmbH bzw. den jeweiligen herstellergebundenen Vertrieb beschafft.

8.3.3 Finanzveranlagung

Die risikolose Veranlagung von monatlichem Festgeld zur Erreichung - einer gegenüber den Girokontobedingungen - höheren Verzinsung des Bankguthabens erfolgte bis zur Phase der Niedrigzinsen auf Grundlage eines Vergleiches dreier Banken.

Im Zeitraum Februar 2009 bis März 2010 waren dann aufgrund des allgemein niedrigen Zinsniveaus die Konditionen am Girokonto besser, weshalb keine andere Veranlagungsform gewählt wurde. Seit Juni 2010 wird ein Teil des Bankguthabens über ein jederzeit kündbares Dispositionskonto bei einer Bank geführt.

8.4 Marktuntersuchung der „Verbund Linie“

Die Gesellschaft gibt jährlich eine Marketingstudie in Auftrag, die verschiedenste Aspekte des Verkehrsverbundes aus der Sicht der Bevölkerung beurteilt und auch die zeitliche Entwicklung erhebt.

Beispielsweise umfasste die repräsentative Umfrage 2010 die Bereiche:

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	Informationsniveau / Informationskanäle
Bewertung der Verbund Linie / Qualitätsbarometer	Allgemeine Kundenzufriedenheit
Weiterempfehlung der Verbund Linien	Image der Verbund Linie
Handlungsrelevanz - Matrix	Gewünschte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit
Bekanntheit / Nutzung der S-Bahn bzw. des Obersteirertaktes	Fahrkartennutzung der 15- bis 19-Jährigen
Spezialfragen zur Stadt Graz	

Der LRH begrüßt diese Art der Befragung, da sie Aufschluss über die Bedürfnisse und die Zufriedenheit der Kunden gibt.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 26. August 2011 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Teilgenommen haben:

vom Büro des Herrn
Landesrates Dr. Gerhard KURZMANN:

Walter RAUCH

von der Abteilung 18 Verkehr:

DI Andreas TROPPER
DI Werner REITERLEHNER

von der Steirischen Verkehrsverbund
GmbH:

Dr. Alfred HENSLE
Mag. Michael KOBER

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU
Mag. Georg GRÜNWALD
Dipl. Ing. Dietrich HOFER

9. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof hat die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. überprüft. Die Prüfung umfasste den Zeitraum vom 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2010.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich nachstehende Feststellungen und Empfehlungen:

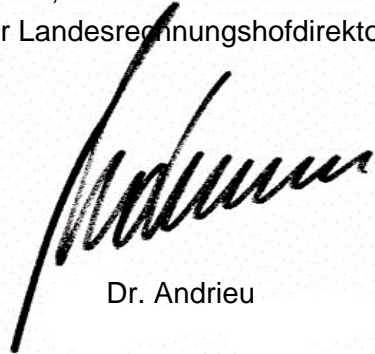
- Ein Verkehrsverbund entsteht durch Kooperationsverträge der Verkehrsunternehmen mit einer Trägerorganisation. In der Steiermark ist dies die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. (StVG).
- Diese steht im Alleineigentum des Landes und ist für Verkehrsmanagement, Verbundtarif, Vertrieb, Marketing, Kundeninformation, Abrechnung und Controlling zuständig.
- Organe der Gesellschaft sind die Generalversammlung, der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung.
- Es gibt in der Gesellschaft zwei voneinander getrennte Rechnungskreise, nämlich den Gesellschaftsbereich und den so genannten Treuhandbereich. Die Gelder des Treuhandbereiches stehen den Verkehrsunternehmen zu. In diesem Bereich fungiert die Gesellschaft als Abrechnungs- und Ausgleichsstelle für die Einnahmenaufteilung. Sie ist verantwortlich für die organisatorische Abwicklung der Aufteilung der Verkaufserlöse aus dem Verbundtarif.
- Eine wichtige Rolle kommt dem „Lenkungsausschuss“ zu, der zwar kein Organ der Gesellschaft ist, sondern dem Treuhandbereich der Gesellschaft zuzurechnen ist. Er ist für die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen des Verkehrsverbundes in der Steiermark zuständig. Die Umsetzung dieser Aufgaben wird von der StVG wahrgenommen.
- Das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) trat am 1. Jänner 2000 in Kraft. Darin wurden die organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen sowie die Ziele, Aufgaben und die Organisation der Verkehrsverbände in den Ländern festgelegt.

