

Bericht des Rechnungshofes

Graz–Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis _____	8
Abbildungsverzeichnis _____	9
Abkürzungsverzeichnis _____	10

Steiermark

Wirkungsbereich des Landes Steiermark

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

KURZFASSUNG _____	14
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	25
Allgemeine Grundlagen _____	25
Strategie _____	27
Wirtschaftliche Lage _____	30
Ergebnisentwicklung _____	30
Ergebnisse nach Bereichen _____	33
Ertragslage _____	34
Beteiligungsverhältnis zu LTE Logistik- und Transport GmbH _____	36
Aufwand für Overheads _____	37
Internes Kontrollsystem _____	38

Verkehrsdienstbestellungen durch BMVIT und Land Steiermark _____	38
Überblick _____	38
Schienenpersonenverkehr _____	39
Busverkehr _____	41
Angebotsplanung _____	46
Prüfung auf Überkompensation _____	50
Eisenbahninfrastruktur _____	53
Investitionspläne _____	53
Infrastrukturbenützungsentgelt _____	53
Eisenbahnkreuzungen – Investitionen und Erhaltung _____	55
Schienenrollmaterial _____	59
Kauf neuer Gelenktriebwagen _____	59
Verkauf VT70 _____	60
Personal _____	61
Mitarbeiter und Genderaspekte _____	61
Organe _____	63
Außertarifmäßige Fahrbegünstigung _____	67
Pensionsrecht der Bediensteten der GKB _____	69
Nachschussverpflichtung _____	71
Pensionsregelung der Beamten der GKB _____	75

Wesentliche pensionsrechtliche Kollektivvertragsregelungen für Beamte der GKB _____	77
Finanzierung der Abfertigung der Beamten der GKB _____	84
Pensionierungen _____	86
Pensionsreformbestrebungen der GKB _____	89
Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse _____	93
Schlussempfehlungen _____	95
ANHANG Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kennzahlenvergleich BMVIT – GKB _____	29
Tabelle 2:	Ergebnisentwicklung GKB (Einzelabschluss)_____	31
Tabelle 3:	Anteile der Bereiche am Gesamtergebnis _____	34
Tabelle 4:	Durchschnittliche Erträge der GKB _____	35
Tabelle 5:	Entwicklung des Aufwands für Overheads der GKB ____	37
Tabelle 6:	Verkehrsleistungen gesamt im Bahn- und Busbereich__	46
Tabelle 7:	Personal im Jahresdurchschnitt (VZÄ) _____	61
Tabelle 8:	Frauenquote in den einzelnen Geschäftsbereichen_____	61
Tabelle 9:	Nutzung der ÖBB Österreich Card 2. Klasse _____	68
Tabelle 10:	Dienstgeberbeiträge und Dienstnehmerbeiträge leistungsorientierte Pension _____	82
Tabelle 11:	GKB–Beamte im Ruhestand _____	86
Tabelle 12:	Ruhestandsversetzung GKB–Beamte _____	87
Tabelle 13:	Pensionierung Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete der GKB_____	88
Tabelle 14:	Angestrebte Pensionsregelungen für GKB–Beamte ____	89
Tabelle 15:	Empfehlungen des RH zu angestrebten Pensionsregelungen für GKB–Beamte _____	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bahnlinien der GKB im Steirischen S-Bahn- und Regionalbahn-Verkehr _____	26
Abbildung 2: Ruhestandsversetzung mit Anspruch auf ASVG-Pension _____	75
Abbildung 3: Ruhestandsversetzung ohne Anspruch auf ASVG-Pension _____	76
Abbildung 4: Regelpensionsalter von GKB, ÖBB und Bund _____	80

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
ASVG	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
a.t.	außertarifmäßig(e)
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
ATS	österreichische Schilling
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMASK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
d.o.o.	entspricht in Slowenien einer GmbH
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
ff.	folgend(e)
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	gemeinwirtschaftliche Leistungen
inkl.	inklusive
i.W.	im Wesentlichen
KfllG	Kraftfahrliniengesetz
km	Kilometer
lit.	litera (Buchstabe)
lt.	laut

MbO	Management by Objectives (Führung durch Zielvereinbarung)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
RCA	Rail Cargo Austria AG
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
Tsd.	Tausend
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
VAEB	Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich des Landes Steiermark

Graz–Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Die Graz–Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) erzielte in den Jahren 2010 bis 2014 jährlich Gewinne. Die Einnahmen stammten zu rund drei Viertel aus direkten staatlichen Förderungen bzw. aus Abgeltungen der öffentlichen Hand für die Erbringung von Verkehrsleistungen (Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Abgeltung ermäßigter Tarife im Verkehrsverbund, Verkehrsdienstverträge). Das Land Steiermark prüfte bisher nicht umfassend die Angemessenheit dieser Zahlungen.

Obwohl die unmittelbar geltende EU–Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsah, dass bis spätestens 2019 alle mit öffentlichen finanziellen Mitteln dotierten Verkehrsleistungen auf der Schiene und Straße in einem öffentlichen Verfahren auszuschreiben sind und Anfang 2015 erst rd. 18 % der von der GKB geführten Autobuslinienverkehre im Ausschreibungswege vergeben worden waren, führte das Land Steiermark keine weiteren Ausschreibungen betreffend Autobuslinien der GKB durch. Das Land wollte trotz der unmittelbaren Anwendbarkeit der EU–Verordnung erst die Harmonisierung der von der EU–Verordnung abweichenden innerösterreichischen Rechtsvorschriften abwarten und gefährdete damit die zeitgerechte Umsetzung der Vorgaben der EU.

Die GKB–Beamten hatten neben einer ASVG–Pension noch Anspruch auf eine Zusatzpension. Der Bund finanzierte diese 1998 mit rd. 124 Mio. EUR (1,7 Mrd. ATS) in einer Pensionskasse. Nach 1998 wurden vom Bund zusätzlich die Finanzierung der Administrativpensionen für GKB–Beamte mit 16 Mio. EUR und die Abfertigungen der GKB–Beamten – zwischen 2003 und 2014 rd. 10 Mio. EUR – übernommen. Zwischen 2008 und 2014 fielen 18,40 Mio. EUR an Nachschussverpflichtungen für die Pensionskassenzahlungen an die GKB–Beamten an, die der Bund (BMVIT) anstatt der GKB finanzierte. Zukünftig hätte die GKB die Abfertigungen der GKB–Beamten und jenen Teil der Nachschussverpflichtung, der primär aufgrund fehlender – aber im Kollektivvertrag vereinbarter – Pensionsreformen verursacht wurde, selbst zu tragen.

KURZFASSUNG

Prüfungsziele

Die Ziele der Gebarungüberprüfung lagen insbesondere in der Darstellung bzw. Beurteilung der

- Strategie der GKB und der strategischen Vorgaben des Eigentümers,
- wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens,
- Verkehrsdiensteverträge mit Fokus auf Überkompensationsprüfung,
- Nachschussverpflichtung der GKB sowie der Haftung des Bundes gegenüber der Pensionskasse,
- außertarifmäßigen Fahrbegünstigungen,
- Angebotsplanung der GKB sowie der
- Infrastrukturbeiträge der öffentlichen Hand und der Höhe des Infrastrukturbenützungsentgelts. (TZ 1)

Grundlagen

Die GKB war in drei Geschäftsbereiche (Autobus, Eisenbahn-Absatz¹ und Eisenbahn-Infrastruktur) gegliedert und erbrachte ihre Verkehrsdienstleistungen im Bus- und Schienenverkehr im Raum südlich und westlich von Graz (drei S-Bahn Linien mit einer Gesamtlänge von rd. 138 km und 27 Buslinien mit einer Gesamtlänge von 615,5 km). (TZ 2)

Strategie der GKB

Das BMVIT hatte bis zum Jahr 2013 keine schriftliche Strategie der GKB ausgearbeitet. Einzelne Vorgaben der im April 2013 erstmalig schriftlich verfassten Eigentümerstrategie des BMVIT waren aus Sicht der GKB nicht verständlich bzw. lagen nicht im Einflussbereich des Unternehmens und wurden von der GKB nicht umgesetzt. Die GKB unternahm nicht sämtliche Anstrengungen, um die vom Eigentümer definierten Kennzahlen jährlich zu messen bzw. setzte die GKB Kennzahlen mit geringeren als in der Eigentümerstrategie vorgegebenen Zielwerten an. Die Entwicklung des Kennzahlensystems der GKB war grundsätzlich zweckmäßig; die Anzahl der Kennzahlen war zu groß. (TZ 3)

¹ Eisenbahn-Absatz = Personenverkehr und Güterverkehr

**Ergebnis-
entwicklung**

Die GKB verzeichnete in den Jahren 2010 bis 2014 kontinuierlich Gewinne, wobei die Aufwendungen geringer stiegen als der Gesamtertrag. Die öffentlichen Mittel stiegen im Zeitraum 2010 bis 2013 von rd. 34,5 Mio. EUR auf rd. 44,7 Mio. EUR um über 10 Mio. EUR an. Die Beteiligungserträge (LTE Logistik- und Transport-GmbH) konnten gesteigert und Reserven in Höhe von rd. 61 Mio. EUR aufgebaut werden. Rund 77 % der Erträge (ohne Finanz- bzw. Beteiligungserträge) stammten aus öffentlichen Mitteln (Förderungen und Leistungsabgeltungen seitens der Gebietskörperschaften). (TZ 4)

Der Bereich Eisenbahn-Infrastruktur, der größtenteils durch Förderungen finanziert war, wies ein ausgeglichenes Ergebnis auf. Das gute Ergebnis des Bereichs Autobus trug ein Drittel des Gesamtgewinns bei. (TZ 5)

Ertragslage

Es bestand eine Abhängigkeit des öffentlichen Nahverkehrs und damit der GKB von öffentlichen Mitteln, die rd. 77 % der Erträge (ohne Finanz- und Beteiligungserträge) ausmachten. Ohne den Beitrag der öffentlichen Hand hätten die individuellen Nutzer wesentlich mehr (im Schnitt das Sechsfache) für den durch die GKB gebotenen öffentlichen Verkehr zu bezahlen. Die GKB war – im überprüften Zeitraum erfolgreich – bemüht, mit der Beteiligung an zwei international tätigen Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen ein zweites Standbein in Ergänzung zum von öffentlichen Mitteln abhängigen Personenverkehr aufzubauen. (TZ 6)

Beteiligungsverhältnis zu LTE Logistik und Transport-GmbH

Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Beteiligung an der LTE Logistik- und Transport-GmbH bestand hinsichtlich der Interessen des Bundes ein Spannungsfeld zwischen der Sicherstellung des Wettbewerbs einerseits und dem durch Zeitdruck entstehenden Risiko für einen suboptimalen Verkauf von Bundesvermögen andererseits. (TZ 7)

Overheads

Die Verfolgung der Overhead-Kosten durch die GKB zeigte das Bestreben nach einer Senkung des Verwaltungsaufwands – trotz Anstiegs der Overheadkosten im Jahr 2013 – im Unternehmen. (TZ 8)

Kurzfassung

Internes Kontrollsystem

Bei der GKB bestand keine zentrale Übersicht über die bestehenden Kontrollprozesse. Deren Einhaltung wurde nicht zentral überwacht. Die Risikoanalyse der GKB war zweckmäßig. (TZ 9)

Verkehrsdienst- bestellungen

Die Personenverkehrsleistungen der GKB teilten sich in zwei Kategorien:

- einerseits in vom Bund bzw. der SCHIG und dem Land Steiermark bzw. dem Verkehrsverbund Steiermark bestellte Personenverkehrsleistungen sowie
- andererseits in Personenverkehrsleistungen, welche ohne Bestellung durch einen Dritten erbracht wurden.

Für Personenverkehrsleistungen erhielt die GKB vom Verkehrsverbund Steiermark Verbundabgeltungen und Abgeltungen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt aus dem Familienlastenausgleichsfonds. (TZ 10)

Die GKB hatte sowohl mit dem BMVIT, vertreten durch die SCHIG, als auch mit dem Land Steiermark gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Steiermark je einen Verkehrsdienstvertrag über den Schienenpersonenverkehr abgeschlossen. Beide Verträge waren mittels Direktvergabe – d.h. ohne vorherige Ausschreibung – an die GKB vergeben worden. Im Zeitraum vom 1. Juli 2011 bis 24. September 2012 bestand – aufgrund lang andauernder bzw. zu spät begonnener Verhandlungen – zwischen der GKB und dem BMVIT bzw. der SCHIG ein vertragsloser Zustand, währenddessen die GKB ihre Leistungen weiterhin erbrachte und vorfinanzieren musste. (TZ 11)

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren rd. 18 % der von der GKB geführten Buslinien im Ausschreibungswege vergeben und durch Verkehrsdienstverträge geregelt. Rund 82 % der Buslinien bediente die GKB ohne Auftrag durch einen Dritten, erhielt für diese Leistungen jedoch eine Verbundabgeltung durch den Verkehrsverbund und Abgeltungen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (durchschnittlich rd. 88 % der Einnahmen für im Verbund geleistete Personenverkehrsleistungen). (TZ 12)

Das Land Steiermark führte im überprüften Zeitraum keine weiteren Ausschreibungen der Autobusverkehre der GKB durch. Es berief sich darauf, die bisher fehlende Harmonisierung der nationalen Regelungen des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes (ÖPNRV-G) 1999 und des Kraftfahrliniengesetzes

(KfIG) gegenüber der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abzuwarten. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 war allerdings unmittelbar anzuwenden, so dass es einer Umsetzung in nationales Recht nicht bedurfte. Aufgrund der Vorgehensweise des Landes Steiermark verzögerten sich die Ausschreibungen im Autobusbereich um rund neun bis zehn Jahre. (TZ 12)

Der Gesetzgeber passte die nationalen Gesetze, ÖPNRV-G 1999 und das KfIG, erst mit 28. Mai 2015 an die EU-rechtlichen Vorschriften an. Bis zum Ende der Gebarungüberprüfung an Ort und Stelle war damit noch das Risiko einer fehlerhaften Anwendung der Bestimmungen und damit von Rechtsstreitigkeiten erhöht. (TZ 12)

Während die Leistungen aus dem Verkehrsdienstevertrag mit der SCHIG der Umsatzsteuer unterlagen, wurden die – zum Teil selben – Leistungen aus den Verkehrsdiensteverträgen mit dem Land Steiermark nicht mit Umsatzsteuer verrechnet. Zwei verschiedene Gebietskörperschaften beurteilten denselben Sachverhalt rechtlich unterschiedlich und wendeten die Umsatzsteuerbestimmungen unterschiedlich an. (TZ 13)

Angebotsplanung

Die Besteller Bund und Land gaben das Bahn- und Busangebot im Personenverkehr vor. Die GKB stimmte die nicht von Dritten bestellten Verkehrsleistungen auf das vorgegebene Angebot ab. Der GKB lagen keine Zahlen darüber vor, wie sich das Fahrgastaufkommen im Busverkehr entwickelte; die GKB nahm im Busbereich keine Erhebungen zur Kundenzufriedenheit vor, um darauf entsprechend reagieren zu können. (TZ 14)

Zur Anschlusssicherung lagen durch die Besteller Bund und Land keine Vorgaben vor. Der Anteil der Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus war gering. Kundenbefragungen fragten die Qualität des Fahrplanangebots und die Qualität der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bzw. im Zugverkehr bzw. zu anderen Verkehrsunternehmen nicht ab. Das laufende Projekt zu einem Fahrgast- und Fahrerinformationssystem zu Anschlüssen sowie eine regelmäßige Erhebung der Kundenzufriedenheit waren zweckmäßig. (TZ 14)

Bei der GKB lagen keine Analysen darüber vor, ob bestimmte Kundengruppen (z.B. Pendler) bei einer Adaptierung von Fahrplänen bzw. Anschlüssen vermehrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr der GKB umsteigen könnten. (TZ 14)

Kurzfassung

Die GKB und das Land Steiermark leiteten einander die einlangenden Beschwerden die GKB betreffend nicht systematisch weiter, um mögliche Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark oder allfällige Qualitätsmängel in der Auftragserfüllung der GKB zeitnah erkennen zu können. (TZ 14)

Die GKB stellte mittel- und langfristige Überlegungen zur Entwicklung des eigenen Streckennetzes an. (TZ 14)

Prüfung auf Überkompensation

Im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wäre in allen Fällen der Vergabe ohne wettbewerbliches Verfahren durch die Behörde (Bestellerseite) zu prüfen, ob die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel nicht überhöht sind („Überkompensationsprüfung“). Das Land Steiermark führte jedoch bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Prüfung der Überkompensation durch, um die Angemessenheit der geleisteten Ausgleichszahlungen für den Busverkehr zu überprüfen, obwohl ihm aufgrund seiner Daten bewusst sein musste, dass die Ausgleichszahlungen einen Großteil der Erträge der GKB im Busverkehr ausmachten. (TZ 15)

Die seit Jahren für die GKB tätige Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüferkanzlei war mit der Prüfung der Überkompensation der GKB betraut. (TZ 15)

Eisenbahninfrastruktur

Die Infrastrukturinvestitionen der GKB (bauliche und technische Maßnahmen an den bestehenden Anlagen, Ausbau des Fahrgastinformationssystems) erfolgten auf Basis detaillierter, mit den Mittelgebern Bund und Land Steiermark abgestimmter mittelfristiger (fünfjähriger) Investitionspläne. Bezüglich des die Periode 2015 bis 2019 abdeckenden 8. Mittelfristigen Investitionsplans war bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im April 2015 noch kein Einvernehmen hergestellt. (TZ 16)

Im Wesentlichen finanzierten Transferzahlungen des Bundes (Eigentümerzuschüsse) sowie die anderen Geschäftsbereiche der GKB (im Rahmen der GKB-internen Leistungsverrechnung) den Betrieb und die Erhaltung der Infrastruktur der GKB – in den Jahren 2010 bis 2014 durchschnittlich 15,9 Mio. EUR p.a. Die für 2014 zwischen GKB und BMVIT vereinbarte Reduktion der Infrastrukturtransferzahlung des Bundes an die GKB von 16,5 Mio. EUR auf 16,0 Mio. EUR wurde nicht umgesetzt. Ein vom BMVIT geforderter Bericht über Einsparungspotenziale lag bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung seitens der GKB nicht vor. (TZ 17)

Den Transferzahlungen des Bundes lagen keine Förderungsverträge zugrunde und es waren auch keine Vorgaben für die Mittelverwendung festgelegt. (TZ 17)

Das BMVIT hatte die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 ohne präzise Regelung über die Tragung der Folgekosten sowie ohne die erforderlichen Verhandlungen mit den betroffenen Gebietskörperschaften erlassen, so dass die gemäß Intention des BMVIT den Straßenerhaltern zufallenden Kosten unbeabsichtigterweise dem Bund zufielen. Aus dem in der Folge eintretenden Auseinanderfallen von Kostenträgerschaft (Bund) und Nutzungsinteresse (Land, Gemeinden) an den Eisenbahnkreuzungen ergab sich das Risiko von über die Vorgaben der Verordnung hinausgehenden, die Kosten erhöhenden Forderungen der Nutzer. Das BMVIT beabsichtigte, genaue Prüfungen von Forderungen auf ihren Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 durchzuführen, diese ließen aber zusätzliche Kosten für die Abwicklung erwarten. (TZ 18)

Schienenroll- material

Die GKB konnte bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die Beschaffung 13 neuer Gelenktriebwagen im Wesentlichen aus eigenen Mitteln finanzieren. Die GKB verrechnete die durch die – aufgrund technischer Mängel an den Triebwägen – verspätete Inbetriebnahme entstandenen erheblichen Kosten von 7,8 Mio. EUR dem Lieferanten weiter. (TZ 19)

Der Verkauf der durch die neuen Gelenktriebwagen ersetzten Triebwägen VT70 ließ sich seit über zwei Jahren nicht realisieren. (TZ 20)

Personal – Gendaspekte

Die GKB beschäftigte im Jahr 2014 rd. 400 Mitarbeiter, davon 13 % Frauen. Die GKB verfügte über einen Gleichbehandlungsausschuss sowie eine Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragte, deren Rolle allerdings nicht präzise definiert war. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es in der GKB keine quantifizierten Zielsetzungen oder Kennzahlen das Gendermanagement betreffend. (TZ 21)

Organe

Das BMVIT gewährte mit dem neuen, ab 2015 geltenden Vertrag des Geschäftsführers die Hälfte der bisherigen leistungs- und erfolgsorientierten Prämien als fixen Bestandteil des Grundgehalts und verknüpfte damit diesen Teil nicht mehr mit der Erreichung bestimmter Leistungsparameter. (TZ 22)

Kurzfassung

Das Präsidium des Aufsichtsrats schloss die leistungs- und erfolgsorientierten Zielsetzungen der MbO-Prämien-Vereinbarung mit dem Geschäftsführer der GKB teilweise erst im Laufe des betreffenden Jahres ab. Auch waren die in den MbO-Vereinbarungen getroffenen Zielsetzungen in einigen Fällen nicht steuerungsrelevant und wenig ambitioniert. Aufgrund der großzügigen Rundung eines Zielparameters zugunsten des Geschäftsführers (1,52 % auf 2,0 %) zahlte das Präsidium des Aufsichtsrats für das Jahr 2010 rd. 4.000 EUR zu viel an leistungs- und erfolgsorientierten Prämien aus. (TZ 23)

Außertarifmäßige Fahrbegünstigung

Die Mitarbeiter der GKB und deren Angehörige (Ehegatte/Ehegattin, Kinder) durften das gesamte GKB-eigene Bahnstreckennetz sowie jenes der ÖBB Personenverkehr AG gegen geringe Kostenersätze benützen. Die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau sowie das Finanzamt Graz-Stadt verpflichteten die GKB bescheidmässig zur Zahlung einer Nachforderungssumme von insgesamt rd. 450.000 EUR, weil nach deren Ansicht die Beförderungsleistung durch die ÖBB nicht als Sachbezug anzusehen war. Die GKB bekämpfte zwar die Bescheide der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau sowie des Finanzamtes Graz-Stadt, verfolgte aber die Säumigkeit der Behörden zweiter Instanz nicht weiter. (TZ 24)

Pensionsrecht der GKB

Die Umstellung auf ein Pensionskassenmodell für die ab 1. Juli 1998 eingetretenen Bediensteten war zweckmässig. Die Beiträge der GKB für die beitragsfinanzierten Pensionen der Beamten der GKB, der Lohnbediensteten und Sondervertragsbediensteten waren hoch, weil die Beiträge des Dienstgebers GKB zur Pensionskasse erheblich über jenen für die nach dem 30. Juni 1998 angestellten Dienstnehmer lagen. (TZ 25)

Nachschuss- verpflichtung

Die GKB verpflichtete sich im Kollektivvertrag von 1998 zu einem Nachschuss gegenüber der Pensionskasse zugunsten der Beamten der GKB, die Republik Österreich übernahm dafür die Haftung. (TZ 26)

Die in den Folgejahren (nach 2008) aufgetretenen Nachschussverpflichtungen waren primär auf die fehlenden Pensionsreformen und die zusätzlich zu leistenden Abfertigungen zurückzuführen. (TZ 26)

Seitens des BMVIT und der GKB lagen keine Berechnungen vor, welche Ursachen (Abfertigung, Administrativpension, höhere Lebenserwartung, Pensionsreformen ASVG etc.) in welchem Ausmaß zur

Nachschussverpflichtung beitragen, obwohl im Jahr 2011 vom BMF gefordert wurde, dass nachvollziehbare Berechnungen vorzulegen und zu belegen seien, um festzustellen, ob die Nachzahlungen tatsächlich nur jene Fälle betreffen, für die der Bund die Haftung übernommen hat. (TZ 26)

Der Bund kam zwischen 2008 und 2014 der Nachschussverpflichtung von 18,40 Mio. EUR nach, ohne dass die im Kollektivvertrag von 1998 vereinbarten ÖBB-Pensionsreformen in den Kollektivvertrag der GKB-Beamten übernommen wurden. Damit wurden auch jene Pensionsbestandteile, die mit einer Pensionsreform nach ÖBB-Pensionsrecht nicht angefallen wären, in die Nachschussverpflichtung mitaufgenommen. Die nach dem 30. Juni 1998 eingetretenen Bediensteten der GKB sowie deren Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete hatten die Verluste der Pensionskasse infolge der Finanzkrise – im Gegensatz zu den Beamten der GKB – in vollem Umfang selbst zu tragen. (TZ 26)

Pensionsregelung der Beamten der GKB

Eine ASVG-Pension aus der gesetzlichen Pensionsversicherung war nicht Voraussetzung für den Übertritt in den Ruhestand. Falls die Ruhestandsversetzung gemeinsam mit dem Anfall der ASVG-Pension beantragt wurde, erhielt der GKB-Beamte mit Übertritt in den Ruhestand eine Abfertigung und parallel dazu die ASVG-Pension. Auf Dauer des Abfertigungszeitraums ruhte die leistungs- und beitragsorientierte Pension aus der Pensionskasse. Stand dem GKB-Beamten nach dem Abfertigungszeitraum weiterhin keine ASVG-Pension zu, so zahlte die Pensionskasse dem Beamten der GKB eine Administrativpension aus. (TZ 27)

Pensionsrechtliche Kollektivvertrags- regelungen für Beamte der GKB

Die ursprüngliche Finanzierung der Administrativpensionen war so eingerichtet, dass die GKB ihre Verantwortung gegenüber dem Bund wahrnehmen, die Kosten für die Administrativpensionen selbst tragen und diese durch die Modifizierungen des Pensionssystems begrenzen sollte. Das unveränderte Pensionsantrittsalter bei den GKB-Beamten verbunden mit der Pensionsreform des Bundes im ASVG-System (höheres Pensionsantrittsalter) führte zu deutlichen Mehrkosten für Administrativpensionen. Die GKB war sich der Anpassungen im ASVG-Pensionsrecht bewusst, strebte jedoch keine Anpassungen im Kollektivvertrag zur Verringerung der Administrativpensionen an. Die Administrativpension stand den Bestrebungen, das tatsächliche Pensionsantrittsalter zu erhöhen, entgegen. Es wurde somit kein Anreiz für einen längeren Verbleib im Unternehmen geschaffen. (TZ 28)

Kurzfassung

Trotz ursprünglich anderslautender kollektivvertraglicher Vereinbarungen übernahm der Bund die Finanzierung der Administrativpensionen mit Kosten von rd. 16 Mio. EUR. Die GKB konnte weder die ursprüngliche Kalkulation, die zur Finanzierung von rd. 16 Mio. EUR durch den Bund geführt hatte, noch die tatsächlichen Kosten der Administrativpensionen seit der Übernahme durch die Pensionskasse im Jahr 2000 darstellen. (TZ 28)

Im Jahr 2005 übernahm die GKB die Regelung zur Ruhestandsversetzung der ÖBB-Beamten aus dem Jahr 2000, obwohl bei den ÖBB-Beamten bereits weitergehende Regelungen durch den Gesetzgeber erfolgt waren. Die GKB übernahm keine der ÖBB-Pensionsreform entsprechende Regelungen, obwohl die Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts kollektivvertraglich im Jahr 1998 vereinbart war. Somit war es den GKB-Beamten auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung möglich, mit 54 Jahren und zehn Monaten ohne Abschläge in Pension zu gehen. (TZ 29)

Die Dienstgeberbeiträge der GKB für die GKB-Beamten waren mit 20,05 % (ASVG- und leistungsorientierte Pension) für den unter der Höchstbeitragsgrundlage liegenden und mit 15,00 % für den über der Höchstbeitragsgrundlage liegenden Bezugsanteil hoch. (TZ 30)

Durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten konnte die GKB Einsparungen bei den Administrativpensionen erreichen, ohne dass ein Beitrag durch die GKB-Beamten zu leisten war. Die GKB verkürzte mit dem Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten den Anspruch auf Administrativpensionen und belastete somit den Bund mit dem früheren Anfall der ASVG-Pensionen. (TZ 31)

Zukünftige Änderungen beim ASVG-Pensionsantrittsalter könnten neuerlich seitens der GKB durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten kompensiert werden. Die GKB konnte die durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten erreichten Einsparungen der Pensionskasse nicht beziffern. (TZ 31)

Abfertigung der GKB-Beamten

Die Abfertigungen für die GKB-Beamten leistete – mittelbar über die Nachschussverpflichtung – der Bund in Höhe von rd. 10 Mio. EUR, nicht der Dienstgeber GKB. In Zukunft ist ein weiterer Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 8 Mio. EUR gegeben. Dem Bund zustehende, mögliche Gewinne aus der Veranlagung von Bundesgeldern durch die Pensionskasse wurden zur Zahlung der Abfertigungen an die GKB-Beamten herangezogen. Weder der GKB noch der Pensi-

onskasse war es möglich, die seit 2003 ausbezahlten Abfertigungen zu ermitteln. (TZ 32)

