

Prüfbericht
gemäß § 11 und § 3 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof

betreffend die

Mag. Abt. 10/8 – Abteilung für Verkehrsplanung

StRH – 9463/2011
Graz, im Juni 2012

Diesem Prüfungsbericht liegt der Stand der vorliegenden Unterlagen vom 20. Juni 2012 zu Grunde.

Prüfungsleitung: Ing. Christian Hofstätter

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz
A-8011 Graz
Tummelplatz 9

Inhaltsverzeichnis

1.	Gegenstand und Umfang der Prüfung	5
1.1.	Auftrag und Überblick.....	5
1.2.	Prüfungsziel und Auftragsdurchführung	6
1.2.1.	Allgemeine Fragen:.....	6
1.2.2.	Besondere Themen:	6
1.3.	Zur Prüfung herangezogene Unterlagen	7
1.4.	Besprechungen	7
2.	Zusammenfassung	8
3.	Berichtsteil.....	10
3.1.	Aufgabe und Zweck	10
3.1.1.	Rechtsgrundlagen für die Abteilung.....	10
3.1.2.	Grundlagen für die Schaffung einer eigenen Abteilung für Verkehrsplanung.....	11
3.2.	Strategie.....	12
3.2.1.	Verkehrspolitische Leitlinie 2020	12
3.2.2.	Grazer Mobilitätskonzept 2020.....	12
3.2.3.	Verkehrsplanungsrichtlinie.....	13
3.3.	Personal	15
3.3.1.	Personalstand und Dienstpostenplan	15
3.3.2.	Fair-Bewertung und Aufgabenbereich des zusätzlichen Mitarbeiters.....	16
3.4.	Organisation	17
3.4.1.	Organigramm der Abteilung.....	17
3.4.2.	Überblick über die Organisation	18
3.4.3.	Geschäftseinteilungsplan	18
3.4.4.	Ressourceneinsatz der Abteilung	19
3.4.5.	Budget und kamerale Einnahmen-Ausgaben-Rechnung.....	20
3.4.6.	Organisationsgröße, Dienstpostenstruktur und Mitarbeiterereinsatz.....	23
3.4.7.	EDV-Ausstattung	24
3.4.8.	Amtsausstattung (Inventar)	26
3.4.9.	Raum – Funktionsprogramm.....	27
3.5.	Jahresziele.....	28
3.5.1.	Grazer Steuerungsmodell-Balanced Scorecard (BSC)	28
3.6.	Arbeitsmethodik	30
3.6.1.	Prüfungen der Ausschreibungen und Vergaben	30
3.6.2.	Kassenprüfung.....	34
3.7.	Controlling	34

3.7.1.	Kostenrechnung	34
3.7.2.	Interne Kennzahlen zu den erbrachten Leistungen	36
3.7.3.	Leistungskennzahlen für die Erreichung der strategischen Ziele	37
3.8.	Wirksamkeit	38
3.8.1.	Wirkungsorientierung	38
3.8.2.	Wirkungsorientierte Kennzahlen der BSC	38
3.8.3.	Gender Performing	39
4.	Empfehlungen.....	41
	Anhang: Tätigkeits-/Geschäfts-/Jahresbericht.....	43

Abkürzungsverzeichnis

AOG	Außerordentliche Gebarung
BSC	Balance Scorecard
BVG	Bundesvergabegesetz
gem	gemäß
GO StRH	Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof
GRB	Gemeinderatsbeschluss
GSM	Grazer Steuerungsmodell
GZ	Geschäftszahl
GVA	Gesamtvorschlag
ITG	Informationstechnik Graz GmbH
KFZ	Kraftfahrzeug
Mag. Abt.	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OG	Ordentliche Gebarung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
GVB	Grazer Verkehrsbetriebe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

Disclaimer

Dieser Bericht ist ein **Prüfungsbericht im Sinne des § 16 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof der Stadt Graz** (in der Folge: GO-RH). Er kann personenbezogene Daten im Sinne des § 4 des Datenschutzgesetz 2000 (in der Folge: DSG 2000) enthalten und dient zur **Vorlage an den Kontrollausschuss der Stadt Graz** im Sinne des § 17 GO-RH.

Die **Beratungen und die Beschlussfassung über diesen Bericht** erfolgen gemäß § 37 Abs 9 des Statut der Landeshauptstadt Graz 1967 (in der Folge: Statut) in **nichtöffentlicher und vertraulicher Sitzung**.

Die **Mitglieder des Kontrollausschusses** wurden daran erinnert, dass sie im Sinne der §§ 17 und 47 Statut der Landeshauptstadt Graz die **Verschwiegenheitspflicht** wahren und die in den Sitzungen des Kontrollausschusses zu Ihrer Kenntnis gelangten Inhalte **vertraulich behandeln** werden.

Eine hinsichtlich der datenschutzrechtlichen Einschränkungen **anonymisierte Fassung** dieses Berichtes ist **ab dem Tag der Vorlage an den Kontrollausschuss** im Internet unter <http://stadtrechnungshof.graz.at> abrufbar.

Der Stadtrechnungshofdirektor

Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA

1. Gegenstand und Umfang der Prüfung

1.1. Auftrag und Überblick

Die Prüfung zum Thema

Überprüfung der Mag. Abt. 10/8 - Verkehrsplanung

war eine amtswegig veranlasste Prüfung gemäß § 11 Abs 1 der Geschäftsordnung für den Stadtrechnungshof der Stadt Graz (in der Folge: GO-StRH). Es handelte sich um eine Maßnahme der Gebarungskontrolle nach § 3 GO-STRH. Der Prüfungsauftrag wurde am 10. März 2011 erteilt.

Als zuständiger Prüfungsleiter wurde Herr Ing. Christian Hofstätter nominiert.

Gemäß § 3 GO-StRH umfasst eine solche Gebarungskontrolle unter anderem:

1. die Prüfung der Rechtmäßigkeit der Einnahmen und Ausgaben; das ist nach § 3 Abs 4 GO-StRH eine Prüfung, ob die Einnahmen und Ausgaben vollständig belegt, rechtmäßig zugeordnet, bedeckt, aufwands- und projektgenehmigt und abgewickelt sind sowie die Kassenführung rechnerisch richtig und rechtmäßig ist;
2. die Prüfung der Inventarverzeichnisse, Grundstücke, dinglichen Rechte, Wertpapiere und Beteiligungen auf Vollständigkeit, richtigen Nachweis und richtige Bewertung (Vermögensprüfung);
3. die Prüfung der Zweckmäßigkeit der Organisation von Verwaltungsstellen und Verwaltungsabläufen;
4. die Prüfung auf Zielerreichung mit dem geringst möglichen finanziellen Aufwand und den geeignetsten Personal- und Sachmitteln.

Der Aufbau des Berichts entspricht dem des integrierten Management System IMS des Malik Management. Dieses System wurde mit Projekt „Graz Gemeinsam Führen“ seit 2012 als gemeinsame Basis für das Management im Haus Graz verwendet.

1.2. Prüfungsziel und Auftragsdurchführung

Prüfungsziel war, die Bearbeitung folgender Schwerpunkte:

1.2.1. Allgemeine Fragen:

- Erhebung der Aufgaben und der erbrachten Leistungen der geprüften Abteilung;
- Erheben der Produkte und Leistungen sowie der Kosten pro „Produkt“ anhand der Output-Mengen;
- Beurteilung der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Gebarung auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung.

1.2.2. Besondere Themen:

Zweckmäßig, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Rechtmäßigkeit in den Bereichen:

- die Vergabe von Leistungen an Dritte;
- die EDV-Ausstattung;
- das Raum- und Funktionsprogramm.

Die Durchführung der Prüfung erstreckte sich im Sinne der oben in 1.1 umrissenen Aufgaben lt GO-StRH im Schwerpunkt auf folgende Prüfungshandlungen:

- Untersuchung der Organisation der Abteilung für Verkehrsplanung,
- Erhebungen zu Aufbau und Aussagekraft der Kostenrechnung,
- Erhebung von Einsparungspotentialen.

Die Prüfung wurde im Zeitraum März 2011 bis einschließlich Juni 2012 (mit Unterbrechungen) durchgeführt.

Die Verständigung des Leiters der Abteilung für Verkehrsplanung über die Prüfung durch den Stadtrechnungshof erfolgte mit Schreiben vom 16. März 2011.

