

Landesrechnungshof

Verkehrsverbund Tirol GmbH



tirol

Tiroler Landtag

Abkürzungsverzeichnis

AR	Aufsichtsrat
ATV/DTV	Abtarifierungs- und Durchtarifierungsverluste
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMGFJ	Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
EGV	Europäischer Gemeinschaftsvertrag
EK	Europäische Kommission
EuGH	Europäische Gerichtshof
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FLAG	Familienlastenausgleichsgesetz
GD	Generaldirektion
GmbHG	Gesetz über Gesellschaften mit beschränkter Haftung
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag
GV	Generalversammlung
IKB	Innsbrucker Kommunalbetriebe AG
IKS	Internes Kontrollsystem
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof GmbH
KfIG	Kraftfahrlieniengesetz
KOM	Kommission
LKA	Landeskontrollamt
LRH	Landesrechnungshof
MöSt.	Mineralölsteuer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (mit allen Nachfolgeorganisationen und Unternehmensteilen)
ÖPNRV-G	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
UGB	Unternehmensgesetzbuch
UVS	Unabhängiger Verwaltungssenat
VAP	Voranschlagspost
VOR GmbH	Verkehrsverbund Ost-Region GmbH
VPI	Verbraucherpreisindex
VTG	Verkehrsverbund Tirol GmbH
VVIS	Verkehrsverbundinformationssystem
VVOG	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft
VVT	Verkehrsverbund Tirol

Auskünfte

Landesrechnungshof
A-6010 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3
Telefon: 0512/508-3030
Fax: 0512/508-3035
E-mail: landesrechnungshof@tirol.gv.at

Erstellt: Oktober 2006 – Juli 2007
Herstellung: Landesrechnungshof
Redaktion: Landesrechnungshof
Herausgegeben: 28.8.2007, BE-0217/7

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	3
3. Die Gesellschaft VTG	7
3.1 Gesellschaftsgründung	7
3.2 Organe der Gesellschaft	9
3.2.1 Die Generalversammlung.....	9
3.2.2 Der Aufsichtsrat.....	10
3.2.3 Die Geschäftsführung.....	12
4. Gebarung	14
4.1 Rechnungswesen	14
4.2 Budgets	18
4.3 Jahresabschlüsse	21
4.3.1 Bilanz	22
4.3.2 Gewinn- und Verlustrechnung	26
5. Finanzierung der VTG	32
5.1 Organisation, Marketing und Projekte	34
5.2 Verkehrsdienstleistungen.....	35
5.2.1 Bestandsleistungen	37
5.2.2 Bestelleistungen	37
5.2.3 Bestelleistungen „Land“	37
5.2.4 Bestelleistungen Gemeinden	38
5.3 Landessubventionen	44
6. Personalangelegenheiten	48
6.1 Organigramm.....	48
6.2 Personalstand.....	51
7. Räumliche Unterbringung der Gesellschaft.....	54
8. Automationsunterstützung.....	56
8.1 Allgemeines zur EDV in der VTG	57
8.2 Verantwortung innerhalb der VTG für EDV	57
8.3 Überblick über die EDV der VTG	58

9. Projekte	63
9.1 Projekte allgemein	64
9.2 Betreuung laufend.....	66
9.3 DIVA	69
9.4 VVIS	71
10. Zonentarifmodell.....	81
11. Grund- und Finanzierungsvertrag	88
12. Verkehrsdienstverträge.....	89
12.1 Genealogie	89
12.2 Vertragsarten	90
12.3 Verkehrsleistung des ÖPRNV in Tirol	94
12.4 Verkehrskonzepte	96
12.5 Tarifmaßnahmen.....	99
12.6 Verkehrsdienstvertrag Osttirol.....	101
12.6.1 Vertragsgeschichte.....	101
12.6.2 EU-Mahnverfahren nach dem Vergaberecht.....	104
12.6.3 EU-Verfahren nach dem Beihilfenrecht.....	106
12.6.4 Vertrag zur Verlustabdeckung	107
12.7 Verkehrsdienstverträge im Bereich Innsbruck	109
12.8 Verkehrsdienstverträge ÖBB-Schiene.....	114
13. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt.....	119
13.1 Rahmenbedingungen.....	119
13.2 Projektdurchführung.....	120
14. Qualitätsmanagement	123
15. Fahrgaststatistik	127
16. Schlussbemerkungen	130
17. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO	135

Anlage 1

Anhang Stellungnahme der Regierung

Bericht über die Verkehrsverbund Tirol GmbH

1. Einleitung

Das LKA hat im Jahr 1998 einen Bericht über den „Verkehrsverbund Tirol – VVT“ verfasst. Unter anderem hat es damals empfohlen, das Verbundmanagement auf eine neue Basis zu stellen. Ein zu dieser Zeit in Begutachtung stehendes neues Bundesgesetz „ÖPNRV-G 1998“ sah zudem einen Umbau der Verkehrsverbände in Österreich vor.

Das Land Tirol hat deshalb im Jahr 1998 beschlossen eine eigene Gesellschaft zu gründen und im Dezember 1999 die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft „Verkehrsverbund Tirol GmbH“ notariell abgegeben. Der Eintrag in das Firmenbuch erfolgte im April 2000.

Die Gesellschaft sollte die damals anstehenden Probleme im öffentlichen Personennahverkehr, und zwar

- die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Verkehrsangebotes im Tiroler Personennahverkehr,
- die Senkung der stetig steigenden Kosten für die Gebietskörperschaften und
- die Strukturierung der Finanzierung

bearbeiten und gegebenenfalls lösen.

Prüfungsart

Der LRH prüfte, wie die Gesellschaft die damals absehbaren und im Gesellschaftsvertrag enthaltenen Aufgaben bewältigt hat. Die Prüfung wurde als „Schwerpunktprüfung“ ausgelegt. Neben einem Überblick über die Gesellschaft, wurde deren Gebarung, die Entwicklung der Verkehrsdienstverträge, einzelne Verkehrskonzepte, die Qualitätsmaßnahmen, die Fahrgastentwicklung und IT-Infrastrukturmaßnahmen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die Bereiche Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Fahrgastinformation und der neu hinzugekommene Bereich der Infrastruktur wurden nicht detailliert geprüft und nur am Rande erwähnt.

Als Unternehmen des Landes hat die Gesellschaft viele Berührungspunkte zum Amt der Tiroler Landesregierung. Der LRH hat demgemäß auch Gespräche mit den Abteilungen Verkehrsplanung und Finanzen geführt und in deren, mit der Gesellschaft in Zusammenhang stehenden Akten Einsicht genommen.

*Stellungnahme
der Regierung*

Nach mehr als neunmonatiger Prüfdauer wurde der gegenständliche Rohbericht der Tiroler Landesregierung am 13. Juli 2007, übermittelt. Zur Abgabe einer Äußerung standen daher nur ca. vier, statt der im § 7 Abs. 1 des Tiroler Landesrechnungshofgesetzes vorgesehene Frist von sechs Wochen zur Verfügung, weil traditionell während der schulfreien Zeit nur am 15. August eine Regierungssitzung stattfindet und erfahrungsgemäß nach diesem Datum auch kein Umlaufbeschluss mehr erwirkt werden kann. Dazu kommt noch, dass in vielen vom Rohbericht betroffenen Landesdienststellen sowohl die Vorstände, als auch die Sachbearbeiter urlaubsbedingt abwesend waren.

Replik des LRH

Der LRH hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass er als Organ des Tiroler Landtages primär auf die Termine des Finanzkontrollausschusses Bedacht zu nehmen hat und bei der Fertigstellung eines Berichtes nicht darüber hinaus noch mögliche urlaubs- oder schulfreie Zeiten einplanen kann. Im Übrigen wurde die geprüfte Gesellschaft im Rahmen der Schlusspräsentation des Rohberichts ausführlich über den Berichtsinhalt informiert.

*Stellungnahme
der Regierung*

Zu dem 116 Seiten umfassenden Rohbericht "Verkehrsverbund Tirol GmbH" kann daher nicht im Einzelnen Stellung genommen werden. Dies gilt insbesondere für die Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO. Die Landesregierung wird diese jedoch sorgfältig prüfen und in zwölf Monaten im Rahmen ihrer Berichtspflicht nach Art. 69 Abs. 4 der Tiroler Landesordnung 1989 dazu Stellung nehmen.

Hinweis

Die geprüfte Gesellschaft hat eine – direkt an den LRH gerichtete Stellungnahme zum Rohbericht abgegeben. Die Stellungnahme der Regierung weist auf diese Tatsache hin, ohne jedoch – wie bisher üblich – diese auch zum Bestandteil der Regierungsstellungnahme zu machen. Trotz dieser Unklarheit und des Umstandes, dass eine Bedachtnahme auf die Stellungnahme der Gesellschaft rechtlich nicht vorgesehen ist, hat der LRH zur vollständigen Information des Tiroler Landtages diese ebenfalls soweit erforderlich in den Bericht aufgenommen.

Stellungnahme
der VTG

Der Bericht des Rechnungshofes ist inhaltlich und methodisch grundsätzlich übersichtlich und sehr gut aufgebaut. Die Analysen sind transparent dargestellt und die Schlussfolgerungen, Empfehlungen und Hinweise so verfasst, dass sie eine wertvolle Unterstützung für die Weiterentwicklung der Verkehrsverbund Tirol GesmbH darstellen.

Hinweis

Der LRH weist daraufhin, dass alle in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt werden und gleichermaßen für Frauen und Männer gelten.

Die Prüfung erfolgte in den Monaten November 2006 - März 2007; über das Ergebnis der Prüfung wird berichtet.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

gemeinschafts-
rechtliche Grundlagen

Gemeinschaftsrechtlich sind in Bezug auf den öffentlichen Personenverkehr neben den allgemeinen Beihilfe- und Wettbewerbsregeln des EGV insbesondere die Verordnungen (EWG) des Rates Nr. 1107/70 sowie Nr. 1191/69 idF Nr. 1893/91 von Bedeutung. Diese bieten den rechtlichen Rahmen für besondere Beihilfenvorschriften, die Sicherstellung der Wettbewerbsbedingungen und einer ausreichenden Verkehrsversorgung sowie die Beibehaltung von Beförderungsbedingungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen. In letztgenannter Verordnung sind auch detaillierte Berechnungsverfahren für öffentliche (zulässige) Ausgleichszahlungen festgelegt.

Im Zuge der Liberalisierung des gemeinsamen europäischen Dienstleistungsmarktes versucht die EU-Kommission seit dem Jahr 2000 mehr Wettbewerb im öffentlichen Personenverkehr insbesondere durch die Pflicht zur Auftragsausschreibung zu bringen. Seit Juli 2005 gibt es von der EU-Kommission dazu einen weiteren Vorschlag einer Verordnung „über die öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (KOM(2005)319 endg.; PSO – Public Service Obligation).

Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang auch das 2003 ergangene, so genannte „Altmark-Urteil“ des EuGH (Rs C-280/00), wonach die öffentliche Co-Finanzierung zwecks Erbringung von Leistungen im öffentlichen Interesse grundsätzlich zur

Ausschreibungspflicht führt. Keiner Ausschreibung für Verkehrsdienstleistungen bedarf es daher, wenn die öffentliche Finanzierung auf Basis der im „Altmark-Urteil“ festgelegten Kriterien erfolgt (siehe auch Abs. 12.6.3).

Durch die derzeit geltenden Regelungen werden für „Dienste im allgemeinen öffentlichen Interesse“ bestimmte Verpflichtungen, und zwar solche, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde, auferlegt. Als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten insbesondere die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht.

ÖPNRV-G 1999

Unter Beachtung der genannten EU-Regelungen beschloss der Nationalrat das mit 1.1.2000 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999. Dieses Gesetz legt im Wesentlichen die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Verkehr im ländlichen Raum) sowie die Struktur und den Aufgabebereich von Verkehrsverbänden fest. Es bietet auch den rechtlichen Rahmen für Zuschüsse und Leistungsbestellungen der Gebietskörperschaften.

Als Aufgabe des Bundes ist demnach die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der bisher bestellten oder erbrachten Leistungen definiert. Über dieses Angebot hinausgehende Leistungen oder Angebotsverbesserungen können die Länder und Gemeinden durch den Abschluss von Verträgen sicherstellen. Für die Bundesförderung ist die budgetäre Bedeckung des Bundes zu berücksichtigen.

Ziele Verkehrsverbände

Im § 15 ÖPNRV-G sind die folgenden Ziele der Verkehrsverbände festgelegt:

1. Orientierung der Verbundgrenzen an Fahrgastströmen,
2. Bundesweit einheitliche Tarifierungssystematik,
3. Kompatibilität im Bereich der Abfertigungssysteme und Fahrkartengattungen,
4. Gewährleistungen von Qualitätskriterien gemäß § 31.

Verkehrsverbund-
organisation

Gemäß § 17 ÖPNRV-G ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten, die – unabhängig von der Kooperation der Verkehrsunternehmen – auf zweifache Weise organisiert sein kann. Als Gesellschafter können Gebietskörperschaften, Besteller von Verkehrsdiensten und Verkehrsunternehmen fungieren.

Im ÖPNRV-G sind auch die, von einer solchen Gesellschaft wahrzunehmenden Aufgaben sowie die Verpflichtung, das bis dahin bestehende System einer valorisierten Alteinnehmengarantie innerhalb von fünf Jahren in ein Bestellsystem – organisiert auf der Grundlage von Verkehrsdienstverträgen (VDV) – überzuführen, normiert. In den einzelnen Berichtspunkten wird auf die konkreten Aufgaben jeweils detailliert Bezug genommen.

Die im ÖPNRV-G enthaltenen Finanzierungsregelungen beziehen sich auf die Aufrechterhaltung von Verkehrsdiensten, nicht jedoch auf Infrastrukturvorhaben. Diese sind in anderen Bestimmungen festgelegt.

Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs sind weitere gesetzliche Regelungen, wie das Kraftfahrlineiengesetz, das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004, das Eisenbahngesetz, das Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG) 1967 oder das Finanzausgleichsgesetz (FAG) 2005, für den ÖPNV im Allgemeinen und die Tätigkeit der VTG im Besonderen von Relevanz.

GuF

Neben diesen gesetzlichen Regelungen gibt es im öffentlichen Personennahverkehr auch eine Vielzahl von vertraglichen Beziehungen. So haben etwa die Republik Österreich (im Folgenden kurz: Bund) und das Land Tirol im Jahr 1995 einen Grund- und Finanzierungsvertrag (GuF) für den VVT abgeschlossen. Dieser Vertrag bildete u.a. die Grundlage für die finanzielle Beteiligung des Bundes am (damaligen) Tarifverbund und am Verbundmanagement. Der Bund hat infolge des In-Kraft-Tretens des ÖPNRV-G 1999 diesen Vertrag mit Wirksamkeit vom 31.12.2003 gekündigt.

Vertrag
Bund und Land

In weiterer Folge wurde ein neuer GuF (Bund, Land, VTG) verhandelt, dessen Abschluss die Landesregierung mit Beschluss vom 28.2.2006 zugestimmt hat. Der Vertrag wurde letztlich Ende Dezember 2006 von allen drei Vertragspartnern unterfertigt. Er trat rückwirkend mit 1.1.2004 in Kraft.

Der neue GuF regelt insbesondere die Aufgaben der VTG, tarifliche Bestimmungen, die Abrechnungsmodalitäten und die Mindestanforderungen für Verkehrsdienstverträge in Form von Musterverträgen. Der Bund verpflichtete sich zur Abgeltung der Aufgaben der VTG sowie zur Leistung von Beiträgen für die Finanzierung von Verkehrsdiensten.

Parallel dazu wurde unter Federführung des Bundes intensiv an der Reform des ÖPNV („Verlängerung“) gearbeitet. Ergebnis dieser Bemühungen war ein Entwurf eines neuen ÖPNRV-G, der allerdings bei den Ländern auf Ablehnung stieß und schließlich im Nationalrat nicht behandelt wurde. Diese Verhandlungen zeigten auch sehr deutlich, dass sich der Bund im Zuge der Nahverkehrsregionalisierung vermehrt aus seiner Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr in Österreich zurückziehen und den Ländern Zuständigkeiten und Aufgaben übertragen will, ohne ihnen aber ausreichende Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

Im Gegensatz zum bisherigen Vertragsregime (ein zwischen dem Bund, dem Land und einer Reihe weiterer, am VVT beteiligten Verkehrsunternehmen abgeschlossener Leistungsvertrag) wird nunmehr zwischen der VTG und jedem Verkehrsunternehmen ein eigener Vertrag geschlossen. Außerdem erfolgt nunmehr der Zukauf der gesamten Verkehrsdienstleistungen von Verkehrsunternehmen durch die VTG. Dies hat zur Folge, dass das Verkehrsunternehmen zwar weiterhin im eigenen Namen, aber auf Rechnung der VTG Fahrkarten an Endkunden veräußert (Kommissionsmodell). Notwendig für den Abschluss eines Verkehrsdienstvertrages ist auch eine Konzession nach dem KfVG für die betreffenden Strecken. Der Verkehrsdienstvertrag ist als Dienstleistungskonzession konzipiert.

Verträge mit den Verkehrsunternehmen

Auf Basis des ÖPNRV-G 1999 wurde mit jedem am VVT beteiligten Verkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen. Darin wurden die Verkehrsunternehmen u.a. verpflichtet, auf den betroffenen Strecken sowohl die von ihnen vor Abschluss des Vertrages bereits erbrachten Leistungen (sog. „Bestandsleistungen“) als auch zusätzliche Leistungen (sog. „Bestelleistungen“) zu erbringen. Mit einigen Verkehrsunternehmen mussten infolge einer sehr langen Verhandlungsdauer Übergangsregelungen getroffen werden.

Zum Vertragsregime der VTG zählen noch weitere Verträge mit verschiedenen Vertragspartnern. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Beförderungsverträge mit Seilbahnen und Tourismusbetrieben (Abgeltungen für bestimmte Mitnahmeregelungen - Ski-

fahrer, Gäste mit Gästekarte, Besucher bestimmter touristischer Einrichtungen, Mitarbeiter von Bergbahnen usw.), Verlustabdeckungsverträge mit Gemeinden und Gemeindeverbände, Clearingverträge („Cards“) und den Kooperations- und Tarifbestellungsvertrag mit der IVB.



3. Die Gesellschaft VTG

3.1 Gesellschaftsgründung

Verkehrsverbände

Mit Ende der 90er Jahre waren in ganz Österreich Verkehrsverbände eingerichtet. In den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland (VOR GmbH), in der Steiermark und in Salzburg existierten bereits eigene Verkehrsverbundgesellschaften. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen in der Finanzierung der Verkehrsverbände in Österreich und des vorliegenden Vertrags eines Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes, das die Einrichtung von Verkehrsverbundgesellschaften vorsah, beabsichtigte auch das Land Tirol eine derartige Gesellschaft einzurichten. In Tirol nahm der VVT am 1.4.1995 seine Tätigkeit auf.

Die Tiroler Landesregierung beschloss im August 1998 eine „Verkehrsverbund Tirol GmbH“ im Alleineigentum des Landes zu gründen. Zweck der Gesellschaft sollte die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Tirol, die strategische und operative Planung und Ausschreibung von öffentlichen Personennahverkehrslinien, die Beratung öffentlicher Besteller für derartige Verkehrsleistungen, die

finanzielle und organisatorische Abwicklung des Verkehrsverbundes in Tirol und die Marketingaktivitäten des Verkehrsverbundes sein.

Errichtung

Die erste GV sowie die erste Aufsichtsratssitzung fand im Oktober 1999 statt. Die notarielle Errichtung der „Verkehrsverbund Tirol GmbH“ erfolgte im Dezember 1999 und die Eintragung im Firmenbuch im April 2000 unter „FN 193350 p“. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt € 35.000,--. Es wurde zur Gänze vom Land Tirol einbezahlt.

Gesellschaftszweck

Der ursprüngliche Gesellschaftszweck wurde 2002 erweitert und umfasst nunmehr im Wesentlichen:

- die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs insbesondere die Koordination des Verkehrs- und Tarifangebotes unter Berücksichtigung überregionaler Aspekte, die strategische und operative Planung, Ausschreibung und Bestellung von öffentlichen Personenverkehrslinien, die finanzielle und organisatorische Abwicklung des Verkehrsverbundes in Tirol.
- Die Gesellschaft kann die für die Abwicklung des ÖPNRV in Tirol notwendige Infrastruktur und Fahrbetriebsmittel planen, ausschreiben und beschaffen und den betriebsführenden Verkehrsunternehmen zur Nutzung überlassen.
- Sie ist zu allen Handlungen, Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszwecks erforderlich sind.
- Gegenstand ist weiters die automationsunterstützte Erfassung und Verarbeitung von unternehmens- und personenbezogenen Daten, wie sie zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich sind.

Aufgaben im Infrastrukturbereich

Zusätzlich zu den im Gesellschaftsvertrag festgeschriebenen Aufgaben übertrug die GV der Gesellschaft weitere Aufgaben im Infrastrukturbereich. So wurden ihr Ende 2005 mit Wirksamkeit 1.1.2006 die aus den Verträgen des Landes mit dem Bund ergebenden Rechte und Pflichten für den „nahverkehrsgerechten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ und der „Abwicklung der Park & Ride-Anlagen in Tirol“ überbunden.

Die Projekte „Direkthereinführung Stubaitalbahn“ (das Projekt wurde inzwischen eingestellt) und „Dynamische Fahrgastinformation“ wurden bzw. werden ebenfalls von der VTG bearbeitet, ein entsprechender Gesellschafterbeschluss hierfür wurde jedoch nicht gefasst.

Die einzelnen Regierungsbeschlüsse zur jeweiligen Projektgenehmigung enthalten eine Bestimmung, dass die Projektabwicklung von der VTG durchgeführt werden soll, eine direkte Beauftragung der VTG durch das Land ist damit nach Ansicht des LRH jedoch noch nicht verbunden.

Anregung Der LRH regt an, den fehlenden Generalversammlungsbeschluss zur Bearbeitung des Projektes „Dynamische Fahrgastinformation“ nachzuholen.

Stellungnahme der Regierung *Der bislang fehlende Generalversammlungsbeschluss zur Bearbeitung des Projekts "Dynamische Fahrgastinformation (DFI)" wurde am 6. August 2007 gefasst.*

3.2 Organe der Gesellschaft

Die Organe der Gesellschaft sind:

- die GV,
- der AR,
- der (die) Geschäftsführer.

3.2.1 Die Generalversammlung

Vertretung Mit Regierungsbeschluss vom 23.2.1999 wurde LH-Stv. Ferdinand Eberle ermächtigt, die Interessen des Alleingeschafters Land Tirol bis auf weiteres wahrzunehmen. Er übte diese Funktion bis zu seinem Ausscheiden aus der Landesregierung Ende 2005 aus. Seit der Verordnung der Landesregierung vom 3.1.2006 über die Änderung der Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung obliegt diese Funktion dem, für die Beteiligung des Landes an der VTG zuständigen LR Toni Steixner. Der gemäß § 2 Abs. 3 Z 24 der Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung erforderliche Regierungsbeschluss für die Entsendung von Vertretern des Landes Tirol in die Organe juristischer Personen (hier: Beteiligungen des Landes an erwerbswirtschaftlichen Unternehmungen und Gesellschaften) stammt vom 10.1.2006.

ordentliche GV	Nach § 8 des Gesellschaftsvertrages hätte mindestens einmal jährlich innerhalb der ersten acht Monate jedes Geschäftsjahres eine ordentliche GV stattfinden müssen. In den Jahren 2002, 2004 und 2005 fanden die GV zu einem späteren Zeitpunkt, jedoch noch innerhalb des Geschäftsjahres statt.
Gesellschafterbeschlüsse	Bis zum Zeitpunkt der Einschau bei der VTG durch den LRH wurden rd. 80 Gesellschafterbeschlüsse – meist auf schriftlichem Wege – über alle wesentlichen Belange der Gesellschaft gefasst. Nach Ansicht des LRH hat das Land Tirol damit seinen Willen zur „Unternehmensführung“ eindeutig kundgetan.

3.2.2 Der Aufsichtsrat

Gemäß § 7 des Gesellschaftsvertrages kann die Gesellschaft einen AR haben, der aus höchstens sieben von der GV zu wählenden Personen besteht. Mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im Jahr 2000 wurden zuerst fünf Aufsichtsräte und ab Juli 2002 vier Aufsichtsräte von der GV bestellt. Seit Beginn der Funktionsperiode ab dem Jahre 2005 und mit Generalversammlungsbeschluss vom 24.1.2006 sind folgende Personen als AR bestellt:

Aufsichtsrat VTG 2006

Name	Funktion	Organisation
Mag. Manfred Tschopfer	Vorsitzender	Amt der Tiroler Landesregierung
Dr. Johannes Schweiger	Stellvertreter	Amt der Tiroler Landesregierung
Dr. Leo Satzinger	Mitglied	Amt der Tiroler Landesregierung
Anton Hafele	Mitglied	Stadt Innsbruck

GO-AR	Die Aufsichtsräte üben ihre Funktion nach der jeweils gültigen Geschäftsordnung für den AR der Gesellschaft sowie nach den Vorschriften des GmbHG aus. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten keine Vergütung.
Hinweis	<p>Kleine Nachlässigkeiten stellte der LRH bei der Einhaltung von Formvorschriften von GV und AR fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Während im Gesellschaftsvertrag lediglich die Höchstzahl der

Aufsichtsratsmitglieder mit sieben beschränkt ist, enthält die Geschäftsordnung für den AR auch eine Mindestanzahl von vier (früher: fünf) Personen. Tatsächlich war der AR eine zeitlang entgegen der früheren GO für den AR mit nur vier Personen besetzt.

- Im Geschäftsjahr 2000 wurden nur drei (erforderlich vier) Aufsichtsratsitzungen abgehalten.
- Für die Bestellung des ersten Geschäftsführers erfolgte kein Beschluss der GV (§ 6 Z 3 GV). Ein solcher wurde erst im Oktober 2002, rückwirkend mit 1.6.2002, nachgeholt. Das Dienstverhältnis mit DI Mag. Jörg Angerer wurde jedoch im November 1999 im AR beschlossen.

Interessenkollision Für die erste Funktionsperiode wurde mit Regierungsbeschluss und Beschluss der GV ein Mitglied der Geschäftsführung der IKB zum AR bestellt. Die IKB war damals der Hauptgesellschafter der IVB, die immer wieder eigene Interessen vertraten, die konträr zu denen der VTG waren. Mit Ablauf der ersten Funktionsperiode schied dieses Aufsichtsratsmitglied aus der Gesellschaft aus.

Kritik Der LRH sieht Bestellungen von Personen in den AR von Landesunternehmen, die aufgrund ihrer hauptberuflichen Tätigkeit konträre Interessen im Verhältnis zur nunmehr überwachenden Gesellschaft aufweisen können, als sehr problematisch. Seiner Ansicht nach handelt ein Aufsichtsratsmitglied im Zweifelsfall nach den Interessen seiner Haupttätigkeit und dadurch zum Schaden der Landesgesellschaft. Mit Beginn der Funktionsperiode 2005 ist allerdings wiederum ein (Ex-)Mitglied des Innsbrucker Gemeinderates im AR der VTG vertreten.

Kontrollausübung Wenn in einer GmbH ein AR obligatorisch oder per Gesellschaftsvertrag eingerichtet ist, erfüllt dieser die Funktion eines „Überwachungsorgans“. Nach Durchsicht der Aufsichtsratsprotokolle, kam der LRH zur Ansicht, dass der AR und insbesondere die per GV in diese Funktion entsandten Landesbediensteten (Fachbeamten) ihre Kontrollfunktion ordnungsgemäß wahrnahmen. Neben den Quartalsberichten wurden eine Vielzahl von Einzelfallberichten von der Geschäftsführung angefordert und im AR behandelt. Lediglich bei der Ausarbeitung eines Personalentwicklungskonzepts (s.u.) für die Gesellschaft hätte der AR nach Ansicht des LRH konsequenter sein müssen und ein solches schon früher verlangen sollen.

3.2.3 Die Geschäftsführung

Die Geschäftsführung oblag ab der Gesellschaftsgründung bis Juli 2002 DI Mag. Jörg Angerer. Seit 22.7.2002 nehmen diese Funktion die beiden Geschäftsführer DI Mag. Jörg Angerer und Mag. Georg Fuchshuber wahr, beide vertreten selbständig. Für beide Geschäftsführungspositionen wurden öffentliche Stellenausschreibungen im Sinne des Stellenbesetzungsgesetzes BGBl. I Nr. 26/1998 durchgeführt.

Dienstzuteilung	DI Mag. Jörg Angerer war vor der Gesellschaftsgründung im Amt der Tiroler Landesregierung – Abteilung Gesamtverkehrsplanung - für den Verkehrsverbund zuständig und wurde vom Land Tirol ab 1.12.1999 der VTG zur Dienstleistung zugeteilt. In der Zeit zwischen dem 1.6.2002 und 31.12.2004 war DI Mag. Jörg Angerer auch Vorstand dieser Abteilung. In dieser Zeit fungierte er als „strategischer“ Geschäftsführer für die VTG. Mit Wirkung 1.1.2005 wurde er wiederum „der VTG zur Ausübung der Tätigkeit als Geschäftsführer zugeteilt“. Mit Wirkung vom 1.6.2002 erhielt er einen Dienstvertrag zur VTG und im Juli 2005 wurde ein Nachtrag zum Dienstvertrag abgeschlossen.
Hinweis Ausgliederung	Der LRH weist daraufhin, dass nach herrschender Meinung ohne gesetzliche Regelung nur Nicht-Beamte zur Dienstleistung für einen ausgegliederten Rechtsträger verwendet werden können.
Hinweis Nachtrag	Der LRH weist weiters daraufhin, dass der Nachtrag zum Dienstvertrag dienstrechtliche Aspekte (die Tätigkeit als Geschäftsführer stellt eine Nebenbeschäftigung dar) und angestelltenrechtliche Aspekte (Dienstvertrag) vermischt.
Anregung	Der LRH regt deshalb an, die Rechtsperson des Geschäftsführers einer eindeutigen Klärung im Sinne des Dienstrechtes oder des Angestelltengesetzes zuzuführen.
Stellungnahme der Regierung	<i>Die Ansicht des Landesrechnungshofes, wonach die Zuweisung von öffentlich-rechtlichen Bediensteten zu ausgegliederten Rechtsträgern grundsätzlich einer gesetzlichen Regelung bedarf, wird grundsätzlich geteilt. Im gegenständlichen Fall hätte aber die Erlassung eines Landesgesetzes nur eine einzige Person betroffen, was eine verfassungsrechtlich bedenkliche Individualgesetzgebung dargestellt hätte. Der betreffende Geschäftsführer wurde daher im Rahmen</i>

einer "Dienstzuteilung" der VTG zur Dienstleistung zugewiesen.

Replik des LRH **Die Rechtsstellung des Geschäftsführers als Beamter und gleichzeitig als Angestellter der Gesellschaft ist in der derzeitigen Form nicht vertretbar. Der LRH fordert eine Klärung ein.**

Vergütung Ein Geschäftsführer ist Landesbediensteter, sein Gehalt (Beamten-schema) wurde und wird während der Dienstzuteilung von der VTG dem Land ersetzt. Darüber hinaus bezog der Geschäftsführer zwischen 6/2002 und 5/2005 ein Entgelt von der VTG in Höhe von rd. € 47.000,-- pro Jahr und ab 6/2005 von rd. € 21.000,-- pro Jahr.

Der andere Geschäftsführer war vor dem Eintritt in die VTG als Geschäftsführer im Salzburger Verkehrsverbund und im Rahmen einer selbstständigen Tätigkeit als Berater, z.B. für die Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbände und somit auch für die VTG tätig. Diese Tätigkeit übte er mit Genehmigung der GV bis Ende 2004 weiter aus. Die VTG stellte dafür der Beratungsgesellschaft rd. ein Fünftel der Gehaltskosten des Geschäftsführers in Rechnung. Weiters wurde ihm erlaubt, Kommanditist dieser Unternehmung zu werden und zu bleiben.

Sachbezug Weiters ist es den beiden Geschäftsführern erlaubt, die angemieteten Autoabstellplätze in der Tiefgarage des Bürokomplexes (s.u.) zu nutzen.

Managementhaftpflichtversicherung Für allgemeine Risiken aus der Geschäftsführung übernimmt die VTG laut Beschluss des Aufsichtsrates für die beiden Geschäftsführer die Prämienkosten für eine so genannte Managementhaftpflichtversicherung. Die Kosten für diese Versicherung betragen rd. € 2.900,-- pro Jahr.

Anregung Gemäß § 11 des Gesellschaftsvertrages verpflichtet sich der Gesellschafter, das ist bisher ausschließlich das Land Tirol, den Verlust abzudecken. Weiters werden alle relevanten Geschäftsfälle im AR und in der GV besprochen und genehmigt. Nach Ansicht des LRH sind somit die Risiken der Geschäftsführer aus dieser Tätigkeit gering und eine Versicherung hierfür entbehrlich. Auch für Führungskräfte des Landes wird keine derartige Versicherung abgeschlossen. Falls die Geschäftsführer trotzdem der Meinung sind, dass eine Managerhaftpflichtversicherung für sie nützlich und notwendig sei, können sie diese aus eigenen Mitteln abschließen.

Aufgabenteilung	Die Aufgabenbereiche für die beiden Geschäftsführer ergeben sich aus dem Gesellschaftsvertrag, den Dienstverträgen und der, mit Eintritt des zweiten Geschäftsführers abgeänderten Geschäftsordnung für die Geschäftsführer. Diese Geschäftsordnung trat mit Juli 2002 in Kraft.
Hinweis	Die Geschäftsordnung vom Juli 2002 war für die Konstellation geschaffen, dass ein Geschäftsführer hauptberuflich im Amt der Tiroler Landesregierung tätig ist. Die geschäftsmäßigen Zuständigkeitsbereiche gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrages wurden deshalb ungleich zu Lasten des „hauptberuflichen“ Geschäftsführers verteilt. Mit der hauptberuflichen Zuteilung von DI Mag. Jörg Angerer mit Wirksamkeit vom 1.1.2005 ist diese Geschäftsordnung de-facto nicht mehr gültig und wird nicht mehr gelebt. Die beiden Geschäftsführer haben es zudem verabsäumt ihre Tätigkeits- und Aufgabenbereiche neu aufzuteilen und gegenseitig abzugrenzen.
Hinweis	Gemäß der neuen Geschäftsordnung für die Geschäftsführer (Pkt. 7) hätten die Geschäftsführer jeden Monat eine Geschäftsführerbesprechung abzuhalten und ein Protokoll hierüber zu verfassen. Bis Ende 2005 wurde diese Verpflichtung zum Großteil eingehalten, für das Jahr 2006 gibt es kein Geschäftsführerbesprechungsprotokoll.
Empfehlung an die VTG	Der LRH empfiehlt, eine neue Aufteilung der Aufgaben zwischen den beiden Geschäftsführern vorzunehmen. Weiters sollten wiederum Geschäftsführerbesprechungen mit entsprechender Protokollführung abgehalten werden.

4. Gebarung

4.1 Rechnungswesen

Buchführung	Die Buchführung der VTG erfolgt in Form einer doppelten Buchhaltung. Die Buchführung einschließlich der Erstellung des Jahresabschlusses, die Lohnverrechnung sowie die Steuerberatung sind extern an eine Innsbrucker Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft (im Folgenden kurz: Steuerberater) vergeben. Die Belege werden über dessen EDV-Anlage im Buchhaltungssystem RZLWin verarbeitet, der Jahresabschluss wird mit einer Bilanzie-
-------------	--

rungssoftware erstellt. Die Mitarbeiter der VTG verfügen über ein Leserecht.

Anregung

Der LRH stellte im Zuge der Prüfung fest, dass die Kontenabfragemöglichkeit der VTG insofern eingeschränkt ist, da die Kontenauswertungen nicht alle Buchungen enthalten. Es fehlen durchwegs die vom Steuerberater im Wege der Abschlusserstellung vorgenommenen Umbuchungen, welche der VTG nicht übermittelt werden. Laut Auskunft des Steuerberaters können - auf Wunsch - die fehlenden Buchungen der VTG in relativ einfacher Weise zur Verfügung gestellt werden. Der LRH regt an, künftig darauf zu achten, dass der VTG sämtliche Buchungsvorgänge übermittelt werden.

Rechnungskreise

Aus Gründen der Transparenz sind in der Buchhaltung derzeit fünf Rechnungskreise (KER) eingerichtet, uzw.:

- KER 1 Gesellschaftsbetrieb
- KER 2 Vertrieb (Jahreskartenverkauf und Inklusiv-Tickets)
- KER 4 Projekte VVT-Neu
- KER 5 Infrastrukturprojekte
- KER 6 Regionale Verkehrskonzepte (Verkehrsdienstverträge)

Der Rechnungskreis 3 („Verbund-Alteinnahmeabwicklung“) wurde im Jahr 2004 aufgelöst, der Rechnungskreis 5 im vierten Quartal 2005 eingerichtet. Letztgenannter Rechnungskreis beinhaltet das Projekt Busbahnhof Innsbruck und weitere Infrastrukturprojekte, deren Abwicklung das Land der VTG übertragen hat. Die Zuordnung einzelner Konten zum jeweiligen Rechnungskreis ist über die letzte Ziffer der Kontobezeichnungen möglich.

Verrechnung Verkehrsdienstverträge

Wie bereits erwähnt, werden die Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze treuhändisch (für die VTG) durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen vereinnahmt. Sie sind Teil des Leistungsentgeltes. In der Buchhaltung der VTG werden das Leistungsentgelt und die genannten Einnahmen erfolgswirksam verrechnet, zahlungswirksam wird letztlich die sich daraus ergebende Differenz (= Verbundabgeltung oder Verlustabdeckung).

Aufgrund der Zahlungsmodalitäten – die Zahlungen an die Verkehrsunternehmen erfolgen durchwegs am Beginn des nächst-

folgenden Monats – werden die genannten Einnahmen und Leistungsentgelte zunächst als Forderungen und Verbindlichkeiten verbucht. Dadurch scheinen diese Positionen am Monats- und Jahresende mit relativ hohen Beständen auf, wie beisp. im Jahr 2006 mit durchschnittlich 2,7 Mio. € (Forderungen) und 5,1 Mio. € (Verbindlichkeiten). Die monatlichen Zahlungen an die Verkehrsunternehmen betragen durchschnittlich 2,4 Mio. €.

Mahnwesen

Die VTG als Verrechnungsstelle ist u.a. mit der Einhebung der Gemeindebeiträge und der Beiträge Dritter entsprechend der Verlustabdeckungs- oder Beförderungsverträge betraut. Die Gemeindebeiträge, deren Ausmaß sich aus den Beiträgen Dritter, der Landes- und allfälliger Bundessubventionen ergibt, werden analog eines Zahlungsplanes monatlich vorgeschrieben.

Der LRH stellte diesbezüglich fest, dass die Einhebung dieser Beiträge mit einer Ausnahme grundsätzlich keine größeren Probleme bereitet. Zum Prüfungszeitpunkt bestanden lediglich beim Gemeindeverband Osttirol Rückstände im größeren Ausmaß (€ 98.100,-).

Stellungnahme der VTG

Auf Grund einer politischen Einigung ist es zu einer vertraglichen Regelung mit dem Gemeindeverband Osttirol und zur Begleichung der aushaftenden Forderungen gekommen.

Zu den Aufgaben der VTG zählt weiters die Einhebung der Jahreskartenentgelte sowie der Selbstbehalte und Aufzahlungsleistungen im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten. Die Vorschriften und Überwachungen der Zahlungseingänge erfolgen EDV-unterstützt mittels eines eigenen Programms (s. a. Abschnitt 9.4. VVIS und Rechnungswesen).

Nach dem derzeitigen Mahnverfahren werden den säumigen Zahlern (Jahreskarten, Aufzahlungsmodelle) idR zunächst drei Mahnungen – im Bewirtschaftungserlass des Landes ist lediglich eine Mahnung vorgesehen - versandt, ehe die Angelegenheit dem Kredit-schutzverband von 1870 zur Setzung weiterer Maßnahmen übertragen wird.

Säumige Zahler der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Selbstbehalte werden grundsätzlich nach einer Mahnung dem zuständigen Bundesministerium gemeldet.

Feststellung	Die diesbezüglichen Forderungen betragen zum Jahresende 2005 rd. € 25.000,--. In diesem Geschäftsjahr waren Einzelwertberichtigungen und Forderungsabschreibungen in Höhe von € 19.600,-- vorzunehmen. Der LRH stellte fest, dass die Forderungsausfälle - bezogen auf die gesamten Schüler- und Lehrlingsfreifahrten- und Jahreskarteneinnahmen - mit rd. 0,4 % relativ gering waren.
Kassen	<p>Die VTG unterhält in seiner Geschäftsstelle mehrere Handkassen; vier Kassen werden von Mitarbeiterinnen im Kundenservice und eine Kasse wird von einer Mitarbeiterin im Sekretariat geführt. Die entsprechenden Geldbewegungen werden in Kassabüchern aufgezeichnet. Grundlage für die Buchhaltung bilden regelmäßig erstellte Abrechnungen.</p> <p>Diese Abrechnungen (bei Vorlage) und die Kassenbestände (monatlich bzw. vierteljährlich) werden regelmäßig überprüft. Die betroffenen Mitarbeiter sind angewiesen, die Kassenbestände möglichst gering zu halten.</p>
Guthaben bei Kreditinstituten	<p>Die VTG unterhielt zum Prüfungszeitpunkt bei zwei Kreditinstituten insgesamt fünf Girokonten (Gesellschaft, Jahreskarten, Verkehrsdienste, Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Aufzahlungen, Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Selbstbehalte), wobei über das zuletzt genannte Konto ausschließlich jene für den Bund treuhändisch vereinnahmten Ersätze („Fremdgelder“) verrechnet werden.</p> <p>Alle Bewegungen auf den Girokonten werden – sofern die Geschäftsstücke über die notwendigen Kontrollbestätigungen („Vier/Sechs-Augen-Prinzip“) verfügen - mittels Telebanking abgewickelt und ausschließlich durch die Geschäftsführung veranlasst. Nur ihnen sind die Kontenzugangscodes bekannt.</p>
Feststellung Guthabenbestände	Der LRH hat diesbezüglich festgestellt, dass die Guthabenbestände bei Kreditinstituten relativ hoch sind. Diese betragen zum jeweiligen Bilanzstichtag 5,42 Mio. € (2003), 5,57 Mio. € (2004), 9,64 Mio. € (2005) und 11,13 Mio. € (2006). Die Bestände waren etwa während des Jahres 2006 durchwegs zwischen 7,6 Mio. € und 17,2 Mio. € gelegen.
Feststellung Zinskonditionen	Aufgrund der relativ hohen Guthabenbestände lukriert die VTG auch hohe Zinserträge, so beisp. im Jahr 2006 insgesamt rd. € 310.000,--.

