

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG
LANDESRECHNUNGSHOF



BERICHT

LRH 20 V 2 - 1998/9

**betreffend die Überprüfung der
„Steirischen Verkehrsverbund
Gesellschaft m.b.H.**

INHALTSVERZEICHNIS

I. PRÜFUNGSaufTRAG	1
II. ALLGEMEINES	3
III. GESELLSCHAFTSRECHTLICHE FIR MENSTRUKTUR.....	7
IV. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNI SSE	14
IV.1. Grund- und Finanzierungsvertrag.....	14
IV.2. Rechnungswesen	21
IV.3. Vermögens- und Kapitalstruktur der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.	25
IV.4. Darstellung der Betriebsergebnisse der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.	32
IV.5. Abrechnung des Treuhandvermögens	36
IV.6. Fahrgastentwicklung	44
IV.7. Verkaufte Fahrkarten.....	54
IV.8. Ausgewählte Aufwandsbereiche.....	61
V. KOSTENPROBLEMATIK.....	66
VI.ZUSAMMENFASSUNG	83

I. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof hat eine Überprüfung der

Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

durchgeführt.

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist aufgrund der Kompetenzbestimmung des § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes gegeben. Gemäß § 3 Abs. 1 LRH-VG obliegt dem Landesrechnungshof u.a. die Kontrolle der Gebarung von Unternehmen, an denen das Land Steiermark mit mindestens 25% des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist. Das Land Steiermark ist 100%iger Eigentümer der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.. Es wird daher festgestellt, daß die Prüfkompentenz des Landesrechnungshofes gegeben ist.

Gegenstand bzw. Zweck der stichprobenartigen Prüfung waren in erster Linie Teilbereiche der Gebarung, die betriebswirtschaftliche Entwicklung, die fahrgastmäßige Entwicklung des Verkehrsverbundes und dessen Zukunftsaussichten.

Die Überprüfung erfolgte durch Einsichtnahme in die Jahresabschlüsse, Belege, Geschäftsstücke, Verträge, sowie die Akten der Rechtsabteilung 10 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung.

Als Auskunftspersonen standen vor allem der Geschäftsführer und die Mitarbeiter der Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H., die zuständigen Bearbeiter in der Rechtsabteilung 10 und die Geschäftsführer der Steiermärkischen Landesholding Gesellschaft m.b.H. zur Verfügung.

Zum gegenständlichen Bericht sind nachstehende Stellungnahmen eingegangen:

- * Eine vom Landesfinanzreferenten Landesrat Ing. Hans Joachim Ressel unterfertigte Stellungnahme der RA 10, wobei dieser eine Stellungnahme
- * der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. als Beilage angeschlossen ist und
- * eine vom Landesfinanzreferenten unterfertigte Stellungnahme der Fachabteilung 2b, Öffentlicher Verkehr, Verkehrsplanung

Der Landesrechnungshof hat die allgemein gehaltene Stellungnahme des Landesfinanzreferates am Ende des Berichtes eingefügt. Die speziell zu einzelnen Berichtsteilen formulierten Stellungnahmen der Fachabteilung 2b und der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. wurden direkt in den Bericht eingearbeitet.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

*Der Kontrollbericht des LRH ist Anlaß für die StVG, die bisherige Aufgabenerfüllung kritisch zu analysieren und gleichzeitig zu überprüfen, in welchem Ausmaß die mit dem Verkehrsverbund Steiermark gesteckten Ziele erreicht werden konnten und in welchen Bereichen Verbesserungen möglich sind. Aus Sicht der StVG ist zunächst die **grundsätzlich positive** Bewertung des Verkehrsverbundes durch den LRH hervorzuheben. Auf den Seiten 66 und 71 wird der Qualitätssprung für die Kunden des öffentlichen Verkehrs durch den 1994 gegründeten Verkehrsverbund Großraum Graz und seine 1997 erfolgte Ausweitung auf die gesamte Steiermark festgehalten.*

Einzelne Regelungen der Verbundkooperation werden vom LRH kritisch gesehen. Soweit die StVG diese Kritik teilt, gibt die Stellungnahme Gelegenheit aufzuzeigen, was die StVG nach Abschluß des Prüfungszeitraumes (Ende 1997) zur Weiterentwicklung dieser Regelungen unternommen hat. Einigen Kritikpunkten des LRH stimmt die StVG nicht zu. Unterschiedliche Bewertungen, aber auch vom LRH nicht berücksichtigte Informationen sind die jeweiligen Gründe dafür.

II. ALLGEMEINES

Der Verkehrsverbund kam mit der Gründung der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. (StVG) im Juli 1991 in eine konkrete Phase. Im November 1991 wurde die Arbeit in dieser Gesellschaft mit dem Ziel aufgenommen, in einem ersten Schritt die organisatorischen Grundlagen für einen Verkehrsverbund im Großraum Graz zu schaffen.

Mit dem „Gesamtverkehrskonzept für Graz“ aus dem Jahr 1987 lag für die Landeshauptstadt ein verkehrspolitisches Maßnahmenkonzept vor, das den Anspruch stellte, die „Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer“ zu erzielen und die Vorherrschaft des Kfz-Verkehrs abzubauen. Konkret wurde darin eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelanteile vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr angestrebt. Der Wertewandel in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung mündete 1988 auch auf Landesebene in die Ausarbeitung eines umfassenden „Steirischen Gesamtverkehrsprogrammes“, das die „aktuellen Dimensionen“ der Verkehrs- und Umweltsensibilität auf einen Nenner bringen sollte. Die tatsächliche Initialzündung zum heute existierenden Verkehrsverbund war jedoch auf die äußerst schlechte Luftqualität im Winter 1988/89 zurückzuführen. Hartnäckige und für die Grazer Beckenlage typische Inversionswetterlagen verursachten mehrere Smogtage, als deren Verursacher vorrangig die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs galten. Der „Smogalarm“ brachte den Verkehrsverbund ins Rollen.

Seit dem Jahr 1994 gibt es den „Verkehrsverbund Großraum Graz“. Dieses Verbundgebiet umfaßt die Stadt Graz, die politischen Bezirke Graz- Umgebung, Deutschlandsberg, Feldbach, Fürstenfeld, Leibnitz, Radkersburg und Voitsberg , die Gerichtsbezirke Gleisdorf und Weiz des politischen Bezirkes Weiz sowie die Gemeinden Blaindorf und Kaibing des politischen Bezirkes Hartberg. In diesem

Verbundgebiet, das in 75 Tarifzonen eingeteilt ist, betrieben von Beginn an 40 Verkehrsunternehmen 260 Linien.

Die Vorteile, die sich für die Fahrgäste durch die neue „Verbundlinie“ ergaben, waren im wesentlichen folgende:

- * Für jede Fahrt im Verbund benötigt man nur noch eine Fahrkarte, auch wenn man umsteigen muß.
- * Durch den einheitlichen Tarif ergeben sich vor allem bei den Zeitkarten erheblich Preisvorteile.
- * Während der Geltungsdauer können alle Verkehrsmittel in den gelösten Zonen uneingeschränkt benützt werden.
- * Alle Fahrkarten sind an beliebige Personen übertragbar.
- * Alle im Vorverkauf erworbenen Fahrkarten gelten vom Zeitpunkt der Entwertung an.

Die wesentlichen **Zielsetzungen**, die mit der Schaffung des Verkehrsverbundes „Großraum Graz“ angestrebt wurden, sind im wesentlichen folgende:

Durch eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Verkehrs soll der Zugang zu Bus, Bahn und Straßenbahn erleichtert und damit ein entscheidender Beitrag zur Entlastung der Verkehrs- und Umweltsituation geleistet werden. Vor allem im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr wird eine Verlagerung vom individuellen zum öffentlichen Verkehr angestrebt. Bei einem Vergleich des Berufspendlerverkehrs nach Graz, zwischen den Jahren 1981 und 1991, zeigte sich, daß die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel in absoluten Zahlen praktisch gleichgeblieben war. Durch den boomenden Autoverkehr hat er sogar - relativ gesehen - Anteile verloren. Der Verkehrsverbund soll sowohl jene Personen, die ein eigenes Kraftfahrzeug benützen, als auch jene Personengruppen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, ansprechen. In einem Grund- und

Finanzierungsvertrag vom 19.11.1993 sind die Vertragspartner Republik Österreich, Land Steiermark, Landeshauptstadt Graz, Steirischer Verkehrsverbund Ges.m.b.H. und Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe (GVB) übereingekommen, die 1986 begonnene Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs fortzusetzen. In diesem Vertrag werden die verkehrspolitischen Grundsatzentscheidungen über Tarif, Verkehrsangebot und Verbundziele vorgegeben. Die Gebietskörperschaften tragen die verbundspezifischen Kosten gemäß einem vereinbarten Schlüssel (Bund 33,33%, Land 42,43%, Stadt 24,24%). Als Entscheidungsgremium fungiert **der Lenkungsausschuß**, in dem neben den finanzierenden Gebietskörperschaften die Vertreter von StVG und GVB beratend vertreten sind. Die Planungs- und Organisationsaufgaben sowie die Verbundabrechnung werden von der StVG, deren Alleingesellschafter das Land Steiermark ist, wahrgenommen. Für das Verbundmarketing sind StVG und GVB gemeinsam verantwortlich. Die am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsunternehmen erbringen die in Kooperationsverträgen geregelten Leistungen auf ihren Linien im Verbundgebiet unter dem gemeinsamen Logo und einem gemeinsamen Namen - die Verbundlinie -, wobei der einheitliche Verbundtarif uneingeschränkt anerkannt wird. Im Gegenzug werden den Verkehrsunternehmen die Alteinahmen vor Verbundstart wertgesichert garantiert.

Der Grund- und Finanzierungsvertrag für den Verkehrsverbund Steiermark wurde am 20. September 1996 von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften, Bund und Land Steiermark unterschrieben.

Am 1. März 1997 ging der Verkehrsverbund Steiermark in Betrieb, in dem 50 Verkehrsunternehmen integriert sind.

Bereits am 3. Februar 1996 wurde der Regionalbus Aichfeld in Betrieb genommen. Die völlige Integration in den Verkehrsverbund erfolgte mit der Gründung des Verkehrsverbundes Steiermark am 1. März 1997.

Die zusätzlichen Kosten für die Ausweitung des Verbundgebietes werden von der Republik Österreich und dem Land Steiermark im Verhältnis 33,33: 66,67 getragen.

Bei Beschlüssen im Lenkungsausschuß, die ausschließlich das Ausweitungsbereich betreffen, hat der Vertreter der Stadt Graz keine Stimme.

III. GESELLSCHAFTSRECHTLICHE FIRMENSTRUKTUR

Das Unternehmen Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt. Die Rechtsgrundlage der Gesellschaft bildet der am 7. August 1990 abgeschlossene Gesellschaftsvertrag. Nach diesem Gesellschaftsvertrag waren zwei Gründungsmitglieder mit den angeführten Beträgen beteiligt:

Land Steiermark	S	9.999.000,--
Landeshypothekenbank Steiermark	S	1.000,--
Stammkapital	S	10.000.000,--

Mit dem Abtretungsvertrag vom 17. Juli 1991 hat die Landeshypothekenbank Steiermark ihren Geschäftsanteil an das Land Steiermark abgetreten. Seit diesem Zeitpunkt ist **das Land Steiermark Alleingesellschafter der Steirischen Verkehrsverbundgesellschaft m.b.H.**

Der Gesellschaftsvertrag wurde seit der Gründung mehrfach geändert, zuletzt durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Mai 1997. Mit diesem Beschluß wurde eine Herabsetzung des Stammkapitals gem. den §§ 54 ff GmbH-Gesetz um 9 Mio. S auf 1 Mio. S durchgeführt. Die auf den Alleingesellschafter Land Steiermark entfallende Kapitalrückzahlung von 9 Mio. S wurde im Geschäftsjahr 1997 ausbezahlt.

Seit diesem Zeitpunkt beträgt das **Stammkapital der Gesellschaft 1 Mio. Schilling.**

Die Gesellschaft ist im Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Graz unter der Nummer FN 38644 F registriert. Die Ersteintragung der Gesellschaft erfolgte am 1. Juli 1991. Die Eintragung der Kapitalherabsetzung im Firmenbuch erfolgte am 4. Oktober 1997.

Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist laut dem Gesellschaftsvertrag:

- 1) Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark, insbesondere die Koordination des öffentlichen Personennahverkehrs, der Tarife, Fahrpläne und Führung von öffentlichen Personenverkehrslinien und nicht linienmäßigem Personenverkehr im Großraum Graz.
- 2) 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 die Pachtung von anderen Unternehmen, sowie die Beteiligung an und die Übernahme der Geschäftsführung und Vertretung solcher Unternehmen und Gesellschaften.
- 3) Gegenstand des Unternehmens ist auch die automatisationsunterstützte Erfassung und Verarbeitung von personen - und unternehmensbezogenen Daten, soweit sie zur Erfüllung der unter 1) und 2) genannten Aufgaben erforderlich sind.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Die Gesellschaft ist auf unbestimmte Zeit errichtet. Gem. Punkt 12.) des Gesellschaftsvertrages sind die jeweiligen Gesellschafter verpflichtet, **den Verlust der Gesellschaft** im Verhältnis ihrer Kapitaleinlagen abzudecken. Das heißt, daß das Land Steiermark als Alleingesellschafter letztendlich den Verlust der Gesellschaft abzudecken hat.

Die **Organe der Gesellschaft** sind:

- * die Geschäftsführung
- * der Aufsichtsrat
- * die Generalversammlung

Geschäftsführung und Vertretung

Nach dem ursprünglichen Gesellschaftsvertrag hat die Gesellschaft einen Geschäftsführer, der die Gesellschaft alleine vertritt.

Als Geschäftsführer der Gesellschaft ist seit 1991 Herr Univ. Dozent Dr. Gerhard Rusch bestellt.

Mit Umlaufbeschuß der Generalversammlung vom 17. Juni 1997 wurde für wichtige Angelegenheiten für die Geschäftsführung das 4-Augen-Prinzip eingeführt.

Diese Angelegenheiten sind:

- 1) die Durchführung aller finanziellen Transaktionen der Gesellschaft
- 2) das Eingehen finanzieller Verpflichtungen
- 3) der Abschluß und die Änderung aller Verbundverträge (Grund- und Finanzierungsvertrag, sowie Kooperationsverträge)
- 4) Vereinbarungen über die Durchführung und Finanzierung von Angebotsveränderungen
- 5) die Abgabe von Anträgen und Stellungnahmen im Behördenverfahren.

Das genannte 4-Augen-Prinzip erfordert die gemeinsame Zeichnung aller Schriftstücke in den genannten Angelegenheiten durch den Geschäftsführer und den Prokuristen der Gesellschaft.

Mit 1. Jänner 1997 wurde Herrn Dr. Alfred Hensle die Prokura verliehen. Die Eintragung der Prokura im Firmenbuch erfolgte am 28. März 1997. Herr Dr. Hensle vertritt die Gesellschaft gemeinsam mit dem Geschäftsführer.

Aufsichtsrat

Der gem. Punkt 8) des Gesellschaftsvertrages fakultativ zu bestellende Aufsichtsrat setzte sich im Jahr 1997 aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Siegfried Feldbaumer (Vorsitzender)

Dipl. Ing. Franz Lückler (stellvertretender Vorsitzender)

Werner Aibler

Urs Harnik-Lauris

Dr. Wolfgang Martelanz

Dipl. Ing. Gerald Maurer

Dir. Dipl. Ing. Dr. Antony Scholz

Alle Aufsichtsräte werden vom Land Steiermark entsendet. Der Aufsichtsrat erhielt im Jahr 1997 **von der Gesellschaft** keine Vergütungen. Es wurden auch weder Vorschüsse, noch Kredite an die Mitglieder des Aufsichtsrates gewährt, noch zugunsten dieser seitens der Gesellschaft Haftungen eingegangen. Bis auf den Aufsichtsratsvorsitzenden erhalten jedoch alle Aufsichtsräte vom Land Steiermark eine Aufwandsentschädigung von jährlich S 67.032,-- wie sie letztmalig mit Regierungsbeschuß vom 1.1.1994 festgelegt wurde.

Der Aufsichtsrat hat die nach Satzung und Gesetz ihm übertragenen Aufgaben wahrzunehmen. Er hat die Tätigkeit des Geschäftsführers mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu überwachen und sich zu diesem Zwecke regelmäßig vom Stand der Geschäftsangelegenheiten Kenntnis zu verschaffen.

Der Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen insbesondere folgende Geschäfte:

- a) Investitionen, deren Anschaffungskosten 300.000 Schilling im einzelnen oder 1.000.000 Schilling insgesamt in einem Geschäftsjahr übersteigen, auch wenn sie über Leasing finanziert werden.
- b) Die Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, sofern sie 500.000 Schilling im einzelnen oder 1.000.000 Schilling insgesamt in einem Geschäftsjahr übersteigen.
- c) Die Gewährung von Darlehen und Krediten, soweit sie nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören in jedem Falle.
- d) Das Eingehen von Bürgschaften und sonstigen Verpflichtungen, die nicht zum laufenden Geschäftsbetrieb gehören. Das Eingehen von Wechselverbindlichkeiten, Girierung von Wechseln, jeweils ab einer Höhe von S 50.000,--.
- e) Die Aufnahme oder das Lösen von Dienstverhältnissen mit Bediensteten mit einem monatlichen Bruttogehalt von über 15.000 Schilling. Dieser Betrag erhöht sich jeweils um den Prozentsatz, um den sich der Verbraucherpreisindex mit Stichtag der Gesellschaftsgründung erhöht.
- f) Die Grundsatzentscheidung über die Führung der öffentlichen Personenverkehrslinien.
- g) Die Aufstellung der Tarif- und Fahrpläne.
- h) Anträge der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. im Lenkungsausschuß auf kostenrelevante Änderungen des Linien-, Fahrplan und Tarifangebotes im Verkehrsverbund, wenn die Kosten der Angebotsänderungen S 300.000.- pro Jahr übersteigen. Wenn die Vornahme einer derartigen Änderung bereits von

den finanzierenden Gebietskörperschaften oder dem Lenkungsausschuß einvernehmlich beschlossen wurde, ist die Einholung der Zustimmung des Aufsichtsrates nicht erforderlich.

Der Aufsichtsrat ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte seiner Mitglieder anwesend sind, darunter der Vorsitzende oder sein Stellvertreter. Der Aufsichtsrat faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder. Der Aufsichtsrat muß mindestens viermal im Geschäftsjahr eine Sitzung abhalten.

Generalversammlung

Die ordentliche Generalversammlung hat mindestens jährlich einmal innerhalb der ersten acht Monate jedes Geschäftsjahres am Sitz der Gesellschaft stattzufinden und ist außerdem im Gesetz oder in diesem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich bestimmten Fällen immer dann einzuberufen, wenn es das Interesse der Gesellschafter erfordert.

Die nach dem Gesetz und dem Gesellschaftsvertrag der Generalversammlung vorbehaltenen Beschlüsse sind:

- 1) Die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrates
- 2) die Beschlußfassung über den Jahresabschluß, die Behandlung des Abganges bzw. Verwendung eines eventuellen Gewinnes
- 3) Die Beschlußfassung über die Entlastung der Geschäftsführer und des Aufsichtsrates
- 4) Die Beratung über alle Gegenstände, die der Aufsichtsrat oder die Geschäftsführung der Generalversammlung vorlegen
- 5) Die Festsetzung einer Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrates

- 6) Die Entscheidung über die Auflösung der Gesellschaft
- 7) Die Wahl des Abschlußprüfers
- 8) Die Zustimmung zur Übertragung und Teilung eines Geschäftsanteiles
- 9) Die Auflösung der Gesellschaft

Im Jahr 1997 fand die 6. ordentliche sowie die 9. und 10. außerordentliche Generalversammlung statt. In der 6. ordentlichen Generalversammlung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

- 1) Genehmigung des Jahresabschlusses 1996
- 2) Entlastung des Geschäftsführers
- 3) Entlastung des Aufsichtsrates
- 4) Bestellung von Herrn Dr. Gerhard Pittner, beideter Buchprüfer und Steuerberater zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1997
- 5) Beauftragung von Herrn Mag. Dkfm. Dr. Ernst Grabenwarter, beideter Wirtschaftsprüfer und Steuerberater mit der Erstellung eines Konzeptes über die Rechnungslegung des Verkehrsverbundes Steiermark.

In der 9. außerordentlichen Generalversammlung am 28. Mai 1997 wurde - wie bereits erwähnt - die Herabsetzung des Stammkapitals auf eine Mio. Schilling beschlossen.

In der 10. außerordentlichen Generalversammlung vom 17. Juni 1997 wurde das 4-Augen-Prinzip für die Geschäftsführung der Gesellschaft in wichtigen Angelegenheiten beschlossen.

IV. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE

IV.1. GRUND- UND FINANZIERUNGSVERTRAG

Die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. ist für den Verkehrsverbund „Großraum Graz“, den Regionalbus „Aichfeld“ und den Verkehrsverbund „Ausweitungsgebiet übrige Steiermark“ zuständig.

Verkehrsverbund Großraum Graz

Der Verkehrsverbund Großraum Graz wurde durch einen Grund- und Finanzierungsvertrag vom 19. November 1993 ins Leben gerufen.

Vertragspartner sind (Beilage1):

- die Republik Österreich
- das Land Steiermark
- die Landeshauptstadt Graz
- die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H.
- die Grazer Stadtwerke AG

Die Ziele des Verkehrsverbundes Großraum Graz sind:

- attraktivere Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs, Förderung der Mobilität und Leistung eines Beitrages zum Abbau verkehrsbedingter Umwelt- und Staubbelastungen
- einheitliche Tarifgestaltung für Bahn und Bus innerhalb des in Zonen aufgeteilten Verbundgebietes

- Koordinierung der Fahrpläne im Verbundgebiet, Ergänzung des Schienenverkehrs durch Buslinien und Abbau von Doppelgleisigkeiten
- Einbindung aller im Verbundgebiet betriebenen Kraftfahrlinien öffentlicher und privater Betreiber durch Abschluß von Kooperationsverträgen

Das Verbundgebiet Großraum Graz umfaßt:

- die Landeshauptstadt Graz
- die politischen Bezirke Deutschlandsberg, Feldbach, Fürstenfeld, Graz-Umgebung, Leibnitz, Radkersburg, Voitsberg
- die Gerichtsbezirke Gleisdorf und Weiz des politischen Bezirkes Weiz sowie
- die Gemeinden Blaindorf und Kaibing des politischen Bezirks Hartberg

Dabei werden folgende Verbundfahrausweise ausgegeben:

- Einzelfahrkarten, 24-Stundenkarten und 10-Zonenkarten an alle Fahrgäste
- restliche Zeitkarten (Wochenkarten, Monatskarten, Halbjahreskarten, Jahreskarten) an Berufstätige (ohne Lehrlinge), Pensionisten, im Haushalt tätige, Arbeitslose, Soldaten und Zivildienstler

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif. Das Verbundgebiet wird flächendeckend in Zonen unterteilt. Während der Gültigkeitsdauer der Verbundfahrausweise können innerhalb der gelösten Zonen alle Verkehrsmittel der Verbundlinien nach freier Wahl benützt werden. Die am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die von ihnen ausgestellten Fahrausweise des Verbundtarifes wechselseitig anzuerkennen.