1.3. Zur Prüfung herangezogene Unterlagen

- Voranschläge;
- Rechnungsabschlüsse;
- Geschäftsberichte der Stadt Graz;
- Tätigkeitsberichte der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Jahresberichte der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Organigramm, Referats- und Aufgabenbeschreibungen;
- Dienstpostenplan und Stellenbeschreibungen;
- Auswertungen aus der Kostenstellenrechnung;
- Gemeinderatsstücke und Beschlüsse der Stadt Graz;
- Akten und Aufzeichnungen der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Balanced Scorecard der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Auswertungen aus der kameralen Buchführung der Stadt Graz;
- Belege und Unterlagen zu den Beschaffungsprozessen der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Schriftliche Stellungnahmen der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Produktkatalog der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Raum- und Funktionsprogramm der Abteilung für Verkehrsplanung;
- Inventarlisten der Abteilung für Verkehrsplanung.

1.4. Besprechungen

Mündliche bzw. schriftliche Auskünfte wurden im Zuge der Überprüfung vom Abteilungsvorstand und von den MitarbeiterInnen der Abteilung für Verkehrsplanung erteilt.

Die Schlussbesprechung wurde am 6. Juni 2012 in den Räumlichkeiten des Stadtrechnungshofes abgehalten.

Der Rohbericht wurde am 18. Juni 2012 an die Abteilung für Verkehrsplanung weitergeleitet.

Die Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung erfolgte am 20. Juni 2012. Sie wurde in den Bericht eingearbeitet. Soweit es sich dabei nicht um semantische Änderungen handelte, wurden diese in Form einer gelben Schattierung hervorgehoben.

2. Zusammenfassung

Mit der verkehrspolitische Leitlinie 2020 und dem Mobilitätskonzept 2020 wurden die strategischen Vorgaben für die inhaltliche Arbeit der Abteilung für Verkehrsplanung festgeschrieben und mit evaluierbaren Zielen und Messgrößen hinterlegt. Diese Vorgehensweise war als „good practice“ positiv hervorzuheben.

Auch die Formulierung der Verkehrsplanungsrichtlinie zur Minimierung ablauftechnischer „Graubereiche“ und Optimierung der Schnittstellen bei gleichzeitiger Flexibilität in Ausnahmefällen wurde durch den Stadtrechnungshof als „good practice“ – Beispiel positiv hervorgehoben.

Die Abteilung für Verkehrsplanung hat die bisher auf mehrere MitarbeiterInnen verteilten Agenden der Stadtentwicklung/Stadtplanung in einem Dienstposten zusammengefasst. Die Stärkung der Stadtentwicklung/Stadtplanung diente unter anderem dazu im Vorfeld kostenintensive Nachteile im Verkehrsbereich zu vermeiden.

Das vorliegende Organigramm der Abteilung für Verkehrsplanung wies eine schlanke Führungsstruktur auf (keine Referatsleiter). Dieser Umstand war auf die geringe Anzahl der Dienstposten zurückzuführen.

Der Geschäftseinteilungsplan umfasste eine Reihe von unterschiedlichen Aufgaben mit zum Teil komplexer Themenstellung, die im Wesentlichen durch die sechs Fachreferenten wahrzunehmen waren. Der Stadtrechnungshof beurteilte daher die Personalausstattung als angemessen. Ein weiteres Einsparungspotenzial im Bereich des Personals ohne gleichzeitige Reduktion der Aufgaben wurde nicht festgestellt.

Der städtische Ressourceneinsatz für die Abteilung für Verkehrsplanung betrug in den geprüften Jahren 2008 bis 2010 zwischen EUR 2.752.117,07 und EUR 4.609.943,31 und wuchs im Betrachtungszeitraum um rd. 68%. Die Hauptursache für den Anstieg des Gebarungsumfangs lag in der Aufstockung der Mittel im Bereich der Investitionen um 84% gegenüber dem Basisjahr 2008.

Die Abteilung für Verkehrsplanung besaß im Überprüfungszeitraum in Bezug auf den Produktkatalog und die einzelnen Projekte kein Zeiterfassungssystem und kein Kostenerfassungssystem. Die Einführung einer Kostenträgerrechnung wurde dem Stadtrechnungshof von der Abteilung für Verkehrsplanung zugesichert.

Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass im Überprüfungszeitraum eine EDV-Komponentenbereinigung stattgefunden hat. Bezüglich der aktuell verbliebenen EDV- Ausstattung gab es seitens des Stadtrechnungshofes keine Beanstandungen.

Bei einer örtlichen Begehung der Räumlichkeiten beurteilte der Stadtrechnungshof die Raumausstattung als zweckmäßig.

Die am 1. Dezember 2011 erstmalig durchgeführte Überprüfung der Kasse der Abteilung für Verkehrsplanung durch den Stadtrechnungshof zeigte sowohl hinsichtlich des Kassenstandes als auch der Aktualität der Belegerfassung ein ordnungsgemäßes Ergebnis.

Betreffend die Vergabeprüfung war festzustellen, dass bei der Stichprobe über EUR 100.000,-- netto es seitens des Stadtrechnungshofes keine Beanstandungen gab. Bei den beiden anderen gezogenen Stichproben wurde der Präsidialerlass Nr. 20 vom 2. November 2006 nicht eingehalten. Die Verletzung dieses Präsidialerlasses bezog sich auf die Nichteinhaltung der Wertgrenze von EUR 1.500,-- netto in Bezug auf die Einholung von drei Vergleichsangeboten.

3. Berichtsteil

3.1. Aufgabe und Zweck

Das Aufgabenfeld der Abteilung für Verkehrsplanung reichte von der verkehrsmittelübergreifenden Konzeptplanung bis hin zur Detailplanung für den Fußgänger- und Radverkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr (Bus und Straßenbahn) und den ruhenden Verkehr. Bezüglich der tatsächlich durchgeführten Tätigkeiten über die Jahre 2008 bis 2010 verweist der StRH auf die Tabelle im Anhang.

Die städtische Verkehrsinfrastruktur umfasste:

Verkehrsinfrastruktur		km
Radverkehrsnetz:		ca. 120
ÖV- Netz:	Straßenbahnen (6 Linien)	44
	Bus (37 Linien)	250
	Summe	294
Straßennetz (ohne Autobahnen):	Vorrangstraßen	194
	Straßen ohne Vorrang	802
	Summe	996

Der Aufgabenbereich bzw. die Tätigkeit der Abteilung für Verkehrsplanung war im engen Zusammenhang mit der verkehrspolitische Leitlinien 2000 und 2020 für die Stadt Graz zu sehen. Diese verkehrspolitischen Leitlinien bildeten das verkehrsstrategische Konzept für die Stadt Graz, wobei aufbauend auf die verkehrspolitische Leitlinie 2000 mit GRB vom 23. September 2010 die verkehrspolitische Leitlinie 2020 beschlossen wurde.

Als Grundziel für die Aufgabenerfüllung der Abteilung für Verkehrsplanung stand die Sicherstellung eines umweltfreundlichen und leistungsfähigen, stadtverträglichen, sicheren Verkehrssystems im Vordergrund.

3.1.1. Rechtsgrundlagen für die Abteilung

Die Abteilung für Verkehrsplanung nahm keine hochheitliche Kompetenz wahr, hatte aber eine breite Palette an Normen und Richtlinien im Rahmen ihrer Tätigkeiten zu berücksichtigen (siehe dazu auch Kapitel 3.4.3. Geschäftseinteilungsplan).

Nachfolgende Gesetze bzw. Richtlinien fanden in der Arbeit der Abteilung hauptsächlich Anwendung:

- Landesstraßenverwaltungsgesetz;
- Kraftfahrlineiengesetz;
- Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz;

- Eisenbahngesetz;
- Straßenbahnverordnung;
- Steiermärkisches Baugesetz;
- ÖNORM;
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).

3.1.2. Grundlagen für die Schaffung einer eigenen Abteilung für Verkehrsplanung

Die Grundlage für die Neuschaffung der Abteilung für Verkehrsplanung bildete der Gemeinderatsbeschluss vom 13. Juni 2002 (Reformprojekt 2000+ „ Grundsatzbeschluss Magistratsstruktur, GZ: Präs.K-129/1998-10“), wo der Grundstein für die Magistratsstruktur – NEU gelegt wurde.

Ziel dieses Reformprojektes war es, alle Verkehrsplanungssachen aus der Magistratsabteilung 10 - Baudirektion, der Mag. Abt. 10/1 - Straßenamt und der Mag. Abt. 14 – Stadtplanungsamt zusammenzuführen. In der Gemeinderatssitzung vom 2. Dezember 2004 wurde die Einrichtung einer Abteilung für Verkehrsplanung mit 1. Jänner 2005 beschlossen. Das bisherige Referat für Verkehrsplanung in der Mag. Abt. 10 – Stadtbaudirektion entfiel durch diese Maßnahme (acht Mitarbeiter und ein Referatsleiter).