Pensionierungen der Bediensteten der GKB

Im Zeitraum 2010 bis 2014 stieg der Pensionskassenaufwand um rd. 540.000 EUR bzw. 6,72 % für Pensionen und Abfertigungen der GKB-Pensionisten (GKB-Pensionisten, GKB-Beamte, Witwen und Waisen) bei gleichzeitig sinkender Anzahl von Beziehern um 88 % bzw. - 9,46 %. (TZ 33)

Das Pensionsantrittsalter bei den GKB-Beamten stagnierte zwischen 2010 und 2014 bei 56,62 Jahren. (TZ 34)

Pensionsreform- bestrebungen

Zwischen 2010 und 2015 fanden rd. 25 Verhandlungsrunden statt, ohne dass eine Einigung zu Pensionsreformen für die GKB-Beamten erzielt werden konnte. Zu den von der GKB vorgeschlagenen Pensionsregelungen lagen keine Vergleichsberechnungen zu den ÖBB-Pensionen vor. (TZ 35)

Die von der GKB dargestellte „Abkoppelung“ bei den Pensionsreformen der Beamten der GKB von den Beamten der ÖBB mit dem Kollektivvertrag von 1998 war nicht nachvollziehbar, weil gerade dieser die Übernahme der Pensionsreformen der ÖBB vorsah. Die ÖBB-Pensionsreformen wurden nicht zeitnahe in das Pensionssystem der Beamten der GKB übernommen, obwohl die Übernahme dieser Reform im Kollektivvertrag vorgesehen war. Zu den von der GKB vorgeschlagenen Reformplänen war es nicht möglich, eine Zustimmung der Kollektivvertragspartner zu erhalten. (TZ 35)

Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse

Die Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse gingen fast ausschließlich zu Lasten der GKB oder des Bundes. Die Verlagerung der Pensionskosten von der Pensionskasse auf die ASVG-Pensionsversicherung wurde zu Lasten des Bundes vorgenommen. (TZ 36)

Kenndaten zur Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)						
Eigentümer	100 % Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie					
Beteiligungen	LTE Logistik- und Transport GmbH (100 %), Lavamünder Bahn Betriebs GmbH (100 %), Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb Deutschland GmbH (100 %), Adria Transport d.o.o. (Slowenien) (50 %)					
Rechtsgrundlage	Privatbahngesetz 2004, BGBl. I Nr. 39/2004 i.d.g.F.					
Gebarung	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	Veränderung 2010 bis 2014
	in Mio. EUR					in %
Gesamtertrag	46,1	51,6	54,7	57,5	54,6	18
<i>davon</i>						
– öffentliche Leistungsabgeltungen	19,1	20,9	21,2	22,7	–	
– Infrastrukturförderung des Bundes	14,9	16,0	18,6	20,8	–	
– sonstige Förderungen ²	0,5	3,8	2,0	1,2	–	
öffentliche Mittel gesamt	34,5	40,7	41,8	44,7	–	22,8 ²
	in %					
Anteil öffentlicher Mittel am Gesamtertrag	74,8	78,9	76,4	77,4	–	77,0 ²
	in Mio. EUR					
operatives Ergebnis	2,9	5,8	4,6	3,9	5,1	73
Finanzergebnis	0,5	0,5	0,4	7,2	1,3	167
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3,4	6,3	5,0	11,1	6,4	86
Personal im Jahresdurchschnitt (VZÄ)						
Geschäftsbereiche	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2010 bis 2014
	VZÄ					in %
Autobus	51,0	51,0	51,0	49,0	48,0	– 5,9
Eisenbahn-Absatz	164,5	172,9	178,4	174,4	174,8	6,3
Eisenbahn-Infrastruktur	187,8	188,5	183,6	185,1	177,1	– 5,7
Personal gesamt	403,3	412,4	413,0	408,5	399,9	– 0,8
<i>davon Frauen</i>	37,5	45,4	46,7	49,2	52,4	39,8
	in %					
Frauenquote	9,3	11,0	11,3	12,1	13,1	3,8
GKB-Beamte im Ruhestand	Anzahl					
	589	562	536	528	517	– 12,22
<i>davon Frauen</i>	34	30	28	26	23	– 32,35

Rundungsdifferenzen möglich

¹ vorläufiges Ergebnis, Detailergebnisse für 2014 zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vorliegend

² Detailergebnisse für 2014 zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vorliegend, daher Veränderung 2010 bis 2013

Quelle: GKB

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Februar bis April 2015 die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB). Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die wirtschaftliche und betriebliche Lage der GKB zu beurteilen. Schwerpunkte der Prüfung waren u.a.

- die Strategie der GKB und die strategischen Vorgaben des Eigentümers,
- die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens mit Schwerpunkt auf Trennungsrechnung der Bereiche Infrastruktur und der einzelnen Verkehrsbereiche,
- die Verkehrsdiensteverträge mit Fokus auf Überkompensationsprüfung, Mehrfachbestellungen und Einhaltung der Verträge sowie das Qualitätsmanagement,
- die Nachschussverpflichtung der GKB sowie die Haftung des Bundes gegenüber der Pensionskasse,
- die außertarifmäßigen Fahrbegünstigungen,
- die Angebotsplanung der GKB und die Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen sowie
- die Infrastrukturbeiträge der öffentlichen Hand und die Höhe des Infrastrukturbenützungsentgelts.

(2) Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2010 bis 2014. Soweit es für das Verständnis der Gebarungsentwicklung erforderlich war, bezog der RH zu Vergleichszwecken auch Daten vor 2010 mit ein.

(3) Zu dem im September 2015 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die GKB im Oktober 2015 und das Land Steiermark im November 2015 Stellung. Das BMF sowie das BMVIT übermittelten ihre Stellungnahmen im Dezember 2015. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen an die GKB, das Land Steiermark, das BMF sowie das BMVIT im April 2016.

Allgemeine Grundlagen

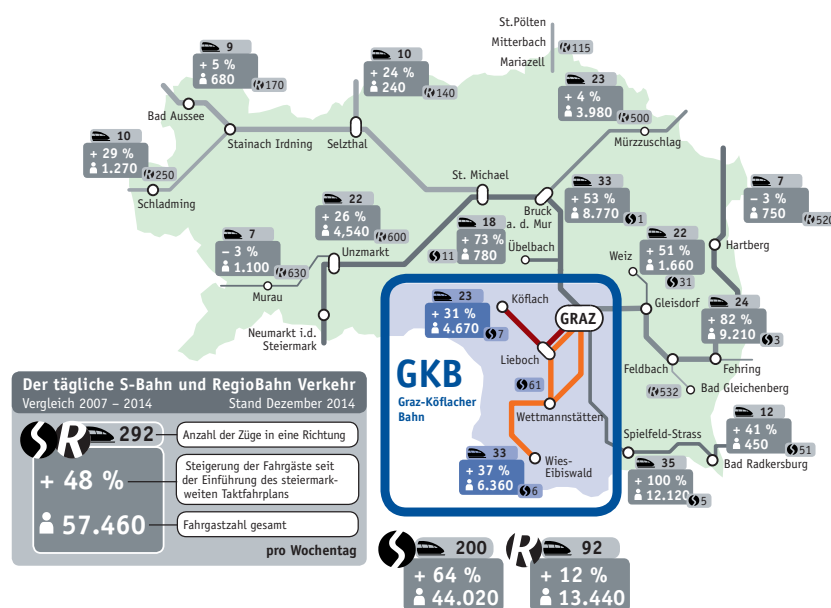
2 (1) Die GKB hatte ihre Ursprünge in der Voitsberger-Köflacher-Maria Lankowitzer Steinkohlengewerkschaft, welche ab 1859 Kohletransporte von Köflach nach Graz abwickelte. Im Juni 1998 erfolgte die Abspaltung des Bereichs Verkehr vom Bereich Bergbau.

Allgemeine Grundlagen

Seit 1946 hält die Republik Österreich sämtliche Eigentumsanteile an der GKB² (vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie). Rechtlich galt die GKB als Privatbahn (gemäß § 1 Privatbahngesetz 2004). Der Unternehmenszweck der GKB war im Wesentlichen der Bau und Betrieb von Eisenbahn- und Kraftfahrbetrieben (Bahn und Bus).³

(2) Die GKB war in drei Geschäftsbereiche (Autobus, Eisenbahn-Absatz⁴ und Eisenbahn-Infrastruktur) gegliedert und erbrachte ihre Verkehrsdienstleistungen im Bus- und Schienenverkehr im Raum südlich und westlich von Graz.

Abbildung 1: Bahnlinien der GKB im Steirischen S-Bahn- und Regionalbahn-Verkehr



Quelle: Land Steiermark

² Vom Zeitpunkt der Abspaltung mit 1. Mai 1998 bis zum 7. Jänner 2004 hieß die GKB „Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH“ mit der Abkürzung GKE. Ab dem 8. Jänner 2004 erhielt sie die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geführte Unternehmensbezeichnung Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB).

³ Gegenstand des Unternehmens im Wortlaut: Planung, Errichtung, Erwerbung, der Bau und Betrieb, die Pachtung und Verpachtung von Verkehrsunternehmen jeder Art (insbesondere Eisenbahn- und Kraftfahrbetrieben) und die Beteiligung an solchen.

⁴ Eisenbahn-Absatz = Personenverkehr und Güterverkehr

Die GKB betrieb drei S-Bahn Linien⁵ mit einer Gesamtlänge von rd. 138 km. Diesen Verkehr wickelte die GKB teils auf ihrem 90,7 km langen eigenen, nicht elektrifizierten Schienennetz⁶ und teils auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG⁷ ab. Der Fuhrpark der GKB im Eisenbahnbereich bestand im Wesentlichen aus 13 Lokomotiven, 13 Triebwagen und 15 Personenwagen. Im Busbereich betrieb die GKB 27 Linien mit einer Gesamtlänge von 615,5 km. Die GKB verfügte über 39 Autobusse.

Strategie

- 3.1 (1) Das BMVIT verfasste im April 2013 erstmalig eine schriftliche Eigentümerstrategie für die GKB, überarbeitete diese im Jahr 2014 und führte mit der neuen Eigentümerstrategie neun Kennzahlen zur Überprüfung der Umsetzung der Eigentümervorgaben ein.

Das BMVIT definierte für die einzelnen Kennzahlen ab 2014 jährliche Zielwerte. Die GKB hatte bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung (Februar bis April 2015) noch keine Daten zur Erreichung der Zielwerte gemeldet.

Bei einzelnen Kennzahlen war fraglich, wie die GKB die Erreichung der vom BMVIT vorgegebenen Zielwerte messen wollte. Beispielsweise gab das BMVIT der GKB in der Kennzahl „Mitarbeiterzufriedenheit“ einen Sollwert von 65 % für das Jahr 2014 vor. Allerdings fand im Jahr 2014 keine Mitarbeiterbefragung statt, aus der eine Mitarbeiterzufriedenheit hervorgehen könnte. Die Messung der Kennzahl von 65 % Mitarbeiterzufriedenheit aus der Eigentümerstrategie konnte die GKB somit nicht umsetzen. Auch die Kennzahl „Steigerung der Fahrgastzahl gegenüber Vorjahr“ konnte die GKB nicht messen, da sie im Busbereich bisher keine Fahrgastzählungen durchgeführt hatte.

Einzelne Punkte der beiden genannten Eigentümerstrategien des BMVIT waren allgemein gehalten und für die GKB nicht verständlich bzw. nicht in ihrem Einflussbereich. So war für die GKB nicht ersichtlich, wie sie die Vorgaben des Eigentümers, ein e-Ticketing System (Fahrchein per Handy) einzuführen oder das Tarifsystem zu vereinfachen, umsetzen sollte, weil dies nach Ansicht der GKB nur auf Ebene des Verkehrsverbunds (einheitliche Verbundtarife für alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet) vonstattengehen könne.

⁵ Linien S7, S6 und S61

⁶ Strecke Graz – Köflach und Strecke Lieboch – Wies-Eibiswald

⁷ Strecke Wetmannstätten – Graz

(2) Die aktuelle schriftliche interne Unternehmensstrategie der GKB stammte aus dem Jahre 2008. Das BMVIT gab dem Geschäftsführer der GKB im Rahmen der MbO-Vereinbarung (MbO = Management by Objectives) für das Jahr 2014 vor, „die auf Basis der Eigentümerstrategie zu verfolgende Unternehmensstrategie [...] (bis Ende 2014) um ein konsistentes und nachvollziehbares Kennzahlen- und Controlling-system zu ergänzen“. Die abgeschlossene Zielvereinbarung 2014 (zwischen dem Präsidium des Aufsichtsrats und dem Geschäftsführer der GKB) hatte u.a. die Ergänzung der Unternehmensstrategie um ein nachvollziehbares Kennzahlen- und Controllingsystem zum Inhalt, welches mit 25 % gewichtet wurde. Die GKB legte dazu eine Kennzahlensammlung aus dem Februar 2015 mit rd. 90 Kennzahlen vor (18 Kennzahlen zur Überwachung und Einhaltung des laufenden Finanzplans). Zu jeder Kennzahl waren Zielwert, Verantwortlicher und Intervall der Messung definiert. Die Kennzahlen der Eigentümerstrategie des BMVIT fanden sich teilweise im unternehmensinternen Kennzahlensystem der GKB wieder. Die Zielwerte der GKB waren jedoch teilweise niedriger angesetzt, als dies in der Eigentümerstrategie der Fall war.⁸

⁸ z.B. Zielwert Pünktlichkeit in Eigentümerstrategie: > 97,0 %
Zielwert Pünktlichkeit GKB-intern: > 95,0 %
Zielwert sicherheitsrelevante Vorfälle in Eigentümerstrategie: 12
Zielwert sicherheitsrelevante Vorfälle GKB-intern: 15 (Personenverkehr) + 7 (Güterverkehr) + 7 (Infrastruktur), gesamt: 29 Vorfälle

Tabelle 1: Kennzahlenvergleich BMVIT – GKB

Kennzahl	Zielwert 2014 Eigentümerstrategie BMVIT	Zielwert 2014 Kennzahlensystem GKB
	in EUR	
EGT GKB	3.340.700	2.404.405 ¹
EBIT GKB	4.605.200	2.365.724 ¹
EBIT LTE	5.116.000	keine Kennzahl
EBIT ATD	1.173.000	keine Kennzahl
	in %	
Steigerung der Fahrgastzahl gegenüber Vorjahr	5,9	keine Kennzahl
Mitarbeiterzufriedenheit	65,0	keine Kennzahl (Kennzahl in Mitarbeiterbefragung 2012: 63 %)
Pünktlichkeit	97,0	> 95,0 %
Sicherheit	Anzahl Vorfälle	< 15 (PV), < 7 (GV), < 7 (Infra)
	12	
EGT Bereich Infrastruktur	ausgeglichen	- 7.027 EUR ¹

¹ lt. Finanzplan der GKB für 2014

PV = Personenverkehr

GV = Güterverkehr

Infra = Infrastruktur

EGT = Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

EBIT = Gewinn vor Zinsen und Steuern (earnings before interest and taxes)

LTE = LTE Logistik und Transport GmbH (Tochtergesellschaft der GKB)

ATD = Adria Transport ltd. (Tochtergesellschaft der GKB)

Quellen: BMVIT; GKB

3.2 Der RH kritisierte, dass das BMVIT keine schriftliche Strategie der GKB bis 2013 ausgearbeitet hatte. Der RH bemängelte, dass einzelne Vorgaben der im April 2013 erstmalig schriftlich verfassten Eigentümerstrategie des BMVIT aus Sicht der GKB nicht verständlich waren bzw. nicht im Einflussbereich des Unternehmens lagen und in weiterer Folge von der GKB nicht umgesetzt wurden. Er kritisierte des Weiteren, dass die GKB im unternehmenseigenen Kennzahlensystem nicht alle vom Eigentümer vorgegebenen Kennzahlen abgebildet bzw. Kennzahlen mit geringeren als in der Eigentümerstrategie vorgegebenen Zielwerten angesetzt hatte sowie dass die GKB nicht sämtliche Anstrengungen unternahm, um die vom Eigentümer definierten Kennzahlen jährlich zu messen.

Der RH empfahl der GKB, die Vorgaben des Eigentümers gewissenhaft umzusetzen. Bei Vorgaben, die aus Sicht der GKB unklar sind oder nicht im Einflussbereich des Unternehmens liegen, wäre mit dem BMVIT Rücksprache zu halten, um auf eine Abänderung bzw. Präzisierung der Eigentümerstrategie hinzuwirken. Des Weiteren empfahl

Strategie

er der GKB, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die vom Eigentümer festgelegten Kennwerte jährlich zu erheben und diese mit den Zielwerten des BMVIT vergleichen zu können. Dem BMVIT empfahl der RH, die festgelegten jährlichen Kennzahlen von der GKB einzufordern.

Der RH erachtete die Entwicklung des Kennzahlensystems der GKB grundsätzlich als zweckmäßig; die Anzahl der Kennzahlen war seiner Ansicht nach zu groß (18 Kennzahlen alleine zur Überwachung der Einhaltung des laufenden Finanzplans).

Der RH empfahl der GKB, die Aussagekraft und Steuerungsrelevanz der Kennzahlen auf Basis der rechtlichen Vorgaben zu evaluieren und deren Anzahl gegebenenfalls zu reduzieren. Des Weiteren empfahl er der GKB, die Zielwerte zu den unternehmensinternen Kennzahlen zumindest auf das Niveau der Zielwerte aus der Eigentümerstrategie anzuheben.

Er empfahl dem Präsidium des Aufsichtsrats, bei der Gestaltung der MbO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung der GKB (siehe TZ 24) in Zukunft verstärkt auf relevante strategische Kennzahlen der GKB zurückzugreifen und diese mit ambitionierten Zielwerten zu versehen.

Wirtschaftliche Lage

Ergebnisentwicklung

- 4.1** Die GKB erzielte im überprüften Zeitraum 2010 bis 2014 jährlich Gewinne und verzeichnete Ende 2013 – inklusive eines Gewinnvortrags von 34,5 Mio. EUR aus Vorjahren – einen Bilanzgewinn von 46,2 Mio. EUR sowie Gewinnrücklagen von 14,8 Mio. EUR.

Tabelle 2: Ergebnisentwicklung GKB (Einzelabschluss)

	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	Durchschnitt 2010 bis 2014	Veränderung 2010 bis 2014
	in Mio. EUR						in %
Gesamtertrag	46,1	51,6	54,7	57,5	54,6	52,9	18
davon							
– öffentliche Leistungsabgeltungen	19,1	20,9	21,2	22,7	–	21,0 ³	–
– Infrastrukturförderung des Bundes	14,9	16,0	18,6	20,8	–	17,6 ³	–
– sonstige Förderungen ²	0,5	3,8	2,0	1,2	–	1,9 ³	–
öffentliche Mittel gesamt	34,5	40,7	41,8	44,7	–	40,4³	22,8³
	in %						
Anteil öffentlicher Mittel am Gesamtertrag	74,8	78,9	76,4	77,4			77,0 ³
	in Mio. EUR						
Personalaufwand	21,7	22,9	23,1	23,7	23,2	22,9	7
Abschreibungen	2,4	2,7	5,0	5,2	3,9	3,8	62
sonstiger Aufwand	19,1	20,3	22,1	24,8	22,4	– 21,7	17
Gesamtaufwand	43,2	45,8	50,1	53,6	49,5	48,4	
operatives Ergebnis	2,9	5,8	4,6	3,9	5,1	4,5	73
Finanzergebnis	0,5	0,5	0,4	7,2	1,3	2,0	167
EGT	3,4	6,3	5,0	11,1	6,4	6,4	86
Steuern ⁴	0,0	0,0	0,6 ⁴	0,6 ⁴	–	–	
Jahresergebnis	3,5	6,3	5,6	11,7	–	–	

Rundungsdifferenzen möglich

¹ vorläufiges Ergebnis, Detailergebnisse für 2014 zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vorliegend

² Infrastrukturförderung des Landes; Mineralölsteuer-Rückvergütung 2010 bis 2012 (Bund), nach deren Beendigung teilweise Vergütung durch das Land

³ Detailergebnisse für 2014 zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vorliegend, daher Durchschnitt/Veränderung 2010 bis 2013

⁴ „negative Steuern“ (= Ertrag in der GuV) aufgrund steuerlicher Verluste

EGT = Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Quellen: GKB; RH

Rund 40,4 Mio. EUR oder rd. 77 % des Gesamtertrags stammten aus öffentlichen Mitteln, zum Teil aus der Abgeltung für Verkehrsleistungen (wie Schülerfreifahrt oder Verbundabgeltung), zum Teil aus Förderungen (hauptsächlich für die Errichtung und Instandhaltung der Infrastruktur).

Da die Aufwendungen, insbesondere der Personalaufwand, in den Jahren 2010 bis 2014 geringer stiegen als der Gesamtertrag, wuchs das operative Ergebnis von 2,9 Mio. EUR im Jahr 2010 auf 5,1 Mio. EUR im Jahr 2014 (um 73 %). Auch das Finanzergebnis stieg aufgrund der Gewinne der Tochtergesellschaft LTE Logistik- und Transport GmbH

an, so dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im überprüften Zeitraum einen Zuwachs von 86 % erzielte.

Etwas über ein Drittel des Gesamtertrags machten Förderungen der öffentlichen Hand aus (19,5 Mio. EUR), im Wesentlichen Zahlungen des Bundes für die Förderung der Infrastruktur. Da diese nicht für die Gewinnermittlung zur Berechnung der Körperschaftsteuer herangezogen wurden, war der Steueraufwand der GKB gering bzw. wies die GKB – gegebenenfalls gegen zukünftige Gewinne zu verrechnende – „negative Steuern“ aus.

Die Abschreibungen stiegen in den Jahren 2010 bis 2014 aufgrund der Beschaffung von 13 neuen Gelenktriebwagen und deren Aufnahme in das Anlagevermögen an.

Die GKB behielt bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung 2014 ihre Gewinne ein; es erfolgten keine Ausschüttungen an den Eigentümer Bund.

- 4.2** Der RH wies darauf hin, dass die GKB 2010 bis 2014 kontinuierlich Gewinne (EGT rd. 12 % des Gesamtertrags) verzeichnete. Die Aufwendungen stiegen geringer als der Gesamtertrag. Der RH merkte diesbezüglich an, dass die öffentlichen Mittel im Zeitraum 2010 bis 2013 von rd. 34,5 Mio. EUR auf rd. 44,7 Mio. EUR um über 10 Mio. EUR anstiegen. Die Beteiligungserträge konnten gesteigert und Reserven in Höhe von rd. 61 Mio. EUR aufgebaut werden. Der RH wies jedoch darauf hin, dass rd. 77 % der Erträge aus öffentlichen Mitteln (Förderungen und Leistungsabgeltungen seitens der Gebietskörperschaften) stammten.

Der RH empfahl dem BMVIT als Eigentümer der GKB, strategische Überlegungen auszuarbeiten, inwieweit kumulierte Gewinne für zukünftige Investitionen rückzustellen und verfügbare Restbeträge an den Eigentümer auszuschütten wären.

- 4.3** (1) *Laut Stellungnahme der GKB habe der Eigentümer dies insofern bereits umgesetzt, als neue Fahrzeuge aus Eigenmitteln zu beschaffen waren und der Eigentümer in den Mittelfristigen Investitionsplänen erhebliche Eigenanteile der GKB vorgesehen habe. Weiters setze der Eigentümer Gewinnvorträge zur Beschaffung neuer Lokomotiven, deren Ausschreibung bereits laufe, ein.*

Im Jahr 2003 seien die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr gesondert dargestellt worden und ab dem Jahr 2004 bestünden die heutigen sechs Geschäftsbereiche Infrastruktur, Werkstätte, Personenver-

kehr, Güterverkehr, Traktion und Bus, für welche gesonderte Bilanzen geführt und Prüfberichte aufgestellt würden.

(2) Das BMVIT erklärte in seiner Stellungnahme, die strategische Festlegung getroffen zu haben, Gewinne im Unternehmen zu belassen, so dass es Eigenanteile zu den zukünftigen Investitionen leisten könne.

4.4 (1) Der RH erwiderte der GKB, dass die Eigenfinanzierung von notwendigen Investitionen zwar eine zweckmäßige Verwendung der Gewinnrücklagen und -vorträge darstellte, die in der Stellungnahme beschriebene Vorgangsweise jedoch keine langfristige strategische Planung des Mittelbedarfs und der Mittelverwendung ersetzte. Eine konkrete Mittelverwendungsplanung auf Basis der bestehenden und geplanterweise zufließenden Eigenmittel ging aus den im Rahmen der Gebarungsüberprüfung übergebenen Unterlagen nicht hervor.

(2) Der RH wies gegenüber dem BMVIT darauf hin, dass die schriftliche Eigentümerstrategie des BMVIT zwar Wirtschaftlichkeitsziele für die GKB vorgab, sich aber nicht mit Gewinnverwendung oder Finanzierung beschäftigte.

Ergebnisse nach
Bereichen

5.1 Die Ermittlung der Bereichsergebnisse beruhte auf einer internen Leistungsverrechnung. Diese stützte sich auf Leistungskennzahlen (Leistungsstunden für Personal und Fahrzeuge, bewertet zu budgetierten Kosten), die den Leistungsaustausch zwischen den Bereichen detailliert abbildeten und bewerteten.

Die GKB wies separate Jahresabschlüsse für sechs betriebliche Bereiche aus. Die folgende Tabelle stellt den jeweiligen Anteil dieser Bereiche am Gesamtergebnis dar.

Tabelle 3: Anteile der Bereiche am Gesamtergebnis

Bereiche	Anteil am Gesamtergebnis
	in %
Eisenbahn-Infrastruktur	0
Eisenbahn-Werkstätte	3
Eisenbahn-Personenverkehr	22
Eisenbahn-Güterverkehr	33
Eisenbahn-Traktion (Loks und Lokführer)	5
Autobus	37
gesamt	100

Quellen: GKB; RH

Der wesentliche Ertragsbringer der GKB war der Bereich Autobus, der einen Gewinn in Höhe von mehr als einem Drittel des Umsatzes machte. Der Eisenbahn-Güterverkehr der GKB war – auf dem eigenen Netz – ertragsmäßig wenig bedeutend, die Erträge in diesem Bereich kamen in erster Linie aus einer hohen Gewinnausschüttung der international tätigen Tochtergesellschaft LTE Logistik- und Transport GmbH (insgesamt 7 Mio. EUR für 2012 und 2013). Diese würden sich allerdings aufgrund der gegenüber der Bundeswettbewerbsbehörde eingegangenen Verpflichtung zum Verkauf der Hälfte der Beteiligung zukünftig entsprechend verringern (siehe TZ 7).

Der Bereich Eisenbahn-Infrastruktur, der größtenteils durch Förderungen finanziert war, wies ein ausgeglichenes Ergebnis auf.

5.2 Der RH verwies darauf, dass der Bereich Eisenbahn-Infrastruktur, der größtenteils durch Förderungen finanziert war, ein ausgeglichenes Ergebnis aufwies. Er verwies auf das gute Ergebnis des Bereichs Autobus, das ein Drittel des Gesamtgewinns ausmachte.

Der RH anerkannte die Erarbeitung von detaillierten Grundlagen für eine auf dem tatsächlichen Leistungsaustausch gegründete interne Leistungsverrechnung.