Die **laufenden Kosten** des Verkehrsverbundes Großraum Graz werden im Verhältnis 33,33 : 42,43 : 24,24 von der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Landeshauptstadt getragen.

Im Sinne dieses Vertrages gelten als **Verbundkosten** verbundbedingte Einnahmenausfälle der Verkehrsunternehmen, Kosten für die Aufbereitung der Datengrundlagen, Marketingkosten, sonstige Kosten sowie eine Erfolgsbeteiligung der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Nach diesem Vertrag werden den Verkehrsunternehmen ihre Einnahmen, die innerhalb der letzten zwölf Monate vor Einführung des Verbundtarifes erzielt wurden, garantiert. Mindereinnahmen sind von den verbundtragenden Gebietskörperschaften abzudecken. Mehreinnahmen der Verkehrsbetriebe sind hingegen über die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. an die verbundtragenden Gebietskörperschaften zu erstatten.

Die Abrechnung der Verbundkosten erfolgt durch die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H.

Für das Marketing des Verkehrsverbundes Großraum Graz ist die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. in Zusammenarbeit mit der Grazer Stadtwerke AG verantwortlich.

Unter sonstige Kosten sind Kosten für Planung und Organisation des Verkehrsverbundes sowie deren Abrechnung zu verstehen.

Von den Gebietskörperschaften, die den Grund- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet haben, ist ein **Lenkungsausschuß** einzurichten. Dieser ist entsprechend der Kostentragungsanteile der laufenden Verbundkosten mit zwei Vertretern des Bundes, drei Vertretern des Landes Steiermark und einem Vertreter der Landeshauptstadt Graz besetzt. **Der Lenkungsausschuß ist für die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen zuständig, sowie für alle**

im Grund- und Finanzierungsvertrag genannten Angelegenheiten der vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften. Die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. und die Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe, sind im Lenkungsausschuß beratend vertreten.

Kostenrelevante Änderungen des Linien-, Fahrplan- und Tarifangebotes im Verkehrsverbund können nur einvernehmlich mit den Vertragspartnern des Grund- und Finanzierungsvertrages durchgeführt werden.

Der Lenkungsausschuß setzte sich im Jahr 1997 aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Siegfried Feldbaumer (Vorsitzender - entsendet vom Land Steiermark)

MinR. Dr. Horst Künscheim (Vorsitzenderstellvertreter - entsendet von der Republik Österreich)

Dipl. Ing. Gerhard Ablasser (entsendet von der Landeshauptstadt Graz)

HR Dipl. Ing. Wolfgang Malik (entsendet vom Land Steiermark)

Dipl. Ing. Andreas Tropper (entsendet vom Land Steiermark)

MinR. Dr. Hans Luksch (entsendet von der Republik Österreich)

Beratende Mitglieder des Lenkungsausschusses sind die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H., vertreten durch Univ. Doz. Dr. Gerhard Rüschi sowie die Grazer Stadtwerke AG Verkehrsbetriebe, vertreten durch Dir. Dipl. Ing. Dr. Antony Scholz.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b

In der Zusammensetzung des Lenkungsausschusses fehlen die kooptierten Mitglieder.

*Es sind dies: Dr. Rudolf Ebner
DI Werner Retterlehner
Dir. KR Peter Cervenka*

Der Lenkungsausschuß erhielt in den überprüften Jahren keine Vergütung.

Für die **einmalige Anschaffung von Fahrausweisabfertigungsgeräten** (Hard- und Software) für die beteiligten Verkehrsunternehmen kommt ebenfalls der Verbund auf, wobei die Kosten hierfür im Verhältnis 77,6 : 12,9 : 9,5 von der Republik Österreich, vom Land Steiermark bzw. der Landeshauptstadt Graz getragen werden.

Mit dem Vertrag vom 20. September 1996 wurde rückwirkend ab 1. März 1995 eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen an Mehreinnahmen des Verkehrsverbundes Steiermark eingeführt. Die um Tarifierhöhungen und Angebotsveränderungen bereinigten Mehreinnahmen des Verbundes werden zu 50% an die beteiligten Verkehrsunternehmen ausgezahlt.

Regionalbus Aichfeld

Die Einführung und der Betrieb eines Regionalbussystems in der Region Aichfeld-Murboden beruhen auf einer Vereinbarung vom 12. Dezember 1995. Diese Vereinbarung wurde zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark, den fünf Aichfeld- Gemeinden Fohnsdorf, Judenburg, Knittelfeld, Spielberg und Zeltweg, den drei Verkehrsunternehmen (**OBB, Post, Watzke GmbH & Co KG**) und der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. abgeschlossen.

Ziel des Regionalbusses Aichfeld ist insbesondere die Schaffung eines attraktiven und leistungsfähigen Bussystems mit einer einheitlichen Tarifgestaltung für die Region Aichfeld-Murboden. Der Regionalbus Aichfeld hat seinen Betrieb mit 3. Februar 1996 aufgenommen. Mit der Aufnahme des Verkehrsverbundes übrige Steiermark am 1. März 1997 wurde der Regionalbus Aichfeld in diesen integriert. Eine Besonderheit besteht darin, daß die Marketingkosten des Regionalbusses ausschließlich von den fünf Aichfeld Gemeinden (Gemeinde Fohnsdorf,

Stadtgemeinde Judenburg, Stadtgemeinde Knittelfeld, Marktgemeinde Spielberg und Stadtgemeinde Zeltweg) getragen und an diese weiterverrechnet werden.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Zu S. 17 unten: Die Ausführungen zum Regionalbus Aichfeld sind dahingehend zu ergänzen, daß die fünf genannten Aichfeld-Gemeinden 50% der Kosten für das Zusatzangebot in Höhe von rund 5 Mio. ATS pro Jahr nach dem Verbundfinanzierungsmodell übernehmen. Gemeinsam mit den Marketingkosten geben die Gemeinden rund 6 Mio. ATS pro Jahr für den Regionalbus Aichfeld aus.

Verkehrsverbund übrige Steiermark

Grundlage des Verkehrsverbundes übrige Steiermark ist der Grund- und Finanzierungsvertrag vom 20. September 1996, der zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark, der Stadt Graz, der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. und der Grazer Stadtwerke abgeschlossen wurde.

Der Verkehrsverbund Steiermark bezweckt die Ausweitung des Verkehrsverbundes Großraum Graz auf das gesamte Landesgebiet und die Einbindung der im Ausweitungsbereich betriebenen Krafffahr- und Eisenbahnlinien durch Abschluß von Kooperationsverträgen in den Verbund.

Die Aufnahme des Verkehrsverbundes übrige Steiermark erfolgte mit 1. März 1997.

Die laufenden Kosten des Verkehrsverbundes für das Ausweitungsbereich werden im Verhältnis 1/3 zu 2/3 von der Republik Österreich und vom Land Steiermark getragen.

Die laufenden Kosten umfassen die verbundbedingten Einnahmehausfälle der Verkehrsunternehmen, Marketingkosten und sonstige Kosten, sowie eine Erfolgsbeteiligung der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Die um Tarifierhöhungen und Angebotsveränderungen bereinigten Mehreinnahmen des Verbundes werden zu 50% an die beteiligten Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Die Erfolgsbeteiligung beginnt mit 1. März 1998.

Die Kosten der einmaligen Anschaffung von Fahrausweisabfertigungsgeräten sind im Verhältnis 50 : 50 von der Republik Österreich und dem Land Steiermark zu tragen.

Die am Verkehrsverbund Großraum Graz (VVG) bzw. am Verkehrsverbund Ausweitungsgebiet übrige Steiermark (VVA) beteiligten Verkehrsunternehmen sind in der Beilage 2 aufgelistet.

Bei Beschlüssen des Lenkungsausschusses, die ausschließlich das Ausweitungsgebiet betreffen, hat der Vertreter der Stadt Graz kein Stimmrecht. Marketingaufgaben, die sich ausschließlich auf das Ausweitungsgebiet beziehen, werden von der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. allein wahrgenommen.

Mit 1. Oktober 1996 wurde auf Wunsch des Landes Steiermark innerhalb der Gesellschaft die Stelle eines Verkehrsombudsmannes eingerichtet.

Der Ombudsmann soll eine Ansprechperson betreffend Verkehrsangelegenheiten in der Steiermark sein. Bezüglich dieser Tätigkeit ist er gegenüber der Gesellschaft weisungsfrei.

Die Kosten des laufenden Sach- und Personalaufwandes werden zur Gänze vom Land Steiermark getragen.

Die Stelle des Verkehrsombudsmannes wird von Herrn **Mag. Raimund Hütter** bekleidet.

IV.2. RECHNUNGSWESEN

Die laufende Buchhaltung wird vom Steuerberater der Gesellschaft geführt. Die Verbuchung erfolgt mit dem Buchhaltungsprogramm der Firma **RZL Wirtschaftstreuhand- und Software Ges.m.b.H. Ried**. Die Buchführung wird ordnungsgemäß geführt, die Belege werden vollständig und chronologisch erfaßt.

Die Lohn - und Gehaltsverrechnung sowie die Anlagenbuchhaltung werden ebenfalls vom Steuerberater der Gesellschaft auf einem **RZL**-Programm erstellt.

Der Jahresabschluß der Gesellschaft wurde 1997 von der **Styria Treuhand- und Revisions Ges.m.b.H. Nachfolge KEG** erstellt; in den übrigen Jahren von **Mag Scheucher**, der auch Steuerberater der Gesellschaft ist.

Die Jahresabschlüsse entsprechen hinsichtlich der Gliederung den Bestimmungen der §§ 242 ff HGB in der Fassung des EU Gesellschaftsrechtsänderungsgesetzes. Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gem. § 231 Abs. 2 HGB gewählt.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen wurden zu Anschaffungskosten vermindert um die planmäßigen Abschreibungen bewertet. Die planmäßige Abschreibung wurde linear vorgenommen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände (Software) werden über eine Nutzungsdauer von 4-5 Jahren, die Investitionen in fremden Gebäuden über 10 Jahren, die anderen Anlagen und die Betriebs- und Geschäftsausstattung über eine Nutzungsdauer von 4-10 Jahren abgeschrieben.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten bzw. bei dauernder Wertminderung zum niedrigeren Börsenkurs zum Bilanzstichtag bewertet. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind mit dem Nennwert angesetzt.

Die Abfertigungsrückstellung ist nach anerkannten finanzmathematischen Grundsätzen ermittelt.

Weiters wird noch ein gesonderter **Abschluß** für das sogenannte **Treuhandvermögen** (Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, Zuschüsse der Gebietskörperschaften und Verwendung dieser Finanzmittel) durchgeführt.

Die jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. bzw. der Subventionsabrechnung des von der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. verwalteten Treuhandvermögens, wurden von **Dr. Ernst Grabenwarter**, beideter Wirtschaftsprüfer und Steuerberater (1994-1996) bzw. **Dr. Pittner**, beideter Buchprüfer und Steuerberater (1997) vorgenommen.

Der Landesrechnungshof muß in diesem Zusammenhang bemängeln, daß Ende März 1999 die Abrechnung des Treuhandvermögens für das Jahr 1997 noch nicht erfolgt ist. Nach Aussage der Geschäftsführung der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. ist dies auf die ÖBB zurückzuführen, die die notwendigen Zahlen- und Abrechnungsunterlagen noch nicht zur Verfügung gestellt haben. Dies ist auf eine Umstellungsphase in der Datenverarbeitung bei der ÖBB zurückzuführen. Dem Landesrechnungshof erscheint ein derart langer Abrechnungszeitraum trotzdem unverständlich.

Stellungnahme des Steirischen Verkehrsverbundes Ges.m.b.H.:***Anmerkung zur offenen Verbundabrechnung 1997:***

Wie vom LRH festgestellt wurde, konnte die Abrechnung 1997 für das Treuhandvermögen noch nicht erfolgen, da die notwendigen Abrechnungsdaten der ÖBB (sowohl Schienen- als auch Busbetrieb) noch nicht vorliegen.

Die Abrechnungen des Treuhandvermögens der Jahre vor 1997 enthielten immer geschätzte Abrechnungsergebnisse von jenen Verkehrsunternehmen, bei denen bis zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses noch keine tatsächlichen Ergebnisse aufgrund unvollständiger Abrechnungsdaten vorlagen.

Für das Jahr 1997 war die Datenunsicherheit über die Grundlage für diese Schätzungen so groß, daß sich die StVG entschließen mußte, die Erstellung des Jahresabschlusses bis zum Vorliegen der vollständigen Datengrundlage zu verschieben.

Mit der Ausweitung des Verkehrsverbundes auf die gesamte Steiermark ab 1. März 1997 sind die Daten der ÖBB von besonderer Bedeutung, da dieses Unternehmen für das Ausweitungsgebiet den größten Umsatzanteil im Bezug auf die zu garantierenden Alteinahmen darstellt. Von den ÖBB lagen aber bis zum Abschluß der Prüfung durch den LRH keine Daten über diese Einnahmensummen des Schienen- und Busbetriebes für den Beobachtungszeitraum vor. Die StVG konnte daher keine Hochrechnung über die ausständigen Abrechnungsergebnisse verantworten und hat dies auch den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften mitgeteilt, welche dieser Vorgangsweise zugestimmt haben.

Wie uns inzwischen bekannt ist, ergeben sich aus den zum damaligen Zeitpunkt ausständigen Daten eine finanzielle Verpflichtung (Alteinnahmengarantie) der verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften im Ausmaß von rund 250 Mio. ATS, die durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen und durch geleistete Vorauszahlungen gedeckt sind.

Aufgrund fehlender Daten des Jahres 1997 der ÖBB (im wesentlichen Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt des Jahres 1997 bzw. des Schuljahres 1997/98), die den garantierten Alteinnahmen gegenzurechnen sind, ist es uns auch bis zum heutigen Tag nicht möglich, ein Jahresendergebnis 1997 für das Treuhandvermögen des Verkehrsverbundes Steiermark zu ermitteln. Die ausständigen Unterlagen wurden uns für die nächsten Tage zugesichert, und wir sind zuversichtlich, daß die Erstellung des Jahresabschlusses 1997 mit der daran anschließenden Prüfung durch einen Wirtschaftstreuhänder in den nächsten Wochen erfolgen kann.

Im Hinblick auf die Budgetierung der zukünftigen Verbundjahre und den laufenden Soll-Ist-Vergleich stellen die nicht abgeschlossenen Abrechnungsperioden eine sehr unbefriedigende Situation dar.

Wir haben aber die Erfahrung gemacht, daß die genaue Überprüfung der Abrechnungsunterlagen mit der daran anschließenden – zeitaufwendigen - Neuberechnung der bis dato vorliegenden Daten und die langen Verhandlungsrunden über die zu akzeptierende Datengrundlage in fast allen Fällen zugunsten der verbundfinanzierenden

Gebietskörperschaften ausgeht und Einsparungen im Ausmaß von mehreren Millionen ATS bewirkt.

Dieser Vorteil überwiegt aus unserer Sicht die Nachteile durch die Folgen der offenen Abrechnungsergebnisse.

Hiezu stellt der Landesrechnungshof folgendes fest:

Dem Landesrechnungshof erscheint es trotzdem äußerst **problematisch**, daß im **Sommer 1999** noch immer keine **Abrechnung für das Jahr 1997** vorliegt. Ein derart langer Abrechnungszeitraum erscheint unverständlich.

IV.3. VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR DER STEIRISCHEN VERKEHRSVERBUND GES.M.B.H.

In der folgenden Vermögens- bzw. Kapitalübersicht stehen einander Mittelherkunft bzw. Mittelverwendung gegenüber, die in ihrer summarischen Darstellung gleich groß sind.

Das **Anlagevermögen** schwankt im Prüfungszeitraum von 1994 bis 1997 zwischen 18% und 74% des Gesamtvermögens. Im Jahr 1996 lag der Anteil des Anlagevermögens bei 74%, wobei dies auf den Ankauf von Wertpapieren in der Höhe von 10 Mio. S zurückzuführen ist. Im Zuge der Kapitalherabsetzung im Jahr 1997 erfolgte der Verkauf dieser Wertpapiere im Nominale von 9 Mio. Schilling. Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen der Deckung der Abfertigungsrückstellung im Sinne des § 14 Abs. 5 Einkommensteuergesetz. Die erforderliche Deckung ist in ausreichender Höhe gegeben.

Das **Umlaufvermögen** schwankt im Prüfungszeitraum zwischen 81% und 24% des Gesamtvermögens. Im Jahr 1996 sind rund 9 Mio. S an Liquidität aus dem Unternehmen geflossen und spiegelt sich dieser Vermögensabfluß auch in der Eigenkapitalentwicklung wider. Dies ist wie bereits erwähnt auf die Kapitalherabsetzung und die Rückzahlung des Eigenkapitals an das Land Steiermark in der Höhe von 9 Mio. S zurückzuführen.

Die Forderungen aus der Subventionsverrechnung betreffen Forderungen gegenüber dem Treuhandvermögen des Verkehrsverbundes Großraum Graz sowie gegenüber dem Treuhandvermögen des Verkehrsverbundes Ausweitungsgebiet restliche Steiermark. Diese betreffen die Subventionsabrechnung der Marketingleistungen, sonstige Sachaufwendungen und Kosten für Abfertigungsgeräte entsprechend dem Grund- und

Finanzierungsvertrag vom 9. Juli 1993 bzw. 20. September 1996. Weiters ist je eine Forderung gegenüber dem Treuhandvermögen Verkehrsverbund Regionalbus Aichfeld enthalten, welche die Subventionsabrechnung der Marketingleistungen betreffend diesen Verkehrsverbund beinhaltet. Diese Marketingkosten werden von den Gemeinden Fohnsdorf, Judenburg, Knittelfeld, Spielberg und Zeltweg getragen. Eine weitere Position Verrechnungskonto Land Steiermark betrifft die Abrechnung der Kosten für den Verkehrsombudsmann entsprechend dem Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 23. Dezember 1996.

VERMÖGENSSTRUKTUR

	1994		1995		1996		1997	
	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	3.088	24
Sachanlagenvermögen	3.621	18	3.447	19	3.795	20	1.660	13
Finanzanlagevermögen	-	-	22	0	10.362	54	1.061	8
ANLAGEVERMÖGEN	3.621	18	3.469	19	14.157	74	5.809	45
Forderungen aus Lieferungen u.	54	0	65	-	23	0	-	-
Subventionsverrechnung	-	-	-	-	2.927	15	4.759	38
Sonstige Forderungen	5.195	25	1.643	9	990	5	691	6
Kassa, Bank	11.598	56	12.490	70	685	4	1.092	9
UMLAUFVERMÖGEN	16.847	81	14.198	79	4.625	24	6.542	53
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	177	1	255	2	277	2	284	2
VERMÖGEN	20.645	100	17.922	100	19.059	100	12.635	100

Aus der nachstehenden Darstellung der **Kapitalstruktur** ist zu ersehen, daß das Eigenkapital im Prüfungszeitraum zwischen 76% (1995) bzw. 44% (1997) des Gesamtkapitals gelegen ist. Dabei fällt auf, daß das Eigenkapital vom 31.12.1996 von rund 14,2 Mio. S auf 5,5 Mio. S im darauffolgenden Geschäftsjahr gesunken ist. Dieses Absinken des Eigenkapitals innerhalb eines Jahres um rund 9 Mio. S ist auf die Herabsetzung des Stammkapitals gem. den §§ 54 ff. GmbH-Gesetz um 9 Mio. S auf eine Million Schilling zurückzuführen. Dabei wurde dem Land Steiermark als Alleingesellschafter 9 Mio. S an Kapital im Geschäftsjahr 1997 rückgezahlt.

Die nicht gebundene Kapitalrücklage enthält Gesellschafterzuschüsse des Landes Steiermark, die der Abdeckung der erwirtschafteten Verluste dienen sollen. Im Jahr 1997 wurde keine Gesellschafterzuschuß geleistet.

Die Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen berechnet.

KAPITALSTRUKTUR

	1994		1995		1996		1997	
	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%	in Tsd. S	%
Stammkapital	10.000	49	10.000	56	10.000	53	1.000	8
Kapitalrücklagen	5.465	26	3.457	19	4.219	22	4.219	33
Gewinnrücklagen			151	1			349	3
EIGENKAPITAL	15.465	75	13.608	76	14.219	75	5.568	44
unversteuerte Rücklagen	394	2	252	1	277	1	255	2
Subventionen, Zuschüsse	2.170	10	1.961	11	1.941	10	3.062	24
EIGENKAPITAL INKL.UNV.RL	18.029	87	15.821	88	16.437	86	8.885	70
Rückstellungen	364	2	448	3	812	4	1.120	9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistunge	2.143	10	1.640	9	1.725	9	2.300	18
Sonstige Verbindlichkeiten	109	1	13		85	1	330	3
FREMDKAPITAL	2.616	13	2.101	12	2.622	14	3.750	30
KAPITAL	20.645	100	17.922	100	19.059	100	12.635	100

Das **Working Capital** steht zur Deckung der durch die Geschäftstätigkeit bedingten Baraufwendungen zur Verfügung und bietet einen Spielraum zum Ausgleich von Schwankungen und Anspannungen. Das Working Capital ergibt sich aus dem Saldo des kurzfristig gebundenen Umlaufvermögens und des kurzfristigen Fremdkapitals. Auf der nachfolgenden Seite ist das Working Capital für den Prüfungszeitraum dargestellt. Aus dieser Darstellung ist zu ersehen, daß das Working Capital zwischen 14,7 im Jahr 1994 und 3 Mio. S im Jahr 1996 schwankt. Auch hier ist die Absenkung des Working Capitals um rund 9 Mio. S auf die Kapitalherabsetzung zurückzuführen.

WORKING - CAPITAL

	1994	1995	1996	1997
	in Tsd. S	in Tsd. S	in Tsd. S	in Tsd. S
Forderungen aus Lieferungen	54	65	23	
Forderungen Subventionsverr.			2.927	4.759
sonstige Forderungen	5.195	1.643	990	691
Kassa, Bank	11.598	12.490	685	1.092
Aktive Rechnungsabgrenzung	177	255	277	284
UMLAUFVERMÖGEN	17.024	14.453	4.902	6.826
sonstige kurzfristige Rückstellungen	80	55	90	200
Verbindlichkeiten aus Lieferungen	2.143	1.640	1.725	2.300
Sonstige Verbindlichkeiten	109	13	85	330
VERBINDLICHKEITEN KURZFRISTIG	2.332	1.708	1.900	2.830
WORKING CAPITAL	14.692	12.745	3.001	3.996

IV.4. DARSTELLUNG DER BETRIEBSERGEBNISSE DER STEIRISCHEN VERKEHRSVERBUND GES.M.B.H.