Konkrete Organisationsuntersuchungen sowie ein Kennzahlenvergleich mit anderen Städten wurden im damaligen Reformprojekt lt. Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung nicht durchgeführt. Lt. Angaben der Stadtbaudirektion flossen jedoch soweit wie möglich Erfahrungen aus anderen Städten ein. Das Reformprojekt wurde von einem städtisch besetzten Team begleitet (Kernteam und Lenkungsteam). Der im Vergleich zum Referat für Verkehrsplanung um zwei Personen höhere Personalbedarf wurde durch das Zusammenfassen und Zusammenführen der Verkehrsplanungssachen und dem höheren Arbeitsaufwand begründet.

Bis Ende Juni 2006 erfolgte die Leitung der Abteilung für Verkehrsplanung durch den ehemaligen Leiter des Referates für Verkehrsplanung. Mit Anfang Juli 2006 übernahm der neue Abteilungsvorstand seine Arbeit als Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung.

3.2. Strategie

3.2.1. Verkehrspolitische Leitlinie 2020

Die bis zum Beschluss der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 gültigen verkehrspolitischen Ziele der Stadt Graz stammten aus dem Jahr 1992 und wurden in der „Verkehrspolitische Leitlinie 2000“ festgeschrieben. Sozioökonomische Entwicklungen, demografische Veränderungen, steigende Energiepreise, Kapazitätsengpässe und die Umweltbelastung durch den Verkehr stellten neue Anforderungen an die Verkehrspolitik in Graz. Die Verkehrspolitische Leitlinie 2020 sollte eine tragfähige Basis für ein Mobilitätskonzept für Graz sein.

Die Grundsätze der Verkehrspolitik in der Stadt Graz waren:

- Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt;
- Graz als Stadt der kurzen Wege;
- Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten;
- Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die sanfte Mobilität;
- Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation.

3.2.2. Grazer Mobilitätskonzept 2020

Das „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ war ein Zielkatalog mit quantifizierbaren und evaluierbaren Zielen auf Basis der „Verkehrspolitischen Leitlinie 2020“. Es wurde am 19. Jänner 2012 vom Gemeinderat der Stadt Graz beschlossen. Dabei wurden die quantifizierbaren Ziele in übergeordneten Konzepten, wie dem steirischen Gesamtverkehrskonzept und dem regionalen Verkehrskonzept Graz-Graz-Umgebung berücksichtigt.

Dieser Zielkatalog unterteilte sich in übergeordnete Ziele, Ziele für die Nahmobilität und qualitative Ziele. Alle fünf Jahre sollte von der Abteilung für Verkehrsplanung überprüft werden, in welchem Ausmaß die Ziele für das Grazer Mobilitätskonzept 2020 erreicht und ob die Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Erreichung dieser Ziele war dabei nicht nur von den verkehrlichen Maßnahmen abhängig, sondern stand auch in einem engen Zusammenhang mit der Stadt- und Siedlungsentwicklung. Ein Bericht über den Stand der Zielerreichung war dem Gemeinderat vorzulegen.

Das Grundziel der Abteilung für Verkehrsplanung war die Sicherstellung eines umweltfreundlichen und leistungsfähigen, stadtverträglichen, sicheren Verkehrssystems. Insbesondere wurde eine Verschiebung des Verhältnisses zwischen motorisiertem Individualverkehr und Umweltverbund von 45:55% (2008) auf 37:63% bis zum Jahr 2021 angestrebt.

Nachfolgende Ziele waren im Mobilitätskonzept 2020 angeführt:

- Übergeordnete Ziele:
 - Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes;
 - Erhöhung des ÖV-Anteils;
 - Erhöhung des Radverkehrsanteils;
 - Reduktion des motorisierten Individualverkehr -Anteils;
 - Stabilisation des FußgängerInnen-Anteils;
 - Reduktion des Anteils der KFZ-Wege der Grazer Bevölkerung;
 - Steigerung des Besetzungsgrades von PKW;
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Ziele für die Nahmobilität:

Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von:

 - Nahversorgungseinrichtungen;
 - ÖV Haltestellen (max. 300m Wegentfernung);
 - Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen (max. 300m Wegentfernung).

- Qualitative Ziele:

Erhöhung der Zufriedenheit der:

 - GrazerInnen mit der Sicherheit für FußgängerInnen;
 - GrazerInnen mit der Sicherheit für RadfahrerInnen;
 - Grazer Wohnbevölkerung allgemein mit dem ÖV;
 - Stabilisierung der Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung mit den Parkplätzen in der Wohnumgebung;
 - Keine Abnahme der Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Luftqualität.

Parallel dazu erfolgte die Erstellung der Verkehrsplanungsrichtlinie. Diese war eine verwaltungsinterne Richtlinie mit Standards zur Gestaltung des Verkehrssystems in Graz.

3.2.3. Verkehrsplanungsrichtlinie

Die Verkehrsplanungsrichtlinie stellte eine verbindliche Handlungsanleitung für das „Haus Graz“ im Zusammenhang mit der Realisierung von Maßnahmen im Verkehrsbereich dar. Auf Basis der geltenden Normen sowie bestehender übergeordneter, strategischer Konzepte sollte durch das Setzen allgemeiner Standards eine Erleichterung in Planungs- und Umsetzungsabläufen erreicht werden. Sie sollte planerische und ablauftechnische „Graubereiche“ minimieren und damit die Schnittstellen optimieren. Obwohl die gegenständliche Richtlinie eine verbindliche Handlungsanleitung darstellte, konnte in Einzelfällen mit Begründung von ihr abgewichen werden.

In weiterer Folge hatte die Abteilung für Verkehrsplanung mit der Erstellung eines Maßnahmenprogramms begonnen.

Mit der verkehrspolitischen Leitlinie 2020 und dem Mobilitätskonzept 2020 wurden die strategischen Vorgaben für die inhaltliche Arbeit der Abteilung für Verkehrsplanung festgeschrieben und mit evaluierbaren Zielen und Messgrößen hinterlegt. Diese Vorgehensweise war als „good practice“ positiv hervorzuheben.

Auch die Formulierung der Verkehrsplanungsrichtlinie zur Minimierung ablauftechnischer „Graubereiche“ und Optimierung der Schnittstellen bei gleichzeitiger Flexibilität in Ausnahmefällen wurde durch den Stadtrechnungshof als „good practice“ – Beispiel positiv hervorgehoben.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung:

Das Grazer Mobilitätskonzept 2020 ist nicht nur ein Zielkatalog, sondern beinhaltet neben diesem auch die Verkehrsplanungsrichtlinie, die im Bericht als eigener Punkt 3.2.3. angeführt ist, sowie auch die Maßnahmen. Die Strategie stellt sich im Überblick wie folgt dar:

Verkehrspolitische Leitlinie 2020 (Gemeinderatsbeschluss vom 23.9.2010)

Mobilitätskonzept 2020 Graz (aufbauend auf die Verkehrspolitische Leitlinie), bestehend aus:

- Ziele (Gemeinderatsbeschluss vom 19. Jänner 2012)
- Verkehrsplanungsrichtlinie (Gemeinderatsbeschluss vom 19. Jänner 2012)
- Maßnahmen (in Bearbeitung)

3.3. Personal

3.3.1. Personalstand und Dienstpostenplan

Der Dienstpostenplan ausgehend vom „Reformprojekt“ stellte sich wie folgt dar:

DPP 2008-2010 (Soll-Ist)

Dienstpostenplan lt. Reformprojekt		Dienstpostenplan Soll		Dienstpostenplan Ist (2008-2010)		
Funktion	Anz. Mitarb.	DPPL	Anz. Mitarb.	DPPL	Anz. Mitarb.	Funktion
Abteilungsvorstand (A-Posten)	1	A VIII	1	A VIII	1	Abteilungsvorstand
Sekretariat (C-Posten)	1	C I-C IV	1	C I-C IV	1	Sekretariat
Sekretariat (C-Posten)	1	C I-C IV	1	C I-C IV	1	Sekretariat
ReferentIn 1 (A-Posten)	1	A III - VI	1	A III - VI	1	ReferentIn für Sonderprojekte
ReferentIn 2 (A-Posten)	1	A III - VI	1	A III - VI	1	ReferentIn MIV/ruhender Verkehr
		A III - VI	1	A III - VI	1	ReferentIn Gesamtverkehrsplanung
Radverkehr (A- Posten)	1	A III - VI	1	A III - VI	1	ReferentIn Verkehrsplanung - Radverkehr
Ombudsfrau (A-Posten)	1					
ReferentIn 3 (B-Posten)	1	B VII (1F*)	1	B VII (1F*)	1	ReferentIn Öffentlicher
Projektunterstützung (B-Posten)	1	B II-V	1	B II-V	1	SachbearbeiterIn Planung
Projektunterstützung (B-Posten)	1					
ZeichnerIn (C-Posten)	1	C V	1	C V	1	Technischer Zeichner
ZeichnerIn (C-Posten)	1					
Summe	12		10		10	

* Aufstockung um einen Dienstposten per 1.Mai 2011 (ReferentIn "Fachliche Begleitung Stadtentwicklung)

Der Dienstpostenplan wurde im Jahr 2007 gegenüber jenem aus dem Reformprojekt um zwei MitarbeiterInnen gekürzt.