Ertragslage

6.1 Die folgende Tabelle stellt die durchschnittlichen jährlichen Erträge der GKB dar:

Tabelle 4: Durchschnittliche Erträge der GKB

Erträge ¹	durchschnittliches EGT 2010 bis 2013 ²	Anteil am Gesamtergebnis
	in Mio. EUR	in %
1. Einnahmen aus direkten Fahrt-Entgelten Personenverkehr (Fahrkartenverkauf)	4,4	8
2. Leistungsabgeltungen der Gebiets- körperschaften ³	21,0	40
3. Förderungen der Bahn-Infrastruktur	18,9	36
4. sonstige Förderungen	0,6	1
5. Einnahmen Güterverkehr ⁴	1,9	4
6. sonstige Erträge ⁵	5,7	11
Gesamtertrag	52,5	100

¹ Erträge ohne Finanz- bzw. Beteiligungserträge

² 2014 zur Zeit der Gebarungsprüfung noch nicht im Detail vorliegend

³ z.B. Verbundabgeltung, Abgeltungen aus dem Titel der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt bzw. Verkehrsdiensteverträge

⁴ Erträge aus dem Güterverkehr der GKB, ohne Dividendenerträge von Tochtergesellschaften

⁵ Vergütungen für Schadensfälle, Auflösung von Rückstellungen, Weiterverrechnung von Kosten, Anlagenverkäufe, aktivierte Eigenleistungen, diverse sonstige Erträge

Quellen: GKB; RH

Öffentliche Abgeltungen für Verkehrsleistungen (Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Verbundabgeltung, Verkehrsdiensteverträge) und öffentliche Förderungen (Förderungen von Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 durch Bund und Land sowie Mineralölsteuerrückvergütung) waren die größten Ertragspositionen. Öffentliche Mittel machten insgesamt 77 % der Erträge aus (Positionen 2, 3 und 4). Die Gebietskörperschaften (im Wesentlichen Bund und Land) stellten den Großteil der Einnahmen zur Erbringung des öffentlichen Personenverkehrs der GKB: Rund 83 % der Fahrtentgelte (Positionen 1 und 2) waren öffentliche Mittel (Position 2)⁹, der Fahrgast hatte damit nur rund ein Sechstel des Fahrpreises zu bezahlen.¹⁰

In dieser Betrachtung sind die Erträge der Tochtergesellschaften, insbesondere der LTE Logistik- und Transport GmbH (Umsatz 2013 rd. 61 Mio. EUR) nicht enthalten, weil diese nur mit ihrer Dividendenleistung in die Finanzerträge eingehen. Die GKB war – im überprüften Zeitraum erfolgreich (siehe TZ 5) – bemüht, mit der Beteiligung an zwei international tätigen Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen¹¹ ein

⁹ $21,0 : (4,4 + 21,0) \text{ Mio. EUR} = 83 \%$

¹⁰ $100 : 17 \text{ (Rest zu den 83 \% Anteil öffentlicher Mittel an den Fahrtentgelten)} = 5,88$

¹¹ LTE Logistik- und Transport GmbH, Österreich, mit sechs ausländischen Töchtern sowie Adria Transport d.o.o., Slowenien

zweites Standbein in Ergänzung zum von öffentlichen Mitteln abhängigen Personenverkehr aufzubauen.

- 6.2** Der RH wies auf die Abhängigkeit des öffentlichen Nahverkehrs und damit der GKB von öffentlichen Mitteln hin, die rd. 77 % der Erträge ausmachten. Ohne den Beitrag der öffentlichen Hand hätten die individuellen Nutzer wesentlich mehr (im Schnitt das Sechsfache) für den durch die GKB betriebenen öffentlichen Verkehr zu bezahlen.

Der RH anerkannte den bisher erfolgreichen Aufbau von Beteiligungen im von öffentlichen Mitteln wesentlich geringer abhängigen Güterverkehr.

Beteiligungsverhältnis zu LTE Logistik- und Transport GmbH

- 7.1** Die Beteiligung an der LTE Logistik- und Transport GmbH, einem international tätigen Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen, wurde ursprünglich zu je 50 % von der GKB und einem privaten Unternehmen gehalten. Im Jahr 2011 kündigte das private Unternehmen die Beteiligung. Die GKB übte ihr Vorkaufsrecht aus und übernahm die gesamten Anteile des Privatunternehmens um 1,4 Mio. EUR.

Die Bundeswettbewerbsbehörde, der die Übernahme der Anteile durch die GKB gemeldet worden war, leitete ein Prüfungsverfahren vor dem Kartellgericht ein.¹² Das BMVIT sagte zu, darauf hinzuwirken, dass die GKB 50 % der Beteiligung an der LTE binnen maximal 30 Monaten wieder abgeben würde, worauf die Bundeswettbewerbsbehörde den Antrag auf ein Prüfverfahren zurückzog.

Die GKB trat in Verkaufsverhandlungen bezüglich des 50 %-Anteils an der LTE ein. Nach längeren, bereits weit fortgeschrittenen Verhandlungen beendete der aus Sicht der GKB erstgereichte Interessent Mitte 2013 die Verhandlungen. Seither führte die GKB mit dem zweitgereichten Interessenten Verhandlungen über den Verkauf, die allerdings die mit der Bundeswettbewerbsbehörde vereinbarte Frist für die Abgabe der 50 %-Beteiligung überschritten.

Die Bundeswettbewerbsbehörde brachte in der Folge im November 2014 beim Kartellgericht einen Antrag auf Verhängung einer „angemessenen“ Geldbuße ein. Die Verhandlungen mit dem Interessenten und der Bundeswettbewerbsbehörde dauerten zur Zeit der Gebarungs-

¹² Der Bund ist mit der ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria AG bereits Eigentümer des größten heimischen Unternehmens auf dem liberalisierten Schienen-Güterverkehrsmarkt. Das 100 % Eigentum an der LTE könnte den Wettbewerb in unzulässiger Weise einschränken.

überprüfung an.¹³ Eine in Aussicht genommene Einigung mit der Bundeswettbewerbsbehörde würde eine Reduktion des verpflichtend abzugebenden Anteils an der LTE von 50 % auf 49 % sowie eine Bußgeldzahlung von 40.000 EUR umfassen.

7.2 Der RH wies auf das Spannungsfeld der Interessen des Bundes zwischen der Sicherstellung des Wettbewerbs und dem Risiko für einen suboptimalen Verkauf von Bundesvermögen unter Zeitdruck hin.

Aufwand für Overheads

8.1 Die GKB verfolgte ihren Overhead-Aufwand¹⁴ (kurz: Overheads) im Gesamtunternehmen und je Bereich. Die Overheads zeigten folgende Entwicklung:

Tabelle 5: Entwicklung des Aufwands für Overheads der GKB								
	2010	2011	2012	2013	2014	Durchschnitt 2010 bis 2014	Veränderung 2010 bis 2014	
	in Mio. EUR						in %	
Overheads	4,16	4,22	4,12	4,36	4,17	4,21	0,2	
Gesamtaufwand	43,18	45,81	50,15	53,64	49,50	48,46	14,60	
	in %							
Anteil der Overheads	9,6	9,2	8,2	8,1	8,4	8,7	- 1,2	

Quellen: GKB; RH

Laut Budget 2015 sollten die Overheads 3,97 Mio. EUR betragen und damit 8,1 % des Gesamtaufwands ausmachen.

Die Overheads stiegen 2013 gegenüber 2012 um 240.000 EUR an und sanken danach wieder.

8.2 Der RH anerkannte das Bestreben nach einer Senkung des Verwaltungsaufwands, verwies jedoch auf den Anstieg der Overheads im Jahr 2013.

8.3 Die GKB erläuterte in ihrer Stellungnahme, dass es 2013 in diesem Bereich zu zahlreichen Pensionierungen gekommen sei und dass die Abweichungen durch die gesetzlichen Abfertigungen entstanden seien.

¹³ Die GKB verkaufte 50 % der LTE-Beteiligung im Juli 2015 an den zweitgereihten Interessenten. Die Geldbuße von 40.000 EUR fiel dennoch an.

¹⁴ Aufwendungen der nicht unmittelbar dem Produktionsprozess dienenden Verwaltung, wie Unternehmensleitung, Rechnungswesen, Personalwesen und IT

Wirtschaftliche Lage

Internes Kontrollsystem

9.1 Die Geschäftsbereiche der GKB hatten – historisch gewachsene – Kontrollprozesse für ihre jeweiligen Tätigkeiten eingerichtet (wie z.B. Buchungsberechtigungen, Umgang mit Bargeld, Treibstoffverbrauch, IT-Berechtigungen). Eine zentrale Übersicht über diese Prozesse und in der Folge eine zentral gesteuerte Überwachung ihrer Einhaltung und Wirksamkeit bestand jedoch nicht. Lediglich der Wirtschaftsprüfer führte einzelne externe Überprüfungen bestimmter Kontrollmaßnahmen durch. Die Interne Revision der GKB beabsichtigte zur Zeit der Gebarungüberprüfung, in Zukunft die Kontrollprozesse zentral zu erfassen und deren Einhaltung stichprobenartig zu überprüfen.

Des Weiteren verfügte die GKB über eine differenzierte Risikoanalyse. Diese teilte die Risiken in verschiedene Kategorien auf (z.B. Naturrisiken, technische Risiken, Wirtschaftsrisiken, soziokulturelle Risiken, rechtliche und politische Risiken) und gliederte sich im Wesentlichen in Risiko, Risikofolge, Risikoursache, empfohlene Maßnahmen und Verantwortliche auf.

9.2 Der RH kritisierte, dass bei der GKB keine zentrale Übersicht über die bestehenden Kontrollprozesse bestand und deren Einhaltung nicht zentral überwacht wurde. Die Risikoanalyse der GKB erachtete der RH für zweckmäßig.

Der RH empfahl der GKB, gestützt auf die Risikoanalyse die Kontrollprozesse zentral zu erfassen und deren Einhaltung und Wirkung regelmäßig zu prüfen.

9.3 *Die GKB sagte in ihrer Stellungnahme zu, die Interne Revision zentral mit der laufenden Überwachung und stichprobenartigen Detailprüfung zu beauftragen.*

Verkehrsdienstbestellungen durch BMVIT und Land Steiermark

Überblick

- 10** Die GKB erbrachte ihre Personenverkehrsleistungen ausschließlich innerhalb des steirischen Verbundraumes (siehe TZ 2). Diese Personenverkehrsleistungen teilten sich in zwei Kategorien:
- einerseits in vom Bund bzw. der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) und dem Land Steiermark bzw. dem Verkehrsverbund Steiermark bestellte Personenverkehrsleistungen sowie
 - andererseits in Personenverkehrsleistungen, welche ohne Bestellung durch einen Dritten erbracht wurden.



Für Personenverkehrsleistungen erhielt die GKB vom Verkehrsverbund Steiermark Verbundabgeltungen und Abgeltungen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt aus dem Familienlastenausgleichsfonds.

Schienen- personenverkehr

11.1 (1) Die GKB hatte sowohl mit dem BMVIT, vertreten durch die SCHIG (Vertrag vom 25. September 2012), als auch mit dem Land Steiermark gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Steiermark (Vertrag vom 22. September 2010) einen Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen. Beide Verträge waren mittels Direktvergabe – d.h. ohne vorherige Ausschreibung – an die GKB in Form von Nettoverträgen vergeben worden. Die bestellten Verkehre von Bund und Land waren abgestimmt, Doppelbestellungen, d.h. von Bund und Land ident bestellte Verkehrsleistungen, gab es nicht.

Bis zum 31. Dezember 2010 bestand ein Vertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- und -güterverkehr, welchen das BMVIT mit der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schienenbahnen als Vertreter der Privatbahnen – und damit für die GKB – abgeschlossen hatte. Dieser Vertrag verlängerte sich automatisch um bis zu sechs Monate – bis zum 30. Juni 2011 – über sein Vertragsende hinaus, sofern bis dahin kein neuer Verkehrsdienstvertrag in Kraft trat¹⁵.

Die SCHIG und die GKB schlossen den derzeit gültigen Verkehrsdienstvertrag am 25. September 2012 ab. Dieser Vertrag trat rückwirkend mit 1. Jänner 2011 – mit einer Dauer von zehn Jahren – in Kraft.

In der Zeit vom 1. Juli 2011 bis 24. September 2012 lag – bis zum rückwirkenden Abschluss des neuen Verkehrsdienstvertrags – kein Vertragsverhältnis zwischen der GKB und dem Bund bzw. der SCHIG vor, in welchem die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen geregelt war. Dies führte dazu, dass die GKB auf eigene Kosten und mit dem Risiko, diese möglicherweise nicht vergütet zu bekommen, die im Vertrag über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- und -güterverkehr bestellten Verkehrsleistungen bis zur Vertragsunterzeichnung des neuen Verkehrsdienstvertrags erbrachte.

Das BMVIT kam seinem gesetzlichen Auftrag, ein Grundangebot im Schienenpersonenverkehr vom 1. Juli 2011 bis 24. September 2012

¹⁵ Dies führte dazu, dass sowohl der alte als auch der neue Verkehrsdienstvertrag im Zeitraum 1. Jänner 2011 bis 30. Juni 2011 galten. Die bereits geleisteten Zahlungen wurden gegen die zu leistenden Zahlungen aus dem neuen Verkehrsdienstvertrag aufgerechnet.

Verkehrsdienstbestellungen durch BMVIT und Land Steiermark

bereitzustellen, nicht zur Gänze nach. Erst nach dem Abschluss des neuen Verkehrsdienstvertrags überwies die SCHIG im Auftrag des BMVIT die der GKB zustehenden Zahlungen für den rückwirkenden Zeitraum.

- 11.2** Der RH kritisierte den vertragslosen Zustand zwischen der GKB und dem BMVIT bzw. der SCHIG im Zeitraum vom 1. Juli 2011 bis 24. September 2012, in welchem die GKB ihre Leistungen weiterhin erbrachte und vorfinanzieren musste. Zudem wies der RH auf die lange Dauer des Abschlusses eines neuen, direkt vergebenen Verkehrsdienstvertrags hin, weil das Vertragsende des vorherigen Vertrags bekannt war, eine sechsmonatige Vertragsverlängerungsoption bestand und in diesem Zeitraum die Rechtssicherheit für beide Vertragsparteien, das BMVIT bzw. die SCHIG auf der einen und die GKB auf der anderen Seite, nicht gegeben war.

Der RH empfahl dem BMVIT als Eigentümer und Auftraggeber der SCHIG und der GKB, zukünftig rechtzeitig Vertragsverhandlungen aufzunehmen bzw. den Vertrag so abzuschließen, dass der neue Vertrag lückenlos dem auslaufenden Vertrag folgt, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden und die Transparenz der Verträge sicherzustellen.

- 11.3** (1) *Laut Stellungnahme der GKB seien die Verkehrsdienstverträge mit den Privatbahnen, zu denen auch die GKB zähle, im Anschluss an jenen der ÖBB mit jeder Privatbahn gesondert ausverhandelt und abgeschlossen worden.*

(2) Das BMVIT teilte in seiner Stellungnahme mit, dass das Bestreben bestehe, neue Verträge rechtzeitig abzuschließen. Im Zeitraum 1. Juli 2011 bis 24. September 2012 sei kein vertragsloser Zustand vorgelegen, weil der alte Vertrag Bestand gehabt habe.

- 11.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass weder das BMVIT noch die GKB dem RH im Zuge seiner Prüfungshandlungen einen Vertrag vorlegten, der im Zeitraum 1. Juli 2011 bis 24. September 2012 in Geltung gestanden hatte, ausgenommen jenen, welcher rückwirkend für diesen Zeitraum in Kraft trat. Der alte Vertrag endete mit 31. Dezember 2010 und sah eine automatische Vertragsverlängerung von maximal sechs Monaten (bis 30. Juni 2011) vor. Zudem flossen nach Aussagen des BMVIT und der SCHIG im Zeitraum von 1. Juli 2011 bis 24. September 2012 keine Geldleistungen an die GKB. Der RH verblieb deshalb bei seiner Empfehlung, rechtzeitig Vertragsverhandlungen aufzunehmen, um eine lückenlose Vertragskontinuität zu gewährleisten.



Busverkehr

12.1 (1) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren rd. 18 %¹⁶ der von der GKB geführten Buslinien durch Verkehrsdienstverträge geregelt, im Ausschreibungswege vergeben und als Nettoverträge ausgestaltet. Rund 82 % der Buslinien bediente die GKB ohne Auftrag durch einen Dritten. Für die ohne Auftrag geführten Busverkehrsleistungen erhielt die GKB eine im Kooperationsvertrag zwischen den am Verkehrsverbund Steiermark teilnehmenden Verkehrsunternehmen – u.a. der GKB – und dem Verkehrsverbund Steiermark festgelegte Verbundabgeltung und Abgeltungen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Diese machten in den Jahren 2010 bis 2013 durchschnittlich rd. 88 % der Einnahmen für im Verbund geleistete Personenverkehrsleistungen aus.

Die GKB bezeichnete die ohne Auftrag durch einen Dritten geführten Linien als eigenwirtschaftlich gemäß der im § 3 Abs. 2 Österreichischer Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G 1999)¹⁷ bestimmten Definition. Diese sah die Deckung der aus öffentlichen Schienen- oder Straßenverkehrsdiensten erwachsenden Kosten ausschließlich durch Tarifierlöse vor. Unter den Begriff der Tarifierlöse fielen auch solche, die verbundbedingte Fahrpreisersätze und Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen von der öffentlichen Hand erhielten (z.B. Verbundabgeltung und Abgeltungen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt).

Diese Regelung widersprach der unmittelbar anwendbaren Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße¹⁸, welche im Art. 2 lit. g jeglichen finanziellen Vorteil – darunter fallen die Verbundabgeltung und Zahlungen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt – als relevante Ausgleichsleistung definierte. Lag eine Ausgleichsleistung vor, unterlag der damit finanzierte Verkehr in der Regel dem Regime der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und wäre grundsätzlich durch ein öffentliches Ausschreibungsverfahren zu vergeben gewesen.

Übergangsregelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sahen vor, dass bis spätestens 2019, je nach Qualität der bestehenden Verträge auch früher, alle mit öffentlichen finanziellen Mitteln dotierten Verkehrsleistungen auf der Schiene und Straße in einem öffentlichen Verfahren ausgeschrieben werden mussten. Aus diesem Grund müssen die

¹⁶ Die Prozentzahlen beziehen sich auf die gefahrenen Kilometer; das gesamte Kilometervolumen im Jahr 2014 betrug 1.781.777 km, davon waren 332.856 km (17,78 %) durch Verkehrsdienstverträge bestellt.

¹⁷ in der Fassung vor dem Inkrafttreten des BGBl. I Nr. 59/2015 (vor 28. Mai 2015)

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates

Verkehrsdienstbestellungen durch BMVIT und Land Steiermark

nicht von Dritten bestellten Buslinien der GKB auch in einem vergaberechtlichen Verfahren – sofern für diese Verkehrsleistungen weiterhin öffentliche Gelder wie Verbundabgeltungen oder Zahlungen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gewährt werden – ausgeschrieben werden.

(2) Das Land Steiermark führte seit 2010 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung vor Ort keine weiteren Ausschreibungen von die GKB betreffenden Autobuslinien durch. Dies begründete das Land Steiermark mit der noch ausstehenden Novellierung und Harmonisierung der die Ausschreibung von Busverkehren betreffenden Gesetze (ÖPNRV-G 1999 und Kraftfahr liniengesetz (KfIG)) mit dem EU-Recht und mit der bis dahin vorherrschenden Rechtsunsicherheit wegen der zueinander widersprüchlichen Regelungen des nationalen Rechts und jener des EU-Rechts, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Dadurch verschob das Land Steiermark den ursprünglich im „Steirischen Gesamtverkehrskonzept“ vorgesehenen Plan, die Verkehrsdienstleistungen ab 2009 in Linienbündel zu vergeben, um rund neun bis zehn Jahre.

Das Land Steiermark erachtete selbst in einem internen Positionspapier die Weiterführung des ursprünglich unbefristeten und seit 1. Jänner 2004 gültigen Kooperationsvertrags¹⁹ (abgeschlossen zwischen dem Verkehrsverbund Steiermark und den am Verbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen) über 2013 hinaus, also bis die Linienbündel ausgeschrieben und vergeben sind, für „problematisch“, weil der Kooperationsvertrag – nach Auffassung des Verkehrsverbundes Steiermark – gemäß den Übergangsregelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jenen Verträgen zuzuordnen war, die eine maximale Laufzeit von zehn Jahren aufweisen durften.

12.2 Der RH kritisierte, dass das Land Steiermark seit 2010 keine weiteren Ausschreibungen von die GKB betreffenden Autobusverkehren trotz unmittelbarer Geltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchführte. Er gab zu bedenken, dass die Begründung für die Verzögerung der wettbewerblichen Vergaben, nämlich die fehlende Harmonisierung der nationalen Regelungen des ÖPNRV-G 1999 und des KfIG gegenüber der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abzuwarten²⁰, aufgrund der unmittelbaren Geltung von EU-Verordnungen nicht geeignet war, keine wettbewerblichen Vergabeverfahren durchzuführen. Der RH hielt kritisch fest, dass sich – auch

¹⁹ wesentlicher Inhalt der Kooperationsverträge waren die Verbundabgeltung und die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

²⁰ Die Novellen des ÖPNRV-G 1999 und des KfIG traten mit 28. Mai 2015 durch Kundmachung im BGBl. I Nr. 59/2015 und BGBl. I Nr. 58/2015 in Kraft. Dadurch passte der Gesetzgeber die beiden nationalen Vorschriften den EU-rechtlichen Vorgaben an.

nach Ansicht des Landes Steiermark – dadurch die Ausschreibungen im Autobusbereich um rund neun bis zehn Jahre verzögerten.

Der RH empfahl dem Land Steiermark, die Ausschreibungen der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf der Straße möglichst zeitnahe durchzuführen, um eine EU-rechtskonforme Vertragslage bei den Autobusverkehrsleistungen zeitnahe herzustellen.

Der RH hielt fest, dass der Gesetzgeber die nationalen Gesetze, ÖPNRV-G 1999 und das KfVG, erst mit 28. Mai 2015 an die EU-rechtlichen Vorschriften anpasste. Bis zum Ende der Gebarungüberprüfung an Ort und Stelle war damit noch das Risiko einer fehlerhaften Anwendung der Bestimmungen und damit von Rechtsstreitigkeiten erhöht. Der RH verwies in diesem Zusammenhang auf seine bisherigen Feststellungen.²¹

12.3 (1) Die GKB teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die Abwicklung der Verträge des Busbereichs mit den Bestellern nach gültigen gesetzlichen Regelungen erfolgt sei und Gerichtsurteile dies bestätigen würden.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Steiermark habe das Land Steiermark eine klare Strategie, wie die EU-rechtskonforme Vertragslage herzustellen sei. Unmittelbar nach Inkrafttreten der Novelle zum KfVG am 28. Mai 2015 habe das Land Steiermark die Eckpunkte für die Umsetzung einer Verkehrsverbundreform beschlossen und die – bereits mit einem Landesregierungsbeschluss am 16. April 2007 beschlossene – Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Kraftfahrlinienverkehr wieder aufgenommen. Das „Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+“ habe ebenfalls die in weiterer Folge modifizierte Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und nachfolgender Vergaben vorgesehen.

Die Kraftfahrlinienbehörde habe in den Verfahren um Wiedererlangung von Kraftfahrlinienkonzessionen die Stellungnahmen der steiermärkischen Landesregierung berücksichtigt und demgemäß die Laufzeiten der Kraftfahrlinienkonzessionen beschränkt. Wegen stattgegebenen Berufungen gegen die Bescheide der Kraftfahrlinienbehörde habe das Land Steiermark seine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Mai 2015 unterbrochen.

12.4 (1) Der RH entgegnete der GKB, dass die nationalen gesetzlichen Bestimmungen bis zu ihrer Novellierung europarechtlichen Regelungen widersprachen und die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegenüber den

²¹ Reihe Bund 2014/11 „Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“

Verkehrsdienstbestellungen durch BMVIT und Land Steiermark

nationalen Gesetzen unmittelbar anwendbar gewesen wäre. Darüber hinaus hatte der unabhängige Verwaltungssenat Steiermark in seinen Bescheiden die rechtmäßige Abwicklung der Verträge nicht bestätigt.

(2) Der RH begrüßte die Beschlüsse des Landes Steiermark, die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten wieder aufzunehmen sowie die Eckpunkte für die Umsetzung einer Verkehrsverbundreform festzulegen, um in einem weiteren Schritt die Autobusverkehrsleistungen unionsrechtskonform zu vergeben. Er verblieb in diesem Zusammenhang bei seiner Empfehlung, die Ausschreibungen der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf der Straße möglichst zeitnahe durchzuführen, um eine EU-rechtskonforme Vertragslage zeitnahe herzustellen.

13.1 Hauptinhalte der Verkehrsdienstverträge zwischen der GKB, dem Land Steiermark als Auftraggeber und dem Verkehrsverbund Steiermark waren die Verkehrsdienstleistungen im Eisenbahn- und Busbereich sowie die finanziellen Abgeltungen des Landes Steiermark. Das Land Steiermark zahlte über den Verkehrsverbund Steiermark seine auf Verkehrsdienstverträgen beruhenden finanziellen Verpflichtungen an die GKB ohne Umsatzsteuer, während die Zahlungen der SCHIG aus dem Verkehrsdienstvertrag an die GKB mit Umsatzsteuer ausgewiesen waren. Das Land Steiermark berief sich auf eine Ausnahmeregelung in den Umsatzsteuerrichtlinien des BMF aus dem Jahr 2000²², in welcher echte Zuschüsse als nicht umsatzsteuerbar qualifiziert worden waren. Echte nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse lagen nach den Umsatzsteuerrichtlinien 2000 u.a. dann vor, wenn Zahlungen nicht aufgrund eines Leistungsaustausches erfolgten oder nicht im Zusammenhang mit einem bestimmten Umsatz standen.²³

13.2 Der RH wies kritisch auf den Umstand hin, dass einerseits im Verkehrsdienstvertrag mit der SCHIG die Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen, andererseits in den Verkehrsdienstverträgen mit dem Land Steiermark die zum Teil selben Leistungen nicht mit Umsatzsteuer verrechnet wurden. Der RH gab zu bedenken, dass zwei verschiedene Gebietskörperschaften denselben Sachverhalt rechtlich unterschiedlich beurteilten und die Umsatzsteuerbestimmungen unterschiedlich anwendeten.

²² Umsatzsteuerrichtlinien 2000 vom 13. Juli 2005, GZ 09 4501/58-IV/9/00 in der Fassung GZ BMF-010219/0626-VI/4/2011 vom 23. November 2011

²³ beispielhaft werden angeführt: Zuschuss zur Wohnbauförderung, Zuschuss zur Deckung von Unkosten des Zuschussempfängers, Zuschuss zur Sanierung eines Unternehmens



Der RH empfahl dem BMVIT, dem Land Steiermark und dem BMF, gemeinsam mit der SCHIG die Rechtslage zur Umsatzbesteuerung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf der Schiene und Straße zu prüfen, um eine einheitliche Anwendung der Umsatzsteuerbestimmungen zu gewährleisten.

13.3 (1) *Laut Stellungnahme des BMF enthielten die vom BMF erlassenen Umsatzsteuerrichtlinien 2000²⁴ zur gegenständlichen Problematik, ob ein Leistungsaustausch oder ein echter nicht steuerbarer Zuschuss vorliege, in den Randziffern 22 ff. Aussagen²⁵ dazu.*

(2) *Laut Stellungnahme des Landes Steiermark habe die Finanzbehörde im Rahmen von – seit 1994 mehrmals durchgeführten – Umsatzsteuerprüfungen bei Verkehrsunternehmen die Sichtweise des Verkehrsverbands Steiermark akzeptiert. Die derzeit unterschiedliche Behandlung des Umsatzsteuerthemas erledige sich nach Auslaufen der SCHIG-Bestellungen (im Jahr 2019 bzw. 2020) ohnehin, weil eine gemeinsame und abgestimmte Vorgehensweise bei der Bestellung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen vorgesehen sei.*

(3) *Laut Stellungnahme des BMVIT falle diese Empfehlung des RH – gemeinsame Prüfung der Rechtslage zur Umsatzbesteuerung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf der Schiene und Straße – nicht in die Zuständigkeit des BMVIT.*

13.4 Der RH entgegnete dem BMF, dem BMVIT und dem Land Steiermark, dass deren Stellungnahmen auf die seitens des RH unter Hinweis auf die Umsatzsteuerrichtlinien dargestellte Problematik – die Umsatzsteuerrichtlinien werden bei Zahlungen von Personenverkehrsleistungen unterschiedlich angewendet – nicht näher eingingen. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die Umsatzbesteuerung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf der Schiene und Straße – zumal die bestehende unterschiedliche Behandlung des Umsatzsteuerthemas frühestens in zwei Jahren ausläuft – zu prüfen, um eine einheitliche Anwendung der Umsatzsteuerbestimmungen zu gewährleisten.

²⁴ Umsatzsteuerrichtlinien 2000 des BMF GZ 09 4501/58-IV/9/00 (Stammfassung), zuletzt geändert durch den Erlass des BMF GZ BMF-010219/0495-VI/4/2014

²⁵ Die Stellungnahme des BMF beschränkte sich auf Zitate aus den Umsatzsteuerrichtlinien 2000 ohne nähere Ausführung des BMF hierzu.