- Einerseits hat der Bund ein Grundangebot im öffentlichen Schienennah- und Regionalverkehr im Umfang der bisher erbrachten Leistungen sicherzustellen. Andererseits können die Länder und Gemeinden durch Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Leistungen bei Verkehrsunternehmen Angebotsverbesserungen herbeiführen.
- Der Grund- und Finanzierungsvertrag für den steirischen Verkehrsverbund wurde zwischen Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Land Steiermark, der Stadt Graz und der StVG abgeschlossen.
- Für das sogenannte Treuhandvermögen der Gesellschaft wird ein eigener Jahresabschluss erstellt. Darin ist die Herkunft und Verwendung jener Mittel ausgewiesen, die aufgrund des Verbundtarifes abgerechnet werden. Die Finanzströme der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sind darin nicht enthalten.
- Die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen wiesen ein kontinuierliches Wachstum auf. Während die Anzahl der beförderten Personen von 2006 bis 2009 um rund 5 % zugenommen hat, ist die Summe der Zuschüsse der öffentlichen Hand für den Verkehrsverbund um rund 56 % gestiegen. Dadurch ergab sich für die Zuzahlung der öffentlichen Hand je Personenfahrt ein Plus von rund 49 %.
- Als Ursache sind dabei die Zuschüsse für Angebotserweiterungen anzusehen, die über das Basisangebot des Grund- und Finanzierungsvertrages hinausgehen. Diese sind von 2006 bis 2009 um rund 287 % gestiegen. Hauptursache ist der Ausbau der S-Bahn.
- Im Wesentlichen wurde die Finanzierung des Verkehrsverbundes bei seiner Einführung festgelegt und seither jährlich fortgeschrieben.
 - **Im Hinblick auf den hohen öffentlichen Mitteleinsatz empfiehlt der LRH der Förderungsentscheidung eine transparente Kalkulation in Form von Streckenergebnisrechnungen zu Grunde zu legen und damit auch eine nachvollziehbare Kontrolle zu ermöglichen.**
- Im Rahmen des Förderungsprogramms des steirischen Nah- und Regionalverkehrs werden auch Infrastrukturprojekte für öffentliche Verkehrsmittel gefördert. Projektträger sind sowohl Eisenbahnunternehmen als auch Gemeinden. Der Verkehrsverbund in der Steiermark für den Personen-Nahverkehr wird damit fast zur Hälfte mit öffentlichen Geldern gefördert.

- Hinsichtlich der Gesellschaftsgebarung wurde festgestellt, dass das Rechnungswesen des Verkehrsverbundes ein hohes Niveau aufweist. Die Jahresabschlüsse werden von einem Wirtschaftsprüfer geprüft. Da die Gesellschaft als „kleine GesmbH“ einzustufen ist, erfolgt die Prüfung der Jahresabschlüsse durch den Wirtschaftsprüfer freiwillig.
- Der Bargeldbestand der Gesellschaft stieg in Jahren 2007 bis 2010 von rd. 49 % auf rd. 64 % der Bilanzsumme.
 - **Der LRH hat wiederholt empfohlen, dass vom Land Steiermark Überlegungen bezüglich eines zentralen Liquiditätsausgleiches angestellt werden sollten, um hohe Bankbestände in Beteiligungsunternehmen zu vermeiden.**
- Für die Beteiligungen des Landes gibt es kein Gehaltsschema für Geschäftsführer. Das Gehalt des Geschäftsführers der StVG ist angemessen.
 - **Der LRH wiederholt seine Empfehlung, für Beteiligungen des Landes eine verbindliche Richtlinie über die Höhe der branchenbezogenen Gehälter für leitende Organe zu erlassen.**
- In den Jahren 2006 bis 2010 stieg die durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer von 15 auf 19. In dieser sind auch so genannte freie Dienstnehmer inkludiert. Die Entlohnung der Mitarbeiter bewegt sich im üblichen Rahmen.
- Die Gesellschaft verfügt (auch für den Treuhandbereich) über ein funktionierendes Internes Kontrollsystem.
- Die Gesellschaft wird bei Vergabeverfahren zur Bestellung von Verkehrsdienstleistungen nach der Gesetzeslage als vergebende Stelle im Auftrag eines öffentlichen Auftraggebers (z.B. Land Steiermark) tätig, die Letztverantwortung bleibt daher beim öffentlichen Auftraggeber.
- Im Prüfzeitraum erfolgten neun Vergaben mit einem Gesamtbetrag von € 16,89 Mio. Die vom Landesrechnungshof stichprobenweise überprüften Vergabeverfahren wickelte die Gesellschaft gesetzeskonform ab.

- Die rechtliche Begleitung im Vergabeverfahren erfolgte mit juristischer Unterstützung einer Rechtsanwaltskanzlei. Diese Beauftragung des externen Beraters entsprach den Vergabevorschriften.
- **Externe Beratungsleistungen sollten auf die Klärung einzelner spezieller Rechtsfragen oder Bewertungsaspekte beschränkt bleiben bzw. nur im Falle einer wesentlichen Erhöhung der Qualität und der Erfolgswahrscheinlichkeit eines Projektes herangezogen werden.**
- Die Beschaffung von Nicht-Verkehrsdienstleistungen erfolgte im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften bzw. nach einer internen Richtlinie.

Graz, am 21. November 2011
Der Landesrechnungshofdirektor:



Dr. Andrieu