Im Reformprojekt 2000+ war für die neu einzurichtende Abteilung für Verkehrsplanung fünf A-Posten, drei B-Posten und vier C-Posten (insgesamt 12 Dienstposten) einschließlich des Abteilungsvorstandes vorgesehen. Der Dienstpostenplan der Jahre 2008 bis 2010 umfasste 10 Dienstposten und somit um zwei Dienstposten weniger als ursprünglich im Reformprojekt vorgesehen waren. Die grauen Balken in der zuvor dargestellten Tabelle zeigten die wesentlichen Unterschiede zwischen den Dienstpostenplan lt. Reformprojekt und dem tatsächlich eingesetzten Personal.

Im Jahr 2011 wurde der Dienstpostenplan um einen „A – Posten“ auf 11 Dienstposten erhöht (sechs A-Posten, zwei B-Posten und drei C-Posten; siehe auch Kapitel 3.4.1 Organigramm). Betreffend die Kanzlei war festzuhalten, dass die Kanzleitätigkeit in einem der beiden Sekretariatsposten berücksichtigt war.

Eine Gegenüberstellung des Dienstpostplans aus dem Reformprojekt 2000+ zu dem tatsächlich eingesetzten Personal zeigte, dass auf die Ombudstelle (A-Posten), eine ZeichnerInnenstelle (C-Posten) und einer MitarbeiterIn zur Projektunterstützung (B-Posten) verzichtet wurde, im Gegenzug jedoch zwei zusätzliche ReferentInnen (A-Posten) vorgesehen waren.

Der Mitarbeiterstand ab Mai 2011 betrug elf MitarbeiterInnen einschließlich des Abteilungsvorstandes und somit um eine MitarbeiterIn weniger als vorgesehen.

3.3.2. Fair-Bewertung und Aufgabenbereich des zusätzlichen Mitarbeiters

Gemäß F.A.I.R. Stellendatenerhebung war der Dienstposten der ReferentIn „Öffentlicher Verkehr“ als ein „A-Posten“ zu bewerten. Bei einer Neubesetzung dieses Dienstposten wird der derzeitige „B-Posten“ durch einen A-Posten ersetzt werden. Die Erhöhung um einen Dienstposten per 1. Mai 2011 auf insgesamt elf Dienstposten erfolgte nach Pensionierung eines Mitarbeiters in der Mag. Abt. 10/1 – Straßenamtes. Dieser Dienstposten (A III – A VI) wurde wie geplant der Abteilung für Verkehrsplanung übertragen (Dienstpostenneutralität). Der Aufgabenbereich dieses zusätzlichen Mitarbeiters umfasste schwerpunktmäßig Tätigkeiten im Rahmen der Stadtentwicklung/Stadtplanung.

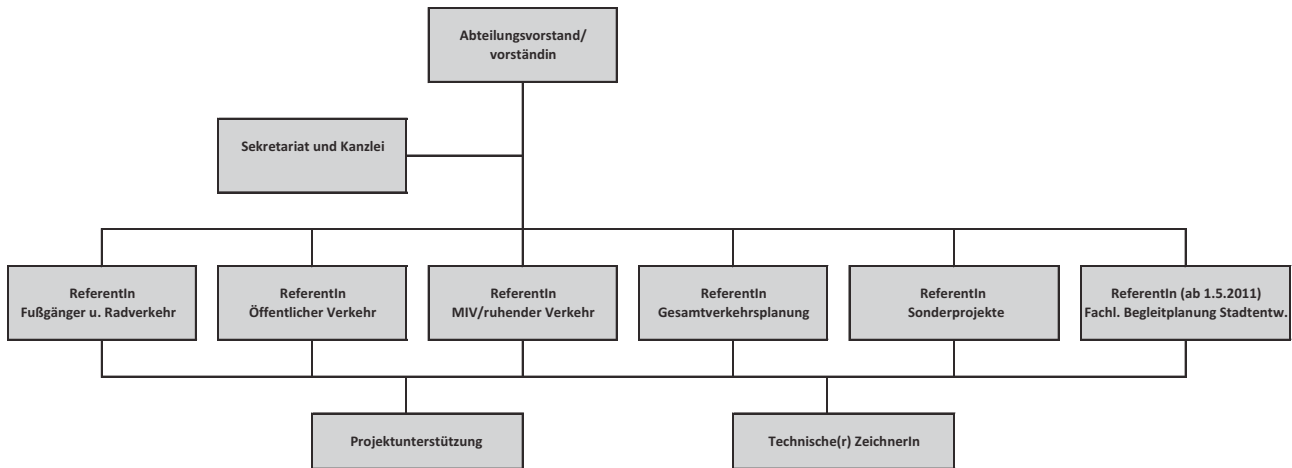
Diese Tätigkeit wurde zuvor von vier ReferentInnen wahrgenommen und umfasste lt. Angaben des Abteilungsvorstandes rd. 85% eines vollzeitäquivalenten Dienstpostens. Die erbrachten Überstunden der betroffenen ReferentInnen betragen im Jahr 2010 insgesamt 820 Stunden.

Die Abteilung für Verkehrsplanung hatte die bisher auf mehrere MitarbeiterInnen verteilten Agenden der Stadtentwicklung/Stadtplanung in einem Dienstposten zusammengefasst. Die Stärkung der Stadtentwicklung/Stadtplanung diente unter anderem dazu im Vorfeld kostenintensive Nachteile im Verkehrsbereich zu vermeiden.

3.4. Organisation

3.4.1. Organigramm der Abteilung

Das Organigramm der Abteilung für Verkehrsplanung wurde im Prüfungszeitraum von der Abteilung angepasst bzw. abgeändert und stellte sich zum Abschluss der Prüfung wie folgt dar:



Das vorliegende Organigramm umfasste 11 Dienstposten einschließlich des Abteilungsvorstandes. Die auszuführenden Tätigkeiten wurden von einzelnen ReferentInnen, SachbearbeiterInnen zur Projektunterstützung, technische ZeichnerInnen sowie einem Sekretariat/Kanzlei unter der Führung des Abteilungsvorstandes erledigt.

Die Organisationsstruktur der Abteilung für Verkehrsplanung beinhaltete keine einzelnen Referate. Die auszuführenden Tätigkeiten wurden von einzelnen ReferentInnen, SachbearbeiterInnen zur Projektunterstützung, technische ZeichnerInnen sowie einem Sekretariat/Kanzlei unter der Führung des Abteilungsvorstandes erledigt.

Das vorliegende Organigramm der Abteilung für Verkehrsplanung wies eine schlanke Führungsstruktur auf (keine Referatsleiter). Dieser Umstand war auf die geringe Anzahl der Dienstposten zurückzuführen.

3.4.2. Überblick über die Organisation

Im Reformprojekt 2000+ waren für die neu einzurichtende Abteilung für Verkehrsplanung die fünf Bereiche

- Öffentlicher Verkehr,
- Individualverkehr,
- Ruhender Verkehr,
- Radfahrer und
- Ombudsstelle“

mit zwölf Dienstposten einschließlich des Abteilungsvorstandes vorgesehen.