Die Verzinsung des durchwegs täglich verfügbaren Guthabens ist großteils an den – zuletzt stark steigenden - drei Monats-Euribor (mit einem geringfügigen Abschlag) gebunden. Bei zwei Konten, die im Zusammenhang mit einer Werbekooperation eingerichtet wurden und großteils über Guthabenbestände von rd. 1 Mio. € verfügten, hat der LRH jedoch festgestellt, dass der diesbezügliche Habenzinssatz zum Prüfungszeitpunkt um rd. 2 % geringer war.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, die Zinssätze (Habenzinssatz) der Girokonten laufend mit den Kreditinstituten zu verhandeln, um eine optimale Verzinsung zu erlangen.

4.2 Budgets

Die Geschäftsführung der VTG erstellt ein jährliches Budget, das dem AR zur Kenntnis gebracht und letztlich von der GV genehmigt wird. Es gilt einerseits als finanzielle Vorgabe für die Gesellschaft und dient andererseits als Grundlage für die Festsetzung der Landessubventionen.

Feststellung

Der LRH hat anhand der Protokolle festgestellt, dass der AR die jeweiligen Budgets bisher ausführlich diskutiert, stets zur Kenntnis genommen und die GV die notwendigen Beschlüsse gefasst hat.

Darstellung

Die Darstellung des VTG-Budgets erfolgt getrennt einerseits nach den fünf Rechnungskreisen sowie andererseits nach Aufwendungen und Erträgen. Die Budgets sind sehr strukturiert und transparent dargestellt. Sie lassen die Finanzierungsstrukturen und die jeweiligen Risikosphären sehr gut erkennen. Die erstmals im Budget 2003 erfolgte Abbildung der Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze führte bei der VTG zu deutlich höheren Umsätzen und dementsprechend höheren Aufwendungen.

Eine weitere Darstellung bezieht sich auf die Subventionen des Landes und deren Abbildung im Landeshaushalt. Der Finanzmittelansatz der VTG deckt sich dabei grundsätzlich mit den entsprechenden Budgetansätzen des Landesvoranschlags.

Den VTG-Budgets liegen auch ausführliche Erläuterungen und Detailberechnungen zugrunde. Dadurch ist die Ermittlung der Budget-

werte sehr gut nachvollziehbar.

Budgets 2004 - 2007 Für die Jahre 2004 - 2007 hat die GV nachfolgende Budgets genehmigt. Die Darstellung enthält die Summen der Erträge und Aufwendungen der einzelnen Rechnungskreise sowie die entsprechenden Subventionen des Landes (Beträge in Tsd €):

Budgets 2004 - 2007

	2004	2005	2006	2007
Aufwendungen/Erträge				
Gesellschaftsbetrieb	950,5	993,0	1.227,3	1.582,3
Vertrieb	3.032,6	4.076,1	5.993,1	6.345,0
Projekte VVT-Neu	318,0	477,8	881,5	1.212,2
Infrastrukturprojekte				2.647,7
Regionale Verkehrskonzepte	81.774,4	91.860,9	95.304,7	85.539,4
Summe	86.075,5	97.407,8	103.406,6	97.326,6
Subventionen des Landes				
Gesellschaftsbetrieb	904,0	973,0	1.134,5	1.431,3
Vertrieb	404,3	859,2	939,9	1.169,6
Projekte VVT-Neu	318,0	477,7	881,5	1.212,2
Infrastrukturprojekte				2.647,7
Regionale Verkehrskonzepte	21.785,2	28.615,4	29.815,1	31.187,7
Summe	23.411,5	30.925,3	32.771,0	37.648,5

Die Budgets der VTG und die erwartenden Subventionen des Landes sind – mit einer Ausnahme - von einem kontinuierlichen Wachstum gekennzeichnet. Im Vergleichszeitraum haben sich die geplanten Gesamtaufwendungen und -erträge um 11,3 Mio. € sowie die Landessubventionen um 14,2 Mio. € erhöht.

Der Großteil der budgetierten Aufwendungen und Erträge bezieht sich auf den Rechnungskreis 6. In den jeweiligen Budgets sind sowohl bereits abgeschlossene Vorhaben als auch geplante Konzepte, für die es zum Zeitpunkt der Budgeterstellung (Sommer des Vorjahres) noch keine Verträge gab, enthalten.

Der deutliche Rückgang der Leistungen von 51,4 Mio. € (2004) auf

38,7 Mio. € (2007) ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in den drei Jahren zuvor die Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze mit jeweils rd. 50 Mio. € und im Jahr 2007 mit „lediglich“ 38,7 Mio. € budgetiert wurden. Die bis zum Budget 2006 geschätzten Werte wurden erstmals im Budget 2007 mit den in den Verkehrsdienstverträgen bzw. Übergangsbestimmungen vereinbarten Beträgen übernommen.

Andererseits haben sich im Jahr 2007 die Subventionen des Landes weiter erhöht. Diese Entwicklung hängt im Wesentlichen mit den vom Land übernommenen Infrastrukturprojekten und der im Jahr 2006 mit der ÖBB-Personenverkehr AG getroffenen Übergangsvereinbarung zusammen. Mit dieser Gesellschaft wurde eine Verbundabgeltung im Ausmaß von jährlich 13,1 Mio. € vereinbart.

Hinweis

Ein weiterer Grund liegt darin, dass die MöSt-Mittel in Höhe von rd. 4 Mio. € im Budget 2007 nicht mehr budgetiert wurden, da diese direkt zwischen dem Land und der Stadtgemeinde Innsbruck verrechnet wurden. In diesem Zusammenhang fiel dem LRH auf, dass diese Position im Budget 2006 sowie in den ersten drei Quartals-Subventionsanforderungen an das Land noch enthalten waren, obwohl der Vorsitzende des AVes in der Sitzung vom 13.12.2005 auf die direkte Abwicklung zwischen dem Land und der Stadtgemeinde Innsbruck hingewiesen hatte. Die Korrektur der Subvention erfolgte (erst) im vierten Quartal 2006. Den daraus resultierenden Zinsvorteil hat die VTG lukriert.

Im Budget sind grundsätzlich alle Geschäftsfälle zu erfassen, die voraussichtlich im folgenden Jahr anfallen werden. Die darin enthaltenen Budgetwerte sind naturgemäß finanzielle Vorgaben, die es einnahmenseitig zu erreichen und ausgabenseitig nicht zu überschreiten gilt.

Budgetüberwachung

Diesbezüglich kommt dem Aufgabenbereich Controlling eine besondere Bedeutung zu. Zu diesem Aufgabenbereich zählen u.a. mehrere Maßnahmen zur Budgetüberwachung und -kontrolle. So werden etwa Zahlungen oder Beschaffungsvorgänge nur aufgrund eines entsprechenden Prüfvermerkes, mit dem die budgetmäßige Bedeckung bestätigt wird, freigegeben, weiters sind quartalsweise Berichte samt Abweichungsanalysen sowie Finanzmittelberechnungen zu erstellen. Zudem wird die Richtigkeit der Abrechnungen mit den Verkehrsunternehmen geprüft.

Die genannten Quartalsberichte samt Abweichungsanalysen und Finanzmittelberechnungen werden regelmäßig auch dem AR vorgelegt. Damit wird der Informationspflicht über die laufende Geschäftsgebarung der VTG durchaus Genüge getan.

4.3 Jahresabschlüsse

Wie erwähnt, wird der Jahresabschluss der VTG vom hiezu beauftragten Steuerberater erstellt. Der jährliche Auftrag umfasst auch die Erstellung eines Berichtes. Dieser enthält neben der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung auch Bemerkungen zu den rechtlichen und steuerlichen Verhältnissen, zu den wirtschaftlichen Grundlagen, zu Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie zur wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Weiters sind dem Bericht ausführliche Erläuterungen zu den einzelnen Bilanz- und GuV-Positionen und verschiedene Anlagen (Kontennachweise, Anlagenverzeichnis) zu entnehmen.

Abschlussprüfung

Bei der VTG handelt es sich seit dem Jahr 2003 um eine mittelgroße Kapitalgesellschaft iSd § 221 Abs. 2 UGB (früher: HGB), dRGBI Nr. 219/1897, idF BGBl. I Nr. 103/2006. Für das Jahr 2005 war erstmals eine so genannte Pflichtprüfung gemäß § 268 Abs. 1 UGB erforderlich, wonach der Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und der Lagebericht durch einen Abschlussprüfer zu prüfen ist. Gemäß § 271 leg. cit. dürfen Abschlussprüfer einer GmbH nur Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Buchprüfer oder Buchprüfungsgesellschaften sein, wobei die diesbezüglichen Ausschlussgründe zu beachten sind.

Zur Durchführung der Abschlussprüfung wurden zwei Angebote eingeholt und der Auftrag wurde schließlich aufgrund des Gesellschafterbeschlusses vom 12.7.2006 einer Innsbrucker Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft übertragen.

Anregung

Die genannte Gesellschaft führte die Prüfung im August und September 2006 durch. Die Kosten betragen € 10.690,-- netto. Der LRH regt diesbezüglich an, bei künftigen derartigen Auftragsvergaben eine größere Anzahl von Anbietern zur Anbotstellung einzuladen.

Als Schwerpunkte für die Prüfung wurden der Geschäftsbetrieb sowie das Vertragswesen definiert. Der darüber erstellte Prüfungs-

bericht deckt sich im Wesentlichen mit den Ausführungen des Jahresabschlussberichts. Auffassungsunterschiede ergaben sich lediglich hinsichtlich der Darstellung der Bewertungsreserven. Der VTG wurde für das Geschäftsjahr 2005 der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk iSd § 274 Abs. 2 UGB erteilt.

Vorlage AR und Genehmigung GV

Der Jahresabschlüsse und der Prüfungsberichte für das Jahr 2005 wurden dem AR vorgelegt, von diesem genehmigt und schließlich samt eines Vorschlages über die Verwendung des Subventionsüberhangs der GV zur Genehmigung vorgelegt. Die GV hat auch über die Verwendung des Gewinns zu beschließen.

Feststellung

Der LRH hat festgestellt, dass die zuständigen Organe der VTG diesen „Verpflichtungen“ bisher stets nachgekommen sind. Den Protokollen zu den GV ist zu entnehmen, dass diese der Geschäftsführung und dem AR für alle Geschäftsjahre die Entlastung erteilt haben.

4.3.1 Bilanz

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der wesentlichen Bilanzpositionen der Jahre 2003 - 2005:

Bilanz der Jahre 2003 - 2005

	31.12.2003		31.12.2004		31.12.2005	
	Tsd. €	%	Tsd. €	%	Tsd. €	%
Anlagevermögen						
1. Immaterielle Vermögensgegenstände	785,2	3,1	845,0	8,0	905,8	4,2
2. Sachanlagen	131,6	0,5	95,5	0,9	1.094,2	5,0
3. Finanzanlagen	0,0	0,0	1,6	0,0	1,8	0,0
	916,8	3,7	942,0	8,9	2.001,7	9,2
Umlaufvermögen						
1. Vorräte	18,0	0,1	22,1	0,2	56,0	0,3
2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	20.005,9	79,9	3.987,5	37,9	11.062,2	50,7
3. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	4.100,3	16,4	5.570,3	52,9	8.622,5	39,5
	24.124,2	96,3	9.579,9	91,0	19.740,7	90,5

	31.12.2003		31.12.2004		31.12.2005	
	Tsd. €	%	Tsd. €	%	Tsd. €	%
Rechnungsabgrenzungsposten	3,8	0,0	5,0	0,0	81,6	0,4
Summe Aktiva	25.044,8	100,0	10.526,9	100,0	21.824,0	100,0
Eigenkapital						
1. Nennkapital (Stammkapital)	35,0	0,1	35,0	0,3	35,0	0,2
2. Kapitalrücklagen	315,1	1,3	1.295,1	12,3	3.530,1	16,2
3. Bilanzgewinn	2,2	0,0	2,8	0,0	3,3	0,0
<i>davon Gewinnvortrag</i>	<i>1,2</i>	<i>0,0</i>	<i>2,2</i>	<i>0,0</i>	<i>2,2</i>	<i>0,0</i>
	352,3	1,4	1.332,9	12,7	3.568,4	16,4
Unversteuerte Rücklagen	9,8	0,0	7,1	0,1	19,5	0,1
Subventionen und Zuschüsse	907,0	3,6	934,9	8,9	1.168,7	5,4
Rückstellungen	46,3	0,2	61,8	0,6	87,1	0,4
Verbindlichkeiten	23.523,9	93,9	7.959,9	75,6	16.627,4	76,2
Rechnungsabgrenzungsposten	205,5	0,8	230,4	2,2	352,9	1,6
Summe Passiva	25.044,8	100,0	10.526,9	100,0	21.824,0	100,0

Bilanzsummen

Die jeweiligen Bilanzsummen weichen deutlich voneinander ab, was im Wesentlichen auf zwei Gründe zurückzuführen ist.

Infolge der Umstellung auf das neue Verkehrsdienste-Vertragsregime war am Bilanzstichtag für das Jahr 2003 die Mehrzahl der von den Verkehrsdienstverträgen umfassten Leistungsentgelte (Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze, Verbundabgeltungen) noch nicht abgerechnet. Diese mussten somit im Jahresabschluss abgegrenzt werden. Den noch nicht abgerechneten Forderungen gegenüber den Verkehrsunternehmen für Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze im Ausmaß von 17,5 Mio. € standen noch nicht abgerechnete Verbindlichkeiten aus Verkehrsdienstleistungen im Ausmaß von 17,1 Mio. € gegenüber.

Die Gebarung des Jahres 2005 war wesentlich beeinflusst von der Umstellung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten -Verrechnung ab dem Schuljahr 2005/06. Die Abrechnungsänderung (auszahlungs- statt antragsbezogene Verrechnung) bewirkte einen einmaligen Effekt im Jahresabschluss 2005, der sich sowohl in der Bilanz als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung niederschlug.

In der Bilanz 2005 waren die Forderungen und Verbindlichkeiten insofern erhöht, da sich aufgrund der erwähnten Abrechnungsänderung Überzahlungen sowohl im Rahmen des Verkehrsdiensteinkaufs (5,7 Mio. €) als auch im Rahmen der Fahrpreisersätze (5,5 Mio. €) ergaben. Die Akontierungen waren auf Basis der jahresbezogenen Schüler- und Lehrlingsfreifahrten -Einnahmen errechnet, die Abrechnungsänderung erfolgte während des Jahres.

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten ergeben sich größtenteils aus der laufenden Verrechnung und Endabrechnung mit den Verkehrsunternehmen. In der Bilanz 2005 stehen beisp. diesen Forderungen im Ausmaß von 3,2 Mio. € Verbindlichkeiten im Ausmaß von 5,9 Mio. € gegenüber.

Weiters bestanden Verbindlichkeiten - aus den Subventionsüberhängen und den Bundesbeiträgen für Bestelleistungen des Landes - gegenüber dem Gesellschafter Land, so etwa im Jahr 2005 mit insgesamt 2,0 Mio. €. Darin sind allerdings € 90.000,- enthalten, wofür die GV am 4.12.2006 eine Umwidmung in eine nicht gebundene Kapitalrücklage beschlossen hat. Der restliche Teil wurde zwischenzeitlich dem Land überwiesen.

Anlagevermögen

Das Anlagevermögen setzt sich zum Großteil aus immateriellen Vermögensgegenständen (Software), Büroeinrichtungen, Büromaschinen und EDV-Hardware zusammen. Die einzelnen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sind in einem detaillierten Anlageverzeichnis, das dem Jahresabschluss beigelegt ist, aufgelistet.

Im Anlagevermögen des Jahres 2005 sind zudem Anzahlungen im Ausmaß von € 813.500,- enthalten, die für beauftragte Infrastrukturmaßnahmen (Fahrbahnoberflächen, Bussteige, Wetterschutzeinrichtungen) für den Busterminal neben dem Hauptbahnhof Innsbruck geleistet wurden.

Investitionszuschüsse Das Anlagevermögen (ohne Anzahlung) ist beinahe zur Gänze mit

Subventionen finanziert. Diese Investitionszuschüsse sind passivseitig als bewertungsreserveähnlicher Abgrenzungsposten („Subventionen und Zuschüsse“) verbucht und werden entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagegegenstände verteilt. Sie bilden einen Ausgleichsposten für die Abschreibungen. Die Infrastrukturinvestitionen am Innsbrucker Hauptbahnhof werden aus der Kapitalrücklage finanziert.

Kapitalrücklagen

In den Bilanzen der VTG sind nicht gebundene Kapitalrücklagen ausgewiesen. Die Bildung dieser Rücklagen erfolgt gemäß § 229 Abs. 2 Z 5 UGB. Demnach ist der Betrag von sonstigen Zuzahlungen, die durch gesellschaftsrechtliche Verbindungen veranlasst sind, als Kapitalrücklage auszuweisen. Diese haben sich seit dem Jahr 2001 deutlich erhöht und wie folgt entwickelt:

Kapitalrücklagen

Jahr	in Tsd €
2001	61,0
2002	171,1
2003	83,0
2004	980,0
2005	2.235,0
Stand 31.12.2005	3.530,1

Die Bildung neuer Kapitalrücklagen hängt zumeist mit den Subventionsüberhängen des Landes (siehe auch Abschnitt 5.3 Landes-subsidien) zusammen. Über die Verwendung von Subventionsüberhängen hat der Gesellschafter am 25.9.2000 einen grundsätzlichen Beschluss gefasst. Demnach sind bei Nichteintreffen der im Budget vorgesehenen Ausgaben bzw. bei Eintreffen von höheren als im Budget vorgesehenen Einnahmen die Subventionen rückzahlen, sofern die Differenz einen Betrag von € 2.180,- übersteigt.

In den genannten Jahren wurde dem Subventionsgeber Land „nur“ ein Teil der Subventionsüberhänge zurückgezahlt. Ein durchwegs größerer Teil wurde – mit entsprechenden Beschlüssen des Gesellschafters – in Gesellschafterzuschüsse umgewidmet und in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt. Diese Rücklage hat zwischenzeitlich ein beträchtliches Ausmaß angenommen. Sie hat sich bis zum Prüfungszeitpunkt aufgrund einer weiteren Rücklagen-

bildung im Ausmaß von € 930.000,-- (Gesellschafterbeschlusses vom 4.12.2006) auf 4,5 Mio. € erhöht.

Das hohe Ausmaß der Kapitalbildung im Jahre 2005 ist auch auf einen Gesellschafterbeschluss vom 11.11.2005 zurückzuführen. Demnach gewährte das Land einen Gesellschafterzuschuss im Ausmaß von 1,7 Mio. € zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (Innsbruck-Busbahnhof), der ebenfalls in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt wurde.

Die Verwendungszwecke betreffen meist Investitionen oder Maßnahmen, für die entweder Mittel budgetiert, aber zum Bilanzstichtag noch nicht verbraucht oder für die keine budgetären Mittel vorgesehen waren. Für sämtliche Rücklagenbildungen liegen detaillierte Nachweise (Zweckbindungen) vor. So bezieht sich etwa der Großteil der Kapitalrücklage 2005 auf die Infrastrukturmaßnahmen am Innsbrucker Busbahnhof und eine Teilzahlung für das neue Geschäftsbüro.

Vermögenslage	Die Vermögenslage der VTG ist sehr gut. Zum Bilanzstichtag 2005 war der Eigenkapitalanteil (unter Einbeziehung der un versteuerten Rücklagen sowie Investitionszuschüsse) mit 21,8 % ausgewiesen. Er war im Vergleich zum Vorjahreswert nahezu unverändert.
Bilanzgewinn	Der jährliche Gewinnverteilungsvorschlag der Geschäftsführung wird vom AR sowie von der GV geprüft und genehmigt. Bisher wurde der ausgewiesene Bilanzgewinn stets auf neue Rechnung vorgetragen.

4.3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung im Zeitraum 2003 - 2005:

Gewinn- und Verlustrechnung der Jahre 2003 - 2005

	2003		2004		2005	
	Tsd. €	%	Tsd. €	%	Tsd. €	%
Umsatzerlöse	27.395,8	67,0	30.649,6	58,3	23.269,0	44,0
Sonstige betriebliche Erträge	13.484,7	33,0	21.892,1	41,7	29.636,4	56,0
Betriebsleistung	40.880,4	100,0	52.541,7	100,0	52.905,5	100,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen und gewährte Subventionen	-39.456,0	-96,5	-51.171,7	-97,4	-50.465,6	-95,4
Personalaufwand	-579,1	-1,4	-670,7	-1,3	-861,9	-1,6
Abschreibungen	-158,9	-0,4	-162,3	-0,3	-284,6	-0,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-558,3	-1,4	-587,9	-1,1	-1.214,6	-2,3
Betriebsaufwand	-40.752,3	-99,7	-52.592,6	-100,1	-52.826,7	-99,8
Betriebsergebnis	128,1	0,3	-50,8	-0,1	78,8	0,2
Finanzergebnis	63,9	0,2	78,4	0,1	169,7	0,3
Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	192,1	0,5	27,6	0,0	248,5	0,5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1,8	0,0	-1,8	0,0	-1,8	0,0
Auflösung unverteuerter Rücklagen	3,2	0,0	3,7	0,0	5,6	0,0
Verbrauch (BW-Reserve) Invest.-zuschüsse	155,8	0,4	158,6	0,3	279,0	0,5
Zuweisung zu unverteuerten Rücklagen	-6,2	0,0	-1,0	0,0	-18,1	0,0
Zuweisung BW-Reserve für Subventionen	-342,1	-0,8	-186,5	-0,4	-512,8	-1,0
Jahresgewinn	1,0	0,0	0,6	0,0	0,5	0,0
Gewinnvortrag	1,2	0,0	2,2	0,0	2,8	0,0
Bilanzgewinn	2,2	0,0	2,8	0,0	3,3	0,0

Analog zur Bilanz ist auch bei der GuV auf die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten -Abrechnungsänderung im Jahr 2005 hinzuweisen. Diese „buchhalterische“ Änderung bewirkte, dass die Fahrpreisersätze im Jahr 2005 um etwa 8,3 Mio. € geringer als im Vorjahr ausgewiesen waren. Dementsprechend ergab sich auch bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen ein „Fehlbetrag“ in gleicher Höhe. Der LRH weist daraufhin, dass diese Abrechnungsänderung weder für die Verkehrsunternehmen noch für die VTG finanzielle Nachteile hatte. Der fiktive Rückgang ist aber insbesondere bei Vorjahresvergleichen entsprechend zu berücksichtigen.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der VTG setzt sich im Wesentlichen aus den Umsatzerlösen (Fahrpreiseinnahmen und Fahrpreisersätze) und den sonstigen betrieblichen Erträgen (Subventionen der Gebietskörper-

schaften) zusammen. Beide Erlösarten haben sich im Beobachtungszeitraum (unter Berücksichtigung der vorhin erwähnten „Einnahmenausfälle“ infolge Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Abrechnungsänderung) erhöht, wobei die Steigerung bei den sonstigen betrieblichen Erträgen deutlich höher ausfiel.

Der Anteil der Umsatzerlöse an den Gesamterträgen hat sich im Vergleichszeitraum von 67 % auf 44 % reduziert und der Anteil der sonstigen betrieblichen Erträge dementsprechend erhöht. Diese Entwicklung hängt im Wesentlichen mit der Bestellung von zusätzlichen Verkehrsdienstleistungen, welche größtenteils mit Subventionen finanziert werden, zusammen. Unter Berücksichtigung der „fehlenden“ Fahrpreisersätze im Jahr 2005 wäre der Anteil der Umsatzerlöse mit etwas mehr als 51 % noch geringfügig höher als jener der sonstigen Erlöse gewesen.

Umsatzerlöse

Der Großteil der Umsatzerlöse resultiert aus dem Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit den Verkehrsunternehmen. Da die Fahrkarten zwar im Namen der Verkehrsunternehmen, aber auf Rechnung der VTG veräußert werden, sind die Fahrgeldeinnahmen sowie auch die Fahrpreisersätze eigene Einnahmen der VTG. Diese haben sich analog der Vertragsabschlüsse kontinuierlich erhöht.

Sämtliche für das jeweilige Jahr wirkende Verkehrsdienstverträge waren zum Bilanzerstellungszeitpunkt endabgerechnet und es konnten die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze exakt abgerechnet werden. Erstmals im Jahresabschluss 2005 berücksichtigt, sind die Abrechnungsergebnisse der IVB, nachdem die entsprechenden Verträge mit diesem Unternehmen am 18.4.2006 (rückwirkend mit 1.1.2004) unterzeichnet wurden.

Der LRH weist weiters daraufhin, dass mangels eines Vertragsabschlusses mit der ÖBB-Personenverkehr AG die Umsatzerlöse der ÖBB-Schiene in den bisherigen Jahresabschlüssen noch keine Berücksichtigung fanden. Mit diesem Verkehrsunternehmen wurde zwischenzeitlich eine Vereinbarung getroffen, die am 1.1.2007 (rückwirkend mit 1.1.2006) in Kraft trat und bis Ende 2009 läuft.

Jahreskarten

In den Umsatzerlösen sind auch die Einnahmen aus dem Verkauf von Jahreskarten enthalten. Sie stehen im Jahresabschluss 2005 mit 3,4 Mio. € zu Buche und haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich, im Vergleichszeitraum um 13,8 %, erhöht. Die Jahreskartenerlöse stellen Einnahmen der VTG dar und werden planmäßig

zur Bedeckung der Verbundabgeltung herangezogen.

Beiträge Dritter

Zu den Umsatzerlösen zählen auch die Beiträge Dritter, wie Seilbahnunternehmen, Tourismusverbände usw. Diese Beiträge waren im Jahresabschluss 2005 mit 0,5 Mio. € ausgewiesen. Aufgrund der vor allem zuletzt vermehrten Beteiligungen Dritter an den neuen Verkehrskonzepten werden diese Erlöse künftig einen höheren Stellenwert in der VVT-Finanzierung einnehmen.



Verkehrsdienstleistungen

Der Großteil der Aufwendungen bezieht sich auf den Einkauf von Verkehrsdienstleistungen der Verkehrsunternehmen. Im Vergleichszeitraum wurden mehr als 95 % der Mittel für diese Zwecke verwendet. Wie erwähnt, waren zu den Bilanzstichtagen 2004 und 2005 mit einzelnen Verkehrsunternehmen (ÖBB, IVB, Innbus) noch keine Verkehrsdienstverträge abgeschlossen. Deren Leistungen wurden auf Basis von Übergangsbestimmungen abgerechnet.

Verbundabrechnungen

Auf Basis der Verkehrsunternehmen-Endabrechnungen erstellt die VTG die so genannte Verbundabrechnung. Diese gibt einen Überblick über die im Rahmen des VVT erbrachten Leistungen sowie deren Finanzierungen und dient den Subventionsgebern als Nachweis ihrer gewährten Subventionen.

Hinweis Der LRH weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass in den bisherigen Verbundabrechnungen die Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze der ÖBB-Schiene und des IVB-Stadtverkehrs sowie in der Verbundabrechnung 2005 die Fahrpreisersätze infolge Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Abrechnungsänderung noch nicht bzw. nicht vollständig enthalten waren. In der Verbundabrechnung sowie im Jahresabschluss für das Jahr 2006 werden erstmals die von der VTG beauftragten Leistungen vollständig abgebildet sein.

Nachfolgende Darstellung gibt einen Überblick über die von der VTG erstellten Verbundabrechnungen seit dem Jahr 2003 – getrennt nach Alteinnahmengarantie- sowie Bestands- und Bestelleistungen (Beträge in Tsd. €):

Leistungsentgelte und Alteinnahmengarantien 2003 - 2005

	2003	2004	2005
Alteinnahmengarantie	29.141,5	-	-
Bestandsleistung, Leistungsentgelt	32.967,6	45.829,0	37.758,2
Übergangsbestimmungen	2.099,7	2.776,6	2.776,6
Bestelleistungen, max. Verlust	3.102,5	6.642,2	8.685,5
Übergangsbestimmungen	-	2.027,6	3.242,1
Summe	67.311,4	57.275,4	52.462,5

Im „Übergangsjahr“ 2003 wurden die Leistungen teils nach dem Alteinnahmengarantiesystem und teils nach dem Bestellsystem verrechnet. Die großteils im Jahr 2003 erfolgte Systemumstellung bewirkte einen deutlichen Leistungsrückgang. Dieser Rückgang hängt im Wesentlichen mit den Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätzen der ÖBB und der IVB zusammen, da diese Einnahmen zwar in den Alteinnahmengarantien, nicht aber in den Verbundabrechnungen der Jahre 2004 und 2005 enthalten waren. Im Jahr 2005 ist auch die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Abrechnungsänderung zu berücksichtigen.

Hinweis Der LRH weist daraufhin, dass die Bestandsleistungen nunmehr - unter Berücksichtigung der erwähnten „Einnahmenausfälle“ im Jahr 2005 - relativ konstant sind. Die Bestelleistungen steigen hingegen kontinuierlich an.

Feststellung Der LRH stellt weiters fest, dass in den bisherigen Verbundabrechnungen nur jene Leistungen abgebildet sind, die über die VTG abgewickelt wurden. Nicht enthalten sind daher bestimmte Leistungen der ÖBB-Schiene, wie die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes, die Tarifeinnahmen aus dem Fernverkehr und der so genannte „Haustarif“, welche nicht Vertragsgegenstand sind.

Aus diesem Grund ist etwa eine Darstellung der Gesamtfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich der Schiene nicht möglich. Eine Gesamtdarstellung der Mittel wurde seitens der VTG zwar angestrebt, ist aber von der VTG, da ihr nicht alle Informationen über die Finanzierungsflüsse zur Verfügung stehen nicht realisierbar. Die derzeitige Lösung ist aus der Sicht der VTG und auch des LRH zweifellos unbefriedigend.

Nachfolgende Darstellung zeigt die von der VTG erbrachten Leistungen an die Verkehrsunternehmen in den letzten drei Jahre (Beträge in Tsd. €):

Leistungen an die Verkehrsunternehmen 2003 - 2005

	2003	2004	2005
Einnahmenausfälle + Verstärkerfahrten	7.441,8	-	-
Bestandsleistungen; Verbundabgeltung	9.853,1	17.589,0	17.524,6
Bestelleleistungen, Subventionsbedarf	2.945,9	8.336,2	11.426,4
Summe	20.240,9	25.925,2	28.951,0

Die vertraglich fixierten Verbundabgeltungen haben sich im Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert. Dieses Ausmaß wird auch – sofern keine Leistungseinschränkungen erfolgen – in den folgenden Jahren gegeben sein. Jährliche Steigerungen sind hingegen bei den Bestelleleistungen festzustellen, was unmittelbar mit dem Ausbau der Verkehrsdienste im Zusammenhang steht.

Verbundorganisation und Projekte Nachfolgende Darstellung gibt einen Überblick über die Ausgaben der VTG für die Organisation und einzelne Projekte bzw. Investitionen seit dem Jahr 2003 (Beträge in Tsd. €):

 Verbundorganisation und Projekte 2003 - 2005

	2003	2004	2005
Personal	579,1	670,7	861,9
Marketing	230,0	279,9	775,4
Investitionen	348,3	187,5	1.344,3
Sonstiges	333,4	330,4	440,9
Summe	1.490,8	1.468,5	3.422,5

Die Gesamtausgaben der VTG (ohne Verkehrsdienstverträge) haben sich insbesondere im Jahr 2005 deutlich erhöht, u.zw. um 133 % gegenüber dem Vorjahr.

Für diese Entwicklung waren einerseits die höheren Marketingausgaben und andererseits die deutlich höheren Investitionsausgaben maßgebend. In den Investitionsausgaben sind u.a. auch die mit Gesellschafterzuschuss finanzierten Anzahlungen für Infrastrukturmaßnahmen am Innsbrucker Busbahnhof (€ 813.000,--) enthalten.

Personalausgaben Die Ausgaben für das Personal haben sich im Vergleichszeitraum kontinuierlich erhöht, der Anteil an den Gesamtausgaben ist allerdings mit 1,6 % (2005) relativ gering (ausführlicher siehe Abschnitt 6 Personalangelegenheiten).

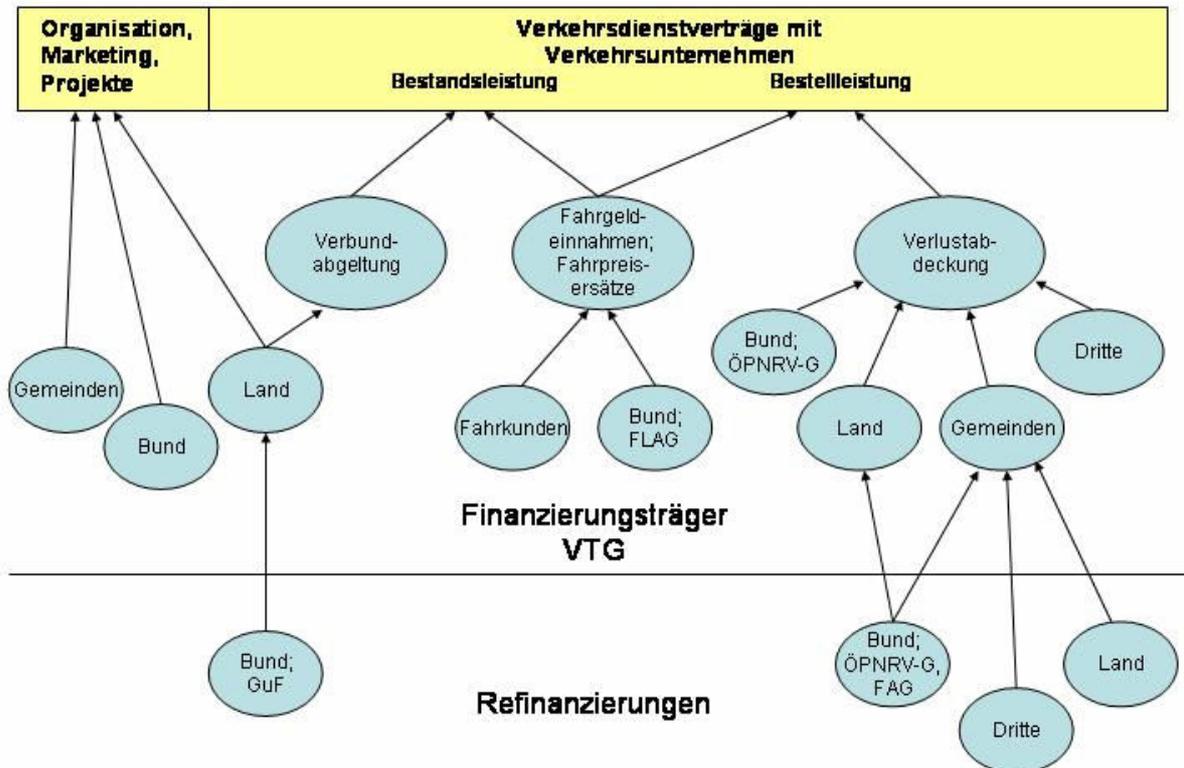
Marketingausgaben Etwas deutlicher erhöht haben sich insbesondere im Jahr 2005 auch die Marketingausgaben. Der vermehrte Aufwand bezieht sich vor allem auf die Kundeninformation und Werbung.

5. Finanzierung der VTG

Das Finanzierungssystem des öffentlichen Nahverkehrs im Allgemeinen und der VTG im Besonderen ist vielfältig und differenziert zu betrachten. Es sind diesbezüglich auch mehrere verschiedene Refinanzierungen zu berücksichtigen. Neben den Ausgaben für die Verkehrsdienstleistungen hat die VTG auch die Ausgaben für ihre Organisation, das Marketing und bestimmte Projekte zu finanzieren.

Nachfolgende Darstellung zeigt eine Übersicht über die Finanzierung der VTG, gegliedert nach den einzelnen Leistungen:

Finanzierungsstruktur VTG



Hinweis

Diese Grafik zeigt die Vielzahl der verschiedenen Einzelinteressen im Gesamtsystem des öffentlichen Personennahverkehrs und des VVT auf. Beisp. sind das für den Bund die Bestandsicherung der bundeseigenen Verkehrsunternehmen und die Minimierung der Bundesmittel, sowie für das Land und die Gemeinden der Aufbau und die Sicherung eines landesweit funktionierenden Personennahverkehrs unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Mittel maßgebend. Für die Gebietskörperschaften sind auch ökologische Interessen von besonderer Wichtigkeit. Für die Verkehrsunternehmen steht der wirtschaftliche Erfolg bei der Personenbeförderung im Vordergrund, während für die Fahrkunden Pünktlichkeit, das Fahrplanangebot sowie ein günstiges Preis-/Leistungsverhältnis ausschlaggebend sind.

Die VTG selbst ist kein Verkehrsunternehmen, sondern stellt eine den öffentlichen Verkehr koordinierende Stelle dar. Sie hat im Auftrag des Landes im Spannungsfeld dieser Interessen zu agieren und einen Ausgleich herbeizuführen.

5.1 Organisation, Marketing und Projekte

Die Ausgaben für die Organisation der VTG, für das Marketing und für einzelne Projekte werden überwiegend durch Subventionen des Landes finanziert. Das Land stellte für diese Zwecke beisp. im Jahr 2005 Subventionen im Gesamtausmaß von 2,34 Mio. € bereit.

Hinweis
Grund- und Finanzierungsvertrag

Der LRH weist in diesem Zusammenhang auch daraufhin, dass das Land einen Teil dieser Subventionen gemäß § 3 Abs. 3 iVm § 4 Abs. 1 GuF mit Mitteln des Bundes refinanziert. Der Bund beteiligt sich demnach an der Finanzierung des Gesellschaftsbetriebes (Organisation $\frac{1}{3}$, Marketing $\frac{1}{3}$ sowie Soft- und Hardware $\frac{1}{2}$) mit einem wertgesicherten Beitrag in Höhe von € 545.000,-- p.a.

In einem side-letter zum genannten Vertrag wurden die Zahlungsmodalitäten ergänzt und präzisiert. Demnach stellt der Bund zumindest € 343.000,-- und ab dem Jahr 2006 zusätzlich €202.000,-- gegen Nachweis zur Verfügung. Der maximale Zuschuss wurde mit den erwähnten € 545.000,-- limitiert. Die entsprechenden Nachweise über die Verwendung dieser Bundesmittel sind von der VTG zu erbringen.

Projekte

Für einzelne, über die VTG abgewickelten Projekte, wie etwa die Mautabgeltung für die im Kraffahrlinienverkehr erbrachten Verkehrsleistungen auf Autobahnen und Schnellstraßen oder die ermäßigten Semester- bzw. Monatskarten für Studenten der Universität Innsbruck, gewährt der Bund der VTG Subventionen. Letztgenanntes Projekt wird auch von einzelnen Innsbrucker Umlandgemeinden mitfinanziert.

Die VTG ist diesbezüglich im Wesentlichen für das Clearing und die Koordination der Finanzierung zuständig. Das Finanzierungsvolumen der genannten Projekte lag zuletzt bei rd. € 360.000,-- jährlich.

Feststellung
Mautvereinbarung-
Road-pricing

Diesen Projekten liegen entsprechende Vereinbarungen, in denen auch die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Subventionen geregelt sind, zu Grunde. Die Mautvereinbarung wurde im Jahre 2004 zunächst für die Dauer eines Jahres abgeschlossen und für die beiden folgenden Jahre um jeweils ein Jahr verlängert. Der LRH stellte diesbezüglich fest, dass zum Prüfungszeitpunkt für das laufende Jahr noch keine Zusage des Bundes über die Verlängerung der Vereinbarung vorlag und die diesbezügliche Finanzierung, die letztlich den betroffenen Verkehrsunternehmen zu Gute kommt, daher zum Prüfungszeitpunkt noch nicht gesichert war.



5.2 Verkehrsdienstleistungen

Definition

Verkehrsdienste im Sinne des § 3 ÖPNRV-G 1999 sind eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbrachte Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr).

Wie erwähnt, fließt der Großteil der VTG-Mittel an die Verkehrsunternehmen zur Abgeltung von Verkehrsdienstleistungen. Die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen stützt sich im Wesentlichen auf drei Säulen, u.zw.:

- Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze,
- Verbundabgeltungen für Bestandsleistungen und
- Entgelte für Bestelleistungen (Verlustabdeckung).

Nachfolgende Darstellung gibt einen Überblick über die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen anhand der Verbundabrechnung

des Jahres 2005, wobei es zwischen Bestands- und Bestelleis-
tungen zu unterscheiden gilt:

Finanzierung Verkehrsdienstleistungen 2005

	Bestandsleistungen		Bestelleistungen		Summe	
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %
Fahrgeldeinnahmen	13.211,1	32,6	500,3	4,2	13.711,3	26,1
Fahrpreisersätze	9.799,2	24,2	1,0	0,0	9.800,2	18,7
Jahreskartenerlöse	3.397,6	8,4			3.397,6	6,5
Verbundabgeltung	14.126,9	34,9			14.126,9	26,9
Verlustabdeckung						
Landesförderung			6.551,4	54,9	6.551,4	12,5
Bundesförderung			1.936,6	16,2	1.936,6	3,7
Anteil Gemeinden			2.417,8	20,3	2.417,8	4,6
Förderung Dritter			520,5	4,4	520,5	1,0
Summe	40.534,8	100,0	11.927,6	100,0	52.462,5	100,0

Der größte Financier von Verkehrsdienstleistungen war im Jahr 2005 das Land mit insgesamt 20,7 Mio. € oder 39,4 % (Bund und Land zusammen 43,1 %). Die Leistungen des Landes bezogen sich einerseits auf die Verbundabgeltung und andererseits auf die Förderung und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsdienste.

Feststellung

Der LRH stellte diesbezüglich fest, dass sich die Leistungen der beiden Gebietskörperschaften in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht haben. Betrag der von ihnen zu finanzierende Anteil beisp. im Jahr 2000 noch 10,4 Mio. €, so hat er sich bis zum Jahr 2005 mehr als verdoppelt (= + 116,5 %). Wesentliche Gründe für diese Entwicklung waren die Bestellung zusätzlicher Verkehre, wie etwa die zahlreichen Regiobus-Projekte, der Betrieb der Außerfernbahn, der Ausbau des Schienenverkehrs im Zillertal oder die Angebotserweiterungen im Schienennetz der ÖBB.

Einen nahezu gleich hohen Anteil nahmen im Jahr 2005 die Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze) mit insgesamt 23,5 Mio. € oder 44,8 % ein.