In der nachstehenden Übersicht erfolgt die schematische Darstellung der Ermittlung der Betriebsergebnisse:

	+ ordentliche Erträge
	- ordentliche Aufwände
ord.	+ = BETRIEBSERGEBNIS vor ZINSEN
	+ Zins- bzw. Finanzerträge
Bereich	- Zins- bzw. Finanzaufwände
	+ = FINANZERGEBNIS
	= = BETRIEBSERGEBNIS nach ZINSEN (EGT)
außer-	+ außerordentliche Erträge
ord.	- außerordentliche Aufwände
Bereich	= Außerordentliches Ergebnis
	BILANZERGEBNIS

Zunächst ist nochmals festzuhalten, daß die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. als 100%ige Landesgesellschaft und dem Grund- und Finanzierungsvertrag zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Stadt Graz einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen hat und daher eine Verwaltungs- und Kontrollgesellschaft darstellt. Die wesentlichen Erträge setzen sich aus den Zuschüssen von Bund, Land und Stadt Graz zusammen, die der Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. für ihre Tätigkeit für den Verkehrsverbund Großraum Graz bzw. den Verkehrsverbund Ausweitungsgebiet Steiermark für Marketing, Organisation und Planung, für Personalaufwand und sonstigen Sachaufwand gewährt werden. Weiters bekommt die Gesellschaft noch Zuschüsse von den Aichfeld-Gemeinden für Marketingmaßnahmen. Die Aufwendungen für den Verkehrsombudsmann werden der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. vom Land Steiermark ersetzt.

Anhand der nun folgenden strukturierten Aufbereitung des Zahlenmaterials der Gewinn- und Verlustrechnungen nach den vorhin dargestellten Grundsätzen (Trennung der Erträge und Aufwendungen in einen ordentlichen und außerordentlichen Bereich) kann die Entwicklung des Betriebsergebnisses im Betrachtungszeitraum 1994 bis 1997 verfolgt werden. Zusätzlich läßt sich anhand weiterer Darstellungen sowohl die Entwicklung der jährlichen Ertrags- und Aufwandspositionen verfolgen.

Gewinn- und Verlustrechnungen

	1994	1995	1996	1997
1. Erhaltene Zuschüsse	14.525	12.773	14.976	23.811
2. sonst.betriebl. Erträge	838	65	6	47
Betriebsleistung	15.363	12.838	14.982	23.858
3. betriebl. Aufwendungen	-12.117	-9.527	-10.568	-15.496
4. Personalaufwand	-4.421	-5.423	-6.148	-7.695
5. Abschreibungen	-889	-1.033	-1.327	-1.955
6. Betriebsergebnis	-2.064	-3.145	-3.061	-1.288
7. Finanzerfolg	591	558	426	321
8. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	-1.473	-2.587	-2.635	-967
9. Steuern	-15	-15	-15	-18
10. Jahresfehlbetrag / Überschub	-1.488	-2.602	-2.650	-985
11. Auflösung unverteilter Rücklagen	589	765	740	1.374
12. Auflösung von Kapitalrücklagen	1.030	2.007	1.823	
13. Auflösung von Gewinnrücklagen			151	
14. Zuweisung unverteilter Rücklagen	-131	-19	-64	-40
15. Zuweisung Gewinnrücklagen		-151		-349
16. Bilanzgewinn/Verlust	0	0	0	0,00

* Rumpfwirtschaftsjahr vom 1.7. 1995 - 30. 11. 1995

Bei den **betrieblichen Aufwendungen** handelt es sich einerseits um Fremdleistungen für Organisation und Planung und Marketing, und andererseits um Betriebskosten, Versicherungen, Instandhaltungskosten und ähnliches.

Der **Personalaufwand** setzt sich aus den Gehältern, Aufwendungen für Abfertigungen und sonstige Sozialaufwendungen zusammen. Der Personalaufwand ist von rd. 5,4 Mio. S im Jahr 1995 auf rd. 7,7 Mio. S im Jahr 1997 angestiegen. Im Jahr 1996 entfielen rd. S 196.000,-- und im Jahr 1997 rd. 766.000,-- auf den Verkehrsombudsmann. Diese Kosten werden vom Land Steiermark der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. vergütet.

IV.5. ABRECHNUNG DES TREUHANDVERMÖGENS

Für das von der Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. verwaltete Treuhandvermögen wird wie bereits erwähnt ein eigener Rechnungsabschluß durchgeführt.

Daraus sind einerseits die Herkunft der Finanzmittel nämlich

- Einnahmen des Verkehrsverbundes aus Fahrscheinverkäufen
- Abdeckung der Tarifierungsverluste durch die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz
- Zuschüsse für Abfertigungsgeräte
- Zuschüsse für Marketing und sonstige Kosten

und andererseits die Verwendung der Finanzmittel nämlich für

- Alteinnehmensicherung der Verbundpartner
- Abfertigungsgeräte
- Marketing
- Angebotserweiterungen

zu ersehen.

Nachstehend ist in einzelnen Tabellen die Herkunft und die Verwendung der Finanzmittel für die Jahre 1994 - 1996 dargestellt.

HERKUNFT UND VERWENDUNG DER FINANZMITTEL

1994

VERWENDUNG		HERKUNFT	
1. WERTGESICHERTE ALTEINNAHMEN		1. EINNAHMEN AUS FAHRKARTENVERKÄUFEN	
1.1. Tarifeinnahmen	565.886.462	1.1. Tarifeinnahmen	472.051.113
1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	149.203.027	1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrten	150.899.346
SUMME	715.089.489	SUMME	622.950.459
2. ANGEBOTSERWEITERUNGEN	583.096	2. EINNAHMEN VON GEMEINDEN FÜR	
3. VERBUNDMARKETING	10.199.254	ANGEBOTSVERBESSERUNGEN	
4. ORGANISATIONS-/PLANUNGSKOSTEN	4.699.513	3. ZINSERTRÄGE	679.649
5. ABFERTIGUNGSGERÄTE	44.729.875	4. ZUSCHÜSSE DER VERBUNDFINANZIERENDEN	
6. GELDVERKEHRSSPESEN UND ZINSEN	45.944	GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN	151.717.063
INSGESAMT	775.347.171	INSGESAMT	775.347.171

HERKUNFT UND VERWENDUNG DER FINANZMITTEL

1995

VERWENDUNG		HERKUNFT	
1. WERTGESICHERTE ALTEINNAHMEN		1. EINNAHMEN AUS FAHRKARTENVERKÄUFEN	
1.1. Tarifeinnahmen	590.924.283	1.1. Tarifeinnahmen	479.402.473
1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	416.249.845	1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrten	398.969.270
1.3. Abrechnungskorrektur 1994	- 4.553.504		
SUMME	1.002.620.624	SUMME	878.371.743
2. ANGEBOTSERWEITERUNGEN	9.962.596	2. EINNAHMEN VON GEMEINDEN FÜR	
3. VERBUNDMARKETING	7.744.487	ANGEBOTSVERBESSERUNGEN	1.753.778
4. ORGANISATIONS-/PLANUNGSKOSTEN	5.138.397	3. ZINSERTRÄGE	2.098.718
5. ABFERTIGUNGSGERÄTE	756.718	4. ZUSCHÜSSE DER VERBUNDFINANZIERENDEN	
6. GELDVERKEHRSSPESEN UND ZINSEN	46.389	GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN	144.044.972
INSGESAMT	1.026.269.211	INSGESAMT	1.026.269.211

HERKUNFT UND VERWENDUNG DER FINANZMITTEL

1996

VERWENDUNG		HERKUNFT	
1. WERTGESICHERTE ALTEINNAHMEN		1. EINNAHMEN AUS FAHRKARTENVERKÄUFEN	
1.1. Tarifeinnahmen	626.244.620	1.1. Tarifeinnahmen	519.535.775
1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	417.303.894	1.2. Schüler- und Lehrlingsfreifahrten	389.602.844
1.3. Abrechnungskorrektur 1995	661.592		
SUMME	1.044.210.106	SUMME	909.138.619
2. ANGEBOTSERWEITERUNGEN	14.688.076	2. EINNAHMEN VON GEMEINDEN FÜR	2.534.536
3. VERBUNDMARKETING	8.487.938	ANGEBOTSVERBESSERUNGEN	
4. ORGANISATIONS-/PLANUNGSKOSTEN	5.561.710	3. ZINSERTRÄGE	1.514.098
5. VERKAUFSPROVISIONEN	116.082	4. ZUSCHÜSSE DER VERBUNDFINANZIERENDEN	
6. ABFERTIGUNGSGERÄTE	14.204	GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN	
7. GELDVERKEHRSSPESEN UND ZINSEN	48.707	4.1. Verkehrsverbund	155.454.888
		4.2. Studienkarte	4.484.682
INSGESAMT	1.073.126.823	INSGESAMT	1.073.126.823

ZUSCHÜSSE DER VERBUNDFINANZIERENDEN GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN

	1194	1995	1996
Abdeckung Tarifierungsverluste Bund	30.901.285	44.148.151	49.817.698
Abdeckung Tarifierungsverluste Land	39.341.998	56.201.801	61.910.133
Abdeckung Tarifierungsverluste Stadt Graz	22.475.843	32.107.746	35.497.196
Abdeckung Tarifierungsverluste insgesamt	92.722.126	132.457.698	147.225.027
Zuschüsse für Abfertigungsgeräte Bund	34.710.383	587.214	11.022
Zuschüsse für Abfertigungsgeräte Land	5.770.154	97.617	1.832
Zuschüsse für Abfertigungsgeräte Stadt Graz	4.249.338	71.888	1.349
Zuschüsse für Abfertigungsgeräte insgesamt	44.729.875	756.719	14.204
Zuschüsse für Marketing u. sonstige Kosten Bund	4.965.759	4.293.865	4.721.438
Zuschüsse für Marketing u. sonstige Kosten Land	6.321.547	5.466.207	6.010.519
Zuschüsse für Marketing u. sonstige Kosten Stadt Graz	3.611.461	3.122.811	3.433.772
Zuschüsse f. Marketing u. s. Kosten insgesamt	14.898.767	12.882.883	14.165.729
Aufwendungen insgesamt	152.350.768	146.097.300	161.404.960
abzüglich Zinsenüberschuß	- 633.705	- 2.052.329	- 1.465.391
Abzudeckende Verbundkosten	151.717.063	144.044.971	159.939.569
davon Republik Österreich	70.369.000	48.345.188	54.061.743
davon Land Steiermark	51.165.000	60.894.822	67.300.719
davon Stadt Graz	30.183.000	34.804.961	38.577.107

Im **Jahr 1994** erzielte der Verbund im Großraum Graz Einnahmen in der Höhe von 775,3 Mio. S, wovon rund 715,6 Mio. S für die vertraglich fixierte Alteinnahmensicherung an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet wurden. Es sind auch 0,6 Mio. S für Angebotserweiterungen enthalten. 622,9 Mio. S erwirtschafteten die Unternehmen selbst durch den Fahrscheinverkauf und die Schülerfreifahrt. Rund 92,7 Mio. S - der Einnahmenverlust durch die Übernahme des Verbundtarifs - wurde von den Gebietskörperschaften gedeckt und dient ausschließlich der Tarifstützung. Dazu kam der einmalige Aufwand von rund 45 Mio. S für Abfertigungsgeräte sowie laufende Kosten für Marketing, Planungs- und Organisationsmaßnahmen von rund 15 Mio. S. Der gesamte Zuschußbedarf durch die öffentliche Hand belief sich im Jahr 1994 auf rund 151,7 Mio. S, wovon die Republik Österreich rd. 70,3 Mio. S, das Land Steiermark rund 51,2 Mio. S und die Stadt Graz rd. 30,2 Mio. S aufgebracht haben. Dabei ist festzuhalten, daß es sich beim Jahr 1994 um ein Rumpffahr von 10 Monaten handelt, da der Verkehrsverbund erst am 28. Februar 1994 in Betrieb gegangen ist.

Das Geschäftsvolumen für das **Jahr 1995** überschritt mit 1.026,3 Mio. S bereits die Milliardengrenze. Für die Alteinnahmensicherung inklusive Angebotsverbesserungen wurden rund 1.013 Mio. S aufgewendet. Die Verkehrsunternehmen selbst erwirtschafteten durch den Fahrkartenverkauf 878 Mio. S. Die Kosten für die Einnahmensicherung beliefen sich auf rund 132 Mio. S, zusammen mit den Kosten für Marketing und Organisation sowie dem Anteil von Gemeinden für Angebotsverbesserungen ergab sich ein Zuschuß der verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften von 144 Mio. S. Dieser Betrag teilt sich auf den Bund mit rd. 48,3 Mio. S, auf **das Land Steiermark** mit rd. 61 Mio. S und die Stadt Graz mit 34,8 Mio. S auf.

Im **Jahr 1996** erzielte der Verbund im Großraum Graz Einnahmen in der Höhe von 1.073 Mio. S, wovon 1.044 Millionen für die vertraglich fixierte Alteinnehmensicherung an die 38 Verkehrsunternehmen ausgeschüttet wurden. Rd. 14,7 Mio. S wurden für Angebotserweiterungen aufgebraucht. 909,1 Mio. S erwirtschafteten die Unternehmen selbst durch den Fahrscheinverkauf und die Schülerfreifahrt. 147,2 Mio. S steuerten die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften zur Deckung der Einnahmefälle der Verkehrsunternehmen aus dem Verbundtarif sowie für Angebotsverbesserungen bei. Zusammen mit den Kosten für Marketing und Organisation sowie dem Anteil von Dritten für Angebotsverbesserungen betrug der von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften geleistete Zuschuß 159,9 Mio. S. Dieser Zuschuß teilt sich auf den Bund mit 54 Mio., das **Land Steiermark mit 67,3 Mio. S** und die Stadt Graz mit 38,6 Mio. S auf. Der Anstieg gegenüber dem Jahr 1995 an Zuschüssen betrug dabei rund 16 Mio. S. Dies ergab sich aus der Realisierung zusätzlicher Angebotsverbesserungen, aus den Tarifstützungen für die ab dem Wintersemester 1996/97 neu eingeführte Studienkarte und aus Abrechnungskorrekturen. Im Jahr 1996 betragen die Ausgaben für Abfertigungsgeräte nur mehr rd. S 14.000,--.

In diesem Zusammenhang ist nochmals festzustellen, daß Ende März 1999 für das Jahr 1997 noch kein Abschluß für die Abrechnung des Treuhandvermögens vorliegt. Damit sind auch die Zahlen für das Jahr 1997 nicht verfügbar.

Das **Land Steiermark** hat laut **Rechnungsabschluß 1997** für den Steirischen Verkehrsverbund nachstehende Beträge aufgewendet:

- S 2.000.000,-- für Beitrag zum laufenden Aufwand
- S 64.170.463,-- für Beitrag des Landes für den Verkehrsverbund
- S 14.558.536,-- für Zuführung an die Rücklage „Steir.Verkehrsverbund GmbH.“

Nach dem Landesvoranschlag **1998** sind für den Steirischen Verkehrsverbund rd. **118,7 Mio. S** und für das **Jahr 1999** rd. **134,7 Mio. S** vorgesehen.

IV. 6. FAHRGASTENTWICKLUNG

Die **Fahrgastentwicklung** im **Verkehrsverbund** Großraum Graz für die Jahre **1994 bis 1996** wird in der nachstehenden Tabelle dargestellt. Dazu ist zu bemerken, daß es sich beim Wirtschaftsjahr 1994 um ein Rumpffjahr von März bis Dezember handelt. Die Zahlen für das Jahr 1997 lagen noch nicht vor, da die Zahlen der ÖBB fehlen. Die ÖBB konnte bis Ende März 1999 noch nicht die endgültigen Fahrgastzahlen für 1997 der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. vorlegen.

VERBUNDLINIE	1994	1995	1996	
Fläche in km ²			5.734	
Einwohner			757.048	
Gemeinden			308	
LINIENNETZ				
Verkehrsunternehmen	41	39	38	
Haltestellen	3.622	3.641	3.657	
Tarifzonen	75	75	75	
Linienlänge in km	5.477	5.492	5.498	
Bahn	384	384	384	
Bus	5.049	5.063	5.069	
Straßenbahn	44	44	44	
Linien				
Bahn	262	266	267	
Bus	249	253	254	
Straßenbahn	6	6	6	

LEISTUNGSDATEN	1994	1995	1996	1997
Beförderte Personen	40.653.329	51.714.740	51.885.425	
Region	2.056.277	2.155.364	2.089.116	
Region und Graz	7.071.431	9.231.082	9.523.923	
Graz	31.495.148	40.287.306	40.270.386	
SONSTIGE	30.473	40.998	2.000	

Für die zehn Monate des Jahres 1994 wurde ein Vergleich mit demselben Zeitraum des vorangegangenen Jahres angestellt. Das Ergebnis brachte plus 17% mehr Fahrgäste. Dazu ist allerdings festzustellen, daß dieser Vergleich mit den jeweiligen Unternehmensstatistiken erfolgen mußte.

Hochgerechnet mit der Zahl der verkauften Verbundfahrkarten wurden **1995** 51,7 Millionen Fahrten durchgeführt. Im Vergleich der Monate März bis Dezember ergab sich dabei ein Fahrgastzuwachs in der Höhe von 5,2% gegenüber 1994. Geringere Bedeutung hatte der innerregionale Verkehr mit einem Anteil von 4,2% (1994; 5,1%).

Im **Jahr 1996** waren weit geringere Steigerungsraten feststellbar. 51,9 Millionen Fahrten wurden 1996 mit Verbundfahrkarten getätigt, gegenüber dem Jahr 1995 ergab sich nur ein Fahrgastplus von 0,4%. Damit kommt zum Ausdruck, daß die Anziehungskraft des neuen, günstigen Tarifes weitgehend ausgereizt ist, daß zusätzliche Fahrgäste wohl nur mit neuen Angeboten erreicht werden können. Das Gesamtbild zeigt daher de facto ein Stagnieren der Fahrgastzahlen.

Bei genauerer Betrachtung der Verkehrsstatistik zeigt sich ein etwas differenziertes Bild:

Den größten Fahrgastanteil nimmt unverändert die Stadt Graz mit 77,6% (1995; 77,8%) ein, demgegenüber steht der stadtgrenzüberschreitende Verkehr mit 18,4% der Fahrgäste (1995; 18,0%) was gegenüber dem Vorjahr einem Plus von 3,2% an Fahrgästen entspricht. Speziell in diesem Bereich, der auch verkehrspolitisch für die Stadt Graz von wesentlicher Bedeutung ist, können durch weitere Angebotsmaßnahmen noch zusätzliche Fahrgastpotentiale ausgeschöpft werden. Geringere Bedeutung hatte wiederum der regionale Verkehr außerhalb von Graz mit einem Anteil von vier Prozent (1995; 4,2%). Der Rückgang von 3% gegenüber dem Vorjahr spiegelt die typischen Rahmenbedingungen

außerhalb großer Ballungszentren wider, wo die Linien hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Entgegen dem städtischen und stadtgrenzüberschreitenden Verkehr, der aufgrund der Platz- und Umweltsituation weitere Potentiale und damit weitere Einnahmen erwarten läßt, sind große Angebotsveränderungen in der Region in den meisten Fällen finanziell kaum vertretbar. Das Ziel in diesem Bereich muß daher auf Optimierung und Koordination der bestehenden Linien gerichtet sein.

Dazu kommt noch, daß sich mit Ausnahme der Stadt Graz und der fünf Aichfeld-Gemeinden Fohnsdorf, Judenburg, Knittelfeld, Spielberg und Zeltweg bislang nur sehr wenige Gemeinden bereit erklärt haben, selbst einen finanziellen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu leisten.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Fahrgastpotentiale im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz: Derzeit sind einige Angebotsprojekte in Ausarbeitung, die helfen sollen, die erwarteten Fahrgastpotentiale in diesem Verkehr auszuschöpfen. Zu erwähnen sind geplante Verbesserungen auf der Schiene im Rahmen des Projektes Steirertakt sowie die Einführung von Schnellbuskursen zwischen Hartberg bzw. Fürstenfeld und Graz.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Die Aussage, daß die Anziehungskraft des neuen, günstigen Tarifs weitgehend ausgereizt ist, wird geteilt. Bemerkt wird in diesem Zusammenhang, daß die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in der Stadt Graz, im Verhältnis zu anderen Landeshauptstädten sich auf einem hohen Niveau bewegt. Zur Erschließung neuer Fahrgastpotentiale im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr werden laufend Angebotsmaßnahmen gesetzt, wie z. B. Verdichtungen im Schienenverkehr im Rahmen des Projektes Steirertakt, die Koordination von Bahn- und Buslinien, sowie die Verdichtung und Vertaktung von Buslinien im Südosten von Graz. Als nächster wichtiger Schritt sind Schnellbuslinien zwischen Graz und Hartberg bzw. Fürstenfeld geplant.

Nachstehend werden die **beförderten Personen** in einer Aufstellung für die Jahre 1994 bis 1996 nach den einzelnen Kartenkategorien dargestellt. Wiederum wird

bemerkt, daß es sich beim Jahr 1994 um ein Rumpfbjahr von März bis Dezember handelt. Schüler und Lehrlingsfreifahrten sind in dieser Beförderungsstatistik nicht enthalten. Aus diesen Tabellen geht hervor, daß der Anteil der Stammkunden, also jener Fahrgäste, die mit einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte unterwegs sind, den wesentlichen Teil ausmachen und kontinuierlich ansteigen. 66,4 Prozent aller Fahrten mit Verbundfahrkarten wurden in den Vergleichsmonaten März bis Dezember 1995 mit Zeitkarten absolviert. 1994 waren es 64,8%. Im Jahr 1996 betrug der Anteil 67,1%. Die Anzahl der befördernden Personen ist von 1995 auf 1996 stagnierend.

STATISTIK DER BEFÖRDERTEN PERSONEN

MÄRZ - DEZEMBER 1994

Tarifart	Region	Graz	Region+Graz	Gesamt
Stundenkarte VP	437.295	2.899.294	359.632	3.696.221
Stundenkarte HP	504.833	764.437	357.977	1.627.247
24-Stundenkarte VP	70.127	2.411.726	633.087	3.114.940
24-Stundenkarte HP	12.986	212.523	98.062	323.571
Wochenkarte	488.997	3.755.914	1.942.432	6.187.343
Monatskarte	397.166	11.376.080	2.847.862	14.621.108
Halbjahreskarte	355	1.215.092	51.445	1.266.892
Jahreskarte	14.445	3.904.132	330.583	4.249.160
10-Zonenkarte VP	119.691	4.541.689	411.610	5.072.990
10-Zonenkarte HP	9.605	364.460	33.031	407.096
Grazer Messe	4	48.253	4.597	52.854
Landesausstellung Pöllau	661	0	727	1.388
Kraftfahrlinientarif	112	1.548	386	2.046
Sonstige				30.473
Summe	2.056.277	31.495.148	7.071.431	40.653.329
in %	5,1%	77,5%	17,4%	100%

STATISTIK DER BEFÖRDERTEN PERSONEN

1995

Tarifart	Region	Graz	Region+Graz	Gesamt
Stundenkarte VP	496.537	3.106.585	388.810	3.991.932
Stundenkarte HP	583.023	1.039.857	405.170	2.028.050
24-Stundenkarte VP	65.848	3.704.377	844.901	4.615.126
24-Stundenkarte HP	13.797	286.484	146.580	446.861
Wochenkarte	513.031	4.644.070	2.723.994	7.881.095
Monatskarte	354.244	15.551.680	3.870.596	19.776.520
Halbjahreskarte	592	1.163.414	45.924	1.209.930
Jahreskarte	15.285	5.393.395	312.258	5.720.938
10-Zonenkarte VP	103.702	4.883.740	444.141	5.431.583
10-Zonenkarte HP	8.971	422.477	38.421	469.869
Grazer Messe	0	85.504	8.856	94.360
KraftfahrLinientarif	334	5.723	1.431	7.488
Sonstige				40.988
Summe	2.155.364	40.287.306	9.231.082	51.714.740
in %	4,2%	77,9%	17,9%	100%

STATISTIK DER BEFÖRDERTEN PERSONEN

1996

Tarifart	Region	Graz	Region+Graz	Gesamt
Stundenkarte VP	478.230	2.920.852	368.455	3.767.537
Stundenkarte HP	550.372	1.189.417	366.362	2.106.151
24-Stundenkarte VP	78.895	4.190.631	841.655	5.111.181
24-Stundenkarte HP	17.594	430.507	152.863	600.964
Wochenkarte	490.736	4.708.155	3.020.254	8.219.145
Monatskarte	356.789	14.996.160	3.930.204	19.283.153
Halbjahreskarte	514	1.010.206	39.876	1.050.596
Jahreskarte	16.774	5.918.748	342.674	6.278.196
10-Zonenkarte VP	91.235	4.466.415	415.922	4.973.572
10-Zonenkarte HP	7.634	373.710	34.801	416.145
Grazer Messe	0	59.477	9.293	68.770
Kraftfahrlinientarif	343	6.108	1.564	8.015
Sonstige				2.000
Summe	2.089.116	40.270.386	9.523.923	51.885.425
in %	4,0%	77,6%	18,4%	100%

Für den Regionalbus Aichfeld, der ab Februar 1996 geführt wurde, zeigte sich folgende Beförderungsstatistik:

FEBRUAR - DEZEMBER

1996

Tarifart	
Stundenkarte VP	163.047
Stundenkarte HP	208.137
24-Stundenkarte VP	86.004
24-Stundenkarte HP	25.636
Wochenkarte	225.896
Monatskarte	374.560
Halbpreis	9
Ausweis	0
10-Zonenkarte VP	22.704
10-Zonenkarte HP	1.729
Summe	1.107.722

IV. 7. VERKAUFTE FAHRKARTEN

In den nachstehenden Tabellen wird die Entwicklung der verkauften Fahrkarten und der Einnahmen für die Jahre 1994 bis 1996 für den Verkehrsverbund nach den einzelnen Tarifarten und dem Geltungsbereich dargestellt.