3.4.3. Geschäftseinteilungsplan

Laut Geschäftseinteilungsplan der Abteilung für Verkehrsplanung gliederte sich der Tätigkeitsbereich in folgende Hauptgruppen:

3.4.3.1. Hauptgruppe - Planung

- Übergeordnetes Straßen- und Verkehrsnetz, Zusammenarbeit mit der Bundes- und der Landesstraßenverwaltung und den zuständigen Magistratsabteilungen;
- Mitwirkung an übergeordneten Verkehrsplanungen und Projekten (Bundes- und Landesstraßen, Öffentlicher Verkehr, Radnetz);
- Erstellung und Fortführung des Gesamtverkehrskonzeptes (Grundsätze und Strategien der Verkehrspolitik) für den Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr und ruhenden Verkehr;
- Planung von Projekten betreffend den Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr und ruhenden Verkehr;
- Öffentlicher Verkehr, Konzeption des Angebotes und des Beschleunigungsprogrammes;
- Strategische Planung des integrierten Verkehrsmanagement;
- Planung und Projektierung von neuen öffentlichen Straßen samt den in ihrem Zuge befindlichen baulichen Anlagen in Abstimmung mit den zuständigen Magistratsabteilungen ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbaudirektion;
- Ausarbeitung von Plänen für Änderungen bestehender Verkehrsflächen und für Straßen- bzw. Gehsteigneubauten;
- Erstellung der Einreichpläne von Verkehrsprojekten;
- Veranlassung und Verfolgung sämtlicher abzuklärender Rahmenbedingungen von Verkehrsprojekten; inklusive Verfahrensabwicklung, ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbaudirektion;
- Bereitstellung der Budgetmittel und Controlling der Realisierung städtischer Verkehrsmaßnahmen, ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbaudirektion sowie Umbau, Erhaltung und Wartung von Verkehrssignalanlagen;
- Mitwirkung bei verkehrsrelevanten Projekten des Stadtplanungsamtes;
- Planung und Weiterführung des übergeordneten Verkehrsleitsystems.

3.4.3.2. Hauptgruppe - Amt sachverständigkeit

- Durchführung des § 4 – Verfahrens des Bundesstraßengesetzes sowie des § 52 des Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetzes (Anhörungsverfahren) in Zusammenarbeit mit den zuständigen Magistratsabteilungen;
- Gutachten und Stellungnahmen in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung;
- Gutachten und Stellungnahmen in straßenrechtlichen Verfahren;
- Stellungnahmen in Konzessionsansuchen für Kraftfahrlinien;

3.4.3.3. Hauptgruppe – Verschiedene Angelegenheiten

- Leitung in der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit;
- Mitwirkung im Österreichischen Städtebund und sonstigen Institutionen;
- Zentraler Ansprechpartner für alle Verkehrsfragen der Bevölkerung;
- Öffentlichkeitsarbeit und Information in Zusammenhang mit Verkehrsprojekten;
- Geschäftsführung des Lenkungsausschusses der Grazer Parkraummanagement GmbH.

Der Geschäftseinteilungsplan umfasste eine Reihe von unterschiedlichen Aufgaben mit zum Teil komplexer Themenstellung, die im Wesentlichen durch die sechs Fachreferenten wahrzunehmen waren. Der Stadtrechnungshof beurteilte daher die Personalausstattung als angemessen. Ein weiteres Einsparungspotenzial im Bereich des Personals ohne gleichzeitige Reduktion der Aufgaben wurde nicht festgestellt.

3.4.4. Ressourceneinsatz der Abteilung

Der gesamte Abteilungsaufwand setzte sich in den Jahren 2008 bis 2010 wie folgt zusammen:

Ordentliche und außerordentliche Ausgaben laut den Rechnungsabschlüssen

	2008		2009		2010	
	EUR	%	EUR	%	EUR	%
Personalkosten	527.754,16	19,18	573.049,55	18,88	616.162,94	13,37
Sachaufwand	226.082,66	8,21	237.199,72	7,82	313.986,32	6,81
Investitionen	1.998.280,25	72,61	2.224.853,22	73,30	3.679.794,05	79,82
Summe	2.752.117,07	100,00	3.035.102,49	100,00	4.609.943,31	100,00

Der städtische Ressourceneinsatz für die Abteilung für Verkehrsplanung betrug in den geprüften Jahren 2008 bis 2010 zwischen EUR 2.752.117,07 und EUR 4.609.943,31 und wuchs im Betrachtungszeitraum um rd. 68%. Die Hauptursache für den Anstieg des Gebarungsumfangs lag in der Aufstockung der Mittel im Bereich der Investitionen um 84% gegenüber dem Basisjahr 2008.

Die Personalkosten wurden für die MitarbeiterInnen und den Abteilungsvorstand aufgewendet (siehe dazu auch Kapitel 3.3 Organisation der Abteilung). Die Kostenentwicklung beim Personal war leicht steigend bei

gleichbleibender Organisationsgröße (neun MitarbeiterInnen und ein Abteilungsvorstand) und lag somit in dem zu erwartenden Ausmaß.

Der Sachaufwand war durch die Postengruppen „Entgelte für sonstige Leistungen“ sowie „Mietzinse“ geprägt. In die Entgelte für sonstige Leistungen fielen Ausgaben für Leistungen Dritter (ZiviltechnikerInnenleistungen, Planungsarbeiten, Verfassen von Studien, Honorare jeglicher Art etc.).

Die Investitionen betrafen im Wesentlichen Kapitaltransferzahlungen, Grundstücksankäufe, Planungen und bauliche Maßnahmen im Bereich des Fußgänger- und Radverkehrs, des motorisierten Individualverkehrs, des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Straßenbahn) sowie des ruhenden Verkehrs. Die Abteilung für Verkehrsplanung stellte diesbezüglich die Budgetmittel bereit und betrieb das Controlling für die Realisierung.

Betreffend die dargestellten Rechnungsabschlüsse war festzuhalten, dass bis zur Rohberichtsfertigstellung keine geprüften Rechnungsabschlusszahlen für das Rechnungsjahr 2011 vorlagen und daher im Bericht nicht berücksichtigt wurden. Dies betraf vor allem das nachfolgende Kapitel 3.4.5. „Budget und kamerale Einnahmen- und Ausgabenrechnung“.

3.4.5. Budget und kamerale Einnahmen-Ausgaben-Rechnung

Die Gebarung der Abteilung für Verkehrsplanung setzte sich aus der „Ordentlichen Gebarung“ (OG) und der „Außerordentlichen Gebarung“ (AOG) zusammen und fand in nachfolgenden Teilabschnitten ihren Niederschlag:

Teilabschnitt	Benennung
03110	Verkehrsplanung
61100	Landesstraßen
61200	Gemeindestraßen
61204	Gemeindestraßen URBAN II - GKE-Unterführung
61205	Gemeindestraßen URBAN II - Waagner-Biro-Straße
64000	Einrichtungen und Maßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung
65100	Sonstige Schienenwege
69000	Verkehr, Sonstiges
81600	Öffentliche Beleuchtung
85100	Betriebe der Abwasserbeseitigung

3.4.5.1. Ordentliche Gebarung

Die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung sah in den Jahren 2008 bis 2010 in der OG folgendermaßen aus:

Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der OG

Jahr	Teilabschnitt	Ausgaben		Einnahmen		Zuschussbedarf	
		GVA	Soll	GVA	Soll	GVA	Soll
2008	03110	259.700,00	714.538,13	13.000,00	285,00	246.700,00	714.253,13
	61200	0,00	0,00	0,00	11.339,50	0,00	-11.339,50
	69000	528.600,00	39.298,69	0,00	0,00	528.600,00	39.298,69
		788.300,00	753.836,82	13.000,00	11.624,50	775.300,00	742.212,32
2009	03110	885.000,00	797.364,57	13.000,00	10.638,40	872.000,00	786.726,17
	61200	0,00	0,00	0,00	12.950,28	0,00	-12.950,28
	69000	0,00	12.884,70	0,00	0,00	0,00	12.884,70
		885.000,00	810.249,27	13.000,00	23.588,68	872.000,00	786.660,59
2010	03110	910.300,00	913.958,94	15.000,00	1.200,00	895.300,00	912.758,94
	61200	0,00	0,00	0,00	11.333,21	0,00	-11.333,21
	64000	0,00	4.438,32	0,00	0,00	0,00	4.438,32
	69000	24.000,00	11.752,00	0,00	0,00	24.000,00	11.752,00
		934.300,00	930.149,26	15.000,00	12.533,21	919.300,00	917.616,05

Über den Beobachtungszeitraum 2008 bis 2010 betrugen die Ausgaben in der OG EUR 2.494.235,35 und die Einnahmen EUR 47.746,39. Das bedeutet, dass die OG in den Jahren 2008 bis 2010 im Wesentlichen durch Ausgaben geprägt war.