5.2.1 Bestandsleistungen

Die Finanzierung der Bestandsleistungen erfolgt einerseits durch die eigenen Umsatzerlöse der Verkehrsunternehmen und andererseits durch die, in den einzelnen Verträgen betragsmäßig fixierten und nicht wertgesicherten Verbundabgeltungen. Die Verbundabgeltungen wurden von der VTG auf Basis der Verbundabrechnung 2002 ermittelt und sind während der Vertragslaufzeit - ausgenommen bei einer Leistungsreduzierung - grundsätzlich unverändert. Die Umsatzerlöse sind hingegen eine variable Konstante, wobei das entsprechende Risiko das jeweilige Verkehrsunternehmen trägt. Ihm kommen daher auch etwaige Mehreinnahmen gänzlich zu Gute, andererseits haben sie geringere Umsatzerlöse zu tragen.

Refinanzierung Bund Die Verbundabgeltungen werden zunächst vom Land getragen, es erhält allerdings einen Teil hiervon vom Bund ersetzt. Die finanzielle Beteiligung des Bundes für Verkehrsdienstleistungen ist im GuF mit 4,79 Mio. € p.a. (wertgesichert) fixiert. Dieses Ausmaß wurde auf Basis der Verbundabrechnung 2003 ermittelt und orientierte sich im Wesentlichen am früheren Leistungsvertrag. Dieser sah eine Finanzierungsaufteilung zwischen Land und Bund im Verhältnis von 2 : 1 vor.

5.2.2 Bestelleleistungen

Die Finanzierungsstruktur der Bestelleleistungen ist demgegenüber wesentlich breiter gestreut und hängt u.a. vom Besteller der Leistungen ab. Einerseits trägt das Land die Kosten der von ihm bestellten zusätzlichen Verkehre zur Gänze selbst, sofern sich nicht der Bund an der Finanzierung beteiligt. Andererseits haben die Gemeinden oder Gemeindeverbände die Kosten ihrer bestellten, zusätzlichen Verkehre grundsätzlich selbst zu tragen, wobei die Landes- und/oder Bundessubventionen oder Beiträge Dritter (Tourismusverbände und -betriebe) zu berücksichtigen sind.

5.2.3 Bestelleleistungen „Land“

Der hohe Finanzanteil des Landes ist großteils auf die Bestellung

zusätzlicher Verkehre durch das Land (mehrere Verstärkerfahrten, Außerfernbahn, ÖBB-Schiene) – abgewickelt durch die VTG - zurückzuführen. Laut Verbundabrechnung 2005 hatte das Land für „seine“ Bestellungen insgesamt 5,16 Mio. € zu übernehmen, wobei sich der Bund bei einzelnen Projekten gemäß § 26 Abs. 3 ÖPNRV-G mit 0,84 Mio. € beteiligt hat.

Der genannte Bundesbeitrag wurde in zwei Raten am 24.5. und 21.11.2005 an die VTG überweisen und am 10.2.2006 an das Land weitergeleitet. Ein Bundesbeitrag in gleicher Höhe wurde auch für das Jahr 2006 geleistet, und zwar am 19.7.2006, dieser wurde allerdings bis zum Prüfungszeitpunkt noch nicht an das Land weitergeleitet.

Hinweis

Der LRH weist diesbezüglich daraufhin, dass in den Budgets der VTG (bei den Bestelleistungen des Landes) die betreffenden Bundesbeiträge nicht enthalten sind. Dies bedeutet, dass das Land die von ihm bestellten Verkehrsdienste im Wege der vierteljährlichen Subventionsleistungen zur Gänze finanziert. Erst mit dem Rückersatz des Bundesbeitrages durch die VTG - nach der bisherigen Praxis einige Monate später - erfolgt der entsprechende „Ausgleich“.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt, die erwähnten Bundesbeiträge bei der nächstfolgenden Anforderung der Landessubvention gegenzurechnen oder darauf einzuwirken, dass der Bund diese Beiträge unmittelbar dem Land überweist.

Stellungnahme der VTG

Der Bund überweist österreichweit Bundesfördergelder nach ÖPNRV-G direkt an operativ tätige Verkehrsverbundgesellschaften. Der vorgeschlagene Weg zur Zahlung dieser Gelder an die Länder direkt scheint daher nicht möglich und würde die mühsam gebündelten Finanzen bei der VTG und damit die erreichte Transparenz bei der Finanzierung des ÖPNV wieder beeinträchtigen und die Koordination erschweren.

5.2.4 Bestelleistungen Gemeinden

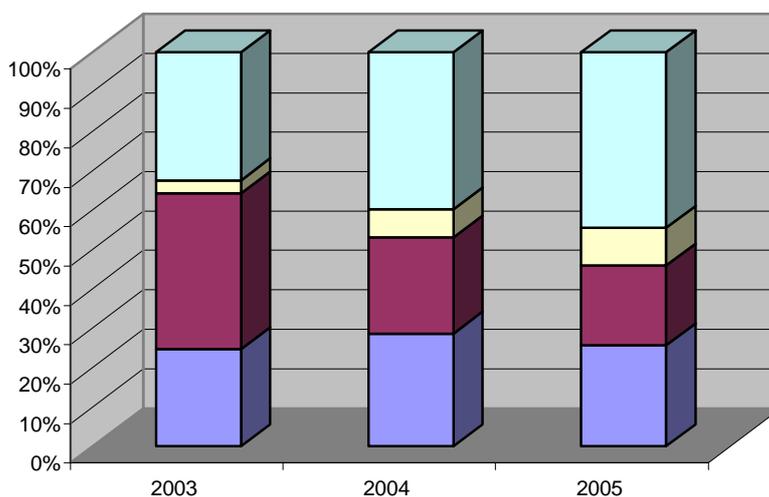
Die Finanzierung von zusätzlichen, von Gemeinden bestellten Verkehrsdiensten ist individuell zu betrachten und hängt auch wesentlich davon ab, ob für diese Verkehrsdienste eine Subvention des Bundes gewährt wird und/oder sich Dritte finanziell beteiligen. Ein

bestimmter Finanzierungsanteil wird jedenfalls vom Land getragen.

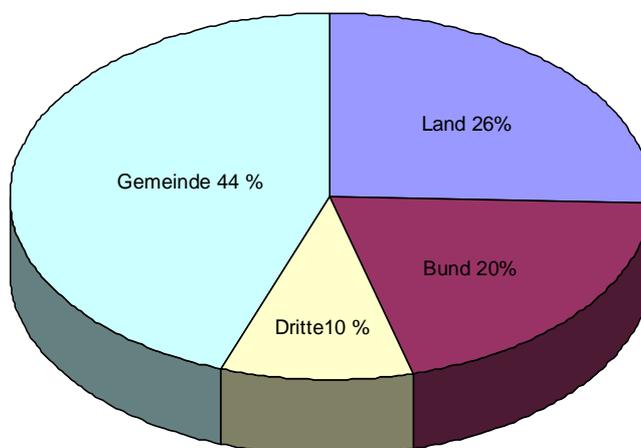
Die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsdienste erfolgte in den Jahren 2002 und 2003 durchwegs im Verhältnis 2 : 1 : 1 zwischen Bund, Land und Gemeinden. Dieses Finanzierungsverhältnis hat sich allerdings durch den teilweisen „Rückzug“ des Bundes und die vermehrte Einbindung Dritter verändert.

Nachfolgende Grafiken verdeutlichen die Veränderungen der Finanzierungsverhältnisse bei den ausschließlich von den Gemeinden bestellten zusätzlichen Verkehrsdiensten sowie die nunmehrige Finanzierungsstruktur anhand der Verbundabrechnung 2005:

Finanzierungsstruktur Bestelleistungen 2003 – 2005



2005

**Bewertung**

Den nunmehr deutlich geringeren Bundesanteil (anfangs 50 %, nunmehr 20 %) haben im Wesentlichen die Gemeinden zu tragen. Mit rd. 10 % im Jahr 2005 war auch der kontinuierlich steigende Anteil Dritter bereits relativ hoch. Der LRH weist daraufhin, dass aufgrund der zuletzt abgeschlossenen Verkehrsplanungen mit vermehrter Beteiligung Dritter dieser Anteil künftig noch steigen wird. Hingegen hat sich im Beobachtungszeitraum der Landesanteil kaum verändert.

Bundessubventionen

Die Bundessubventionen für die zusätzlichen Verkehre stützen sich auf §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV-G. Demnach stellt der Bund österreichweit zumindest 7,3 Mio. € und zusätzliche Mittel nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten sowie unter der Voraussetzung bereit, dass ein gleich hoher Betrag durch das betreffende Bundesland oder durch die betreffende Gemeinde zur Verfügung gestellt wird. Diese Subventionen des Bundes werden an die VTG überwiesen. Damit wird die Verrechenbarkeit mit den Gemeinden vereinfacht.

Der tendenzielle Rückgang des Anteils der Bundessubventionen an der Gesamtfinanzierung hat im Wesentlichen zwei Gründe. Einerseits hat der Bund den maximalen Fördersatz von ursprünglich 50 % auf 33 % reduziert. Für die bis 22.10.2003 bereits genehmigten Projekte erfolgte die Kürzung ab dem Jahr 2005 und für die, nach diesem Zeitpunkt genehmigten Projekte bereits ab dem Jahr 2004. An-

dererseits wurden neue Projekte, deren Ansuchen seit dem Kalenderjahr 2004 einlangten, lediglich in Evidenz (für allfällige spätere Förderungen, falls dem Bund ausreichende Finanzierungsmittel zur Verfügung stehen) genommen, tatsächlich wurden aber für diese Projekte keine Förderungen mehr gewährt. Auch eventuell anfallende Kostensteigerungen werden bei der Förderungsbemessung nicht berücksichtigt.

In Kenntnis dieser Prämissen hat die VTG beisp. für das Jahr 2006 33 Projekte (= Bestelleistungen des Landes und der Gemeinden) mit Gesamtkosten im Ausmaß von 10,8 Mio. € beantragt. Tatsächlich erhielt die VTG eine Förderung für elf Vorhaben von insgesamt 1,9 Mio. € - das sind 17,9 % der Gesamtkosten.

Hinweis

Der LRH weist daraufhin, dass durch den reduzierten Bundesmitteleinsatz das Land und die Gemeinden als Besteller der Leistungen vermehrt in die Pflicht genommen wurden und werden. Diese vom Bund getroffene Maßnahme widerspricht eindeutig der Zielsetzung des ÖPNRV-G, die gesetzlich gebotene Systemumstellung auf Verkehrsdienstbestellungen zu forcieren. Vielmehr wurde das finanzielle Risiko auf das Land und die Gemeinden abgewälzt.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO

Die Kürzung bzw. Reduzierung der Bundesförderung nach dem ÖPNRV-G war u.a. auch Thema mehrerer Landeshauptleute- und Landesfinanzreferentenkonferenzen. Die Landeshauptleute fassten etwa am 6.12.2004 u.a. den Beschluss, der Bund möge seine Kürzungen zurücknehmen und das Förderungsausmaß mit 50 % garantieren. Entsprechende Entschlüsse hat auch der Tiroler Landtag am 5.2.2004 und 13.10.2005 gefasst. Der LRH empfiehlt, diesen Standpunkt konsequent weiter zu verfolgen.

Stellungnahme der Regierung

Die Länder haben in ihrem Positionspapier für die Finanzausgleichsverhandlungen mit dem Bund auf die Mehraufgaben und -ausgaben im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr hingewiesen und insbesondere gefordert, dass den Ländern und Gemeinden im Falle der Übertragung von Aufgaben des Bundes auf die Länder in diesem Bereich ausreichende bzw. zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung dieser Aufgaben bereit zu stellen sind. Die Landesregierung hat bereits in der Vergangenheit ihr Möglichstes getan (und wird dies auch in Zukunft tun), um eine Kürzung der Bundesförderungen nach dem Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 zu verhindern.

Landesförderung Wie erwähnt, gewährt das Land einen Förderungsbeitrag zu den Bestelleistungen der Gemeinden. Er ist in den entsprechenden Verträgen betraglich fixiert. Das Gesamtausmaß hat sich im Beobachtungszeitraum nur geringfügig verändert.

Der Landesförderungsbeitrag beträgt in der Regel maximal 25 % des von den Gemeinden zu tragenden Abganges. Zur Finanzierung bestehender und zukünftiger regionaler Verkehrskonzepte, welche keine Bundesförderungen gemäß ÖPNRV-G erhalten, hat der Gesellschafter mit Beschluss vom 14.2.2005 die Geschäftsführer ermächtigt, den Landesförderanteil mit maximal 33 % des Abganges zu vereinbaren.

Hinweis Der LRH weist diesbezüglich auf die von der Landesregierung am 9.12.1994 beschlossene Richtlinie über die Förderung kommunaler und regionaler Vorhaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Förderungsrichtlinie) hin, die mit Regierungsbeschluss vom 18.7.1997 geändert wurde und - trotz geänderter Rahmenbedingungen (u.a. Förderungsabwicklung durch die VTG) - nach wie vor in Geltung ist.

Anregung Der LRH hat bereits in seinem Bericht über die Abteilung Verkehrsplanung angeregt, diese Richtlinie in Bezug auf die von der genannten Abteilung vorzunehmenden Fördermaßnahmen zu adaptieren. Die Landesregierung hat in seiner diesbezüglichen Stellungnahme auch auf die Ausarbeitung neuer Richtlinien hingewiesen. Der LRH regt in Zusammenhang mit der gegenständlichen Prüfung an, bei dieser Richtliniennovellierung auch die geänderten Verhältnisse in Bezug auf die Förderung von Bestelleistungen zu berücksichtigen oder für diese Förderungsmaßnahme neue Richtlinien auszuarbeiten.

Gemeindeleistungen Die jeweiligen Gemeindeleistungen ergeben sich grundsätzlich aus der Differenz des vertraglich fixierten maximalen Verlustes sowie der anteiligen Fahrgeldeinnahmen, der Landes- und allfälliger Bundesförderungen und der Anteile Dritter. Die Gemeindebeiträge werden zunächst ohne Bundesförderung berechnet und aufgrund eines Zahlungsplans von der VTG monatlich anteilig in Rechnung gestellt. Eventuell einlangende Bundesförderungen werden den Gemeinden oder Gemeindeverbänden nach deren Zahlungseingang gutgeschrieben. Die Endabrechnung wird einmal jährlich erstellt.

Die Eintreibung der Gemeindebeiträge bereitet - wie erwähnt -

grundsätzlich keine Probleme. Vereinzelt hatte die VTG allerdings offene Gemeindebeiträge selbst zu tragen, wobei in diesen Fällen durchwegs Gesellschafterbeschlüsse eingeholt wurden.

So hat etwa der Gesellschafter mit Beschluss vom 14.2.2005 die Geschäftsführung ermächtigt, die bei drei regionalen Verkehrskonzepten bis Ende 2004 nicht eingelangten, jedoch von den Gemeinden kalkulierten Bundesförderungen aus Mitteln der Gesellschaft zu bedecken. Die Gesellschaft traf es in diesen Fällen insgesamt € 133.000,- zu übernehmen.

Mit zwei weiteren Beschlüssen vom 8.2. und 2.3.2006 hat der Gesellschafter die Geschäftsführer ermächtigt, aufgrund der sehr angespannten finanziellen Situation der betreffenden Gemeinden offene Subventionen in Höhe von insgesamt € 39.000,- aus Mitteln der Gesellschaft zu bedecken.

Für sämtliche Subventionsverzichte liegen ausführliche Begründungen vor. In allen Fällen handelt es sich um einmalige Leistungen. Diese Maßnahmen wurden insbesondere zur Sicherung der bestehenden Verkehre getroffen. Andererseits gilt es auch zu berücksichtigen, dass sich die Gemeinden in den mit ihnen abgeschlossenen Verträgen zu bestimmten Leistungen verpflichtet haben.

Empfehlung gem.
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH weist daraufhin, dass die VTG kein (Ersatz)Instrument für einen Finanzausgleich zwischen den Gemeinden und dem Land, das letztlich diese Verzichte zu tragen hat, sein soll. Er empfiehlt zur Vermeidung von Beispielsfolgen von solchen Maßnahmen abzu-
sehen.

Hinweis
FAG 2005

Der LRH weist in diesem Zusammenhang auch auf eine im FAG 2005 geregelte Refinanzierungsmöglichkeit der Gemeinden hin. Nach § 20 Abs. 2 und 3 leg. cit. gewährt der Bund den Gemeinden eine Finanzausweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen und für Personennahverkehrs-Investitionen. Die Finanzausweisungen gemäß § 20 Abs. 2 FAG 2005 an mehrere Gemeinden betragen beisp. im Jahr 2005 1,5 Mio. €, wobei allein auf die Landeshauptstadt Innsbruck 1,2 Mio. € entfielen.

Feststellung

Der LRH stellt hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV zusammenfassend fest, dass die Finanzierungsströme innerhalb der Gebietskörperschaften stark zersplittert und teils schwer überschaubar sind.

Dies hemmt zweifellos die Transparenz in Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV.

5.3 Landessubventionen

Subventionsanforderungen

Wie erwähnt, sind die Budgets der VTG auch Grundlage für die Anforderungen der jährlichen Landessubventionen. Die Förderansuchen werden seit dem Jahr 2005 vierteljährlich gestellt und dementsprechend die Subventionen des Landes an die VTG überwiesen. Das Subventionsausmaß beträgt jeweils ein Viertel der budgetierten Jahressubventionen.

Es ist zu berücksichtigen, dass in den Budgets der VTG u.a. Landessubventionen für geplante und somit noch nicht verhandelte Verkehrskonzepte enthalten sind. Beisp. waren im Jahr 2005 für mehrere Verkehrskonzepte Landessubventionen im Ausmaß von insgesamt 1,1 Mio. € budgetiert. Diese Mittel wurden im Rahmen der vierteljährlichen Anforderungen an die VTG überwiesen, die jeweiligen Verkehrsplanungen waren allerdings bis 31.12.2005 noch nicht abgeschlossen.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO

Die derzeitige Praxis der Subventionsanforderungen ist u.a. auch ein Grund für die „sehr gute“ Liquidität der VTG. Der LRH empfiehlt der Landesregierung, bei der Gewährung des Ausmaßes und der Fälligkeit der Subventionen neben dem prognostizierten Bedarf aufgrund des Budgets vermehrt an den tatsächlichen Bedarf zu orientieren und auch die finanzielle Situation der VTG zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Regierung

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, sich bei der Gewährung des Ausmaßes und der Fälligkeit der Subventionen neben dem prognostizierten Bedarf aufgrund des Budgets vermehrt am tatsächlichen Bedarf zu orientieren, wird unter Bedachtnahme auf die hohe Liquidität und die hohen Kapitalrücklagen der VTG entsprochen.

Stellungnahme der VTG

Zur Empfehlung, die Subventionsanforderungen vermehrt an den tatsächlichen Bedarf zu orientieren wird grundsätzlich festgehalten, dass die VTG die Subventionsüberhänge dem Land mit Zinsen rückerstattet hat. Des weiteren wird eine Optimierung der Liquiditätssteuerung angestrebt werden.

Landeshaushalt Die Mittel des Landes werden aus mehreren Finanzpositionen bereitgestellt. Nachfolgende Darstellung ist dem Landeshaushalt entnommen und enthält sämtliche Leistungen des Landes an die VTG der Jahre 2003 - 2006 (Beträge in Tsd €):

Landessubventionen 2003 - 2006

Haushaltsansatz	2003	2004	2005	2006
1-649004-7421005 Betriebszuschuss VTG	806,0	904,0	972,8	1.134,5
1-649004-7431007 Zuwendung Verkehrsverbund Tirol	9.281,1	1.434,7	1.342,1	1.825,7
1-649004-7431009 Aufwendungen Verkehrsdiensteverträge	5.303,2	17.893,3	14.150,4	12.700,0
1-649005-7305033 Beitrag f. regionale und kommunale Nahverkehrsvorhaben	8,5		700,0	3.699,6
1-649005-7431015 Zuwendung - Sonstige Leistungen f. d. Personennahverkehr			29,8	129,9
1-650004-7431010 Landesbeitrag Nahverkehre auf dem ÖBB Netz			1.700,0	12,5
1-650004-7431018 Verkehrsdiensteverträge Schienenregionalverkehr		3.239,6	9.431,0	9.415,4
1-650009-7280000 Entgelte für sonstige Leistungen von Unternehmen			49,1	
	15.398,7	23.471,6	28.375,3	28.917,7

Wenn in den Jahresabschlüssen der VTG die Landessubventionen in einem anderen Ausmaß dargestellt sind, so hat dies durchwegs buchhalterische Gründe. Nicht erfolgswirksam dargestellt wurden und werden Subventionen im Rahmen des Verbund-Alteinnahmensystems, die Investitionssubventionen und die Gesellschaftereinlagen des Landes. Außerdem sind bei diesem Vergleich die Subventionsüberhänge und Rückzahlungen an das Land zu berücksichtigen.

Der LRH stellt fest, dass sich die Subventionen des Landes insbesondere bis zum Jahr 2005 deutlich erhöht haben. Dies hängt im Wesentlichen mit dem Ausbau der Verkehrsdienstleistungen infolge Abschluss neuer Verkehrskonzepte zusammen, die zum (Groß-)Teil auch mit Subventionen des Landes finanziert werden. Diese Entwicklung wird sich auch im Jahr 2007 fortsetzen, wenn erstmals die zwischenzeitlich abgeschlossene Vereinbarung mit der ÖBB-Personenverkehr AG, die eine deutlich höhere Verbundabgeltung als in den Vorjahren vorsieht, sowie die vom Land übertragenen Infrastrukturvorhaben wirksam werden. Die diesbezüglich höheren Landessubventionen sind im Jahr 2007 mit rd. 4,9 Mio. € budgetiert.

Anweisende Stelle Anweisende Stelle für alle Finanzpositionen ist mit einer Ausnahme die Abteilung Verkehrsplanung. Die Mittel für den „Betriebszuschuss VTG“ stellt die Abteilung Finanzen bereit.

Der LRH stellte weiters fest, dass die Leistungen des Landes an die VTG zuletzt aus mehreren VAP erfolgten. Er erinnert in diesem Zusammenhang auch an den Bewirtschaftungserlass des Landes, wonach für den gleichen Zweck bestimmte Ausgaben nicht bei verschiedenen Stellen des Voranschlages verrechnet werden dürfen. Der LRH regt daher - auch im Sinne der Transparenz - an, die Anzahl der VAP, aus denen Leistungen an die VTG erfolgen, weitestgehend zu reduzieren.

Stellungnahme der Regierung *Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Anzahl der Voranschlagsposten, aus denen Leistungen an die VTG erfolgen, weitestgehend zu reduzieren, wird im Voranschlag 2008 umgesetzt.*

Abrechnung Die endgültige Abrechnung der Landessubventionen erfolgt im Rahmen der Erstellung der Jahresabschlüsse. Mit der Vorlage dieser Jahresabschlüsse werden - neben den Verbundabrechnungen - auch die Nachweise über die gewährten Subventionen erbracht.

Nachfolgende Darstellung zeigt die in den letzten Jahren ermittelten Subventionsüberhänge, gegliedert nach den einzelnen Rechnungskreisen und deren Verwendung (Beträge in Tsd. €):

Subventionsüberhänge 2003 - 2005

	2003	2004	2005
Gesellschaftsbetrieb	99,8	172,1	-4,7
Vertrieb	52,3	73,0	-174,1
Projekte VVT-Neu	61,8	81,8	469,5
Regionale Verkehrskonzepte	1.226,2	82,7	848,8
Summe Subventionsüberhänge	1.440,1	409,6	1.139,5
<i>Umwidmung in Gesellschafterzuschuss</i>	<i>980,0</i>	<i>220,6</i>	<i>930,0</i>
<i>Rückzahlung an den Gesellschafter</i>	<i>459,0</i>	<i>188,5</i>	<i>209,0</i>
<i>Jahresgewinn</i>	<i>1,1</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>

Die Subventionsüberhänge, die durchwegs aus zu hohen Subventionsanforderungen resultieren, sind bei einzelnen Rechnungskreisen sehr ausgeprägt. Dadurch war es aber auch im Jahr 2005 möglich, einzelne sich ergebende Subventionsunterdeckungen auszugleichen.

Verwendung Subventionsüberhänge

Die Subventionsüberhänge wurden – wie erwähnt - in Gesellschafterzuschüsse umgewidmet und in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt oder an den Gesellschafter zurück überwiesen.

Refinanzierung Bund

Der LRH weist auch daraufhin, dass das Land seinerseits einen Teil seiner Subventionen an die VTG mit Bundesmitteln refinanziert. Diesbezüglich wird auf den kürzlich verfassten Bericht des LRH über die Abteilung Verkehrsplanung verwiesen und daher nachfolgend nur kurz darauf eingegangen.

Neben den bereits erwähnten GuF-Beiträgen gewährt der Bund gemäß § 20 Abs. 4 FAG 2005 den Ländern für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs jährlich eine Finanzausweisung. Diese zweckgebundenen Transferleistungen betragen zuletzt 11,0 Mio. € (2004), 11,3 Mio. € (2005) und 12,0 Mio. € (2006).

MöSt-Mittel

Weiters erhält das Land vom Bund im Rahmen des Finanzausgleiches Mittel aus der nicht (mehr) zweckgebundenen Mineralölsteuer (MöSt-Mittel). Aufgrund eines geänderten Abrechnungsmodus im FAG 2005 hat sich der Steueranteil Tirols zuletzt von 19,3 Mio. € (2003) auf 21,0 Mio. € (2004) und 42,5 Mio. € (2005) deutlich erhöht. Wie bereits erwähnt, wird ein bestimmter Anteil der MöSt-Mittel unmittelbar an die Stadtgemeinde Innsbruck überwiesen.

Ausständige GuF-Mittel

Das Land hat den Großteil der GuF-Bundesmittel erhalten. Nach wie vor offen ist jedoch eine Forderung gegenüber dem Bund für die Jahre 2003 - 2005 in Höhe von 3,77 Mio. €. Da sowohl der neue GuF abgeschlossen als auch die Abrechnungen seitens der VTG zwischenzeitlich erstellt wurden, sollte das Land mit Nachdruck auf die Einhaltung der Zahlungsverpflichtung des Bundes drängen.

Stellungnahme der Regierung

Das Land Tirol hat dem Bundesministerium für Verkehr-, Innovation und Technologie (BMVIT) mit Schreiben vom 21. Februar 2006 mitgeteilt, dass der Rückstand bei den Bundesbeiträgen zum Stichtag 31. Dezember 2003 € 632.003,52 beträgt.

In einem weiteren Schreiben vom 31. Mai 2007 teilte das Land Tirol

dem BMVIT neuerlich mit, dass der Bund aus dem Titel des Grund- und Finanzierungsvertrages für den Zeitraum 2002 bis 2006 – unter Berücksichtigung des vorangeführten Betrages – mit seinen Beiträgen insgesamt mit € 3.556.403,55 im Rückstand ist. Dieser Betrag wurde auf Grundlage von aktuellen Abrechnungen und Verwendungsnachweisen der VTG, die auch dem BMVIT vorgelegt wurden, ermittelt und liegt unter jenem Betrag, von dem ursprünglichen ausgegangen wurde und der auch im Rohbericht des Rechnungshofes angeführt ist. Mit Schreiben vom 27. Juli 2007 hat das BMVIT nunmehr mitgeteilt, dass der Bund den Betrag von € 632.003,52 betreffend die Jahre 2002 und 2003 nicht anerkenne, und eine neue Kalkulation vorgelegt, die derzeit von der Abteilung Verkehrsplanung geprüft wird. Die offenen Beträge aus den Jahren 2004, 2005 und 2006 blieben vom BMVIT unkommentiert. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Überprüfung wird die Landesregierung Verhandlungen mit dem Bund betreffend die Anweisung der offenen Beiträge führen.

6. Personalangelegenheiten

6.1 Organigramm

Aufgaben mit Auswirkungen auf den Personalstand

Mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit der VTG im Jahr 2000 war beabsichtigt, vorerst vier bis sechs Personen anzustellen, zusätzlich sollte nach Übernahme des Verbundmanagements (Abrechnungstätigkeit, Telefon-Hotline, Jahreskartenverkauf, Steuerdatenpflege) eine weitere Mitarbeiterin hinzukommen. Inklusiv des Geschäftsführers sollten mit diesem Personalstand die vorgesehenen Funktionsbereiche:

- Verkehrsorganisation,
- Vertrieb – Öffentlichkeitsarbeit – Marketing,
- Technik und Systemadministration sowie
- Abrechnung und Statistik

abgedeckt werden.

In den darauf folgenden Jahren kamen über eine Änderung des Gesellschaftsvertrages sowie über Generalversammlungsbeschlüsse neue Aufgabenfelder für die VTG hinzu. Insbesondere wurde die Verkehrsplanung zur Optimierung des Verkehrsangebotes, die Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsbeförderung in den VVT, der

Aufbau der Organisation für die Verkehrsdienstverträge für die Bestands- und Bestelleistungen und in neuerer Zeit die Abwicklung großer Infrastrukturprojekte für das Land als neues Tätigkeitsfeld von der VTG übernommen.

Konzept 2002

Die sich verändernden Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr in Österreich veranlasste die VTG im Jahr 2001 bei einem Büro für Verkehrsplanung und Organisation ein Entwicklungskonzept für eine neue Organisations- und Finanzstruktur im VVT zu beauftragen. Unter anderem legte dieses Konzept aufgrund neuer Aufgaben eine Zielstruktur für die VTG fest und enthielt die Empfehlung, den Mitarbeiterstand um vier Personen zu erhöhen.

VTG-Konzept

Im Zuge der Übertragung von Infrastrukturprojekten des Landes (ÖPNV-Beschleunigung, Dynamische Fahrgastinformation und der nahverkehrsgerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) an die VTG im Herbst 2005 erstellte die VTG ein weiteres Konzept zur „Aufgaben- und Personalentwicklung der VTG 2006/2007“. Die GV genehmigte das Konzept im August 2006. Auf dieser Basis werden nunmehr neue Mitarbeiter angestellt. Der Personalbedarf für die Infrastrukturmaßnahmen wurde von der VTG mit zwei (zusätzlichen) Bediensteten errechnet.

Hinweis

Dem LRH ist bewusst, dass bei der Übertragung von Aufgaben durch die Vorsteuerabzugsmöglichkeit der VTG das „Land“ insgesamt günstiger abschneidet. Die Ausgliederung hat zusätzlich den Effekt, dass der im Landesvoranschlag ausgewiesene Stellenplan für das Amt der Tiroler Landesregierung dadurch um diese beiden Planstellen geringer dotiert werden kann.

Stellungnahme
der Regierung

Die Übertragung von Infrastrukturprojekten von der Abteilung Verkehrsplanung an die VTG erfolgte nicht nur unter dem Aspekt des Vorsteuerabzuges, der bei einzelnen Projekten tatsächlich zum Tragen kommt, sondern auch zugunsten eines optimierten Personaleinsatzes in der Abteilung Verkehrsplanung. Um das erforderliche Projektmanagement in der VTG sicher stellen zu können, wurden der Gesellschaft zwei weitere Bedienstete zur Verfügung gestellt, was sich im höheren Aufwand des Landes Tirol (VP 1-649004-7421-005 "Betriebszuschuss") widerspiegelt. Die Aussage im Rohbericht des Landesrechnungshofes, wonach die Ausgliederung den Effekt habe, dass der im Landesvoranschlag ausgewiesene Stellenplan für das Amt der Landesregierung dadurch um diese beiden Planstellen geringer dotiert werden kann, weil diese Aufgabenübertragung zu keiner Personalkürzung in der Abteilung Verkehrsplanung geführt hat

und durch die Anstellung zweier neuer Mitarbeiter in der VTG der Aufwand für das Land in diesem Umfang gestiegen ist, kann daher nicht nachvollzogen werden.

Aufgabenabgrenzung
ÖV-Priorisierung

Die Tiroler Landesregierung beschloss im Juni 2006 die „Verkehrstelematische Anwendung für Regionalbusse in Tirol und den Pilotbetrieb für eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) an Haltestellen“. Die Abteilung Verkehrsplanung wurde dabei mit der Konzeption eines Pilotbetriebes zur dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen von Regionalbussen beauftragt. Die Bedeckung erfolgt aus dem Landeshaushalt, VAP „Zuwendungen – sonstige Leistungen für den Personennahverkehr“. Laut diesem Regierungsbeschluss sollten die Abteilung Verkehrsplanung und die VTG die vertragliche Abwicklung des DFI-Projektes übernehmen. Das Projekt wird nunmehr von der VTG fortgeführt.

Stellungnahme
der Regierung

Die Feststellung im Rohbericht des Landesrechnungshofes, wonach das Projekt DFI nunmehr von der VTG fortgeführt wird, bedarf insofern einer Präzisierung, als dieses Projekt in der Stabstelle ÖV-Optimierung bearbeitet und umgesetzt und die Stabstelle von der Abteilung Verkehrsplanung geleitet wird. Hinsichtlich des Projektablaufes sollen zunächst ein Pilotbetrieb realisiert, die Detailplanungen für ein tirolweit einheitliches DFI-System durchgeführt und dieses System dann schrittweise in Tirol installiert werden. In der Arbeitsgruppe sind alle relevanten Verkehrsunternehmen, die Stadt Innsbruck sowie auch die VTG eingebunden, die Projektpartner wirken nach Maßgabe ihrer Zuständigkeiten mit und sind auch verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs. Die einzelnen Schritte im Rahmen der Projektumsetzung werden in den Stabstellensitzungen im Detail festgelegt, weiters die Schnittstellen definiert, die Verantwortlichkeiten fixiert und die Finanzierung sowie der Zeitablauf geregelt, wobei die Stabstelle ÖV-Optimierung darüber hinaus auch noch die Projekte ÖV-Telematik, ÖV-Priorisierung sowie die Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes hinsichtlich des Verkehrsraumes für den öffentlichen Verkehr im Ballungsraum Innsbruck bearbeitet.

Der AR betraute im Juni 2006 die Geschäftsführung mit der Ausarbeitung eines Konzeptes, in dem die benötigten Personalressourcen und eine Kostenschätzung in Zusammenhang mit den zukünftigen anfallenden zusätzlichen Projekten (DFI, ÖV Beschleunigung, Infrastruktur Park & Ride Anlagen, etc.) dargestellt werden.

Kritik Im Konzept zur „Aufgaben- und Personalentwicklung der VTG“ sind zwar die Leistungen und Tätigkeiten der VTG beschrieben, nach Ansicht des LRH erfolgte aber für das DFI-Projekt noch keine detaillierte Aufgabenabgrenzung zwischen dem Land Tirol und der VTG.

Stellungnahme der VTG *Die Aufgabenwahrnehmung der VTG findet im Gesellschaftsvertrag Deckung. Darauf aufbauend ist eine detaillierte Aufgabenabgrenzung (DFI) zwischen VTG und Land Tirol dahin gegeben, wonach jeder Partner die in seiner Verfügungsgewalt stehenden Einrichtungen plant, errichtet und betreibt (Land Tirol = Lichtsignalanlagen, Verkehrssteuerung / VTG = Busausrüstung, zentrale Steuerungssoftware, elektronische Anzeigen).*

Mit Stand November 2006 hat das Organigramm der VTG nunmehr folgendes Bild und entspricht damit im Wesentlichen der Zielstruktur des Konzeptes des Jahres 2002:

Organigramm lt. Anlage 1

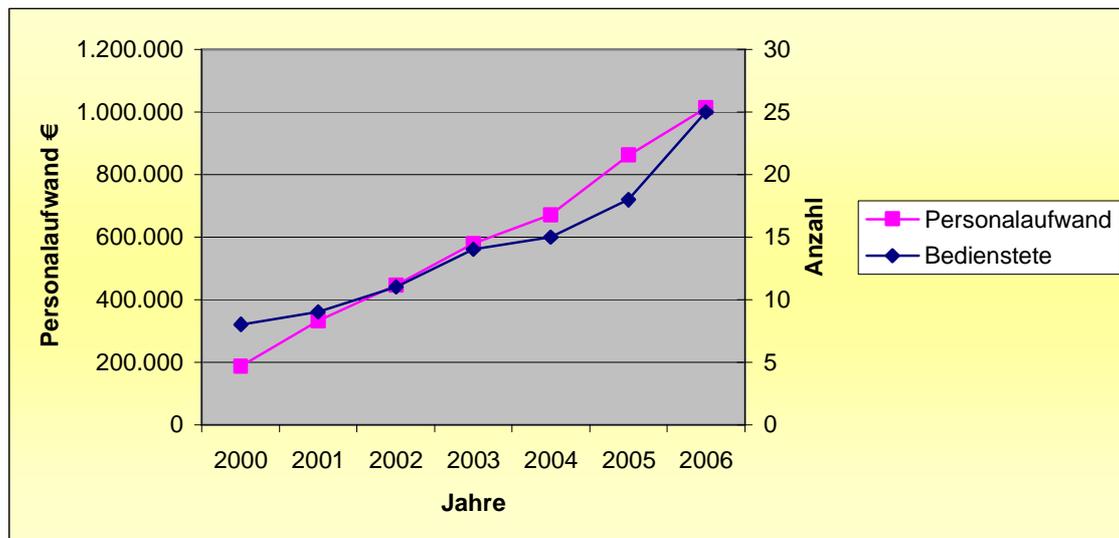
6.2 Personalstand

Den wachsenden Aufgaben zufolge, ist auch die Anzahl der Mitarbeiter der VTG seit der Gründung der Gesellschaft stetig gestiegen. Die folgende Tabelle und das Schaubild geben den Personalstand jeweils mit Stichtag 31.12. wieder, unterjährig ausgeschiedene Mitarbeiter sind damit nicht berücksichtigt.

Entwicklung Personalstand

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bedienstete	8	9	11	14	15	18	25
Personalaufwand	186.749	332.158	446.792	579.111	670.670	861.895	1.013.139*

* Stand 23.02.2007 (ohne Abfertigungs- und Urlaubsrückstellung)



Personalaufwand

Die jährlichen Personalstandserhöhungen spiegeln sich auch in der Entwicklung des Personalaufwandes (Gehälter, gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben, etc.) wieder. Der Personalaufwand enthält zudem einen Anteil für die Abgeltung aller im jeweiligen Geschäftsjahr angefallenen Überstunden. Im Jahr 2005 waren dies 1845 Stunden und im Jahr 2006 mit Stichtag Ende Oktober 1478 Stunden.

Personalstands-Vergleich

Die Aufgaben der Verkehrsverbünde orientieren sich an den §§ 17 und 18 ÖPNRV-G, die tatsächliche Ausgestaltung variiert aber je nach Bundesland und Verkehrsverbundregion. Die folgende Tabelle zeigt den Personalstand (Bedienstete, Geschäftsführer, Aufsichtsräte) im Jahr 2006 im Vergleich zu den anderen österreichischen Verkehrsverbänden.

Vergleich Personalstand Verkehrsverbünde

	VOR GmbH	StV-GmbH	OÖVG	VK-GmbH	SV-GmbH	VV-GmbH	VTG
Mitarbeiter	58	12	12	8	12		23
Geschäftsf.	2	1	1	1	1		2
Gesamt	60	13	13	9	13	9 ²	25
Aufsichtsräte	14	9	X ¹	7	6		4

X¹ Aufsicht der OÖVG von OÖ-Verkehrsholding mit erledigt
 9² betrifft das Jahr 2004

Für Tirol fällt auf, dass die VTG für „Kundenmaßnahmen“, das sind Vertriebe, Marketing und Fahrgastinformationen im Vergleich zu den anderen Gesellschaften einen wesentlich höheren Aufwand betreibt. Eine weitere Tiroler Besonderheit ist die Übertragung der Planung und Abwicklung von Infrastrukturprojekten an die VTG.

Dienstvertrag Die Dienstverträge für die ersten Bediensteten der VTG im Jahre 2000 entsprachen in Struktur und Gehaltshöhe weitestgehend dem Vertragsbedienstetenschema des Landes. Ab Juni 2000 ersetzte ein von einem Rechtsanwalt erstelltes Dienstvertragsmuster nach dem Angestelltengesetz dieses Schema.

Gehaltsschema Nach Auskunft des für Personalangelegenheiten zuständigen Geschäftsführers wurde für die VTG kein eigenes Gehaltsschema erstellt. Neu eintretende Mitarbeiter werden entsprechend ihrer Funktion nach der jeweiligen „Marktlage“ entlohnt. Die Gehaltsbandbreite für die Angestellten liegt je nach Funktionsbereich zwischen € 1.400,- und € 3.000,- brutto pro Monat (14 mal pro Jahr), wobei neuere Verträge in den „höheren“ Gehaltsstufen Überstundenpauschalien in der Größenordnung von 20 Stunden pro Monat enthalten. Für die Angestellten der VTG gibt es keinen Vorrückungsautomatismus, die jährlichen Gehaltsanpassungen genehmigt der AR. Die durchschnittlichen, jährlichen Gehaltserhöhungen entsprechen denen des öffentlichen Dienstes.

Vergleich VB-Schema Ein Vergleich der tatsächlichen Gehaltsstruktur aufgrund der Funktionsbereiche und der gegebenen Altersstruktur (das Durchschnittsalter der Bediensteten in der VTG beträgt zum Zeitpunkt der Einschau rd. 29,5 Jahre) in der VTG zum Vertragsbedienstetenschema des Landes zeigt, dass die Gehaltsstruktur in der VTG im Jahr 2006 um rd. 10 % darüber liegt. Durch die fehlende Vorrückungsmöglichkeit in der VTG wird dieser Vorteil mit höherem Dienstalder wieder kompensiert.

Hinweis Die Gehaltsstruktur in der VTG berücksichtigt nur bedingt die Berufsausbildung der Arbeitnehmer. Die Gehaltseinstufung erfolgt nach Zuordnung zum Funktionsprofil der zu besetzenden Stelle. So ist es auch möglich, dass Nicht-Akademiker ein höheres Gehalt als Akademiker beziehen.

Mit dieser Konstruktion hat die VTG wesentliche Ziele der Besoldungsreform des Landes („gleiche Arbeit für gleichen Lohn“ und „funktions- und leistungsbezogene Entlohnung“) bereits erfüllt.