Hiezu ist festzuhalten, daß die Endsummen der Einnahmen nicht konform mit den im Abschnitt IV.5. dargestellten Tarifeinnahmen gehen. Die im Abschnitt IV.5. enthaltenen Summen sind höher. Dies ist darauf zurückzuführen, daß es sich bei den in den nachstehenden Tabellen enthaltenen Einnahmen ausschließlich um Einnahmen aus dem Verbundtarif handelt.

Dazu kommen aber noch Einnahmen außerhalb des Verbundtarifes, die ebenfalls in die Alteinnahmensicherungen einfließen. Als Beispiele können hiezu vor allem Einnahmen der ÖBB genannt werden, wie z. B. Umwelttickets oder im Bereich der Postbusse Fahrten über das Verbundgebiet hinaus, wobei dann keine getrennte Ticketausstellung innerhalb und außerhalb des Verbundgebietes erfolgt.

Beim Jahr 1994 handelt es sich um ein Rumpffahr, da der Verkehrsverbund erst mit 1. März 1994 in Kraft getreten ist. Schüler- und Lehrlingsfreifahrten sind in der Statistik nicht enthalten.

EINNAHMEN UND VERKAUFTE FAHRKATEN

MÄRZ - DEZEMBER 1994

Tarifart	Region	Graz	Region+ Graz	Stückzahl gesamt	Einnahmen
Stundenkarte VP	399.413	2.228.894	326.802	2.955.109	68.441.940,--
Stundenkarte HP	460.094	587.284	325.562	1.372.940	19.415.409,--
24-Stundenkarte VP	33.468	438.635	150.592	622.695	31.882.640,--
24-Stundenkarte HP	6.216	38.732	23.267	68.215	1.789.207,--
Wochenkarte	37.163	202.269	115.512	354.944	35.335.138,--
Monatskarte	7.207	143.985	45.133	196.325	63.270.590,--
Halbjahreskarte	-	2.397	-	2.397	3.585.607,--
Jahreskarte	-	3.542	-	3.542	10.165.615,--
10-Zonenkarte VP	1.142	449.688	3.926	454.756	59.118.150,--
10-Zonenkarte HP	264	35.323	907	36.494	2.372.045,--
Grazer Messe	1	21.990	2.189	24.180	913.238,--
Landesausstellung Pöllau	314	0	346	660	105.856,--
Krafftahrlinientarif	112	1.548	386	2.046	52.201,--
Sonstige + Aufpreis	-	3.718	-	3.718	318.582,--
Summe	945.394	4.158.005	994.622	6.098.021	296.766.218,--
in %	15,5%	68,19%	16,31%	100%	

EINNAHMEN UND VERKAUFTE FAHRKARTEN

MÄRZ - DEZEMBER 1995

Tarifart	Region	Graz	Region+ Graz	Stückzahl gesamt	Einnahmen
Stundenkarte VP	372.246	2.020.174	293.886	2.686.306	65.426.722,--
Stundenkarte HP	446.530	672.434	310.429	1.429.393	20.432.110,--
24-Stundenkarte VP	26.263	576.657	168.424	771.344	39.674.302,--
24-Stundenkarte HP	5.794	44.005	30.001	79.800	2.409.388,--
Wochenkarte	32.010	205.795	135.618	373.423	40.213.981,--
Monatskarte	5.350	159.951	50.987	216.288	74.104.135,--
Halbjahreskarte	-	2.121	-	2.121	3.474.315,--
Jahreskarte	-	3.677	-	3.677	10.884.340,--
10-Zonenkarte VP	1.067	395.420	4.564	401.051	54.500.852,--
10-Zonenkarte HP	196	33.861	840	34.897	2.341.648,--
Grazer Messe	-	35.907	4.217	40.124	1.535.112,--
Kraftfahrlinientarif	278	4.736	1.189	6.203	171.621,--
Sonstige + Aufpreis	-	4.675	-	4.675	289.925,--
Summe	889.734	4.159.413	1.000.155	6.049.302	315.458.451,--
in %	14,71%	68,76%	16,53%	100%	

EINNAHMEN UND VERKAUFTE FAHRKARTEN

1995

Tarifart	Region	Graz	Region+ Graz	Stückzahl gesamt	Einnahmen
Stundenkarte VP	451.397	2.389.929	353.315	3.194.641	77.213.604,--
Stundenkarte HP	530.021	800.173	368.389	1.698.583	24.043.532,--
24-Stundenkarte VP	31.356	673.730	200.984	906.070	46.360.090,--
24-Stundenkarte HP	6.570	52.127	34.880	93.577	2.807.160,--
Wochenkarte	38.866	249.924	162.517	451.307	47.952.385,--
Monatskarte	6.429	196.305	61.856	264.590	89.475.650,--
Halbjahreskarte	-	2.670	-	2.670	4.293.764,--
Jahreskarte	-	7.551	-	7.551	21.378.480,--
10-Zonenkarte VP	1.219	477.673	5.222	484.114	65.299.042,--
10-Zonenkarte HP	217	40.733	929	41.879	2.795.478,--
Grazer Messe	-	35.907	4.217	40.124	1.535.112,--
Kraftfahrlinientarif	334	5.723	1.432	7.489	205.298,--
Sonstige + Aufpreis	-	5.743	-	5.743	422.583,--
Summe	1.066.409	4.938.188	1.193.741	7.198.338	383.782.178,--
in %	14,81%	68,60%	16,58%	100%	

EINNAHMEN UND VERKAUFTE FAHRKARTEN

1996

Tarifart	Region	Graz	Region+ Graz	Stückzahl gesamt	Einnahmen
Stundenkarte VP	434.755	2.247.004	334.842	3.016.601	76.962.792,--
Stundenkarte HP	500.338	915.386	332.890	1.748.614	24.856.776,--
24-Stundenkarte VP	37.569	762.101	200.253	999.923	52.691.906,--
24-Stundenkarte HP	8.378	78.287	36.393	123.058	3.650.558,--
Wochenkarte	37.177	271.638	162.117	470.932	53.748.896,--
Monatskarte	6.475	189.280	62.919	258.674	98.515.320,--
Halbjahreskarte	-	2.504	-	2.504	4.496.331,--
Jahreskarte	-	8.082	-	8.082	25.702.305,--
10-Zonenkarte VP	1.146	437.652	5.225	444.023	64.340.786,--
10-Zonenkarte HP	180	36.152	820	37.152	2.668.871,--
Grazer Messe	-	27.034	4.425	31.459	1.372.330,--
KraftfahrLinientarif	343	6.108	1.564	8.015	242.375,--
Sonstige + Aufpreis	-	6.452	-	6.452	207.733,--
Summe	1.026.361	4.987.680	1.141.448	7.155.489	409.456.979,--
in %	14,34%	69,70%	15,96%	100%	

Aus diesen Aufstellungen ist nachstehendes ersichtlich:

Im **Jahr 1994** (März - Dezember) wurden 296,8 Millionen Schilling aus dem Verbundtarif erzielt. Im Vergleichszeitraum 1995 - ebenfalls März - Dezember - betragen die Einnahmen aus dem Verbundtarif 315,5 Millionen Schilling, das entspricht einem Plus von 18,7 Millionen Schilling oder 6,3% gegenüber dem Vorjahr.

Im gesamten **Wirtschaftsjahr 1995** wurden Einnahmen aus dem Verbundtarif von 383,8 Millionen Schilling erzielt. Das **Jahr 1996** erbrachte Einnahmen aus dem Verbundtarif in der Höhe von 409,5 Millionen Schilling, das sind um 25,7 Millionen Schilling oder 6,7% mehr gegenüber dem Jahr 1995.

Diese Mehreinnahmen 1996 wurden ausschließlich im Zeitkartenbereich (inklusive 24-Stundenkarte) erzielt und lassen sich beinahe zur Gänze auf die Tarifierhöhungen am 1. Juli 1996 zurückführen. Damit ist aber praktisch auch keine Einnahmenerhöhung aus der Steigerung der Fahrgastzahlen gegeben.

Aus diesen Zahlen ist aber auch ein Trend vom Gelegenheitsfahrgast zum Stammkunden festzustellen. Während die Stundenkarte rückläufig ist, weist vor allem die 24-Stundenkarte Steigerungen auf. Auch bei der Jahreskarte sind Steigerungen feststellbar. Mit 31. Dezember 1996 waren 8.365 Jahreskarten in Verwendung, das sind um 12,5% mehr als zum gleichen Stichtag 1995. Die Anzahl der Halbjahreskarten ist dabei nur unwesentlich gesunken. Bei den Monatskarten ist ebenfalls eine leichte Steigerung feststellbar.

Für bestimmte Veranstaltungen, beispielsweise für die Grazer Messe im Frühjahr und im Herbst sowie für die Landesausstellung in Pöllau 1994 wurden Kombikarten für Fahrt und Eintritt aufgelegt, die den Fahrgästen einen günstigen Fahrpreis und einen ermäßigten Eintritt boten.

Beim **Regionalbus Aichfeld** hat es von Februar bis Dezember 1996 folgendes Ergebnis gegeben:

Tarifart	Stückzahl	Einnahmen in Schilling
Stundenkarte VP	125.421	2.508.420,--
Stundenkarte HP	160.105	1.601.050,--
24-Stundenkarte VP	15.637	625.480,--
24-Stundenkarte HP	4.661	93.220,--
Wochenkarte	12.080	1.056.640,--
Monatskarte	4.682	1.437.825,--
Halbpreis	9	140,--
Ausweis	21	-
10-Zonenkarte VP	1.720	249.380,--
10-Zonenkarte HP	131	12.530,--
Summe	324.467	7.584.685,--

Auch in diesen Summen sind Schüler und Lehrlingsfreifahrten nicht enthalten.

IV.8. AUSGEWÄHLTE AUFWANDSBEREICHE

Die Gliederung der einzelnen Aufwandsbereiche nach Art und Umfang ist aus der Gewinn- und Verlustrechnung des jeweiligen Jahresabschlusses zu ersehen. Im folgenden wird auf einige spezifische Aufwandsarten näher eingegangen:

Personalaufwand

Im Jahr **1994** waren bei der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. durchschnittlich sechs Dienstnehmer beschäftigt. Der durchschnittliche Bruttojahresbezug pro Dienstnehmer, ohne Geschäftsführer, betrug im Jahr 1994 S 404.000,--.

Im Jahr **1995** waren bei der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. durchschnittlich acht Dienstnehmer beschäftigt. Der durchschnittliche Bruttojahresbezug pro Dienstnehmer, ohne Geschäftsführer, betrug im Jahr 1995 S 447.300,--.

Im Jahr **1996** waren bei der Gesellschaft durchschnittlich acht Dienstnehmer beschäftigt. Der durchschnittliche Bruttojahresbezug pro Dienstnehmer, ohne Geschäftsführer und Verkehrsombudsmann, betrug in diesem Jahr S 446.200,--.

Im Jahr **1997** waren bei der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. durchschnittlich 8,825 Mitarbeiter beschäftigt. Der durchschnittliche Bruttojahresbezug pro Dienstnehmer, ohne Geschäftsführer und Verkehrsombudsmann, betrug in Jahr 1997 S 449.807,--.

Der Beschäftigtenstand erscheint im Hinblick auf den Umsatz, der im Jahr 1997 bereits bei rund 1,5 Milliarden Schilling lag, als durchaus angemessen.

Bestandsverträge

Die Gesellschaft hatte bis September 1994 die Büroräumlichkeiten im Hause Stempfergasse 8, 8010 Graz, vom Land Steiermark in Bestand genommen.

Mit Bestandsvertrag vom 12. Oktober 1994 hat die Ärztekammer für Steiermark 273 m² Bürofläche im Haus Keesgasse 5, 8010 Graz der Gesellschaft vermietet. Das Bestandsverhältnis begann am 1. Oktober 1994 und wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Der Bestandszins beträgt S 32.760,-- exkl. Umsatzsteuer und Betriebskosten pro Monat. Dies entspricht einem m² Preis von S 120,-- exkl. USt.

Mit Bestandsvertrag vom 6. Dezember 1996 hat das Land Steiermark 70,45 m² Bürofläche im Haus Radetzkystraße 1-3, 8010 Graz der Gesellschaft in Bestand gegeben. Dieses Bestandsverhältnis begann am 1. November 1996 und wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Der Bestandszins beträgt S 3.522,50 exkl. Umsatzsteuer und Betriebskosten. In den Räumlichkeiten im Haus Radetzkystraße 1-3 ist das Büro des Verkehrsombudsmannes.

Geschäftsführung

Als Geschäftsführer der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. ist

Herr Univ. Doz. Dr. Gerhard Rüschi

bestellt.

Herr Dr. Rüschi wurde am 3. Juni 1991 zum Geschäftsführer der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. auf fünf Jahre bestellt. Am 30. April 1996 wurde ein neuerlicher Dienstvertrag abgeschlossen, wobei dieser Anstellungsvertrag mit

1. Mai 1996 beginnt und bis 30. April 2001 dauert. Eine weitere Verlängerung des Dienstverhältnisses ist durch Abschluß eines neuen Dienstvertrages möglich.

Die Stellung von Herrn Dr. Rüschi als Geschäftsführer ist eine hauptberufliche. Er ist verpflichtet, dem Dienstgeber seine ganze Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen. Eine Ausnahme davon bildet die Lehrtätigkeit im Ausmaß von zwei Semesterwochenstunden an der Technischen Universität Wien.

Dem Vertrag zufolge erhält der Geschäftsführer einen Monatsbezug von S 98.716,- brutto, 14 mal jährlich, wobei dieser Betrag allfällig zu leistende Arbeitsstunden, die über die Normalarbeitszeit hinausgehen, beinhaltet. Der Monatsbezug des Geschäftsführers wird analog den Bezügen der Landesangestellten valorisiert. Die an sich bei leitenden Angestellten übliche Teilung des Bezuges in einen Fixbezug und in eine Erfolgsbeteiligung wurde beim vorliegenden Dienstvertrag mangels Vergleichszahlen noch nicht vorgenommen. Der Dienstgeber behält sich jedoch vor, bei einer Verlängerung des auf fünf Jahre befristeten Dienstverhältnisses eine solche Teilung vorzunehmen. Bei Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel für Dienstreisen, werden dem Geschäftsführer die nachgewiesenen Kosten für die erste Klasse der Eisenbahn oder des Busunternehmens ersetzt. Tages- und Nächtigungsgelder stehen dem Geschäftsführer für Dienstreisen in jener maximalen Höhe zu, in welcher diese von den Abgabebehörden als nicht zum steuerpflichtigen Arbeitslohn zurechenbar anerkannt werden. Für Fahrten zwischen dem Wohnort (Graz oder Wien) und dem Dienstort werden dem Geschäftsführer die Kosten nicht vergütet, da diese keine Dienstreise darstellen.

Dem Geschäftsführer gebührt ein jährlicher Erholungsurlaub von 36 Werktagen (=6 Wochen).

Wird der Geschäftsführer durch von ihm nicht verursachte andere Umstände als Krankheit oder Unfall unter Verzicht auf die weitere Dienstleistung vor Ablauf des zeitlich befristeten Dienstverhältnisses an der Dienstleistung gehindert, so bleibt sein Anspruch auf seinen Monatsbezug solange aufrecht, als die Funktionsperiode gedauert hätte.

Erfolgt jedoch eine Abberufung des Geschäftsführers aufgrund einer Verfehlung im Sinne des § 27 Angestelltengesetz in der jeweils geltenden Fassung, oder einer groben Pflichtverletzung im Sinne des GmbH-Gesetzes, oder aus der Nichteinhaltung der Beschränkungen des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft, sowie des vorliegenden Dienstvertrages, erlischt jeder Anspruch aus diesem Vertrag am Tag der Abberufung. Gleiches gilt, wenn der Geschäftsführer seine Funktion, aus welchem Grund auch immer, zurücklegt. Auch in diesem Fall ist dieser Dienstvertrag automatisch beendet.

Der Geschäftsführer und die Gesellschaft vereinbarten weiters für den Fall, daß der Geschäftsführer das Dienstverhältnis durch vorzeitigen Austritt ohne wichtigen Grund beendet, oder daß er die in den §§ 4 (Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse) und 5 (Beteiligung an anderen Unternehmen) dieses Vertrages vereinbarten Pflichten verletzt, daß der Geschäftsführer einen pauschalierten Schadenersatz in der Höhe von sechs Monatsgehältern, berechnet aus dem Durchschnittsbezug der letzten sechs Monatsgehälter, zu bezahlen hat.

Für die Zeit nach der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses durch den Geschäftsführer wird vereinbart, daß dieser mindestens ein Jahr hindurch im Geschäftszweig der Gesellschaft in der Steiermark keine geschäftliche Tätigkeit, sei es als unselbständiger Erwerbstätiger oder als selbständig Erwerbstätiger, auszuüben berechtigt ist.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bestehende Pensions- und Abfertigungsregelungen sind im Vertrag nicht enthalten.

V. KOSTENPROBLEMATIK

Der im Jahr 1994 eingeführte Verkehrsverbund Großraum Graz und seine Erweiterung auf die gesamte Steiermark im Jahr 1997 brachte für die Kunden des öffentlichen Verkehrs einen Qualitätssprung in Form von Preisreduktionen, einheitlichen Fahrscheinen für alle Verkehrsmittel, Benutzbarkeit sämtlicher Linien sowie verbesserte Organisation und Angebotsplanung.

Das mittlerweile flächendeckende Vorhandensein von Verkehrsverbänden in ganz Österreich, wird durch das in Begutachtung befindliche Nahverkehrsfinanzierungs- und Organisationsgesetz auch für die Zukunft festgeschrieben.

In der Steiermark konnten die Verkehrsunternehmen nur durch langfristige Verträge in Form einer indexgebundenen Alteinnehmenssicherung zur Beteiligung am Verkehrsverbund gewonnen werden. Durch diese Indexbindung erhöht sich bei einem Gesamtumsatz des Verkehrsverbundes von ca. 1,5 Milliarden Schilling der zusätzliche Finanzierungsbedarf pro Jahr um einen Betrag zwischen 20 und 25 Millionen Schilling. Das bedeutet, daß eine Indexsteigerung von 1,5% Mehrkosten für die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften von über 8% indiziert. Diese zusätzlichen Kosten von bis zu 25 Millionen Schilling pro Jahr aus der Indexsteigerung bei den Alteinnehmensgarantien kommen ausschließlich den bei der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft beteiligten ca. 50 Verkehrsunternehmen zu gute. Durch die Deckelung des Verkehrsverbundbudgets des Bundes für die Jahre 1998 und 1999 und die Berücksichtigung moderater Tarifierhöhungen auch bei der Höhe der Verkehrsverbundzuschüsse des Landes Steiermark für die Jahre 1998 und 1999 können die gestiegenen Kosten des Verkehrsverbundes nicht mehr abgedeckt werden, sodaß der Lenkungsausschuß am 26. März 1998 einstimmig eine

Erhöhung des Verbundtarifs, die eine finanzielle Absicherung der vorangegangenen Beschlüsse ermöglichen sollte, beschloß. Nachdem es zu keinem politischen Konsens in der Frage der Tarifierhöhungen kam, beschloß der Aufsichtsrat der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft am 2. Juni 1998 keine Tarifierhöhung mit 1. Juli 1998 durchzuführen.

Hiezu ist festzustellen, daß durch diese Deckelung der Zuschüsse **die Republik Österreich gegen die am 5. Juli 1993 und 20. September 1996 abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträge verstößt**. In diesen Verträgen hat sich die Republik Österreich verpflichtet, einen Anteil von 33,33% für den Verkehrsverbund Großraum Graz und für den Verkehrsverbund übrige Steiermark zu den laufenden Verbundkosten beizutragen.

Sollte die Vorgangsweise des Bundes in Zukunft beibehalten werden und es zu keiner Einigung zwischen den Vertragspartnern kommen, wäre das Land verhalten, **die Republik Österreich auf die Einhaltung des Grund- und Finanzierungsvertrages zu klagen**.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Alteinnahmensicherung

Der LRH weist darauf hin, daß sich durch die indexgebundene Alteinnahmensicherung der jährliche Finanzierungsbedarf des Verkehrsverbundes um rd. 20 bis 25 Mio. ATS gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht. Dieser Betrag entspricht der vereinbarten Wertanpassung von rd. 1,5% der den Verkehrsunternehmen zu sichernden Einnahmen in Höhe von rd. 1,5 Mrd. ATS. Wenn keine Nachfragesteigerungen erzielt und die Verbundfahrpreise nicht angehoben werden, erhöht dieser Zusatzbetrag den Finanzierungsbeitrag der Gebietskörperschaften von derzeit rd. 300 Mio. ATS pro Jahr um rd. 8% p.a.

Dieser Zusammenhang war bereits vor Abschluß der Verbundverträge bekannt, in Anlage 2 von Teil I sowie Beilage 2 von Teil II des Grund- und Finanzierungsvertrags wurde eigens darauf verwiesen. 1995 und 1996 konnte die Wertanpassung weitgehend durch Mehreinnahmen aus Fahrscheinverkäufen infolge der jeweils am 1.7. erhöhten Ver-

bundfahrausweise und durch Fahrgaststeigerungen finanziert werden. 1997 und 1998 wurden die Fahrpreise nicht angehoben, die Nachfrage stagnierte auf dem in den ersten beiden Verbundjahren erreichten hohen Niveau.