Angebotsplanung

14.1 (1) Bund und Land gaben im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge ein konkretes Angebot im Personenverkehr vor. Die Abstimmung von Fahrplänen und Anschlüssen zwischen Bus und Bahn erfolgte, indem Bund und Land der GKB im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge konkrete Fahrpläne (z.B. Strecken, Abfahrtszeiten, Busgrößen, Haltestellen) vorgaben. Die S-Bahn-Linien der GKB waren hinsichtlich einer optimalen Anbindung an den Nahverkehrsknoten am Grazer Hauptbahnhof getaktet. Die Verkehrsdiensteverträge des Bundes und des Landes enthielten keine Vorgaben zur Anschlusssicherung. Das Abwarten eines Anschlusszuges galt gemäß den Verkehrsdiensteverträgen des Landes nicht als Verspätung. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung war bei der GKB ein Projekt zu einem Echtzeit-Fahrgast- und Fahrerinformationssystem zu Anschlüssen im Zug in Umsetzung. In einem weiteren Schritt war geplant, auch die Busse mit Echtzeitinformationen über Anschlusszüge auszustatten, um die Anschlusssicherung zu verbessern.

Die GKB setzte für den eigenen, ohne Auftrag von Dritten geführten Busverkehr (rd. 82 % der Busleistungen, siehe TZ 12) den Umfang des Verkehrsangebots und die Fahrpläne im Wesentlichen selbst fest und stimmte sämtliche Fahrpläne der Busse auf die Fahrpläne der S-Bahn und auf die Beginnzeiten der Schulen ab.

Im überprüften Zeitraum nahm das Verkehrsangebot der GKB im Bahnbereich um rd. 15,0 % zu. Gleichzeitig beförderte die GKB um rd. 25,2 % mehr Passagiere in ihren Zügen. Das Angebot der GKB im Busbereich ging im überprüften Zeitraum um rd. 3,7 % zurück. Der GKB lagen keine Zahlen vor, wie hoch das Fahrgastaufkommen in den Bussen der GKB war bzw. wie sich das Fahrgastaufkommen entwickelte.

Tabelle 6: Verkehrsleistungen gesamt im Bahn- und Busbereich						
	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2010 bis 2014
	in Mio. Zug-km pro Jahr					in %
Fahrleistung						
Bahn	1,37	1,57	1,58	1,58	1,57	15,0
Bus ²	1,62	1,63	1,60	1,56	1,56	- 3,7
	in Mio. pro Jahr					
Fahrgastvolumen						
Bahn	4,58	4,87	5,13	5,42	5,74	25,3
Bus	-	-	-	-	6,00 ¹	-

¹ Schätzung der GKB

² ohne Schienenersatzverkehre, Schülergelegenheitsverkehre und Sonderfahrten

Quelle: GKB



(2) Die Autobusse der GKB fahren auf dem rd. 615 km langen Liniennetz 1.464 Haltestellen an. An zwölf Haltestellen war eine Umsteigemöglichkeit zur Bahn gegeben. Die S-Bahnen der GKB fahren auf dem rd. 138 km langen Liniennetz 32 Haltestellen an. An 13 dieser Haltestellen war eine Umsteigemöglichkeit zu Regionalbussen (GKB-Bus bzw. Postbus) und an vier Bahnhöfen eine Anbindung an städtische Verkehrsmittel (Grazer Verkehrsbetriebe) gegeben.

(3) Die Verkehrsdienstverträge schrieben Fragebögen zur Kundenzufriedenheit vor, welche die Anschlussqualität jedoch nicht miteinschloss. Die GKB führte im Jahr 2014 erstmals eine Befragung der Kunden bei der Bahn durch. Die Kundenzufriedenheit lag bei 1,49 (Schulnotensystem). Im Busbereich führte die GKB keine Befragungen zur Kundenzufriedenheit durch. Es gab seitens der GKB keine Analysen darüber, ob der Anteil bestimmter Kundengruppen (z.B. Pendler) durch ein besseres Fahrplanangebot oder bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zu steigern wäre.

Die GKB verfügte über ein Beschwerdemanagement. Im überprüften Zeitraum (2010 bis 2014) gingen 380 Beschwerden bei der GKB ein. Davon entfielen rd. 70 % (267 Fälle) auf den Bahnbereich, rd. 18 % (68 Fälle) auf den Busbereich und rd. 12 % (45 Fälle) auf den Bereich der Infrastruktur.²⁶ Das Land Steiermark verfügte ebenfalls über ein Beschwerdemanagement. Weder das Land Steiermark noch die GKB leiteten einander Informationen über einlangende Beschwerden, die die GKB betrafen, systematisch weiter.

(4) Die GKB ließ im Jahr 2014 ein Konzept zur langfristigen Entwicklung der Infrastruktur der GKB (Weißbuch Infrastruktur 2025+) erstellen. Aus den Jahren 2010 bis 2013 lagen seitens der GKB keine anderen Unterlagen zur Entwicklung der Infrastruktur vor. Das Weißbuch aus dem Jahr 2014 erachtete eine Elektrifizierung der derzeit im Dieselbetrieb betriebenen Bahnstrecken der GKB aufgrund verkürzter Fahrzeiten und geringerer Betriebskosten als sinnvoll. Die GKB führte daraufhin erste Verhandlungen mit dem BMVIT über die Finanzierung der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen auf dem Streckennetz der GKB und in einem weiteren Schritt über die Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung ließ das BMVIT die Berechnungsgrundlagen des Weißbuches durch die SCHIG überprüfen und nahm selbst eine Plausibilisierung der Annahmen zur

²⁶ Von jenen vier Beschwerden, die sowohl den Bus- als auch den Bahnbereich betrafen, wurden jeweils zwei den beiden Bereichen zugeschrieben. Jene Beschwerde, die den Bahn- und den Infrastrukturbereich betraf, wurde dem Infrastrukturbereich zugeschrieben.

Bevölkerungsentwicklung und des damit verbundenen Zuwachses an Fahrgästen vor.

14.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass die Besteller Bund und Land das Bahn- und Busangebot im Personenverkehr vorgaben und dass die GKB die nicht von Dritten bestellten Verkehrsleistungen auf das vorgegebene Angebot abstimmte. Er hielt kritisch fest, dass der GKB keine Zahlen darüber vorlagen, wie sich das Fahrgastaufkommen im Busverkehr entwickelte und die GKB im Busbereich keine Erhebungen zur Kundenzufriedenheit vornahm, um darauf entsprechend reagieren zu können.

(2) Der RH wies darauf hin, dass keine Vorgaben zur Anschlusssicherung durch die Besteller Bund und Land bestanden und die GKB diese selbst regelte. Des Weiteren wies er darauf hin, dass der Anteil der Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus gering war. Er kritisierte, dass in den Kundenbefragungen die Qualität des Fahrplanangebots und die Qualität der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bzw. im Zugverkehr bzw. zu anderen Verkehrsunternehmen nicht abgefragt wurde. Aus Sicht des RH könnten daraus Anhaltspunkte für eine weitere Verbesserung des Verkehrsangebots gewonnen werden. Der RH hielt das laufende Projekt zu einem Fahrgast- und Fahrerinformationssystem zu Anschlüssen sowie eine regelmäßige Erhebung der Kundenzufriedenheit für zweckmäßig.

Der RH kritisierte, dass bei der GKB keine Analysen darüber vorlagen, ob bestimmte Kundengruppen (z.B. Pendler) bei einer Adaptierung von Fahrplänen bzw. Anschlüssen vermehrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr der GKB umsteigen könnten und somit dieses Kundensegment vergrößert werden könnte.

Der RH empfahl der GKB,

- die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Busverkehr regelmäßig zu evaluieren, um das Leistungsangebot der Nachfrage anpassen zu können,
- das Projekt zu einem Fahrgast- und Fahrerinformationssystem zügig umzusetzen und in einem weiteren Schritt auch die Busse mit einem Fahrerinformationssystem über die abzuwartenden Anschlüsse auszustatten;
- bei zukünftigen Kundenbefragungen die Fahrplan- bzw. Anschlussqualität mit abzufragen, die Befragungen der Bahnkunden fortzusetzen und dabei insbesondere auf eine Vergleichbarkeit der einzelnen Befragungsergebnisse zu achten sowie



- auch im Busbereich regelmäßig Erhebungen zur Kundenzufriedenheit vorzunehmen und
- mögliche Fahrgastpotenziale für den Fall einer quantitativen bzw. qualitativen Verbesserung des Verkehrsangebots zu analysieren.

(3) Des Weiteren kritisierte der RH, dass die GKB keine systematisierten Informationen über die beim Land einlangenden Beschwerden die GKB betreffend erhielt und dass die GKB die bei ihr einlangenden Beschwerden nicht an den Verkehrsverbund Steiermark weitermeldete, um mögliche Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark oder allfällige Qualitätsmängel in der Auftrags Erfüllung der GKB zeitnahe erkennen zu können.

Der RH empfahl der GKB und dem Land Steiermark, eine Vereinbarung über die gegenseitige Weiterleitung von die GKB betreffenden Beschwerden abzuschließen. Er empfahl der GKB, regelmäßig die Steirische Verkehrsverbund GmbH in aggregierter Form über die eingelangten Beschwerden zu informieren. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine bisherigen Feststellungen.²⁷

(4) Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die GKB mittel- und langfristige Überlegungen zur Entwicklung des eigenen Streckennetzes anstellte.

Er empfahl der GKB, die Verhandlungen über eine allfällige Elektrifizierung und deren Finanzierung unter Bedachtnahme auf Kosten-Nutzen-Analysen fortzusetzen, um den skizzierten Zeitplan einhalten zu können.

14.3 (1) Die GKB hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass die Systematik des gegenseitigen Informationsaustausches über signifikante Beschwerden nach Anregung des RH evaluiert und für effizient befunden worden sei. Die Form der Abwicklung werde in einer Prozessanweisung abgebildet und mit dem Land Steiermark akkordiert.

(2) Das Land Steiermark führte in seiner Stellungnahme aus, dass die GKB in Zukunft eine Übersicht der Beschwerden an die Steirische Verkehrsverbund GmbH weiterleiten werde. Bei Bedarf würden diese Beschwerden in den laufenden Jour fixes behandelt werden und in die weitere Planung einfließen.

²⁷ Reihe Kärnten 2014/3 „Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“ TZ 45

Prüfung auf Überkompensation

15.1 (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 legte umfangreiche Regelungen für die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs fest. Grundsätzlich sollten übermäßige staatliche Ausgleichszahlungen sowie eine Querfinanzierung von anderen Unternehmensbereichen (Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr) vermieden und (nur) eine angemessene Gewinnkomponente berücksichtigt werden. Lediglich bei im Wettbewerb vergebenen Leistungen ging die EU davon aus, dass eine nicht überhöhte Preisbildung angenommen werden kann. In allen anderen Fällen der Vergabe ohne wettbewerbliches Verfahren wäre durch die Behörde (Bestellerseite) zu prüfen, ob die den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel nicht überhöht sind („Überkompensationsprüfung“).

(2) Im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags zwischen der GKB und der SCHIG (Bund) bezüglich der Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr erfolgte eine jährliche Prüfung der möglichen Überkompensation durch die Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüferkanzlei der GKB. Diese stellte bisher im Jahr 2011 eine Überkompensation fest, in den Jahren 2012 und 2013 nicht. Da der Verkehrsdienstevertrag die Berechnung einer allfälligen Überkompensation jedoch für einen Durchrechnungszeitraum von fünf Jahren (2011 bis 2015) vorsah, ließ sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weder für den Besteller SCHIG bzw. BMVIT noch für den RH beurteilen, ob für den gesamten Durchrechnungszeitraum eine Überkompensation vorliegen würde.

(3) Bezüglich der Busverkehre führte das Land Steiermark bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Überkompensationsprüfungen durch. Die GKB vertrat die Ansicht, dass eine Prüfung der Überkompensation nur nach Ausschreibung der gesamten Linien zu erfolgen hätte. Die zuständigen Vertreter des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vermeinten, dass – zumindest bis Ende 2013²⁸ – eine Überkompensationsprüfung nur für die betragsmäßig geringen Bestellungen des Landes zu erfolgen hätte. Für die Verbundabgeltung und die Schülerfreifahrt gelte zwar die Forderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, übermäßige Ausgleichszahlungen zu vermeiden, in den entsprechenden, auf die Zeit vor der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zurückgehenden Verträgen und Vorschriften wären nach Ansicht des Landes Steiermark aber Datenanforderungen von Verkehrsunternehmen bzw. Überkompensationsprüfungen nicht vorgesehen. Überdies berief sich die GKB auf das bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung

²⁸ Auslaufen der Übergangsregelung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass alte Verträge bis zu zehn Jahre lang weiterlaufen können; die Verbundabgeltung wurde im Grundsatz 2004 festgelegt.



vor Ort nicht novellierte ÖPNRV-G 1999²⁹ und den dort geregelten Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit (siehe TZ 14). Darunter falle der Großteil der von der GKB erbrachten Verkehrsleistungen.

Der Anteil von Verbundabgeltung sowie Abgeltung für Schüler- und Lehrlingsfreifahrt an den gesamten Beförderungseinnahmen im Busverkehr betrug rd. 72 %. Die Marge des operativen Ergebnisses bezogen auf die Betriebsleistung des Busverkehrs war im Vergleich zu dem vom BMVIT für den Schienenverkehr festgelegten Schwellenwert von 9 % deutlich höher.³⁰

- 15.2** Da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unmittelbar gilt, erachtete der RH den Verweis der GKB auf das ÖPNRV-G 1999 für verfehlt und wies auf die Risiken EU-rechtswidrigen Verhaltens – wie z.B. Strafzahlungen – hin.

Der RH bemängelte, dass das Land Steiermark bezüglich des Busverkehrs bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die Angemessenheit der geleisteten Ausgleichszahlungen hinsichtlich Überkompensation nicht überprüfte, obwohl aufgrund der Daten deutlich sein musste, dass die Ausgleichszahlungen einen Großteil der Erträge der GKB im Busverkehr ausmachten.

Der RH empfahl dem BMVIT und dem Land Steiermark, eine einheitliche und verbindliche Vorgangsweise zur Erfüllung der EU-rechtlichen Vorgaben und zur Wahrung der Interessen der Steuerzahler, übermäßige Ausgleichszahlungen zu vermeiden, zu erarbeiten und die Gebarung der GKB – angesichts des hohen Anteils öffentlicher Mittel – regelmäßig auf allfällige Überkompensation zu prüfen.

Des Weiteren kritisierte der RH die Betrauung der seit Jahren für die GKB tätigen Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüferkanzlei mit der Prüfung der Überkompensation der GKB.

Der RH empfahl dem BMVIT, als Auftraggeber der SCHIG dafür Sorge zu tragen, dass diese nach Ablauf der fünfjährigen Durchrechnungsperiode zur Überkompensationsprüfung die vom Wirtschaftsprüfer der

²⁹ Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, BGBl. I Nr. 204/1999; im April 2015 war ein Novellierungsvorschlag dem Verkehrsausschuss des Nationalrates zugewiesen.

³⁰ Der Artikel „Angemessene Rendite im Bussektor“ der Fachzeitschrift „Der Nahverkehr, Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region“, 1-2/2015, 33. Jahrgang, behandelt die Angemessenheit der Umsatzrendite im öffentlichen Busverkehr; darin werden angemessene Umsatzrenditen mit 6 % bis 12 % angegeben.

Prüfung auf Überkompensation

GKB erstellten Unterlagen einer eigenständigen Plausibilisierungsprüfung unterwirft.

15.3 (1) *Laut Stellungnahme der GKB umfasse die mit dem Bund und der SCHIG vereinbarte Überkompensationsprüfung im Eisenbahn-Personenverkehr beide Verkehrsdienstverträge und stelle somit eine Gesamtprüfung dar.*

(2) Laut Stellungnahme des Landes Steiermark habe das Land eine klare Strategie, wie die EU-rechtskonforme Vertragslage hergestellt werden solle und somit auch, wie Überkompensation vermieden werde. Sie habe die Umsetzung dieser Strategie nach Inkrafttreten der Novelle des KfllG am 28. Mai 2015 wieder aufgenommen. Bezüglich des Eisenbahn-Personenverkehrs umfasse die mit dem Bund und der SCHIG vereinbarte Überkompensationsprüfung beide Verkehrsdienstverträge und stelle somit eine Gesamtprüfung dar.

(3) Das BMVIT sah in einer eigenständigen Plausibilisierung der von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer durchgeführten Überkompensationsprüfung durch die SCHIG keinen Mehrwert. Es wies darauf hin, dass die Überkompensationsprüfung im Schienenpersonenverkehr eine Gesamtprüfung über die Bundes- und Landesmittel darstelle.

15.4 (1) Der RH erwiderte dem Land Steiermark, dass eine Überkompensationsprüfung im Bus-Bereich nach wie vor fehlt. Ob die zukünftige Umsetzung der Strategie des Landes Steiermark eine solche Überkompensationsprüfung in angemessener Weise gewährleisten würde, entzog sich für den RH zur Zeit der Gebarungsüberprüfung der Beurteilung.

(2) Der RH erwiderte dem BMVIT, dass der die Überkompensationsprüfung durchführende Wirtschaftsprüfer auch der den Jahresabschluss der GKB bestätigende Wirtschaftsprüfer war, was aufgrund des vorhandenen Kenntnisstandes eine sparsame Vorgangsweise darstellte. Der RH sah den Mehrwert einer eigenständigen, zumindest stichprobenartigen Plausibilisierung der Überkompensationsprüfung durch die SCHIG sowohl in einer Stärkung ihrer Kontrollfunktion als auch im Gewinn von Know-how für die SCHIG gegeben.

Eisenbahninfrastruktur

Investitionspläne

16.1 Die Infrastrukturinvestitionen der GKB (bauliche und technische Maßnahmen an den bestehenden Anlagen, Ausbau des Fahrgastinformationssystems) erfolgten auf Basis detaillierter, mit den Mittelgebern Bund und Land Steiermark abgestimmter mittelfristiger (fünfjähriger) Investitionspläne. Der Bund trug die Hälfte der Investitionen, das Land ein Drittel und die GKB den Rest. Für den überprüften Zeitraum war größtenteils der 7. Mittelfristige Investitionsplan 2010 bis 2014 relevant, der Investitionen von 18,5 Mio. EUR vorsah. Ab 2015 sollte der 8. Mittelfristige Investitionsplan 2015 bis 2019 gelten, über den bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung allerdings noch kein Einvernehmen hergestellt war. Das BMVIT gab eine Absichtserklärung ab, die Mitfinanzierung im Umfang von bis zu 50 % weiterzuführen.

16.2 Der RH wies darauf hin, dass die Einigung über den 8. Mittelfristigen Investitionsplan nicht rechtzeitig hergestellt worden war.

Der RH empfahl dem BMVIT, dem Land Steiermark und der GKB, möglichst rasch das Einvernehmen über den 8. Mittelfristigen Investitionsplan, der die Periode ab 2015 abdecken soll, herzustellen.

16.3 (1) *Das Land Steiermark betonte in seiner Stellungnahme den Wunsch aller Beteiligten, den 8. Mittelfristigen Investitionsplan so rasch wie möglich abzuschließen. Zwar sei bereits Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Land Steiermark hergestellt worden, eine Unterzeichnung sei bis dato allerdings nicht erfolgt.*

(2) *Laut Stellungnahme des BMVIT sei das Einvernehmen über den 8. Mittelfristigen Investitionsplan hergestellt worden.*

Infrastrukturbenützungsentgelt

17.1 Das Infrastrukturbenützungsentgelt (in erster Linie der GKB selbst) deckte nur einen geringen Teil des Aufwands des Infrastrukturbereichs (ca. 10 %) ab. Im Wesentlichen finanzierten Transferzahlungen des Bundes (Eigentümerzuschüsse) den Betrieb und die Erhaltung der Infrastruktur der GKB – in den Jahren 2010 bis 2014 durchschnittlich 15,9 Mio. EUR p.a. –, daneben auch die anderen Geschäftsbereiche der GKB (im Rahmen der internen Leistungsverrechnung). Den Transferzahlungen des Bundes lagen keine Förderungsverträge zugrunde, damit waren auch keine Vorgaben für die Mittelverwendung festgelegt. Für die Zukunft strebte das BMVIT – nach eigenen Angaben – eine vertragliche Lösung an, die auch Qualitätsvorgaben und –kennzahlen (wie Verringerung der Langsamfahrstellen und Sicherheitsmerkmale) enthalten sollte.

Im Eigentümer-Jour-Fixe im Dezember 2013 einigten sich die Vertreter des BMVIT und der GKB darauf, den Zuschuss des Bundes für den Infrastrukturbereich im Jahr 2014 von 16,5 Mio. EUR auf 16,0 Mio. EUR zu reduzieren. Weiters wies das BMVIT auf die generelle Einsparungsnotwendigkeit von Bundesgesellschaften von 10 % hin und ersuchte die GKB, über diesbezügliche Einsparungspotenziale zu berichten. Ein solcher Bericht lag bis Ende März 2015 nicht vor.

Die Infrastrukturtransferzahlung an die GKB betrug 2014 weiterhin 16,5 Mio. EUR, weil eine Reduktion nach Mitteilung der GKB nur durch die Verschiebung von Erhaltungsmaßnahmen zu erreichen gewesen wäre.

Im Jahr 2008 hatte das BMVIT – auf Drängen des Geschäftsführers der GKB – zugesagt, die damals vorgesehene Infrastrukturtransferzahlung in Höhe von 13,5 Mio. EUR „für die nächsten Jahre wertgesichert zu vereinbaren“. Diese Zusage hätte – mit dem Verbraucherpreisindex wertgesichert – für 2014 einen Zuschuss von rd. 15,4 Mio. EUR ergeben.

- 17.2** Der RH bemängelte, dass die für 2014 zwischen GKB und BMVIT vereinbarte Reduktion der Infrastrukturtransferzahlung des Bundes an die GKB nicht umgesetzt wurde, obwohl auch der reduzierte Betrag von 16,0 Mio. EUR über dem 2008 vereinbarten, wertgesicherten Betrag von 15,4 Mio. EUR lag. Er bemängelte weiters, dass weder der vom BMVIT eingeforderte Bericht über Einsparungspotenziale seitens der GKB noch eine GKB-interne schriftliche Dokumentation bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vorlag.

Der RH kritisierte, dass den Transferzahlungen des Bundes keine Förderungsverträge zugrunde lagen und auch keine Vorgaben für die Mittelverwendung festgelegt waren.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Erarbeitung von Einsparungspotenzialen von Seiten der GKB einzufordern und die zukünftigen Infrastrukturtransferzahlungen des Bundes unter Berücksichtigung der allgemeinen Einsparungserfordernisse entsprechend zu bemessen. Er empfahl dem BMVIT weiters, die Grundlagen der Infrastrukturförderung zeitnahe vertraglich festzulegen.

- 17.3** (1) *Laut Stellungnahme der GKB habe sie die Information des BMVIT, dass das Budget im Bereich Infrastruktur im Jahr 2014 um eine halbe Mio. EUR zu kürzen sei, umgehend in der Planung berücksichtigt. Im 2. Halbjahr 2014 habe dann allerdings doch die Möglichkeit*

bestanden, der GKB die Mittel durch das BMVIT zur Verfügung zu stellen.

(2) Laut Stellungnahme des BMVIT habe es Einsparungspotenziale bereits eingefordert und dies sei in der Mittelfristplanung der GKB dargestellt worden. Die Investitionen in die Infrastruktur der GKB würden auf Grundlage des Privatbahngesetzes, die Zahlungen für die Infrastrukturerhaltung in Form von Gesellschafterzuschüssen erfolgen.

Für die Zukunft sei eine vertragliche Regelung, die Qualitätskriterien enthalten solle, analog zu jener der ÖBB vorgesehen. Die schon weitgehend erarbeitete Grundlage sei aber bis zur Fertigstellung von Vorarbeiten sowie der Schaffung einer klaren gesetzlichen Grundlage für mehrjährige Verträge im Privatbahngesetz hintangehalten worden.

17.4 Der RH erwiderte dem BMVIT und der GKB, dass die aufgrund von Einsparungserfordernissen vorgenommenen Ausgabenkürzungen im Sinne der Sparsamkeit nicht wieder rückgängig gemacht werden sollten, sondern umzusetzen wären.

Eisenbahnkreuzungen – Investitionen und Erhaltung

18.1 (1) Das BMVIT erließ im Jahr 2012 die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012,³¹ die im Ergebnis für mehr Eisenbahnkreuzungen (Schiene–Straße) als bisher eine technische Sicherung (Signalanlagen oder Schranken) vorschrieb. Gemäß § 3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 hat das Eisenbahnunternehmen die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen unabhängig von der letztendlichen Kostenträgerschaft durchzuführen. Darüber hinaus sagte die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 über die Finanzierung der notwendigen Investitionen nichts. Lediglich § 48 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 sieht vor, dass die Kosten der baulichen Umgestaltung von Eisenbahnkreuzungen je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen wären, wenn kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung hergestellt werden konnte. Auf Basis der Erläuterungen zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 hatte das BMVIT aufgrund der Verordnung mit keinen zusätzlichen budgetären Belastungen des Bundes – sondern lediglich der Eisenbahnunternehmen und der Straßenerhalter – gerechnet.

(2) Das Land Steiermark und die Gemeinden verweigerten die Kostenübernahme von Investitionen aufgrund der Eisenbahnkreuzungsver-

³¹ BGBl. II Nr. 216/2012, Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV)

ordnung 2012. Der Verfassungsgerichtshof (VfGH) stellte in der Folge fest³², dass der Bund gegen den Konsultationsmechanismus zwischen Bund und Gemeinden³³ verstoßen hatte, weil keine rechtzeitigen Verhandlungen mit den Gemeinden über die durch die Verordnung entstehenden Kosten im Rahmen des Konsultationsgremiums aufgenommen worden waren.

Das BMVIT trug daher – zumindest bis zum nächsten Finanzausgleich – die mit Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 entstehenden Kosten der jeweiligen Straßenerhalter (der betreffenden Gemeinden und auch des betreffenden Landes, weil hier eine vergleichbare Situation vorlag und weitere Verfahrenskosten vermieden werden sollten). Die GKB war allerdings verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu setzen und damit den Anteil der Straßenerhalter vorzufinanzieren.

(3) Da die Kapazität der bestehenden Steuerungsanlagen der GKB nicht für alle zusätzlichen Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlagen ausreichte, waren neben den Investitionen in Sicherungsanlagen selbst auch solche in allgemeine Sicherungs- und Steuerungsanlagen (wie Stellwerke) notwendig. Überdies erreichten einige Anlagen auch unabhängig von den Erfordernissen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer.

Insgesamt rechnete die GKB im März 2015 mit einem Investitionserfordernis in Sicherungs- und Steuerungsanlagen von rd. 86,1 Mio. EUR für den Zeitraum 2015 bis 2027. Dabei hatte die GKB die Kosten gegenüber der ursprünglich weiter und höher gefassten Schätzung um rd. 16,3 Mio. EUR reduziert.

(4) Für die Kostentragung ist es wesentlich festzustellen, ob eine bestimmte Investition aufgrund der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 notwendig war, weil diesfalls der Bund den Kostenteil der Gemeinde bzw. des Landes zu tragen hätte. Bis zur Refundierung des Kostenanteils der Straßenerhalter werden die gesamten Kosten von der GKB – als Auftraggeber der Maßnahme – zu tragen sein.

Das BMVIT teilte mit, dass es die Finanzprokuratur beauftragt habe, jede diesbezügliche Kostenforderung einer Gemeinde bzw. des Landes auf ihre Notwendigkeit auf Basis der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 sowie die Zumutbarkeit einer allfälligen Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu prüfen.

³² Entscheidung F1/2013–20 vom 12. März 2014

³³ Bundesverfassungsgesetz über Ermächtigungen des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes, BGBl. I Nr. 61/1998



(5) Die GKB forderte von Straßenerhaltern unter Berufung auf das Eisenbahngesetz 1957 eine 50 %ige Beteiligung für Erhaltungsmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen. Das Eisenbahngesetz 1957 regelte die Finanzierung aktueller Investitionen an Eisenbahnkreuzungen, die vor seiner Geltung in der derzeitigen Fassung genehmigt wurden, nicht speziell. Die Straßenerhalter verweigerten demzufolge die Kostenbeteiligung, zum Teil unter Berufung auf die zur Zeit der Bescheiderlassung für die Sicherungsanlagen gültige, abweichende Gesetzeslage. Der Versuch der GKB, aktuelle Kosten auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen, scheiterte, weil der Oberste Gerichtshof (OGH) diesbezüglich auf das Verwaltungsverfahren verwies. Demgegenüber erklärte sich auch die Verwaltungsbehörde erster Instanz (Landeshauptmann der Steiermark) für nicht zuständig; das Verfahren sollte vor dem Landesverwaltungsgericht Steiermark weitergeführt werden. Sollte auch im Verwaltungswege endgültig eine Unzuständigkeit ausgesprochen werden, wäre der VfGH zur Entscheidung des negativen Kompetenzkonflikts anzurufen.³⁴

- 18.2** Der RH kritisierte, dass das BMVIT die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 ohne präzise Regelung über die Tragung der Folgekosten sowie ohne die erforderlichen Verhandlungen mit den betroffenen Gebietskörperschaften erlassen hatte, so dass die gemäß Intention des BMVIT den Straßenerhaltern zufallenden Kosten unbeabsichtigt dem Bund zufließen.