Sachbezug	Der AR sowie der Lenkungsausschuss (ein früheres Organ im VVT) genehmigten Ende 2001 bzw. Anfang 2002 für die Bediensteten der VTG eine nicht übertragbare Jahreskarte für die Strecke vom Wohn- zum Dienort. Für das Jahr 2006 betrug der Sachbezugsaufwand für diese Maßnahme rd. € 8.400,--.
Internes Kontrollsystem	Die Geschäftsführung beabsichtigte ab Mitte 2004 ein „Internes Kontrollsystem (IKS)“ in der Gesellschaft einzuführen. Mit dem IKS sollte „die (Unternehmens-)Struktur und alle Arbeitsprozesse sowie der Arbeitsablauf samt durchgängiger Einziehung eines Vieraugenprinzips in der Gesellschaft“ eingeführt werden. Durch den Aufwand für das Projekt „Integration der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in den VVT“ wurde die Fertigstellung des IKS unterbrochen; im Herbst 2006 befindet sich das IKS nach wie vor in einem Entwurfstadium.
Empfehlung an die VTG	Nach Ansicht des LRH erfüllt der Entwurf des IKS bisher die Aufgabe, das Anforderungs- und Stellenprofil sowie die Ablaufprozesse für alle Funktionsbereiche (s.o.) zu beschreiben. Der LRH empfiehlt, dass die Geschäftsführer das IKS um den „Kontrollteil“ ergänzen und fertig stellen. Den Organen sowie den Mitarbeitern der Gesellschaft sollte es zur Kenntnis gebracht werden.
Hinweis	Der LRH weist in diesem Zusammenhang auch daraufhin, dass gemäß § 22 GmbHG „die Geschäftsführer dafür zu sorgen haben, dass ein Rechnungswesen und ein internes Kontrollsystem geführt wird, die den Anforderungen des Unternehmens entsprechen.“
Stellungnahme der VTG	<i>Auf Grund der umfangreichen Aufgabenveränderung in den letzten Jahren wurde ein neues Internes Kontrollsystem (IKS) verbunden mit einer Neuordnung der Aufgaben der Geschäftsführer verfasst, beschlossen und ist seit 1.7.2007 in Kraft.</i>

7. Räumliche Unterbringung der Gesellschaft

Bürgerstraße	Die VTG ist seit Februar 2000 in rd. 275 m ² großen, angemieteten Büroräumlichkeiten in der Bürgerstraße in Innsbruck („Hentschelhof“) untergebracht. Im Jahr 2003 wurde ein Lagerraum (25,3 m ²) und zu Jahresbeginn 2005 ein weiterer Autoabstellplatz dazumietet. Aufgrund der anstehenden Übernahme der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie weiterer absehbarer Aufgaben durch die VTG mietete die VTG vorwiegend für das VVT-Kundenbüro ab März
--------------	---

2005 weitere Büroräume im Ausmaß von rd. 306 m² im selben Gebäudekomplex an. Zwischen den beiden Mietverhältnissen gibt es keine räumliche Verbindung.

Der monatliche Mietaufwand (exklusive der Betriebskosten) beträgt rd. € 5.030,-- und rd. € 290,-- für die Abstellplätze.

Firmenstandort
Busbahnhof

Im Rahmen der geplanten Errichtung eines neuen Bürogebäudes durch einen Bauträger am Busterminal des Hauptbahnhofes Innsbruck, ergab sich für die VTG die Möglichkeit, neue Büroräumlichkeiten sowie ein Kundencenter im Erdgeschoß zu beziehen. Die VTG beurteilte diesen Bürostandort aus Sicht der Kundennähe und der Positionierung der VTG an einem der zentralen Punkte des Öffentlichen Verkehrs als optimal, der AR und der Gesellschafter Land Tirol erteilten deshalb die Genehmigung zur Aufnahme von Vertragsverhandlungen.

Laut den vorliegenden Unterlagen beabsichtigt die VTG rd. 770 m² Bürofläche im 4. Obergeschoß, ein Geschäftslokal im Erdgeschoß mit rd. 218 m², rd. 150 m² Lagerfläche im 1. Untergeschoß und drei Tiefgaragenabstellplätze zu erwerben. Ein Kostenvergleich zwischen Kauf und Miete ergab, dass bei einem Berechnungszeitraum von 25 Jahren, einer angebotenen Miete von rd. € 12050,-- (VPI 2,5 % p.a.) und einem angebotenen Kaufpreis von rd. 2,69 Mio. € (Vergleichszinssatz 3,5 % p.a.) die Gesamtbelastung für die VTG bei der Kaufvariante um rd. € 400.000,-- geringer ist. Der Gesellschafter und der AR erteilten im Juni und im Oktober 2006 unter diesen Prämissen die Genehmigung zum Abschluss der Kaufverträge. Zum Zeitpunkt der Einschau waren die Verträge noch nicht unterfertigt; die VTG arbeitet an der Ausarbeitung eines Raum- und Funktionsprogramms.

Bewertung

Nach Ansicht des LRH ist es für die interne Büroorganisation besser, wenn diese innerhalb einer Ebene abgewickelt werden kann. Ebenso sollte ein Kundencenter an einem für die Zielgruppe (= Benutzer des ÖV) leicht erreichbaren Ort angesiedelt werden. Weiters wird der (neue) Firmenstandort der VTG an einem strategisch günstigen Platz für den öffentlichen Verkehr liegen.

Feststellung

Der LRH stellt aber auch fest, dass der kalkulatorische Vergleichsaufwand für den Kauf der Büroräumlichkeiten – gerechnet als Investitionersatz für die Kaufsumme von 2,69 Mio. € und einem internen Zinssatz von 3,5 % p.a. – mit rd. € 13.400,-- pro Monat we-

sentlich über dem bisherigen Aufwand von rd. € 5.000,-- pro Monat liegen wird. Der Grund für diese erhebliche Steigerung des Betriebsaufwandes liegt nach Ansicht des LRH darin, dass die Büroflächen von derzeit rd. 606 m² (inklusive Lagerflächen) auf rd. 1.138 m² erhöht werden.

Bürofläche
pro Mitarbeiter

Pro Mitarbeiter stehen in der Bürgerstraße Ende 2006 rd. 23 m² Bürofläche zur Verfügung. Im neuen Bürogebäude am Busterminal werden die Mitarbeiter beim selben Bedienstetenstand über rd. 39,5 m² und bei einem Personalstand von 30 Bediensteten über rd. 33 m² Bürofläche (alles ohne Lagerfläche) verfügen. Zum Vergleich: Im 2005 bezogenen „Landhaus 2“ stehen für die Bediensteten des Amtes der Tiroler Landesregierung rd. 27 m² und im „Landhaus 1“ rd. 17 m² vergleichbare Bürofläche zur Verfügung.

Hinweis

Wie schon erwähnt, ergab der Kostenvergleich über den Betrachtungszeitraum von 25 Jahren einen Kostenvorteil für die Kaufvariante von rd. € 400.000,--. Nach Ansicht des LRH ging die VTG bei der Berechnung von einer günstigen Auslegung der „Mietvariante“ aus. Nach einer Berechnung des LRH beträgt der Ausgabenvorteil unter den angenommenen Rahmenbedingungen über den Betrachtungszeitraum bei der Kaufvariante bei rd. € 900.000,--.

8. Automationsunterstützung

Im Rahmen der Prüfung wurde auch die IT-Infrastruktur – also alle Einrichtungen, die die Aufgaben der VTG durch Automationsunterstützung erleichtern sollen – miteinbezogen. Dies kann naturgemäß keine detaillierte Systemstudie sein, sondern soll überblicksartig die Bewertung der getätigten Investitionen und daraus abgeleitete Handlungsnotwendigkeiten aufzeigen. In der VTG wurde die Arbeit der Abteilung Gesamtverkehrsplanung fortgesetzt. Im Besonderen bedeutet dies für die Automationsunterstützung vor allem die, in den Regierungsbeschlüssen gefassten Grundsatzentscheidungen (siehe Punkt 10).

Stellungnahme
der VTG

Bei der Bearbeitung des EDV – Teiles der Gesellschaft stellt sich der Bericht des Rechnungshofes für die Geschäftsführung vollständig anders dar und kann weder der Analyse noch den daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gefolgt werden. Der gesamtsystemische Prüfungsansatz und das analytische Erforschen der Zusam-

menhänge und Auswirkungen ist entgegen den anderen Prüfungsthemen nicht nachvollziehbar.

8.1 Allgemeines zur EDV in der VTG

In den Räumlichkeiten der VTG wird ein Rechenzentrum (RZ) betrieben, an das für alle Arbeitsplätze eine entsprechende Computerausrüstung angeschlossen ist. Neben den Servern für die verschiedenen Anwendungen im RZ werden PC-Arbeitsplätze für die Mitarbeiter betrieben. Auf Basis von „Windows“ als Betriebssystem wird für die üblichen Büroaufgaben Microsoft-Office und als Fachanwendungen der VTG diverse Programmteile aus dem System „VVIS“ (Verkehrs-Verbund-Informationen-System) und „DIVA“ (Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem) verwendet. Die VTG führt im Datenverarbeitungsregister die DVR-Nummer ‚1049755‘.

8.2 Verantwortung innerhalb der VTG für EDV

Gemäß Geschäftsordnung für die Geschäftsführung ist Herr Mag. Georg Fuchshuber seit seinem Eintritt (im Juli 2002) in die VTG für Angelegenheiten der EDV verantwortlich. Vor dieser Zeit war der alleinige Geschäftsführer, Herr DI Mag. Jörg Angerer zuständig. Ein wesentlicher Teil der Systementscheidungen für die zu verwendende Software wurden, wie im Bericht festgestellt, bereits vom Land in den Jahren 1988 und 1989 getroffen. Für die Betreuung der EDV sind mehrere Mitarbeiter zuständig. Im „Büro Bürgerstraße“ besteht ein eigenes, derzeit dreiköpfiges EDV-Team, das die EDV-Infrastruktur betreut. Die Betreuung der DIVA-Software erfolgt nicht durch das EDV-Team, sondern durch Mitarbeiter im „Büro Innrain“.

Dem für die EDV zuständigen Geschäftsführer der VTG ist im Dienstvertrag eine Unternehmensbeteiligung als Kommanditist der „BVO Beratung, Verkehrsplanung und Organisation GmbH & Co. KEG“ gestattet. Unbeschränkt haftender Gesellschafter der Firma „BVO Beratung, Verkehrsplanung und Organisation GmbH & Co. KEG“ ist die „BVO Beratung, Verkehrsplanung und Organisation GmbH“. Deren Geschäftsführer und einziger Gesellschafter ist gemeinsam mit zwei weiteren Privatpersonen auch Vorstand der „Michelle Privatstiftung“, die seit 23.11.2006 als einziger Gesellschafter

alle Anteile der „Verkehrs-EDV GmbH“ hält. Diese Anteile waren bis zu diesem Zeitpunkt im Besitz des einzigen Geschäftsführers der Firma „Verkehrs-EDV GmbH“.

- Anmerkung In diesem Bericht des LRH wird an anderer Stelle – im Berichtspunkt „Zonentarifmodell“ - festgestellt, dass die Vergaben der VTG an die „Verkehrs-EDV GmbH“ im Ausmaß von etwa 1,5 Mio. € im „Verhandlungsverfahren mit einem Anbieter“ erfolgten, was vergaberechtlich unzulässig ist.
- Hinweis Gemäß § 20 Abs. 5 BVergG 2006 sind Unternehmer, die an der Erarbeitung der Unterlagen für das Vergabeverfahren unmittelbar oder mittelbar beteiligt waren, sowie mit diesen verbundene Unternehmen von einer Teilnahme an einem Vergabeverfahren auszuschließen, wenn durch ihre Teilnahme ein fairer und lauterer Wettbewerb ausgeschlossen wäre. Ausnahmsweise ist dies dann zulässig, wenn auf deren Beteiligung in begründeten Fällen nicht verzichtet werden kann.
- Empfehlung an die VTG Der LRH empfiehlt die Vergabe von Aufträgen der VTG im EDV Bereich besonders aufgrund obiger Darstellungen und in Hinblick auf die zitierte Bestimmung bei zukünftigen Auftragsvergaben einer genauen Überprüfung zu unterziehen.

8.3 Überblick über die EDV der VTG

Dieser Überblick umfasst den Zeitraum von der Aufnahme der Geschäftstätigkeit der VTG bis zum 31.12.2005. Alle Daten wurden aus dem Anlageverzeichnis und den Personenkonten entnommen.

- EDV-Infrastruktur Die Beschaffung der EDV-Infrastruktureinrichtungen – inklusive Hardware wie Server- und Personal-Computer, Drucker und Telefonanlage, sowie die zum Betrieb nötige Software - erfolgte am Anfang der Tätigkeit der VTG. Nach Auskunft der Geschäftsführung wurden mehrere Angebote eingeholt und sodann der Zuschlag erteilt. Dazu wurden keine Unterlagen vorgelegt. Gemäß Anlagenverzeichnis wurde dafür in den ersten beiden Jahren – also bis Ende 2001 - ein Betrag von etwa ATS 1.500.000,-- (€ 109.000,--) investiert.

Bis zum Ende des Jahres 2005 kamen dann noch weitere Investitionen dazu, die in Summe etwa € 160.000,-- betragen. Der Gesamtbetrag für Investitionen in die EDV-Infrastruktur betrug seit der Gründung der VTG bis zum 31.12.2005 etwa € 270.000,--. Legt man diesen Betrag zum Zweck einer groben Abschätzung auf die derzeit beschäftigten 26 Mitarbeiter um, so wurden je Mitarbeiter etwas mehr als € 10.000,-- aufgewendet.

VVIS

Das Verkehrsverbund Informationssystem (VVIS) enthält die Fachdaten für die Geschäftszwecke der VTG. Zur Realisierung der Fachanwendung VVIS wurde die Firma „Verkehrs-EDV GmbH“ in Salzburg beauftragt. Es wurde entweder die in Salzburg bei der SVG im Einsatz befindliche Software angepasst oder neu erstellt. Dafür wurde nach einer Erstbeauftragung durch das Land und einem entsprechenden Regierungsbeschluss seit Beginn der Tätigkeit der VTG bis zum 31.12.2005 ein Betrag von insgesamt etwa 1,57 Mio € an die „Verkehrs-EDV GmbH“ bezahlt.

Die Programme „JK“ (Jahreskarten) und „SLF“ (Schüler-/Lehrlingsfreifahrt) sind neben den „FSD“ (Fahrscheindrucker) in der außenwirksamen Wahrnehmung die wesentlichen Teile des VVIS. Für „JK“ wurden etwa € 85.000,- und für „SLF“ ca. € 539.000,- aufgewendet.

Für „FSD“ wurden zusätzlich etwa € 421.000,- an die Firmen der Hersteller der Fahrscheindrucker für Hardware und systemnahe Software bezahlt.

Stellungnahme der VTG

VERGABEVERFAHREN TARIFSYSTEM – (ERFAHRUNGEN)

Die Entscheidung ein Verkehrsverbundinformationssystem (VVIS) und damit eine integrierte und schnittstellenfreie, standardisierte Vertriebssoftwarelösung über alle Verkaufskanäle für den Verkehrsverbund Tirol zu beschaffen wurde gemeinsam mit der Entscheidung zur Reorganisation des VVT und damit mit der Systementscheidung für ein Wabenzonentarifsystem mit bewährten Anbietern nach dem Muster Salzburg durch das Land Tirol im Jahr 1998 getroffen. Für die gewählten Vergabeformen, die bis in das Jahr 2001 andauerten, waren verschiedenste Einflussgrößen von Bedeutung die ein grundlegender Bestandteil für die Risikoanalyse der VTG und damit für die Finanzierung dieses Vorhabens waren.

1. *Der Oberösterreichische Verkehrsverbund hat das gesamte Verkehrsverbundsystem mit allen Hard- und Softwarekomponenten im Vertriebsbereich (Automaten, Entwerter, Zonensystem, zentrale Verkaufssoftware Jahreskarten) ausgeschrieben und von unterschiedlichsten Anbietern mit komplexen Schnittstellen realisieren lassen. Die gesamte Hardware in allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs und an allen Bahnhöfen und Eisenbahnhaltestellen hat sich genau so wenig bewährt wie die eingesetzte Tarifsysteemsoftware, so dass der gesamte Verkehrsverbund reorganisiert, die Softwarelösung ersetzt und die gesamte Hardware ohne weitere Nutzung abgeschafft und durch eine bewährte Technik ersetzt werden musste.*

2. *Der Verkehrsverbund Kärnten hat das gesamte Verkehrsverbundsystem mit teilweisen Hard- und allen Softwarekomponenten im Vertriebsbereich (Entwerter, Zonensystem, zentrale Verkaufssoftware Jahreskarten) nach der Erstausschreibung von unterschiedlichsten Anbietern realisieren lassen. Die Hardware in allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs und an allen Bahnhöfen und Eisenbahnhaltestellen hat sich genau so wenig bewährt wie die eingesetzte Tarifsysteemsoftware, so dass der gesamte Verkehrsverbund reorganisiert die Softwarelösung ersetzt und die unbrauchbare Hardware ohne weitere Nutzung abgeschafft und durch eine bewährte Technik ersetzt werden musste.*

3. *Die Zentralsoftware (VVIS) wurde durch die Salzburger Verkehrsverbund GesmbH ausgeschrieben. Der Bestbieter (Porsche Informatik - Externa) konnte das Projekt nur nach mehrjähriger Verspätung und nur so grundsätzlich zur Umsetzung bringen, dass von der Gesellschaft Klageandrohungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen mangelnder Daten als Beleggrundlage für Tarifabgeltungen abgewendet werden konnten. Die Mehrkosten aus den Terminüberschreitungen gingen zu Lasten des Herstellers und von der Begleichung der letzten Rechnung wurde Abstand genommen.*

4. *Die ehemaligen Salzburger Stadtwerke, wie auch die Stadtwerke Klagenfurt haben trotz anders gearteten Ratschlag auf eine bereits erprobte verbundkompatible Abfertigungstechnik bei der Neubeschaffung der Fahrscheindrucker (FSD) zu Gunsten einer offenen Ausschreibung verzichtet. Eine Kartenausgabe konnte nur nach mehrjähriger Verspätung durch den jeweiligen Hersteller und nur für Karten für das Stadtgebiet selbst realisiert werden. Die jeweiligen Dieselbusbetriebe konnten damit Fahrten*

außerhalb des Stadtgebietes aus abfertigungstechnischen Gründen entweder nicht oder nur mit größten technischen „Hilfskrücken“ durchführen.

5. *In den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland und Vorarlberg wurde die Tarifsoftware geändert und funktional ebenfalls nach dem Datenmodell wie in Tirol neu eingeführt. In allen Bundesländern mit Ausnahme von Salzburg, Kärnten und Tirol ist das Datenmodell und die Preisberechnung für den allgemeinen Verkehr und die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt unterschiedlich. Damit sind keine durchgängigen Informationen über alle Verkaufsvorgänge für die gesamte Personenbeförderung vorhanden und nur mit komplexen Schnittstellen mit entsprechend hohem Verwaltungsaufwand zu erhalten. Das Zusammenspiel unterschiedlicher Hersteller von Hard- und Softwarelösungen nach unterschiedlichen Datenmodellen auf Grund von erfolgten Ausschreibungen gestaltet sich dort sehr anspruchsvoll, schnittstellenreich und aufwändig.*

6. *Für das SLF System hat es seinerzeit (ca. 1998) in Salzburg eine Interessentensuche gegeben um weitere Anbieter zu finden. Unter anderen möglichen Anbietern kam es auch durch das deutsche Softwarehaus LUFTHANSA SYSTEMS zu keinem Angebot.*

UNWEGBARKEITEN AUS VERGABEN AUF GRUND VON AUSSCHREIBUNGEN KOMPLEXER EDV STRUKTUREN HABEN IN ÖSTERREICH IM BEREICH DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS (VERKEHRSVERBÜNDE) NACHWEISBAR AUCH ZU GESTRANDETEN INVESTITIONEN GEFÜHRT.

Replik des LRH

Dem ausführlichen Versuch die „Flucht aus dem Vergaberecht“ zu argumentieren ist entgegen zu halten, dass der LRH auch die gesetzliche Verpflichtung zur Rechtmäßigkeitskontrolle hat. Daher ist an dieser Stelle wieder einmal der Hinweis auf die geltende Rechtslage zur Vergabe öffentlicher Aufträge angebracht. Die angeführten Beispiele bei denen möglicherweise die Durchführung eines Vergabeverfahrens nicht den gewünschten Erfolg hatte, sprechen dabei nicht grundsätzlich gegen die Anwendung des Vergaberechtes sondern allenfalls gegen die Durchführung bzw. Abwicklung des Verfahrens.

Grundsätzlich vertritt aber der LRH darüber hinaus die Auffas-

sung, dass die Anwendung der vergaberechtlichen Vorschriften auch den Grundsätzen der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit Rechnung trägt. In der Regel liegen die Probleme meist nicht in den Vorschriften, sondern bei deren Anwendung (Wahl des Vergabeverfahrens, Definition eines Leistungsbildes u.v.a.m.)

DIVA	Für DIVA – also den Internet-Auftritt in Form von Fahrplaninformation der VTG und die Aufbereitung zur automatischen Erstellung der Fahrpläne und Fahrplanbücher – wurde ein Anbieter für Standardsoftware ausgewählt. Der entsprechende Lizenzaufwand kam im Zeitraum bis zum 31.12.2005 auf etwa € 100.000,--.
Rechnungswesen Kostenrechnung	Die EDV-mäßige Durchführung des Rechnungswesens erfolgt wie bereits erwähnt, beim Steuerberater. Die vom Steuerberater gebuchten Datensätze können auch in der VTG am Computer gelesen, jedoch nicht verändert werden.
Personalabrechnung Reisekosten Zeiterfassung	Die Personalabrechnung wird ebenfalls beim Steuerberater durchgeführt. Eine Möglichkeit in der VTG diese Personaldaten anzuzeigen – sowie dies beim Rechnungswesen möglich ist – ist für Personaldaten nicht implementiert. Die Abrechnung der Reisekosten erfolgt in einem entsprechend angepassten Excel-Formular, so wie dies bis Ende 2006 auch in der Tiroler Landesverwaltung üblich war. Eine Zeiterfassung wird ebenfalls auf Excelbasis von den Mitarbeitern geführt. Es handelt sich dabei nicht um projektbezogene Aufzeichnungen, sondern um eine reine Erfassung der Anwesenheitszeiten.
Betreuung laufend EDV-Infrastruktur	Für die Betreuung der EDV-Infrastruktur durch den vorherigen Auftragnehmer wurden beginnend mit dem 2. Quartal 2001 bis zum Ende der Geschäftsbeziehung im 2. Quartal 2005 etwa € 40.000,-- ausgegeben, davon etwa € 34.000,-- für monatliche Betreuung in Form einer „PC-Helpline“. Die Jahreskosten für die laufende Betreuung („PC-Helpline“) betragen also etwa € 8.250,--. Die Geschäftsbeziehung war aufgrund von Unzufriedenheit beendet worden. Ein anderer Auftragnehmer hat sodann die Tätigkeit der ehemaligen Firma übernommen. Bisher wurden für diesen ca. € 35.000,-- aufgewendet. Die laufende Betreuung schlägt mit Jahreskosten von € 16.000,-- zu Buche. Diese Firma ist bis heute tätig.
Betreuung laufend Verkehrs-EDV GmbH	Auch die Salzburger Firma „Verkehrs-EDV GmbH“ wurde zur laufenden Betreuung der VVIS-Anwendung herangezogen. Unter dem

Buchungstitel „Steuerdatenaufb.“ und „Assistenzleistung“ wurden zehn Mal Beträge von jeweils € 4.000,-- (insgesamt also € 40.000,-) und unter dem Titel „SLF“ 13 Einzelbeträge von etwa € 310,-- (insgesamt also € 4.000,--) aufgewendet. Damit sind bisher ca. € 44.000,-- für laufende Betreuung ausgegeben worden.

Stellungnahme
der VTG

Die Verkehrs EDV – GmbH hat in der Zeit vom 07/03 bis 11/04 entgegen der Feststellung des Rechnungshofes keine laufende Betreuungsaufgabe gehabt. Vielmehr hat die Umstellung von einem System garantierter Alteinnahmen zu einem System von Verkehrsdienstverträgen dem EDV-System der Gesellschaft eine andere Bedeutung und Stellung im Unternehmen gegeben. Diesen Umstellungsprozess hat ein Mitarbeiter im EDV Bereich (05.03.2001-31.07.2003) miterlebt. Die neuen Anforderungen konnten durch diesen jedoch aus eigenen Stücken nicht erfüllt werden, sodass umfangreiche Assistenzleistungen und Schulungsmaßnahmen erforderlich waren um die Leistungsfähigkeit des Mitarbeiters so zu erhöhen, dass er den neuen Anforderungen entspricht. Der Mitarbeiter hat auf eigenen Wunsch das Unternehmen mit 31.07.2003 verlassen. Der Nachfolger (18.03.2003 bis 31.12.2004) war ebenfalls an seine Aufgabe nicht heranzuführen, sodass die Verkehrs EDV GmbH im Sinne einer kontinuierlichen Weiterarbeit der VTG massiv in Assistenzleistungen und Schulungsmaßnahmen einspringen musste um den Geschäftsbetrieb nicht zu gefährden. Das Dienstverhältnis mit diesem EDV Mitarbeiter hat sich mit 31.12.2004 ebenfalls von selbst (Kündigung durch AN) erledigt.

Betreuung laufend
Fahrscheindrucker

Die Betreuungskosten an die Hersteller der Fahrscheindrucker sind mit etwa € 1.500,-- pro Monat beziffert und es wurden seit Jänner 2002 insgesamt schon ca. € 72.700,-- bezahlt.

Betreuung laufend
DIVA

Für die gelieferte Standardsoftware DIVA wurden beginnend mit September 2002 Quartalsrechnungen für die Wartung der Softwarelizenzen verrechnet. Diese schlagen mit etwa € 6.100,-- pro Jahr (Quartalsrechnung etwa € 1.500,--) zu Buche und umfassen im Betrachtungszeitraum insgesamt etwa € 19.700,--.

9. Projekte

In diesem Kapitel findet sich zuerst eine allgemeine Darstellung zum Projektmanagement. Anschließend werden einige wesentliche

EDV-Projekte behandelt.

9.1 Projekte allgemein

Grundsätzliches	In der VTG wird eine Vielzahl von EDV-Projekten betrieben und es wurden auch schon einige EDV-Projekte abgeschlossen. Die dafür aufgewendeten Mittel betragen etwa 2 Mio. €. Die Erreichung der Projektziele sollte auch mit den Nutzenerwartungen übereinstimmen und so ist ein Projektmanagement unverzichtbar. Projektmanagement bedeutet, dass klar definierte Ziele innerhalb eines geplanten Zeitraumes und dem Einsatz der budgetierten Ressourcen (Geld, Personal, etc.) erreicht und somit der erwartete Nutzen lukriert werden kann. Wenn an mehr als einem Projekt gearbeitet wird, ist eine eindeutige Definition der Projekte (durch Projektnummern und/oder -namen) wichtig.
VTG und Projekte	Der LRH hat den Eindruck, dass bei Projekten der VTG ein Projektmanagement im Sinne dieser Definition fehlt.
Projektbezeichnung	Projekte haben keine eindeutigen Namen und sind daher nicht wirklich unterscheidbar. Es ist manchen, mit dem Projekt befassten Mitarbeitern nicht klar, welches Projekt gemeint ist.
Projekterfolg	In manchen Fällen konnte das gewünschte Projektergebnis nicht erzielt werden. So wurden Projekte begonnen, obwohl die Projektvoraussetzungen, wie ausreichendes Personal, Beendigung von nötigen Vorprojekten, u.a. nicht gegeben waren. Obwohl derartige Projekte bis heute ruhen, wurden die bei Projektbeginn üblicherweise zu leistenden Anzahlungen (etwa 35 %) dennoch bezahlt. Beisp. wurde beim Projekt „Einnahmenaufteilung – Linien-erlösrechnung“ am 3.3.2004 eine 30 %-ige Anzahlung in der Höhe von € 33.000,- an den Auftragnehmer geleistet. Seither ist mit Ausnahme der Erarbeitung des Pflichtenheftes kein nennenswerter Projektfortschritt zu verzeichnen. Das Entscheidungspapier (Pflichtenheft) für dieses Projekt wurde erst im Februar 2007 an das zuständige Ministerium weitergeleitet.
Stellungnahme der VTG	<i>Die nunmehrige Mitarbeiterin im EDV Bereich trat mit 01.03.2004 in das Unternehmen ein und war nach Einschulung in der Lage ihre</i>

Aufgaben selbständig zu erfüllen. Damit konnte der Prozess zur Matrixumstellung nicht wie im Bericht des Rechnungshofes im Jahr 2006 sondern unmittelbar mit der Aufnahme der nunmehrigen Mitarbeiterin begonnen werden und ist nunmehr abgeschlossen und seit Juli 2007 in Betrieb

Im Projekt „Grenzüberschreitende Tarifierung“ (Angebot 7.2.2003 zum Pauschalpreis von € 25.000,-, Auftrag 23.12.2003) wurde am 3.3.2004 die Anzahlung von 30 % (€ 7.500,-) mit dem Text „Konzipierung und Realisierung der ...“ geleistet. Am 28.12.2004 wurde ein weiterer Teilbetrag von 55 % (€ 15.000,-) verrechnet und auch bezahlt. Der „fällige“ Rest von 15 % wurde unter dem Titel „Erstellung des Lastenheftes und Realisierung der ...“ verrechnet und am 28.12.2005 bezahlt.

Für die Abnahme, die in Form von Testarbeiten durch VTG-Mitarbeiter erfolgen sollten, ist allerdings die Fertigstellung des Projektes „Matrixumstellung“ nötig. Mit dem Projekt „Matrixumstellung“ wurde jedoch erst 2006 begonnen und es soll 2007 fertig gestellt werden.

Als Erklärung für obige Verzögerungen bei beiden Beispielen wurde seitens der Geschäftsführung die Knappheit an personellen Ressourcen angeführt.

Kritik Der LRH stellt kritisch fest, dass in der VTG bereits vor dem Projektbeginn zu klären gewesen wäre, ob die personellen Ressourcen ausreichen.

Projektdauer Als weiteres Verbesserungspotential kann die Dauer der Projekte gesehen werden.

Die Laufzeit von Projekten soll in Relation zur Dauer des Nutzens stehen. In der IT-Branche ist die Nutzungsdauer auch stark abhängig von der so genannten „Halbwertszeit des technischen Wissens“. Dies ist jene Zeitdauer, nach der bei gleich bleibendem Wissensstand des Betrachters dieser nur mehr die Hälfte des dann aktuellen Wissens hat. Diese Halbwertszeit liegt derzeit unter zwei Jahren. Daher ist die durchschnittliche Projektdauer von EDV-Projekten in der VTG mit 350 Tagen zu hoch.

Stellungnahme *PROJEKTLAUFZEIT*

der VTG

Die Projektlaufzeit hängt grundsätzlich vom Projektumfeld ab. In der VTG sind zwei große EDV-Projektblöcke vorhanden. Das System DIVA ist in der Projektlaufzeit abhängig vom

1. *Softwarehersteller (Mentz)*
2. *und der VTG.*

Das System VVIS mit allen Vertriebskanälen ist in der Projektlaufzeit abhängig von

1. *Softwarehersteller (Verkehrs EDV)*
2. *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*
3. *Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen*
4. *allen Verkehrsunternehmen*
5. *allen Finanzierungspartnern*
6. *und der VTG*

Zur Beurteilung des Rechnungshofes ist anzumerken, dass eine Projektlaufzeit mit zunehmender Projektkomplexität immer weniger kalkulierbar wird, weil externe Einflüsse zu dominant werden können. Trotzdem ist bedingt durch das komplexere Projektumfeld im System VVIS aus der Verlängerung der Projektlaufzeit keine Kostenbelastung für die VTG entstanden.

Zu den Rechtsverhältnissen im Zusammenhang mit Software ist auf das Urheberrechts-gesetz zu verweisen.

„Langläufer“

Sieben VTG-Projekte dauern bereits mehr als zwei Jahre. Fünf dieser sieben Projekte benötigten sogar mehr als drei Jahre. Diese fünf „Langläufer“ sind allesamt Softwareprojekte, die mit ein und demselben Dienstleister abgewickelt wurden.

Empfehlung an die VTG

Der LRH empfiehlt der VTG die Einführung eines verbesserten Projektmanagements.

Auch bereits begonnene Projekte sollten hinsichtlich der beschriebenen Projektvoraussetzungen vordringlich einer Evaluierung unterzogen und in das zu institutionalisierende VTG-Projektmanagement aufgenommen werden.

9.2 Betreuung laufend

Bei Aufnahme der Tätigkeit der zum Berichtszeitpunkt aktuellen Betreuungsfirma wurden unter dem Projekttitel „IT-Aktualisierung

2005“ mehrere Dokumente erarbeitet und dafür € 15.980,-- bezahlt.

- Ist-Analyse Das 98-seitige Schriftstück „IST-Struktur IST-Analyse“ enthält die Beschreibung einer Bestandsaufnahme am 20.12.2004 als Basis für die Ausarbeitung des VVT-IT-Konzeptes 2005. Das Dokument enthält keine Preisangaben. Das Dokument besteht aus einer vierseitigen Analyse in Textform (Seite 5 - 8), sowie auf weiteren Seiten (Seite 9 - 97), eine Beschreibung der Server-Installationen, die mittels Auswertetools erstellt wurde.
- „IST-Analyse – Ergebnisbewertung“ In einem weiteren Papier vom 24.12.2004 „IST-Analyse - Ergebnisbewertung“ wird hinsichtlich des VVT-Netzwerkes eine Schwachstellenanalyse zum damaligen Zeitpunkt samt Bewertung und Maßnahmen dargestellt. Das Dokument enthält keine Preisangaben.
- „IT-Konzept 2005“ Das dritte Dokument „IT-Konzept 2005“ vom 26.12.2004 versteht sich als „... umfassendes, ambitioniertes EDV Gesamtkonzept für die Konsolidierung- und Aktualisierung der IT-Infrastruktur im Verkehrsverbund Tirol GmbH“ (Zitat, Seite 5/17). Im Wesentlichen sind hier Überlegungen und Empfehlungen aus den im Dokument „IST-Analyse – Ergebnisbewertung“ beschriebenen Feststellungen niedergeschrieben. Das Dokument enthält keine Preisangaben.
- Betrieb VTG-Rechenzentrum Die professionelle Führung eines Rechenzentrums muss eine hohe Verfügbarkeit und Sicherheit garantieren. Darum müssen die RZ-Verfügbarkeit, Auslastung der Server, Wachstum von Plattenbedarf, Engpässe, Leitungsauslastung, etc. gemessen und dokumentiert werden. Dies wird derzeit nicht oder nur rudimentär erfasst.

Der LRH hat eine Grobabschätzung der jährlichen RZ-Kosten wie folgt vorgenommen (Beträge in €):

Grobabschätzung RZ-Kosten

Bezeichnung	Kosten	Kosten	Kosten
	einmal	laufend p.a.	4 Jahre
Hardware (Server, Netzwerk, Sicherung, Klima, Elektro, ...)	58.000,00	1.500,00	64.000,00
Software (System, Datenbank,...)	20.100,00	600,00	22.500,00

Bezeichnung	Kosten	Kosten	Kosten
	einmal	laufend p.a.	4 Jahre
Dienstleistungen (Studie, Installation, Personal, ...)	16.000,00	25.600,00	118.400,00
kalkulatorische Jahreskosten	51.225,00	Gesamt:	204.900,00

Geschätzte Jahreskosten von mehr als € 50.000,- sind ein Betrag, der ein gewisses Einsparungspotential in sich birgt und damit ist die Überlegung, diese RZ-Leistungen zuzukaufen sicher berücksichtigungswert. Die Landesverwaltung beisp. bedient sich seit Jahren der DVT GmbH, die als Tochterunternehmen des Landes diese Aufgabe im Auftrag des Landes wahrnimmt. Anbetrachts der bevorstehenden Übersiedlung der VTG in neue Räumlichkeiten könnte ein allfälliges Einsparungspotential genutzt werden.

Anregung

Da eine Vergleichsrechnung über eine Auslagerung des RZ-Betriebes bisher nicht existiert, regt der LRH an, derartige Überlegungen detailliert anzustellen und das VTG-RZ möglicherweise durch eine Firma betreiben zu lassen. Dabei soll geprüft werden, inwieweit nicht die DVT GmbH in der Lage ist, derartige Aufgaben wahrzunehmen.

Stellungnahme der Regierung

Die Anregung des Landesrechnungshofes, wonach geprüft werden soll, inwieweit die DVT-Daten-Verarbeitung-Tirol-GmbH (DVT) in der Lage wäre, den Rechenzentrums-Betrieb der VTG zu übernehmen, kann aus mehreren Gründen nicht aufgegriffen werden. Abgesehen von den rechtlichen Problemen (die DVT ist durch § 1 des Gesetzes über die Übertragung von Aufgaben und die Zuweisung von Landesbediensteten an die DVT-Daten-Verarbeitung-Tirol-GmbH als exklusiver Dienstleister für das Land Tirol und nicht auch für die von ihm verschiedenen Rechtsträger eingerichtet, sie bräuchte eine Gewerbeberechtigung, wäre steuerpflichtig usw.) darf nicht übersehen werden, dass die Effizienz und Effektivität der DVT ihren Grund u.a. in einem hohen Standardisierungsgrad bei der Hard- und Software hat. Der DVT fehlen also Experten für die Auftragsvergaben, die Konfiguration, den Betrieb und die Wartung der äußerst komplexen VTG-Software, es wäre ein tirolweites Netzwerk zu den Terminals zwecks Information der Fahrgäste und den Fahrscheindruck erforderlich, weiters wäre die Anbindung/Verrechnung an die IT-Infrastruktur der VTG mit ca. 30 Partner-Unternehmen (darunter auch die Deutsche Bahn) zu betreuen und schließlich

müsste die DVT auch einen rund-um-die-Uhr-Dienst (24 Stunden an sieben Tagen in der Woche) einrichten, der mit dem vorhandenen Personal unmöglich zu gewährleisten wäre.

Synergien mit dem Leistungsspektrum der DVT sind also nicht erkennbar, auch die im Rohbericht des Landesrechnungshofes angeführten Kosten für Server und Serverraum dürften auf bloßen Annahmen basieren.

Replik des LRH

Die angesprochenen rechtlichen sind Probleme lösbar. Gerade der hohe Standardisierungsgrad bei der DVT hat den LRH zu seiner Anregung veranlasst. Ansonsten wurde angeregt vor allem eine Vergleichsrechnung anzustellen und die DVT nur einer von möglichen Betreibern genannt.

Stellungnahme der VTG

AUSLAGERUNG RECHENZENTRUM

Für die Betreuung der EDV der VTG ist ein sehr komplexes und spezialisiertes Wissen notwendig, das weit über die Bedienung von Servern hinausgeht. Aufgrund des permanenten fachlichen Betreuungsprozesses der Software (Tarif und Fahrplan) durch EDV-Mitarbeiter der VTG ist ein jederzeitiger Zugang zu den Servern notwendig um EDV-Aufgaben schnellstmöglich zu erledigen. Ein vollständig ausgelagertes Rechenzentrum wäre zusätzlich mit dem Nachteil verbunden, dass bei Schäden an der Übertragungsleitung nicht nur die großen Anwendungssysteme (DIVA, VVIS) nicht zur Verfügung stehen, sondern alle EDV Anwendungen (MS-Office/Netzwerk) lahmgelegt würden.

Eine Risikoanalyse zur Ausgliederung des Rechenzentrums allein zu den Umständen (keine Verkaufsdatenverarbeitung, keine Steuerdatenbearbeitung, keine Stammdatenwartung, keine Automatenverwaltung, kein Zugang zur Datenbank (VVIS), kein Zugang zur Datenbank (DIVA), keine Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen, kein einfacher Schreibbetrieb) schließt einen derartigen Schritt aus, wie wohl für die als Einsparungspotential vom Rechnungshof genannten € 51.225,-- je Jahr nicht einmal ein qualifizierter EDV Mitarbeiter sowie die Hardwarenutzung und Leitungsnutzung zu einem ausgelagerten Rechenzentrum finanzierbar wäre.

9.3 DIVA

DIVA bedeutet „Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem“ und ist jene Standardsoftware, die in der VTG benö-

tigt wird, um die Druckwerke der VTG (Fahrpläne, Broschüren, Anhänge, ...) automationsgestützt nach den Layout-Vorgaben der VTG erstellen zu können. Hier geht es vor allem um die graphische Aufbereitung der Information, sei es in Broschüren oder in der Fahrplanauskunft im Internet. EFA ist die Elektronische Fahrplanauskunft, die mit DIVA Daten über eine interne Standardschnittstelle austauschen kann. Zuerst erfolgt die Übertragung der Daten, dann werden diese im Testsystem kontrolliert und sodann freigegeben.

Internet-Auftritt

Der Internet-Auftritt der VTG wird von einer web-Agentur durchgeführt. Die dort enthaltenen Informationen der VTG werden häufig abgefragt und es werden darüber Statistiken geführt, die auch im Verkehrsbericht des Landes veröffentlicht werden. Die Fahrplanauskunft findet sich nicht nur auf der Landesseite, sondern auch auf den Homepages vieler Tiroler Gemeinden. Auf der Homepage der Tiroler Landesverwaltung (www.tirol.com) sind im Bereich TIRIS ebenfalls diese Informationen bereitgestellt. Die Zusammenarbeit mit dem TIRIS-Team der Landesverwaltung ist gut. Das TIRIS-Service des Landes ist jedoch nicht ausreichend dimensioniert, so dass die graphischen Informationen nur langsam am Bildschirm der Internet-Benutzer aufgebaut werden. Darunter leidet die Akzeptanz des Internet-Angebotes der VTG.

Stellungnahme der Regierung

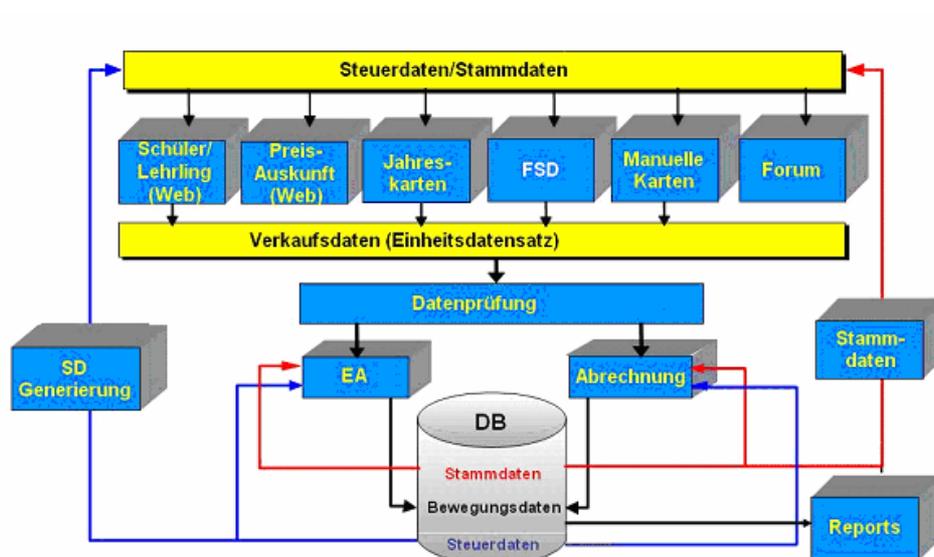
Während des Prüfzeitraumes (Oktober 2006 bis Juli 2007) wurden an die DVT zwar weder von Seiten des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) noch von anderen Usern Performanceprobleme bei der Verwendung des tiris-VVT-Dienstes herangetragen, punktuell können solche Probleme bei akuten Server-Überlastungen aber nie ausgeschlossen werden. Aufgrund der insgesamt ständig steigenden Nachfrage nach tiris-Informationen im Internet und des laufenden technischen Monitorings der Auslastung der tiris-Server durch die tiris-Systemgruppe wurde daher vorausschauend die Notwendigkeit zur Aufwertung des Systems erkannt und bereits im 1. Quartal 2007 die Aufrüstung der Serverinfrastruktur im Wege über die tiris-Systemgruppe eingeleitet. So wurden die bis dahin im Einsatz stehenden beiden Internetserver der alten Generation durch drei Server mit neuer Technologie ersetzt und konnte dadurch eine wesentliche Performancesteigerung für die ca. 1 Million tiris-Anfragen pro Monat erreicht werden.