Im Aufsichtsrat der StVG und im Lenkungsausschuß des Verkehrsverbundes Steiermark herrscht grundsätzlicher Konsens darüber, daß die Tarife regelmäßig und moderat erhöht werden sollten. So könnten etwa bei einer jährlichen Anpassung der Verbundfahrpreise um durchschnittlich 3% die Wertanpassungskosten mindestens zur Hälfte über Zusatzeinnahmen gedeckt werden. Der Anstieg des Finanzierungsbedarfs des Verkehrsverbundes könnte diesfalls auf rd. 10 Mio. ATS oder rd. 4% gegenüber dem jeweiligen Vorjahr reduziert werden.

Unbestritten ist, daß die Tarifgestaltung neben den von der StVG in den Vordergrund gestellten wirtschaftlichen Überlegungen eines politischen Konsens bedarf. Die Diskussion über die Anhebung der Verbundfahrpreise am 1. Juli 1999 hat gezeigt, daß dieser Konsens nicht immer leicht zu erreichen ist.

Mit der indexgebundenen Alteinnehmenssicherung wurde den Verkehrsunternehmen garantiert, daß sie durch die Anwendung des günstigen Verbundtarifs keinen realen Verlust erleiden. Wie der Rechnungshof ausführt, war diese Regelung notwendige Voraussetzung für die Beteiligung der Verkehrsunternehmen am Verkehrsverbund. Als Gegenleistung für die indexgebundene Alteinnehmenssicherung übernehmen die Verkehrsunternehmen nicht nur den Verbundtarif, sondern räumen der StVG auch die Mitgestaltung bei der Angebotsplanung ein: Fahrplanänderungen und Konzessionsanträge bei der Behörde sind an das Einvernehmen mit der StVG gebunden. Dadurch konnten in vielen Fällen von den Verkehrsunternehmen gewünschte Kurseinstellungen ohne Zusatzfinanzierung verhindert und Anschlüsse sichergestellt werden. Ebenso haben die Verkehrsunternehmen in Folge der Alteinnehmenssicherung auf zu ihren Gunsten behördlich verfügte Konzessionsauflagen verzichtet. Fahrgastfeindliche Bedienungsverbote sind dadurch gefallen, die kostengünstige Bedienung von Verkehrsunternehmen auf Konzessionen anderer Verbundpartner wurde erleichtert.

So betreiben etwa die Grazer Verkehrsbetriebe die von der Gemeinde Raaba gewünschte und mitfinanzierte Verlängerung der Linie 36 über die Grazer Stadtgrenze hinaus in den Ortskern von Raaba, obwohl regionale Kraftfahrlinienunternehmen die Konzession für die Verlängerungsstrecke haben. Kostengründe haben aber eindeutig für den Betrieb durch die GVB anstelle durch einen der Konzessionsinhaber gesprochen. Der Verzicht auf die Wahrnehmung von Konzessionsrechten sowie die einvernehmliche Planung des Verkehrsangebotes zwischen Verkehrsunternehmen und StVG müssen jedenfalls neben der Übernahme des Verbundtarifs als weitere Gegenleistung für die indexgebundene Alteinnehmenssicherung ins Kalkül gezogen werden.

Eine dauerhafte Reduzierung des jährlichen Mehrbedarfs an finanziellen Mitteln für den Verkehrsverbund ist unter den gegebenen Umständen ausschließlich über eine Systemumstellung möglich. Dabei könnte die Alteinnehmenssicherung durch eine erfolgsabhängige Einnahmenaufteilung der Verkehrsunternehmen ersetzt und die bisherige Abgeltung von Einnahmenausfällen in einen fixen Tarifstützungsbeitrag der Gebietskörperschaften, wertgesichert nach dem Verbraucherpreisindex, umgewandelt werden.

Diese Systemumstellung wurde für die **Schüler- und Lehrlingsfreifahrt**, deren Einbindung in den Verkehrsverbund ab Herbst 1999 geplant ist, mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Sie wurde großteils im Rahmen der IGV, der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände, mit intensiver Beteiligung der StVG ausgearbeitet, um eine möglichst österreichweite Lösung zu erzielen. Ausständig ist noch die Zustimmung des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie zum vorgelegten Vertragsentwurf. Wenn diese Lösung wie erwartet ab Herbst 1999 umgesetzt werden kann, spart sich der Verkehrsverbund Wertsicherungskosten für die Alteinnehmensicherung bei der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt von jährlich rd. 8 Mio. ATS gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Allerdings verliert die StVG bei den überwiegend dem Schülerverkehr dienenden Linien und Kursen ihre bisherigen Planungsrechte. Nachdem die Verkehrsunternehmen das Einnahmenrisiko für den Schülerverkehr in Hinkunft wieder tragen, müssen sie auch die Möglichkeit haben, autonom über die Führung von Kursen entscheiden zu können. Kurseinstellungen lassen sich in Hinkunft wohl nur mehr über Leistungsbestellungen der StVG oder über Dritte mit vereinbarter Abgeltung verhindern. Für diese Leistungsbestellungen wird vermutlich ein Teil der eingesparten Wertsicherungskosten verwendet werden müssen.

Trotz dieser Nachteile bekennt sich die StVG zu dieser Systemumstellung. Sie ist ein erster Schritt in Richtung eines weiterentwickelten Gesamtsystems, mit mehr Verantwortung der Verkehrsunternehmen für den Erfolg und die Leistungsqualität im Verbund. Letztlich ist diese Umstellung aber von den Gebietskörperschaften zu entscheiden, wobei für den gesetzlichen Rahmen der Bund verantwortlich ist. Im übrigen wird diese Umstellung von den Verkehrsunternehmen entscheidend mitgetragen, wodurch sie Reformbereitschaft gezeigt haben. Aufgrund der bei der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemachten Erfahrung ist allerdings zu erwarten, daß die Umstellung der sonstigen Tarifeinnahmen von der indexgebundenen Sicherung auf eine erfolgsabhängige Einnahmenaufteilung mit fixiertem Zuschuß äußerst verhandlungsintensiv und zeitaufwendig sein wird.

Die Systemumstellung wird durch das derzeit verhandelte neue Nahverkehrsfinanzierungs- und Organisationsgesetz des Bundes unterstützt. Aus aktueller Sicht (Tariferhöhung 1.7.1999, Einbindung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt ab Herbst 1999) und unter sonst gleichbleibenden Bedingungen wird der Finanzierungsbetrag des Landes 1999 rd. 132 Mio. ATS auszumachen, 2000 rd. 135 Mio. ATS und 2001 rd. 141 Mio. ATS, das entspricht einer Zunahme von knapp 3,5% pro Jahr.

Deckelung des Verbundbudgets

Die Bundesvertreter forderten im Lenkungsausschuß mehrere Male die nominelle Deckelung des Verbundbudgets. Aus Sicht der StVG stellt diese Forderung eine Zielvorgabe für die Geschäftsabwicklung dar, die die StVG – auch im Sinne des Landes und der Stadt Graz – zu allen Anstrengungen verpflichtet, den Finanzierungsbedarf des Verkehrsverbundes so stark wie möglich einzudämmen. Sollten trotzdem Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr anfallen, geht die StVG – wie der LRH – davon aus, daß sich der Bund zur Tragung seines Anteils laut Grund- und Finanzierungsvertrag verpflichtet hat. Diese Verpflichtung hat der Bund bisher auch eingehalten. Zu der vom LRH kritisierten Vorgangsweise ist folgendes anzumerken: Der Lenkungsausschuß beschloß am 26. März 1998 – mit der erforderlichen Einstimmigkeit –, ab 1. Juli 1998 die Verbundfahrpreise zu

erhöhen. Laut Grund- und Finanzierungsvertrag ist der Lenkungsausschuß, in dem die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften Bund, Land Steiermark und Landeshauptstadt Graz vertreten sind, das dafür zuständige Gremium. Aufgrund der nach diesem Beschluß einsetzenden öffentlichen Diskussion war es der Wunsch des Landes, die beschlossene Tarifierhöhung nicht durchzuführen. In dieser Situation war der Bund – ohne Verletzung vertraglicher Regelungen - nicht bereit, seinen Anteil am finanziellen Mehrbedarf durch die abgesagte Tarifierhöhung zu tragen. Daraufhin übernahm das Land den Anteil des Bundes 1998 in Höhe von knapp 4 Mio. ATS.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Zur ausgefallenen Tarifierhöhung im Jahr 1998 wird bemerkt, daß es sich bei dieser Finanzleistung durch das Land Steiermark um eine einmalige Kulanzlösung im Sinne der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs handelte. Darüberhinaus ist nicht daran gedacht, daß sich der Bund in ähnlicher Weise in Zukunft aus seinen Verpflichtungen zurückziehen kann.

Die ausgefallene Tarifierhöhung ab Juli 1998 bewirkte einen finanziellen Mehrbedarf von 11 Millionen Schilling für das Jahr 1998. Der Bund beteiligte sich dabei - wie bereits erwähnt - an dem durch die ausgefallenen Tarifierhöhungen erhöhten Finanzierungsbedarf nicht. Die Vertreter der Stadt Graz haben im Lenkungsausschuß der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft vom 4. Juni 1998 ihre prinzipielle Bereitschaft deklariert, den städtischen Anteil des Mehrbedarfes zu übernehmen. Der für das Land anfallende Mehrbedarf von 9 Millionen Schilling mußte daher außerhalb des Budgetansatzes 1/914254-7420 (Beitrag des Landes für den Verkehrsverbund) bedeckt werden, da dieser aufgrund der für die Jahre 1998 und 1999 bereits beschlossenen Budgets durch andere bereits vertraglich vereinbarte Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ausgeschöpft ist.

Die Steiermärkische Landesregierung hat wegen dieser Mindereinnahmen mit Beschluß vom 29. Juni 1998 eine überplanmäßige Ausgabe in der Höhe von 9 Millionen Schilling bei der Voranschlagsstelle 1/914254-7420 „Beitrag des Landes für den Verkehrsverbund“ genehmigt, wobei die Bedeckung durch die vom

Steiermärkischen Landtag zu genehmigende Aufnahme zusätzlicher Darlehen erfolgen soll.

Der Steiermärkische Landtag hat am 7. Juli 1998 den diesbezüglichen Beschluß gefaßt.

Im Jahr 1999 wurde im Landesbudget für den Verkehrsverbund Steiermark ein Betrag von **134,7 Millionen Schilling** veranschlagt. Die Kosten der ausgefallenen Tarifierhöhung hätten für das Jahr 1999 insgesamt 22 Millionen Schilling betragen. Nunmehr hat der Lenkungsausschuß im April 1999 die Anhebung der Tarife ab 1.7.1999 beschlossen.

Hinsichtlich den für die öffentlichen Gebietskörperschaften insbesondere für das Land Steiermark **steigenden Finanzbedarf ist seitens des Landesrechnungshofes folgendes festzustellen:**

Wie bereits ausgeführt, ist die Schaffung des Verkehrsverbundes grundsätzlich positiv zu sehen, da sie insgesamt für den Kunden des öffentlichen Verkehrs Verbesserungen gebracht hat. Eine wesentliche Ursache für die nun vorliegende Problematik bei der Finanzierung des Steirischen Verkehrsverbundes ist in der zu starken Abtarifizierung bei der Schaffung des Verkehrsverbundes zu sehen. Der Grund hierfür lag nach Aussage der Vertreter der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. im Bahntarif, der wesentlich niedriger als der Bustarif war. Damit erfolgte eine Angleichung an den Bahntarif mit gleichzeitiger Angebotserhöhung. Wenn nun allein durch die Indexanpassung Preiserhöhungen notwendig werden, kommt es nun zu Problemen, da sich die Bevölkerung an die niedrigen Tarife für Zeitkarten gewöhnt hat. 1996 betragen die Zuschüsse der verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften bereits rund 160 Millionen Schilling, wobei diese Zuschüsse weiter ansteigen. Die erhofften Frequenzsteigerungen sind nicht eingetreten.

Ohne Tarifierhöhung müßten im Jahr 1999 bereits rd. 300 Mio. S von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften aufgebracht werden .

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Zu starke Abtarifierung bei Verbundstart

Neben der indexgebundenen Alteinnehmensicherung sieht der LRH in der zu starken Abtarifierung der Fahrpreise bei der Einrichtung des Verkehrsverbundes eine weitere wesentliche Ursache in der vorliegenden Finanzierungsproblematik. Die starke Abtarifierung erfolgte im Zeitkartenbereich der Bus- und innerstädtischen Tarife wegen der durch Bundessubventionen sehr niedrigen Zeitkartentarife der Bahn. Das Tarifniveau der Verbundzeitkarten lag bei Verbundstart im Durchschnitt rd. 15 bis 20% über den Bahntarifen. Bei höheren Preisen für die Verbundzeitkarten wären entweder die Bahnbenutzer von den Verbundvorteilen preislich ausgeschlossen worden oder es hätten unterschiedliche Zeitkartentairfe für Bus und Bahn festgelegt werden müssen, mit der Konsequenz, daß es keinen einheitlichen Verbundtarif gibt, wie dies etwa im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) nach wie vor der Fall ist. Der Verkehrsverbund Steiermark ist österreichweit der einzige mit einem durchgehend einheitlichen Verbundtarif: Die Fahrpreise pro Zone sind weder zwischen der Kernzone Graz und den anderen Zonen, noch innerhalb der Zonen zwischen Bus- und Bahnbenützung gespalten. Der „Preis„ für den einheitlichen und damit äußerst transparenten und benutzerfreundlichen Verbundtarif war die erwähnte Abtarifierung.

Wie bedeutend die Benützung aller Verkehrsmittel einer Zone mit einem einzigen Fahrschein ist, erkennt offensichtlich auch der LRH mit seiner Feststellung auf unten, wonach es für viele Fahrgäste uneinsichtig sei, Linien innerhalb von Graz, die nicht von den Grazer Verkehrsbetrieben geführt werden, nicht benutzen zu dürfen. Hier handelt es sich allerdings um ein Mißverständnis. Selbstverständlich können Fahrgäste mit einem Verbundfahrausweis für die Zone 101 (Graz) alle in der Zone angebotenen Verkehrsmittel benützen: die Bahn, die regionalen Busse, Straßenbahnen und Busse der Verkehrsbetriebe und auch die Schloßbergbahn. Die Grazer Verkehrsbetriebe geben aber nach wie vor an bestimmte Personengruppen – z. B. in Abstimmung mit der Stadt Graz an Senioren mit niedrigem Einkommen – Fahrscheine nach eigenem Unternehmenstarif aus, deren Preise unter jenen des Verbundtarifs liegen. Diese GVB-Fahrscheine gelten tatsächlich ausschließlich auf GVB-Linien.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Tarifierhöhungen wären moderate jährliche Fahrpreisanpassungen auf dem Markt weitgehend durchsetzbar, sodaß die Einnahmen aus dem verbundweit einheitlichen Tarif kontinuierlich erhöht werden könnten. Nach eigenen empirischen Erhebungen lag die Einnahmenelastizität der beiden Tarifierhöhungen am 1.7.1995 und am 1.7.1996 im ersten Jahr nach der Erhöhung jeweils bei rd. 0,65. (D. h. jeder Schilling an Fahrpreiserhöhung führte bereits im ersten Jahr zu Zusatzeinnahmen von 0,65 Groschen.) Wie bereits erwähnt, bedürfen Tarifierhöhungen neben der wirtschaftlichen Begründung aber vor allem den politischen Konsens unter den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften.

Die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften gaben 1996 rd. 134 Mio. ATS für die Stützung des Verbundtarifs aus. Dieser Wert steigt bis 1999 auf rd. 220 Mio. ATS. 300 Mio. ATS – wie im Bericht angegeben – sind die erwarteten Gesamtausgaben 1999 der Gebietskörperschaften für den Verkehrsverbund (mit berücksichtigter Tarifierhöhung am 1.7.1999!) inkl. knapp 20 Mio. ATS Beiträge von steirischen Gemeinden (inkl. Graz) für die Mitfinanzierung von Angebotsverbesserungen nach dem Verbundfinanzierungsmodell. Der Anstieg der Tarifstützungen von rd. 134 Mio. ATS auf rd. 220 Mio. ATS ist auf die Ausweitung des Verbundes 1997 auf die gesamte Steiermark (rd. 40 Mio. ATS) und auf die von 1997 bis 1999 im Verkehrsverbund Steiermark insgesamt angestiegenen Wertanpassungskosten (rd. 46 Mio. ATS) zurückzuführen.

Entgegen der Feststellung des LRH sind einige der erhofften Frequenzsteigerungen durchaus eingetreten. So stieg die Zahl der Verbundfahrgäste von 1997 auf 1998 (jeweils März bis Dezember) in der Kernzone Bruck/Kapfenberg um über 6%. Die Beförderungszahlen im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz nahmen von 3-12/97 auf 3-12/98 ebenfalls zu (+0,5%). Dieser relativ geringe Zuwachs ist erwähnenswert, da der regionale Verkehr nach Graz seit Verbundstart 1994 kontinuierlich gestiegen ist.

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß Zuwächse an Fahrgästen nicht nur von der Qualität des Angebots abhängen, sondern auch in unmittelbarem Zusammenhang mit parallelen Individualverkehrsmaßnahmen zu sehen sind. Verkehrsbeschränkungen, Bewirtschaftung von öffentlichem Parkraum in den Innenstädten haben auf die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel einen mindestens ebenso hohen Einfluß wie ein qualitativ hochstehendes Angebot. Die zunehmende Ansiedlung von Einkaufszentren am Stadtrand, die Zersiedelung im Umland von Graz und die jüngste Parkgebührenpolitik in der Stadt Graz fördern jedenfalls den motorisierten Individualverkehr und erschweren die Ausgangsposition des öffentlichen Verkehrs bei der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste.

Um die verschiedensten Bus- und Bahnunternehmen für den Verbund zu gewinnen, mußten seinerzeit Zugeständnisse bei der Vertragsgestaltung gemacht werden. Dazu gehört die indexgebundene Alteinnehmenssicherung. Damit waren für die Verkehrsunternehmen die Einnahmen garantiert. Dieser Umstand hemmte die Bereitschaft, Reformen mitzutragen und auch das Interesse, das Fahrgastaufkommen zu steigern. Diese Aufgabe fiel der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. bzw. der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe zu.

Eine Voraussetzung des freien Unternehmertums ist die Kalkulation des Preises. Das Unternehmen muß Preispolitik betreiben, d.h. den Preis so festlegen, daß

einerseits der Konsument die Ware bzw. das Angebot annimmt und andererseits ein ausreichender Gewinn für den Weiterbestand des Unternehmens realisiert werden kann. Im Bereich des Verkehrsverbundes handelt es sich um einen gestützten Preis, wobei hier das öffentliche Interesse, nämlich die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr, ausschlaggebend ist.

Damit geht aber ein wesentliches Merkmal des freien Unternehmertums, die freie Preisbildung verloren. Den Verkehrsunternehmen sind die Einnahmen garantiert und es fehlt die Notwendigkeit diesen Ausgleich zwischen der Steigerung des Umsatzes und der Preisbildung zu suchen.

Ein Schritt in die richtige Richtung scheint in diesem Zusammenhang die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an Mehreinnahmen des Verkehrsverbundes Steiermark zu sein. Die um Tarifierhöhungen und Angebotsveränderungen bereinigten Mehreinnahmen des Verbundes werden zu 50% an die beteiligten Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Damit werden zwar zunächst die Einnahmen des Verkehrsverbundes geschmälert, aber der Anreiz der Verkehrsunternehmen, die Fahrgastzahl und damit die Einnahmen zu steigern, erhöht.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Verlust der freien Preisbildung im Verkehrsverbund

Im öffentlichen Personennahverkehr gibt es seit Jahrzehnten keine freie Preisbildung der Verkehrsunternehmen, und nicht erst seit Einrichtung der Verkehrsverbände in den 80er und 90er Jahren. Die Fahrpreise im Kraftfahrlinienverkehr sind nach wie vor von der Behörde zu genehmigen. Sowohl im Schienen- als auch im innerstädtischen Verkehr waren und sind die Preise stark politisch bestimmt und durch Preissubventionen (Ökobonus auf der Schiene) sowie durch Inkaufnahme von Betriebsabgängen, deren Abdeckung im Querverbund erfolgt (innerstädtischer Verkehr), gestützt.

Mit der von der EU ausgehenden Reorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs in Richtung mehr Markt und mehr Wettbewerb wird auch in den Verkehrsverbänden überlegt, ob nicht eine stärkere Verantwortung der Verkehrsunternehmen bei der Festsetzung der Fahrpreise effizienzsteigernd wirkt, wie dies auch vom LRH gesehen wird. Allerdings

dürfen dabei aus Sicht der StVG erzielte Verbundvorteile, so vor allem die Einheitlichkeit der Verbundfahrpreise, nicht zur Disposition stehen. Ebenso müßten sich Tarifanpassungen innerhalb eines im wesentlichen von der Höhe der gewährten Tarifstützungen abhängigen Rahmens bewegen.

Dabei sind diese hohen finanziellen Ausgaben für die Tarifstützung auch unter dem Aspekt zu sehen, daß mit diesem Aufwand erhebliche Strukturmaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, nämlich für die

- * Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- * Angebotserweiterung durch Schaffung neuer Bus - und Bahnlinien
- * Errichtung zukunftsweisender öffentlicher Verkehrseinrichtungen (z.B. U Bahn)

geschaffen werden könnten.

So werden diese Finanzmittel im wesentlichen zur Aufrechterhaltung des bisherigen Angebotes bzw. zur Tarifstützung benötigt.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, daß die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und ein hohes Angebot ausschlaggebendere Kriterien für die Bevölkerung sind, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, als niedrige Fahrpreise. Der Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel erfolgt nur dann, wenn dieses leicht erreichbar ist, man damit rascher ans Ziel kommt und keine großen Wartezeiten bestehen. Sicherlich ist auch die Tarifgestaltung eine Größe, die nicht völlig außer Acht gelassen werden kann. Aber was hilft der günstigste Tarif, wenn lange Wartezeiten auf ein öffentliches Verkehrsmittel und lange Fahrzeiten in Kauf zu nehmen sind.

Ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (Busspuren, Verdichtung der Linien, Verlängerung von Bahnlinien und dergleichen) wird der verstärkte Umstieg

auf ein öffentliches Verkehrsmittel, der letztlich das Ziel dieser Maßnahmen sein muß, in der Bevölkerung nicht zu erreichen sein.

Dem Landesrechnungshof ist es dabei klar, daß die Geschäftsführung der „StVG“ alle Maßnahmen setzen muß, um den jährlichen Zusatzbedarf an Finanzmitteln, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des bestehenden Angebotes, zu reduzieren. Dabei werden weitere Tarifierhöhungen unumgänglich sein, da ansonsten der Finanzbedarf der öffentlichen Hand immer größer wird, was letztlich zu einer Unfinanzierbarkeit des Verkehrsverbundes führen kann. Eine Reduktion des Angebotes führt aber zwangsläufig wieder zu einer verminderten Annahme der öffentlichen Verkehrsmittel und zur Abnahme der Fahrgäste.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Verstärkter Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots anstelle der hohen Tarifstützungen

„Der Landesrechnungshof ist der Meinung, daß die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und ein hohes Angebot ausschlaggebende Kriterien für die Bevölkerung sind, ein Verkehrsmittel zu benutzen, als niedrige Fahrpreise, . Diese Meinung wird von der StVG geteilt, sie spiegelt sich auch in den Ergebnissen zahlreicher Fahrgastbefragungen wider. Ähnlich wie in der Landwirtschaft der EU sollte aber klar sein, daß sich ein Abbau der Preisstützungen ohne Preisanhebungen nicht realisieren läßt.