Der RH wies auf die Risiken³⁵ hin, die sich aus dem in der Folge eintretenden Auseinanderfallen von Kostenträgerschaft (Bund) und Nutzungsinteresse (Land, Gemeinden) an den Eisenbahnkreuzungen ergaben. Der RH anerkannte die seitens des BMVIT beabsichtigte genaue Prüfung von Forderungen auf ihren Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, diese ließ aber zusätzliche Kosten für die Abwicklung erwarten.

Der RH wies darauf hin, dass auch das Eisenbahngesetz 1957 die Festlegung und Durchsetzung der Kostentragung bezüglich der Erhal-

³⁴ Das Landesverwaltungsgericht hat seine Unzuständigkeit in der Rechtssache ausgesprochen; die GKB wird den durch diesen Ausspruch entstandenen negativen Kompetenzkonflikt durch den VfGH entscheiden lassen.

³⁵ wie z.B. kostenerhöhende Forderungen nach zusätzlichen Eisenbahnkreuzungen und über die Vorgaben der Verordnung hinausgehenden Sicherungsanlagen und daraus resultierende Rechtsstreitigkeiten

tungsmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen nicht eindeutig geregelt hatte³⁶.

Der RH empfahl dem BMVIT, spätestens mit dem nächsten Finanzausgleich auf eine Regelung hinzuwirken, die einerseits die budgetären Möglichkeiten der Träger der Straßenbaulast (Land und Gemeinden) angemessen berücksichtigt, andererseits aber die Zahl der Eisenbahnkreuzungen auf das notwendige Maß beschränkt. Er empfahl dem BMVIT zudem, nötigenfalls auf eine gesetzliche Regelung über die Tragung der aus dem Eisenbahngesetz 1957 entstehenden Kosten und die Durchsetzung daraus resultierender Forderungen durch den Gesetzgeber hinzuwirken.

18.3 *Das BMVIT erachtete in seiner Stellungnahme die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes als völlig ausreichend. Es verwies auf die sich aus dem jeweiligen Stand der Technik ergebenden Anforderungen, die weder ausschließlich dem Eisenbahnunternehmen noch dem Träger der Straßenbaulast zuzurechnen seien. Die Kosten für die notwendigen Adaptierungen von Eisenbahnkreuzungen seien auf Basis des Eisenbahngesetzes zwischen diesen beiden zu teilen. Eine Kritik, dass die Kostentragung nicht ausreichend geregelt sei, könne nicht nachvollzogen werden.*

18.4 Der RH wies gegenüber dem BMVIT darauf hin, dass sich bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vor Ort das Zivilgericht in letzter Instanz und das Verwaltungsgericht in erster Instanz zur Entscheidung über die Durchsetzung der Kostentragung für nicht zuständig erklärten. Obwohl das BMVIT in seiner Stellungnahme feststellte, dass die Kosten für die Adaptierung von Eisenbahnkreuzungen an den Stand der Technik nicht ausschließlich dem Eisenbahnunternehmen zuzurechnen sein würden, verblieben die anfallenden Kosten – wie die Überprüfung im gegenständlichen Fall erwies – zunächst beim Eisenbahnunternehmen. Nach Ansicht des RH war somit die vom BMVIT intendierte Kostenteilung zwischen Eisenbahnunternehmen und Trägern der Straßenbaulast auf der Grundlage der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Fassung des Eisenbahngesetzes 1957 nicht gewährleistet. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlungen.

³⁶ Falls sich das Eisenbahnunternehmen und die Träger der Straßenbaulast nicht einigen, hat über Antrag die Behörde über die Höhe der Kostentragung – ohne Berücksichtigung der grundsätzlichen Kostentragungsregel von 50:50 – zu entscheiden. Durch die Miteinbeziehung einer Vielzahl von Parametern bei der Entscheidung über die Kostentragung ist es im Vorhinein nicht möglich, die Kostentragung bei einer Nichteinigung zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast festzustellen.

Schienenrollmaterial

Kauf neuer
Gelenktriebwagen

19.1 (1) Die GKB beschaffte bereits vor dem vom RH überprüften Zeitraum 13 Gelenktriebwagen um rd. 50 Mio. EUR bei einem Schweizer Unternehmen, um altes Rollmaterial (VT70-Triebwagen aus den 1980er-Jahren) zu ersetzen.

Der Landtag beschloss 2007 eine Förderung dieser Beschaffung im Ausmaß von 25 % der Investitionskosten inkl. allfälliger Finanzierungskosten, jedoch maximal 24 Mio. EUR. Die Steiermärkische Landesregierung schloss eine entsprechende Förderungsvereinbarung ab, woraus allerdings bis April 2015 – aufgrund der bis dahin noch nicht erfolgten Einigung mit dem Lieferanten über den endgültigen Anschaffungspreis – noch keine Zahlungen erfolgten.

Der Verkehrsdienstvertrag zwischen SCHIG und GKB enthielt zwar eine Optionsklausel, mit der die SCHIG die GKB zum Einsatz neuer Fahrzeuge höherer Qualität gegen Leistung eines höheren Entgelts je Zug-km verpflichten konnte, die SCHIG zog diese Klausel jedoch nicht, so dass der Bund keinen Beitrag zur Beschaffung leistete.

Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung konnte die GKB die Beschaffung im Wesentlichen aus eigenen Mitteln decken, es erfolgten lediglich kurzfristige Zwischenfinanzierungen.

(2) Bei der Auslieferung der neuen Gelenktriebwagen, die ab 2010 stattfinden sollte, traten technische Mängel auf und es kam zu Verzögerungen. Zunächst verzögerte sich die Zulassung der Fahrzeuge, danach erstellte die GKB eine umfangreiche Liste von Mängeln.

Insgesamt ersetzte der Lieferant der GKB die ihr durch den verzögerten Einsatz entstandenen Kosten von 7,8 Mio. EUR (hauptsächlich im Jahr 2011). Ab dem Jahr 2012 konnte die GKB die Gelenktriebwagen zunehmend einsetzen, zur Zeit der Gebarungsüberprüfung leistete der Lieferant auf dem Gelände der GKB noch Garantie- bzw. Verbesserungsarbeiten an den Fahrzeugen.

Die GKB erhob in der Folge Forderungen nach einer Kaufpreisminderung bzw. einem Pönale in Höhe von insgesamt 3,6 Mio. EUR, wertberichtigte sie aber in den Jahren 2012 und 2013 um 2,6 Mio. EUR. Eine Einigung erfolgte bis April 2015 nicht.

19.2 Der RH hielt fest, dass die GKB bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die Beschaffung 13 neuer Gelenktriebwagen im Wesentlichen aus eigenen Mitteln finanzieren konnte. Er verwies kritisch auf die bei der

Schienenrollmaterial

Beschaffung aufgetretenen Probleme und anerkannte, dass die GKB die durch die verspätete Inbetriebnahme entstandenen Kosten dem Lieferanten weiterverrechnete.

Der RH empfahl jedoch der GKB, die Einforderung der Kaufpreisminderung bzw. des Pönales in voller Höhe (3,6 Mio. EUR) konsequent zu verfolgen.

Verkauf VT70

- 20.1** Die GKB ersetzte die aus den 1980er-Jahren stammenden Triebwagen VT70 durch die ab 2010 neu beschafften Gelenktriebwagen und schied die VT70 ab 2012 aus. Die GKB schloss im Jahr 2012 einen Vertrag zum Verkauf der 13 – komplett abgeschriebenen – Triebwagen um insgesamt rd. 3 Mio. EUR ab (historischer Anschaffungswert rd. 16 Mio. EUR). Bis April 2015 erfolgte nur für einen Triebwagen tatsächlich die Zahlung und die Lieferung.

Da der Käufer Probleme mit der Zulassung in Polen und dem beabsichtigten Weiterverkauf hatte, konnte der Verkauf durch die GKB bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung nicht realisiert werden und es erschien unter den gegebenen Umständen auch die Durchsetzbarkeit (Einbringlichkeit des Verkaufspreises) nicht gegeben. Die Fahrzeuge waren bis zur erhofften Auslandszulassung und dem dann möglichen Weiterverkauf auf dem GKB-Gelände abgestellt. Andere Interessenten für die VT70 fand die GKB nicht.

- 20.2** Der RH kritisierte, dass sich der Verkauf der Triebwagen VT70 seit über zwei Jahren nicht realisieren ließ.

Der RH empfahl der GKB, bei weiteren Verzögerungen des Verkaufs der VT70 neuerlich eine Käufersuche einzuleiten. Er empfahl dem BMVIT, bei der Europäischen Kommission auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken.

- 20.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT seien bereits Schritte im Sinne einer europaweiten Zulassung (technische Spezifikation der Interoperabilität im 3. Eisenbahnpaket, EU-Zulassungsbehörde ab 2019) umgesetzt.*

Personal

Mitarbeiter und Gendersaspekte **21.1** (1) Die GKB beschäftigte im Jahr 2014 rd. 400 Mitarbeiter:

Tabelle 7: Personal im Jahresdurchschnitt (VZÄ)

Geschäftsbereiche	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2010 bis 2014
	VZÄ					in %
Autobus	51,0	51,0	51,0	49,0	48,0	- 5,9
Eisenbahn-Absatz	164,5	172,9	178,4	174,4	174,8	6,3
Eisenbahn-Infrastruktur ¹	187,8	188,5	183,6	185,1	177,1	- 5,7
Summe	403,3	412,4	413,0	408,5	399,9	- 0,8

¹ Im Geschäftsbereich Eisenbahn-Infrastruktur sind die VZÄ des Overhead inkludiert.

Quelle: GKB

Das Personal der GKB war im überprüften Zeitraum vornehmlich männlich. In den Bereichen Eisenbahn-Infrastruktur, -Werkstätte und -Personenverkehr stieg der Anteil der Mitarbeiterinnen von 2010 bis 2014 an. Im Bereich der Eisenbahn-Traktion gab es keine Mitarbeiterinnen. Im Bereich Autobus arbeiteten drei Mitarbeiterinnen, wobei alle Autobusfahrer Männer waren und es sich bei den Frauen um zwei Reinigungskräfte und eine Sekretärin handelte. Der Anteil der Mitarbeiterinnen stellte sich in den einzelnen Geschäftsbereichen der GKB wie folgt dar:

Tabelle 8: Frauenquote in den einzelnen Geschäftsbereichen

	2010			2014			Veränderung 2010 bis 2014
	Personen gesamt (VZÄ)	davon Frauen	in %	Personen gesamt (VZÄ)	davon Frauen	in %	in %
Eisenbahn-Infrastruktur ¹	187,80	28,50	15,2	177,05	31,05	17,5	2,4
Eisenbahn-Werkstätte	56,00	2,50	4,5	51,25	3,75	7,3	2,9
Eisenbahn-Traktion ²	65,00	0,00	0,0	74,00	0,00	0,0	0,0
Eisenbahn-Personenverkehr ³	41,45	2,45	5,9	47,55	13,55	28,5	22,6
Eisenbahn-Güterverkehr	2,00	1,00	50,0	2,00	1,00	50,0	0,0
Autobus ⁴	51,00	3,00	5,9	48,00	3,00	6,3	0,4
gesamtes Unternehmen	403,25	37,45	9,3	399,85	52,35	13,1	3,8

¹ z.B. Fahrdienstleiter, Streckeninstandhaltung

² z.B. Triebfahrzeugführer

³ z.B. Schaffner (Zugbegleiter)

⁴ z.B. Buslenker

Quelle: GKB

Das BMVIT nahm im Jahr 2013 die Veröffentlichung einer Gleichbehandlungspolitik als Zielsetzung in die MbO-Vereinbarung mit dem Geschäftsführer auf. Die Geschäftsführung der GKB beschloss im November 2013 eine „Grundsatzklärung zur Gleichbehandlungspolitik, um die Chancengleichheit der MitarbeiterInnen in der GKB zu fördern“.

Die GKB ernannte in weiterer Folge eine Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragte und richtete im Jahr 2014 einen Gleichbehandlungsausschuss ein. Der Gleichbehandlungsausschuss führte eine Analyse des Ist-Zustandes durch und legte der Geschäftsführung verschiedene Verbesserungsvorschläge, wie beispielsweise eine Forcierung des Berufsbildes „Triebfahrzeugführerin“, Erleichterungen in Bezug auf „Papamonat“³⁷ und Teilzeitarbeit zur Kinderbetreuung auch für Männer oder Bereitstellung von eigenen Ruheräumen und Duschen für Zugbegleiterinnen, vor. Die Geschäftsführung der GKB beauftragte den Gleichbehandlungsausschuss, jährlich eine Evaluierung der getroffenen Maßnahmen vorzunehmen und die Ergebnisse in einem Fortschrittsbericht der Geschäftsführung darzulegen. Im Jahresbericht 2014 stellte der Gleichbehandlungsausschuss fest, dass z.B. die Bereitstellung von Ruheräumen und Duschen für Zugbegleiterinnen, die Forcierung des Berufsbildes „Triebfahrzeugführerin“ und Erleichterungen in Bezug auf den „Papamonat“ bereits umgesetzt werden konnten.

(2) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es in der GKB keine quantifizierten Zielsetzungen oder Kennzahlen das Gendermanagement betreffend. Die Mitarbeiterbefragungen enthielten Fragestellungen im Bereich des Diversitymanagements, jedoch nicht in Bezug auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Es war in der GKB nicht festgelegt, in welche Prozesse die Gleichbehandlungsbeauftragte zwingend einzubinden und über welche Vorgänge sie zu informieren war und bei welchen Personalmaßnahmen sie das Recht auf eine schriftliche Stellungnahme hatte.

- 21.2** Der RH erachtete die Einrichtung eines Gleichbehandlungsausschusses sowie einer Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragten als zweckmäßig. Er kritisierte, dass die GKB nicht definiert hatte, welche Rolle die Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragte bei welchen Prozessen innerhalb der GKB wahrnehmen darf und muss.

Der RH kritisierte, dass die GKB keine quantifizierten Zielsetzungen oder Kennzahlen in Bezug auf Gendermanagement definiert hatte. Des Weiteren kritisierte er, dass die Mitarbeiterbefragungen keine Fragen

³⁷ Frühkarenzurlaub für Väter

in Bezug auf die Gleichstellung von Frauen und Männern enthielten. Aus Sicht des RH stellen anonymisierte Mitarbeiterbefragungen ein probates Mittel dar, etwaige Problemfelder in der Unternehmenszentrale frühzeitig erkennen und darauf reagieren zu können.

Der RH empfahl der GKB, schriftlich festzulegen,

- in welche Prozesse die Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragte zwingend einzubinden ist (z.B. Zusammensetzung von Kommissionen und Arbeitsgruppen, Organisationsänderungen),
- über welche personellen und organisatorischen Maßnahmen sie zu informieren ist (z.B. Gewährung von Karenzurlauben und Teilzeitarbeit, Ablehnung von Aufnahmewerberinnen und Aufnahmewerbern) und
- bei welchen Personalmaßnahmen sie das Recht auf eine schriftliche Stellungnahme hat (z.B. Ablehnung von Karenzurlauben und Teilzeitbeschäftigungen, Ausschreibungen von Funktionen, Funktionsbestellungen, Verwendungsänderungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern).

Ferner empfahl der RH der GKB,

- messbare Kennzahlen zur Evaluierung der vom Gleichbehandlungsausschuss definierten Zielsetzungen festzulegen und die Erreichung der Ziele im Rahmen des jährlichen Fortschrittsberichts zu evaluieren;
- in die Mitarbeiterbefragungen auch Fragen in Bezug auf die Gleichstellung von Frauen und Männern aufzunehmen und die betreffenden Ergebnisse dem Gleichbehandlungsausschuss zugänglich zu machen.

Organe

22.1 Die Leitungsstruktur der GKB bestand aus einem Geschäftsführer und drei Prokuristen. Das BMVIT als Eigentümer schrieb die Geschäftsführung der GKB im Sommer 2014 unter Beachtung des Stellenbesetzungsgesetzes³⁸ aus. Der bisherige Geschäftsführer bewarb sich als einziger Bewerber um die ausgeschriebene Stelle und wurde per Gesellschafterbeschluss für weitere fünf Jahre (ab 1. Jänner 2015) bestellt.

³⁸ BGBl. I Nr. 26/1998, Bundesgesetz über Transparenz bei der Stellenbesetzung im staatsnahen Unternehmensbereich (Stellenbesetzungsgesetz)

Der neue Vertrag des Geschäftsführers³⁹ wies gegenüber dem vorhergehenden Vertrag⁴⁰ eine Steigerung des Grundgehalts von 13,3 % auf. Der Verbraucherpreisindex (VPI) 2010 stieg im Vergleichszeitraum (Jänner 2010 bis Jänner 2015) auf 109 % an.

Gleichzeitig enthielt der neue Vertrag des Geschäftsführers leistungs- und erfolgsorientierte Prämien in der Höhe von 15 % des Grundgehalts, während der vorhergehende Vertrag Prämien in der Höhe von 30 % des Grundgehalts vorsah. Bei Erreichung aller leistungs- und erfolgsorientierten Zielsetzungen blieb das Gesamteinkommen des Geschäftsführers bei beiden Verträgen nominal annähernd gleich.

Das BMVIT begründete diese Verschiebung von leistungs- und erfolgsorientierten Gehaltsbestandteilen zu einem höheren Grundentgelt damit, dass im Falle einer vorzeitigen Vertragsauflösung nur jene variablen Gehaltsbestandteile eingeklagt werden können, die einen wesentlichen Teil des Gesamteinkommens darstellen.

22.2 Der RH stellte kritisch fest, dass das BMVIT mit dem neuen Vertrag des Geschäftsführers die Hälfte der bisherigen leistungs- und erfolgsorientierten Prämien als fixen Bestandteil des Grundgehalts gewährte und damit nicht mehr mit der Erreichung bestimmter Leistungsparameter verknüpfte.

23.1 (1) Das BMVIT gewährte dem Geschäftsführer in den Jahren 2010 bis 2014 leistungs- und erfolgsorientierte Prämien (MbO-Prämien⁴¹) in der Höhe von maximal 30 % seines Grundgehalts. Die leistungs- und erfolgsorientierten Ziele waren gemäß Vertrag vom Präsidium des Aufsichtsrats jeweils im Vorhinein festzulegen und mit dem BMVIT abzustimmen. Das Präsidium des Aufsichtsrats schloss die leistungs- und erfolgsorientierten Zielsetzungen für das Jahr 2010 mit dem Geschäftsführer der GKB am 13. September 2010 und jene für das Jahr 2011 am 31. Jänner 2011 ab. Die Zielvereinbarung für das Jahr 2015 war bis zum Ende der Gebarungsprüfung an Ort und Stelle noch nicht unterfertigt.

(2) Die MbO-Vereinbarung für das Jahr 2010 enthielt die Zielsetzung, die Personalkosten – trotz Kollektivvertragssteigerung – vergleichsweise moderat steigen zu lassen. Die Personalkosten gingen in dem betreffenden Jahr aufgrund natürlicher Rotation (Pensionierung von

³⁹ Vertragslaufzeit: 1. Jänner 2015 bis 31. Dezember 2019

⁴⁰ Vertragslaufzeit: 1. Jänner 2010 bis 31. Dezember 2014

⁴¹ MbO = Management by Objectives (Führen durch Zielvereinbarung)

älteren Mitarbeitern mit vergleichsweise hohem Einkommen und Neueinstellung von jüngeren Mitarbeitern mit niedrigeren Einstiegsgehältern) trotz einer Kollektivvertragssteigerung von 3,58 % nominal zurück.

Die MbO-Vereinbarung für das Jahr 2010 enthielt des Weiteren die Zielsetzung, die Pensionslasten der GKB um 5 % zu verringern. Das Präsidium gewährte dem Geschäftsführer für die erfolgreiche Senkung der Pensionslasten der GKB eine Prämie in der Höhe von rd. 16.500 EUR, obwohl eine Einflussnahme durch den Geschäftsführer der GKB nicht nachvollzogen werden konnte, die GKB die Grundlagen für die Berechnungen der erfolgreichen Pensionslastsenkung auf Anfrage des RH nicht auffinden konnte und es in dem entsprechenden Zeitraum (2009 bis 2011) auch keinen Abschluss eines neuen Kollektivvertrags gab (vgl. TZ 26).

Die GKB meldete die Erreichung der in den MbO-Vereinbarungen festgesetzten Ziele dem Präsidium des Aufsichtsrats. Dieses entschied über die Auszahlung der leistungs- und erfolgsorientierten Prämie an den Geschäftsführer.

Für das Jahr 2010 enthielt die MbO-Vereinbarung des Geschäftsführers das Ziel, die Effizienz des Absatzbereichs um 2,0 % zu steigern. In der Meldung der GKB über die Erreichung dieses Ziels war eine rechnerische Steigerung der Effizienz des Absatzbereichs von 1,52 % angeführt, welche auf 2,0 % aufgerundet wurde. Damit wurde das Ziel als vollständig erreicht definiert und für das Jahr 2010 die Maximalprämie ausbezahlt.

Nach Berechnungen des RH hätten bei exakter Berechnung der Zielerreichung (1,52 % statt 2,0 % Effizienzsteigerung im Absatzbereich) um rd. 4.000 EUR weniger an leistungs- und erfolgsorientierter Prämie an den Geschäftsführer ausbezahlt werden müssen.

- 23.2** (1) Der RH kritisierte, dass das Präsidium des Aufsichtsrats die leistungs- und erfolgsorientierten Zielsetzungen teilweise erst im Laufe des betreffenden Jahres abschloss. Aus Sicht des RH sind MbO-Vereinbarungen, die die Schwerpunkte für ein bestimmtes Jahr wesentlich beeinflussen sollen, nicht zweckmäßig, wenn diese erst im September des betreffenden Jahres festgelegt werden.

Er empfahl dem Präsidium des Aufsichtsrats der GKB, MbO-Vereinbarungen jedenfalls vor Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres mit der Geschäftsführung der GKB abzuschließen.

(2) Der RH kritisierte, dass die in den MbO-Vereinbarungen getroffenen Zielsetzungen in einigen Fällen nicht steuerungsrelevant und wenig ambitioniert waren. So zielten die MbO-Vereinbarungen teilweise auf Vorgänge ab, die entweder auch ohne MbO-Vereinbarung stattfinden würden, bereits in Umsetzung begriffen waren, oder auf die die Geschäftsführung nur sehr eingeschränkten Einfluss hatte (z.B. Senkung der Personalkosten durch natürliche Rotation, Senkung der Pensionslasten).

Der RH empfahl dem Präsidium des Aufsichtsrats der GKB sowie dem BMVIT, nur steuerungsrelevante und ambitionierte Zielsetzungen für MbO-Vereinbarungen heranzuziehen, auf die die Geschäftsführung der GKB aktiv Einfluss nehmen kann und die nicht auch ohne den Anreiz leistungsorientierter Prämien verwirklicht sein könnten.

Des Weiteren kritisierte der RH, dass die GKB die Erreichung der Zielsetzung zur Steigerung der Effizienz im Absatzbereich großzügig zugunsten des Geschäftsführers gerundet und damit nicht exakt dargestellt hatte (1,52 % auf 2,0 % aufgerundet). Er kritisierte, dass das Präsidium des Aufsichtsrats der GKB die Meldung der GKB zur Erreichung der Zielsetzungen in der MbO-Vereinbarung 2010 nicht exakt geprüft und damit für das Jahr 2010 rd. 4.000 EUR zu viel an leistungs- und erfolgsorientierten Prämien ausbezahlt hatte.

Er empfahl der GKB, in Zukunft die Erreichung vereinbarter Zielwerte transparent und nachvollziehbar darzustellen und auf Rundungen zu verzichten. Des Weiteren empfahl er dem Präsidium des Aufsichtsrats der GKB, die eingelangten Vollzugsmeldungen der GKB gewissenhaft zu prüfen.

23.3 (1) *Die GKB führte in ihrer Stellungnahme aus, dass sie die Erreichung der Zielsetzung zur Steigerung der Effizienz im Absatzbereich in Absprache mit dem Aufsichtsrat kaufmännisch gerundet habe. In Zukunft werde sie auf diesen Umstand Bedacht nehmen.*

Die Kennzahlen für das Jahr 2015 seien Ende 2014 vereinbart worden, Mitarbeiterbefragungen würden gemäß einem Beschluss des letzten Eigentümer-Jour-Fixes alle zwei Jahre durchgeführt. Unterschiede zwischen unternehmensinternen Zielwerten und jenen in der Eigentümerstrategie hätten in der Erarbeitungsphase der Eigentümerstrategie bestanden und seien seit dem Geschäftsjahr 2015 beseitigt.

Die angesprochenen Unklarheiten bezüglich der Vorgaben im Rahmen der Eigentümerstrategie aus dem Jahr 2013 seien zwischenzeitlich aus-

geräumt. Zu den Vorgaben in der aktuell gültigen Eigentümerstrategie aus dem Jahr 2014 bestehe Einvernehmen.

(2) Laut Stellungnahme des BMVIT seien einzelne Vorgaben im Rahmen des Beteiligungsmanagements und der Eigentümer-Jour-Fixes überarbeitet worden. Die Eigentümerstrategie sei sowohl inhaltlich als auch technisch angepasst worden. Die neue Eigentümerstrategie sei im Jahr 2015 einer Überprüfung zugeführt worden.

Das BMVIT teile die Ansicht des RH im Hinblick auf ambitionierte Zielsetzungen für MbO-Vereinbarungen und Beendigung des Prozesses bis zum Jahresende.

- 23.4** Der RH stellte gegenüber der GKB klar, dass der Ist-Wert für die Erreichung der Zielsetzung zur Steigerung der Effizienz im Absatzbereich großzügig zugunsten des Geschäftsführers gerundet und damit nicht exakt dargestellt war. Er verblieb deshalb bei seiner Kritik und bekräftigte seine Empfehlung, in Zukunft die Erreichung vereinbarter Zielwerte transparent und nachvollziehbar darzustellen und auf Rundungen zu verzichten.

Außertarifmäßige
Fahrbegünstigung

- 24.1** Die außertarifmäßige Fahrbegünstigung (sogenannte „a.t. Fahrbegünstigung“) war eine für alle aktiven und pensionierten Mitarbeiter der GKB und deren Angehörige⁴² gewährte Fahrbegünstigung, welche die kostenlose Benützung des gesamten GKB-eigenen Bahnstreckennetzes erlaubte. Zudem schloss die GKB mit der ÖBB Personenverkehr AG ein Übereinkommen ab, welches die gegenseitige Beförderungsleistung für Mitarbeiter beider Unternehmen – auf deren gesamtem Streckennetz – unter Erstattung eines monatlichen Kostenersatzes (4,40 EUR) zum Inhalt hatte. Anspruchsberechtigt waren alle aktiven Mitarbeiter der GKB und deren Angehörige (Ehegatte/Ehegattin und Kinder).

Die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB) führte im Jahr 2011 bis 2012 eine „Gemeinsame Prüfung aller lohnabhängigen Abgaben“ durch. Sie setzte eine Nachforderung der Sozialversicherungsabgaben in Höhe von rd. 229.000 EUR für den Zeitraum 1. Dezember 2008 bis 31. Dezember 2010 fest und begründete ihre Entscheidung im Wesentlichen damit, dass die Mitarbeiter der GKB mit der Beförderung gegen einen monatlichen Kostenersatz von 4,30 EUR (ab Juli 2009 4,40 EUR) des ÖBB-Schienennetzes einen Sachaufwand beziehen würden. Die VAEB zog für die Nachforderung der Sozialver-

⁴² Unter Angehörigen werden die/der Ehegattin/Ehegatte sowie die Kinder der Mitarbeiter verstanden. Ab 1. Jänner 2011 ist die Benützung der GKB-Strecken für Angehörige mit einem Kostenbeitrag von 3 EUR monatlich erlaubt.

sicherungsabgaben 20 % des Wertes der ÖBB Österreich Card 2. Klasse in Höhe von 1.690 EUR pro Jahr heran. Ab 1. Juli 2011 setzte die VAEB für die Nutzung der Österreich Card 2. Klasse auf fremder Schieneninfrastruktur den gesamten Betrag (statt bisher 20 %) von 1.690 EUR fest.

Das Finanzamt Graz-Stadt stellte aufgrund der Mitteilung der VAEB Haftungsbescheide sowie Bescheide über die Festsetzung des Dienstgeberbeitrags für die Jahre 2008 bis 2010 aus und setzte zusätzliche Nachforderungen in Höhe von rd. 221.000 EUR fest.