Die Hauptausgaben in der OG betrafen die Personalkosten, die Entgelte für sonstige Leistungen sowie die Mietzinse und stellten sich über die Jahre 2008 bis 2010 wie folgt dar:

Übersicht über die Hauptausgaben in der OG

	2008		2009		2010	
	EUR	%	EUR	%	EUR	%
Personalkosten	527.754,16	70,01	573.049,55	70,73	616.162,94	66,24
Entgelte für sonstige Leistungen	160.247,75	21,26	167.272,31	20,64	241.958,14	26,01
Mietzinse	43.030,84	5,71	37.901,14	4,68	37.181,63	4,00
Sonstiges	22.804,07	3,03	32.026,27	3,95	34.846,55	3,75
Summe	753.836,82	100,00	810.249,27	100,00	930.149,26	100,00

Bei den Entgelten für sonstige Leistungen handelte es sich um Erstellung von Verkehrskonzepten, div. Planungen, Verkehrszählungen etc. Die Mietzinse betrafen im Wesentlichen die Miete der Fahrradstation am Hauptbahnhof.

Zu den Einnahmen von EUR 47.746,39 betreffend die Jahre 2008 bis 2010 war festzuhalten, dass es sich dabei im Wesentlichen um „Fahrradparkeinnahmen aus der Fahrradstation am Hauptbahnhof“ von EUR 35.622,99, eine EU-Förderung von EUR 7.638,40 und eine Mitfinanzierung einer Gemeinde von EUR 3.000,-- zum Verkehrskonzept „Rudersdorf“ handelte.

Der Stadtrechnungshof hielt fest, dass die Fahrradparkeinnahmen in Bezug auf die Miete der Fahrradstation am Hauptbahnhof nicht kostendeckend waren, dies jedoch um eine Maßnahme zur Förderung der sanften Mobilität im Sinne der strategischen Vorgaben war.

3.4.5.2. Außerordentliche Gebarung

Die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der AOG sah in den Jahren 2008 bis 2010 folgendermaßen aus:

Jahr	Teilabschnitt	Ausgaben		Einnahmen		Zuschussbedarf	
		GVA	Soll	GVA	Soll	GVA	Soll
2008	61100	150.000,00	4.875,00	0,00	0,00	150.000,00	4.875,00
	61200	2.441.200,00	1.684.281,28	300.000,00	0,00	2.141.200,00	1.684.281,28
	61204	74.800,00	0,00	0,00	0,00	74.800,00	0,00
	65100	100.000,00	98.000,00	0,00	0,00	100.000,00	98.000,00
	69000	616.000,00	121.887,55	0,00	0,00	616.000,00	121.887,55
	81600	0,00	89.236,42	0,00	0,00	0,00	89.236,42
			3.382.000,00	1.998.280,25	300.000,00	0,00	3.082.000,00
2009	61100	35.300,00	11.249,52	0,00	0,00	35.300,00	11.249,52
	61200	4.030.700,00	1.530.509,10	0,00	0,00	4.030.700,00	1.530.509,10
	61204	649.900,00	649.751,69	0,00	0,00	649.900,00	649.751,69
	65100	2.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000,00	0,00
	69000	971.000,00	0,00	0,00	0,00	971.000,00	0,00
	81600	0,00	1.710,13	0,00	0,00	0,00	1.710,13
	85100	0,00	31.632,78	0,00	0,00	0,00	31.632,78
		5.688.900,00	2.224.853,22	0,00	0,00	5.688.900,00	2.224.853,22
2010	03110	100.000,00	28.374,56	0,00	1.000,00	100.000,00	27.374,56
	61100	0,00	159.102,28	0,00	0,00	0,00	159.102,28
	61200	7.208.800,00	3.285.166,99	165.000,00	118.287,82	7.043.800,00	3.166.879,17
	64000	0,00	2.210,88	0,00	0,00	0,00	2.210,88
	65100	2.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000,00	0,00
	69000	416.000,00	169.982,85	0,00	0,00	416.000,00	169.982,85
	81600	0,00	30.875,26	0,00	0,00	0,00	30.875,26
	85100	0,00	4.081,23	0,00	0,00	0,00	4.081,23
		7.726.800,00	3.679.794,05	165.000,00	119.287,82	7.561.800,00	3.525.549,74

Über den Beobachtungszeitraum 2008 bis 2010 waren die Ausgaben in der AOG erheblich höher als die Einnahmen. Das bedeutete, dass die AOG in den Jahren 2008 bis 2010 im Wesentlichen durch Ausgaben geprägt war.

Die Hauptausgaben in der AOG betrafen die Kapitaltransferzahlungen, die Grundstücksankäufe, die Planungen, und die bauliche Maßnahmen im Bereich des Fußgänger- und Radverkehrs, des motorisierten Individualverkehrs, des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Straßenbahn) sowie des ruhenden Verkehrs und stellten sich über die Jahre 2008 bis 2010 wie folgt dar:

Übersicht über die Hauptausgaben in der AOG

	2008		2009		2010	
	EUR	%	EUR	%	EUR	%
Kapitaltransferzahlungen	1.073.368,25	53,71	901.926,49	40,54	603.822,58	16,41
Radwege	467.333,69	23,39	724.867,41	32,58	1.732.504,19	47,08
Fußgängerverkehr	259.824,57	13,00	137.180,38	6,17	134.570,53	3,66
Kleinmaßnahmen	59.356,92	2,97	32.829,92	1,48	450.020,07	12,23
ÖV-Maßnahmen	20.471,20	1,02	33.292,85	1,50	264.830,99	7,20
Ausbau Triesterstraße	89.337,97	4,47	0,00	0,00	0,00	0,00
Haltestellenprogramm	0,00	0,00	94.311,49	4,24	126.953,15	3,45
Heinrichstraße Hilmg.	0,00	0,00	253.102,68	11,38	68.146,53	1,85
Urban Plus	0,00	0,00	0,00	0,00	236.575,64	6,43
Sonstiges	28.587,65	1,43	47.342,00	2,13	62.370,37	1,69
	1.998.280,25	100,00	2.224.853,22	100,00	3.679.794,05	100,00

Bei den Hauptausgaben handelte es sich um die Bereitstellung der Budgetmittel für die Realisierung städtischer Verkehrsmaßnahmen, ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbauverwaltung sowie Umbau, Erhaltung und Wartung von Verkehrssignalanlagen.

Besonders auffallend war, dass gegenüber dem Jahr 2008 die Ausgaben der Radwege sich im Jahr 2010 um EUR 1.265.170,40 erhöht haben (+371%). Diese Ausgaben für die Radwege im Jahr 2010 von EUR 1.732.504,19 (47,08 % der Gesamtausgaben) wurden vorwiegend für Grundstücksankäufe sowie für die bauliche Umsetzung von Geh- und Radwege verwendet.

Der Stadtrechnungshof hielt diesbezüglich fest, dass es sich hier um eine Maßnahme zur Förderung der sanften Mobilität im Sinne der strategischen Vorgaben handelte.

In den Jahren 2008 bis 2009 gab es keine Einnahmen in der AOG. Die Einnahmen im Jahr 2010 betrafen im Wesentlichen eine EU-Förderung (Urban Plus ÖV- Konzept Graz Süd-Ost) in einem Ausmaß von EUR 118.287,82 (50% Förderung der anfallenden Kosten).

3.4.6. Organisationsgröße, Dienstpostenstruktur und Mitarbeiterinsatz

Für die Aufgabenerfüllung stand die Sicherstellung eines umweltfreundlichen und leistungsfähigen, stadtverträglichen, sicheren Verkehrssystems im Vordergrund. Der Aufgabenbereich der Abteilung für Verkehrsplanung reichte von der Beantwortung von einzelnen Anfragen bis zur Bearbeitung von Großprojekten. Bezüglich der abzuarbeitenden Projekte wurde seitens des Fachamtes eine Projektliste mit

einer Zuordnung der ReferentInnen geführt. Diese Liste diente als Projektübersicht und zeigte die Prioritäten betreffend die Projektumsetzungen auf. Auf Grund der zahlreichen möglichen Nachrückprojekten war eine ständige Adaptierung der Prioritätenreihung durch die Leitung der Abteilung notwendig, da mit den vorhandenen Ressourcen immer nur ein Teil der möglichen Projekte in Bearbeitung genommen werden konnte.

Wie bereits in Punkt 3.4.3 festgehalten, erschienen die Organisationsgröße (11 Dienstposten) und der Personaleinsatz in qualitativer Hinsicht dem Stadtrechnungshof als angemessen.