Der Hinweis des LRH, daß die Finanzmittel im wesentlichen „zur Aufrechterhaltung des bisherigen Angebots bzw. zur Tarifstützung benötigt,“ werden, ist aus Sicht der StVG verkürzt und soll entsprechend ergänzt werden. Seit Verbundstart 1994 ist das Busangebot in Graz, im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz und in regionalen Zentren (Aichfeld) systematisch ausgeweitet und verbessert worden. Dazu hat das Verbundfinanzierungsmodell wesentlich beigetragen, nach dem systematische Angebotsverbesserungen im Verkehrsverbund realisiert werden, wenn Dritte, in der Regel Gemeinden, 50% der Kosten des Zusatzangebots übernehmen. 1996 betragen die Ausgaben des Verkehrsverbundes für Angebotsverbesserungen bereits 15 Mio. ATS oder 9,1% des gesamten Finanzierungsbedarfs. Bis 1999 sind diese Ausgaben auch in Folge der Ausweitung des Verbundes auf die gesamte Steiermark auf 56 Mio. ATS oder 18,7% des Mittelbedarfs gestiegen. Davon werden 19 Mio. ATS von Dritten getragen, und zwar in erster Linie von der Stadt Graz für neue oder erweiterte Linien im Stadtgebiet (Linien 41, 61, 68/69 und 71/72), von fünf Aichfeld-Gemeinden für den 1996 eingerichteten Regionalbus Aichfeld und von 7 Gemeinden im Südosten von Graz für die Verdichtung und Vertaktung von drei nach Graz führenden regionalen Buslinien. Diese gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen geplanten Angebotsausweitungen werden fast ausschließlich mit

neuen und gut ausgestatteten Bussen im Verbunddesign nach vorgegebenen Qualitätskriterien der StVG geführt. Die Durchsetzung der Qualitäts- und Designvorgaben für neue Busse wird durch eine Förderung des Landes unterstützt.

Neben diesen systematischen Angebotsverbesserungen werden mit den genannten Ausgaben auch nachfragebedingte Verstärkerkurse vor allem im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz finanziert. Im Regionalverkehr auf der Schiene und Straße mußten Angebote wegen zu geringer Nachfrage auch zurückgenommen werden (Angebote der ÖBB und des Postautodienstes), wodurch sich der Schwerpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs weiter auf die Landeshauptstadt und die regionalen Zentren verlagert. Verstärkt wird diese Tendenz durch die in den letzten Jahren zahlreich eingerichteten Citybusverkehre, die in der finanziellen Verantwortung der betreffenden Gemeinden liegen (der Verkehrsverbund vergütet lediglich die durch die Citybusse erzielten Zusatzeinnahmen), hinsichtlich des Angebots aber voll in den Verkehrsverbund integriert sind. Als Beispiel seien die Citybusverkehre in Bruck/Kapfenberg, Hartberg, Judenburg, Kindberg, Leoben, Liezen und Trofaiach genannt.

Grundlage für die systematischen Angebotsverbesserungen ist der von der StVG erstellte „Regionalverkehrsplan für den Verkehrsverbund Großraum Graz“, aus 1997, in dem neben der Beschreibung der soziodemografischen Entwicklung und der Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz acht grundsätzliche Angebotsprobleme identifiziert und Maßnahmen zu deren Problemlösung aufgezeigt werden.

In diesem Zusammenhang sind zwei weitere neue Angebote zu nennen, nämlich der Steirertakt (neue Zugverbindungen zwischen Graz einerseits, Frohnleiten, Kapfenberg, Lieboch und Bruck andererseits) und die Linie 62 (Westtangente) in Graz. Beide Angebote werden derzeit vom Land bzw. von der Stadt Graz mit Landesunterstützung bezahlt, bis eine Verbundfinanzierung zustande kommt.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Einen wichtigen Bestandteil der angeregten Beschleunigungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs stellt die Errichtung von Busspuren dar, wie dies kürzlich in der St. Peter-Hauptstraße geschehen ist.

Eine wesentliche Aufgabe der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. liegt nach Ansicht des Landesrechnungshofes in der **Koordinierung der Verkehrslinien**. Es müßte verstärkt darauf geachtet werden, daß nicht mehrere Unternehmen denselben Kurs fahren und sich dabei konkurrenzieren. Sinnvoller wäre es, das Verkehrsnetz zu verdichten und neue Strecken zu erschließen.

Bahn und Bus bedienen oftmals dieselbe Strecke, wobei die Buslinien die Bahnhöfe nicht anfahren. Die Busse sollten hier die Zubringer - und Verteilerfunktion von Eilzügen an bestimmten Bahnhöfen übernehmen.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Die Koordinierung der Verkehrslinien ist laut derzeit gültigem Kraftfahrlineiengesetz nicht den Verkehrsverbänden zugeteilt. Eine Abstimmung der Verkehrslinien kann daher im Augenblick nur auf einvernehmlicher Basis mit den Verkehrsunternehmen erfolgen, da der Verkehrsverbund lediglich eine geringe Durchsetzungskompetenz besitzt.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Die Koordinierung der Verkehrslinien zählt selbstverständlich zu den Aufgaben der StVG. Sie bildet einmal einen Schwerpunkt bei der Planung systematischer Angebotsverbesserungen. Sie umfasst weiters die Optimierung von Anschlüssen, wie z. B. im Knoten Feldbach, wo gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen zahlreiche Anschlüsse zwischen Bus und Bahn verbessert wurden.

Parallelbedienungen von Bus und Bahn sollen in Hinkunft verstärkt bearbeitet werden. Aufgrund der unterschiedlichen siedlungsräumlichen Bedienung der beiden Verkehrsmittel sowie die unterschiedlichen Bedienungspunkte in Graz (Hauptbahnhof bzw. Stadtzentrum) steht aber die optimale Verknüpfung von Bahn- und Buslinien eher im Vordergrund als die Umgestaltung der Buslinien in Zubringer- und Verteilerlinien, da diese in vielen Fällen mit zu großen Nachteilen für die Fahrgäste verbunden wäre.

Hiezu stellt der Landesrechnungshof folgendes fest:

Die Stellungnahmen der Fachabteilung 2b und der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. widersprechen sich hinsichtlich der Aufgaben der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. bei der Koordinierung von Verkehrslinien. Während die Fachabteilung 2b der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. die Zuständigkeit bei der Koordinierung von Verkehrslinien abspricht, zählt die

Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. diese selbstverständlich zu ihren Aufgaben.

Der Landesrechnungshof vertritt die Ansicht, daß ohne koordinierende Tätigkeit der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. ein Verkehrsverbund gar nicht funktionieren kann.

Außerdem ist es für viele Fahrgäste uneinsichtig, daß sie trotz des Verbundes innerhalb des Stadtgebietes von Graz, andere Linien außer der GVB nicht benutzen dürfen, obwohl sie mit diesen Linien oft rascher an das gewünschte Ziel in der Stadt gelangen würden.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Zu der Tatsache, daß Fahrgäste innerhalb des Stadtgebietes von Graz andere Linien außer den GVB nicht benutzen dürfen, wird folgendes bemerkt:

- 1. Zahlreiche stadtgrenzüberschreitende Regionalbuslinien werden bis ins Zentrum der Stadt geführt und legen den innerstädtischen Bereich durchaus rascher als die GVB-Linie zurück (z. B. die Postbuslinie Weiz - Graz zwischen Mariatrost und Jakominiplatz). Eine totale Öffnung dieser Postbuslinie für innerstädtische Fahrgäste würde den Komfort für die Regionalfahrgäste erheblich verringern und somit zu berechtigten Beschwerden führen.*
- 2. Es gibt auch innerstädtische Buslinien (z. B. Linie 41 von St. Leonhard nach Andritz-Dürrgrabenweg), die nicht von den GVB, sondern von der Post betrieben werden. Diese Linien sind selbstverständlich mit allen Verbundfahrausweisen benutzbar. Solange von der Stadt Graz Sozialkarten ausgegeben werden, die per Definitionen nur für die GVB gültig sind, können diese von der Post betriebenen Buslinien tatsächlich nicht benutzt werden. Ein diesbezüglicher Einnahmefall müsste daher von der Stadt Graz getragen werden.*

Bemerkt wird noch, daß im Rahmen der Integration der Schüler und Lehrlinge in den Verkehrsverbund auch diese wichtige Fahrgastgruppe sämtliche Verbundlinien innerhalb der Stadt Graz mit einem Fahrausweis benutzen können wird.

Eine Voraussetzung für die Koordinierung der Verkehrslinien ist aber, daß man die Auslastung der einzelnen Linien kennt. Die Auslastung der Linien wird derzeit

durch eine Erhebung vor Ort und Umrechnungsmodelle überprüft. Mit dem derzeitigen Kartensystem kann man den Fahrgaststrom nicht exakt nachverfolgen. Dies wäre z. B. durch eine Chipkarte möglich, mit der jeder Zustieg registriert werden würde. Die genaue Kenntnis der Fahrgastzahlen erscheint dem Landesrechnungshof insoweit wichtig, daß der Verkehrsverbund auf geändertes Fahrverhalten der Fahrgäste, wie z. B.

- * durch schlechtes Service einer Linie
- * geringerer Bedarf

reagieren kann.

Auch für die Erstellung von Verkehrskonzepten erscheint dem Landesrechnungshof die genaue Kenntnis des Fahrgastverhaltens wichtig.

Dazu wäre auch das Modell des Salzburger Verkehrsverbundes anzuführen. Die Einteilung des Verbundbereiches erfolgt ebenfalls in Zonen. Die Fahrkarten sind jedoch codiert, so daß es möglich ist, über die PC-Auswertung exakte Daten über das Verhalten der Fahrgäste in der Region zu erhalten. Den Verantwortlichen des Verkehrsverbundes Salzburg stehen auf Knopfdruck Daten wie die Anzahl der Fahrten, die Fahrkartengattungen und die Einnahmen zur Verfügung. Damit ist eine exakte Grundlage für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die jeweilige Region möglich.

Stellungnahme der Fachabteilung 2b:

Nach Angaben der StVG ist die Matrix der Verbundfahrten zwischen den einzelnen Orten in der Steiermark sehr wohl bekannt, da jeder Fahrschein (außer den Streifenkarten) von Ort zu Ort ausgestellt wird und somit eine genaue Auswertung sehr wohl möglich ist.

Nahverkehrsfinanzierungsgesetz:

Nahezu alle Forderungen des Rechnungshofes, wie zum Beispiel das Abgehen von der Alleinnehmensicherung, die Koordination der Verkehrslinien, die Vermeidung von

Parallelverkehren, die Ausschreibung von Verkehrsleistungen sowie die verpflichtende Erstellung von Verkehrskonzepten sind im Entwurf des Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes enthalten. Die Entscheidung über das Wirksamwerden dieses wichtigen Gesetzes fällt voraussichtlich Mitte Juli 1999.

Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.:

Fehlende EDV-Unterstützung?

Die Feststellung des LRH, daß man mit dem derzeitigen Kartensystem die Fahrgastströme nicht exakt nachverfolgen könne, basiert offensichtlich auf Mißverständnissen und ist zu ergänzen.

Richtig ist zunächst, daß die Fahrgastströme am genauesten durch ein elektronisches Chip-Kartensystem erfaßt werden können, dessen Einsatzfähigkeit in Verkehrsverbänden aus technischen Gründen aber erst mittelfristig zu erwarten ist. Jedoch stehen der StVG auch ohne Chip-Karten EDV-Möglichkeiten zur Verfügung, durch die eine gute Datenbasis für Verkehrsplanungen aufbereitet werden kann. Für die Ausgabe der Fahrausweise mit elektronischen Fahrausweisdruckern in den Zügen, regionalen Bussen und den Zeitkartenbüros in Graz und Kapfenberg wurde eine spezielle Verbundsoftware entwickelt, die den exakten Zonenweg zwischen zwei Fahrzielen ermittelt und speichert. Diese EDV-unterstützte Ausgabe der Fahrscheine – die übrigens als Vorlage für das Modell des Salzburger Verkehrsverbundes diente – leistet somit genaue Angaben über das Fahrverhalten auf Zonenebene. Damit kann das Fahrgastverhalten räumlich dargestellt werden..

Darüberhinaus werden auch Einstiegs- und Ausstiegsort bei der Fahrscheinausgabe festgehalten, sodaß – und das ist nach unseren Informationen ausschließlich im Verkehrsverbund Steiermark der Fall – das Fahrgastverhalten auch auf Ortsebene (= in der Regel auf Gemeinde- oder Ortsteilebene) beschrieben werden kann. Diese Informationen stehen für alle mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgegebenen Fahrausweise zur Verfügung und können selbstverständlich in vielfacher Form (verkaufte Fahrscheine nach Gattungen, erzielte Einnahmen, beförderte Personen) ausgewertet werden. Diese Ergebnisse werden durch die für die Kernzone Graz (101), Leoben (102) und Bruck/Kapfenberg (103) ausgegebenen Blockfahrscheine ergänzt. Lediglich von den verkauften 10-Zonenkarten und von einzelnen Sondertickets (z. B. Freizeitticket) gibt es keine räumlichen Informationen über die mit ihnen unternommenen Fahrten, ihr Anteil an den verkauften Fahrscheinen liegt aber bei maximal 2% .

Selbstverständlich sind diese Informationen jederzeit abrufbar und werden bei der Erstellung von Verkehrskonzepten und bei Einzelplanungen genutzt. Diese Auswertung wurde für alle Umlandgemeinden von Graz durchgeführt und stellte eine wesentliche empirische Grundlage für den erwähnten Regionalverkehrsplan dar.

Zur Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. führt der Landesrechnungshof nachstehendes aus:

Der Landesrechnungshof ist nach wie vor der Meinung, daß eine exakte Auswertung des Fahrgastverhaltens mit dem gegenwärtigen System nicht möglich ist. Es gibt zwar Auskunft über das räumliche Verhalten der Fahrgäste, nicht aber über die tatsächlich benutzten Verkehrslinien.

VI. ZUSAMMENFASSUNG

Der Landesrechnungshof hat eine Überprüfung der

Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

durchgeführt.

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes ist aufgrund der Kompetenzbestimmung des § 3 Abs. 1 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes gegeben. Gemäß § 3 Abs. 1 LRH-VG obliegt dem Landesrechnungshof u.a. die Kontrolle der Gebarung von Unternehmen, an denen das Land Steiermark mit mindestens 25% des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist. Das Land Steiermark ist 100%iger Eigentümer der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H.. **Es wird daher festgestellt, daß die Prüfkompetenz des Landesrechnungshofes gegeben ist.**

Gegenstand bzw. Zweck der stichprobenartigen Prüfung waren in erster Linie Teilbereiche der Gebarung, die betriebswirtschaftliche Entwicklung, die fahrgastmäßige Entwicklung des Verkehrsverbundes und dessen Zukunftsaussichten.

Das Unternehmen wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt. Die Rechtsgrundlage der Gesellschaft bildet der am 7. August 1990 abgeschlossene Gesellschaftsvertrag. Nach diesem Gesellschaftsvertrag waren Gründungsmitglieder das Land Steiermark und die Landeshypothekenbank Steiermark.

Mit dem Abtretungsvertrag vom 17. Juli 1991 hat die Landeshypothekenbank Steiermark ihren Geschäftsanteil an das Land Steiermark abgetreten. Seit diesem Zeitpunkt ist **das Land Steiermark Alleingesellschafter der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.**

Der Gesellschaftsvertrag wurde seit der Gründung mehrfach geändert, zuletzt durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Mai 1997. Mit diesem Beschluß wurde eine Herabsetzung des Stammkapitals gem. den §§ 54 ff GmbH-Gesetz um 9 Mio. S auf 1 Mio. S durchgeführt. Die auf den Alleingesellschafter Land Steiermark entfallende Kapitalrückzahlung von 9 Mio. S wurde im Jahr 1997 ausbezahlt.

Seit diesem Zeitpunkt beträgt das **Stammkapital der Gesellschaft 1 Mio. Schilling.**

Die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. ist für den Verkehrsverbund „Großraum Graz“, den Regionalbus „Aichfeld“ und den Verkehrsverbund „Ausweitungsgebiet übrige Steiermark“ zuständig.

Der Verkehrsverbund Großraum Graz wurde durch einen **Grund- und Finanzierungsvertrag** vom 19. November 1993 ins Leben gerufen. **Vertragspartner sind:**

- die Republik Österreich
- das Land Steiermark
- die Landeshauptstadt Graz
- die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H.
- die Grazer Stadtwerke AG

Die **laufenden Kosten** des Verkehrsverbundes Großraum Graz werden im Verhältnis 33,33 : 42,43 : 24,24 von der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Landeshauptstadt Graz getragen.

Im Sinne dieses Grund- und Finanzierungsvertrages gelten als **Verbundkosten** verbundbedingte Einnahmehausfälle der Verkehrsunternehmen, Kosten für die Aufbereitung der Datengrundlagen, Marketingkosten, sonstige Kosten sowie eine Erfolgsbeteiligung der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Nach dem Grund- und Finanzierungsvertrag werden den beteiligten Verkehrsunternehmen ihre Einnahmen garantiert, die innerhalb der letzten zwölf Monate vor Einführung des Verbundtarifes erzielt wurden. Mindereinnahmen sind vom Verkehrsverbund abzudecken. Entsprechend dem Grund- und Finanzierungsvertrag wurde ein **Lenkungsausschuß** eingerichtet. Dieser ist entsprechend der Kostentragungsanteile der laufenden Verbundkosten mit zwei Vertretern des Bundes, drei Vertretern des Landes Steiermark und einem Vertreter der Landeshauptstadt Graz besetzt. **Der Lenkungsausschuß ist für die grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen zuständig, sowie für alle im Grund- und Finanzierungsvertrag genannten Angelegenheiten der vertragsunterzeichnenden Gebietskörperschaften.** Kostenrelevante Änderungen des Linien-, Fahrplan- und Tarifangebotes im Verkehrsverbund können nur einvernehmlich mit den Vertragspartnern des Grund- und Finanzierungsvertrages durchgeführt werden.

Für die **einmalige Anschaffung von Fahrausweisabfertigungsgeräten** (Hard- und Software) für die beteiligten Verkehrsunternehmen kommen ebenfalls die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz auf, wobei die Kosten hierfür im Verhältnis 77,6 : 12,9 : 9,5 aufgeteilt werden.

Mit dem Vertrag vom 20. September 1996 wurde rückwirkend ab 1. März 1995 eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen an Mehreinnahmen des

Verkehrsverbundes Steiermark eingeführt. Die um Tarifierhöhungen und Angebotsveränderungen bereinigten Mehreinnahmen des Verbundes werden zu 50% an die beteiligten Verkehrsunternehmen ausgezahlt.

Am 3. Februar 1996 wurde das Regionalbussystem in der Region Aichfeld-Murboden in Betrieb genommen. Mit der Aufnahme des Verkehrsverbundes übrige Steiermark am 1. März 1997 wurde der Regionalbus Aichfeld in diesen integriert. Eine Besonderheit besteht darin, daß die Marketingkosten des Regionalbusses ausschließlich von den fünf Aichfeld Gemeinden getragen und an diese weiterverrechnet werden.

Grundlage des **Verkehrsverbundes übrige Steiermark** ist der Grund- und Finanzierungsvertrag vom 20. September 1996, der zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark, der Stadt Graz, der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. und der Grazer Stadtwerke AG abgeschlossen wurde. Bei Beschlüssen des Lenkungsausschusses, die ausschließlich das Ausweitungsgebiet betreffen, hat der Vertreter der Stadt Graz kein Stimmrecht. Der Verkehrsverbund Steiermark bezweckt die Ausweitung des Verkehrsverbundes Großraum Graz auf das gesamte Landesgebiet und die Einbindung der im Ausweitungsgebiet betriebenen Krafffahr- und Eisenbahnlinien durch Abschluß von Kooperationsverträgen in den Verbund. Die **laufenden Kosten des Verkehrsverbundes für das Ausweitungsgebiet** werden im Verhältnis 1/3 zu 2/3 von der Republik Österreich und vom Land Steiermark getragen. Die Kosten der einmaligen Anschaffung von Fahrausweisabfertigungsgeräten sind im Verhältnis 50 : 50 von der Republik Österreich und dem Land Steiermark zu tragen.

Mit 1. Oktober 1996 wurde innerhalb der Gesellschaft die Stelle eines Verkehrsombudsmannes eingerichtet. Der Ombudsmann soll eine Ansprechperson betreffend Verkehrsangelegenheiten in der Steiermark sein.

Bezüglich dieser Tätigkeit ist er gegenüber der Gesellschaft weisungsfrei. Die Kosten des laufenden Sach- und Personalaufwandes werden zur Gänze vom Land Steiermark getragen.

Die **Buchführung** in der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. erfolgt ordnungsgemäß, die Belege werden vollständig und chronologisch erfaßt. Die Jahresabschlüsse entsprechen hinsichtlich der Gliederung den gesetzlichen Bestimmungen. Für das sogenannte **Treuhandvermögen** (Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, Zuschüsse der Gebietskörperschaften und Verwendung dieser Finanzmittel) wird ein gesonderter Abschluß durchgeführt. Der Landesrechnungshof muß in diesem Zusammenhang bemängeln, daß Ende März 1999 die Abrechnung des Treuhandvermögens für das Jahr 1997 noch nicht erfolgt ist. Nach Aussage der Geschäftsführung der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. sei dies auf die ÖBB zurückzuführen, die die notwendigen Zahlen- und Abrechnungsunterlagen noch nicht zur Verfügung gestellt hätten. Dies sei auf eine Umstellungsphase in der Datenverarbeitung bei der ÖBB zurückzuführen. Dem Landesrechnungshof erscheint ein derart langer Abrechnungszeitraum trotzdem unverständlich.

Die Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. als 100%ige Landesgesellschaft und dem Grund- und Finanzierungsvertrag zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Stadt Graz hat einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen und stellt daher eine Verwaltungs- und Kontrollgesellschaft dar. Die wesentlichen Erträge setzen sich aus den Zuschüssen von Bund, Land und Stadt Graz zusammen, die der Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. für ihre Tätigkeit für den Verkehrsverbund Großraum Graz bzw. den Verkehrsverbund Ausweitungsgebiet Steiermark, für Marketing, Organisation und Planung, für Personalaufwand und sonstigen Sachaufwand gewährt werden. Weiters bekommt die Gesellschaft noch Zuschüsse von den Aichfeld-Gemeinden für Marketingmaßnahmen.

Der gesamte **Personalaufwand** ist von rund **5,4 Mio. S** im Jahr 1995 auf rund **7,7 Mio. S im Jahr 1997** angestiegen. Im Jahr 1996 entfielen **rd. 196.000,--** und im Jahr 1997 **rd. 766.000,--** auf den Verkehrsombudsmann. Diese Kosten werden der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. vom Land Steiermark ersetzt. Der durchschnittliche Beschäftigtenstand schwankt in diesem Zeitraum zwischen sechs und rund neun Mitarbeitern. Der Beschäftigtenstand erscheint im Hinblick auf den Umsatz, der im Jahr 1997 bereits bei rund 1,5 Milliarden Schilling lag, als durchaus angemessen.