Die GKB focht diese Bescheide an und beglich die Nachforderungen in Höhe von insgesamt rd. 450.000 EUR, weil die Einsprüche keine aufschiebende Wirkung entfalteten. Die GKB brachte den Einspruch gegen den Bescheid der VAEB beim Landeshauptmann der Steiermark im Dezember 2012 und die Berufungen gegen die Bescheide des Finanzamtes Graz-Stadt beim Finanzamt Graz-Stadt im November 2012 ein. Über die Rechtsmittel hatten die Berufungsbehörden zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht entschieden. Die GKB setzte keine Handlungen, um eine Entscheidung herbeizuführen, weil bereits höchstgerichtliche VwGH-Entscheidungen vorlagen, welche die erstinstanzlichen Entscheidungen dem Grunde nach bestätigten.

Die erhöhten Kosten für die Nutzung der ÖBB Österreich Card 2. Klasse von 1.690 EUR jährlich führten dazu, dass die meisten Mitarbeiter der GKB die a.t. Fahrbegünstigung nicht mehr in Anspruch nahmen.

Tabelle 9: Nutzung der ÖBB Österreich Card 2. Klasse					
	2010	2011	2012	2013	2014
Anzahl Mitarbeiter	400	19	11	33	37

Quelle: GKB

24.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Mitarbeiter der GKB und deren Angehörige (Ehegatte/Ehegattin, Kinder, monatliche Gebühr von 3 EUR) das gesamte eigene Bahnstreckennetz gratis benützen durften sowie die GKB ihren Mitarbeitern und deren Angehörigen auf Grundlage eines mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Vertrags – gegen geringen Kostenersatz von 4,40 EUR – eine Beförderungsleistung zur Verfügung stellte. Er stellte weiters fest, dass die VAEB und das Finanzamt Graz-Stadt die GKB bescheidmäßig zur Zahlung einer Nachforderungssumme von insgesamt rd. 450.000 EUR verpflichteten, weil ihrer Ansicht nach die Beförderungsleistung durch die ÖBB keiner Ausnahmeregelung des ASVG unterlag und daher nicht als Sachbezug anzusehen war. Des Weiteren stellte der RH kritisch fest, dass die GKB zwar die Bescheide der VAEB sowie des Finanzamtes Graz-Stadt bekämpfte,

aber die Säumigkeit der Behörden zweiter Instanz nicht weiter verfolgte.

Der RH empfahl der GKB, im Sinne der Rechtssicherheit eine endgültige Entscheidung in den anhängigen Verfahren vor dem Landeshauptmann der Steiermark und dem Finanzamt Graz-Stadt herbeizuführen. Des Weiteren empfahl der RH der GKB, das System der a.t. Fahrbegünstigung zu evaluieren und gegebenenfalls die Kostenbeiträge zu erhöhen bzw. die a.t. Fahrbegünstigung anzupassen.

24.3 *Laut Stellungnahme der GKB sei es jahrzehntelang üblich gewesen, dass Mitarbeiter der GKB aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit anderen Verkehrsunternehmen auch Verkehrsleistungen anderer Bahnen nutzen konnten. Dies sei erst 2011 durch die VAEB beanstandet und die GKB durch die VAEB aufgefordert worden, 100 % des Verkehrswertes als Sachbezug anzusetzen. Den Mitarbeitern der GKB sei freigestellt worden, die Fahrausweise weiterzubehalten oder zurückzugeben. Rund 95 % der Mitarbeiter hätten die Ausweise zurückgegeben.*

Zwischenzeitlich sei es zu einer Änderung des Instanzenzuges (vom Landeshauptmann der Steiermark an das Bundesverwaltungsgericht) gekommen; das Bundesverwaltungsgericht habe die GKB aufgefordert, binnen 14 Tagen persönlich Stellung zu nehmen.

24.4 Der RH beurteilte den Fortschritt des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht positiv und verblieb hinsichtlich des Verfahrens vor dem Finanzamt Graz-Stadt bei seiner Empfehlung, auch hier eine endgültige Entscheidung anzustreben.

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

25.1 (1) Im Jahr 1998 wurden die pensionsrechtlichen Ansprüche der Bediensteten der GKB neu geregelt. Dazu schlossen die Wirtschaftskammer Österreich (Fachverband der Schienenbahnen) und der Gewerkschaftsbund (Gewerkschaft der Eisenbahner) einen Kollektivvertrag zur Übertragung der Pensionszusage in der Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH (GKE)⁴³ auf eine Pensionskasse ab. Aufbauend auf dem Kollektivvertrag schloss die GKB mit einer Pensionskasse einen Pensionskassenvertrag für ihre Bediensteten ab. Hinsichtlich des Anwendungsbereichs der pensionsrechtlichen Regelungen des Kollektivvertrags und eines daraus ableitbaren Leistungsanspruchs waren innerhalb der Bediensteten der

⁴³ Vom Zeitpunkt der Abspaltung mit 1. Mai 1998 bis zum 7. Jänner 2004 hieß die GKB „Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH“ mit der Abkürzung GKE. Ab dem 8. Jänner 2004 erhielt sie die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geführte Unternehmensbezeichnung Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB).

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

GKB drei Bedienstetengruppen (ohne Lehrlinge) zu unterscheiden (siehe nachstehend (2) bis (4)).

(2) Bedienstete, die bis 30. Juni 1998 bei den GKB unkündbar gestellt waren, unterlagen hinsichtlich des Kollektivvertrags den Regelungen der „Beamten“. Diese Bediensteten bezogen nach der Pensionierung neben der ASVG-Pension eine Zuschusspension (leistungsorientierte Pension)⁴⁴ und gegebenenfalls eine beitragsfinanzierte Pension. Die beitragsfinanzierte Pension galt Entgeltbestandteile, die über die bis 1998 erworbenen Pensionsansprüche hinausgingen, ab.⁴⁵ Der Dienstgeber finanzierte die Pensionsansprüche mit monatlichen Beiträgen an die Pensionskasse von 7 % des Gehalts bis zur Höchstbeitragsgrundlage und mit 14,25 % über der Höchstbeitragsgrundlage. Die beitragsfinanzierten Pensionen der GKB-Beamten ergaben sich aus dem jeweiligen Erfolg der Veranlagung durch die Pensionskasse. Per 31. Dezember 2014 waren von den 405 Bediensteten noch 106 GKB-Beamte, das waren rd. 26 % der Dienstnehmer. Zur Deckung der Pensionsansprüche der Beamten der GKB brachte der Bund 1998 einmalig rd. 124 Mio. EUR (1,7 Mrd. ATS) in die Pensionskasse ein.

(3) Bedienstete, die bis 30. Juni 1998 bei der GKB angestellt und nicht unkündbar gestellt waren, unterlagen hinsichtlich des Kollektivvertrags den Regelungen für „Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete“. Diese Bediensteten erhielten nach der Pensionierung neben der ASVG-Pension eine beitragsfinanzierte Pension. Der Dienstgeber finanzierte die Pensionsansprüche mit monatlichen Beiträgen an die Pensionskasse von 3,75 % des Gehalts bis zur Höchstbeitragsgrundlage und mit 15 % des Gehalts über der Höchstbeitragsgrundlage. Die jeweiligen beitragsfinanzierten Pensionen ergaben sich aus dem jeweiligen Erfolg der Veranlagung durch die Pensionskasse. Per 31. Dezember 2014 waren von den 405 Bediensteten noch 37 Lohnbedienstete oder Sondervertragsbedienstete, das waren rd. 9 % der Dienstnehmer.

(4) Bedienstete, die nach dem 30. Juni 1998 bei der GKB angestellt wurden, unterlagen der Betriebsvereinbarung vom 3. März 2003 als „Anwartschaftsberechtigte“. Diese Bediensteten erhalten nach der Pensionierung neben der ASVG-Pension eine beitragsfinanzierte Pension.

⁴⁴ Ursprünglich galt 1998 für die Berechnung der Gesamtpensionshöhe (ASVG plus Pensionskassen-Pension) das ÖBB-Pensionsrecht.

⁴⁵ Änderungen in den Einzelverträgen (erhöhtes Entgelt) wurden nach 1998 nicht für die Berechnung der leistungsorientierten Pension herangezogen. Somit war der GKB-Beamte hinsichtlich seiner besoldungsrechtlichen Einstufung auf die bis 1998 erworbenen Ansprüche begrenzt. Die entstandene Entgelt Differenz durch die verbesserte besoldungsrechtliche Einstufung (Beförderung, Funktionsbestellungen etc.) wurde ab 1998 durch Beiträge des Dienstgebers an die Pensionskasse als beitragsfinanzierte Pension mitberücksichtigt.

Der Dienstgeber finanzierte die Pensionsansprüche mit monatlichen Beiträgen in die Pensionskasse von 1,5 % des Gehalts. Die jeweiligen Pensionen ergaben sich aus dem jeweiligen Erfolg der Veranlagung durch die Pensionskasse. Per 31. Dezember 2014 waren von den 405 Bediensteten 249 Anwartschaftsberechtigte, das waren rd. 61 % der Dienstnehmer.

(5) Die Lehrlinge der GKB hatten keinen Anspruch auf die Finanzierung einer Zusatzpension. Per 31. Dezember 2014 waren von den 405 Bediensteten 13 Lehrlinge, das waren rd. 3 % der Dienstnehmer.

- 25.2** Der RH bewertete die Umstellung auf ein Pensionskassenmodell für die ab 1998 eingetretenen Bediensteten als zweckmäßig. Er sah jedoch die hohen Beiträge der GKB für die beitragsfinanzierte Pension der GKB–Beamten, der Lohnbediensteten und Sondervertragsbediensteten kritisch, weil die Beiträge des Dienstgebers GKB zur Pensionskasse erheblich über jenen für die nach dem 30. Juni 1998 angestellten Dienstnehmer lagen.

Der RH empfahl der GKB, darauf hinzuwirken, dass die Pensionsbeiträge für die beitragsfinanzierte Pension der GKB–Beamten (7 % unter und 14,25 % über der Höchstbeitragsgrundlage), der Lohnbediensteten und Sondervertragsbediensteten (3,75 % unter und 15 % über der Höchstbeitragsgrundlage) auf das Niveau der nach 30. Juni 1998 eingetretenen Bediensteten (1,5 %) gesenkt werden, um die Pensionslast der GKB zu vermindern.

- 25.3** *Laut Stellungnahme der GKB sei mit der Übertragung in die Pensionskasse der leistungsorientierte Pensionsanspruch zum 30. Juni 1998 mit der festgelegten Gehaltsentwicklung abgeschnitten worden. Für allfällige über die 1998 zugesagten Gehaltsentwicklungen hinausgehende Gehaltsbestandteile sei nur noch eine beitragsorientierte Pension zuerkannt worden. Einem weiteren Eingriff in das Pensionssystem durch eine Absenkung der Pensionsbeiträge des Arbeitgebers für diese Gehaltsbestandteile habe die Gewerkschaft auf Kollektivvertragebene nicht zugestimmt.*

Nachschuss-
verpflichtung

- 26.1** (1) Im Kollektivvertrag von 1998 wurde zwischen Wirtschaftskammer Österreich (Fachverband der Schienenbahnen) und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund (Gewerkschaft der Eisenbahner) vereinbart, dass die Lohnkosten des Dienstgebers durch Pflichtbeiträge, Pensionskassenbeiträge und andere arbeitsrechtliche Ansprüche der Dienstnehmer, insbesondere bei Beendigung des Dienstverhältnisses nicht erhöht, sondern langfristig stabilisiert würden, um die Konkurrenzfä-

higkeit des Unternehmens zu erhöhen. Ebenso vereinbarten die Vertragspartner, dass der Kollektivvertrag abgeändert wird, sofern sich bei der ÖBB-Pensionsordnung Änderungen ergeben.

Aufgrund dieser Grundsätze verpflichtete sich die GKB zu einer Nachschussverpflichtung⁴⁶ gegenüber den GKB-Beamten und die Republik Österreich übernahm dafür die Haftung.⁴⁷ Soweit seitens der GKB eine Haftung des Bundes für die Finanzierung der Nachschussverpflichtung entstand, berechnete dies die Pensionskasse, den Bund (im überprüften Zeitraum: BMVIT) direkt in Anspruch zu nehmen. Falls ein Guthaben entstünde, stand dieses dem Bund zu. Grundsätzlich traf die Nachschussverpflichtung die GKB, um sicherzustellen, dass diese nicht ihre Verantwortung für die im Kollektivvertrag vorgesehene Anpassung an die ÖBB-Pensionsordnung und das Risiko einer Nachschussverpflichtung auf den Bund abwälzen kann.

(2) Der Bund brachte 1998 einmalig rd. 124 Mio. EUR (1,7 Mrd. ATS) in die Pensionskasse ein. Davon waren 5 % Arbeitgeberreserve, um einer möglichen Nachschussverpflichtung bei zu geringen Veranlagungsergebnissen der Pensionskasse entgegenzuwirken.

Die Pensionskasse forderte die GKB erstmals im Jahr 2008 zur Zahlung einer Nachschussverpflichtung auf. Von 2008 bis 2014 stellte die Pensionskasse der GKB 18,40 Mio. EUR als Nachschussverpflichtung in Rechnung, die der Bund übernahm. In Aufsichtsratssitzungen der GKB wurden die Gründe für die Nachschussverpflichtung mehrfach behandelt:

- Verluste der Pensionskasse aufgrund der Wirtschaftskrise 2008 und ein zu hoher Rechnungszinssatz;
- Anpassungen im ASVG waren bei der GKB nicht zur Gänze nachvollzogen worden; damit verlängerte sich die Dauer der nur durch die Pensionskasse finanzierten Administrativpension;⁴⁸
- Anpassungen analog zum ÖBB-Pensionsrecht waren noch nicht erfolgt.

⁴⁶ Pensionskassenvertrag Nr. 182 § 24

⁴⁷ In der 85. Aufsichtsratssitzung stellte der Geschäftsführer der GKB fest, dass „die Regelung im Pensionskassenvertrag grundsätzlich vorsieht, dass die GKB sämtliche Lasten zu tragen hat. Erst in weiterer Folge haftet der Bund. Ihm steht auch eine Eingriffsmöglichkeit dahingehend zu, dass er für Nachschussverpflichtungen, die aufgrund von Versäumnissen der GKB entstanden sind, nicht haftet“.

⁴⁸ Die Administrativpension ist eine „Quasiüberbrückungspension“ für GKB-Beamte für jenen Zeitraum, in welchem die ASVG-Pension infolge des noch nicht erreichten ASVG-Pensionsanspruchs (meist altersbedingt) nicht ausbezahlt wurde.

- Abfertigungen waren zusätzlich angefallen und in die Pensionskasse übertragen worden.

Die GKB hielt in einem Aufsichtsratsprotokoll 2009 fest, dass 30 Mio. EUR als Nachschussverpflichtung an die Pensionskasse anfallen würden, falls die von der GKB angestrebten Pensionsregelungen (siehe TZ 36) nicht vereinbart und nicht umgesetzt würden. Der Geschäftsführer der GKB führte in einer Aufsichtsratsitzung aus, dass „die GKB rd. 10 Mio. EUR zahlen müsse, die restlichen 20 Mio. EUR könnten durch diese Maßnahmen [angestrebte Pensionsregelungen] neutralisiert werden.“ Ein entsprechender Vorschlag zur angestrebten Pensionsregelung war der Belegschaftsvertretung übergeben worden. Auf Nachfrage des RH konnten ihm seitens der GKB keine Berechnungen, die zu Einsparungen von 20 Mio. EUR führen sollten, übergeben werden.

(3) Das BMF stellte 2011 in einem Brief an das BMVIT fest, dass seitens der Pensionskasse bzw. der GKB nachvollziehbare Berechnungen vorzulegen und zu belegen wären, damit die Nachzahlungen tatsächlich nur jene Fälle betreffen, für die der Bund eine Verpflichtung übernommen hat. Auf Nachfrage des RH konnten ihm seitens des BMVIT bzw. der GKB keine Berechnungen zur Vorgabe des BMF übergeben werden.

26.2 (1) Der RH verkannte nicht, dass die Finanzkrise im Jahr 2008 einen Ertragseinbruch bei den Pensionskassen verursachte. Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass einmalig im Jahr 2008 aufgetretene Veranlagungsverluste auch durch eine einmalige Nachschussverpflichtung auszugleichen gewesen wären. Der RH kritisierte, dass die in den Folgejahren aufgetretenen Nachschussverpflichtungen primär auf die fehlenden Pensionsreformen und die zusätzlich zu leistenden Abfertigungen zurückzuführen waren.

(2) Der RH kritisierte weiters, dass seitens des BMVIT und der GKB keine Berechnungen vorlagen, welche Ursachen (Abfertigung, Administrativpension, höhere Lebenserwartung, Pensionsreformen ASVG etc.) in welchem Ausmaß zur Nachschussverpflichtung beitrugen, obwohl 2011 das BMF gefordert hatte, dass nachvollziehbare Berechnungen vorzulegen und zu belegen seien, um festzustellen, ob die Nachzahlungen tatsächlich nur jene Fälle betreffen, für die der Bund die Haftung übernommen hat.

(3) Der RH kritisierte, dass der Bund zwischen 2008 und 2014 der Nachschussverpflichtung von 18,40 Mio. EUR nachkam, ohne dass die im Kollektivvertrag von 1998 vereinbarten ÖBB-Pensionsreformen in den Kollektivvertrag der GKB-Beamten übernommen wurden. Damit wurden auch jene Pensionsbestandteile, die mit einer Pensionsreform

nach ÖBB-Pensionsrecht nicht angefallen wären, in die Nachschussverpflichtung mitaufgenommen.

Der RH wies darauf hin, dass die nach 30. Juni 1998 eingetretenen Bediensteten der GKB sowie deren Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete die Verluste der Pensionskasse infolge der Finanzkrise – im Gegensatz zu den GKB-Beamten – in vollem Umfang selbst zu tragen hatten.

(4) Der RH empfahl dem BMVIT, nur jenen Teil der Nachschussverpflichtung zu erfüllen, der sich aus der Anwendung der aktuellen ÖBB-Pensionsregelungen ergibt und jene Teile, die aufgrund fehlender Pensionsreformen – trotz kollektivvertraglicher Vereinbarung, den Kollektivvertrag bei Änderungen der ÖBB-Pensionsordnung anzupassen – bei den GKB-Beamtenpensionen entstanden waren, künftig nicht mehr zu bezahlen.

26.3 *(1) Laut Stellungnahme des BMVIT habe es die GKB beauftragt, entsprechende Einsparungen zu erzielen. Eine Kollektivvertragsänderung könne jedoch nur durch die Kollektivvertragspartner und Gewerkschaft gemeinsam erreicht werden. Diese Verhandlungen seien abzuwarten.*

(2) Laut Stellungnahme der GKB sei bei der Auslagerung der Pensionszahlungen von der GKB an die APK damit gerechnet worden, dass die Veranlagungserträge zukünftig jährlich zumindest 6% einbringen würden. Die Finanzkrisen und erhebliche Einmalverluste würden jedoch in diesem Zeitraum lediglich einen durchschnittlichen Veranlagungsertrag von 2,8 % ergeben. Die Differenz zwischen dem tatsächlichen und dem benötigten Veranlagungsergebnis erkläre aus Sicht der GKB die Höhe der Nachschussverpflichtung ausreichend, was dem RH anhand von Beispielsrechnungen nachgewiesen worden sei.

Die seitens des RH angesprochene Abfertigung habe lediglich marginalen Einfluss auf den Nachschuss, weil erst nach der Übertragung klar gewesen sei, dass Abfertigungen zu zahlen seien. Nachdem im Gegenzug zur Abfertigung übertragene Pensionsleistungen ausgesetzt worden seien, sei eine Differenz zu Lasten der Pensionskasse entstanden, die maximal den Bemessungsunterschied der jeweiligen Anspruchgrundlage ausmache.

Das Pensionssystem der ÖBB beruhe auf einem Bundesgesetz und das der GKB auf mehreren Rechtsgrundlagen, nämlich dem ASVG, dem PKG und einem Kollektivvertrag. Eine Kollektivvertragsänderung könne nur durch die Kollektivvertragspartner gemeinsam erreicht werden.

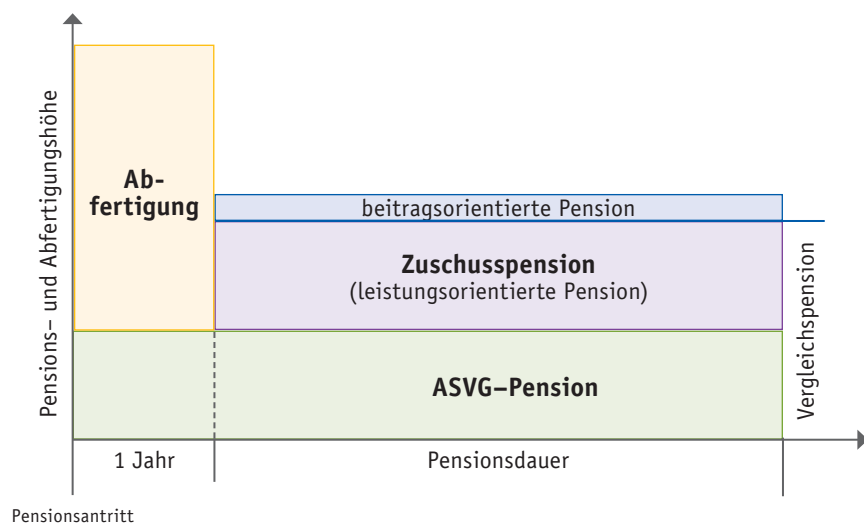
26.4 (1) Der RH entgegnete dem BMVIT und der GKB, dass die Kollektivvertragspartner 1998 im Kollektivvertrag festgehalten hatten, dass „die jeweiligen ÖBB-Pensionsregelungen zu übernehmen sind und dafür im Gegenzug der Bund die Finanzierung der GKB-Beamtenpensionen übernimmt.“ Für den RH ist daher nicht nachvollziehbar, warum eine durch die Sozialpartner getroffene Vereinbarung nicht umgesetzt wurde und hiedurch dem Bund Nachschussverpflichtungen von 18,40 Mio. EUR entstanden.

(2) Der RH entgegnete der GKB, dass der marginale Einfluss der refundierten Abfertigungen von rd. 10 Mio EUR zwischen 2003 und 2014 auf die Nachschussverpflichtung im Zuge der Prüfungshandlungen an Ort und Stelle nicht nachzuvollziehen war, weil die GKB weder die Höhe der Abfertigungen noch die ausgesetzte Pensionsleistung quantifizieren konnte.

Pensionsregelung der Beamten der GKB

27.1 (1) Eine ASVG-Pension aus der gesetzlichen Pensionsversicherung war nicht Voraussetzung für den Übertritt in den Ruhestand. Falls die Ruhestandsversetzung gemeinsam mit dem Anfall der ASVG-Pension beantragt wurde, erhielt der GKB-Beamte mit Übertritt in den Ruhestand eine Abfertigung und parallel die ASVG-Pension. Auf Dauer des Abfertigungszeitraums ruhte die leistungs- und beitragsorientierte Pension aus der Pensionskasse.

Abbildung 2: Ruhestandsversetzung mit Anspruch auf ASVG-Pension



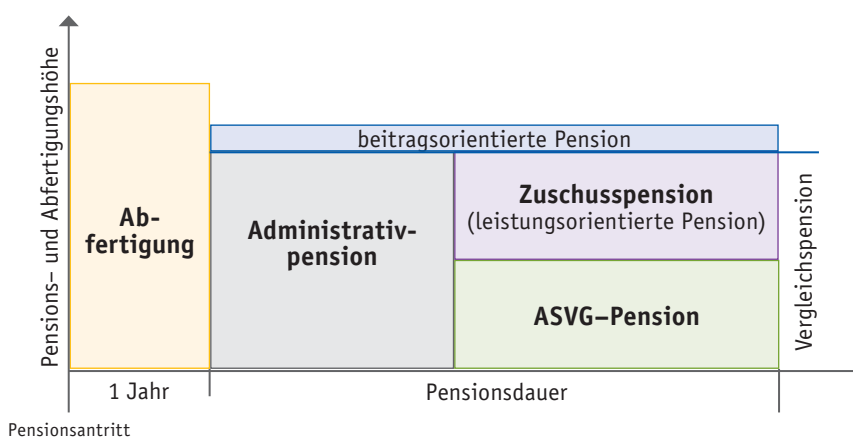
Quellen: Kollektivvertrag GKB; Darstellung RH

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

Die Zuschusspension (leistungsorientierte Pension) errechnete sich aus der Vergleichspension nach dem von der GKB übernommenen ÖBB-Pensionsrecht (siehe TZ 29) abzüglich der ASVG-Pension.

(2) Wurde die Ruhestandsversetzung vor einem ASVG-Pensionsanspruch beantragt, so stand dem GKB-Beamten im Abfertigungszeitraum nur die Abfertigung zu. Die Zuschusspension (leistungsorientierte Pension) und die beitragsorientierte Pension ruhen im Abfertigungszeitraum. Stand dem GKB-Beamten nach dem Abfertigungszeitraum weiterhin keine ASVG-Pension zu, so zahlte die Pensionskasse dem Beamten der GKB eine Administrativpension aus. Die Administrativpension entsprach der Vergleichspension nach dem von der GKB übernommenen ÖBB-Pensionsrecht (siehe TZ 28). Mit Erreichen des ASVG-Pensionsanspruchs wurde die Administrativpension um die jeweils zustehende ASVG-Pension gekürzt und als Zuschusspension bezeichnet.

Abbildung 3: Ruhestandsversetzung ohne Anspruch auf ASVG-Pension



Quellen: Kollektivvertrag GKB; Darstellung RH

27.2 Der RH kritisierte, dass ein vor dem ÖBB-Pensionsantrittsalter liegender Pensionsantritt überwiegend mit Bundesmitteln finanziert wurde. Der RH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Empfehlungen zur Administrativpension in TZ 28, die Ansprüche auf Administrativpension zu reduzieren.

Wesentliche pensionsrechtliche Kollektivvertragsregelungen für Beamte der GKB

Administrativpension

- 28.1** Der Kollektivvertrag vom 1. Juli 1998 bestimmte, dass der GKB-Beamte keinen Anspruch auf Pensionsleistung aus der Pensionskasse hat, „während kein Anspruch auf eine Leistung gegenüber einem in- oder ausländischen Sozial- oder Pensionsversicherungsträger besteht. Diese Leistungsansprüche bestehen weiterhin gegenüber dem Dienstgeber, sofern der Dienstnehmer keinerlei Ansprüche gegen die Arbeitslosenversicherung geltend macht.“ (sogenannte Administrativpension).

Mit 1. Jänner 2000 wurden, basierend auf einer Kollektivvertragsänderung, die Ansprüche auf Administrativpension für GKB-Beamte auf die Pensionskasse übertragen. Zur Deckung der Administrativpension brachte der Bund im Jahr 2000 rd. 16 Mio. EUR in die Pensionskasse ein. Auf Nachfrage des RH konnten weder vom BMVIT noch von der GKB Dokumente bereitgestellt werden, welche die Gründe für die Zustimmung des Aufsichtsrats und des Eigentümers Bund belegten, die Kosten von rd. 16 Mio. EUR durch den Bund tragen zu lassen. Ebenso konnten keine Dokumente vorgelegt werden, wie die durch den Bund eingebrachten 16 Mio. EUR errechnet wurden.

Die Kollektivvertragspartner stellten zum Finanzierungsbedarf im Februar 2000 fest, dass es erforderlich ist, „die Ansprüche der Beamten auf Administrativpensionen unter sozialen Gesichtspunkten zu modifizieren“. Eine Quantifizierung des Finanzierungsbedarfs und der erfolgten Änderungen bei den Ansprüchen der GKB-Beamten konnte dem RH auf Nachfrage nicht vorgelegt werden. Ebenso konnte der Gesamtaufwand für die Administrativpensionen von Jänner 2000 bis Mai 2015 weder von der GKB noch von der Pensionskasse festgestellt werden.

Der Anspruch auf Administrativpension verlängerte sich durch das vom Gesetzgeber im ASVG-Pensionsrecht vorgesehene kontinuierlich steigende Pensionsantrittsalter. Dazu merkte der Geschäftsführer der GKB gemäß 84. Aufsichtsratsprotokoll im März 2010 an, dass auch „die Anpassungen des ASVG-Pensionsrechts bei der GKB nicht zur Gänze nachvollzogen wurden“ und sich dadurch der Anspruch auf Administrativpension verlängerte.