9.4 VVIS

VVIS

VVIS ist eine Lösung, die aus mehreren Modulen besteht. Vom Wesen her handelt es sich zweifelsfrei um eine so genannte Individualsoftware, also eine Auftragsarbeit mit geringem Potential zur Parameter-gesteuerten Anpassung („customizing“).

Systemaufbau VVIS



In diesem Überblick ist als Herzstück des VVIS die Datenbank mit Stamm-, Bewegungs- und Steuerdaten zu sehen, aus der zum einen die Steuerdaten (SD) generiert werden und andererseits Berichte (Reports) erzeugt werden.

Als einzelne Anwendungsmodule sind zu erkennen:

- Schüler / Lehrling
- Preisauskunft
- Jahreskarten
- FSD
- Manuelle Karten
- Forum.

Dieser Überblick ist natürlich keine technische Beschreibung und es sind auch nicht alle Teile aus diesem Diagramm (Forum) realisiert.

Stellungnahme der VTG

Der Systemaufbau des VVIS entspricht der Graphik des Rechnungshofberichtes, welche seitens der VTG zur Verfügung gestellt wurde. Alle Module, welche Daten generieren (Vertriebsschiene) inkl. „Forum“ sind in Betrieb. Die noch fehlenden Module Abrechnung (= Verrechnung SLF mit dem Finanzamt) und Einnahmenaufteilung (Verrechnung der Einnahmen mit Verkehrsunternehmen) sind noch nicht im Einsatz, weil das Abrechnungsmodul vorab mit dem zuständigen Ministerium abgeklärt werden muss und in jedem Fall vor der Einnahmenaufteilung fertig zustellen ist.

Nach Angabe des zuständigen Geschäftsführers war die Weiterentwicklung dieser Lösung ein permanenter interaktiver Prozess zwischen dem Geschäftsführer der „Verkehrs-EDV GmbH“ als Auftragnehmer und ihm selbst. Die formale Abwicklung erfolgte so, dass zuerst ein Lastenheft erstellt, daraus ein Pflichtenheft erarbeitet und in einem Angebot formuliert wurde. Die Angebote enthalten meist die Punkte Gegenstand, Umfang, Kosten, Zahlungen, Vertragsbedingungen (Schutz-/Urheberrechte, Zusatzleistungen, Eigentumsvorbehalt, Gewährleistung) und einen Zeitplan. Nach einem internen Aktenvermerk und der Befassung des AR mit dem Entscheidungsvorschlag erfolgte die Auftragserteilung durch Schluss- und Gegenschlussbrief. Die Lastenhefte (Grobpflichtenhefte) wurden nach Angabe des zuständigen Geschäftsführers teilweise von ihm selbst und teilweise vom Auftragnehmer erstellt.

Die Erstellung der Pflichtenhefte wurde häufig getrennt beauftragt. Die an anderer Stelle bereits angeführten Mängel im Vergabeverfahren gelten sinngemäß auch für die Vergabe der Erstellung der Pflichtenhefte.

VVIS steht im Eigentum der Firma „Verkehrs-EDV GmbH“. Die VTG hält jedoch uneingeschränkte Nutzungsrechte. Bei einzelnen Programmteilen (JK, SLF) kann eine Nutzung auch durch die Verkehrsverbände von Salzburg und Kärnten erfolgen. In diesem Fall müsste es zu entsprechenden Mittelrückflüssen an die VTG kommen, wie dies in den entsprechenden Schlussbriefen geregelt ist. Dies ist aus beiden Bundesländern bei SLF im Gesamtausmaß von etwa € 50.000,- der Fall gewesen. Für alle an die Firma „Verkehrs-EDV GmbH“ beauftragten Programmentwicklungen sind in der VTG weder der Quellcode noch Programmdokumentationen vorhanden. Diese sind aber für eigenständige Weiterentwicklungen der Software unabdingbar und sind das wirklich Wertvolle. Die Aushändigung des Quellcodes und der Dokumentation im Falle des Ablebens des Geschäftsführers ist mit einer handschriftlichen Vollmacht aus dem Jahr 1999 zwar dokumentiert, aber nicht wirklich geregelt, da die

Formulierungen die nötige Klarheit vermissen lassen.

<p>Programm „SLF“ Schüler-/Lehrlings- Freifahrt</p>	<p>Das Programm „SLF“ dient dazu, die Ausstellung von Karten für Schüler- und Lehrlinge durch die Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Die Applikation kann direkt von Geschäftslokalen der Partnerbetriebe der VTG mittels „Internet-https:-Zugang“ benutzt werden. Die Absicherung erfolgt über ein Software-Zertifikat, das allerdings auf jenem Computer installiert sein muss, über den der Zugriff erfolgt. Derzeit sind etwa 30 Partnerunternehmen mit ihren jeweiligen Bedienern zugriffsberechtigt.</p> <p>Für SLF ist auch ein Reportmodul programmiert, das deswegen nötig ist, da ja die Datensätze des VVIS erst zu den geeigneten Streckeninformationen zusammen zuführen. Derzeit sind etwa 25 vorgefertigte Reports vorhanden. Allenfalls nötige weitere Reports müssten programmiert und bezahlt werden. Es ist nicht möglich - etwa mittels standardisierter Abfrageprogramme (query) – diese selbst zu erstellen.</p>
<p>Programm „JK“ Jahreskarten</p>	<p>Die Ausstellung von Jahreskarten im Büro Innrain ist eine wichtige Anwendung, die allerdings organisatorisch älter ist als die SLF. Die Beträge werden auch heute noch in € und ATS angegeben.</p>
<p>Kritik</p>	<p>Der LRH stellt fest, dass Beträge in ATS nicht mehr nötig sind und daher nur Platz am Bildschirm verschwendet wird. Die Bildschirmdarstellung von Beträgen hat zum Zweck der leichteren Lesbarkeit nicht linksbündig, sondern ausgerichtet am Dezimalpunkt zu erfolgen. Dies ist seit vielen Jahren Stand der Technik.</p>
<p>Drucker „JK“ und „SLF“</p>	<p>Die Programme „SLF“ und „JK“ können Berechtigungsausweise im Scheckkarten-Format ausdrucken.</p>
<p>Kritik</p>	<p>Der LRH stellt fest, dass zwei unterschiedliche Druckermodelle mit unterschiedlicher Drucktechnologie zum Einsatz kommen, obwohl mit einer einzigen Drucktechnologie das Auslangen gefunden werden könnte. Es handelt sich bei diesen Druckern um Spezialgeräte, weil die Anforderungen bezüglich Fälschungssicherheit der Karten hoch sind.</p>



Weder bei „JK“ noch bei „SLF“ sind die Karten mit einem Magnetstreifen oder Chip ausgestattet, sodass eine Automationsunterstützung zur Identifikation derzeit nicht möglich ist.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, den Druck der Fahrausweise für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten sowie der Jahreskarten in Bezug auf die Notwendigkeit der Aufbringung eines Chips zu evaluieren. In Zusammenhang mit derartigen Leistungseigenschaften sollte auch die Frage nach Eigenproduktion der Jahreskarten wie bisher oder eine Vergabe der Kartenerstellung an Dienstleister analog zum Bankensektor berücksichtigt werden.

Programm
Abrechnung

Wenn ein Fahrgast im Beförderungsmittel am Fahrscheindrucker (FSD) des Fahrers oder Schaffners oder am Fahrscheinautomaten ein Ticket löst, dann entsteht ein Datensatz. Diese Datensätze bilden die Basis für die Verrechnung mit den Verkehrsunternehmen.

Diese Datensätze müssen sicher und vollständig zur VTG gelangen, da dort ja monatlich das Clearing stattfindet. Derzeit gibt es drei Wege auf denen diese Daten zur VTG gelangen:

- Unternehmen, die nicht über ein Auslesegerät für ihre FSD verfügen, senden den Speichermodul des FSD an die VTG. Dort wird der Modul von VTG-Mitarbeitern ausgelesen und die Daten auf einen Plattenbereich zwischengespeichert.

- Unternehmen, die den FSD auslesen können, senden die Daten via Mail an einen VTG-Mitarbeiter, der den Mailanhang auf obigen Plattenbereich speichert.
- Fahrscheinautomaten senden die Daten über eine so genannte VPN-Verbindung an die VTG. Die Daten landen ebenfalls auf der Festplatte.

Diese Daten werden sodann durch einen VTG-Mitarbeiter einzeln mit einem - als Filter bezeichneten - Schnittstellenprogramm an die interne Datenstruktur so angepasst, dass sie in eine Access-Datenbank importiert werden können. Nach diesem Import wird auf Plausibilitäten (Liniennummer) geprüft und anschließend mittels eines VVIS-Programmes in die Oracle-DB eingelesen. Für diesen Oracle-Import-Vorgang wird eine Fehlerliste ausgegeben, die ‚leer‘ sein sollte. Im Falle der Fehlerfreiheit sind die Daten in der VVIS-Datenbank abgespeichert. Dieser Vorgang kann durchaus als aufwendig bezeichnet werden und bietet sich für eine vollständige Automation aufgrund seiner monatlichen Wiederholung an.

Hinweis	Der LRH vertritt grundsätzlich die Ansicht, dass die Anzahl der menschlichen Eingriffe bei EDV-gestützten Abläufen minimal sein soll. Damit kann das Risiko durch Irrtum oder Manipulation so gering wie möglich gehalten werden.
Empfehlung an die VTG	Der LRH empfiehlt aus Gründen der Sicherheit und Geschwindigkeit bei der Abarbeitung dieser Geschäftsprozesse, die Abrechnungsdaten nicht wie bisher via Mail, sondern über eine sichere Datenverbindung (VPN) zu übertragen und diese vollkommen automationsgestützt zu verarbeiten.
VVIS und Rechnungswesen	Das Rechnungswesen der VTG wird von einem Steuerberater auf dessen Computeranlage durchgeführt. Dies hat den Vorteil, dass das sehr wichtige Vier-Augen-Prinzip quasi durch das System institutionalisiert ist und man auch im Unternehmen VTG keine Buchhaltungskräfte vorhalten muss. Eine wesentliche Auswirkung der getrennten Führung von Rechnungswesen und Fachanwendung ist im Obligo-Bereich sichtbar. Dies äußert sich beisp. darin, dass bei der Nutzung des Kundendatenfeldes bei Überweisungen aus dem Rechnungswesen gemahnt werden könnte, falls Zahlungsverzug vorliegt. Die Obligoverwaltung in der Fachanwendung muss daher zusätzlich programmiert werden.
Kritik	Es gibt kein Entscheidungspapier der VTG, in dem detailliert dokumentiert ist, aus welchen Gründen die Führung der Buchhaltung an

einen Steuerberater ausgelagert wurde.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, die Entscheidungsgrundlagen für die Auslagerung des Rechnungswesens zu erarbeiten und zu dokumentieren. Anhand dieser Unterlagen soll die Strategie hinsichtlich der Einbindung des Rechnungswesens aus heutiger Sicht überlegt und damit die Frage beantwortet werden, ob die Vorteile der Auslagerung des Rechnungswesens auch heute noch überwiegen.

In der Schüler und Lehrlingsfreifahrt wird immer noch doppelt – nämlich zusätzlich auch beim Steuerberater - gebucht und es fällt daher beim Steuerberater ein Mehraufwand von € 8.000,-- pro Jahr an. Dieser Aufwand ist notwendig, da die „Offenen Posten“ in der Anwendung der VTG (VVIS-SLF) nicht mit der Buchführung zusammenstimmen.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, die Qualität des SLF-Programmes - etwa durch Nutzung des Kundendatenfeldes bei Überweisungen - so zu verbessern, dass die Kosten für die Überprüfung durch den Steuerberater nicht mehr in dieser Höhe anfallen.

Stellungnahme
der VTG

Das Mahnwesen ist bei allen zentral zu verwaltenden Karten automatisiert. Nicht automatisiert ist die Verbindung zum Rechnungswesen. Dies deshalb weil die Finanzbuchhaltung periodenrein zu erstellen ist und damit Um- und Nachbuchungen zu erstellen sind, die mit der reinen Einnahmengewinnung und –überwachung nichts zu tun haben. Auswertungen aus der jeweiligen Vertriebssoftware (Jahreskarten, SLF) können daher mit den Erlösen nach FIBU nicht zusammenstimmen und sind nach handels- und steuerrechtlichen Vorschriften auch nicht abstimmbare.

Der Kritik, wonach die VTG die laufende FIBU des Steuerberaters auf Basis dessen Programms (RZL) nur lesen in diese aber nicht eingreifen oder verändern (selbständig buchen) kann wird entgegengehalten, dass damit die Verantwortlichkeit für die Führung des Rechnungswesens (Haftungsausschluss für die sachgemäße Durchführung) verwässert würde und damit die Richtigkeit des gesamten Rechenwerkes nicht mehr nachvollziehbar wäre.

AUSLAGERUNG RECHNUNGSWESEN – STEUERBERATER

Ein sehr komplexes Rechnungswesen (Subventionen, Leistungsentgelte, Umsatzsteuerfragen, Verlustabdeckungen usw.) erfordert ein Spezialwissen bereits bei der Erstellung und Strukturierung des

Rechnungswesens und ein möglichst durchgängiges Verständnis des Steuerberaters bis zur Bilanzierung.

Für Buchhaltung und Lohnverrechnung hat die VTG 2006 bezahlt: € 32.320,--

Mit diesem Betrag ist eine qualifizierte Buchhaltungs- und Lohnverrechnungskraft samt zur Verfügungstellung der Büroinfrastruktur nicht zu finanzieren.

Für den Jahresabschluss 2006 hat die VTG bezahlt: € 16.000,--

Mit diesem Betrag ist eine qualifizierter Bilanzbuchhalter samt zur Verfügungstellung der Büroinfrastruktur nicht zu finanzieren. Eine In-house Lösung anstelle der Beschäftigung eines Steuerberaters wäre damit teurer.

Zusätzlich fungiert der Steuerberater auf Grund der Gesamtkonzeption seiner Tätigkeit auch als externe Controllingeinrichtung was angesichts der hohen umzusetzenden Finanzmittel (Vieraugenprinzip auf interner und externer Ebene) von großer Bedeutung ist. Sollte das Arbeitspensum auch nur durch eine qualifizierte Bilanzbuchhaltungs- und Lohnverrechnungskraft durchgeführt werden, wären € 48.320,-- nicht ausreichend um diese samt zur Verfügung stellenden Arbeitsplatz zu finanzieren. Eine hervorragend qualifizierte Rechnungswesenkraft samt zur Verfügung gestelltem Arbeitsplatz innerhalb der VTG überschreitet bereits den Kostenrahmen für die externe Buchhaltung und Lohnverrechnung. Auch die Bilanzierung in die Gesellschaft selbst zu holen würde die Kosten noch weiter gegenüber der ausgelagerten Variante erhöhen.

Mit Sicherheit würde die Qualität des Arbeitsergebnisses in der komplexen Rechtslage der VTG geschwächt und damit die Verantwortung der Geschäftsführer massiv gefordert, womit dann ursächliche Aktivitäten der Gesellschaft im Zusammenhang mit der Gestaltung des ÖPNV (Unternehmenszweck) zu Gunsten eines in-house geführten Rechnungswesen nachgereiht werden müssten.

Bewertung VVIS

Wie in der Grafik dargestellt ist, war VVIS als ein umfangreiches System geplant. Inwieweit zum damaligen Zeitpunkt schon so genannte Standardsoftware am Markt war, ist mit vertretbarem Aufwand heute nicht mehr zu recherchieren.

Es ist möglich Jahres- und Schüler-/Lehrlings-Karten auszugeben und auch monetär zu verwalten.

Weiters ist es unbestritten, dass unter der Bezeichnung VVIS eine Datenbank mit Stamm-, Steuer- und Bewegungsdaten existiert und

auch die Anwendungen SLF und JK – mit den beschriebenen Entwicklungspotentialen – vorhanden sind.

Es gibt aber auch deutliche Indizien dafür, dass VVIS bereits konzeptive Mängel aufweist. So ist das Berichtswesen nicht mit Standardabfragetools möglich und es müssen bei neuen Berichtsnotwendigkeiten entsprechende Aufträge zur Programmierung erteilt werden. Die Ursache dürfte im Design der Datenstrukturen liegen. Bei Abfragen wird auf die produktiven Daten zugegriffen, was nicht nur das System belastet, sondern auch Auswertungen liefert, die vom Zeitpunkt der Abfrage an das System abhängen. Es wäre sicher sinnvoll, eine Datenbank im Sinne von „copy managements“ zu regelmäßigen Zeitpunkten (täglich, jeden Freitag,...) mit Daten so zu füllen, dass daraus Abfragen durch alle Berechtigten möglich sind, ohne das produktive System zu belasten.

Nach Ansicht des LRH ist die Abfragentechnik zu komplex. Die beiden – durchaus EDV-erfahrenen – Geschäftsführer können aus dem maßgeschneiderten Informationssystem (VVIS) nicht selbstständig Abfragen generieren. Die Ergebnisse der Abfragen werden nicht formatiert, sondern als ASCII-Datenströme ausgegeben werden und müssen erst nachbearbeitet werden.

Mangel

Nach Angaben eines Geschäftsführers arbeiten die Mitarbeiter aus dem Bereich Statistik und Controlling mit Excel. Es ist unverständlich, dass diese Daten nicht mit der nötigen Sicherheit und dem zeitgemäßen Komfort aus einem Programmpaket kommen, das für die VTG maßgeschneidert wurde. Der LRH bezweifelt, dass der Wert der erstellten Software in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln steht, stellt das Informationssystem (VVIS) die enthaltenen Informationen doch recht umständlich zur Verfügung.

Stellungnahme der VTG

VVIS – KONZEPTION

Es ist mutig, seitens des Prüfungsteiles EDV, Mängel am VVIS festzustellen ohne den Gesamtprozess, Anforderungen aus der Praxis, den Grund für den Umstellungsbeschluss und den Arbeitsablauf zu erkennen, das Finanzierungsumfeld des ÖPNV auszuleuchten und Vergleichssoftware (nicht existent) als Ausgangsbasis heranzuziehen. Dass das System keinen erkennbaren Nutzen zu den Kosten erkennen ließe, wird seitens der Geschäftsführung massiv widersprochen.

Die Beweggründe für die technische Umstellung des VVT und die Anforderungen an die neue Struktur wurden in einer Studie im Jahr

2002 zusammengestellt, welche die Beweggründe der Systementscheidung in den Jahren ab 1998 bestätigt und auch dem Prüfungsteam des Rechnungshofes vorgelegt wurde.

Das VVIS stellt Verkaufsdaten zur Verfügung und unterstützt damit Managemententscheidungen durch die Abgrenzbarkeit und Zuordenbarkeit. Es ersetzt keine Managemententscheidungen.

Wirtschaftlicher Exkurs als Systemgrundlage für das VVIS:

Das Alteinnahmensystem kam einer leistungsunabhängigen Bezahlung der Verkehrsunternehmen gleich, weil das Einnahmenrisiko bei der Gebietskörperschaft und damit dem Verkehrsverbund angesiedelt war. Die Verkehrsleistung nahm damit über Jahre ab und die Fahrgastzahlen sanken 1996 bis 2001 bis zum historischen Tiefststand (die Trendlinie des Rechnungshofberichtes über die Fahrgastentwicklung geht auf dieses Faktum nicht ein) und die Zuschüsse stiegen jährlich kumulierend um ca. € 1 Mio. Allein von 1997 bis 2000 wurden damit ca. € 6 Mio. fällig.

Mit der Einführung des neuen Tarfsystems in Einheit mit dem VVIS waren Einnahmen zwischen Verkehrsunternehmen abgrenzbar und damit die Ergebnisverantwortung wieder auf die Verkehrsunternehmen übertragbar.

In den Jahren 2002 bis 2005 sind wegen dem VVIS und den damit verbundenen neuen Verkehrsdienstverträgen Ausgleichszahlungen nach der ursprünglichen Trendlinie von kumuliert ca. € 10 Mio. nicht entstanden.

Die eingesetzten Mittel für das EDV System gem. der Analyse des Rechnungshofes von € 1,57 Mio.) stehen durch die damit erzielte Strukturänderung des Verkehrsverbundes allein in den Jahren 2002 bis 2005 nicht entstandene Ausgleichszahlungen von € 10 Mio. gegenüber.

Seitens der VTG entspricht die realisierte Software den Anforderungen der VTG und es ist darauf hinzuweisen, dass es für die VTG ohne dieses Softwarepaket unmöglich gewesen wäre Abrechnungsgrundlagen nach allen Richtungen (Verkehrsunternehmen, Seilbahnen, Tourismusverbände, Gemeinden usw.) zu schaffen. Die Auswirkung wäre damit gewesen, dass eine Verbreiterung der Finanzierungsbasis nicht gelungen wäre und damit wie in der Vergangenheit, das Land Tirol und der Bund (erkennbar abnehmende Tendenz)

alleine die Zahler für ÖPNV – Dienstleistungen sein müssten.

Eine vergleichbare Software ist standardisiert europaweit nicht erhältlich.

Hinweis	Die Implementierung geeigneter Automationsunterstützung für Verkehrsverbünde war und ist eine Fragestellung, die nicht nur lokal sondern im gesamten deutschsprachigen Raum zu lösen war. EDV-Lösungen für Verkehrsverbünde müssen heutzutage jedoch nicht mehr gesamthaft selbst erstellt werden. Der LRH vertritt grundsätzlich die Meinung, dass bei Vorliegen einer geeigneten Standardsoftware dieser auch der Vorzug gegeben werden soll.
Kritik	Es ist keine Dokumentation der VTG bekannt, in der detailliert festgehalten ist, aus welchen Gründen die Entwicklung der VTG-Software beauftragt und nicht etwa der Einsatz von Standardsoftware bevorzugt wurde. Dem LRH ist bewusst, dass seit der Entscheidung durch die VTG und dem Prüfungszeitpunkt etwa vier (EDV-)Generationen vergangen sind.
Stellungnahme der VTG	<p><i>Standardsoftware war und ist in Österreich nicht vorhanden. In Deutschland waren Verbundsoftwarelösungen auf den deutschen Markt zugeschnitten und dort sogar wegen unterschiedlicher Strukturen in den jeweiligen Verkehrsverbänden uneinheitlich, nicht standardisiert und damit wegen unterschiedlicher Rechts- und Finanzierungs- und Organisationsstrukturen nicht anwendbar. Der Versuch mit einem deutschen Hersteller in Oberösterreich das SLF System mit deutscher Basis Software und Adaptierungen umzusetzen war nur mit erheblichen und kostenaufwendigen Umprogrammierungsaufwand und der Schaffung unterschiedlichster Schnittstellen, welche auch mit vertretbarem Aufwand wartbar sein müssen möglich.</i></p> <p><i>Die Verkehrsverbund Tirol GesmbH hat durch die gewählte Vorgangsweise die jeweils gewünschte Funktionalität erhalten und für keinen einzigen Systembaustein einen verlorenen Aufwand produziert, das Umsetzungsrisiko und den damit verbundenen Kostenaufwand minimiert und insgesamt ein System aufgebaut, das durchgängig über alle Vertriebskanäle auf dem gleichen Datenmodell basiert.</i></p>
Empfehlung an die VTG	Der LRH empfiehlt daher, derartige Entscheidungsunterlagen schriftlich aufzubereiten, sodass derartige Unterlagen zur Klärung über die weitere Vorgangsweise im VVIS-Bereich – also selbstständige Weiterentwicklung mit jeweiligen Auftragnehmern oder Ersatz von VVIS durch Standardsoftware – vorliegen. Durch die Evaluierung aus heu-

tiger Sicht können dann die erforderlichen Entscheidungen getroffen werden.

10. Zonentarifmodell

Ausgangslage

Bereits Ende des Jahres 1997 war in der damaligen Abteilung Gesamtverkehrsplanung absehbar, dass das in Tirol gültige (Bach'sche) Tarifgruppenmodell für künftige Anforderungen im VVT nicht geeignet war. Für die Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, einer besseren Darstellung des Tarifs für die Fahrgäste, der selbstständigen Fahrpreisermittlung und Selbstabfertigung durch den Fahrgast, der Verbundgrenzen überschreitenden Tarifierung, einer verbesserten Verbundabrechnung sowie der absehbaren „EURO-Umstellung“ sollte deshalb ein neues VVT-Tarifmodell entwickelt werden. Aufbauend auf einer „Studie zur Ausarbeitung eines effizienten Modells der Beteiligung des Bundes an Tarif- und Verkehrsverbänden“ beabsichtigte die zuständige Abteilung das im Bundesland Salzburg verwendete, in der Form einer Wabe dargestellte „Zellentarifmodell“ auch in Tirol zu installieren.

Die Tiroler Landesregierung beschloss im Juni 1998 ein „Konzept über die notwendigen Maßnahmen sowie die damit verbundenen Kosten für die Umstellung der Fahrgastabfertigung im VVT auf das Salzburger Verbundmodell“ zu beauftragen. Aufgrund der Tiroler Topografie, der damit verbundenen erhöhten Speicherkapazität bei den in Tirol verwendeten Fahrscheindruckern war das Salzburger Modell jedoch für Tirol nur bedingt tauglich. Der Auftragnehmer (AN) entwickelte auf der „Salzburger Basis“ ein „Gebietsmodell“ das den Tiroler Anforderungen genügte. Dieses Modell könnte prinzipiell in ganz Österreich verwendet werden.

Beschlüsse

Nach Abschluss der Konzeptarbeiten beschloss die Landesregierung im September 1999 weitere Planungsarbeiten (Erstellung eines Zonenplanes für Tirol, Adaptierung des Salzburger Verkehrsverbund-Abrechnungsprogramms) zu beauftragen. Mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit der VTG wurden die Umsetzungsarbeiten für die Einführung des Zonentarifs dieser Gesellschaft übertragen. Den Auftrag für die Fahrkartenausgabesoftware und –geräte sowie ein Ergänzungsauftrag hiezu genehmigte die Landesregierung im Sommer 2000.

Am 15. August 2001 ermächtigte die Landesregierung „die Landesbaudirektion (Abteilung Gesamtverkehrsplanung) die Einführung des neuen Zonentarifs zum 1.11.2001 zu veranlassen“. Die Einführung des neuen Zonentarifs wurde im AR und in der GV der VTG behandelt, explizite Beschlüsse dieser Organe hiezu gibt es jedoch nicht. Der Lenkungsausschuss beschloss „die Einführung des VVT-Zonentarifs samt neuer Tarifbestimmungen“ Ende Juli 2001 im Umlaufwege.

Wabenform	Das neue Modell ist in Tirol nunmehr so aufgebaut, dass die Verkehrswege - das Verbundliniennetz - in Zonen eingeteilt wurde. Für die Darstellung der Zone wurde die grafische Form der Wabe gewählt. Inklusive der grenzüberschreitenden Strecken ins Außerfern und nach Osttirol wurden 412 Waben gebildet.
Fahrpreisermittlung	Der Fahrpreis für die einzelnen Fahrkarten (Einzel-, Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestickets) ergibt sich aus der Anzahl der befahrenen Zonen. Für Fahrten nach Innsbruck („Kernzone“) gelten eigene Bestimmungen. Der Fahrgast kann sich den Fahrpreis für seine Strecke aus dem Abzählen der Waben nun selbst errechnen.
Ziel der Umstellung	Die VTG beabsichtigte bei der Umstellung auf das neue Zonenmodell folgende Ziele zu erreichen: <ul style="list-style-type: none"> • eine Bereinigung von Einnahmen mindernden Verzerrungen in der bestehenden Tarifkilometrierung; • die Umstellung sollte „aufkommensneutral“ gestaltet werden; der neue Zonentarif darf nicht weniger aber auch nicht mehr Einnahmen (für die Verkehrsunternehmen) erbringen als das alte Tarifgruppenmodell; • der Zonentarif soll exklusiv im VVT mit Ausnahme nicht vergleichbarer Angebote im ÖBB-Schienenverkehr und der Stadtverkehre zur Anwendung gelangen; • bei der Umrechnung in „EURO“ waren Abrundungsverluste in der Preisberechnung zu berücksichtigen.
VVT-Tarifexklusivität	Neben der Einführung eines Zonenmodells mit neuer Verbundabrechnung änderte die VTG durch die Umsetzung der VVT-Tarifexklusivität auch die Tarifstruktur für den Verbundraum. Die wesentlichsten Änderungen waren: <ul style="list-style-type: none"> • Entfall der „>100 km-Bonus“ Abtarifierung auf Schienenstrecken; • Entfall der Aufpreise für Stadtverkehrs-Umsteigerkarten;

- Einheitliche Preise für alle „Regio-Tickets“;
- Jugendermäßigungen für Einzel- und Tagestickets;
- Ermäßigungen für Familien, Senioren und Behinderte;
- Unentgeltliche Beförderung von Fahrrädern und Hunden.

VVT Modell auf allen Linien	Zonen			Kern- zonen zuschlag Innsbruck			Regio			Tirol			Kernzone Innsbruck			Zone Schwaz			Zone Kufstein			Nightliner
	N	S	M	N	S	M	N	S	M	N	S	M	N	S	P	N	S	M	N	S	M	X
Einzelticket	•	•	•	•	•	•							•	•		•	•	•	•	•	•	•
Tagesticket	•	•	•	•	•	•										•	•	•	•	•	•	
24-Stundenticket													•	•	•							
4-Fahrtenticket													•	•								
Wochenticket	•			•			•			•			•	•		•	•		•	•		
Monatsticket	•			•			•			•			•	•	•	•	•		•	•		
Halbjahresticket													•	•	•							
Jahresticket	•			•			•			•			•	•	•	•	•		•	•		
Familienjahresticket																				•		

Fahrpreisänderung Die Einführung des neuen Zonentarifs stellte einen vollkommenen Wechsel der bisherigen Tarifstruktur dar. Für einzelne Relationen änderten sich deshalb auch die Fahrpreise bei Einzeltickets von „+ 40 %“ - „- 25 %“ und bei Monatskarten von „+ 30 %“ - „- 15 %“.

Umsatzprognose Um Aufschluss darüber zu erhalten, wie sich der Zonentarif auf den Umsatz der Verbundkarten auswirkt, erstellte die VTG eine Prognose über die zu erwartende Umsatzentwicklung. Unter der Prämisse eines konstanten Mengengerüsts auf Basis der verkauften Fahrkarten des Jahres 1999 wurden rd. 70 % des gesamten VVT-Umsatzes aus Streckenkarten ausgewertet. Die Prognoseberechnung ergab für die VTG einem Gesamt-Umsatzzuwachs von rd. 3 %, das waren rd. 0,56 Mio. €, was nach Ansicht des LRH eine „versteckte“ Fahrpreiserhöhung von ebenfalls 3 % bedeutet.

Zeitplanung Zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe für die Zonenplanung Mitte 1998 beabsichtigte die Abteilung Gesamtverkehrsplanung das Zonenmodell im Jahr 2000 in Betrieb zu nehmen. Der Auftragnehmer hätte einen Zeitplan für die Erfüllung der beauftragten Projektsschritte und einen Zeitplan für „die Implementierung der Fahrgastabfertigung“ anfertigen sollen. In einer abteilungsinternen Zeitplanung Mitte 1999 war die Inbetriebnahme des neuen Tarifmodells bereits ab Jahresmitte 2001 vorgesehen. Der Regierungsbeschluss für die „Pla-

nungsarbeiten für das Zonentarifmodell und das Abrechnungssystem im neuen VVT“ sah für die Realisierung, insbesondere der Abrechnungsprogramme, einen Zeitraum von bis zu drei Jahren, sohin bis Herbst 2002 vor. Das neue Zonentarifmodell ging dann mit 1.11.2001 in Betrieb.

Dem LRH ist bewusst, dass bei der Beurteilung der Zeitplanung für das neue Zonentarifmodell mehrere Faktoren zu berücksichtigen waren, da die Umstellung neben der reinen Fahrpreisermittlung auch eine Änderung der Beförderungsbedingungen beinhaltete. Nach Festlegung der Grundlagen für die Zonenplanung Mitte 1999 wurde der von der Fachabteilung-Land Tirol-VTG festgelegte Zeitrahmen - bis ca. Jahresmitte 2001 – insbesondere für die technischen Projektkomponenten auch eingehalten.

Schlussbriefe	In den einzelnen Schlussbriefen für die Planungsarbeiten forderte das Land, dass die Auftragnehmer eine Zeitplanung für ihre Leistungen erstellen sollten. Dem LRH konnten diese geforderten und im Auftrag enthaltenen Zeitplanungen für keinen Auftrag vorgelegt werden.
Kostenplanung	Die einzelnen Regierungsbeschlüsse zum Projekt enthielten die Kosten für die jeweils anfallenden Planungsvergaben, eine Gesamtkostenübersicht wurde erst im Dezember 2000 von der VTG für das BMVIT zusammengestellt. Diese Kostenaufstellung wurde auf Basis bereits vergebener Aufträge (Land Tirol und VTG) erstellt, die Gesamtkosten sollten rd. 1,11 Mio. € betragen. In der „Realisierungsstudie zur Erstellung des Zonenplanes (s.u.)“ hätte eine externe Ressourcenabschätzung erfolgen sollen, was aber nicht geschah.
Projektkosten	Wie schon erwähnt, wurde das Projekt „Einführung Zonentarif“ in den Jahren 1998/1999 vom Land Tirol betreut. Die Ausgaben für die Planungsaufträge „Konzept Tarifumstellung“ und „Realisierungsstudie Wabenmodell“ in Höhe von rd. € 46.600,- wurden aus dem Landesbudget bezahlt. Mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit der VTG im Jahr 2000 übernahm diese die weiteren Projektkosten in Höhe von rd. 1,24 Mio. €. Zusätzlich wurden im Jahr 2001 für die Einführung des Zonentarifs rd. € 115.000,- ausgegeben. Die Gesamtkosten des Projekts betragen somit rd. 1,40 Mio. €. Die Gesamtkosten laut der Kostenaufstellung für den Bund wurden somit um rd. € 300.000,- überschritten.

Projektkosten VTG

	Schätzung VTG 12/2000		tatsächliche	nachträgliche
	in ATS	in €	Ausgaben	Erweiterungen
Zonenplan				
Ausarbeitung Zonenplan Tirol	2.750.000,00	199.850,29	218.018,50	
Pflichtenhefte EDV	395.000,00	28.705,77		
für Jahreskarten			9.649,32	
für VVIS			9.064,99	
für Abrechnungssoftware			13.966,38	
Abrechnungssoftware EDV	2.571.000,00	186.841,86	186.758,78	
+ Change Requests				33.500,00
Jahreskartensoftware EDV	900.000,00	65.405,55	68.500,78	
+ Erweiterung				6.395,00
Erweiterung Preisauskunft				5.985,46
Grenzüberschreitende Tarifierung				
EDV-Software				25.000,00
FSD				24.300,00
Verkehrsverbund-Informationssystem	1.104.000,00	80.230,81	80.230,80	
Verbundmanagement-Software				50.765,01
Hardware-Abrechnungssystem	513.857,00	37.343,44	21.082,30	
FSD-1 -Software (ohne Wartung)	2.650.000,00	192.583,01	192.583,01	
+ Change Request u. Erweiterung				21.013,35
FSD -Software FSD-2	1.166.000,00	84.736,52	77.629,12	
+ Change Request 21 u. 19				16.600,00
FSD -Software IVB				
Umstellung auf Zonentarif und österr.weit einheitliches Datenmodell	2.000.000,00	145.345,67	145.345,67	
EURIS (TIS-P)	600.000,00	43.603,70	30.025,50	
Summe gesamt	14.649.857,00	1.064.646,63	1.052.855,15	183.558,82

Projektförderung Die Finanzierung der Projektkosten erfolgte gemäß dem damals geltenden „Grund- und Finanzierungsvertrag“ zwischen den Gebietskörperschaften Bund und Land Tirol. Der Anteil des Bundes beim Projekt betrug rd. € 634.000,-, das sind 45,5 %.

Vergabewesen Die Vergaben für die Planungsaufgaben erfolgten durchwegs im Verhandlungsverfahren mit jeweils einem Unternehmer im Sinne des BVergG 1997. Für Vergleichszwecke wären entsprechend den

einschlägigen Bestimmungen mindestens drei verbindliche Angebote einzuholen gewesen, was jedoch nicht erfolgte.

Abwicklung Realisierungsstudie	An die Realisierung des Tarifzonenplanes war im Herbst 1999 auch ein Auftrag für eine „Realisierungsstudie zur Erstellung eines Zonenplanes für den VVT nach den Grundlagen des SVV“ um rd. € 11.000,- gebunden. Diese Studie enthielt acht Kapitel (Realisierungsschritte, Raumgeographische Erkundung des Verkehrsgebietes VVT, Zonenbildung, Zonennummerierung, Projektmanagement, Zeit- und externe Ressourcenabschätzung, etc.) nach denen der Hauptauftrag für die Zonenplanung (Auftragswert rd. € 200.000,-) abgewickelt werden könnte.
Kritik	Die präsentierte Studie schnitt auf 4,5 Seiten die zu behandelnden Aufgabenfelder lediglich an, im Prinzip beschrieb der Auftragnehmer die von ihm im Hauptauftrag zu erbringenden Leistungen. Nach Ansicht des LRH wäre die Beschreibung der Leistung – wie bei jeder anderen Auftragsvergabe auch - Aufgabe des Landes gewesen und hätte diese leicht mit eigenem Personal erbracht werden können. Das Land Tirol hätte sich dadurch die Ausgaben für diese Studie erspart.
Abstimmung Land Oberösterreich	Die Verkehrsverbände Tirol und Oberösterreich beabsichtigten das neue Zonenmodell nach dem Salzburger Modell gemeinsam einzuführen um die Kosten für die notwendigen Planungsleistungen zu teilen. Die erforderlichen Planungen für die Umstellung der Fahrgastabfertigung (das Datenmodell für die Abfertigung im VVT), die Realisierungsstudie zur Gestaltung eines Zonenplanes nach dem Wabenmodell, die Erstellung des Zonenplanes, die Adaptierung des Salzburger Verbund-Abrechnungsprogrammes für Tirol und Oberösterreich sowie die Ausschreibung der Software für die Fahrscheindrucker für die Verkehrsverbände Tirol und Oberösterreich wurden daher gemeinsam, jedoch mit getrennter Rechnungslegung durchgeführt. Die unterschiedlichen Gerätekonfigurationen im OÖVV und im VVT wurden im Rahmen der Pflichtenhefterstellung für die Ausschreibung berücksichtigt. Im Rahmen der Ausschreibung beabsichtigte der OÖVV eine „erweiterte Projektüberwachung“ und „Zusätzliche Inbetriebnahmen, Tests und AbnahmeprozEDUREN“ in Höhe von rd. € 14.250,- ebenfalls extern zu beauftragen, die VTG erbrachte diese Leistungen mit eigenem Personal. Die Ausschreibungs Kooperation wurde daraufhin von Seiten der VTG eingestellt.

Abstimmung Verkehrsunternehmen

Nach dem Vorliegen des „Gebietsmodells“ informierte das Land Tirol Anfang 1999 die Verkehrsunternehmen von der geplanten Einführung eines neuen Tarif- und Abrechnungssystems. Für die Abwicklung wurde eine „Projektsteuerungsgruppe“ und für die technische Umsetzung (Tarifmodell/Fahrgastbedienung) ein eigenes Team eingerichtet. Die VTG berichtete in den VVT-Vollversammlungen über den Stand der Zonenplanung und über die geplanten Schritte zur Überleitung der Alteinnahmengarantie in eine Einnahmenaufteilungsregelung.

Das neue Zonen- und Tarifmodell berührte die Interessen der einzelnen Verkehrsunternehmen im VVT und beabsichtigten insbesondere die ÖBB und die IVB eigene Vorstellungen zu verwirklichen. So weigerte sich z.B. die ÖBB entsprechende Daten für eine Tarifsimulation zur Verfügung zu stellen (März 1999) und erklärte das von der VVT vorgeschlagene Datenmodell nicht zur Anwendung zu bringen. Von Seiten der IVB wurde im November 1999 eine eigene „Kooperationsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Tirol“ initiiert und versucht über eine Beteiligung an der VTG ihr „know how im Regiebereich“ einzubringen. Das „24-h Ticket“ der IVB sollte im VVT aus Kostengründen nicht übernommen, der Kartenverkauf in die Region von der IVB auch zu Schwachlastzeiten nicht durchgeführt werden. Weiters beabsichtigte die Kooperationsgemeinschaft noch im Juni 2001 die Einführung des neuen Tarifzonenmodells mit Forderungen zu verknüpfen. Der Bund und das Land lehnten dies unter Hinweis auf den geltenden Leistungsvertrag ab. Alle Verkehrsunternehmen beauftragten dann im August und September 2001 die VTG gemäß KfIG die neuen Beförderungsbedingungen für den VVT der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Bewertung

Der LRH wertet die Einführung des Zonenmodells als positiv, da die damit verbundenen Vorteile für den Fahrgast und die Ziele für die VTG auch realisiert wurden. Obwohl während der Projektabwicklung wesentliche Systempartner erhebliche Widerstände gegen die Einführung des Zonenmodells hatten, wurde das Projekt im Großen und Ganzen innerhalb des Projektrahmens durchgeführt.