Für das von der Steirische Verkehrsverbund Ges.m.b.H. verwaltete **Treuhandvermögen** wird - wie bereits erwähnt - ein eigener Rechnungsabschluß durchgeführt.

Daraus sind einerseits die Herkunft der Finanzmittel nämlich

- Einnahmen des Verkehrsverbundes aus Fahrscheinverkäufen
- Abdeckung der Tarifierungsverluste durch die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz
- Zuschüsse für Abfertigungsgeräte
- Zuschüsse für Marketing und sonstige Kosten

und andererseits die Verwendung der Finanzmittel nämlich für

- Alteinnehmensicherung der Verbundpartner
- Abfertigungsgeräte
- Marketing
- Angebotserweiterungen

zu ersehen.

Im **Jahr 1994** erzielte der Verbund im Großraum Graz Einnahmen in der Höhe von 775,3 Mio. S, wovon rd. 715,6 Mio. S für die vertraglich fixierte Alteinnahmensicherung an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet wurden. Es sind auch 0,6 Mio. S für Angebotserweiterungen enthalten. 622,9 Mio. S erwirtschafteten die Unternehmen selbst durch den Fahrscheinverkauf und die Schülerfreifahrt. Rund 92,7 Mio. S - der Einnahmenverlust durch die Übernahme des Verbundtarifs - wurde von den Gebietskörperschaften gedeckt und dient ausschließlich der Tarifstützung. Dazu kam der einmalige Aufwand von rund 45 Mio. S für Abfertigungsgeräte sowie laufende Kosten für Marketing, Planungs- und Organisationsmaßnahmen von rund 15 Mio. S. Der gesamte Zuschußbedarf durch die öffentliche Hand belief sich im Jahr 1994 auf rund 151,7 Mio. S, wovon die Republik Österreich rd. 70,3 Mio. S, das Land Steiermark rund 51,2 Mio. S und die Stadt Graz rd. 30,2 Mio. S aufgebracht haben. Dabei ist festzuhalten, daß es sich beim Jahr 1994 um ein Rumpfbjahr von 10 Monaten handelt, da der Verkehrsverbund erst am 28. Februar 1994 in Betrieb gegangen ist.

Das Geschäftsvolumen für das **Jahr 1995** überschritt mit 1.026,3 Mio. S bereits die Milliardengrenze. Für die Alteinnahmensicherung inklusive Angebotsverbesserungen wurden rund 1.013 Mio. S aufgewendet. Die Verkehrsunternehmen selbst erwirtschafteten durch den Fahrkartenverkauf 878 Mio. S. Die Kosten für die Einnahmensicherung beliefen sich auf rund 132 Mio. S, zusammen mit den Kosten für Marketing und Organisation sowie dem Anteil von Gemeinden für Angebotsverbesserungen ergab sich ein Zuschuß der verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften von 144 Mio. S. Dieser Betrag teilt sich auf den Bund mit rd. 48,3 Mio. S, auf **das Land Steiermark** mit rd. 61 Mio. S und die Stadt Graz mit 34,8 Mio. S auf.

Im **Jahr 1996** erzielte der Verbund im Großraum Graz Einnahmen in der Höhe von 1.073 Mio. S, wovon 1.044 Millionen für die vertraglich fixierte Alteinnahmensicherung an die 38 Verkehrsunternehmen ausgeschüttet wurden.

Rd. 14,7 Mio. S wurden für Angebotserweiterungen aufgebraucht. 909,1 Mio. S erwirtschafteten die Unternehmen selbst durch den Fahrscheinverkauf und die Schülerfreifahrt. 147,2 Mio. S steuerten die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften zur Deckung der Einnahmehausfälle der Verkehrsunternehmen aus dem Verbundtarif sowie für Angebotsverbesserungen bei. Zusammen mit den Kosten für Marketing und Organisation sowie dem Anteil von Dritten für Angebotsverbesserungen betrug der von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften geleistete Zuschuß 159,9 Mio. S. Dieser Zuschuß teilt sich auf den Bund mit 54 Mio., das **Land Steiermark mit 67,3 Mio. S** und die Stadt Graz mit 38,6 Mio. S auf. Der Anstieg gegenüber dem Jahr 1995 an Zuschüssen betrug dabei rund 16 Mio. S. Dies ergab sich aus der Realisierung zusätzlicher Angebotsverbesserungen, aus den Tarifstützungen für die ab dem Wintersemester 1996/97 neu eingeführte Studienkarte und aus Abrechnungskorrekturen. Im Jahr 1996 betrug die Ausgaben für Abfertigungsgeräte nur mehr rd. S 14.000,--.

In diesem Zusammenhang ist nochmals festzustellen, daß Ende März 1999 für das Jahr 1997 noch kein Abschluß für die Abrechnung des Treuhandvermögens vorliegt. Damit sind auch die Zahlen für das Jahr 1997 nicht verfügbar.

Das **Land Steiermark** hat laut **Rechnungsabschluß 1997** für den Steirischen Verkehrsverbund nachstehende Beträge aufgewendet:

- S 2.000.000,-- für Beitrag zum laufenden Aufwand
- S 64.170.463,-- für Beitrag des Landes für den Verkehrsverbund
- S 14.558.536,-- für Zuführung an die Rücklage „Steir.Verkehrsverbund GmbH.“

Nach dem Landesvoranschlag **1998** sind für den Steirischen Verkehrsverbund rd. **118,7 Mio. S** und für das **Jahr 1999** rd. **134,7 Mio. S** vorgesehen.

Der Landesrechnungshof hat im Berichtsteil IV.6. die **Fahrgastentwicklung im Verkehrsverbund Großraum Graz** für die Jahre 1994 bis 1996 dargestellt. Die Zahlen für das Jahr 1997 lagen noch nicht vor, da die Zahlen der ÖBB fehlen. Die ÖBB konnte bis Ende März 1999 noch nicht die endgültigen Fahrgastzahlen für 1997 der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. vorlegen.

Für die zehn Monate des Jahres 1994 wurde ein Vergleich mit demselben Zeitraum des vorangegangenen Jahres angestellt. Das Ergebnis brachte plus 17% mehr Fahrgäste. Hochgerechnet mit der Zahl der verkauften Verbundfahrkarten wurden 1995 51,7 Millionen Fahrten durchgeführt. Im Vergleich der Monate März bis Dezember ergab sich dabei ein Fahrgastzuwachs in der Höhe von 5,2% gegenüber 1994. Im Jahr 1996 waren weit geringere Steigerungsraten feststellbar. 51,9 Millionen Fahrten wurden 1996 mit Verbundfahrkarten getätigt, gegenüber dem Jahr 1995 ergab sich nur ein Fahrgastplus von 0,4%. Damit kommt zum Ausdruck, daß die Anziehungskraft des neuen günstigen Tarifes weitgehend ausgereizt ist, daß zusätzliche Fahrgäste wohl nur mit neuen Angeboten erreicht werden können. Das Gesamtbild zeigt daher de facto ein Stagnieren der Fahrgastzahlen.

Den größten Fahrgastanteil nimmt unverändert die Stadt Graz mit 77,6% ein. Demgegenüber steht der stadtgrenzüberschreitende Verkehr mit 18,4% der Fahrgäste. Hier ist gegenüber 1995 eine Steigerung von 3,2% feststellbar. Speziell in diesem Bereich, der auch verkehrspolitisch für die Stadt Graz von wesentlicher Bedeutung ist, könnten durch weitere Angebotsmaßnahmen noch zusätzliche Fahrgastpotentiale ausgeschöpft werden. Geringere Bedeutung hatte der regionale Verkehr außerhalb von Graz mit einem Anteil von 4%. Entgegen

dem städtischen und stadtgrenzüberschreitenden Verkehr, der aufgrund der Platz- und Umweltsituation weitere Potentiale und damit weitere Einnahmen erwarten läßt, sind große Angebotsveränderungen in der Region in den meisten Fällen finanziell kaum vertretbar. Das Ziel in diesem Bereich muß daher auf Optimierung und Koordination der bestehenden Linien abzielen. Dazu kommt noch, daß sich mit Ausnahme der Stadt Graz und der fünf Aichfeld-Gemeinden bislang nur sehr wenige Gemeinden bereit erklärt haben, selbst einen finanziellen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu leisten.

Aus der Statistik der beförderten Personen geht hervor, daß der Anteil der Stammkunden, also jener Fahrgäste, die mit einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte unterwegs sind, den wesentlichen Teil ausmachen und kontinuierlich ansteigen.

Der im Jahr 1994 eingeführte Verkehrsverbund Großraum Graz und seine Erweiterung auf die gesamte Steiermark im Jahr 1997 brachte für die Kunden des öffentlichen Verkehrs einen Qualitätssprung in Form von Preisreduktionen, einheitlichen Fahrscheinen für alle Verkehrsmittel, Benutzbarkeit sämtlicher Linien sowie verbesserte Organisation und Angebotsplanung. In der Steiermark konnten die Verkehrsunternehmen nur durch langfristige Verträge in Form einer indexgebundenen Alteinnehmensicherung zur Beteiligung am Verkehrsverbund gewonnen werden. Durch diese Indexbindung erhöht sich bei einem Gesamtumsatz des Verkehrsverbundes von ca. 1,5 Milliarden Schilling der zusätzliche Finanzierungsbedarf pro Jahr um einen Betrag zwischen 20 und 25 Millionen Schilling. Das bedeutet, daß eine Indexsteigerung von 1,5% Mehrkosten für die verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften von über 8% indiziert. Durch die Deckelung des Verkehrsverbundbudgets des Bundes für die Jahre 1998 und 1999 können die gestiegenen Kosten des Verkehrsverbundes mit den vorhandenen Verkehrsverbundzuschüssen des Landes Steiermark nicht mehr abgedeckt werden, sodaß der Lenkungsausschuß am 26. März 1998 einstimmig

eine Erhöhung des Verbundtarifes, beschloß. Nachdem es zu keinem politischen Konsens in der Frage der Tarifierhöhungen kam, beschloß der Aufsichtsrat der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft am 2. Juni 1998 keine Tarifierhöhung mit 1. Juli 1998 durchzuführen. Die ausgefallene Tarifierhöhung ab 1. Juli 1998 bewirkte einen finanziellen Mehrbedarf von 11 Millionen Schilling für das Jahr 1998. Der Bund beteiligte sich dabei an dem durch die ausgefallenen Tarifierhöhungen erhöhten Finanzierungsbedarf nicht. **Damit verstößt die Republik Österreich gegen die am 5. Juli 1993 und 20. September 1996 abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträge.** In diesen Verträgen hat sich die Republik Österreich verpflichtet, einen prozentuellen Anteil zu den laufenden Verbundkosten zu leisten.

Sollte diese Vorgangsweise des Bundes in Zukunft beibehalten werden und es zu keiner Einigung zwischen den Vertragspartnern kommen, wäre das Land verhalten, **die Republik Österreich auf die Einhaltung des Grund- und Finanzierungsvertrages zu klagen.**

Der für das Land anfallende Mehrbedarf von 9 Millionen Schilling mußte daher außerhalb des Budgetansatzes bedeckt werden. Im Jahr 1999 wurde im Landesbudget für den Verkehrsverbund Steiermark ein Betrag von 134,7 Mio. S veranschlagt. Die Kosten der ausgefallenen Tarifierhöhungen hätten für das Jahr 1999 insgesamt 22 Millionen Schilling betragen. Nunmehr hat der Lenkungsausschuß im April 1999 die Anhebung der Tarife ab 1.7.1999 beschlossen.

Hinsichtlich den für die öffentlichen Gebietskörperschaften insbesondere für das Land Steiermark **steigenden Finanzbedarf ist seitens des Landesrechnungshofes folgendes festzustellen:**

Wie bereits ausgeführt, ist die Schaffung des Verkehrsverbundes grundsätzlich positiv zu sehen, da sie insgesamt für den Kunden des öffentlichen Verkehrs Verbesserungen gebracht hat. Eine wesentliche Ursache für die nun vorliegende Problematik bei der Finanzierung des Steirischen Verkehrsverbundes ist in der zu starken Abtarifizierung bei der Schaffung des Verkehrsverbundes zu sehen. Die Bustarife für Wochenkarten sind heute z.B. noch wesentlich günstiger als vor Einführung des Verbundes. Der Grund hierfür liegt nach Aussage der Vertreter des Verkehrsverbundes im Bahntarif, der vor Einführung des Verbundtarifes wesentlich niedriger als der Bustarif war. Damit erfolgte eine Angleichung an den Bahntarif mit gleichzeitiger Angebotserhöhung. Wenn nun allein durch die Indexanpassung Preiserhöhungen notwendig werden, kommt es nun zu Problemen, da sich die Bevölkerung an die niedrigen Tarife für Zeitkarten gewöhnt hat. 1996 mußten bereits rund 160 Millionen Schilling von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften aufgebracht werden, wobei diese Zuschüsse weiter ansteigen. Frequenzsteigerungen im erhofften Ausmaß sind nicht eingetreten.

Ohne Tariferhöhung müßten im Jahr 1999 bereits rd. 300 Mio. S von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften aufgebracht werden.

Um die verschiedensten Bus- und Bahnunternehmen für den Verbund zu gewinnen, mußten seinerzeit Zugeständnisse bei der Vertragsgestaltung gemacht werden. Dazu gehört die indexgebundene Alteinnehmenssicherung. Damit waren für die Verkehrsunternehmen die Einnahmen garantiert und das hemmte die Bereitschaft Reformen mitzutragen und auch das Interesse das Fahrgastaufkommen zu steigern. Diese Aufgabe fiel der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. bzw. der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe, zu.

Eine Voraussetzung des freien Unternehmertums ist die Kalkulation des Preises. Das Unternehmen muß Preispolitik betreiben, d.h. den Preis so festlegen, daß einerseits der Konsument die Ware bzw. das Angebot annimmt und andererseits ein ausreichender Gewinn für den Weiterbestand des Unternehmens realisiert werden kann. Im Bereich des Verkehrsverbundes handelt es sich um einen gestützten Preis, wobei hier das öffentliche Interesse, nämlich die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr, ausschlaggebend ist.

Damit geht aber ein wesentliches Merkmal des freien Unternehmertums, die freie Preisbildung verloren. Dem Verkehrsunternehmen sind die Einnahmen garantiert und es fehlt die Notwendigkeit diesen Ausgleich zwischen der Steigerung des Umsatzes und der Preisbildung zu suchen.

Ein Schritt in die richtige Richtung scheint in diesem Zusammenhang die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an Mehreinnahmen des Verkehrsverbundes Steiermark zu sein. Die um Tarifierhöhungen und Angebotsveränderungen bereinigten Mehreinnahmen des Verbundes werden zu 50% an die beteiligten Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Damit werden zwar zunächst die Einnahmen des Verkehrsverbundes geschmälert, aber der Anreiz der Verkehrsunternehmen, die Fahrgastzahl und damit die Einnahmen zu steigern, erhöht.

Dabei sind diese hohen finanziellen Ausgaben für die Tarifstützung auch unter dem Aspekt zu sehen, daß mit diesem Aufwand erhebliche Strukturmaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, nämlich

- * Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- * Angebotserweiterung durch Schaffung neuer Bus- und Bahnlinien
- * Errichtung zukunftsweisender öffentlicher Verkehrseinrichtungen (z.B. U Bahn)

geschaffen werden könnten.

So werden diese Finanzmittel im wesentlichen zur Aufrechterhaltung des bisherigen Angebotes bzw. zur Tarifstützung benötigt.

Der Landesrechnungshof ist der Meinung, daß die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und ein hohes qualitätvolles Angebot ausschlaggebendere Kriterien für die Bevölkerung sind, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, als niedrige Fahrpreise. Der Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel erfolgt nur dann, wenn dieses leicht erreichbar ist, man damit rascher ans Ziel kommt und keine großen Wartezeiten bestehen. Sicherlich ist auch die Tarifgestaltung eine Größe, die nicht völlig außer Acht gelassen werden kann. Aber was hilft der günstigste Tarif, wenn lange Wartezeiten auf ein öffentliches Verkehrsmittel und lange Fahrzeiten in Kauf zu nehmen sind.

Ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (Busspuren, Verdichtung der Linien, Verlängerung von Bahnlinien und dergleichen) wird der verstärkte Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel, der letztlich das Ziel dieser Maßnahmen sein muß, in der Bevölkerung nicht zu erreichen sein.

Dem Landesrechnungshof ist es dabei klar, daß die Geschäftsführung der „StVG“ alle Maßnahmen setzen muß, um den jährlichen Zusatzbedarf an Finanzmitteln bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des bestehenden Angebotes zu reduzieren. Tarifierhöhungen werden aber unumgänglich sein, da ansonsten der Finanzbedarf der öffentlichen Hand immer größer wird, was letztlich zu einer Unfinanzierbarkeit des Verkehrsverbundes führen kann. Eine Reduktion des Angebotes führt aber zwangsläufig wieder zu einer verminderten Annahme der öffentlichen Verkehrsmittel und zur Abnahme der Fahrgäste.

Eine wesentliche Aufgabe der Steirischen Verkehrsverbund Ges.m.b.H. liegt nach Ansicht des Landesrechnungshofes in der **Koordinierung der Verkehrslinien**. Es müßte verstärkt darauf geachtet werden, daß nicht mehrere Unternehmen denselben Kurs fahren und sich dabei konkurrenzieren. Sinnvoller wäre es, das Verkehrsnetz zu verdichten und neue Strecken zu erschließen.

Bahn und Bus bedienen oftmals dieselbe Strecke, wobei die Buslinien die Bahnhöfe nicht anfahren. Die Busse sollten hier die Zubringer- und Verteilerfunktion von Eilzügen an bestimmten Bahnhöfen übernehmen.

Eine Voraussetzung für die Koordinierung der Verkehrslinien ist aber, daß man die Auslastung der einzelnen Linien kennt. Die Auslastung der Linien wird derzeit durch eine Erhebung vor Ort und Umrechnungsmodelle überprüft. Mit dem derzeitigen Kartensystem kann man den Fahrgaststrom nicht exakt nachverfolgen. Dies wäre z. B. durch eine Chipkarte möglich, mit der jeder Zustieg registriert werden würde. Die genaue Kenntnis der Fahrgastzahlen erscheint dem Landesrechnungshof insoweit wichtig, daß der Verkehrsverbund auf geändertes Fahrverhalten der Fahrgäste, wie z. B.

- * durch schlechtes Service einer Linie
- * geringerer Bedarf

reagieren kann.

Auch für die Erstellung von Verkehrskonzepten erscheint dem Landesrechnungshof die genaue Kenntnis des Fahrgastverhaltens wichtig.

Dazu wäre auch das Modell des Salzburger Verkehrsverbundes anzuführen. Die Einteilung des Verbundbereiches erfolgt ebenfalls in Zonen. Die Fahrkarten sind jedoch codiert, so daß es möglich ist, über die PC-Auswertung exakte Daten über das Verhalten der Fahrgäste in der Region zu erhalten. Den Verantwortlichen des

Verkehrsverbundes Salzburg stehen auf Knopfdruck Daten wie die Anzahl der Fahrten, die Fahrkartengattungen und die Einnahmen zur Verfügung. Damit ist eine exakte Grundlage für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die jeweilige Region möglich.

Seitens des Landesfinanzreferenten wurde nachstehende zusammenfassende Stellungnahme abgegeben :

*Gegenstand bzw. Zweck der stichprobenartigen Überprüfung waren in erster Linie Teilbereiche der Gebarung, die betriebswirtschaftliche Entwicklung, die fahrgastmäßige Entwicklung des Verkehrsverbundes und dessen Zukunftsaussichten. Darauf hinzuweisen ist, daß der Gegenstand der Überprüfung die **Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.** war, wobei offensichtlich auch große Teilbereiche des Verkehrsverbundes mit in die Prüfung einbezogen worden sind.*

Das Unternehmen wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt, wobei die Rechtsgrundlage der am 7.8.1990 abgeschlossene Gesellschaftsvertrag ist. Nach diesem Gesellschaftsvertrag waren Gründungsmitglieder das Land Steiermark und die Landeshypothekenbank Steiermark. Mit Abtretungsvertrag vom 17.7.1991 hat die Landeshypothekenbank Steiermark ihren Geschäftsanteil an das Land Steiermark abgetreten, sodaß seit diesem Zeitpunkt das Land Steiermark Alleingesellschafter ist. Der Gesellschaftsvertrag wurde seit der Gründung mehrfach geändert, wobei letztmalig mit Beschluß der Generalversammlung vom 28.5.1997 das Stammkapital um

S 9 Mio. auf S 1 Mio. herabgesetzt worden ist, sodaß nunmehr das Stammkapital der Gesellschaft S 1 Mio. beträgt. Die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. ist zuständig für den Verkehrsverbund „Großraum Graz“, den Regionalbus „Aichfeld“ und den Verkehrsverbund „Ausweitungsgebiet übrige Steiermark“.

Der Verkehrsverbund Großraum Graz wurde durch einen Grund- und Finanzierungsvertrag am 19.11.1993 ins Leben gerufen, wobei nachfolgende Institutionen die Vertragspartner sind:

- die Republik Österreich
- das Land Steiermark
- die Landeshauptstadt Graz
- die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.
- die Grazer Stadtwerke AG

Die laufenden Kosten des Verkehrsverbundes Großraum Graz werden im Verhältnis 33,33 : 42,43 : 24,24 von der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Landeshauptstadt Graz getragen. Als Verbundkosten gelten verbundbedingte Einnahmehausfälle der Verkehrsunternehmen, Kosten für die Aufbereitung der Datengrundlagen, Marketingkosten, sonstige Kosten sowie eine Erfolgsbeteiligung der beteiligten Verkehrsunternehmen. Nach dem Grund- und Finanzierungsvertrag werden den

beteiligten Verkehrsunternehmungen ihre Einnahmen garantiert, wobei die Mindereinnahmen vom Verkehrsverbund abgedeckt werden.

Entsprechend den Intentionen des Grund- und Finanzierungsvertrages wurde ein Lenkungsausschuß eingerichtet, welcher für die grundsätzlichen verkehrspolitischen

Zielsetzungen sowie für alle im Grund- und Finanzierungsvertrag genannten Angelegenheiten der vertragsunterzeichneten Gebietskörperschaften zuständig ist.

Um den am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsunternehmungen einen Anreiz zu geben, wurde mit Vertrag vom 20.9.1996 rückwirkend ab 1.3.1995 eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen an Mehreinnahmen des Verkehrsverbundes Steiermark eingeführt.

Grundlage des Verkehrsverbundes übrige Steiermark ist der Grund- und Finanzierungsvertrag vom 20.9.1996, abgeschlossen zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark, der Stadt Graz, der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. und den Grazer Stadtwerken AG. Die laufenden Kosten für das Ausweitungsgebiet werden im Verhältnis 1/3 : 2/3 von der Republik Österreich und vom Land Steiermark getragen, wobei die Kosten der einmaligen Anschaffung von Fahrausweisabfertigungsgeräte im Verhältnis 50 : 50 von der Republik Österreich und vom Land Steiermark zu tragen waren.