- 28.2** Der RH wies darauf hin, dass die ursprüngliche Finanzierung der Administrativpension so eingerichtet war, dass die GKB ihre Verantwortung gegenüber dem Bund wahrnehmen und die Kosten für die Administrativpension durch die Modifizierungen des Pensionssystems begrenzen sollte. Der RH kritisierte, dass das unveränderte Pensionsantrittsalter bei den GKB-Beamten verbunden mit der Pensionsreform des Bundes

im ASVG-System (höheres Pensionsantrittsalter) zu deutlichen Mehrkosten für Administrativpensionen führte. Er kritisierte, dass der GKB die Anpassungen im ASVG-Pensionsrecht zwar bewusst waren, sie jedoch keine Anpassungen im Kollektivvertrag zur Verringerung der Administrativpensionen angestrebt hatte und die Administrativpension den Bestrebungen, das tatsächliche Pensionsantrittsalter zu erhöhen, entgegenstand und somit kein Anreiz für einen längeren Verbleib im Unternehmen geschaffen wurde.

Des Weiteren kritisierte er, dass trotz ursprünglich anderslautender kollektivvertraglicher Vereinbarungen die Administrativpension mit Kosten von rd. 16 Mio. EUR für den Bund in die Pensionskasse aufgenommen wurde. Zudem kritisierte der RH, dass die GKB weder die ursprüngliche Kalkulation, die zur Finanzierung von rd. 16 Mio. EUR durch den Bund führte, noch die tatsächlichen Kosten der Administrativpensionen seit deren Übernahme durch die Pensionskasse im Jahr 2000 gegenüber dem RH darstellen konnte.

Der RH empfahl der GKB darauf hinzuwirken, das Pensionsantrittsalter für die GKB-Beamten aus dem geltenden ÖBB-Pensionsrecht – wie im Kollektivvertrag vorgesehen – zu übernehmen, um damit die Ansprüche auf die Administrativpension zu reduzieren.

28.3 *Laut Stellungnahme der GKB betrage die gesetzliche Aufbewahrungsfrist sieben Jahre; daher seien detaillierte Unterlagen und Nachweise für mehr als 15 Jahre zurückliegende Sachverhalte nicht vorhanden. Sämtliche rechtlichen Grundlagen in diesem Zusammenhang seien dem RH zur Verfügung gestellt worden.*

28.4 Der RH entgegnete, dass zwischen 2010 und 2015 rd. 25 Verhandlungsrunden in verschiedenen Konstellationen zwischen GKB, Betriebsrat, Österreichischem Gewerkschaftsbund Gewerkschaft VIDA, einem Versicherungsmathematiker (externer Berater), BMASK und der Pensionskasse durchgeführt worden waren (siehe TZ 35). In diesen Verhandlungen wurde die Kürzung der Administrativpension als wesentlicher Bestandteil einer Reduktion der Nachschussverpflichtung für den Bund angeführt. Auf welcher finanziellen Berechnungsgrundlage die Verhandlungen um eine Kürzung der Administrativpensionen in den Verhandlungsrunden mit Unterstützung eines externen Beraters geführt wurden, war für den RH nicht nachvollziehbar.

Leistungsorientierte Pension

29.1 (1) Der Kollektivvertrag vom 1. Juli 1998 regelte die leistungsorientierte Pension der Beamten der GKB. Der leistungsorientierte Pensionsanteil ergab sich aus einer Vergleichspension gemäß Bundesbahnpensionsordnung, die im Falle eines ASVG-Pensionsanspruchs um diesen reduziert wurde, ansonsten trug die Pensionskasse die Vergleichspension in voller Höhe. Die Ansprüche der Dienstnehmer, die bis 1. Juli 1998 bestanden, sollten grundsätzlich unverändert bestehen bleiben. Durch die Umstellung im Finanzierungsverfahren sollten keine neuen Ansprüche der Dienstnehmer bzw. keine neuen Belastungen für den Dienstgeber entstehen. Die Ansprüche der Beamten der GKB waren immer mit den Ansprüchen der ÖBB-Beamten zu vergleichen (keine Besserstellung für die GKB-Beamten).

Die leistungsorientierten Pensionsansprüche der Beamten der GKB waren auf die in den Einzelverträgen mit 30. Juni 1998 bestehende besoldungsrechtliche Stellung bezogen. Die Berechnung der leistungsorientierten Pension wurde für die GKB-Beamten laut Kollektivvertrag entsprechend der fiktiven Vorrückung in der am 30. Juni 1998 geltenden besoldungsrechtlichen Stellung und einer bis zum Pensionierungsjahr erfolgten Valorisierung mit dem ASVG-Anpassungsfaktor durchgeführt.

(2) Der Beamte der GKB erreichte nach 35 Dienstjahren das Höchstmaß der leistungsorientierten Pension. Diese entsprach 83 % der Ruhegenussberechnungsgrundlage. Die Ruhegenussberechnungsgrundlage beruhte auf der Durchrechnung der mit 30. Juni 1998 für den GKB-Beamten geltenden Besoldung. Das Pensionssystem steigerte die Durchrechnung von 12 Monaten im Jahr 2003 auf maximal 216 Monate ab dem Jahr 2020. Weitere Reformen – wie 40jährige Durchrechnung, Parallelrechnung mit dem Allgemeinen Pensionsgesetz, Abschläge bei früherem Pensionsantrittsalter –, die vom Gesetzgeber für die ÖBB-Beamten⁴⁹ beschlossen wurden, waren in der Pensionsberechnung der GKB-Beamten nicht verankert.

(3) Die Voraussetzungen für die dauernde Versetzung in den Ruhestand waren in der Kollektivvertragsänderung, die mit 1. Jänner 2005 rückwirkend in Kraft trat, geregelt. Das tatsächliche Datum der Unterzeichnung der Kollektivvertragsänderung war für den RH nicht feststellbar, weil die Kollektivvertragspartner den Vertrag ohne Datumsangabe – Feld blieb leer – unterfertigten. Die mit 1. Jänner 2005 beschlossene Änderung des Pensionsantrittsalters entsprach dem Bundesbahn-Pen-

⁴⁹ siehe RH-Bericht „Pensionsrecht der Bediensteten der ÖBB“, Reihe Bund 2015/4

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

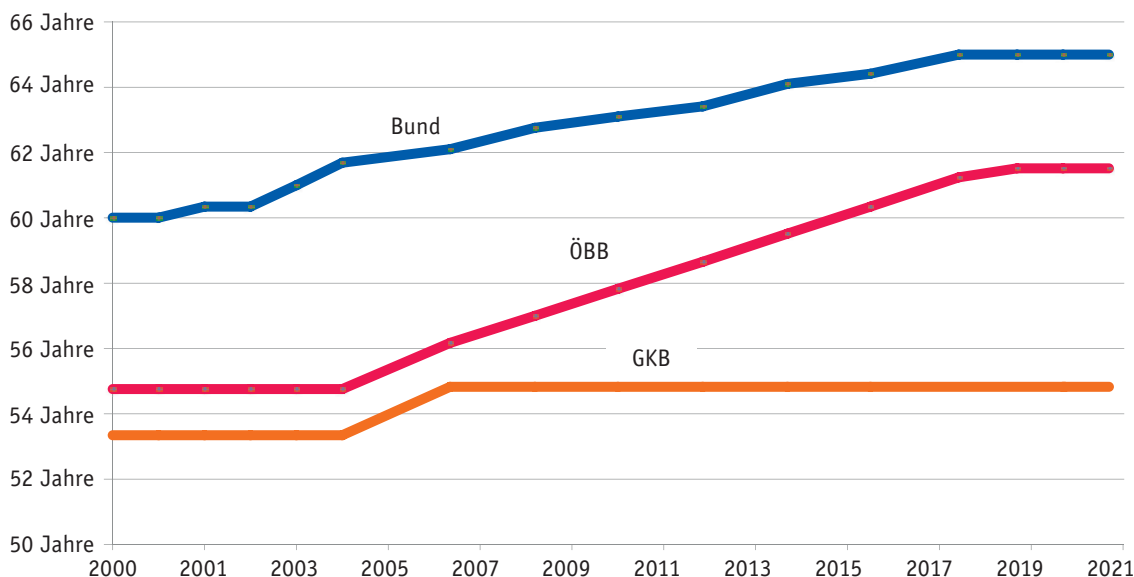
sionsgesetz in der Fassung 1. August 2001, obwohl bis zum Jahr 2005 weitergehende Reformmaßnahmen im ÖBB-Pensionsgesetz durch den Gesetzgeber erfolgt waren.

Der GKB-Beamte hatte unter folgenden Voraussetzungen das Recht, in den dauernden Ruhestand versetzt zu werden:

- a) nach Ablauf des 65. Lebensjahres;
- b) wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen, die ihn zur Erfüllung seiner Dienstpflichten dauernd unfähig machten;
- c) frühestens 18 Monate, nachdem die Anwartschaft auf Ruhegenuss im Höchstausmaß erreicht wurde.

Bei der Erfüllung der Voraussetzungen gemäß lit. c war die (altersbedingte) Versetzung in den Ruhestand (am Beispiel eines Dienstantritts mit 18 Jahren und 10 Monaten) ab einem Alter von 54 Jahren und 10 Monaten möglich.

Abbildung 4: Regelpensionsalter von GKB, ÖBB und Bund¹



¹ Berechnung anhand eines Dienstantrittsalters von 18 Jahren und 10 Monaten

Quellen: GKB; RH

Nach 2005 wurden keine weiteren Reformmaßnahmen im Bereich der Pensionsberechnung und der Ruhestandsversetzung der GKB-Beamten gesetzt.

Die pensionierten GKB-Beamten leisteten einen Pensionssicherungsbeitrag von 4,8 % auf alle ihre Pensionsteile (ASVG-Pension, leistungsorientierte Pension, beitragsorientierte Pension).

- 29.2** Der RH kritisierte, dass im Jahr 2005 die Regelung zur Ruhestandsversetzung der ÖBB-Beamten aus dem Jahr 2000 übernommen wurde, obwohl bei den ÖBB-Beamten bereits weitergehende Regelungen durch den Gesetzgeber erfolgt waren. Ebenso kritisierte er, dass keine der ÖBB-Pensionsreform entsprechenden Regelungen übernommen wurden, obwohl die Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts kollektivvertraglich im Jahr 1998 vereinbart wurde. Somit war es den GKB-Beamten auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung möglich, mit 54 Jahren und 10 Monaten ohne Abschlüsse in Pension zu gehen.

Der RH empfahl der GKB, Maßnahmen einzuleiten, dass das ÖBB-Pensionsrecht für die GKB-Beamten übernommen wird (siehe TZ 35, Tabelle 15) und damit zumindest die im Jahr 1998 mit dem Bund kollektivvertraglich vereinbarten Regelungen – keine neuen Ansprüche der Dienstnehmer bzw. keine neuen Belastungen für den Dienstgeber entstehen zu lassen – umzusetzen.

Pensionsbeiträge und Pensionssicherungsbeiträge der Beamten der GKB

- 30.1** Die GKB leistete für die GKB-Beamten einen Pensionsbeitrag an die ASVG-Pensionsversicherung von 12,55 % bis zur Höchstbeitragsgrundlage. Per Kollektivvertrag waren die Pensionsbeiträge und Pensionssicherungsbeiträge für die Zusatzpensionen festgelegt. Diese wurden als Reduktion des Gehalts ausgewiesen.

Tabelle 10: Dienstgeberbeiträge und Dienstnehmerbeiträge leistungsorientierte Pension

		in %	Anmerkung
Dienstgeberbeiträge			
leistungsorientierte Pension	bis HBG ¹	7,50	
	über HBG	15,00	
Dienstnehmerbeiträge: Pensionsantritt bis 1. Jänner 2020			
leistungsorientierte Pension ²	bis HBG	4,00	entsprach dem Pensionsversicherungsbeitrag der ÖBB
	über HBG	14,25	4 % davon entsprachen dem Pensionsversicherungsbeitrag der ÖBB
Dienstnehmerbeiträge: Pensionsantritt ab 1. Jänner 2020			
leistungsorientierte Pension ³	bis HBG	2,50	entsprach dem Pensionsversicherungsbeitrag der ÖBB
	über HBG	12,75	2,5 % davon entsprachen dem Pensionsversicherungsbeitrag der ÖBB

¹ HBG = Höchstbeitragsgrundlage

² § 5 Ü-KV

³ 27. Novelle lt. Kollektivvertrag vom 15. März 2000

Quellen: GKB; RH

Beamte der GKB mit einem frühest möglichen Pensionsantritt bis 31. Dezember 2019 leisteten einen Pensionsversicherungsbeitrag von 4 %, jene mit einem frühest möglichen Pensionsantritt ab 1. Jänner 2020 von 2,5 %. Gesamthaft leistete der Dienstgeber GKB für die GKB-Beamten (ASVG und leistungsorientierte Pension) für den Bezugsanteil unter der Höchstbeitragsgrundlage 20,05 % (12,55 % + 7,5 %) Dienstgeberbeiträge.

30.2 Der RH wies kritisch auf die hohen Dienstgeberbeiträge der GKB mit 20,05 % (ASVG und leistungsorientierte Pension) für den unter der Höchstbeitragsgrundlage und mit 15,00 % für den über der Höchstbeitragsgrundlage gelegenen Bezugsanteil hin. Ebenso wies er kritisch auf den reduzierten Pensionsversicherungsbeitrag bei GKB-Beamten mit dem frühest möglichen Pensionsantritt ab 1. Jänner 2020 hin, weil auch für diese keine Pensionsreformen seit 2005 (siehe TZ 30) erzielt werden konnten.

Der RH empfahl der GKB, den Pensionsversicherungsbeitrag von 2,5 % für GKB-Beamte mit einem frühesten Pensionsantritt ab 1. Jänner 2020 jenem der GKB-Beamten mit einem frühesten Pensionsantritt bis 1. Jänner 2020 von 4 % anzugleichen.

30.3 *Laut Stellungnahme der GKB würden die höheren Dienstgeberbeiträge die Nachschussverpflichtung reduzieren und seien daher als Beitrag der GKB zur Finanzierung der Pensionen zu sehen.*



Für alle jene GKB-Beamte, die von der Reform der vollen Durchrechnung betroffen gewesen seien, sei – in Analogie zur ÖBB-Regelung – eine Erleichterung dahingehend geschaffen worden, dass der Pensionsversicherungsbeitrag entsprechend angepasst worden sei.

- 30.4** Der RH entgegnete, dass die ÖBB-Pensionsregelungen weder der Höhe nach noch betreffend das Pensionsantrittsalter in den Kollektivvertrag der GKB (siehe TZ 35) übernommen wurden. Daher war eine Analogie zur ÖBB-Pensionregelung für den RH nicht nachvollziehbar und deswegen auch keine Minderung des Pensionsversicherungsbeitrags ableitbar.

Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten

- 31.1** In der Änderung des Kollektivvertrags vom 1. Jänner 2000 verpflichtete sich die GKB, für alle GKB-Beamten, die zum Zeitpunkt ihrer Ruhestandsversetzung noch keine 450 Versicherungsmonate in der ASVG-Pensionsversicherung erworben hatten, jedoch über Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten verfügten,⁵⁰ Versicherungszeiten im erforderlichen Maße nachzukaufen. Die GKB wurde von der Verpflichtung zum Nachkauf befreit, wenn der GKB-Beamte schriftlich auf einen Nachkauf verzichtete.

Der Zeitpunkt des Pensionsantritts der GKB-Beamten veränderte sich durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten nicht. Ebenso blieb das Gesamtpensionsaufkommen für GKB-Beamte unverändert. Durch den Nachkauf kam es zu einer Verkürzung der Administrativpensionsdauer der GKB-Beamten und zu einem früheren Pensionsantritt in der ASVG-Pensionsversicherung. Welche Einsparungen bei den Administrativpensionen erreicht wurden bzw. welche Mehrkosten für die ASVG-Pensionsversicherung entstanden, konnte auf Nachfrage des RH seitens der GKB nicht bekannt gegeben werden.

Der Nachkauf wurde einmalig für 37 GKB-Beamte im Jahr 2000 durchgeführt. Durchschnittlich kaufte die GKB 22 Monate und maximal 64 Monate nach. Der Nachkauf verursachte Gesamtkosten von 247.000 EUR.

- 31.2** Der RH kritisierte, dass durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten Einsparungen bei den Administrativpensionen erreicht wurden, ohne dass ein Beitrag durch die GKB-Beamten zu leisten war. Weiters kritisierte der RH, dass die GKB mit dem Nachkauf von

⁵⁰ Zeiten, die nach den Bestimmungen der ASVG-Pensionsversicherung nachgekauft werden können

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten den Anspruch auf Administrativpensionen verkürzte und somit den Bund mit dem früheren Anfall der ASVG-Pensionen belastete. Der RH wies kritisch darauf hin, dass zukünftige Änderungen beim ASVG-Pensionsantrittsalter neuerlich seitens der GKB durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten kompensiert werden könnten. Der RH bemängelte ferner, dass die GKB die durch den Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten erreichten Einsparungen der Pensionskasse nicht beziffern konnte.

Der RH empfahl der GKB, zukünftige Änderungen im ASVG-Pensionssystem nicht durch Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten für die Pensionskasse zu kompensieren.

Finanzierung der Abfertigung der Beamten der GKB

32.1 (1) Die GKB ging davon aus, dass die Beamten der GKB aufgrund der im Kollektivvertrag festgeschriebenen pensionsrechtlichen Gleichstellung mit den ÖBB keinen Anspruch auf Abfertigung hatten. In dem vom Obersten Gerichtshof (OGH) am 2. Oktober 2002 ergangenen Urteil wurde den Beamten der GKB jedoch abweichend vom ÖBB-Pensionsrecht eine Abfertigung zugesprochen. Die GKB war somit verpflichtet, den Abfertigungsanspruch der GKB-Beamten zu erfüllen. Im Gegenzug stellte sie die Pensionszahlungen (Administrativpension oder leistungsorientierte Pension) für die Dauer des Abfertigungsanspruchs ein.

Im Kollektivvertrag vom 1. Juli 1998 wurde festgehalten, dass es entscheidend sei, dass die Lohnkosten des Dienstgebers „insbesondere bei der Beendigung des Dienstverhältnisses nicht erhöht werden, sondern langfristig stabilisiert werden sollen“, um die Konkurrenzfähigkeit des Dienstgebers zu erhöhen.

(2) Im Dezember 2003 vereinbarten die GKB und die Pensionskasse, dass die Abfertigungsansprüche der GKB-Beamten von der Pensionskasse der GKB übernommen werden. Gleichzeitig wurde vereinbart, dass die Abfertigungen der vom Urteil erfassten Personengruppe (69 ehemalige GKB-Beamte) – zu Lasten des bestehenden Guthabens bei der Pensionskasse – von dieser bezahlt werden. Eine gesonderte Finanzierung der von der Pensionskasse übernommenen Abfertigungsleistungen durch Beitragsleistungen der GKB gab es nicht. Das BMF und das BMVIT stimmten dieser Regelung seitens des Bundes zu. Die Abfertigungsansprüche aller weiteren Bediensteten⁵¹ wurden nicht von der Pensionskasse übernommen.

⁵¹ Lohnbedienstete, Sondervertragsbedienstete und ab 1. Juli 1998 aufgenommene Bedienstete



Die GKB begründete die Entscheidung damit, dass die Abrechnungen der Pensionskasse in der Vergangenheit gezeigt hätten, „dass es bei neuankommenden Pensionsleistungen in der Regel zu versicherungstechnischen Gewinnen kommt“. Die anfallenden Abfertigungszahlungen sollten daher aus diesen Gewinnen bzw. aus der Arbeitgeberreserve beglichen werden.

Im Pensionskassenvertrag zur Nachschussverpflichtung wurde vereinbart, dass bei Entstehen eines Guthabens dieses dem Bund zustehe.⁵² Das BMVIT und das BMF verzichteten zugunsten der Abfertigungszahlungen der GKB auf mögliche Gewinne aus der Pensionskasse.

Auf Nachfrage des RH konnten weder von der GKB noch von der Pensionskasse die seit 2003 ausbezahlten Abfertigungen ermittelt werden. Der RH errechnete den von 2003 bis Ende 2014 von der Pensionskasse an die GKB erstatteten Betrag für Abfertigungen mit rd. 10 Mio. EUR. Der zukünftige Finanzierungsbedarf bis zur Ruhestandsversetzung des letzten GKB-Beamten wurde von der GKB mit rd. 8 Mio. EUR angegeben.

- 32.2** Der RH kritisierte, dass die Abfertigung für die GKB-Beamten nicht vom Dienstgeber übernommen, sondern – mittelbar über die Nachschussverpflichtung – durch den Bund in Höhe von rd. 10 Mio. EUR geleistet wurde. In Zukunft ist ein weiterer Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 8 Mio. EUR gegeben. Er kritisierte weiters, dass dem Bund zustehende, mögliche Gewinne aus der Veranlagung von Bundesgeldern durch die Pensionskasse zur Zahlung der Abfertigungen an die GKB-Beamten der GKB herangezogen wurden. Ebenso kritisierte er, dass es weder der GKB noch der Pensionskasse möglich war, die seit 2003 ausbezahlten Abfertigungen zu ermitteln.

Der RH empfahl dem BMVIT und der GKB, die zukünftigen Abfertigungen in Höhe von rd. 8 Mio. EUR nicht mehr durch die Pensionskasse erstatten zu lassen, sondern aus Mitteln der GKB zu finanzieren.

- 32.3** (1) *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es der GKB aufgetragen, entsprechende Einsparungen zu erzielen. Eine Kollektivvertragsänderung könne jedoch nur durch die Kollektivvertragspartner und Gewerkschaft gemeinsam erreicht werden. Diese Verhandlungen seien abzuwarten.*

(2) *Laut Stellungnahme der GKB sei eine gesetzliche Aufbewahrungsfrist von sieben Jahren vorgegeben. Die Höhe der Abfertigungsleistung*

⁵² Pensionskassenvertrag Nr. 182 § 24 Nachschussverpflichtung

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

resultiere aus einer Annahme des RH und habe seitens der GKB nicht nachvollzogen werden können.

32.4 (1) Der RH entgegnete dem BMVIT, dass das BMVIT als Eigentümer der GKB bei der Übernahme der Kosten für die Abfertigung durch die GKB keine kollektivvertragliche Vereinbarung benötigte.

(2) Der RH entgegnete der GKB, dass er die Höhe der Abfertigungen für GKB-Beamte aus den Jahresabschlüssen (ab 2004) der GKB, Position „Rückzahlungen Leistungen Pensionskasse Abfertigungszahlung“ entnahm.

Pensionierungen

33.1 Die folgende Tabelle stellt die Anzahl der GKB-Beamten im Ruhestand und die dafür aufgewendeten Ausgaben zwischen 2010 und 2014 dar:

Tabelle 11: GKB-Beamte im Ruhestand						
	2010	2011	2012	2013	2014	Entwicklung 2010 bis 2014
	Anzahl					in %
Ruhestandsversetzungen der GKB-Beamten	589	562	536	528	517	- 12,22
<i>davon</i>						
<i>Administrativpensionen</i>	36	33	27	29	35	- 2,78
<i>Zuschusspensionen</i>	553	529	509	499	482	- 12,84
<i>Abfertigungen</i>	9	6	12	18	19	111,11
Witwen	340	348	340	328	324	4,71
Waisen	1	1	1	1	1	0,00
Summe	930	911	877	857	842	- 9,46
	in 1.000 EUR					in %
Pensionsausgaben Pensionskasse	7.493,3	7.343,5	7.290,9	7.240,9	7.479,0	- 0,19
<i>davon</i>						
<i>GKB-Beamte im Ruhestand</i>	5.732,9	5.589,7	5.502,8	5.452,1	5.719,8	- 0,23
<i>Witwen</i>	1.759,5	1.752,8	1.787,1	1.787,8	1.758,2	- 0,07
<i>Waisen</i>	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	11,11
Abfertigungen	581,3	431,3	631,3	1.040,4	1.138,0	95,78
Summe	8.074,6	7.774,8	7.922,2	8.281,3	8.617,0	6,72

Quelle: GKB

Die Anzahl der Bezieher einer Pensionskassenpension (GKB-Beamte im Ruhestand, Witwen und Waisen) sank von 2010 bis 2014 von 930 auf 842; das entsprach einer Reduktion um rd. 9,46 %.

Die Ausgaben der Pensionskasse für Pensionen und Abfertigungen der GKB-Pensionisten (GKB-Pensionisten, GKB-Beamte, Witwen und Waisen) stiegen im selben Zeitraum von rd. 8,07 Mio. EUR auf rd. 8,62 Mio. EUR; das entsprach einer Steigerung um rd. 6,72 %.

33.2 Der RH verwies auf den im Zeitraum zwischen 2010 bis 2014 um rd. 540.000 EUR bzw. rd. 6,72 % gestiegenen Pensionskassenaufwand für Pensionen und Abfertigungen der GKB-Pensionisten (GKB-Pensionisten, GKB-Beamte, Witwen und Waisen) bei gleichzeitig sinkender Anzahl von Beziehern um 88 bzw. Verringerung um rd. – 9,46 %.

34.1 Die folgende Tabelle stellt die Arten der Ruhestandsversetzungen für Beamte der GKB und das zugehörige Pensionsantrittsalter für die Jahre 2010 bis 2014 dar:

Tabelle 12: Ruhestandsversetzung GKB-Beamte						
	2010	2011	2012	2013	2014	Entwicklung 2010 bis 2014
	Durchschnittsalter bei Ruhestandsversetzung in Lebensjahren					in %
krankheitsbedingt	55,79	54,65	55,79	58,22	54,88	– 1,63
altersbedingt	57,28	58,76	55,95	57,06	56,82	– 0,80
organisatorische Gründe	0	0	56,10	0	0	–
Jahresdurchschnitt	56,62	56,02	55,90	57,26	56,62	0
	Anzahl (Anteil in %)					in %
krankheitsbedingt	4 (44 %)	4 (67 %)	5 (42 %)	3 (17 %)	2 (11 %)	– 50,00
altersbedingt	5 (56 %)	2 (33 %)	6 (50 %)	15 (83 %)	17 (89 %)	240,00
organisatorische Gründe	0	0	1 (8 %)	0	0	–
Summe	9	6	12	18	19	111,11

Quelle: GKB

Die Anzahl der jährlichen Ruhestandsversetzungen der Beamten der GKB stieg in den Jahren zwischen 2010 und 2014 von 9 auf 19 GKB-Beamte an. Davon waren im Jahr 2010 44 % krankheitsbedingt und im Jahr 2014 rd. 11 % krankheitsbedingt in Ruhestand versetzt worden.

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

Die folgende Tabelle stellt die Arten der Pensionierungen für Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete und das zugehörige Pensionsantrittsalter für die Jahre 2010 bis 2014 dar:

Tabelle 13: Pensionierung Lohnbedienstete und Sondervertragsbedienstete der GKB						
	2010	2011	2012	2013	2014	Entwicklung 2010 bis 2014
	Durchschnittsalter bei Pensionierung in Lebensjahren					in %
krankheitsbedingt	–	60,00	–	58,00	59,21	– 1,32
altersbedingt	–	60,00	58,27	58,46	60,00	0,00
Jahresdurchschnitt	–	60,00	58,27	58,30	59,47	– 0,88
	Anzahl (Anteil in %)					in %
krankheitsbedingt	0	1 (33 %)	0 (0 %)	1 (33 %)	2 (66 %)	–
altersbedingt	0	2 (66 %)	4 (100 %)	2 (66 %)	1 (33 %)	–
Summe	0	3	4	3	3	–

¹ Die Lohn- und Sondervertragsbediensteten konnten nur mit einem ASVG-Pensionsanspruch pensioniert werden.
Quelle: GKB

Die Anzahl der jährlichen Pensionierungen der Lohnbediensteten und Sondervertragsbediensteten der GKB war auf sehr niedrigem Niveau. Dies war auf die geringe Anzahl von Bediensteten – im Jahr 2014 waren es 37 Bedienstete (siehe TZ 25) – zurückzuführen. Das Pensionsantrittsalter lag zwischen 2010 und 2014 bei rd. 60 Jahren.

34.2 Der RH wies kritisch auf das zwischen 2010 und 2014 stagnierende Pensionsantrittsalter von 56,62 Jahren – resultierend aus dem Durchschnitt des krankheitsbedingten Antrittsalters von 54,88 Jahren und dem altersbedingten Antrittsalter von 56,82 Jahren – bei den GKB-Beamten hin (siehe Tabelle 12).

Der RH empfahl der GKB, dringend Maßnahmen zur Erhöhung des Pensionsantrittsalters zu setzen.