3.4.7. EDV-Ausstattung

3.4.7.1. Hardware

Die EDV-Ausstattung der Abteilung für Verkehrsplanung setzte sich per Stichtag 11. Mai 2011 wie folgt zusammen:

EDV-Ausstattung Stand 11. Mai 2011	PC	Note- book	Bild- schirm	Laser- drucker	Tintenstrahl- drucker	DVD- Brenner	Scanner	Summe
Abteilungsvorstand	0	1	0	1	0	0	0	2
Sekretariat	3	0	2	0	0	0	0	5
Kanzlei	2	0	2	0	0	1	1	6
ReferentIn	2	1	2	2	0	0	0	7
ReferentIn	1	0	2	0	0	0	0	3
ReferentIn	2	0	1	0	0	0	0	3
ReferentIn	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1	0	1	0	1	0	0	3
ReferentIn								
ReferentIn	1	0	1	2	0	0	0	4
ReferentIn	3	0	2	1	1	0	1	8
Lager	0	0	4	0	0	0	1	5
Abfall	4	0	2	0	2	0	0	8
Netzwerkdrucker/Kanzlei				2				2
Multifunktionsgerät				1				1
Summe	20	2	20	9	4	1	3	59

Der Stadtrechnungshof hinterfragte die vorliegende EDV- Ausstattung (Hardware) auf Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit und erhielt in Folge von der Abteilung für Verkehrsplanung eine überarbeitete EDV-Ausstattungsliste per 23. November 2011.

EDV-Ausstattung Stand 23. Nov. 2011	PC	Note- book	Bild- schirm	Laser- drucker	Tintenstrahl- drucker	DVD- Brenner	Scanner	Summe
Abteilungsvorstand	0	1	0	0	0	0	0	1
Sekretariat	1	1	1	0	0	0	0	3
Kanzlei	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1	1	1	1	0	0	0	4
ReferentIn	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1	0	1	1	0	0	0	3
ReferentIn	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1		1	0	0	0	0	2
ReferentIn	1	0	1	0	0	0	0	2
ReferentIn	2	0	2	1	1	0	1	7
Netzwerkdrucker/Kanzlei				1				1
Multifunktionsgerät				1				1
Summe	11	3	11	5	1	0	1	32

Alle 27 ausgeschieden Komponenten wurden im Einvernehmen mit der ITG auf Grund der Überalterung entsorgt.

Die Notwendigkeit von mehr als einer gleichartigen EDV-Komponente pro Person wurde von der Abteilung für Verkehrsplanung wie folgt begründet (EDV-Ausstattungsliste vom 23. Nov. 2011):

- Zuordnung eines Notebooks zur allgemeinen Verwendung außer Haus (Protokollführung, Präsentation etc.);
- Zusätzliches Notebook für die Zähldatenauslesung (automatische Fahrradzählstellen);
- Zweiter PC und zweiter Bildschirm (Altgeräte) für den Plottereinsatz, da größere Plotaufträge lange Zeit in Anspruch nehmen;
- Der zusätzliche Tintenstrahldrucker ist der Plotter.

Die Erklärungen der Abteilung für Verkehrsplanung betreffend die Notwendigkeit von mehr als einer gleichartigen EDV-Komponente pro Person erschienen dem Stadtrechnungshof als plausibel.

Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass im Überprüfungszeitraum eine EDV-Komponentenbereinigung stattgefunden hat. Bezüglich der aktuell verbliebenen EDV- Ausstattung gab es seitens des Stadtrechnungshofes keine Beanstandungen.

3.4.7.2. Software

Die Standardsoftware umfasste MS Office, e-sign, Fabasoft und SAP. Feststellungen diesbezüglich waren seitens des Stadtrechnungshofes nicht zu treffen. Die spezielle eingesetzte Software in der Abteilung für Verkehrsplanung setzte sich in Abhängigkeit des Alters, der Anschaffungskosten, der laufenden Kosten und der geschätzten Nutzung pro Monat wie folgt zusammen:

Software	Verwendungszweck	Anschaffungsjahr	Anschaffungskosten (EUR)	laufende Kosten (EUR)	aufgewendete Stunden pro Monat (geschätzt)
MS Projekt	Projektplanungstool	2007	780,26		0
ArcGIS (Lizenz aus Magistratspool)	Geodateninformationssystem	ca. 2004	0,00		21
VISUM 9.3	Verkehrsmodellierungssoftware	2006	7.891,20		ersetzt durch Version 10.0
VISUM 10.0	Verkehrsmodellierungssoftware	2008	6.120,00		10
AutoCAD	Zeichen/Konstruktionsprogramm	2006	3.259,56		200
RVS	Richtlinien/Vorschriften Straße	2008	1.647,50	je Update 181,50	5
Sirzega SRA	Programm für Zählgeräte	2005	0,00		4
FSV Knoten	Leistungsfähigkeitsberechnungen	2008	84,00		1
Cognos	Abfragen im ZMR	2009	0,00		1
Micrografx	Grafikprogramm	vor 2000	nicht bekannt		2

Der Stadtrechnungshof stellte fest, dass die Software MS Projekt seitens der Abteilung für Verkehrsplanung nicht in Verwendung war.

Der Stadtrechnungshof empfahl eine Rückgabe dieser Software an die ITG, um diese innerhalb des Hauses Graz einer Nutzung zuzuführen zu können.

3.4.8. Amtsausstattung (Inventar)

Gemäß Inventarordnung für den Magistrat Graz hatte die Dienststellenleitung für jede Inventarstelle innerhalb der Dienststelle Bedienstete als InventarfürherInnen sowie StellvertreterInnen zu bestimmen, die für eine ordnungsgemäße Inventarführung verantwortlich waren.

Die Inventarführung hatte EDV-unterstützt (SAP) zu erfolgen. Die Richtigkeit der Inventaraufzeichnungen war zumindest einmal jährlich durch eine Bestandsaufnahme sicherzustellen.

Die EDV-unterstützten Inventaraufzeichnungen (SAP) der Abteilung für Verkehrsplanung beinhaltete lediglich zwei Inventargegenstände. Zusätzlich konnte dem Stadtrechnungshof eine Inventarliste über die EDV- Ausstattung vorgelegt werden. Eine Inventarliste über die EDV-Ausstattung hinaus (Möbel etc.) lag in der Abteilung für Verkehrsplanung jedoch nicht auf.

Festzustellen war, dass bei der Neueinrichtung der Abteilung verabsäumt wurde eine ordnungsgemäße Inventarführung einzurichten. Das heißt, dass bei der Auflösung des Referates für Verkehrsplanung das übernommene Inventar nicht in das EDV-unterstützte Inventarverzeichnis der Abteilung für Verkehrsplanung übertragen wurde. Derzeit lagen in der Abteilung für Verkehrsplanung Inventarlisten ausschließlich für die EDV- Ausstattung auf. Eine jährliche Inventur über das gesamte Inventar war dadurch nicht möglich. Eine Aufarbeitung der vorhin angeführten Kritik wurde dem Stadtrechnungshof seitens der Abteilung für Verkehrsplanung zugesichert.

Der Stadtrechnungshof empfahl die Einrichtung einer entsprechenden Inventarliste.

3.4.9. Raum – Funktionsprogramm

Die Abteilung für Verkehrsplanung war im Bauamtsgebäude/Bahnhofcenter am Europaplatz 20 im 7. und im 5. Obergeschoss untergebracht.

Insgesamt gab es in der Abteilung für Verkehrsplanung neun Büroräume, die sich wie folgt darstellten:

Raum- und Funktionsprogramm

Büro	m ²	Anzahl		Funktion
		Mitarbeiter		
1	26,9	2		Sekretariat/Kanzlei
2	26,1	1		Abteilungsvorstand
3	23,0	2		RefertentIn
4	17,9	1		RefertentIn
5	17,3	1		RefertentIn
6	14,4	1		RefertentIn
7	14,0	1		RefertentIn
8	12,4	1		RefertentIn
9	11,7	1		RefertentIn
Summe	163,7	11		

Zusätzlich gab es einen Abstellraum mit 8,2 m² und eine Teeküche in einem Ausmaß von 4,2 m². Diese war allerdings eine Gemeinschaftsteeküche für das gesamte 7. Obergeschoss. Ein eigenes Besprechungszimmer stand der Abteilung für Verkehrsplanung nicht zur Verfügung. Diesbezüglich wurde bei Bedarf auf das Besprechungszimmer der Stadtbaudirektion zurückgegriffen.

Bei einer örtlichen Begehung der Räumlichkeiten beurteilte der Stadtrechnungshof die Raumausstattung als zweckmäßig.

Bezüglich des Raumangebotes und der Raumausstattung gab es seitens des Stadtrechnungshofes keine Beanstandungen.

3.5. Jahresziele

3.5.1. Grazer Steuerungsmodell-Balanced Scorecard (BSC)

Das Reformprojekt „Grazer Steuerungsmodell 2004 (G.S.M.)“ bediente sich der Instrumente „Balanced Scorecard“, „Eckwertbudgetierung“ und „Aufgabenkritik“. Die Balanced Scorecard war ein wichtiges Instrument für die strategische Steuerung der Verwaltung. Sie beinhaltete vier Perspektiven, die eng miteinander verbunden waren:

- die finanzielle Perspektive,
- die KundInnenperspektive,
- die interne Ablaufperspektive und
- die Know-how-Perspektive.