11. Grund- und Finanzierungsvertrag

- GuF-Vertrag 1995 Das Land Tirol und der Bund schlossen im September des Jahres 1995 einen so genannten GuF-Vertrag für einen VVT ab. Der GuF 1995 regelte die gegenseitigen Rechte und Pflichten der beiden Gebietskörperschaften. Auf dieser Basis schlossen sodann im Jahre 1997 das Land und der Bund mit Verkehrsunternehmungen, die Kraftfahrlinien betreiben einen Leistungsvertrag ab.
- Aufgrund der damals vorgesehenen Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbünde Österreichs sowie des, Ende der 90er Jahre entstehenden ÖPNRV-G beabsichtigten der Bund und das Land seit dem Jahr 1998 für den VVT einen neuen GuF zu errichten. Im Rahmen der Gespräche über die „Neustrukturierung der Österreichischen Verkehrsverbünde“ zwischen den Verkehrsverbänden, den Ländern und dem Bund wurden seit dem Jahr 1998 eine Vielzahl von Vorschlägen für einen neuen GuF erarbeitet. Diese GuF Entwürfe fanden jedoch vorerst – je nachdem wer den Vertrag verfasste - nicht die Zustimmung der Länder oder des Bundes.
- Kündigung Der Bund (BMVIT) kündigte im Dezember 2001 den alten GuF, aufgrund einer unklaren Gestaltung des Kündigungsschreibens setzte das BMVIT in Folge die Kündigung aus. Im Dezember 2002 kündigte der Bund neuerlich den GuF 1995 und den Leistungsvertrag zum Jahresende. Beide Verträge sind mit Ablauf der Kündigungsfrist mit 31.12.2003 außer Kraft getreten. Das Land hat daraufhin ebenfalls den Leistungsvertrag mit den Verkehrsunternehmen gekündigt.
- Regierungsbeschluss Ende des Jahres 2002 beauftragte das Land die VTG, die Verhandlungen mit Bund im Namen des Landes zu übernehmen. Die VTG legte dem Land Tirol im Februar 2006 einen mit dem Bund abgestimmten Vertragsentwurf zur Genehmigung vor. Die Landesregierung hat am 28.02.2006 dem Abschluss des GuF für den Verkehrsverbund zugestimmt.
- Änderung Nach dem Regierungsbeschluss begehrte der Bund eine neuerliche Änderung des GuF, da die Abgeltung von „EDV-Kosten“ noch geklärt werden sollte. Dem GuF wurde sodann ein „side-letter“ angefügt.

Der Vertrag wurde im Dezember 2006 vom Bund, Land und VTG unterschrieben und trat rückwirkend mit 1.1.2004 in Kraft. Er enthält unter Berücksichtigung des „side-letter“ im Wesentlichen folgende Bedingungen:

- Aufgaben der VTG,
- für die Finanzierung der Bundesinteressen erhält die VTG jährlich zwischen € 343.000,-- und € 545.000,--,
- der Bund stellt für die Finanzierung der Verkehrsdienste im Bundesland Tirol der VTG ab dem Jahr 2003 € 4.790.000,-- zur Verfügung,
- diese Beträge sind wertgesichert,
- Zusätzlich zu diesen Mitteln stellt der Bund aufgrund seiner Verpflichtungen aus dem ÖPNRV-G 1999 (§§ 24 und 26) österreichweit € 7.268.000,-- und auf Basis des Bundesbahn- und Privatbahngesetzes € 486.000.000,-- (für das Jahr 2003) zur Verfügung.

Bewertung

Ein Vergleich des von der Landesregierung genehmigten Vertragsentwurfes mit dem Vertrag aus dem Jahre 2002 zeigt, dass die Bundesleistungen in den Positionen „Zahlungen an die VTG“ und „Leistungen für Verkehrsdienste“ auf Basis des Referenzjahres 2003 nunmehr um rd. 18 % höher liegen. Nach Ansicht des LRH hat sich die Hartnäckigkeit des Landes und der VTG ausgezahlt, mit dem Bund über die einzelnen Vertragsbedingungen mehr als acht Jahre zu verhandeln.

12. Verkehrsdienstverträge

12.1 Genealogie

Das bestehende System der garantierten, wertgesicherten Alteinahmen in Verbindung mit der Ab- und Durchtarifierung der Verbundtarife und sich ändernden Rahmenbedingungen (Selbstbehalt bei der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Entfall der Hochschüler-Freifahrt) im öffentlichen Personenverkehr führte in den Jahren 1996 bis 2000 zu überproportional steigenden Zuschüssen der Gebietskörperschaften Bund und Land Tirol. Dieses System nahm den im VVT zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen ihre unternehmerische Verantwortung sich um eine Verbesserung der Einnahmen im öffentlichen Personenverkehr zu bemühen. Zahlreiche

Studien in Österreich belegten diese Entwicklung.

ÖPNRV-G

Mit dem Inkrafttreten des ÖPNRV-G 1999 schuf der Bund eine gesetzliche Regelung den öffentlichen Verkehr auf eine neue Basis zu stellen. Die bestehenden Systeme der valorisierten Alteinnehmengarantie sollten innerhalb von fünf Jahren durch Verkehrsdienstverträge ersetzt werden (§ 19 ÖPNRV-G). Da in diesem Gesetz aber auch das bisherige und das künftige (Bundes-) Finanzierungssystem vorgegeben ist, sah sich die VTG gezwungen, entsprechende vertragliche Vorkehrungen zu treffen. Weiters war ab Dezember 2001 absehbar, dass der Bund den bestehenden GuF zu kündigen beabsichtigt. Gleichzeitig mit der – vorläufig rechtsungültigen – Kündigung versandte das BMVIT einen Entwurf für einen neuen GuF. Nach diesem Entwurf sollten „die Länder (und Gemeinden) bis spätestens Ende 2005 die erbrachten Verkehrsdienste der am VVT beteiligten Verkehrsunternehmen durch den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen, ..., regeln.“ Die zu behandelnden Vertragsinhalte (u. a. Art der Bestellung, Vertragslaufzeit, Betriebsprogramm bei Leistungsbestellung, Qualitätsanforderungen, Zuscheidung der Einnahmen, Höhe des Entgelts) wurden in diesem Entwurf explizit angeführt. Eine gleichlautende Bestimmung findet sich im endgültigen GuF des Bundes mit dem Land Tirol.

Das Land (Abteilung Gesamtverkehrsplanung) beabsichtigte ab Mitte 1999 bei der Umsetzung regionaler Verkehrskonzepte (Lechtal, Osttirol) die Bestellung zusätzlicher, gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen mit einem Vertragsregime auf Basis des KFIG zu bewerkstelligen. Diese Vertragsentwürfe wurden damals aber vom Land Tirol und nach Aufnahme der Geschäftstätigkeit von der VTG nicht umgesetzt.

Eine von der VTG in Auftrag gegebene Studie empfahl Anfang 2002, auf Basis des neuen Wabentarifs die Finanzmittel für die Verkehrsleistungen zu strukturieren, damit derartige Verträge abgeschlossen werden können.

12.2 Vertragsarten

Beginnend mit dem ersten Verkehrsdienstvertrag in Osttirol, abgeschlossen im Juli 2002, schloss die VTG mittlerweile mit fast allen im VVT zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen entsprechende Verkehrsdienst- oder Kooperationsverträge ab. Zur Voll-

ständigkeit fehlt lediglich ein Busverkehrsunternehmen das aber nur im Schülerbeförderungsverkehr tätig ist sowie die ÖBB-Schiene. Mit der ÖBB-Personenverkehr AG wurden entsprechende Übergangsbestimmungen und –vereinbarungen (s.u.) abgeschlossen.

Die VTG schloss mit den verschiedenen Partnern, das sind die Verkehrsunternehmen, Gemeinden und sonstige Dritte folgende Verträge ab:

- Verkehrsdienstverträge für Bestands- und Bestelleistungen,
- Verträge zur Verlustabdeckung,
- Beförderungsverträge und
- Clearingverträge.

Verträge für Bestandsleistungen

Die Verkehrsdienstverträge regeln die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen durch das Verkehrsunternehmen gegen Bezahlung eines Leistungsentgeltes, das sind die Fahrgeldeinnahmen (Erlöse aus dem Kartenverkauf) und die Fahrpreisersätze (Abgeltungen die von der Republik Österreich im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gewährt werden) sowie die Verbundabgeltung. Weiters regeln sie den Vertrieb von Verkehrsdienstleistungen. Das Verkehrsunternehmen ist Träger der Kraftfahrlinienkonzessionen auf den einzelnen Linien, die bestehenden („Bestandsleistungen“) und auch zusätzlichen Verkehrsdienstleistungen sind in jedem Vertrag eindeutig fixiert.

Der Vertrieb und der Verkauf der Fahrkarten erfolgt nach dem so genannten „Konzessionärsmodell“, das heißt im Namen des Verkehrsunternehmens, aber auf Rechnung der VTG. Eine Ausnahme bilden die Jahreskarten, die ausschließlich von der VTG vertrieben werden. Weiters verpflichten sich die Verkehrsunternehmen den jeweils gültigen VVT-Tarif anzuwenden. Die Verkehrsunternehmen haben Anspruch auf eine einmalige, jährliche Tarifierhöhung, das Ausmaß bestimmt sich nach dem Verbraucherpreisindex 2000.

Das Leistungsentgelt für die Bestandsleistung wurde für jeden Vertrag einvernehmlich zwischen der VTG und dem Verkehrsunternehmen aus der Verbundabrechnung des Vorjahres, meist aus dem Jahr 2002, und einer Plausibilitätsüberprüfung der Verkehrskosten ermittelt. Die Verbundabgeltung, das ist der Finanzierungsanteil der VTG bzw. des Landes Tirols, ergibt sich dann aus dem für dieses Jahr festgesetzten Leistungsentgelt abzüglich der Fahrgeldeinnahmen (auf der Tarifebene 1) und der Fahrpreisersätze und bleibt über die Vertragslaufzeit unverändert. Das Verkehrsunternehmen erhält

für die Erbringung der Bestandsleistung eine monatliche Abschlagszahlung und es legt einmal jährlich eine Schlussrechnung.

Weiters enthalten die Verkehrsdienstverträge Bestimmungen über die Qualität der Verkehrsdienstleistungen, die Marketingmaßnahmen, die sonstigen Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen, die Vertragsdauer und Kündigung, bestehende Verträge und Kontrollrechte.

Verträge für Bestelleistungen

Meist aufgrund eines regionalen Verkehrskonzeptes enthalten viele Verkehrsdienstverträge über Bestandsleistungen auch Bestimmungen über zusätzlich zu erbringende, exakt definierte Verkehrsleistungen ab einem bestimmten Zeitpunkt. Derartige Verträge werden von der VTG aber auch als Einzelverträge mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen.

Das Leistungsentgelt für Bestelleistungen, das sind in der Regel die kalkulierten Kosten für die Erbringung der gewünschten Verkehrsleistung, ermittelt die VTG gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen. Es ergibt sich aus den Fahrgeldeinnahmen und der Bestellabgeltung. Das Leistungsentgelt wird jährlich nach dem Verbraucherpreisindex wertgesichert. Die übrigen Bestimmungen der Verkehrsdienstverträge für Bestelleistungen entsprechen denen der Bestandsverträge.

Die Finanzierung der Bestellabgeltung erfolgt mit einer über die Laufzeit des Vertrages gleichbleibenden Förderung des Landes, einer allfälligen Bundesförderung und durch Dritte (das sind meist einzelne Gemeinden oder ein Gemeindeverband).



Vertrag zur Verlustabdeckung

Die VTG übernimmt im Bundesland Tirol (dem VVT-Raum) die Planung, Organisation, Umsetzung und finanzielle Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs für Gebietskörperschaften oder Dritte (§ 18 ÖPNRV-G). Im Rahmen dieser Verkehrskonzepte beabsichtigen Gemeinden und/oder Regionen „den öffentlichen Nahverkehr im Sinne einer Mobilitätsverbesserung für ihre Bürger zu gestalten, da die eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienstleistungen nicht ausreichen, um eine zufriedenstellende Dichte von Verkehrsdienstleistungen zu gewährleisten“. Die VTG setzt u. a. mit dem Verkehrskonzept den gewünschten Umfang des öffentlichen Verkehrs fest und schließt mit den Verkehrsunternehmen die entsprechenden Verkehrsdienstverträge für die Bestelleistungen ab; den daraus erwachsenen Verlust des gemeinwirtschaftlichen Bereichs im Sinne des ÖPNRV-G haben die Gemeinden zu übernehmen.

Die VTG schließt mit der Gemeinde (oder einem Gemeindeverband) einen „Vertrag zur Verlustabdeckung“ ab. Dieser Vertrag enthält neben dem Umfang des gewünschten Personennahverkehrs (Summe der Fahrplankilometer für die Bestelleistungen) insbesondere den errechneten, höchstmöglichen Verlust für die Gemeinde. Dieser Verlust ist entsprechend der Kostensteigerungen für die Verkehrsdienstleistungen wertgesichert. Wie schon erwähnt, reduziert sich der höchstmögliche Verlust um die Förderbeträge von Bund und Land und um allfällige Beiträge Dritter (hier: sonstige Betriebe, touristische Einrichtungen, etc.).

Weitere Vertragsbedingungen in den Verlustabdeckungsverträgen betreffen Dauer und Kündigung der Verträge, allfällige Schadenersatzansprüche und gegenseitige Kontrollrechte.

Beförderungsverträge

In den Verkehrsdienstverträgen für Bestands- und Bestelleistungen mit den Verkehrsunternehmen wurde auch die Beförderung von Gästen mit Gästekarten, Regionencards (Ötztal-, Stubaital-, etc.), Fahrgästen mit Eintrittskarten für bestimmte Tourismuseinrichtungen, die Beförderung von Skifahrern während der Zeitdauer des Skibetriebes ohne Entrichtung von Fahrgeldern für die Inanspruchnahme der Verkehrsdienstleistung vereinbart. Die VTG schloss mit den Trägern dieser betrieblichen und touristischen Einrichtungen Beförderungsverträge ab, in denen die Beförderung der Gäste und die Höhe der Beiträge dieser Einrichtungen festgelegt wurde. Entsprechend den Bestimmungen der Verträge für Bestelleistungen und zur Verlustabdeckung sind auch diese Beiträge wertgesichert.

Clearingverträge

Im Rahmen von touristischen Inclusive-Angeboten von Tourismusverbänden erzielt die VTG auch Einnahmen für Verkehrsdienstleistungen auf den konzessionierten Linien eines Verkehrsunternehmens. Diese Einnahmen sind nicht Gegenstand der Verkehrsdienstverträge und stehen damit ausschließlich der VTG zu. Die VTG schließt mit den Verkehrsunternehmen einen Clearingvertrag ab, in dem sich das Verkehrsunternehmen verpflichtet, Personen gegen Vorlage von entsprechenden Fahrscheinen ohne weiteres Entgelt zu befördern. Für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen nach diesem Vertrag erhält das Verkehrsunternehmen einen entsprechenden Anteil an den Einnahmen der VTG.

12.3 Verkehrsleistung des ÖPNV in Tirol

Bestandsleistung

Die VTG beabsichtigte nach dem Vorliegen oben erwähnter Unternehmensstudie, mit allen privaten Verkehrsunternehmen „möglichst rasch“ einen Verkehrsdienstvertrag abzuschließen. Dadurch sollten die gemäß ÖPNRV-G in Aussicht gestellten Bundesförderungen in Anspruch genommen und für die großen, im Besitz der öffentlichen Hand befindlichen Verkehrsunternehmen sollte eine Vorbildfunktion geschaffen werden. Diese Strategie sollte deshalb mit „unternehmensbezogenen und nicht gebietsbezogenen Verkehrsdienstverträgen“ umgesetzt werden. Alle Verträge mit den Verkehrsunternehmen wurden vom AR und teilweise von der GV behandelt und genehmigt.

In der folgenden Tabelle ist die zeitliche Entwicklung der Verkehrsdienstverträge ersichtlich; der Großteil der Verträge mit den Verkehrsunternehmen über Bestandsleistungen wurde im Jahr 2003 abgeschlossen. Mit der „ÖBB-Schiene“ schloss die VTG jeweils Übergangsvereinbarungen ab, mit der IVB und mit deren Tochterunternehmen wurde ein Kooperationsvertrag abgeschlossen (s. u.). Beide Unternehmen haben die, schon vor der Kündigung des GuF durchgeführten Verkehrsleistungen auch bis zum Abschluss der Vereinbarungen mit der VTG aber immer erbracht. Die gesamten Bestands-Verkehrsdienstleistungen betragen daher stets rund 26,2 Mio. km.

Leistung Bestandsverkehr

Jahr	2002	2003	2004	2005
	km			
Vertragsleistung Bestand	1.709.624	12.137.397	2.582.743	30.000
Gesamtleistung Bestand	16.459.764			
Zusätzlich ÖBB, IVB	9.729.635			

Bestelleistung

Gemäß der Absicht des Landes Tirol, über die Finanzierung der Bestandsverkehre die Grundversorgung des öffentlichen Verkehrs zu sichern, sollte die Feinversorgung über die einzelnen Bestelleistungen bewerkstelligt werden. Mit den Bestelleistungen werden aufgrund der regionalen Verkehrskonzepte die gewünschten Verkehrsleistungen für ländliche Regionen, für Dorf- und Citybusse und für Zusatzkurse auf bereits bestehenden Linien erbracht. Gegenüber den über die Jahre gleichbleibenden Verkehrsleistungen aus den Bestandsverträgen stiegen die bestellten Verkehrsleistungen ab dem Jahr 2003 stark an.

Leistung Bestellverkehr

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006
	km				
ÖBB-Schiene	0	0	188.048	197.337	203.357
Bestelleistung-Verkehrsunternehmen	391.402	2.303.020	3.341.024	3.986.290	5.876.569
Bestelleistung-Gesamt	391.402	2.303.020	3.529.072	4.183.627	6.079.926

Verkehrsleistung
gesamt

Die gesamten, unter dem Vertragsregime der VTG stehenden Verkehrsleistungen entwickelten sich von rd. 26,6 Mio. km im Jahr 2002 auf rd. 32,3 Mio. km im Jahr 2006, das entspricht einer Steigerung von rd. 20 %.

Gesamtleistung ÖPNRV

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006
	km				
Bestandsleistung Verkehrsunternehmen	16.459.764	16.459.764	16.459.764	16.459.764	16.459.490
Zusätzlich ÖBB, IVB	9.729.635	9.729.635	9.729.635	9.729.635	9.729.635
Bestelleistung Gesamt	391.402	2.303.020	3.529.072	4.183.627	6.079.926
Verkehrsleistung Gesamt	26.580.801	28.492.419	29.718.471	30.373.026	32.269.051

Hinweis Der LRH weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass Skibus- und andere touristisch bedingte Verkehre nicht im VVT enthalten waren und deshalb auch nicht statistisch erfasst wurden. Erst mit der Einbeziehung derartiger Verkehre in den VVT und dem Abschluss von Verkehrsdienstverträgen erfolgte eine Aufnahme in die Verkehrsstatistik. Mit der Einbeziehung touristisch bedingter Verkehre in den VVT wurde somit ein dichteres Fahrplanangebot auf den entsprechenden Linien bei gleichbleibenden öffentlichen Finanzmitteln erzielt.

12.4 Verkehrskonzepte

Untrennbar verbunden mit der Entwicklung von Verkehrsdienstverträgen und insbesondere mit dem Abschluss von Verträgen über Bestelleistungen ist die Entwicklung regionaler, auf den ÖPNV bezogene Verkehrskonzepte. Nach der Entwicklung eines für die Region entsprechenden Verkehrskonzeptes werden für die bestehenden Verkehre Verträge für Bestandsleistungen und für erforderliche, zusätzliche Verkehre Verträge für Bestelleistungen abgeschlossen.

Strategie Nach Auskunft der VTG war es ihr wichtig, dass alle Teile Tirols eine Mindestversorgung im ÖPNV erhielten. Diese Grundversorgung sollte mit den Bestandsleistungen abgedeckt werden. Darüber hinausgehende Verbesserungen des ÖPNV, sollten darauf aufbauend mit einzelnen Verkehrskonzepten erreicht werden. Damit erfüllt die VTG die Verpflichtungen des ÖPNRV-G.

Initiative Vor allem die ehemaligen Krafftahrlinienunternehmen im Eigentum des Bundes reduzierten bis zum In-Kraft-Treten des ÖPNRV-G ihr

Leistungsangebot. Der sich daraus ergebende Bedarf an Verkehrsdienstleistungen für die Region soll mit einem neuen Verkehrskonzept und neuer Finanzierung sichergestellt werden. Die Initiative für die Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes geht meist von den Gemeinden einer Region, selten von der VTG, den Verkehrsunternehmen oder sonstigen Dritten aus.

Hinweis

Die einzelnen Verkehrskonzepte werden zwar unter der Aufsicht der VTG bearbeitet, die Mitarbeiter der VTG erstellen die Verkehrskonzepte nur in jenen Fällen selbst, wo die beteiligten Verkehrsunternehmen über keine eigenen Verkehrsplanungstools verfügen.

Bei der Entwicklung eines Verkehrskonzeptes wird der Bedarf an allen notwendigen und gewünschten Verkehrsleistungen erhoben. Darauf aufbauend werden alle vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel der Region (Schiene, Bus) vertaktet und vernetzt und in einem ganzjährigen oder saisonalen Fahrplan zusammengefasst. Die sich daraus ergebende gesamte Verkehrsleistung (das ist die Summe aller Fahrplankilometer) ist dann die Basis für die entsprechenden Verkehrsdienstverträge sowie Verlustabdeckungs- und Beförderungsverträge mit allen Beteiligten.



km-Satz

Ein wesentlicher Parameter für die VTG ist der Gesamtkilometersatz – das ist der Quotient aus Gesamtentgelt und Gesamtfahrplankilometer – der in Abhängigkeit zum Verkehrsmittel (schienegebundene Verkehrsmittel sind teurer als Busse) in einem ausgewogenen Verhältnis stehen soll.

bestehende Verkehrskonzepte

Bis Ende des Jahres 2006 wurden von der VTG rd. 20 Verkehrskonzepte bearbeitet und mit den Verkehrsunternehmen die hierfür notwendigen Verträge abgeschlossen. Die Intensität dieser Ver-

kehrskonzepte reicht von einer durchgängigen Verkehrsleistung für (fast) einen ganzen Bezirk (VKZ Osttirol), für eine kleine Region (z.B. Achensee, Paznaun, Ötztal), für verschiedene lokale Dorf- und Regiobusse bis hin zu einzelnen Fahrplananschlussmöglichkeiten mit Sammeltaxis. Die Größe eines zu bearbeitenden Verkehrsraumes ergibt sich aus den homogenen Verkehrsbedarfs- und Finanzierungsinteressen der Region.



geplante
Verkehrskonzepte

Zum Prüfungszeitpunkt bearbeitete die VTG weitere elf Verkehrskonzepte (u.a. Mittleres Unterinntal, Zillertal, Landeck – Umgebung, Kitzbühel/Brixental, ÖBB-Schiene). Der Projektstatus für diese Verkehrskonzepte ist unterschiedlich weit gediehen und reicht von einzelnen Fahrplanentwürfen für den Verkehrsraum, der Berechnung der Leistungsaufteilung zwischen den Konzessionsträgern und ersten Kalkulationen des Leistungsentgeltes. Teilweise sind auch schon Finanzierungsfragen geklärt.

Aus Sicht der VTG fehlen dann in Tirol für eine lückenlose Abdeckung von öffentlichen Verkehrsleistungen noch integrierte Verkehrskonzepte für das Obere Gericht, das „nördliche Reutte“, der Bereich „Gurgltal und Imst-Umgebung“, die Salzstraße, das Wipptal um den „Knoten Matrei“ sowie der Bereich Kitzbühel - St.Johann – Kufstein. Für diese Regionen setzte die VTG jedoch noch keine konkreten Planungsschritte.

Anregung

Wie schon erwähnt, wird im AR in regelmäßigen Abständen über die einzelnen Verkehrskonzepte berichtet. Für den LRH erstellte die

VTG eine Liste mit den geplanten Verkehrskonzepten. Der LRH regt in diesem Zusammenhang an, diese strukturierte Projektliste fortzuführen und im Sinne eines Projektmanagements die Liste abzuarbeiten und dem AR regelmäßig zu berichten.

Bewertung

Aus der Sicht des Landes wäre es wünschenswert, wenn es Verkehrs-(planungs-)konzepte für den öffentlichen Verkehr in ganz Tirol gäbe. Die unterschiedlichen Interessen mancher Verkehrsunternehmen, die personellen Ressourcen in der VTG sowie das mangelnde Finanzierungsvermögen einzelner Regionen und Gemeinden ließen diesen Endzustand noch nicht erreichen.

**Stellungnahme
der Regierung**

Die Anregung im Rohbericht, Verkehrs-(planungs-)konzepte für den öffentlichen Verkehr in ganz Tirol zu erstellen, ist zweckmäßig, die Konzeptentwicklung sollte dabei auf eine breitere Basis gestellt werden und insbesondere folgende Punkte umfassen:

- *Festlegung landesweiter Qualitäten für den öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse für eine bedarfsgerechte Mindestbedienung (Differenzierung zwischen Nahverkehr im ländlichen Raum und Nahverkehr im urbanen Raum);*
- *Festlegung von Qualitäten für den öffentlichen Verkehr (Einsatz von Fahrbetriebsmitteln, Kundeninformationen, bedarfsgerechte Ausgestaltung von Haltestellen, Tarifsysteem);*
- *Schwachstellenanalysen im Verkehrsraum, ÖV-Priorisierung zur Erzielung maßgeblicher Zeitgewinne auf überlasteten Strecken wie etwa in Innsbruck und*
- *Festlegung von Kriterien für die Evaluierung des öffentlichen Verkehrs (Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit, angepasstes Leistungsangebot).*

Die Abstimmung der ÖV-Planungen sollte dabei direkt zwischen der Landesverwaltung und den Gemeinden, die Umsetzung hingegen durch die VTG erfolgen.

12.5 Tarifmaßnahmen

**Verbundtarif-
Erhöhungen**

Verbundtariferhöhungen waren aufgrund der Alteinnehmengarantie (§ 6 GuF) und den damit verbundenen höheren Abgeltungen der Gebietskörperschaften und der vertraglichen Verpflichtung mit Einführung der Verkehrsdienstverträge erforderlich. Die Tariferhöhun-

gen wurden jeweils mit den Verkehrsunternehmen (über die Wirtschaftskammer) verhandelt und vom AR der VTG beschlossen. Seit Aufnahme der Geschäftstätigkeit durch die VTG hat es inklusive der „versteckten“ Erhöhung zur Verbundeinführung folgende Tarifierhöhungen gegeben:

Kraftfahrlinien Tarifierhöhungen

Stichtag	Einzelkarten	Zeitkarten	Jahreskarten	VPI-1996/2000	Veränderung VPI Vorperioden
1.6.2000	2,79 %	3,00 %	3,00 %		2,73 %
1.8.2000	0,00 %	4,00 %	4,00 %		0,10 %
1.2.2001	3,66 %	4,75 %	4,75 %	101,8	1,52 %
1.11.2001	3,00 %	Einführung Zonentarif		103,1	1,28 %
1.4.2003	1,95 %	3,00 %	3,00 %	105,7	2,52 %
1.2.2004	2,00 %	2,00 %	2,00 %	107,0	1,23 %
1.2.2005	2,50 %	3,50 %	3,50 %	110,0	2,80 %
1.2.2006	2,50 %	3,50 %	3,50 %	111,4	1,27 %

Erhöhung über
der Inflationsrate

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass seit 2000 für die Kartenkategorie der Zeitkarten die, meist jährlichen Tarifierhöhungen immer über dem Verbraucherpreisindex (bis 2000 VPI-1996, dann VPI-2000) liegen. Insgesamt liegt die Tarifierhöhungsrate um rd. 14 % über dem Verbraucherpreisindex. Bei Einzelkarten beträgt der Unterschied immerhin rd. 5 %.

Tarifierhöhung 2007

Während der Einschau durch den LRH verhandelte die VTG mit den Verkehrsunternehmen über die Tarifierhöhung 2007. Während die Wirtschaftskammer zumindest 5 % verlangte, schlug die VTG für die relevanten Relationen rd. 3 % vor. Letztlich wurden es durchschnittlich rd. 4 %. Der Verbraucherpreisanstieg 2006 beträgt 1,5 %.

Hinweis Kurzstrecken

Nach Ansicht des LRH verzerrt die „durchschnittliche Darstellung“ die tatsächliche Tarifierhöhung für den Großteil der Zeitkartenkunden im VVT. Insbesondere in den Streckenrelation bis „15-Zonen“ betragen die Tarifierhöhungen bis zu 7 %.

Hinweis maximale
Erhöhung

In den Verkehrsdienstverträgen ist geregelt, dass das Verkehrsunternehmen Anspruch auf eine einmalige, jährliche Tarifierhöhung für

den allgemeinen Personenverkehr (ohne SLF) hat. Für Zeitkarten ist dabei eine maximale Tarifierhöhung im Umfang von Preissteigerungen laut VPI 2000 vereinbart; für Einzelfahrkarten haben die Tarifierhöhungen geringer auszufallen. Darüber hinaus gehende Tarifierhöhungen sind nur im Einvernehmen zwischen dem Verkehrsunternehmen und der VTG und nur im Rahmen des VVT (für alle Verkehrsunternehmen) möglich.

Feststellung Der LRH stellt somit fest, dass die tatsächlichen Tarifierhöhungen in den relevanten Zeitkartenkategorien über der in den Verkehrsdienstverträgen vorgesehenen „Ersthürde“ – Preissteigerung maximal wie der VPI - durchgeführt wurden.

Hinweis Nach Ansicht des LRH sind Vertragsbestimmungen entbehrlich, die zuerst eine Regelung vorsehen, aber infolge mit einer Generalklausel wieder außer Kraft gesetzt werden können.

**Bewertung
Tarifierhöhung** Wie schon erwähnt, setzt sich die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen aus den Komponenten Fahrgeldeinnahmen, Fahrpreiserlöse und Verbundabgeltung (bei den Bestandsleistungen) oder der Bestellabgeltung zusammen. Der Anteil aus der SLF unterliegt nur einer geringfügigen jährlichen Erhöhung, die Verbundabgeltung erfährt über die Vertragslaufzeit keine jährliche Veränderung. Das bedeutet, die Verkehrsunternehmen müssen - bei gleichbleibenden Fahrgastzahlen - die jährlichen Kostensteigerungen (Löhne, Sachkosten) im Verkehrsbetrieb komplett aus den jährlichen Tarifierhöhungen bestreiten.

Damit ist gewährleistet, dass die Verbundabgeltung und der Finanzierungsanteil der Gebietskörperschaften nominell konstant bleibt und im Verhältnis der Finanzierungsanteile sinkt.

12.6 Verkehrsdienstvertrag Osttirol

12.6.1 Vertragsgeschichte

Jahr 2000 Ende der 90er Jahre reduzierten die „Bundesbusse“ ihre Verkehrsleistung in Osttirol erheblich. Zur Aufrechterhaltung des ÖPNV in diesem Bezirk erarbeitete der „Postbus“ gemeinsam mit der Abtei-

lung Gesamtverkehrsplanung ein Verkehrskonzept für den Bezirk. Dieses Verkehrskonzept („Studentakt“, Umsteigeknoten mit kurzen Umsteigezeiten, bedarfsgerechte Wagenläufe) wurde im Sommer 2000 erprobt und von den Kunden gut angenommen. Den Mehraufwand für den Probetrieb finanzierte der Postbus, den Dauerbetrieb hätten die Gemeinden des Bezirks gemeinsam mit dem Bund und dem Land Tirol nach einem Verkehrsdienstvertragsmodell mitfinanzieren müssen. Eine derartige Finanzierung kam damals jedoch nicht zustande.

Jahr 2001

Zu Beginn des Schuljahres 2000/2001 reduzierte das Verkehrsunternehmen die Leistungen insofern, als zu Schwachverkehrszeiten und an Wochenenden starke Verkehrseinschränkungen erfolgten. Die Verkehrsleistung lag im Jahr 2001 mit rd. 1,08 Mio. Fahrkilometern auf Höhe des Jahres 1999 und um rd. 200.000 km unter der des Vorjahres.

Um das bereits reduzierte Verkehrsangebot auch für das Jahr 2002 zu sichern und den steigenden Finanzbedarf aufgrund des Leistungsvertrages zu begrenzen, beabsichtigte die VTG ab Ende des Jahres 2001 das Verkehrsunternehmen mit einem Verkehrsdienstvertrag zu binden. Mit diesem (ersten) Vertrag sollten die Ziele:

- Verkehrsleistung und Finanzierung definieren,
- eine Leistungsreduktion führt zu einer Kürzung der öffentlichen Mittel,
- Bundesförderung in Anspruch nehmen und
- Anreize zur Optimierung des Verkehrsangebotes durch das Verkehrsunternehmen schaffen

umgesetzt werden.

Weiters sollte dieser Vertrag als Vertragsmuster für alle weiteren Verkehrsdienstverträge dienen.



- Kraftfahrlinienrecht** Nachdem im Jahre 2002 gültigen Kraftfahrlinienrecht (§ 23 KfllG) konnte der Besteller über das bisherige Fahrplanangebot hinausgehende Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt an den Konzessionsinhaber vergeben sofern dieser dazu bereit war. Andernfalls konnte der Besteller, oder die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft diese Fahrten ausschreiben. Da das Verkehrsunternehmen jedoch zu einer Leistungserbringung prinzipiell bereit war, verzichtete die VTG auf eine Ausschreibung.
- Kosten-Osttirol** Nach Festlegung der Verkehrsdienstleistungen mit rd. 1,16 Mio. Fahrkilometer (davon rd. 0,205 Mio. km für Bestelleistungen) und den allgemeinen Vertragsinhalten (s.o.) einigten sich die Vertragsparteien nach mehreren Verhandlungsrunden im Juli 2002 auch auf das Leistungsentgelt für die Bestands- und die Bestelleistungen mit rd. 2,22 Mio. € pro Jahr. Die Bandbreite der Preisvorstellungen lagen zwischen 1,89 Mio. € (Berechnung VTG) und 2,69 Mio. € (Extrem-Standpunkt Verkehrsunternehmen).
- Finanzierung-Osttirol** Ausgehend von den tatsächlichen Einnahmen (Fahrgeldeinnahmen und –preiserlöse) der Jahre 2000 und 2001 erstellte die VTG für die verschiedenen Gesamtkostenszenarien eine Finanzplanung und errechnete in Abhängigkeit der Mitfinanzierung der Gebietskörperschaften deren jeweiligen Kostenanteile. Für das Land Tirol ergab sich ein kalkulierter Finanzierungsbedarf zwischen € 195.000,-- und rd. € 519.000,-- pro Jahr.
- Vertragsabschluss** In einer letzten Verhandlungsrunde zwischen dem Verkehrsunternehmen und der GV Anfang Juli 2002 gewährte das Land dem Verkehrsunternehmen zu dem von der VTG als gerechtfertigt angesehenen Leistungsentgelt zusätzlich rd. € 108.000,--. Das Gesamtentgelt für die Verkehrsdienstverträge betrug für das Jahr 2002 somit € 2.217.000,--. Der Finanzierungsanteil für das Land Tirol liegt bei

rd. € 520.000,-. Der Vertrag gilt rückwirkend mit 1.1.2002, eine Kündigung war erstmals für Dezember 2006 vorgesehen.

Bewertung

Mit diesem Vertragsabschluss ist es der VTG erstmals gelungen die vertraglichen Beziehungen auf Verkehrsdienstvertrags-Basis zu stellen. Die Verhandlungen der VTG mit dem Verkehrsunternehmen, insbesondere über die Kosten des „Busverkehrs“ in Osttirol, dauerten rd. ein halbes Jahr. Die Bandbreite der Verkehrskosten schwankte von rd. 1,89 Mio. € bis rd. 2,69 Mio. €. Erst in einer Schlussrunde konnte in politischen Gesprächen ein Ergebnis erzielt werden, das Land gewährte jedoch eine Erhöhung der Verkehrskosten um rd. € 108.000,- pro Jahr. Die Geschäftsführung berichtete im AR über den jeweiligen Stand der Verhandlungsergebnisse und dann wurden diese vom Gesellschafter beschlossen.

12.6.2 EU-Mahnverfahren nach dem Vergaberecht

Sachverhalt

Während der Planungen für das Verkehrskonzept im „Raum Lienz“ beehrten die Inn-Bus und die ÖBB bei der VTG als mögliche Betreiber für die Verkehrsleistung berücksichtigt zu werden. Die Inn-Bus wiederholte während der Vertragsverhandlungen der VTG mit dem konzessioniertem Verkehrsunternehmen dieses Ansinnen. Die VTG lehnte das Begehren der antragstellenden Inn-Bus unter Hinweis auf das ÖPNRV-G und das KfIG ab.

Vergabeverfahren vor dem UVS

Die Inn-Bus beantragte daraufhin beim UVS-Tirol ein Nachprüfungsverfahren und die Erlassung einer „Einstweiligen Verfügung“. Der UVS wies den Antrag auf eine Einstweilige Verfügung ab, weil „*der Antrag erst nach Erteilung des Zuschlages gestellt wurde*“. Die Inn-Bus beantragte daraufhin ein weiteres Nachprüfungsverfahren für all jene (künftigen) Verkehrsdienstverträge, deren geschätzter Auftragswert € 200.000,- übersteigt. Der UVS wies auch dieses Nachprüfungsverfahren als unzulässig zurück, da eine nur vermutete Entscheidung der Auftraggeberin (der VTG) dem im Tiroler Vergabenaachprüfungsgesetz normierten Gebot der genauen Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung widerspricht. Weiters war nach damaliger Rechtslage ein Nachprüfungsantrag bei einer Direktvergabe (das ist eine formfreie Beauftragung eines Unternehmers) nicht vorgesehen. Die Klägerin zog daraufhin im Jänner 2003 den Erstantrag zurück, in der Sache selbst hatte der UVS somit nicht mehr zu entscheiden.

Vergabeverfahren vor der EK	<p>Nach einer anonymen Beschwerde eines österreichischen Busunternehmens (!) bei der EK über eine Auftragsvergabe ohne vorausgegangene Ausschreibung für eine öffentliche Busdienstleistung in Osttirol, befasste sich auch die EK mit der „Vergabe“ dieses Verkehrsdienstvertrages. In einem Mahnschreiben an die Republik Österreich vertrat die EK die Ansicht, dass „Aufträge für zusätzliche Verkehrsleistungen (die Bestelleistungen) auf konzessionierten Linien ohne förmliches Vergabeverfahren und ohne Transparenz an den Inhaber der Linienkonzession zu vergeben ... gegen die Grundsätze des Primärrechts verstößt und ... daher gemeinschaftsrechtswidrig ist.“ Weiters wäre eine automatische Verlängerung der Konzession gemäß § 30 KfIG „ohne eine hinreichende Transparenz und Offenheit des Verfahrens für potentielle Bieter sicherzustellen“ ebenfalls mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar.</p> <p>In Verhandlungen der VTG mit dem in Osttirol beauftragten (Bundes-)Verkehrsunternehmen, dem BMVIT, dem Bundeskanzleramt und der EK wurde der Kommission von österreichischer Seite dargelegt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Vertrag zwischen der VTG und dem Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Bestelleistungen aufgekündigt wird und • das Kraftfahrlinienrecht (von den hierfür zuständigen Organen) entsprechend novelliert wird.
Novelle KfIG	<p>Vom Bundesgesetzgeber wurde das KfIG inzwischen novelliert (BGBl. I Nr. 12/2006). Im Wesentlichen wurden in der Novelle die von der Kommission angesprochenen Regelungsfelder mit der Berücksichtigung des Vergaberechts bei der Bestellung neuer, über das vorgesehene Fahrplanangebot hinausgehende Kurse umgesetzt (§ 23 KfIG). Weiters wurde die Konzessionsdauer von zehn auf acht Jahre reduziert (§ 15 KfIG) und es entfiel der Passus der „automatischen“ Konzessionsverlängerung (ehemals § 30 KfIG).</p>
Einstellung des Verfahrens	<p>Das Bundeskanzleramt teilte der VTG im Juli 2006 mit, dass das Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich betreffend „Öffentliches Auftragswesen – Busdienstleistungen Lienz“ mit Beschluss der EK vom 28. Juni 2006 eingestellt worden sei. Die VTG kündigte die, die Bestelleistung betreffenden Vertragsteile des Verkehrsdienstvertrages ebenfalls im Juni 2006 zum Fahrplanwechsel 2006/2007.</p>
Bewertung	<p>Nach Ansicht des LRH hat sich die VTG zwar mit der vergaberechtlich „richtigen“ Zuordnung der Verkehrsdienstverträge – bei diesen handelt es sich um einen Dienstleistungsvertrag und nicht um eine Dienstleistungskonzession im vergaberechtlichen Sinn –</p>

befasst. Die Vorgangsweise der VTG, mit dem Konzessionsinhaber über die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen zu verhandeln entsprach aber nur der österreichischen und nicht der europäischen Rechtsordnung.

12.6.3 EU-Verfahren nach dem Beihilfenrecht

Im Juli 2005 ersuchte die EK (GD Energie und Verkehr) die Republik Österreich wegen des Verdachts auf Verletzung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates durch die VTG um Beantwortung der zur Aufarbeitung des Sachverhaltes (Vertrag über die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen im Bezirk Linz) gestellten Fragen.

EU-Verordnung

Die Verordnung Nr. 1191/69 regelt das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei dem mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Die, von den Verkehrsunternehmen zu übernehmenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht (Art. 2 Abs. 2). Diese Verpflichtungen sind in Österreich im Krafffahrlinienrecht geregelt. Für die Erbringung dieser Verpflichtungen sind gemäß der EU-Verordnung Ausgleichszahlungen zulässig, die nach den Bestimmungen der Verordnung zu errechnen sind. Eine allfällige Überkompensation ist dabei unzulässig.

EuGH Rechtssprechung

Aus der Rechtssprechung des EuGH geht hervor, dass Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungeneine staatlichen Beihilfen im Sinne von Art. 87 Abs.1 EGV (Beihilfeverbot) darstellen, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Diese Voraussetzungen sind:

- das begünstigte Verkehrsunternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher, klar definierter Verpflichtungen betraut sein,
- die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs müssen objektiv und transparent sein,
- es darf keine Überkompensation geben und
- die Höhe des Ausgleichs ist nach Durchschnittskosten zu ermitteln, sofern die Auswahl nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgte.

Die VTG erwiderte im Herbst 2005 über das in Österreich zuständige BMWA (Abteilung „Koordination EU-Beihilfenrecht“), dass die Vergabe der Verkehrsleistungen an das Verkehrsunternehmen der Verordnung Nr. 1191/69 unterliegt und die Höhe der Ausgleichszahlungen nach den Bestimmungen dieser Verordnung ermittelt wurde.

Hinweis Die VTG wurde bis Mitte Mai 2007 nicht mehr mit dieser Angelegenheit befasst. Über Presseinformationen wurde bekannt, dass die EU-Kommission nunmehr ein förmliches Beihilfeverfahren wegen der Finanzierung des Busverkehrs im Bezirk Linz eingeleitet hat.