34.3 *Laut Stellungnahme der GKB sei aus Tabelle 12 ersichtlich, dass vor allem die krankheitsbedingten Pensionierungen das durchschnittliche Pensionsantrittsalter senken würden. Krankheitsbedingte Pensionierungen würden bei der GKB jedoch nur vorgenommen, wenn gemäß ASVG eine Invaliditäts- oder Berufsunfähigkeitspension mit Bescheid der Pensionsversicherungsanstalt zuerkannt werde. Eine Erhöhung des Pensionsantrittsalters bei altersbedingten Pensionen sei bisher auf Kollektivvertragsebene nicht erreicht worden.*



Pensionsreform-
bestrebungen der
GKB

34.4 Betreffend die Erhöhung des Pensionsantrittsalters verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 29 zur Übernahme des Pensionsrechts der ÖBB-Beamten.

35.1 Zwischen 2010 und 2015 waren rd. 25 Verhandlungsrunden in verschiedenen Konstellationen zwischen GKB, Betriebsrat, Österreichischem Gewerkschaftsbund Gewerkschaft VIDA, einem Versicherungsmathematiker (externer Berater), BMASK und der Pensionskasse durchgeführt worden, ohne dass Änderungen im Pensionsrecht der GKB vorgenommen wurden. Das BMVIT war nach Angaben der GKB nicht an den Verhandlungen beteiligt.

Die GKB verwies darauf, dass sich das Pensionsrecht der Beamten der GKB vom ÖBB-Pensionsrecht abgekoppelt habe (Einfrieren der Bezüge für Pensionsbemessungsgrundlage, Ruhen der Pension im Abfertigungszeitraum usw.), so dass eine Beurteilung, welche Einschnitte im GKB-Pensionsrecht schwerer bzw. welche weniger schwer wiegen, zur Zeit der Gebarungüberprüfung kaum mehr möglich war. Das GKB-Beamtenpensionsrecht basiere auf einem kollektivvertraglichen Anspruch, der nur durch die Kollektivvertragspartner abgeändert werden könne. Zu den von der GKB vorgeschlagenen Reformplänen war es nicht möglich, eine Zustimmung der Kollektivvertragspartner zu erhalten.

Tabelle 14: Angestrebte Pensionsregelungen¹ für GKB-Beamte

Pensionsantrittsalter	Anhebung des Pensionsantrittsalters in 6-Monats-Schritten bis zum 62. Geburtstag
erforderliche Dienstjahre bis zur Höchstpension	Anhebung der mindestens erforderlichen Dienstjahre auf 38
höchster Pensionsanspruch	Reduktion des Pensionsanspruchs von 83 % auf 80 % des durchgerechneten Bezuges
Durchrechnung	keine Änderung vorgesehen, derzeit Ausbau bis 2020 auf 216 Monate (18 Jahre)
Abschläge	Pensionskürzung um 0,35 %/Monat bei vorzeitigem Pensionsantritt auch bei Invalidität oder Berufsunfähigkeit
Pensionsanpassung	Aussetzen der Valorisierung der Pensionskassenpensionen für fünf Jahre
Witwen/Witwerpensionen	Kürzung neu anfallender Witwen/Witwerpensionen von 60 % auf 50 %
Pensionssicherungsbeitrag	Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags für Pensionen über der halben Höchstbeitragsgrundlage

¹ Das Inkrafttreten der Pensionsreform war mit 1. Jänner 2016 geplant.

Quelle: GKB

Laut Auskunft des BMVIT hatte dieses die Geschäftsführung der GKB beauftragt, entsprechende Einsparungsmaßnahmen zu setzen. Die Umsetzung und Verhandlung mit den Arbeitnehmervertretern lag nach Meinung des BMVIT in der operativen Verantwortung und Umsetzung

der Geschäftsführung. Das BMVIT hatte keine zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben an die Geschäftsführung erteilt.

- 35.2** Der RH kritisierte, dass die von der GKB dargestellte Abkoppelung bei den Pensionsreformen zwischen den Beamten der GKB und den Beamten der ÖBB mit Kollektivvertrag von 1998 nicht nachvollziehbar war, weil gerade dieser die Übernahme der Pensionsreformen der ÖBB vorsah. Ebenso kritisierte der RH, dass die ÖBB-Pensionsreformen nicht zeitnahe in das Pensionssystem der Beamten der GKB übernommen wurden, obwohl die Übernahme im Kollektivvertrag vorgesehen war.

Der RH kritisierte, dass zwischen 2010 und 2015 rd. 25 Verhandlungsrunden stattfanden, ohne dass eine Einigung zu Pensionsreformen für die GKB-Beamten erzielt werden konnte. Ebenso kritisierte er, dass zu den von der GKB vorgeschlagenen Pensionsregelungen keine Vergleichsberechnungen zu den ÖBB-Pensionen vorlagen.

Der RH empfahl der GKB und dem BMVIT, die Pensionsregelungen für GKB-Beamte wie folgt an das ÖBB-Pensionsrecht anzupassen, um die im Kollektivvertrag von 1998 vorgesehene Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts zu erreichen (siehe auch nachfolgende Tabelle):

- Übernahme des Pensionsantrittsalters der ÖBB-Beamten nach gültigem Pensionsrecht;
- Anhebung der mindestens erforderlichen Dienstjahre nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB (42 Jahre im Endausbau);
- Reduktion des Pensionsanspruchs von 83 % auf 80 % des durchgerechneten Bezuges (wie von der GKB angestrebt);
- Steigerung der derzeitigen Durchrechnung von 18 auf 40 Jahre;
- Berechnung der Pensionskürzungen vom Pensionsantrittsalter bezogen auf die Vergleichspension nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB-Beamten, höchstens jedoch 15 % von der Vergleichspension;
- Aussetzen der Valorisierung der Pensionskassenpensionen für fünf Jahre (wie von der GKB angestrebt);

- Kürzung neu anfallender Witwen/Witwerpensionen von 60 % auf 50 % (wie von der GKB angestrebt);
- Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags für jenen Teil der Vergleichspensionen, der über der Höchstbeitragsgrundlage liegt, auf 10 %.

Tabelle 15: Empfehlungen des RH zu angestrebten Pensionsregelungen für GKB-Beamte

	angestrebte Pensionsregelungen der GKB	vom RH empfohlene Pensionsregelungen
Pensionsantrittsalter	Anhebung des Pensionsantrittsalters in 6-Monats-Schritten bis zum 62. Geburtstag	Übernahme des Pensionsantrittsalters der ÖBB-Beamten nach gültigem Pensionsrecht (siehe TZ 29)
erforderliche Dienstjahre bis zur Höchstpension	Anhebung der mindestens erforderlichen Dienstjahre auf 38	Anhebung der mindestens erforderlichen Dienstjahre nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB-Beamten (42 Jahre im Endausbau)
höchster Pensionsanspruch	Reduktion des Pensionsanspruchs von 83 % auf 80 % des durchgerechneten Bezuges	der RH empfiehlt die Umsetzung
Durchrechnung	-	Steigerung der derzeitigen Durchrechnung auf 40 Jahre ¹
Abschläge	Pensionskürzung um 0,35 %/Monat bei vorzeitigem Pensionsantritt auch bei Invalidität oder Berufsunfähigkeit	Die Pensionskürzungen wären vom Pensionsantrittsalter nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB-Beamten bezogen auf die Vergleichspension (siehe TZ 27) zu berechnen, höchstens jedoch 15 % von der Vergleichspension
Pensionsanpassung	Aussetzen der Valorisierung der Pensionskassenpensionen für fünf Jahre	der RH empfiehlt die Umsetzung
Witwen/Witwerpensionen	Kürzung neu anfallender Witwen/Witwerpensionen von 60 % auf 50 %	der RH empfiehlt die Umsetzung
Pensionssicherungsbeitrag	Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags für Pensionen über der halben Höchstbeitragsgrundlage	Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags für jenen Teil der Vergleichspensionen (siehe TZ 27), der über der Höchstbeitragsgrundlage liegt, auf 10 %

¹ Eine vollständige Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts mit Durchrechnung, Pensionskonto und Parallelrechnung war aufgrund des hohen Aufwands und der wenigen Betroffenen durch den RH nicht zu empfehlen.

Das Inkrafttreten der Pensionsreform wäre mit 1. Jänner 2016 vorzusehen.

Quellen: GKB; RH

35.3 (1) *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es der GKB aufgetragen, entsprechende Einsparungsmaßnahmen zu setzen. Die Umsetzung und Verhandlung mit den Arbeitnehmervertretern würden in der operativen Verantwortung und Umsetzung der Geschäftsführung der GKB liegen. Aus Sicht des BMVIT seien in folgenden Bereichen Maßnahmen umzusetzen und an das BMVIT zu berichten:*

Pensionsrecht der Bediensteten der GKB

- Erhöhung des Pensionsantrittsalters bzw. Pensionskürzung abhängig vom Pensionsantrittsalter,
- Reduktion des Pensionsanspruchs,
- Aussetzen der Valorisierung,
- Kürzung neu anfallender Witwer/Witwenpensionen,
- Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags.

(2) Laut Stellungnahme der GKB habe sie den Sozialpartner schon bisher auf eine Anhebung des Pensionsalters auf 62 Jahre gedrängt und werde dies weiterhin verstärkt tun.

Da 2026 die letzte Mitarbeiterin des alten Dienstrechts mit 61,5 Jahren in Pension gehen werde, sei eine Anhebung des Durchrechnungszeitraums auf höchstens 25 Jahre möglich und die tatsächlichen Auswirkungen – wegen der gesetzlich erforderlichen Übergangsregelungen – überschaubar.

Aufgrund des geänderten Pensionsrechts ergebe sich bereits im Jahr 2013 im Durchschnitt eine Pensionskürzung von 12 % im Vergleich zur Vergleichspension. Wegen der abgeschnittenen Karriere und des ansteigenden Durchrechnungszeitraums sei bereits nach geltender Rechtslage mit weiteren Pensionskürzungen zu rechnen.

Eine Anhebung des Pensionssicherungsbeitrags von derzeit 4,8 % auf 10 % der Vergleichspension werde für Pensionsbestandteile, auch wenn sie über der Höchstbeitragsgrundlage lägen, nur schwer durchsetzbar sein und mit größter Wahrscheinlichkeit einer rechtlichen Überprüfung nicht standhalten.

Die Schlussfolgerungen des RH würden sehr ernst genommen und bestmöglich umgesetzt werden.

- 35.4** (1) Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die Kollektivvertragspartner 1998 im Kollektivvertrag festgehalten hatten, dass „die jeweiligen ÖBB-Pensionsregelungen zu übernehmen sind und dafür im Gegenzug der Bund die Finanzierung der GKB-Beamtenpensionen übernimmt.“ Für den RH war daher nicht nachvollziehbar, warum eine durch die Sozialpartner getroffene Vereinbarung nicht umgesetzt wurde und hiedurch dem Bund Nachschussverpflichtungen von 18,40 Mio. EUR entstanden. Der RH wies darauf hin, dass gerade die vom BMVIT

geforderten Einsparungsmaßnahmen im Pensionsrecht der ÖBB umgesetzt wurden.

(2) Der RH entgegnete auch der GKB, dass die Kollektivvertragspartner 1998 im Kollektivvertrag festgehalten hatten, dass die jeweiligen ÖBB-Pensionsregelungen zu übernehmen sind und dafür im Gegenzug der Bund die Finanzierung der GKB-Beamtenpensionen übernimmt. Nach Ansicht des RH ist diese kollektivvertragliche Regelung umzusetzen und bedarf keiner weiteren – über die bereits 1998 vereinbarte hinausgehenden – Zustimmung der Sozialpartner.

Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse

36.1 Die GKB setzte zwischen 2000 und 2015 folgende Maßnahmen, um die Pensionskasse zu entlasten:

- freiwillige Versicherung der Administrativpensionisten über ein – von den Betroffenen freiwillig eingegangenes – geringfügiges Beschäftigungsverhältnis gemäß § 19a ASVG in der Kranken- und Pensionsversicherung. Dies brachte einen früheren ASVG-Pensionsantritt und somit eine kürzere Administrativpensionsbezugsdauer;
- Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten im Jahr 2000 in den Fällen, in denen es wirtschaftlich erschien, einen früheren ASVG-Pensionsanfall zu erreichen und die Bezugsdauer einer Administrativpension zu verkürzen;
- regelmäßige Feststellung und Überprüfung der erworbenen Versicherungsmonate und allenfalls zu erreichenden Pensionshöhen, um einen „optimalen ASVG-Pensionsstichtag“ zu ermitteln;
- regelmäßige Überprüfung, ob allenfalls ein Anspruch auf Invaliditäts- oder Berufsunfähigkeitspension in der ASVG-Pensionsversicherung bestand;
- Prüfung der Möglichkeit einer Reaktivierung des Pensionisten bei Wegfall einer befristet zuerkannten Invaliditäts- oder Berufsunfähigkeitspension. Zwischen 2010 und 2015 wurden drei Reaktivierungen durchgeführt.

36.2 Der RH kritisierte, dass die Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse fast ausschließlich zu Lasten der GKB oder des Bundes gingen. Er kritisierte weiters, dass die Verlagerung der Pensionskosten von der Pensionskasse auf die ASVG-Pensionsversicherung zu Lasten des Bundes vorgenommen wurde. Zum Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten verwies der RH auf TZ 31.

Maßnahmen zur Entlastung der Pensionskasse

Der RH empfahl dem BMVIT und der GKB, zukünftig keine Entlastung der Pensionskasse durchzuführen, die zu Lasten der GKB, des Bundes oder der ASVG-Pensionsversicherung geht, sondern Maßnahmen zu setzen, die den im Kollektivvertrag vereinbarten Beitrag der GKB-Beamten erfordern.

- 36.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT wären die unter TZ 35.3 vom BMVIT geforderten Einsparungsmaßnahmen durch die GKB umzusetzen.*

Schlussempfehlungen

37 Der RH hob zusammenfassend folgende Empfehlungen hervor:

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

(1) Die Vorgaben des Eigentümers wären gewissenhaft umzusetzen. Bei Vorgaben, die aus Sicht der GKB unklar sind oder nicht im Einflussbereich des Unternehmens liegen, wäre mit dem BMVIT Rücksprache zu halten, um auf eine Abänderung bzw. Präzisierung der Eigentümerstrategie hinzuwirken. (TZ 3)

(2) Es wären geeignete Maßnahmen zu treffen, um die vom Eigentümer festgelegten Kennwerte jährlich zu erheben und diese mit den Zielwerten des BMVIT vergleichen zu können. (TZ 3)

(3) Es wäre die Aussagekraft und Steuerungsrelevanz der Kennzahlen auf Basis zukünftiger Erfahrungen zu evaluieren und deren Anzahl gegebenenfalls zu reduzieren. (TZ 3)

(4) Die Zielwerte zu den unternehmensinternen Kennzahlen wären zumindest auf das Niveau der Zielwerte aus der Eigentümerstrategie anzuheben. (TZ 3)

(5) Vom Präsidium des Aufsichtsrats wäre bei der Gestaltung der MbO-Vereinbarungen (MbO = Management by Objectives) mit der Geschäftsführung der GKB in Zukunft verstärkt auf relevante strategische Kennzahlen der GKB zurückzugreifen und diese mit ambitionierten Zielwerten zu versehen. (TZ 3)

(6) Gestützt auf die Risikoanalyse wären die Kontrollprozesse zentral zu erfassen und deren Einhaltung und Wirkung regelmäßig zu prüfen. (TZ 9)

(7) Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Busverkehr wäre regelmäßig zu evaluieren, um das Leistungsangebot der Nachfrage anpassen zu können. (TZ 14)

(8) Das Projekt zu einem Fahrgast- und Fahrerinformationssystem sollte zügig umgesetzt werden und es wären in einem weiteren Schritt auch die Busse mit einem Fahrerinformationssystem über die abzuwartenden Anschlüsse auszustatten. (TZ 14)

Schlussempfehlungen

(9) Bei zukünftigen Kundenbefragungen wäre die Fahrplan- bzw. Anschlussqualität mitabzufragen; die Befragungen der Bahnkunden wären fortzusetzen und dabei insbesondere auf eine Vergleichbarkeit der einzelnen Befragungsergebnisse zu achten. (TZ 14)

(10) Es wären auch im Busbereich regelmäßig Erhebungen zur Kundenzufriedenheit vorzunehmen. (TZ 14)

(11) Es wären mögliche Fahrgastpotenziale für den Fall einer quantitativen bzw. qualitativen Verbesserung des Verkehrsangebots zu analysieren. (TZ 14)

(12) Es wäre die Steirische Verkehrsverbund GmbH regelmäßig über die eingelangten Beschwerden in aggregierter Form zu informieren. (TZ 14)

(13) Die Verhandlungen über eine allfällige Elektrifizierung und deren Finanzierung wären unter Bedachtnahme auf Kosten-Nutzen-Analysen fortzusetzen, um den Zeitplan zur Entwicklung des eigenen Streckennetzes einhalten zu können. (TZ 14)

(14) Die Einforderung der Kaufpreisminderung bzw. des Pönales sollte in voller Höhe (3,6 Mio. EUR) konsequent verfolgt werden. (TZ 19)

(15) Bei weiteren Verzögerungen des Verkaufs der Triebwagen VT70 wäre neuerlich eine Käufersuche einzuleiten. (TZ 20)

(16) Es wäre schriftlich festzulegen,

- in welche Prozesse die Diversity- und Gleichbehandlungsbeauftragte zwingend einzubinden ist (z.B. Zusammensetzung von Kommissionen und Arbeitsgruppen, Organisationsänderungen),
- über welche personelle und organisatorische Maßnahmen sie zu informieren ist (z.B. Gewährung von Karenzurlauben und Teilzeitarbeit, Ablehnung von Aufnahmewerberinnen und Aufnahmewerbern) und
- bei welchen Personalmaßnahmen sie das Recht auf eine schriftliche Stellungnahme hat (z.B. Ablehnung von Karenzurlauben und Teilzeitbeschäftigungen, Ausschreibungen von Funktionen, Funktionsbestellungen, Verwendungsänderungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern). (TZ 21)



(17) Messbare Kennzahlen zur Evaluierung der vom Gleichbehandlungsausschuss definierten Zielsetzungen wären festzulegen und die Erreichung der Ziele im Rahmen des jährlichen Fortschrittsberichts zu evaluieren. (TZ 21)

(18) In die Mitarbeiterbefragungen wären auch Fragen in Bezug auf die Gleichstellung von Frauen und Männern aufzunehmen und die betreffenden Ergebnisse dem Gleichbehandlungsausschuss zugänglich zu machen. (TZ 21)

(19) Das Präsidium des Aufsichtsrats der GKB sollte MbO-Vereinbarungen jedenfalls vor Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres mit der Geschäftsführung der GKB abschließen. (TZ 23)

(20) In Zukunft wäre die Erreichung vereinbarter Zielwerte transparent und nachvollziehbar darzustellen und auf Rundungen zu verzichten. (TZ 23)

(21) Das Präsidium des Aufsichtsrats sollte die eingelangten Vollzugsmeldungen der GKB gewissenhaft prüfen. (TZ 23)

(22) Im Sinne der Rechtssicherheit wäre eine endgültige Entscheidung in den anhängigen Verfahren vor dem Landeshauptmann der Steiermark und dem Finanzamt Graz-Stadt herbeizuführen und die Säumnis der Entscheidungspflicht geltend zu machen. (TZ 24)

(23) Das System der außertarifmäßigen (a.t.) Fahrbegünstigung wäre zu evaluieren; gegebenenfalls wären die Kostenbeiträge zu erhöhen bzw. die a.t. Fahrbegünstigung anzupassen. (TZ 24)

(24) Die Pensionsbeiträge für die beitragsfinanzierte Pension der GKB-Beamten (7 % unter und 14,25 % über der Höchstbeitragsgrundlage), der Lohnbediensteten und Sondervertragsbediensteten (7,5 % unter und 15 % über der Höchstbeitragsgrundlage) sollten auf das Niveau der nach 30. Juni 1998 eingetretenen Bediensteten (1,5 %) gesenkt werden, um die Pensionslast der GKB zu vermindern. (TZ 25)

(25) Auf die Übernahme des Pensionsantrittsalters für die GKB-Beamten aus dem geltenden ÖBB-Pensionsrecht wäre – wie im Kollektivvertrag vorgesehen – hinzuwirken, um damit die Ansprüche auf die Administrativpension zu reduzieren. (TZ 28)

Schlussempfehlungen

(26) Maßnahmen zur Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts für die GKB-Beamten wären einzuleiten und damit zumindest die im Jahr 1998 mit dem Bund kollektivvertraglich vereinbarten Regelungen – keine neuen Ansprüche der Dienstnehmer bzw. keine neuen Belastungen für den Dienstgeber entstehen zu lassen – umzusetzen. (TZ 29)

(27) Auf die Angleichung der Pensionssicherungsbeiträge von 2,5 % für GKB-Beamte mit einem frühesten Pensionsantritt ab 1. Jänner 2020 an jene der GKB-Beamten mit einem frühesten Pensionsantritt bis 1. Jänner 2020 von 4 % wäre hinzuwirken. (TZ 30)

(28) Künftige Änderungen im ASVG-Pensionssystem sollten nicht durch Nachkauf von Schul-, Studien- und Ausbildungszeiten für die Pensionskasse kompensiert werden. (TZ 31)

(29) Es wären dringend Maßnahmen zur Erhöhung des Beamtenpensionsantrittsalters zu setzen. (TZ 34)

BMVIT

(30) Die festgelegten jährlichen Kennzahlen wären von der GKB einzufordern. (TZ 3)

(31) Das BMVIT sollte als Eigentümer der GKB strategische Überlegungen ausarbeiten, inwieweit kumulierte Gewinne für zukünftige Investitionen rückzustellen und verfügbare Restbeträge an den Eigentümer auszuschütten wären. (TZ 4)

(32) Die Erarbeitung von Einsparungspotenzialen von Seiten der GKB wäre einzufordern und die zukünftigen Infrastrukturtransferzahlungen des Bundes wären unter Berücksichtigung der allgemeinen Einsparungserfordernisse entsprechend zu bemessen. (TZ 17)

(33) Die Grundlagen der Infrastrukturförderung wären zeitnahe vertraglich festzulegen. (TZ 17)

(34) Als Auftraggeber der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) wäre dafür Sorge zu tragen, dass diese nach Ablauf der fünfjährigen Durchrechnungsperiode zur Überkompensationsprüfung die vom Wirtschaftsprüfer der GKB erstellten Unterlagen einer eigenständigen Plausibilisierungsprüfung unterwirft. (TZ 15)



(35) Die Grundlagen der Infrastrukturförderung sollten möglichst bald vertraglich festgelegt werden. (TZ 18)

(36) Spätestens mit dem nächsten Finanzausgleich wäre auf eine Regelung hinzuwirken, die einerseits die budgetären Möglichkeiten der Träger der Straßenbaulast (Land und Gemeinden) angemessen berücksichtigt, andererseits aber die Zahl der Eisenbahnkreuzungen auf das notwendige Maß beschränkt. (TZ 18)

(37) Auf eine gesetzliche Regelung über die Tragung der aus dem Eisenbahngesetz 1957 entstehenden Kosten und die Durchsetzung daraus resultierender Forderungen wäre nötigenfalls hinzuwirken. (TZ 18)

(38) Bei der Europäischen Kommission sollte auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hingewirkt werden. (TZ 20)

(39) Jener Teil der Nachschussverpflichtung, der sich aus der Anwendung der aktuellen ÖBB-Pensionsregelungen ergibt, wäre zu erfüllen. Jene Teile, die aufgrund fehlender Pensionsreformen – trotz kollektivvertraglicher Vereinbarung, den Kollektivvertrag bei Änderungen der ÖBB-Pensionsordnung anzupassen – bei den GKB-Beamtenpensionen entstanden waren, wären künftig nicht mehr zu bezahlen. (TZ 26)

Land Steiermark

(40) Die Ausschreibungen der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf der Straße wären möglichst zeitnahe durchzuführen, um eine EU-rechtskonforme Vertragslage bei den Autobusverkehrsleistungen zeitnahe herzustellen. (TZ 12)

Land Steiermark und BMVIT

(41) Eine einheitliche und verbindliche Vorgangsweise zur Erfüllung der EU-rechtlichen Vorgaben und zur Wahrung der Interessen der Steuerzahler, übermäßige Ausgleichszahlungen zu vermeiden, wäre zu erarbeiten und die relevante Gebarung der GKB – angesichts des hohen Anteils öffentlicher Mittel – auf allfällige Überkompensation zu prüfen. (TZ 15)

Graz-Köflacher Bahn und Bus- betrieb GmbH und BMVIT

(42) Es sollten zukünftig rechtzeitig Verhandlungen betreffend den Verkehrsdienstevertrag für den Schienenpersonenverkehr aufgenommen werden bzw. der Vertrag zu einem Zeitpunkt abgeschlossen werden, dass der neue Vertrag lückenlos dem auslaufenden Ver-

Schlussempfehlungen

trag folgen kann, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden und eine Transparenz der Verträge sicherzustellen. (TZ 11)

(43) Das Präsidium des Aufsichtsrats sowie das BMVIT sollten nur steuerungsrelevante und ambitionierte Zielsetzungen für MbO-Verbindungen heranziehen, auf die die Geschäftsführung der GKB aktiv Einfluss nehmen kann und die nicht auch ohne den Anreiz leistungsorientierter Prämien verwirklicht sein könnten. (TZ 23)

(44) Die zukünftigen Abfertigungen in Höhe von rd. 8 Mio. EUR wären nicht mehr durch die Pensionskasse erstatten zu lassen, sondern aus Mitteln der GKB zu finanzieren. (TZ 32)

(45) Die Pensionsregelungen für GKB-Beamte wären wie folgt an das ÖBB-Pensionsrecht anzupassen, um die im Kollektivvertrag von 1998 vorgesehene Übernahme des ÖBB-Pensionsrechts zu erreichen:

- Übernahme des Pensionsantrittsalters der ÖBB-Beamten nach gültigem Pensionsrecht;
- Anhebung der mindestens erforderlichen Dienstjahre nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB (42 Jahre im Endausbau);
- Reduktion des Pensionsanspruchs von 83 % auf 80 % des durchgerechneten Bezugs (wie von der GKB angestrebt);
- Steigerung der derzeitigen Durchrechnung von 18 auf 40 Jahre;
- Berechnung der Pensionskürzungen vom Pensionsantrittsalter bezogen auf die Vergleichspension nach gültigem Pensionsrecht der ÖBB-Beamten, höchstens jedoch 15 % von der Vergleichspension;
- Aussetzen der Valorisierung der Pensionskassenpensionen für fünf Jahre (wie von der GKB angestrebt);
- Kürzung neu anfallender Witwen/Witwerpensionen von 60 % auf 50 % (wie von der GKB angestrebt);
- Erhöhung des Pensionssicherungsbeitrags für jenen Teil der Vergleichspensionen, der über der Höchstbeitragsgrundlage liegt, auf 10 %. (TZ 35)



(46) Zukünftig wäre keine Entlastung der Pensionskasse durchzuführen, die zu Lasten der GKB, des Bundes oder der ASVG-Pensionsversicherung geht, sondern es wären Maßnahmen zu setzen, die den im Kollektivvertrag vereinbarten Beitrag der GKB-Beamten erfordern. (TZ 36)

**Graz-Köflacher
Bahn und Busbe-
trieb GmbH und
Land Steiermark**

(47) Es wäre eine Vereinbarung über die gegenseitige Weiterleitung von die GKB betreffenden Beschwerden abzuschließen. (TZ 14)

**BMVIT, Land
Steiermark und
Graz-Köflacher
Bahn und
Busbetrieb GmbH**

(48) Über den 8. Mittelfristigen Investitionsplan, der die Periode ab 2015 abdecken sollte, wäre möglichst rasch das Einvernehmen herzustellen. (TZ 17)

**BMVIT, Land Steier-
mark und BMF**

(49) Es wäre gemeinsam mit der SCHIG die Rechtslage zur Umsatzbesteuerung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf der Schiene und Straße zu prüfen, um eine einheitliche Anwendung der Umsatzsteuerbestimmungen zu gewährleisten. (TZ 13)

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in [Gründruck](#)

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Geschäftsführung

GD Mag. Franz WEINTÖGL
(seit 3. Oktober 1998)

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Franz ECKERT
(23. Oktober 1998 bis 30. August 2013)

Mag. Christian WEISSENBURGER
(seit 1. September 2013)

Stellvertreter des Aufsichtsrats

Mag. Christian WEISSENBURGER
(1. Juni 2002 bis 30. August 2013)

Mag. Elisabeth LANDRICHTER
(seit 1. September 2013)

Wien, im April 2016

Der Präsident:

Dr. Josef Moser