Überdies wurde laut Bericht des Landesrechnungshofes mit 1.10.1996 die Stelle eines Verkehrsombudsmannes innerhalb der Gesellschaft eingerichtet, welcher als Anspruchsstation betreffend Verkehrsangelegenheiten in der Steiermark dienen sollte.

Aufgrund der durchgeführten Prüfung hat der Landesrechnungshof festgestellt, daß die Buchführung der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. ordnungsgemäß erfolgt, wobei für das sogenannte „Treuhandvermögen“ (Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, Zuschüsse der Gebietskörperschaften und Verwendung dieser Finanzmittel) ein gesonderter Abschluß durchgeführt wird. Die Herkunft der Mittel stammt aus

- Einnahmen des Verkehrsverbundes aus Fahrscheinverkäufen
- Abdeckung der Tarifierungsverluste durch die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz
- Zuschüsse für Abfertigungsgeräte
- Zuschüsse für Marketing und sonstige Kosten

Die Verwendung der Finanzmittel erfolgt laut Landesrechnungshof zur

- Alleinnahmensicherung der Verbundpartner
- Abfertigungsgeräte
- für Marketing
- für Angebotsweiterungen.

Im Zusammenhang mit dem sogenannten Treuhandvermögen bemängelt der Landesrechnungshof, daß Ende März 1999 noch immer nicht die Abrechnung des

Treuhandvermögens für das Jahr 1997 erfolgt ist. Aufgrund der eingeholten Information bei der Geschäftsführung der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. ist dies auf die ÖBB zurückzuführen, die die notwendigen Zahlen- und Abrechnungsunterlagen nicht zeitgerecht zur Verfügung gestellt hat. Bei der ÖBB sei dies auf eine Umstellungsphase in der Datenverarbeitung zurückzuführen, wobei dem Landesrechnungshof ein derartig langer Abrechnungszeitraum trotzdem unverständlich erscheint.

Nach Mitteilung des Landesrechnungshofes hat die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. als 100 %ige Landesgesellschaft aufgrund des Grund- und Finanzierungsvertrages einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen und stellt daher nach Meinung des Landesrechnungshofes eine „Verwaltungs- und Kontrollgesellschaft“ dar. Die wesentlichen Erträge setzen sich aus den Zuschüssen vom Bund, Land und Stadt Graz zusammen, die der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. für

ihre Tätigkeit für den Verkehrsverbund Großraum Graz, bzw. dem Verkehrsverbund Ausweitungsgebiet Steiermark, für Marketing, Organisation und Planung für Personalaufwand und sonstigem Sachaufwand gewährt werden. Darüberhinaus bekommt die Gesellschaft allerdings nach Mitteilung des Landesrechnungshofes noch Zuschüsse von den Aichfeld-Gemeinden für Marketingmaßnahmen.

Laut Information des Landesrechnungshofes erzielte der Verbund im Großraum Graz 1994 Einnahmen in Höhe von S 775,3 Mio., im Jahre 1995 1.026,3 Mio. und im Jahr 1996 1.073 Mio., wobei die erzielten Einnahmen größtenteils für vertraglich fixierte Alteinnehmenssicherung an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet worden sind. Der Einnahmenverlust durch Übernahme des Verbundtarifes wurde von den Gebietskörperschaften gedeckt und dient daher ausschließlich der Tarifstützung. Dazu kam noch der einmalige Aufwand von S 45 Mio. für Abfertigungsgeräte, laufende Kosten für Marketing, Planung und Organisationsmaßnahmen von rund S 15 Mio. Nachdem für das Jahr 1997 noch kein Abschluß für das Treuhandvermögen vorliegt, sind für diesen Zeitraum auch noch keine Zahlen verfügbar.

Nach dem Landesvoranschlag 1998 sind für den Steirischen Verkehrsverbund rund S 118,7 Mio. und für das Jahr 1999 rund S 134,7 Mio. vorgesehen. Aus den Zahlen der Vorjahre und insbesondere aus den Zahlen der Landesvoranschläge 1998/99 ist zu ersehen, daß es zu einer ständigen Erhöhung der Mittel durch das Land Steiermark für den Verkehrsverbund gekommen ist. Hinsichtlich der Fahrgastentwicklung im Verkehrsverbund Großraum Graz für die Jahre 1994 bis 1996 (die Zahlen für 1997 lagen ja noch nicht vor) ergibt sich, daß zu Beginn der Einführung des Verkehrsverbundes mit einem Fahrgastzuwachs zu rechnen war. In weitere Folge hat sich aber dann laut vorgenommener Prüfung herausgestellt, daß die Anziehungskraft des neuen günstigen Tarifes weitgehendst ausgereizt war, sodaß zusätzliche Fahrgäste wohl nurmehr mit neuen Angeboten erreicht hätten werden können. Das Gesamtbild zeigt daher de facto ein Stagnieren der Fahrgastzahlen. Den größten Fahrgastanteil nimmt unverändert die Stadt Graz mit 77,6 % ein. Weitere Steigerungen können nach Auffassung des Landesrechnungshofes nur durch weitere Angebotsmaßnahmen und der hiedurch möglichen Ausschöpfung von zusätzlichen Fahrgastpotentialen gewonnen werden. In den Regionen sind nach Auffassung des Landesrechnungshofes allerdings große

Angebotsveränderungen in den meisten Fällen kaum vertretbar, daher muß das Land Steiermark in diesen Gebieten das Ziel haben, daß die bestehenden Linien optimiert und besser koordiniert werden.

Es wird allerdings vom Landesrechnungshof ausdrücklich darauf hingewiesen, daß in der Steiermark die Verkehrsunternehmen nur durch langfristige Verträge in Form einer indexgebundenen Alteinnehmensicherung zur Beteiligung am Verkehrsverbund gewonnen werden konnten. Durch diese Indexbindung hat sich der Gesamtumsatz des Verkehrsverbundes entsprechend erhöht, jedoch ergibt sich nach Auffassung des Landesrechnungshofes hierdurch ein ständiger zusätzlicher Finanzierungsbedarf pro Jahr. Darüberhinaus können nach Auffassung des Landesrechnungshofes durch die Deckelung des Verkehrsverbundbudgets des Bundes für die Jahre 1998 und 1999 die gestiegenen Kosten des Verkehrsverbundes mit den vorhandenen Verkehrsverbundzuschüssen des Landes Steiermark nicht mehr abgedeckt werden, sodaß der Lenkungsausschuß bereits am 26.3.1998 einstimmig eine Erhöhung des Verbundtarifes beschließen mußte. Nachdem laut Mitteilung des Landesrechnungshofes der Aufsichtsrat der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. am 2.6.1998 beschlossen hat, keine Tarifierhöhung mit 1.7.1998 durchzuführen, hat die ausgefallene Tarifierhöhung ab 1.7.1998 einen finanziellen Mehrbedarf von S 11 Mio. für das Jahr 1998 bedeutet. In diesem Zusammenhang hat der Landesrechnungshof festgestellt, daß sich der Bund an dem durch die ausgefallenen Tarifierhöhungen erhöhten Finanzierungsbedarf nicht beteiligt hat. Deshalb verstößt die Republik Österreich nach Auffassung des Landesrechnungshofes gegen die am 5.7.1993 und am 20.9.1996 abgeschlossenen Grund- und Finanzierungsverträge. Der Landesrechnungshof vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, daß für den Fall, daß diese Vorgangsweise beibehalten werden sollte und es zu keiner Einigung zwischen den Vertragspartner

kommen würde, das Land Steiermark verhalten wäre, die Republik Österreich auf die Einhaltung des Grund- und Finanzierungsvertrages zu klagen.

Nachdem die Kosten der ausgefallenen Tarifierhöhungen für das Jahr 1999 insgesamt bereits S 22 Mio. betragen hätten, hat der Lenkungsausschuß im April 1999 die Anhebung der Tarife ab 1.7.1999 beschlossen. Hinsichtlich des für die öffentlichen Gebietskörperschaften, insbesondere aber für das Land Steiermark steigenden Finanzbedarf, wird seitens des Landesrechnungshofes folgendes festgestellt:

Grundsätzlich wird die Schaffung des Verkehrsverbundes durch den Landesrechnungshof positiv gesehen, da sie insgesamt für den Kunden des öffentlichen Verkehrs Verbesserungen gebracht hat. Als wesentliche Ursache für die nunmehr vorliegende Problematik bei der Finanzierung wird die starke Abtarifierung bei der Schaffung des Verkehrsverbundes gesehen. Vor allem sind die Bustarife für Wochenkarten noch wesentlich günstiger als vor Einführung des Verbundes. Der Grund hierfür liegt nach Auffassung des Landesrechnungshofes beim Bahntarif, der vor Einführung des Verbundtarifes wesentlich niedriger als der Bustarif war. Damit erfolgte nach Auffassung des Landesrechnungshofes eine Angleichung an den Bahntarif bei gleichzeitiger Angebotserhöhung. Wenn aber durch Indexanpassung Preiserhöhungen notwendig wären, kommt es zu Problemen, da sich die Bevölkerung an die niedrigen Tarife für Zeitkarten

gewöhnt hat. 1997 gingen bereits S 160 Mio. in die Stützung des Verbundtarifes, wobei diese Stützung nach Auffassung des Landesrechnungshofes ständig im Steigen begriffen ist. Entsprechende Frequenzsteigerungen sind allerdings im erhofften Ausmaß nicht eingetreten. Ohne Tariferhöhungen müssen daher nach Auffassung des Landesrechnungshofes im Jahre 1999 bereits rund S 300 Mio. von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften aufgebracht werden. Als weiterer Nachteil hat sich dabei herausgestellt, daß, um die verschiedensten Bus- und Bahnunternehmungen für den Verbund zu gewinnen, seinerzeit Zugeständnisse bei der Vertragsgestaltung gemacht werden mußten, wozu vor allem die indexgebundene Alteinnehmensicherung gehört. Damit waren für die Verkehrsunternehmen die Einnahmen garantiert, was andererseits aber die Bereitschaft hemmte, Reformen mitzutragen und auch das Interesse, das Fahrgastaufkommen zu steigern. Nach Auffassung des Landesrechnungshofes ist die Voraussetzung eines freien Unternehmertums die Kalkulation des Preises. Im Bereich des Verkehrsverbundes handelt es sich aber um einen gestützten Preis, weil hier das öffentliche Interesse, die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ausschlaggebend ist.

Nach Meinung des Landesrechnungshofes erscheint hier allerdings als Schritt in die richtige Richtung die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Mehreinnahmen. Andererseits bemerkt der Landesrechnungshof, daß die hohen finanziellen Ausgaben für Tarifstützung auch unter dem Aspekt zu sehen sind, daß mit dem Aufwand erhebliche Strukturmaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, nämlich

- * Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- * Angebotserweiterung durch Schaffung neuer Bus- und Bahnlinien
- * Errichtung zukunftsweisender öffentlicher Verkehrseinrichtungen (z.B. U-Bahn)

notwendig geworden ist. In diesem Zusammenhang wird auch festgestellt, daß ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (Busspuren, Verdichtung der Linien, Verlängerung von Bahnlinien und dgl.) der verstärkte Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, der letztlich das Ziel dieser Maßnahmen sein muß, in der Bevölkerung nicht erreichbar sein werden.

In diesem Zusammenhang wird vom Landesrechnungshof festgestellt, daß der Finanzbedarf der öffentlichen Hand immer größer wird, was letztlich zu Unfinanzierbarkeit des Verkehrsverbundes führt, wobei eine Reduktion des Angebotes wieder zwangsläufig zu einer verminderten Annahme der Verkehrsmittel und zur Abnahme der Fahrgäste führen würde.

Als wesentliche Aufgabe wird seitens der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. auch die Koordinierung der Verkehrslinien angesehen. Diesbezüglich muß laut Landesrechnungshof verstärkt darauf geachtet werden, daß nicht mehrere Unternehmen den selben Kurs fahren und sich dabei konkurrenzieren. Sinnvoller wäre es, in diesem Zusammenhang das Verkehrsnetz zu verdichten und neue Strecken zu erschließen.

Abschließend wird im Bericht des Landesrechnungshofes noch ausgeführt, daß eine Voraussetzung für eine Koordinierung der Verkehrslinien die Kenntnis der Auslastung der einzelnen Linien ist. Nach dem derzeitigen Kartensystem kann man aber den Fahrgaststrom nicht genug exakt nachverfolgen. Auch für die Erstellung von Verkehrskonzepten erscheint dem Landesrechnungshof die genaue Kenntnis des

Fahrgastverhaltens wichtig. In diesem Zusammenhang wird das Modell des Salzburger Verkehrsverbundes angeführt, wo es über die PC-Auswertung möglich ist, exakte Daten über das Verhalten der Fahrgäste in der Region zu erhalten, sodaß diesbezüglich eine exakte Grundlage für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die jeweilige Region möglich ist.

Die Steiermärkische Landesholding Gesellschaft m.b.H. hat mit ihrem Schreiben vom 14.6.1999 eine Stellungnahme zum Prüfbericht des Landesrechnungshofes abgegeben.

Die Steiermärkische Landesholding Gesellschaft m.b.H. kommt zur Auffassung, daß die Schaffung des Verkehrsverbundes grundsätzlich positiv zu sehen ist, da sie insgesamt für den Kunden des öffentlichen Verkehrs Verbesserungen gebracht habe. Zu dieser Feststellung sei auch der Landesrechnungshof in seinem Bericht gekommen. Darüberhinaus geht nach Meinung der Steiermärkischen Landesholding Gesellschaft m.b.H. der Landesrechnungshof in seiner Prüfung davon aus, daß die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. als 100 %ige Landesgesellschaft und aufgrund des Grund- und Finanzierungsvertrages zwischen der Republik Österreich, dem Land Steiermark und der Stadt Graz einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen hat und deshalb eine Verwaltungs- und Kontrollgesellschaft darstellt.

Im übrigen wird festgestellt, daß es bezüglich der Betriebsführung zu keine Beanstandungen gekommen ist. Hinsichtlich des Beschäftigungsstandes wird festgehalten, daß im Hinblick auf einen Umsatz im Jahre 1997 bei rund S 1,5 Mrd. der Beschäftigtenstand als durchaus angemessen erscheint. Bezüglich der Kostenproblematik, der Grundsätze der Kooperation im Verkehrsverbund, der Aufgabenerfüllung sowie hinsichtlich der exakten Kenntnis des Fahrgastverhaltens und des Fahrgaststroms zur Erstellung von Verkehrskonzepten wird insbesondere auch auf die sehr detaillierte Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. verwiesen.

*Nachdem sich die **Fachabteilung 2b, des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung** insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr und der Verkehrsplanung beschäftigt, hat sich diese Abteilung in ihrer Stellungnahme vom 16.6.1999 vornehmlich mit Problemen des Verkehrsverbundes und weniger mit dem eigentlichen Prüfungsgegenstand die „Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.“ beschäftigt.*

Hinsichtlich der Anziehungskraft des neuen günstigen Tarifs wird die Auffassung geteilt, daß die Anziehungskraft weitgehendst ausgereizt ist. Andererseits wird darauf verwiesen, daß sich die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere in der Stadt Graz im Verhältnis zu anderen Landeshauptstädten auf einem hohen Niveau bewegt. Zur Erschließung neuer Fahrgastpotentiale im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr werden nach Auffassung der Fachabteilung 2b laufend Angebotsmaßnahmen gesetzt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß als nächster wichtiger Schritt Schnellbuslinien zwischen Graz und Hartberg bzw. Fürstenfeld geplant sind.

Was die ausgefallene Tarifierhöhung im Jahre 1998 betrifft, wird bemerkt, daß es sich bei dieser Finanzleistung durch das Land Steiermark um eine einmalige Kulanzlösung im Sinne der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs gehandelt hat. Darüberhinaus ist aber nicht

gedacht, daß sich der Bund in ähnlicher Weise in Zukunft aus seinen Verpflichtungen zurückziehen wird können. Ein diesbezüglicher Hinweis wurde auch im Bericht des Landesrechnungshofes gebracht wo auf den Grund- und Finanzierungsvertrag und die Einhaltung dieses Vertrages hingewiesen worden ist.

Den wesentlichen Teil der Stellungnahme der Fachabteilung 2b bildet die Koordinierung der Verkehrslinien. Diese ist derzeit nach Auffassung der Fachabteilung 2b nicht den Verkehrsverbänden zugeteilt, sodaß eine Abstimmung im Augenblick nur auf einvernehmlicher Basis mit den Verkehrsunternehmen erfolgen kann, da der Verkehrsverbund lediglich eine geringe Durchsetzungskompetenz hierfür besitzt. Was die Matrix der Verbundfahrten zwischen den einzelnen Orten in der Steiermark betrifft, ist nach Auffassung der Fachabteilung 2b eine genaue Auswertung sehr wohl möglich. Dies deshalb, da jeder Fahrschein von Ort zu Ort ausgestellt wird.

Abschließend wird in der Stellungnahme der Fachabteilung 2b noch auf das Nahverkehrsfinanzierungsgesetz hingewiesen. Demnach seien alle Forderungen des Landesrechnungshofes wie z.B. das Abgehen von der Alteinnehmensicherung, die Koordination der Verkehrslinien, die Vermeidung von Parallelverkehren, die Ausschreibung von Verkehrsleistungen sowie die verpflichtende Erstellung von Verkehrskonzepten im Entwurf des Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes enthalten.

Besonders ausführlich hat sich die

Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

mit dem Prüfbericht über die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. auseinandergesetzt. Aufgrund der sehr genauen und detaillierten Ausführungen kann allerdings im Zuge dieser Stellungnahme nur auf die hauptsächlichsten Feststellungen der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. eingegangen werden.

Demnach gliedert sich die Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. in drei Abschnitte:

1. Grundsätzliche Position der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. zum Kontrollbericht des Landesrechnungshofes.
2. Stellungnahme zum Abschnitt V. Kostenproblematik, in dem die Grundsätze der Kooperation im Verkehrsverbund und der Aufgabenerfüllung durch die Steirische Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. zur Diskussion stehen.
3. Hinweis und Kommentare zu einzelnen Punkten innerhalb des Prüfberichtes.

zu 1. grundsätzliche Position:

Nach Auffassung der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. ist der Kontrollbericht des Landesrechnungshofes Anlaß, die bisherige Aufgabenerfüllung kritisch zu analysieren und gleichzeitig zu überprüfen, in welchem Ausmaß die gesteckten Ziele erreicht werden konnten und in welchen Bereichen Verbesserung möglich sind. Hervorgehoben wird in diesem Zusammenhang die grundsätzlich positive Bewertung des Verkehrsverbundes durch den Landesrechnungshof.

zu 2. Abschnitt V, Kostenproblematik:

In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf den für das Land Steiermark ständig steigenden Finanzbedarf hingewiesen, der auf drei Umstände zurückgeführt wird.

- a) Indexgebundene Alteinnahmensicherung,
- b) zu starke Abtarifierung bei Verbundstart,
- c) Verlust der freien Preisbildung durch die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund.

Daher wird darauf hingewiesen, daß durch die Tarifstützung das Geld für notwendige Angebotsverbesserungen fehlt. Weiters fehlt der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. eine entsprechend entwickelte EDV, um das Fahrgastverhalten genau verfolgen zu können, was eine wesentliche Voraussetzung für die Erstellung von Verkehrskonzepten darstellt.

Im Folgenden wird in der Stellungnahme der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. eingehend auf die bereits erwähnte Alteinnahmensicherung, auf die in diesem Zusammenhang dauerhaften Reduzierung des Mehrbedarfs an finanziellen Mitteln, auf die notwendige Systemumstellung, auf die Deckelung des Verbundbudgets, auf die zu starke Abtarifierung bei Verbundstart, auf den Verlust der freien Preisbildung im Verkehrsverbund, auf den verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes an Stelle der hohen Tarifstützungen, auf die Koordinierung der im Verbund befindlichen Verkehrslinien und auf fehlende EDV-Unterstützung hingewiesen.

zu 3. Hinweise und Kommentare zu einzelnen Punkte der Abschnitte II bis IV:

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Anmerkung zur offenen Verbundabrechnung 1997 hinzuweisen. Diesbezüglich wurde vom Landesrechnungshof festgestellt, daß die Abrechnung 1997 für das Treuhandvermögen nicht erfolgen konnte, da die notwendigen Abrechnungsdaten der ÖBB noch nicht vorliegen. Für das Jahr 1997 war aber aus Gründen der Datenunsicherheit dieser Schätzungen vorher keine Hochrechnung zu erstellen. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß die Lieferung der ausständigen Unterlagen in nächster Zeit zugesichert worden sind.

Hinsichtlich der Fahrgastpotentiale im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von Graz wird in der Stellungnahme darauf hingewiesen, daß einige Angebotsprojekte in Ausarbeitung sind, die helfen sollen, die erwartenden Fahrgastpotentiale in diesem Verkehr auszuschöpfen. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die geplante Verbesserung auf der Schiene im Rahmen des Projektes Steirertakt sowie die Einführung von Schnellbuskursen zwischen Hartberg bzw. Fürstenfeld und Graz.

Zur zusätzlichen detaillierten Information wird diesem Schreiben die „Stellungnahme zum Bericht des Landesrechnungshofes LRH 20 V2-1998/5 betreffend die Überprüfung 'Steirischer Verkehrsverbund GmbH'“ seitens der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. vom 15.6.1999 beigelegt.

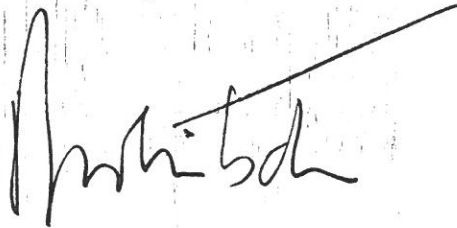
Seitens des Landesfinanzreferates wird darauf hingewiesen, daß der Prüfbericht des Landesrechnungshofes hinsichtlich der Überprüfung der „Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.“ neben der Prüfung der Gesellschaft auch eine eingehende Zusammenfassung hinsichtlich des Verkehrsverbundes „Großraum Graz“, Regionalbus „Aichfeld“ und dem Verkehrsverbund „Ausweitungsgebiet übrige Steiermark“ gebracht hat.

Die im Zusammenhang mit der vorgenommenen Prüfung abgegebenen Stellungnahmen der Steiermärkischen Landesholding Gesellschaft m.b.H., der Fachabteilung 2b, des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung und vor allem der Steirischen Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. haben gezeigt, daß die Probleme der Verkehrsverbände einem ständigen schnellen Wechsel unterliegen, wobei es auch in Hinkunft größter Anstrengungen bedürfen wird, den zusätzlichen Finanzbedarf bei Verkehrsverbänden möglichst gering zu halten. Auch auf die im Zusammenhang mit der Angebotserweiterung, Alteinnehmensicherung, Deckelung des Verbundbudgets, die zu starke Abtarifierung wird in Hinkunft besonders zu achten sein. In diesem Zusammenhang wird es größter Anstrengungen bedürfen insbesondere die durch den Verkehrsverbund Steiermark gesteckten Ziele zu erreichen und vor allem zu verbessern.

Zusammenfassend werden trotzdem seitens des Landesfinanzreferates der vorliegende Bericht und die damit im Zusammenhang stehenden Stellungnahmen als durchaus positive Auflistung der derzeitigen Situation betrachtet.

Graz, am 9. August 1999

Der Landesrechnungshofdirektor:



(Dr. Grollitsch)