12.6.4 Vertrag zur Verlustabdeckung

Gründung
Gemeindeverband Im Jahr 2002 waren die Gemeinden des Bezirks Osttirols nicht bereit, die in Verkehrsdienstvertrag Osttirol“ enthaltenen Bestelleistungen im Ausmaß von 204.807 km um € 527.000,-- zu fördern. Der Landesanteil an den Bestelleistungen betrug daher im Jahr 2002 50 % der Vertragssumme. Im Laufe des Jahres 2003 nahm die VTG und das Land die Gespräche mit den Gemeinden des Bezirks bezüglich eines Verlustabdeckungsvertrages wieder auf. Im November 2003 gründeten einige Gemeinden den „Gemeindeverband Öffentlicher Personennahverkehr Osttirol“. Der Gemeindeverband wollte die „gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen“ fördern und die Kosten dieser Förderung im Innenverhältnis unter den Gemeinden aufteilen. Der Gemeindeverband schloss dann im Dezember 2003, rückwirkend mit 1.1.2003, mit der VTG einen Vertrag zur Verlustabdeckung ab.

Im Wesentlichen wurde in diesem Vertrag der Umfang des angelegten (volkswirtschaftlich erwünschten) Personennahverkehrs im Ausmaß von 204.807 km und der höchstmögliche Verlust des Gemeindeverbandes bis zum Jahre 2006 mit € 527.000,-- pro Jahr festgelegt. Weiters enthält der Vertrag Bestimmungen über die Bundesförderungsmittel und den fixen Förderanteil des Landes in Höhe von € 131.750,--.

Vertragskündigungen Im Februar 2006 informierte die VTG den Gemeindeverband, dass nach der Einigung Österreichs mit der EK die, mit der Bestelleistung in Verbindung stehenden Vertragsteile des Verkehrsdienstvertrages gekündigt werden müssen. Der Gemeindeverband kündigte daraufhin den Vertrag zur Verlustabdeckung und schlug vor, einen neuen

Verlustabdeckungsvertrag zu maximalen Kosten in Höhe von 25 % von € 527.000,-- abzuschließen. Der AR der VTG ermächtigte die Geschäftsführer im Dezember 2006 einen Verlustabdeckungsvertrag mit dem Gemeindeverband und einen neuen Verkehrsdienstvertrag mit dem Verkehrsunternehmen abzuschließen, bis Ende Jänner 2007 ist jedoch noch kein neuer Vertrag zur Verlustabdeckung zustande gekommen. Der Gemeindeverband erklärte, dass er für das Jahr 2007 den Betrag in Höhe von € 131.750,-- und zusätzlich € 43.782,-- aus Mitteln des Gemeindeausgleichsfonds der VTG überweisen werde.

Wie schon erwähnt, kündigte die VTG die Bestelleistungen zum Fahrplanwechsel 2006/2007. Seit Fahrplanbeginn 2007 (Stand Ende Jänner 2007) erbringt das Verkehrsunternehmen dieselben Verkehrsleistungen wie vorher, also inklusive der Bestelleistungen. Da für die Bestelleistungen (noch) kein schriftlicher Vertrag besteht, werden diese Leistungen auf „mündlicher Bestellung“ der VTG „bis auf weiteres“ erbracht.

Bundesförderung
Osttirol

Im Zuge der Vertragsverhandlungen mit dem Verkehrsunternehmen übermittelte die VTG im Mai 2002 dem BMVIT ein Förderansuchen bezüglich des neuen Verkehrskonzeptes in Osttirol gemäß § 26 Abs. 3 ÖPNRV-G. In diesem Ansuchen wurden die Gesamtkosten der Bestelleistung noch mit € 508.710,-- angeführt. Das BMVIT genehmigte diesen Betrag und brachte für die Jahre 2002 und 2003 den Bundesanteil in Höhe von 50 % zur Anweisung. Ab dem Jahr 2005 verringerte der Bund den Förderanteil von 50 % auf 33 %, diesmal jedoch von der Vertragssumme € 527.000,--.

Der Gemeindeverband war seit dem Jahr 2003 der Ansicht, dass ihn nur 25 % der Vertragssumme von € 527.000,-- treffen würden. Für die zusätzlichen Gemeindeverbandszahlungen, die sich aus den verminderten Bundesförderungen ergeben, müsste das Land Tirol und die VTG aufkommen.

Das Land Tirol übernahm in den Jahren 2003 und 2004 für den Gemeindeverband den Differenzbetrag von jeweils € 9.145,-- aus der veränderten Vertragssumme. Auch für den wesentlich bedeutenderen Anteil aus der Reduktion des Fördersatzes in Höhe von rd. € 87.833,33 für die Jahre 2005 und 2006 gewährte das Land an den Gemeindeverband zusätzliche GAF-Mittel in Höhe von € 60.000,-- pro Jahr. Trotzdem betrug der Zahlungsrückstand des Gemeindeverbandes bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 rd. € 67.000,-- und droht der VTG bis zum Fahrplanwechsel 2008

bei gleichbleibender Haltung des Gemeindeverbandes ein Zahlungsrückstand von rd. € 110.000,--.

Anregung

Der LRH regt an, diesen Sachverhalt dem Vertragspartner vorzubringen und einer Lösung zuzuführen.

*Stellungnahme
der VTG*

Auf Grund einer politischen Einigung ist es zu einer vertraglichen Regelung mit dem Gemeindeverband Osttirol und zur Begleichung der aushaftenden Forderungen gekommen

12.7 Verkehrsdienstverträge im Bereich Innsbruck

Vorgeschichte

Im Zuge der Einführung des Wabentarifs verlangte (!) die IVB von der VTG, dass ein Konzept zur Zusammenführung zwischen IVB und der VTG erstellt werden, die „Alteinnahmengarantie“ bis Mitte 2003 bestehen bleiben und die VTG auf Ausschreibungen für Verkehrsdienstverträge verzichten sollte. Zur Umsetzung des ÖPNRV-G beabsichtigte die VTG nach Abschluss der Verkehrsdienstvertrages in Osttirol im Juli 2002 auch mit den anderen Verkehrsunternehmen und insbesondere in der Stadt Innsbruck sowie deren Umland eigene Verträge mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen abzuschließen. Wie oben erwähnt, leitete die Inn-Bus beim UVS-Tirol wegen des Verkehrsdienstvertrages in Osttirol ein Nachprüfungsverfahren ein.

In Innsbruck bestand seit 1998 ein „stadtinterner“ Nahverkehrsdienstleistungs- und Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Innsbruck, der IKB und der IVB, der u.a. „die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs ... in der Stadt Innsbruck und im Umland sichern“ und „die IVB als Regieorganisation und Verkehrskordinator absichern“ sollte. Die Stadt Innsbruck und ihre Vertragspartner verlängerten und modifizierten diesen Vertrag im Juni 2003. Die Stadt Innsbruck und die IKB haben für Omnibusverkehre das Verkehrsunternehmen Inn-Bus GmbH gegründet. Die IVB beabsichtigte weiters im Raum Innsbruck einen weiteren Verkehrsverbund zu gründen und gab hiezu ein eigenes Gutachten in Auftrag.

Unter diesen Randbedingungen nahmen die VTG und die im Einflussbereich der Stadt Innsbruck liegenden Verkehrsunternehmen im Herbst 2002 die ersten Verhandlungen über Verkehrsdienstverträge im Raum Innsbruck auf. Da die Gesprächsbasis zwischen den Ge-

schäftsführern der Unternehmen getrübt war und ist, wurden diese Verhandlungen stets auch mit den politischen Gremien der Gebietskörperschaften Land Tirol und Stadt Innsbruck geführt und „politische Vorgaben“ definiert.

In zehn Verhandlungsrunden, beginnend im Jänner 2003 - Mai 2004 konnte kein für beide Teile befriedigendes Ergebnis erzielt werden, die Gespräche wurden daraufhin unterbrochen. Die Verkehrsunternehmen akzeptierten die Vertragsstruktur der VTG-Verkehrsdienstverträge nicht. Ein von den Innsbrucker Verkehrsunternehmen ausgearbeiteter Verkehrsdienstvertrag fand ebenfalls nicht die Zustimmung der VTG, da in den Themenbereichen:

- Organisation und Zuständigkeiten der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft,
- Einnahmen und Finanzierung (Jahreskartenabrechnung, Kontrolle einer allfälligen Überkompensation),
- Tarifgestaltung und Tarifraum,
- Vertrieb und Marketing,
- Leistungserbringung (Qualitätssicherung) und
- Vertragsgrundlagen

im Vergleich zu den bisherigen Verkehrsdienstverträgen abweichende Regelungen getroffen werden sollten.



Übergangs-
bestimmungen

Gegen Ende des Jahres 2003 war absehbar, dass kurzfristig keine Verkehrsdienstverträge zwischen der VTG und der IVB/Inn Bus abgeschlossen werden. Da aber aufgrund der Kündigung des alten GuF und des Leistungsvertrages durch den Bund ein neues Vertragsregime erforderlich wurde, verfassten die VTG und die beiden Verkehrsunternehmen Ende 2003 so genannte „Übergangsbestimmungen“. Darin war geregelt, dass als Grundlage der künftigen Verträge die, der IVB/Inn Bus für den regionalen Busverkehr bekannten Verkehrsdienstverträge sein sollten. Im Gegenzug sicherte die VTG den beiden Verkehrsunternehmen monatliche, auf Basis der im Vorjahr geleisteten Beträge zurückgehende Abschlagszahlungen zu.

Politische
Vereinbarung

In weiteren „politischen Gesprächen“ zwischen Vertretern des Landes und der Stadt Innsbruck im November und Dezember 2004 über die wesentlichen Vertragsinhalte der abzuschließenden Verkehrsdienstverträge, wurde die prinzipielle Zuständigkeit für die Region (Umland von Innsbruck) inklusive der Regionallinien bis zu deren Linienende im Stadtgebiet von Innsbruck mit der VTG und im reinen Stadtgebiet Innsbrucks mit der IVB festgelegt. Auch die weiteren offenen Vertragspunkte (Tarifhoheit in der Stadt, Zurechnung des Jahreskartenverkaufs, Zuschussdeckelung, Einbeziehung der SLF, etc.) wurden einer prinzipiellen Regelung zugeführt.

Aber auch nach dieser „politischen Runde“ waren die VTG und die beiden Verkehrsunternehmen in der ersten Jahreshälfte 2005 nicht bereit, die entsprechenden Verträge abzuschließen. Erst neuerliche „politische Verhandlungen“ und eine gemischte Verhandlungsrunde zwischen dem Land Tirol und der Stadt Innsbruck in der zweiten Jahreshälfte 2005 brachten unterschriftsreife Vertragsunterlagen.

Die Verhandlungsergebnisse wurden im März 2006 im AR und mit Gesellschaftsbeschluss genehmigt. Die Verträge wurden im April 2006 unterschrieben, sie gelten rückwirkend ab 1.1.2004 bis zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

Es war das erklärte Ziel der VTG mit der IVB/Inn Bus Verkehrsdienstverträge abzuschließen, die dem üblichen Vertragsregime der VTG entsprechen. Eine Ausnahme bildet hier aber der so genannte „Kooperationsvertrag“ mit der IVB, der aus Sicht der VTG und des Landes Tirol als Kompromiss zu werten ist. Insgesamt wurden mit der IVB/Inn Bus über Bestands- und Bestelleistungen sowie für die Verlustabdeckungsverträge mit den betroffenen Gemeinden folgen-

de Verträge verhandelt:

- Verkehrsdienstverträge Inn-Bus, inklusive Bestelleistung Schnellbus Stubai,
- Eisenbahn-Verkehrsdienstvertrag IVB,
- Kooperations- und Tarifbestellungsvertrag IVB,
- Verkehrsdienstvertrag Nightliner 5,
- Verkehrsdienstvertrag Nightliner 4,
- Verlustabdeckungsvertrag Schnellbus Stubai,
- Verlustabdeckungsvertrag Nightliner 5 (Gemeinden Stubaital),
- Verlustabdeckungsvertrag Nightliner 4 (Gemeinden Rum, Thaur, Absam) und
- Clearingverträge (Stubai Card) IVB/Inn Bus.

Kooperationsvertrag Ziel der VTG und der IVB beim Kooperationsvertrag war, „... dass auch die Verkehre in der Landeshauptstadt Innsbruck in den VVT eingebunden werden. Dies bedeutet, dass in der Landeshauptstadt der Verbundtarif Anwendung findet und Verbund-Fahrausweise von den Verkehrsunternehmen akzeptiert werden. Die VTG leistet der IVB hierfür eine Ausgleichszahlung nach den Bestimmungen des Vertrages.“ Der Vertrag gilt für alle konzessionierten Linien (A, C, F, J, LK, RR, T, 1, 3, 6, O/OE, R) im Stadtgebiet von Innsbruck, außerhalb des Stadtgebietes gilt der Vertrag mit der Inn-Bus. Der Ausgleichsbetrag ist mit € 1.325.638,-- pro Jahr limitiert.

Eine Besonderheit des Vertrages ist, dass er mit der IVB als Verkehrskordinator der Stadt Innsbruck abgeschlossen wurde. Die IVB könnte deshalb den „Verkehr“ in der Stadt ausschreiben, die VTG hätte darauf keine Einflussmöglichkeit mehr.

Überkompensation Die VTG weigerte sich bei der Kostenzusammenstellung eine, über die durchschnittlichen Verkehrskosten hinausgehende Vergütung für „Vorhalteleistungen für den Regionalverkehr“, das sind Kosten für Planung, Fahrdienstleitung, etc. und Mehrkosten aus einem „Personalpool“ der IVB für den Regionalverkehr zu gewähren. Ihrer Ansicht nach müssten diese Kosten bereits in den Verkehrskosten der Inn-Bus enthalten sein. Eine allfällige Vergütung dieser Kosten würde der „Beihilfenrichtlinie“ VO Nr. 1191/69 widersprechen und eine EU-rechtlich verbotene Überkompensation darstellen.

Landeszuschuss Im Rahmen des politischen Gesprächs im Dezember 2005 geneh-

migte das Land der IVB zusätzlich zu den in den Verkehrsdienstverträgen ausgewiesenen Verbundabgeltungen auch „Vorhaltekosten für den Anteil Region der Positionen Verkehrsverwaltung und Verlust Personalkostenpool“ in Höhe von € 1.364.920,- pro Jahr bis 2007. Das Land bot an, diese Vorhaltekosten auch rückwirkend für das Jahr 2004 sowie 2005 zu übernehmen.

- Regierungsbeschluss** Die Tiroler Landesregierung genehmigte im Rahmen einer Budgetmittelumschichtung im November 2006 „die Bereitstellung von Landesmitteln als Strukturbereinigungsbeitrag im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs bei der neu zu eröffnenden V.P. 1-650005-7470 001 „Gesellschaftereinlage Fahrbetriebsmittel IVB und Stubaitalbahn GmbH“ zusätzliche Finanzmittel in Höhe von € 4.094.800,-.“ In der Begründung zum Regierungsbeschluss wird angeführt, dass mit einer anteiligen Übernahme von Vorhaltekosten die IVB in die Lage gesetzt werden die eingeleiteten Strukturbereinigungen [Gründung der Inn-Bus und einer (künftigen) Inn-Bahn, Überführung der IVB in eine Regiegesellschaft] durchzuführen.
- Landtagsbeschluss** Der Tiroler Landtag genehmigte diesen Regierungsbeschluss in seiner Sitzung vom 14.12.2006, die Überweisung des Betrages erfolgte am 21.12.2006.
- Hinweis** Nach Ansicht des LRH ist es nicht auszuschließen und aus der Projektgeschichte ableitbar, dass es sich bei diesem Zuschuss, in der Form einer Gesellschaftseinlage an die IVB, um eine Umgehung des Beihilfenverbots handelt und damit von der EK beansprucht werden könnte.
- Hinweis sonstige Zahlungen** Wie schon in den Berichten des LRH über den „Rechnungsabschluss 2005“ und über die „Abteilung Verkehrsplanung“ angeführt, überwies das Land der IVB für Maßnahmen der Regionalbahn und für die Schieneninfrastruktur in den Jahren 2005 und 2006 weitere 12,1 Mio. €.
- Förderungsverlust** Wie schon erwähnt, kündigte der Bund im November 2003 an, dass ab dem Jahr 2004 neue Projekte nur mehr mit einer Bundesförderung in Höhe von 33,33 % zu rechnen hätten. Ab dem Jahr 2005 wurden neue Verkehrsprojekte nicht mehr gefördert. Die Verhandlungen der VTG mit den beiden Verkehrsunternehmen erstreckten sich fast über vier Jahre. Durch den, nach Ansicht des LRH späten Abschluss der Verkehrsdienstverträge sind im Bundesland Tirol für die Bestelleistungen Mindereinnahmen an Bundesförderungen von

immerhin rd. € 46.000,-- pro Jahr festzustellen.

12.8 Verkehrsdienstverträge ÖBB-Schiene

Land Tirol

Die ÖBB versuchten unter Hinweis auf das Bundesbahngesetz 1992 in der zweiten Hälfte der 90er Jahre mit allen Bundesländern in Österreich „Verkehrsdienstverträge“ abzuschließen. Damit sollte dem Bestellerprinzip entsprochen werden, da der Schienenregionalverkehr nicht kostendeckend geführt werden konnte. Das Land Tirol schloss deshalb im Jahre 1998 mit der ÖBB einen „Vertrag auf Strecken der Österreichischen Bundesbahnen im Bundesland Tirol“ ab, womit auch der Bereich ÖBB-Schiene in den VVT eingebunden wurde. Der Vertrag ist auf eine Laufzeit von zehn Jahren ausgelegt.



Mit diesem Verkehrsdienstvertrag sollte der gesamte damalige ÖBB-Schienenregionalverkehr in Tirol, also auch auf der Außerfernbahn, sichergestellt werden. Als Gegenleistung zur Verkehrserbringung verpflichtete sich das Land einen wertgesicherten Beitrag in Höhe von 1,82 Mio. € an die ÖBB zu leisten. Im Jahr 2001 übernahm die DB-Regio den Schienenverkehr im Außerfern, das Entgelt für die ÖBB wurde vom Land Tirol entsprechend reduziert.

VTG

Die Verbundabrechnung 2002 zeigte einen starken Rückgang der Neueinnahmen was zu einer dementsprechenden Zunahme der Abtarifierungs- und Durchtarifierungsverluste und damit der Verbundzahlungen führte. Die zu befürchtenden Einnahmeausfallforderungen der ÖBB und das Auslaufen des alten GuF veran-

lassten die VTG Ende 2003 möglichst rasch mit der ÖBB, getrennt nach Bus und Schiene, neue Verkehrsdienstverträge abzuschließen.

Bestelleistungen
2004

In den ersten Verhandlungen sicherte die ÖBB dem Land eine Fortführung der Verkehrsleistung zu. Zeitgleich bestellte das Land Tirol, vorerst mündlich für das Fahrplanjahr 2004 zusätzliche Schienenverkehre (Wochenendverkehr, Verkehre für das Oberland und Osttirol) im Ausmaß von 188.048 Zugkilometer. In einer entsprechenden (Übergangs-)Vereinbarung wurde auch auf eine Umstellung auf Verkehrsdienstverträge gemäß ÖPNRV-G hingewiesen.

Für das Fahrplanjahr 2005 wurde das Angebot auf 197.337 km erweitert. Die vertragliche Regelung erfolgte wiederum in Form von Übergangsbestimmungen.

Übertragung
„Altvertrag“

Die Verhandlungen mit den ÖBB im Jahre 2004 über die Weiterführung der Bestandsleistungen (rd. 5,06 Mio. km) und der Bestelleistungen (rd. 0,2 Mio. km) konnten in diesem Jahr nicht zum Abschluss gebracht werden. Da es aber zweckmäßig war, die mit Verkehrsdienstleistungen in Zusammenhang stehenden Zahlungen an die ÖBB über eine Stelle zu koordinieren, übertrug das Land die Rechte und Pflichten aus dem Altvertrag des Jahres 1998 der VTG.

Trotz einer Ankündigung der ÖBB die bestehenden Fahrplanleistungen um rd. 2,25 Mio. km (das wären rd. 45 % der Bestandsleistungen) ab dem Fahrplanwechsel 2006/2007 zu reduzieren, kam auch im Jahr 2005 kein neuer Verkehrsdienstvertrag zustande. Die Fortführung der a-conto-Zahlungen für die Bestandsleistungen bis Ende 2006 und der Bestelleistungen erfolgten weiterhin über Übergangsbestimmungen, die Abgeltung für die Bestelleistungen erhöhten sich aber im Zeitraum 2004 - 2006 um teilweise 52 %.

Jahr 2006

In mehreren Verhandlungsrunden bis Mai 2006 erarbeiteten die ÖBB und die VTG ein Fahrplankonzept (Basis Fahrplan 2006) und ein Fahrzeugkonzept (darunter 42 Talentfahrzeuge, verbesserte Reisezugwagen für den Korridorverkehr Innsbruck – Lienz, etc.). Der Vertragsentwurf der VTG sah für die neuen Fahrzeuge (Investitionskosten rd. 195 Mio. €) eine Kaufoption seitens des Landes vor, die Fahrplanleistungen sollten rd. 5,1 Mio. km und die Verbundabgeltung 15 Mio. € pro Jahr betragen. Die ÖBB forderte u.a. eine Erhöhung der Verbundabgeltung sowie eine Streichung der Kaufoption.



Hinweis
IBE

Der LRH weist in diesem Zusammenhang auch daraufhin, dass das Basisentgelt für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (IBE) für die Brennerachse (Kufstein – Innsbruck – Brenner) um rd. 20 % über den Kosten der Westbahn und rd. 131 % über denen des sonstigen Kernnetzes in Österreich liegt. Das Infrastrukturbenützungsentgelt ist von der VTG und der „ÖBB-West“ nicht beeinflussbar, es belastet jedoch massiv die Verkehrskosten für den schienengebundenen ÖPNRV auf dieser Strecke.

Verhandlungen
Land und ÖBB

In Verhandlungen des Landes mit der ÖBB (und teilweise mit dem BMVIT) über offene Vertragspunkte (Verpflichtung zur Einnahmenaufteilung, Datenaustausch, Tarifrfragen, Osttirolverkehr, etc.) gewährte das Land einen „Rationalisierungsbeitrag“ bis zum Jahr 2013 mit insgesamt 20 Mio. €. Weiters wurde die Kaufoption gestrichen. Zu diesen Verhandlungen waren keine Vertreter der VTG geladen.

Die VTG wies in zwei Gesellschafterinformationen auf ihre Bedenken bezüglich eines, nach den Vorstellungen der ÖBB verfassten Verkehrsdienstvertrages hin. Insbesondere:

- sei der „Rationalisierungsbeitrag“, als zusätzlich zu den Verbundabteilungen ausbezahlter Förderbetrag an die ÖBB EU-beihilfenrechtlich nicht argumentierbar (Überkompensation),
- der „Rationalisierungsbeitrag“ vermindert den Rationalisierungsdruck der ÖBB,
- der „VTG - Verkehrsdienstvertrag“ ist vergaberechtlich als Dienstleistungskonzession mit wirtschaftlichen Risiken für das Eisenbahnverkehrsunternehmen definiert, eine Reduktion dieser Risiken ist vergaberechtlich problematisch,

- die Tarif- und Fahrkartenstruktur der ÖBB würde eine Reduktion VVT-Einnahmen bewirken und
- der gegenseitige Austausch der elektronischen Fahrplandaten aller VVT-Unternehmen widerspricht der Vertragsregelungen mit den anderen Verkehrsunternehmen.

Ein Vergleich der Leistungen des Landes Tirol zu den anderen Bundesländern hat ergeben, dass das Land Tirol damit die höchsten Zahlungen im Schienennahverkehr an die ÖBB zu leisten hätte. Die GV der VTG hat daraufhin entschieden, eine weitere Übergangsvereinbarung bis Ende 2009 mit der ÖBB nach dem Kärntner „Vorvertragsmodell“ zu verfassen.

„Um den betrieblich nicht weiter aufschiebbaren Austausch überalterter Reisezugwägen durch moderne Triebwägen zu ermöglichen, das Verkehrsangebot auf der Schiene aufrecht zuhalten, die Teilnahme der ÖBB am VVT sicherzustellen und Zeit für detaillierte Vertragsverhandlungen zu gewinnen“, schlossen die VTG und die ÖBB im Juli und August 2006 eine weitere Übergangsbestimmung mit folgenden Vertragsinhalten ab:

- Abschluss eines Standard-Verkehrsdienstvertrages bis Ende 2007,
- Vertragslaufzeit (implizit geregelt) 2007 bis Ende 2009,
- Verkehrsleistung Bestand 5.062.219 km, Bestelleistung 221.277 km,
- Die finanziellen Leistungen des Landes für die Zusatzleistungen (Bestelleistungen), die Abgeltung für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, die ehemaligen ATV/DTV und aus dem „Altvertrag“ bleiben aufrecht. Zusätzlich überweist das Land einen Beitrag von 5,6 Mio. € pro Jahr. das Gesamtvolumen beträgt rd. 13,1 Mio. € pro Jahr,
- Einsatz von insgesamt 36 elektrischen Einsystemnahverkehrstriebwagen bis 31.8.2007, inklusive einer Vertragsstrafenregelung,
- Qualitätskriterien sowie
- eine Weiterentwicklung des Tarif-, Fahrplan- und Fahrzeugkonzepts bis zum Vertragsende.

Bewertung
Bundesaufgabe

Der LRH ist vorweg der Ansicht, dass die massiven Forderungen des Bundesunternehmens ÖBB an das Land in Höhe von rd.

22,5 Mio. € pro Jahr (derzeit umgesetzt mit rd. 13,1 Mio. €) für eine Mitfinanzierung des Schienennahverkehrs in Tirol ein weiterer Versuch des Bundes sind, die Finanzierung ehemaliger Bundesaufgaben auf die Länder abzuschieben. Gemäß § 7 ÖPNRV-G ist es Aufgabe des Bundes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr das Grundangebot im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen aufrechtzuerhalten.

Aufgabe ÖBB

Die ÖBB hätte also den Austausch des veralteten Wagenmaterials aus eigenen Mitteln finanzieren (sie erhält aus dem Titel „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“ auch Bundesmittel) müssen.

Ankauf
Wagenmaterial

Auch unter den Prämissen,

- die ÖBB war nicht in der Lage das Wagenmaterial aus eigenen Mitteln zu finanzieren,
- für die Verhandlung wäre es vorteilhaft wenn die VTG ein Druckmittel (eigenes Wagenmaterial) hätte,

hält es der LRH für problematisch, wenn die VTG das Wagenmaterial mit Investitionskosten von rd. 195 Mio. € selbst angeschafft oder auch nur eine Kaufoption auszuüben hätte. Weder die VTG noch das Land Tirol besitzen das entsprechende Know-how einen Eisenbahnbetrieb mit all seinen Facetten (Betrieb, Verwaltung, Instandhaltung, Werkstätten, etc.) zu führen.

Fortführung der
Verhandlungen

Seit dem Abschluss der Übergangsvereinbarungen hat es keine nennenswerten Verhandlungen zwischen dem Land Tirol, der VTG und der ÖBB über einen Abschluss eines „Standard-Verkehrsdienstvertrages“ gegeben. Nach den Bestimmungen der Vereinbarung ist ein derartiger Verkehrsdienstvertrag bis Ende 2007 abzuschließen.

Empfehlung gem.
Art. 69 Abs. 4 TLO

In Kenntnis der bisherigen Projektgeschichte zum Abschluss eines Verkehrsdienstvertrages mit der ÖBB – die bisherige Verhandlungsdauer beträgt mehr als drei Jahre - und aufgrund der hohen finanziellen Auswirkung auf das Landesbudget empfiehlt der LRH der Landesregierung, die politischen und fachlichen Kräfte im Land zu bündeln und auf Basis der von der VTG errechneten Verkehrskosten mit der ÖBB in der vorgesehenen Zeit einen Vertrag abzuschließen zu lassen.

Hinweis Landtag

Der erste „Vertrag über Verkehrsdienste auf Strecken der ÖBB im Bundesland Tirol“ im Volumen von vorerst 1,82 Mio. € und später von rd. 1,15 Mio. € pro Jahr wurde wegen der langfristigen budgetären Bindung dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Übergangsvereinbarung mit einem budgetären Rahmen von rd. 13,1 Mio. € pro Jahr wurde lediglich vom Gesellschaftsvertreter beschlossen und im AR zur Kenntnis genommen.

13. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

13.1 Rahmenbedingungen

FLAG 1967

Die gesetzlichen Regelungen zur Einbindung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbünde sind im Wesentlichen im § 30 Abs. f und I FLAG 1967, BGBl. Nr. 376/1967 idF BGBl. I Nr. 168/2006, normiert. Demnach hat der Bund den Verkehrsunternehmen einen im Tarif jeweils vorgesehenen Fahrpreis, der nach den weitestgehenden Ermäßigungen zu ermitteln ist, zu ersetzen. Die Schüler und Lehrlinge erhalten einen Fahrausweis zur freien Beförderung innerhalb des Wohn- und des Schulortes bzw. der betrieblichen Ausbildungsstätte, sofern ein Nachweis des geleisteten Eigenanteiles in Höhe von € 19,60 je Schul- oder Lehrjahr erbracht wird.

Weiters sieht § 39 Abs. f leg. cit. eine Regelung zur Übernahme der Projektkosten durch den Bund vor. Er hat die erstmalig anfallenden notwendigen Kosten der Hard- und Software für die Einbindung der SLF in die Verkehrsverbünde gegen Rechnungslegung zu ersetzen.

ÖPNRV-G

In § 29 ÖPNRV-G ist der gesetzliche Auftrag für die Einbindung der SLF in die Verkehrsverbünde definiert. Darin sind u.a. die Grundsätze zur Ermittlung des Fahrpreisersatzes und des Verrechnungsmodus normiert. Es ist vorgesehen, die (wertgesicherten) Schülerverrechnungstarife erstmals für das Schuljahr 2000/01 zu ermitteln, wobei Ausgangspunkt für die Berechnungen die Schuljahre 1997/98 bzw. 1998/99 sind.

GuF

Der GuF sieht als eine Aufgabe der VTG die Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten für das BMGFJ (früher: BMSG) vor (§ 2 Abs. 2 lit. k). Es wird allerdings auch dezidiert darauf hingewiesen, dass die Durchführung und Finanzierung der Abrechnung des Schü-

ler- und Lehrlingsfreifahrten eine gesonderte Vereinbarung zwischen der VTG und dem genannten Bundesministerium voraussetzt.

Schüler- und Lehrlingsfreifahrten - Vertrag

Die vertraglichen Regelungen über die Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in den VVT und deren finanzielle Abwicklung sind in dem mit 16.3.2001 datierten, zwischen der Republik Österreich, den am VVT teilnehmenden Verkehrsunternehmen und der VTG abgeschlossenen Vertrag (samt Zusatzvereinbarung vom 19.6./10.7.2001) getroffen. Die bisherigen vertraglichen Regelungen zwischen dem BMGFJ und den einzelnen Verkehrsunternehmen blieben demnach weiterhin aufrecht und wurden nur durch jene Bestimmungen ersetzt, die im gegenständlichen Vertrag anders geregelt wurden. Dies betraf insbesondere die Bestimmungen über den abzugeltenden Tarif und die Form der Abrechnung.

Kritik

Der LRH stellte diesbezüglich fest, dass zwei Verkehrsunternehmen (IVB und Inn-Bus) den gegenständlichen Vertrag erst am 29.11.2004 unterfertigt haben. Dies war zweifellos ein wesentlicher Grund, weshalb sich die Umsetzung des Projekts deutlich verzögert hat und das Projekt erst mit Schuljahresbeginn 2005/06 in Betrieb genommen werden konnte. Obwohl die VTG im betreffenden Projekt federführend tätig war, erfolgte der Echtbetrieb erst ein Jahr nach Salzburg und Kärnten.

13.2 Projektdurchführung

Ein wesentliches Ziel des Projekts Schüler- und Lehrlingsfreifahrt „NEU“ war, dass für alle Schüler und Lehrlinge nur mehr ein Antrag und damit verbunden ein Fahrausweis auf Basis von wieder bedruckbaren (chipkartenkompatiblen) Plastikkarten erforderlich ist. Das Projekt entstand aus der gemeinsamen Zusammenarbeit der Bundesländer Tirol, Salzburg und Kärnten. Die Entwicklung des neuen internetbasierten Kartenausgabesystems für die drei Bundesländer wurde federführend durch die VTG erledigt.

Der Projektantrag wurde mit Gesamtkosten von 1,5 Mio. € am 4.2.2002 beim BMSG eingereicht. Die Projektdauer war von Jänner 2002 - Juni 2004 geplant. Das zuständige Bundesministerium hat im Einvernehmen mit dem BMVIT am 19.4.2002 dem Projekt grundsätzlich zugestimmt.

Feststellung Die anteiligen Projektkosten für die VTG waren mit € 596.000,-- budgetiert und letztlich mit € 607.700,-- abgerechnet. Der LRH stellte fest, dass die VTG bis zum Prüfungszeitpunkt von den beiden Ministerien insgesamt rd. € 578.300,-- erhielt. Vom restlichen, noch ausstehenden Kostenersatz ist seitens des BMVIT die Leistung von zusätzlich rd. € 17.000,-- zugesagt, so dass die VTG letztlich rd. € 12.400,-- - das entspricht in etwa den Mehrkosten - selbst zu tragen haben wird.

Der LRH stellte weiters fest, dass in der erwähnten Abrechnung die Kosten des „Externen Projektmanagements“ nur zum Teil enthalten sind. Die Gesamtkosten dieses Projektteils betragen € 122.400,-- wovon die beiden Ministerien jeweils € 26.000,-- und die Länder Salzburg und Kärnten ebenfalls jeweils € 26.200,-- übernommen haben. Die VTG traf es somit € 18.000,-- selbst zu tragen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Beratungskosten, die vor der Projektgenehmigung angefallen sind.

Das neue Schüler- und Lehrlingsausweisausgabesystem ging am 15.7.2005 in den Echtbetrieb und wurde erstmals für das Schuljahr 2005/06 wirksam. Es fanden mehrere Besprechungen mit den beteiligten Partnern bezüglich der Umsetzung des Projekts, der Einnahmenaufteilung usw. statt.

Aufzahlungsmodelle Im Zuge dieses Projekts wurde ein weiteres Modell entwickelt, das den betroffenen Schülern und Lehrlingen ermöglicht, das Basis-ticket/Job-Ticket (reine Schüler- und Lehrlingsfreifahrten) auch außerhalb des Geltungszeitraumes zu nutzen. Mit der Leistung eines bestimmten Aufpreises können die Schüler und Lehrlinge ein Kompaktticket (gilt an allen Tagen ohne Sommerferien) oder ein Komfortticket/Job-Plus-Ticket (gilt als Jahreskarte) erwerben.



- Verrechnungstarif** Nach wie vor ungelöst ist das Problem des Verrechnungstarifes. Die Regelungen hinsichtlich der Ermittlung und Abrechnung des Verrechnungstarifes (= Zonentarif) enthält der Vertrag vom 16.3.2001 (§§ 4 und 7, Zusatzvereinbarung). Der Verrechnungstarif ist demnach durch die VTG im Einvernehmen mit allen Vertragspartnern (Verkehrsunternehmen, BMGFJ) festzulegen. Er bildet die Grundlage für die Zahlungen des Bundes für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, wobei die VTG den Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Fahrpreisersatz geltend zu machen hat. Der Bund leistet den Verkehrsunternehmen in zwei Raten Akontozahlungen in Höhe von 98 % der Leistungen des letzten abgerechneten Schuljahres, der endgültige Ausgleich erfolgt durch die von der VTG durchzuführende Endabrechnung.
- Feststellung** Der LRH stellte fest, dass bis zum Prüfungszeitpunkt noch kein Einvernehmen hinsichtlich des Verrechnungstarifs und der dazugehörigen Verrechnungsregeln herzustellen war und somit auch kein Verrechnungstarif festgelegt wurde. Die Gründe für die Verzögerungen waren auch in der verspäteten Unterfertigung des erwähnten Vertrages vom 16.3.2001 durch zwei Verkehrsunternehmen sowie der teilweise verspäteten Datenbereitstellung gelegen.
- Einnahmenaufteilung** Hinzu kommt das ebenso noch ungelöste Problem der Aufteilung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Einnahmen. Auch in dieser Frage konnte bisher kein Konsens zwischen den Vertragspartnern gefunden werden. Nach der Zusatzvereinbarung zum erwähnten Vertrag haben die Verkehrsunternehmen einvernehmlich die Regeln

für die Aufteilung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Einnahmen in einem Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Einnahmenaufteilungsvertrag festzulegen.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, die Probleme der Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (Verrechnungstarif, Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Einnahmenaufteilung) ehestmöglich einer für alle Parteien tragbaren Lösung zu zuführen.

Laufende Kosten

Die VTG hat dem Bund am 29.6.2006 eine Abgeltung für die laufenden Kosten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten im Ausmaß von € 266.000,-- (inkl. USt.) in Rechnung gestellt. Dieser wies die Forderung allerdings mit dem Hinweis auf eine fehlende vertragliche Vereinbarung zurück. Mit dem BMGFJ wurden zwischenzeitlich mehrere Verhandlungen geführt, die allerdings noch zu keinem Ergebnis geführt haben.

Der Vertrag vom 21.11.2001 enthält keine Regelungen hinsichtlich der Abgeltung des Aufwandes für die verbundbezogene Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten. Der VTG sind durch den genannten Vertrag zwar einige Aufgaben übertragen, es wurde allerdings (noch) keine Kostenersatzregelung getroffen.

Empfehlung
an die VTG

Der LRH empfiehlt, mit dem Bund eine Vereinbarung über die Abgeltung der laufenden Kosten der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten-Abwicklung abzuschließen.

14. Qualitätsmanagement

ÖPNRV-G

Das ÖPNRV-G fordert für die Gewährung von Bundesmitteln gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes die Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien (§ 31 ÖPNRV-G). Verantwortlich für die Einhaltung der Qualitätskriterien sowie der Bestimmungen der Verkehrsdienstverträge sind die Verkehrsverbundorganisationen. Im ministeriellen Arbeitskreis zur „ÖPNRV Reform 2005“ wurden in der Arbeitsgruppe „Monitoring“ mögliche qualitätssichernde Maßnahmen behandelt, um die Akzeptanz des ÖPNRV zu verbessern.

GuF

Im GuF wird der VTG die Erarbeitung eines Systems zur Qualitätsbeurteilung und -kontrolle und darauf aufbauend die Durchführung

der Kontrolle der Qualitätskriterien der Verkehrsdienste übertragen. Im „Vertragsmuster für einen Verkehrsdienstvertrag“ – in einer Anlage zum GuF – wurden insbesondere die Themenbereiche Qualitätsanforderungen (an die eingesetzten Fahrbetriebsmittel, an die betriebliche Sicherheit, an die Kundeninformation), die Kontrollen der durch das Verkehrsunternehmen einzuhaltenden Qualitätsanforderungen durch die VTG sowie die Folgen bei Nichteinhaltung der Qualitätsanforderungen behandelt.

Verkehrsdienstverträge

In jedem Verkehrsdienstvertrag der VTG mit den Verkehrsunternehmen sind im Wesentlichen folgende Qualitätskriterien definiert:

- Anzahl und durchschnittliches Fuhrparkalter der Busse, meist (Ausnahme IVB) sind das 6 Jahre,
- Fahrzeugart und Anteil der Niederflurbusse,
- Fahrzeugkomfort (Klimaanlage, Matrixanzeige, Komfortbestuhlung),
- Fahrzeugausstattung (Funkverbindung zwischen allen Bussen und Zentrale),
- Abfertigungstechnik,
- Lenkeranforderungen,
- Mängel-Beseitigungsprocedere und Vertragsstrafenregelung bei Nichteinhaltung der vorgegebenen Qualitätskriterien (maximal 10 % des Jahreszwölfstel der Verbundabgeltung pro Monat) sowie eine
- Schiedsgerichtsklausel.

ÖBB-Schiene

Die Übergangsvereinbarung der VTG mit der ÖBB enthält u. a. Bestimmungen über den Einsatz der Fahrzeuge (Talent, CRD-Wendezüge), deren Polsterung, die Bekleidung und den Einsatz der Zugbegleiter sowie definierte Pünktlichkeits- und Kundenzufriedenheitsmessungen.

Verantwortung

Nach Ansicht des LRH sind für die Organisation und Durchführung der qualitätssichernden Maßnahmen unter diesen gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen primär die Verkehrsunternehmen zuständig. Es obliegt jedoch der VTG die Qualitätskriterien in den Verträgen zu definieren, auf deren Einhaltung zu achten und die Kontrollmaßnahmen systematisch durchzuführen.

Beschwerde- management

Kontrollen werden in der VTG so gehandhabt, dass „Beschwerden“ von Kunden in der VTG gesammelt und dem betreffenden Verkehrsunternehmen zur Kenntnis gebracht werden. Gleichzeitig wird um Erklärung und/oder Abhilfe gebeten. Bis Mitte des Jahres 2006 wurden Beschwerdeneingänge (in Briefform, per Email, telefonisch) ausgedruckt und analog abgelegt. Eine Auswertung der Beschwerden erfolgte nicht. Ab dem Jahr 2007 werden Beschwerden sowie der Behandlungsverlauf strukturiert in einer Datenbank erfasst, eine Auswertung erfolgte bis März 2007 noch nicht.

Vertragsstrafe

Seit Beginn der Verkehrsdienstregelungen im Jahre 2002 wurde erst ein Verkehrsunternehmen im Jahr 2004 mit einer Vertragsstrafe von rd. € 950,- belegt, weil das Verkehrsunternehmen trotz einer Aufforderung zur Mängelbeseitigung diese verspätet beseitigt hatte. Dabei handelte es sich um ein Nichtbedienen von Haltestellen, falsche Matrixbeschilderung, kein Fahrplanaushang und vereinzelt wurden Fahrgäste nicht mitgenommen.

VTG-Kriterien

Neben den bereits erwähnten Qualitätskriterien betrachtet es die VTG als ihre Aufgabe eigens definierte Kriterien (Frequenzentwicklung, Kilometer- und Kilometersatzentwicklung, Fahrzeugalterentwicklung und Niederflurbusanteil, Anzahl der Fahrzeuge im Schienenverkehr, Beschäftigungsanteil im öffentlichen Verkehr, den Anteil von Subunternehmen im Kraftfahrlinienverkehr und die Veränderung der Finanzierungsbasis) zu erheben und statistisch auszuwerten. Die VTG führt dazu eine jährliche Abfrage bei den Verkehrsunternehmen über die Veränderung der Fahrplankilometer, die Veränderung im Fuhrpark sowie der vereinbarten Marketingausgaben durch.

Stellungnahme
der VTG

Die Ausführungen des Rechnungshofes ergänzend, konnte die Fuhrparkqualität trotz quantitativer Ausweitung der Fahrzeuganzahl auf Grund der Fahrgastzunahmen bei den konzessionierten Verkehrsunternehmen wegen der gestiegenen Beförderungsleistung hinsichtlich des durchschnittlichen Fahrzeugalters eingehalten werden und der Anteil an Klimaanlage, Matrixanzeigen und Niederflerbauweise im Busbestand erhöht werden.

Fuhrparkqualität ab 2003

Jahr	2003	2004	2005	2006
Anzahl Busse	403	438	437	444
davon mit Matrixanzeige	197 48,88%	227 51,83%	280 64,07%	305 69,79%
davon mit Klimaanlage	195 48,39%	237 54,11%	256 58,58%	292 66,82%
davon Niederflur	111 27,54%	120 27,40%	136 31,12%	161 36,84%
Durchschnittliches Fuhrparkalter	6,07 Jahre	6,30 Jahre	6,30 Jahre	6,13 Jahre

Anmerkung: Auswertung ohne Innbus Regionallinien und ohne IVB.

Folgende Daten wurden von Fa. Innbus für das **Jahr 2006** bekannt gegeben:

	Stadtliniense	ÜL-Busse (Stubai)
Anzahl Busse Gesamt	114	
davon mit Matrixanzeige	100,00%	100,00%
davon mit Klimaanlage	63,00%	85,00%
davon Niederflur	100,00%	0,00%
Durchschnittliches Fuhrparkalter	6,65 Jahre	5,37 Jahre

Um die Fuhrparkausweitung in den Hauptverkehrszeiten finanziell nicht zu Lasten des Landes Tirol gehen zu lassen (Bestellung), wurde eine verstärkte Umstellung auf 15-m Bussen vorgenommen und der Omnibus mit Personenanhänger in Tirol eingeführt. Der Gegenwert von bis zu € 1.435.000,- p. a. für 41 zusätzliche Bussen in den Jahren ab 2003 ist damit nicht bestellwirksam geworden. Vielmehr konnten die erforderlichen Fahrzeuge wegen der Rationalisierungen im Fuhrparkbereich am Markt selbst verdient werden.

Kritik

Nach Ansicht des LRH erfolgt eine Auswertung (Feststellung, Bewertung und Beurteilung, Schlussfolgerungen, Umsetzung, etc.) der Daten nur über die Kategorie „Fahrkilometer“. Weitere Auswertungen müssen jeweils einzeln vorgenommen werden und sind diese ebenfalls nicht strukturiert dokumentiert. Nach Ansicht des LRH sind derartige Auswertungen Basis für Managemententscheidungen der VTG.

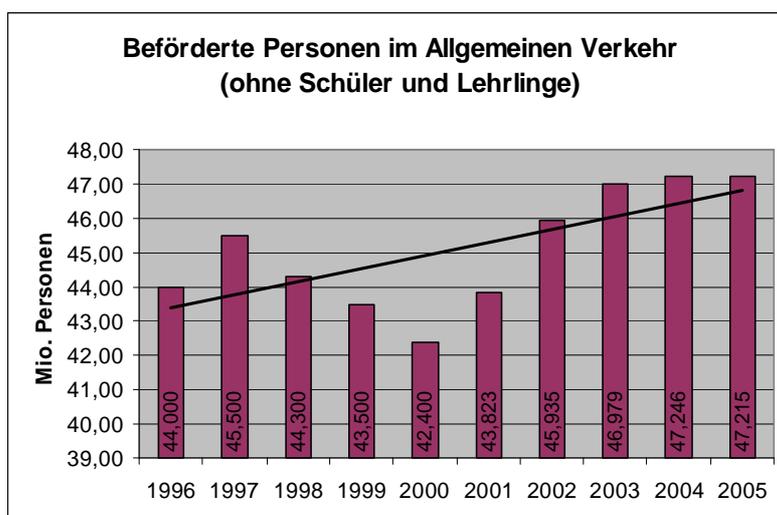
Empfehlung an die VTG	Der LRH empfiehlt, dass diese Auswertungen wie in den Strategiepapieren der VTG und den eigenen Vorstellungen entsprechend vorgesehen und auch durchgeführt werden.
Bewertung	Nach Ansicht des LRH ist bei der VTG ein, das Qualitätsmanagement betreffende Problembewusstsein vorhanden, es fehlt jedoch an der konsequenten Ausrichtung am Qualitätsgedanken.
Empfehlung an die VTG	Der LRH empfiehlt, dem Qualitätsmanagement das erforderliche Augenmerk zu liefern, neben der Geschäftsführung eine Person damit verantwortlich zu betrauen und die erforderlichen Daten und Auswertungen strukturiert aufzubereiten.

15. Fahrgaststatistik

Neben der Anzahl der verkauften Verbundfahrkarten ist die Entwicklung der „beförderten Personen im ÖPNRV“ das Hauptkriterium, wie sich die Maßnahmen des Landes und der VTG auswirken. Der gesamte öffentliche Personenverkehr beförderte laut einer Hochrechnung der VTG inklusive touristischer Mitnahmeregelungen und inklusive des Fernverkehrs im Jahr 2005 rd. 116 Mio. Fahrgäste.

Im Allgemeinen Verkehr (VVT-Tarif) werden die Fahrgastentwicklungen im Verkehrsbericht des Landes Tirol veröffentlicht. Die Anzahl der beförderten Personen basiert auf den Meldungen der einzelnen Verkehrsunternehmen. Nicht berücksichtigt sind in dieser Aufstellung die Beförderungsleistungen in den Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, dieser Bereich kann von der VTG nur geringfügig beeinflusst werden und all jene Beförderungsleistungen, die auf Basis der unternehmenseigenen Vorteilstarife erfolgen.

Entwicklung Fahrgastzahlen Allgemeiner Verkehr zum VVT-Tarif



Aus der Tabelle und der Grafik ist erkennbar, dass seit dem ersten vollen Verbundjahr 1996 die Fahrgastzahlen tendenziell (laut Trendlinie) steigen. Im Zeitraum 1997 – 2000 waren jedoch auch sinkende Beförderungsleistungen festzustellen, was auf die damals sinkenden Verkehrsleistungen der Bundes-Verkehrsunternehmen, die allgemeine Tarifsituation und die Maßnahmen bei der Studentenfahrfahrt zurückzuführen war. Ab dem Jahr 2001, mit der Einführung des Wabentarifs und den Bestelleleistungen der VTG ab dem Jahr 2002 benützten wieder mehr Personen das Angebot im öffentlichen Verkehr. Seit dem Tiefpunkt im Jahr 2000 sind 2004 und 2005 rd. 11,5 % mehr Personen befördert worden.

Stagnation 2005

Laut Auskunft der VTG ist die Fahrgaststagnation im Jahr 2005 mit rd. 47,22 Mio. beförderten Personen im Vergleich zum Vorjahr mit rd. 47,25 Mio. Personen im allgemeinen (Regional)verkehr mit den Hochwasserereignissen im Außerfern und im Tiroler Oberland und den dadurch verminderten Verkehrsleistungen (Betriebsunterbrechungen) der Verkehrsunternehmen zu erklären. Im Jahr 2006 wird wiederum eine Steigerung in der Fahrgastbeförderung erwartet.

Hinweis

Mangels Datengrundlage sind Fahrkartenverkäufe zu unternehmenseigenen ÖBB-Tarifen (z. Bsp. ÖBB-Vorteiltarife) in der Statistik nicht erfasst. Das führt notgedrungen Weise auch zu einem Tarifwettbewerb zwischen der ÖBB und allen anderen Verkehrsunternehmen im Nahverkehr, weil den (Nahverkehrs-)Kunden unregelmäßig benützende Nahverkehrskunden auf den billigeren Vor-

teilstarif (außerhalb des VVT-Rechenwerks) umsteigen.

Kartenverkauf Der Umstieg der Benutzer von Einzel- auf Zeitkarten war bei der Einführung des Verkehrsverbundes Mitte der 90er Jahre eines seiner Ziele und sollte diese Auswirkung durch die Einführung des neuen Wabentarifes noch verstärkt werden. Die Entwicklung der einzelnen Zeitkartentarife stellt sich wie folgt dar:

Tabelle: Kartenverkauf

Jahr	2002	2003	2004	2005
Kategorie – Zone				
Einzelticket	2.018.914	2.145.208	2.202.011	2.238.515
Wochenticket	166.913	173.978	173.164	172.043
Monatsticket	75.618	90.131	90.087	90.957
Jahresticket	5.631	5.853	5.904	6.530
Jahr	2002	2003	2004	2005
Kategorie – Region				
Wochenticket	3.365	2.715	2.256	3.814
Monatsticket	472	793	780	2.448
Jahresticket	343	381	391	295
Jahr	2002	2003	2004	2005
Tirol-Ticket				
Wochenticket	42	84	96	569
Monatsticket	4	16	11	35
Jahresticket	1	5	5	3

Nach Durchsicht der Fahrkartenverkäufe in den Jahren 2002 - 2005 kann gesagt werden, dass in allen Zeitkartenkategorien in der „Tarifebene 1“ (Tirol außer Innsbruck), aber auch im Stadtverkehr Innsbruck ein Zuwachs im Zeitkartenverkauf erreicht wurde. Bei den Jahrestickets für Streckenkarten beträgt der Verkaufszuwachs rd. 16 %, im 10-Jahresvergleich hat er sich mehr als verdoppelt.

Kritik Laut den Strategiepapieren der Abteilung Verkehrsplanung im Jahre 1999 war vorgesehen, „die systematische Aufbereitung von ÖV-Leistungsdaten sowie die Erstellung von Verkaufs- und Fahrgaststatistiken mit dem neuen VVIS“ zu betreiben. Damit sollte „die konsequente Ausweisung und Darstellung der im öffentlichen Verkehr in

Tirol eingesetzten öffentlichen Mittel sowie die Entwicklung des Mittelbedarfs“ dokumentiert werden. Mit Ausnahme der im Verkehrsbericht veröffentlichten Fahrgastzahlen mussten die Daten für diese Fahrgaststatistiken in der VTG jedoch erst erhoben und ausgewertet werden.

Empfehlung
an die VTG

Da nach Ansicht des LRH die - innerhalb des Verbundraumes erzielten - Fahrkartenverkäufe den Erfolg oder den Misserfolg der VTG am Besten dokumentieren, empfiehlt er, relevante Fahrkarten-Verkaufsdaten strukturiert aufzubereiten und im AR zu behandeln.

16. Schlussbemerkungen

Die Struktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs war in den letzten Jahrzehnten einem erheblichen Wandel unterworfen. So wurden in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts neue Kooperationsformen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr entwickelt und Verkehrsverbünde gegründet. Begleitet wurde dieser Wandel mit der Einführung des ÖPNRV-G 1999 und der neuen vertraglichen Regelung mit dem Bund über die organisatorischen und finanziellen Grundlagen des ÖPNRV in Tirol. Weiters waren die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Europäischen Union ein zusätzlicher Faktor.

Mit der Gründung der Gesellschaft schuf das Land Tirol die Möglichkeit sich strukturiert und andauernd mit den Mechanismen des ÖPNRV in Tirol auseinanderzusetzen. Damit sollten insbesondere die steigenden Finanzierungskosten der öffentlichen Hand, verbunden mit den gleichzeitigen Forderungen nach Verdichtung und Ausbau der Verkehrsleistungen, gesteuert werden.

Verantwortung

Dabei ist aber zu beachten, dass die VTG kein Verkehrsunternehmen ist, das die Verkehrsleistungen selbst erbringt, sondern diese nur im Rahmen des ÖPNRV-G koordinieren soll. Das bedeutet aber auch, dass die Gestaltungsmöglichkeiten der Gesellschaft beschränkt sind. Oder anders ausgedrückt: Sie ist nicht für jeden Mangel im öffentlichen Personennahverkehr verantwortlich.

Aufgrund des Übergangs von der Alleinnahmengarantie auf ein Verkehrsdienstvertragsregime sowie der Übergangsvereinbarungen mit den großen Verkehrsunternehmen – ÖBB und IVB-Konzern – war

die Betriebsleistung der VTG bisher nicht vollständig darstellbar. Dies wird erstmalig im Jahr 2006 möglich sein, die Betriebsleistung wird rd. 70 Mio. € betragen.

Finanzierung	Das im ÖPNRV mögliche und von der VTG angestrebte Finanzierungsmodell ist vielschichtig und es ist der VTG gelungen, wenn auch bisher im geringfügigen Ausmaß, neue Finanzierungspartner (vor allem touristische Einrichtungen) mit einzubinden.
Landessicht	Mit rd. 20,7 Mio. € im Jahr 2005 war das Land Tirol der größte Financier von Verkehrsdienstleistungen. Mit Abschluss der Übergangsvereinbarung mit der ÖBB im Jahr 2006 wird sich dieser Betrag um 5,6 Mio. € erhöhen. Gegenüber dem Jahr 2000 mit einem Landesanteil von rd. 9,0 Mio. € hat sich dieser somit mehr als verdoppelt. Diese Entwicklung ist vor allem auf die erhöhte Verkehrsleistung zurückzuführen.
Einnahmen des Landes	Der LRH weist daraufhin, dass die Einnahmen des Landes für Zwecke des ÖPNRV rd. 16,8 Mio. € pro Jahr betragen. Erheblich gestiegen sind die, seit 1987 nicht mehr zweckgebundenen MöSt.-Mittel.
Bundesbeitrag	Mit diesem Betrag von rd. 16,8 Mio. € deckt(e) der Bund rd. 81 % der Landesausgaben. Zusehends ist aber eine restriktive Haltung des Bundes bei der Förderung von zusätzlichen Verkehren (ist gleich Bestelleistungen) im Sinne des ÖPNRV-G festzustellen. Sein Anteil sank von ursprünglich 50 % auf 0 % bei Neuansuchen.
Aufgabenerweiterung	Mit der Änderung des Gesellschaftszweckes im Jahr 2002 (Abwicklung von Infrastrukturprojekten und Fahrbetriebsmittelbeschaffung) war es möglich der VTG Projekte, die vom Land betreut wurden zu überbinden. Dies betraf im Wesentlichen die Direkthereinführung der Stubaitalbahn, die Errichtung und Erhaltung von Park & Ride Anlagen an Bahnhöfen, die Errichtung von Buserminals an Bahnhofsvorplätzen und Maßnahmen der Verkehrstelematik. Die Gründe für die Übertragung der Aufgaben an die VTG liegen in der Vorsteuerabzugsberechtigung der Gesellschaft sowie in der Konzentration des fachlichen Know-how in der VTG.
Personal	Damit verbunden war aber eine Steigerung des Personalstandes in der Gesellschaft auf nunmehr 25 Personen. In einem österreichweiten Vergleich hat die VTG damit neben der wesentlich größeren VOR den höchsten Personalstand aller Verkehrsverbund-

organisationsgesellschaften. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die VTG wesentlich mehr Aufgaben als andere Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften wahrzunehmen hat.

Verkehrsleistung

Die gesetzlich vorgesehene Umstellung von der Alteinnahmengarantie auf ein Verkehrsdienstvertragsmodell wurde inzwischen nahezu vollständig umgesetzt. Mit Ausnahme zweier Verkehrsunternehmen hat die VTG mit allen anderen im VVT tätigen Unternehmen eine einheitliche, diesem Vertragsmuster entsprechende Basis geschaffen. Die Verkehrsleistung in Tirol ist durch die Bestellung zusätzlicher Verkehre von 26,6 Mio. km im Jahre 2002 auf 32,3 Mio. km im Jahr 2006 angestiegen.

Behindernd bei einer rascheren Umsetzung der Verkehrsdienstvertragsstruktur waren die unterschiedlichen Interessenslagen zwischen der VTG bzw. dem Land und insbesondere dem IVB-Konzern und der ÖBB-Schiene. Diese Konstellation führte zu langen Verhandlungen, infolge dessen zum Verlust von Bundesförderungen, zu nicht der Vertragsstruktur der VTG konformen Verträgen und zu EU-beihilfenrechtlich zweifelhaften Überkompensationszahlungen von Seiten des Landes.

Aus diesen Gründen ist ein Ziel der VTG, mit allen im VVT tätigen Verkehrsunternehmen einheitliche Verträge abzuschließen noch nicht erreicht worden.

Verkehrskonzepte

Bei der Gründung der Gesellschaft betrachtete sie die Entwicklung regionaler Verkehrskonzepte als „wichtigsten Eckpfeiler“ zur Neuordnung des ÖPNRV in Tirol. Bis Ende 2006 hat die VTG 20 Verkehrskonzepte inklusive der dazugehörigen Verkehrsdienstverträge abgeschlossen, weitere elf Projekte sind zum Prüfungszeitpunkt in Bearbeitung. Für eine lückenlose Abdeckung von öffentlichen Verkehrsleistungen fehlen noch rd. zehn derartige Verkehrskonzepte.

Die VTG erbringt nur in jenen Fällen Planungsleistungen in denen die konzessionierten Verkehrsunternehmen über keine Planungskapazitäten verfügen. Im Stadtgebiet von Innsbruck besitzt sie auch keine Koordinationskompetenz.

Fahrgastzahlen

Es gibt keine gesicherten Daten über die tatsächliche Personenbeförderung im ÖPNRV in Tirol. Generelle Berechnungen gehen von rd. 113 Mio. Fahrgästen (inklusive touristischer Mitnahme-

regelung und ohne Fernverkehr) pro Jahr aus.

Im Allgemeinen Verkehr zum VVT-Tarif (ohne Schüler und Lehrlinge) ist seit dem Jahr 2000 - 2003 eine Steigerung um rd. 11 % festzustellen. In den Jahren 2004 - 2005 war jedoch wiederum eine Stagnation bei rd. 47,2 Mio. Fahrgästen zu verzeichnen.

Im Vergleich zur Steigerung der Verkehrsleitung um rd. 20 % und des Einsatzes öffentlicher Mittel (insbesondere der Landesmittel für die Verbund- und Bestellabgeltung) um rd. 116 % ist die Steigerung bei den Fahrgästen um rd. 11 % aus Sicht des LRH als unbefriedigend zu werten. Allerdings resultiert ein Großteil der erhöhten Ausgaben des Landes aus den stark steigenden Landeszahlungen für die ÖBB-Schiene.

*Stellungnahme
der VTG*

Der steigende Finanzmitteleinsatz des Landes Tirol für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs begründet sich außerhalb der Verkehrszunahmen vor allem durch

- *Finanzmittelrückzug des Bundes (ÖPNRV-G §§ 7, 24, 26),*
- *Umstellung der Förderungsrichtlinie auf Verkehrsdienstverträge bei Bestellungen,*
- *Umstellung der Bezuschussung unterdeckender Verkehrsleistungen auf eine Finanzierung durch Verkehrsdienstverträge (Umstellungsprozess Alteinnahmengarantie zu Verkehrsdienstverträgen)*

Ein Überblick über die Gesamtauswirkungen des Umstellungsprozesses des VVT stellt sich aus der Sicht der Geschäftsführer wie folgt dar:

FINANZIELLE GESAMTZUSAMMENSTELLUNG DER UMSTELLUNGSMASSNAHME VVT

(Mehr-/Weniger-Rechnung:)

<i>Betrachtungszeitraum</i>	<i>4 Jahre</i>
<i>Mehrkosten</i>	<i>+</i>
<i>Minderkosten</i>	<i>-</i>
<i>VDV</i>	<i>Verkehrsdienstvertrag</i>
<i>VVIS</i>	<i>Verkehrsverbundinformationssystem</i>

Aktivität	per anno	4 Jahre
Finanzielle Umstellung auf Verkehrskosten	+ € 3,00 Mio. p.a.	€ 12,00 Mio.
Verkehrskosteneinsparung ÖBB gegenüber Angebot	- € 12,10 Mio. p.a.	€ 48,40 Mio.
Verkehrskosteneinsparung Bahnbus gegenüber Angebot	- € 1,50 Mio. p.a.	€ 6,00 Mio.
Nicht zahlungswirksame Verstärker	- € 1,43 Mio. p.a.	€ 4,29 Mio.
ÖBB Kostenabstellung und Modernisierung	€ 5,10 Mio. p.a.	€ 20,40 Mio.
<u>Nicht entstandene Ausgleichszahlungen im Altsystem</u>	<u>- € 1,00 Mio. kum.</u>	<u>€ 10,00 Mio.</u>
MINDERBELASTUNG GEGENÜBER ALTSTRUKTUR		€ 36,29 Mio.
VVIS INVESTITION GEBENÜBER ALTSYSTEM		€ 1,57 Mio.
<u>ERSPARNIS WEGEN VVT REFORM VDV und VVIS</u>		<u>€ 34,72 Mio.</u>

Dieser Ersparnis stehen nachstehende Zahlungen für zusätzliche Bestellverkehre in den Jahren 2002 bis 2005 (gerundet) durch unterschiedliche Zahler gegenüber:

2002	EUR	764.000,--
2003	EUR	5.100.000,--
2004	EUR	8.500.000,--
<u>2005</u>	<u>EUR</u>	<u>11.900.000,--</u>
		EUR 26.264.000,--

Die Gesellschaft VTG hat in diesen Jahren durchschnittlich € 1 Mio. p. a. gekostet. Kumuliert für die Jahre 2002 bis 2005 hat das Land Tirol ca. € 5 Mio. für die Finanzierung der Gesellschaft selbst aufgewendet.

Die nicht entstandenen Zahlungen auf Basis des Alteinnahmensystems einschließlich der Finanzierung der ÖBB (bei sonstiger Leistungseinstellung) für 4 Jahre mit einem Wert von kumuliert € 34.72 Mio. entsprechen dem Gesamtaufwand aller Besteller und der Finanzierung der Gesellschaft selbst für die Jahre 2002 bis 2005 womit die gesamtwirtschaftliche Effizienz über eine Angebotsausweitung von ca. 20 % durch unterschiedliche Zahler, Fahrgaststeigerungen von ca. 11 % (VVT Tarif) und Qualitätsverbesserungen bei den Fahrbetriebmitteln auf Schiene und Strasse bei gleichen gesamtwirtschaftlichen Kosten erreicht werden konnte.

Dieses Ergebnis wäre ohne die neuen Verkehrsdienstverträge ab 2002 auf Basis der Fahrgeldeinnahmendispositionsmöglichkeit durch das Verkehrsverbundinformationssystem (VVIS) nicht möglich gewesen.

17. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH betrachtet seine Berichte auch als Arbeitsunterlage für die betroffenen Einrichtungen. Er stellt daher im Folgenden chronologisch die einzelnen von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen nochmals zusammengefasst dar:

Der LRH empfiehlt, die erwähnten Bundesbeiträge bei der nächstfolgenden Anforderung der Landessubvention gegenzurechnen oder darauf einzuwirken, dass der Bund diese Beiträge unmittelbar dem Land überweist.

Die Kürzung bzw. Reduzierung der Bundesförderung nach dem ÖPNRV-G war u.a. auch Thema mehrerer Landeshauptleute- und Landesfinanzreferentenkonferenzen. Die Landeshauptleute fassten etwa am 6.12.2004 u.a. den Beschluss, der Bund möge seine Kürzungen zurücknehmen und das Förderungsausmaß mit 50 % garantieren. Entsprechende Entschlüsse hat auch der Tiroler Landtag am 5.2.2004 und 13.10.2005 gefasst. Der LRH empfiehlt, diesen Standpunkt konsequent weiter zu verfolgen.

Der LRH weist daraufhin, dass die VTG kein (Ersatz)Instrument für einen Finanzausgleich zwischen den Gemeinden und dem Land, das letztlich diese Verzichte zu tragen hat, sein soll. Er empfiehlt zur Vermeidung von Beispielsfolgen von solchen Maßnahmen abzuweichen.

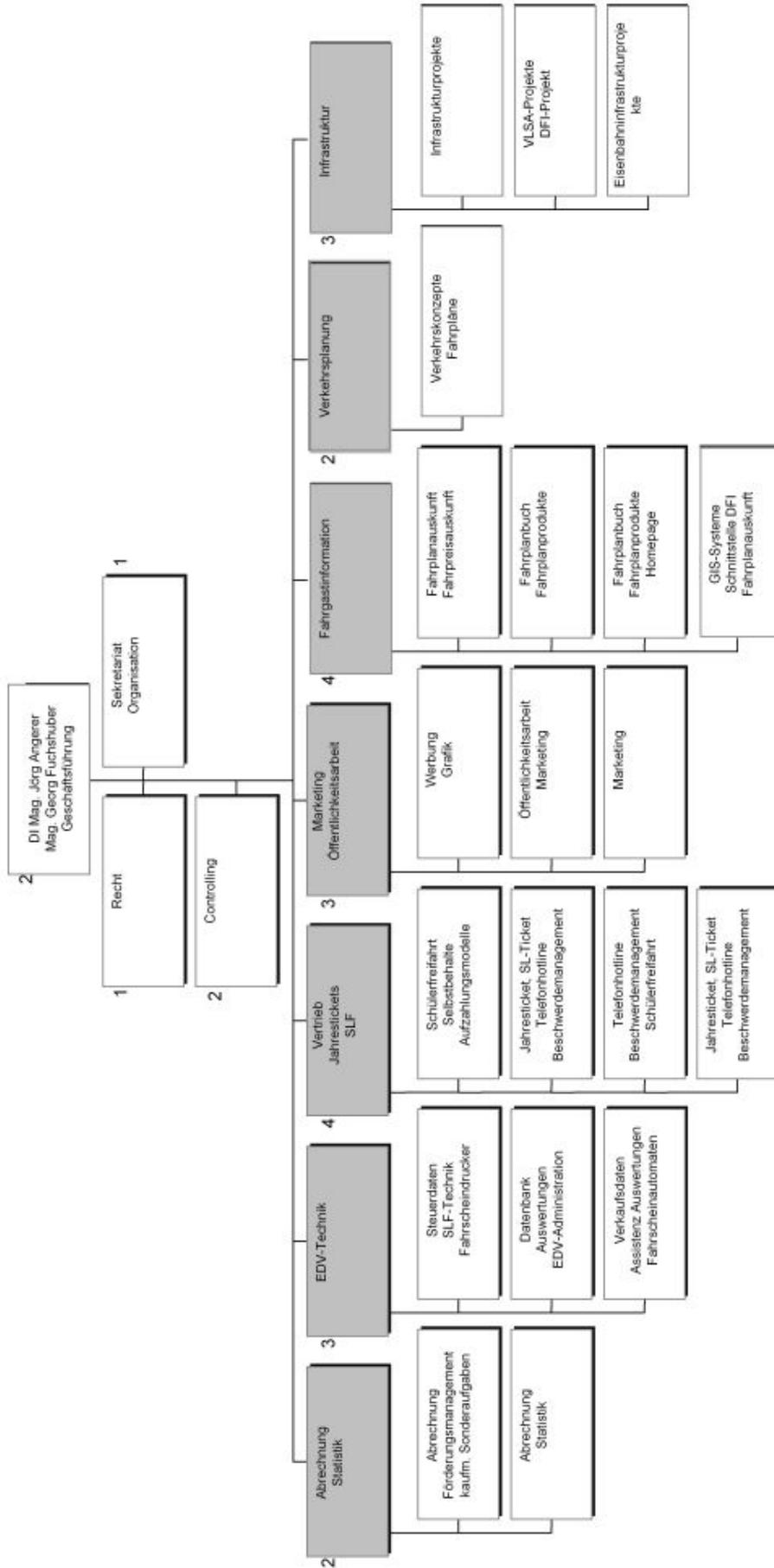
Die derzeitige Praxis der Subventionsanforderungen ist u.a. auch ein Grund für die „sehr gute“ Liquidität der VTG. Der LRH empfiehlt der Landesregierung, bei der Gewährung des Ausmaßes und der Fälligkeit der Subventionen neben dem prognostizierten Bedarf aufgrund des Budgets vermehrt an den tatsächlichen Bedarf zu orientieren und auch die finanzielle Situation der VTG zu berücksichtigen.

In Kenntnis der bisherigen Projektgeschichte zum Abschluss eines Verkehrsdienstvertrages mit der ÖBB – die bisherige Verhandlungsdauer beträgt mehr als drei Jahre - und aufgrund der hohen finanziellen Auswirkung auf das Landesbudget empfiehlt der LRH der Landesregierung, die politischen und fachlichen Kräfte im Land zu bündeln und auf Basis der von der VTG errechneten Verkehrskosten mit der ÖBB in der vorgesehenen Zeit einen Vertrag abzuschließen

zu lassen.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, connected letters that appear to be 'KLH'.

Dr. Klaus Mayramhof
Innsbruck, am 28.8.2007



Hinweis

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der LRH die Äußerung der Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Endbericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile „Stellungnahme der Regierung“ und „Replik des LRH“ vollzogen worden.

Darüber hinaus hat der LRH die Äußerung der Regierung dem Endbericht als Beilagen anzuschließen. In Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrages ist im Folgenden die Äußerung der Regierung angeschlossen, wobei die nicht bereits in den Bericht eingearbeiteten Textpassagen durch die Schriftart „fett – kursiv – rot“ gekennzeichnet sind. Alle nicht so gekennzeichneten Textstellen der Stellungnahme wurden bereits eingearbeitet.



Amt der Tiroler Landesregierung

Verwaltungsentwicklung

An den
Landesrechnungshof

im Hause

Dr. Gerhard Brandmayr

Telefon: 0512/508-2120

Telefax: 0512/508-2225

E-Mail: verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at

DVR: 0059463

**Rohbericht des Landesrechnungshofes "Verkehrsverbund Tirol GmbH";
Äußerung**

Geschäftszahl VEntw-RL-41/10

Innsbruck, 09.08.2007

Der Landesrechnungshof hat von Oktober 2006 bis Juli 2007 die Verkehrsverbund Tirol GmbH (in der Folge kurz VTG) einer Einschau unterzogen und den Rohbericht vom 12. Juli 2007, Zl. BE-0217/5, verfasst. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 15. August 2007 hierzu folgende

Ä u ß e r u n g:

Vorbemerkung:

Nach mehr als neunmonatiger Prüfdauer wurde der gegenständliche Rohbericht der Tiroler Landesregierung am 13. Juli 2007, übermittelt. Zur Abgabe einer Äußerung standen daher nur ca. vier, statt der im § 7 Abs. 1 des Tiroler Landesrechnungshofgesetzes vorgesehenen Frist von sechs Wochen zur Verfügung, weil traditionell während der schulfreien Zeit nur am 15. August eine Regierungssitzung stattfindet und erfahrungsgemäß nach diesem Datum auch kein Umlaufbeschluss mehr erwirkt werden kann. Dazu kommt noch, dass in vielen vom Rohbericht betroffenen Landesdienststellen sowohl die Vorstände, als auch die Sachbearbeiter urlaubsbedingt abwesend waren.

Zu dem 116 Seiten umfassenden Rohbericht "Verkehrsverbund Tirol GmbH" kann daher nicht im Einzelnen Stellung genommen werden. Dies gilt insbesondere für die Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO **auf den Seiten 36, 40 und 101**. Die Landesregierung wird diese jedoch sorgfältig prüfen und in zwölf Monaten im Rahmen ihrer Berichtspflicht nach Art. 69 Abs. 4 der Tiroler Landesordnung 1989 dazu Stellung nehmen.

Zu Punkt 3.1 Gesellschaftsgründung
Anregung (Seite 7)

Der bislang fehlende Generalversammlungsbeschluss zur Bearbeitung des Projekts "Dynamische Fahrgastinformation (DFI)" wurde am 6. August 2007 gefasst.

Zu Punkt 3.2.3 Die Geschäftsführung
Hinweis Ausgliederung und Anregung (Seite 11)

Die Ansicht des Landesrechnungshofes, wonach die Zuweisung von öffentlich-rechtlichen Bediensteten zu ausgegliederten Rechtsträgern grundsätzlich einer gesetzlichen Regelung bedarf, wird grundsätzlich geteilt. Im gegenständlichen Fall hätte aber die Erlassung eines Landesgesetzes nur eine einzige Person betroffen, was eine verfassungsrechtlich bedenkliche Individualgesetzgebung dargestellt hätte. Der betreffende Geschäftsführer wurde daher im Rahmen einer "Dienstzuteilung" der VTG zur Dienstleistung zugewiesen.

Zu Punkt 5.2.4 Bestelleistungen Gemeinden
Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seiten 38 und 39)

Die Länder haben in ihrem Positionspapier für die Finanzausgleichsverhandlungen mit dem Bund auf die Mehraufgaben und -ausgaben im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr hingewiesen und insbesondere gefordert, dass den Ländern und Gemeinden im Falle der Übertragung von Aufgaben des Bundes auf die Länder in diesem Bereich ausreichende bzw. zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung dieser Aufgaben bereit zu stellen sind. Die Landesregierung hat bereits in der Vergangenheit ihr Möglichstes getan (und wird dies auch in Zukunft tun), um eine Kürzung der Bundesförderungen nach dem Öffentlicher Personen- und Regionalverkehrsgesetz 1999 zu verhindern.

Zu Punkt 5.3 Landessubventionen
Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 (Seite 41)

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, sich bei der Gewährung des Ausmaßes und der Fälligkeit der Subventionen neben dem prognostizierten Bedarf aufgrund des Budgets vermehrt am tatsächlichen Bedarf zu orientieren, wird unter Bedachtnahme auf die hohe Liquidität und die hohen Kapitalrücklagen der VTG entsprochen.

Anweisende Stelle (Seiten 42 und 43)

Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Anzahl der Voranschlagsposten, aus denen Leistungen an die VTG erfolgen, weitestgehend zu reduzieren, wird im Voranschlag 2008 umgesetzt.

Ausständige GuF-Mittel (Seite 44)

Das Land Tirol hat dem Bundesministerium für Verkehr-, Innovation und Technologie (BMVIT) mit Schreiben vom 21. Februar 2006 mitgeteilt, dass der Rückstand bei den Bundesbeiträgen zum Stichtag 31. Dezember 2003 € 632.003,52 beträgt.

In einem weiteren Schreiben vom 31. Mai 2007 teilte das Land Tirol dem BMVIT neuerlich mit, dass der Bund aus dem Titel des Grund- und Finanzierungsvertrages für den Zeitraum 2002 bis 2006 – unter Berücksichtigung des vorangeführten Betrages – mit seinen Beiträgen insgesamt mit € 3.556.403,55 im Rückstand ist. Dieser Betrag wurde auf Grundlage von aktuellen Abrechnungen und Verwendungsnachweisen der VTG, die auch dem BMVIT vorgelegt wurden, ermittelt und liegt unter jenem Betrag, von dem ursprünglichen ausgegangen wurde und der auch im Rohbericht des Rechnungshofes angeführt ist. Mit Schreiben vom 27. Juli 2007 hat das BMVIT nunmehr mitgeteilt, dass der Bund den Betrag von € 632.003,52 betreffend die Jahre 2002 und 2003 nicht anerkenne, und eine neue Kalkulation vorgelegt, die derzeit von der Abteilung Verkehrsplanung geprüft wird. Die offenen Beträge aus den Jahren 2004, 2005 und 2006 blieben vom BMVIT unkommentiert. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Überprüfung wird die Landesregierung Verhandlungen mit dem Bund betreffend die Anweisung der offenen Beiträge führen.

Zu Punkt 6.1 Organigramm
Hinweis (Seiten 45 und 46)

Die Übertragung von Infrastrukturprojekten von der Abteilung Verkehrsplanung an die VTG erfolgte nicht nur unter dem Aspekt des Vorsteuerabzuges, der bei einzelnen Projekten tatsächlich zum Tragen kommt, sondern auch zugunsten eines optimierten Personaleinsatzes in der Abteilung Verkehrsplanung. Um das erforderliche Projektmanagement in der VTG sicher stellen zu können, wurden der Gesellschaft zwei weitere Bedienstete zur Verfügung gestellt, was sich im höheren Aufwand des Landes Tirol (VP 1-649004-7421-005 "Betriebszuschuss") widerspiegelt. Die Aussage im Rohbericht des Landesrechnungshofes, wonach die Ausgliederung den Effekt habe, dass der im Landesvoranschlag ausgewiesene Stellenplan für das Amt der Landesregierung dadurch um diese beiden Planstellen geringer dotiert werden kann, weil diese Aufgabenübertragung zu keiner Personalkürzung in der Abteilung Verkehrsplanung geführt hat und durch die Anstellung zweier neuer Mitarbeiter in der VTG der Aufwand für das Land in diesem Umfang gestiegen ist, kann daher nicht nachvollzogen werden.

Aufgabenabgrenzung ÖV-Priorisierung (Seite 46)

Die Feststellung im Rohbericht des Landesrechnungshofes, wonach das Projekt DFI nunmehr von der VTG fortgeführt wird, bedarf insofern einer Präzisierung, als dieses Projekt in der Stabstelle ÖV-Optimierung bearbeitet und umgesetzt und die Stabstelle von der Abteilung Verkehrsplanung geleitet wird. Hinsichtlich des Projektablaufes sollen zunächst ein Pilotbetrieb realisiert, die Detailplanungen für ein tirolweit einheitliches DFI-System durchgeführt und dieses System dann schrittweise in Tirol installiert werden. In der Arbeitsgruppe sind alle relevanten Verkehrsunternehmen, die Stadt Innsbruck sowie auch die VTG eingebunden, die Projektpartner wirken nach Maßgabe ihrer Zuständigkeiten mit und sind auch verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs. Die einzelnen Schritte im Rahmen der Projektumsetzung werden in den Stabstellen-sitzungen im Detail festgelegt, weiters die Schnittstellen definiert, die Verantwortlichkeiten fixiert und die Finanzierung sowie der Zeitablauf geregelt, wobei die Stabstelle ÖV-Optimierung darüber hinaus auch noch die Projekte ÖV-Telematik, ÖV-Priorisierung sowie die Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes hinsichtlich des Verkehrsraumes für den öffentlichen Verkehr im Ballungsraum Innsbruck bearbeitet.

Zu Punkt 9.2 Betreuung laufend
Anregung (Seite 59)

Die Anregung des Landesrechnungshofes, wonach geprüft werden soll, inwieweit die DVT-Daten-Verarbeitung-Tirol-GmbH (DVT) in der Lage wäre, den Rechenzentrums-Betrieb der VTG zu übernehmen, kann aus mehreren Gründen nicht aufgegriffen werden. Abgesehen von den rechtlichen Problemen (die DVT ist durch § 1 des Gesetzes über die Übertragung von Aufgaben und die Zuweisung von Landesbediensteten an die DVT-Daten-Verarbeitung-Tirol-GmbH als exklusiver Dienstleister für das Land Tirol und nicht auch für die von ihm verschiedenen Rechtsträger eingerichtet, sie bräuchte eine Gewerbeberechtigung, wäre steuerpflichtig usw.) darf nicht übersehen werden, dass die Effizienz und Effektivität der DVT ihren Grund u.a. in einem hohen Standardisierungsgrad bei der Hard- und Software hat. Der DVT fehlen also Experten für die Auftragsvergaben, die Konfiguration, den Betrieb und die Wartung der äußerst komplexen VTG-Software, es wäre ein tirolweites Netzwerk zu den Terminals zwecks Information der Fahrgäste und den Fahrscheindruck erforderlich, weiters wäre die Anbindung/Verrechnung an die IT-Infrastruktur der VTG mit ca. 30 Partner-Unternehmen (darunter auch die Deutsche Bahn) zu betreuen und schließlich müsste die DVT auch einen rund-um-die-Uhr-Dienst (24 Stunden an sieben Tagen in der Woche) einrichten, der mit dem vorhandenen Personal unmöglich zu gewährleisten wäre.

Synergien mit dem Leistungsspektrum der DVT sind also nicht erkennbar, auch die im Rohbericht des Landesrechnungshofes angeführten Kosten für Server und Serverraum dürften auf bloßen Annahmen basieren.

Zu Punkt 9.3 DIVA
Internet-Auftritt (Seite 60)

Während des Prüfzeitraumes (Oktober 2006 bis Juli 2007) wurden an die DVT zwar weder von Seiten des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) noch von anderen Usern Performanceprobleme bei der Verwendung des tiris-VVT-Dienstes herangetragen, punktuell können solche Probleme bei akuten Server-Überlastungen aber nie ausgeschlossen werden. Aufgrund der insgesamt ständig steigenden Nachfrage nach tiris-Informationen im Internet und des laufenden technischen Monitorings der Auslastung der tiris-Server durch die tiris-Systemgruppe wurde daher vorausschauend die Notwendigkeit zur Aufwertung des Systems erkannt und bereits im 1. Quartal 2007 die Aufrüstung der Serverinfrastruktur im Wege über die tiris-Systemgruppe eingeleitet. So wurden die bis dahin im Einsatz stehenden beiden Internetserver der alten Generation durch drei Server mit neuer Technologie ersetzt und konnte dadurch eine wesentliche Performancesteigerung für die ca. 1 Million tiris-Anfragen pro Monat erreicht werden.

Zu Punkt 12.4 Verkehrskonzepte
Bewertung (Seite 84)

Die Anregung im Rohbericht, Verkehrs-(planungs-)konzepte für den öffentlichen Verkehr in ganz Tirol zu erstellen, ist zweckmäßig, die Konzeptentwicklung sollte dabei auf eine breitere Basis gestellt werden und insbesondere folgende Punkte umfassen:

- Festlegung landesweiter Qualitäten für den öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse für eine bedarfsgerechte Mindestbedienung (Differenzierung zwischen Nahverkehr im ländlichen Raum und Nahverkehr im urbanen Raum);
- Festlegung von Qualitäten für den öffentlichen Verkehr (Einsatz von Fahrbetriebsmitteln, Kundeninformationen, bedarfsgerechte Ausgestaltung von Haltestellen, Tarifsystem);
- Schwachstellenanalysen im Verkehrsraum, ÖV-Priorisierung zur Erzielung maßgeblicher Zeitgewinne auf überlasteten Strecken wie etwa in Innsbruck und
- Festlegung von Kriterien für die Evaluierung des öffentlichen Verkehrs (Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit, angepasstes Leistungsangebot).

Die Abstimmung der ÖV-Planungen sollte dabei direkt zwischen der Landesverwaltung und den Gemeinden, die Umsetzung hingegen durch die VTG erfolgen.

Die Verkehrsverbund Tirol GmbH hat ihre Stellungnahme bereits direkt dem Landesrechnungshof zugeleitet.

Personenbezogene Begriffe in dieser Äußerung haben keine geschlechtsspezifische Bedeutung. Sie sind bei der Anwendung auf bestimmte Personen in der jeweils geschlechtsspezifischen Form zu verwenden.

Für die Landesregierung:

DDr. Herwig van Staa
Landeshauptmann