In der BSC waren finanzielle und nicht finanzielle Kennzahlen wie Zeitangaben und Qualitätsgrößen zusammengestellt. Sie war auf deren Gegebenheiten sowie den Informationsbedarf der EmpfängerIn ausgerichtet.

Die Implementierung der BSC war für jede Magistratsabteilung vorgesehen. Das Reformteam begleitete den Vorgang bei folgendem Ablauf: Strategische und operative Ziele wurden erfasst, Ursachen und Wirkungsbeziehungen grafisch dargestellt und Kennzahlen zur Bewertung der Zielerfüllung erarbeitet. Auf dieser Grundlage sollte mit dem/der zuständigen Stadtsenatsreferenten/referentin ein Kontrakt für die Dauer eines Kalenderjahres geschlossen und die laufende Zielerfüllung der Abteilung mit Hilfe eines mindestens halbjährlichen Projekt- und Maßnahmen- Controllings dokumentiert werden. Grafisch übersichtliche Auswertungen sollten dabei neben Abteilungskennzahlen einen genauen Überblick über Einnahmen-, Kosten-, Budget- und Eckwertentwicklungen geben. Die BSC und der Kontrakt sollten in weiterer Folge von allen Beteiligten ständig aktualisiert, nachjustiert und überarbeitet werden.

Aufbauend auf den abgeschlossenen Kontrakt existierte in der Abteilung für Verkehrsplanung seit 2009 ein Reporting in Form eines Projekt- und Maßnahmen-Controlling einschließlich BSC- Kennzahlen im Jahresvergleich.

Die jeweiligen strategischen und operativen Jahresziele wurden in der BSC des GSM ab dem Jahr 2009 dargestellt. Die Jahrsziele wurden den nachfolgenden Bereichen zugeordnet:

- KundInnen/ BürgerInnen/ Stateholder
- Finanzen/ Wirtschaftlichkeit
- Prozessen/ Organisation
- Innovation/Lernen/Entwicklung

Zur Veranschaulichung der Jahresziele werden beispielhaft nachfolgende strategische und operative Jahresziele für den Bereich KundInnen/BürgerInnen/Stateholder genannt:

Auszüge aus der BSC 2011

Strategische Ziele

Operative Ziele

Erarbeitung von verkehrspolitischen Strategien

Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes (unter Berücksichtigung der AOG) 2011
 Fachliche Mitarbeit bei Konzepten zur Luftreinhaltung
 Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Graz- Graz Umgebung (Projektstart Land)
 Lobbying auf Bundesebene über den Städtebund
 Fachliche Mitarbeit der Verkehrsplanung bei der e-Mobilität

Umweltbewussteres Mobilitätsverhalten durch nachhaltige Verhaltensbeeinflussung von VerkehrsteilnehmerInnen

Mobilitätsmanagement mit Unternehmen, Siedlungen, Stadtteilen
 Laufende Kooperationen mit Schulen und Unternehmen
 Entwicklung von MIV reduzierenden Mobilitätskonzepten im Rahmen der Stadtentwicklung

Im Kontrakt 2011 war vorgesehen, dass über den Stand der Zielerreichung zwei Controllingberichte (2. und 4. Quartal) zu erstellen waren. Die Stadtsenatsreferentin, die Abteilungsleitung bzw. deren VertreterInnen sowie ein Vertreter der MD-Reform sollten sich bis spätestens 31. August und 28. Februar zu den Controllingbesprechungen treffen. Sinn dieser Controllingbesprechungen war auf die Einhaltung der vereinbarten Finanz-, Personal- und Leistungsziele zu achten und bei Bedarf die Einleitung von steuernden Maßnahmen zu beschließen. Anzeigepflichtige Tatbestände bzw. frühzeitig erkennbare Abweichungen von den vereinbarten Zielsetzungen waren lt. Kontrakt durch die Abteilungsleitung mittels Sofortberichten umgehend den KontraktpartnerInnen zur Kenntnis zu bringen.

Es konnten keine Nachweise vom Stadtrechnungshof gefunden werden, dass diese Besprechungen tatsächlich stattgefunden haben.

Der Stadtrechnungshof empfahl, die im Kontrakt vereinbarten Controllingbesprechungen auch tatsächlich abzuhalten, um die strategische Steuerung über das „Alltagsgeschäft“ nicht zu vernachlässigen.

3.6. Arbeitsmethodik

3.6.1. Prüfungen der Ausschreibungen und Vergaben

3.6.1.1. Grundlegende Rechtsvorschriften

Über den Bestimmungen des Bundesvergabegesetz hinausgehend (Präsidialerlass Nr. 20 vom 2. November 2006; ab 1. Jänner 2011 Richtlinie für das Bestell- und Rechnungswesen) bestand für die Abteilungen des Magistrats die Verpflichtung, ab einem geschätzten Auftragswert von EUR 1.500,-- netto mindestens drei Angebote zu Vergleichszwecken einzuholen. In begründeten Ausnahmefällen konnte von der Einholung von Vergleichsangeboten abgesehen werden. So zum Beispiel, wenn es nur einen geeigneten Auftragnehmer gab oder erst vor kurzem Vergleichsanbote eingeholt wurden. Die Gründe für eine Direktvergabe waren in einem Aktenvermerk festzuhalten.

3.6.1.2. Ausgewählte Stichproben

Der Stadtrechnungshof hatte EDV-unterstützt eine Zufallsauswahl von zwei Stichproben betreffend Beschaffungen innerhalb der Jahre 2008 bis 2010 über den Grenzwert „ab EUR 1.500,-- netto“ durchgeführt. Die beiden zufällig gezogenen Stichproben waren auf Grund der geringen Auftragshöhe in Hinblick auf die Einhaltung des Präsidialerlasses Nr. 20 vom 2. November 2006 zu überprüfen. Auf Grund der aktuell durchgeführten Prüfung „ÖV-Trasse auf dem ehemaligen Areal des Hirtenklosters“ wurde zusätzlich seitens des Stadtrechnungshofes EDV-unterstützt eine Zufallsauswahl einer Stichprobe über EUR 100.000,-- netto in Hinblick auf die Einhaltung des Vergabegesetzes für das Jahr 2011 durchgeführt.

3.6.1.3. Stichprobe 1 „Simulation Jakominiplatz“

Die erste Stichprobe betraf das Rechnungsjahr 2010 und wies eine Auftragshöhe von EUR 10.476,-- brutto (städtischer Anteil) auf. Die Endabrechnung ergab einen zu zahlenden städtischen Anteil in der Höhe von EUR 10.266,48 brutto inkl. Skonto. Dies stellte 50% der Gesamtkosten dar, da die Kostentragung zu je 50% von der Stadt Graz und der damaligen Graz AG erfolgte.

Hinsichtlich dieser Vergabe lag der Auftrag unter den nach dem BVG vorgegeben Schwellenwerten für ein Bieterverfahren; aus vergaberechtlicher Sicht bestand in diesem Fall keine Verpflichtung zur Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz. Der StRH überprüfte daher die Einhaltung des Präsidialerlasses Nr. 20 vom 2. November 2006.

Die Beauftragung und die Geldfreigabe für den städtischen Anteil erfolgten durch die Abteilung für Verkehrsplanung. Festzustellen war, dass keine Angebote zu Vergleichszwecken vorlagen. Ebenso gab es keinen Aktenvermerk der den Verzicht auf die Einholung von Vergleichsangeboten begründete. Der Präsidialerlass Nr. 20 vom 2. November 2006 wurde bei dieser Vergabe nicht eingehalten.

Die Abteilung begründete gegenüber dem Stadtrechnungshof den Verzicht auf Vergleichsangebote damit, dass die beauftragte Firma bereits Vorleistungen für diesen Auftrag im Jahr 2006 erbracht hatte und diese Vorleistungen in der Angebotskalkulation Berücksichtigung fanden. Festgestellt wurde seitens des Stadtrechnungshofes, dass der Anteil dieser Vorleistungen betragsmäßig im Angebot nicht abgebildet war.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung:

Wie im genannten Präsidialerlass festgelegt, wurde die dort angeführte Möglichkeit eines „begründeten Ausnahmefalls“ genutzt. Seitens der A10/8 wurde im SAP gleichzeitig mit der Anlage des Auftrages im vorgesehen Bereich „Text allgemein“ der lt. Präsidialerlass geforderte Aktenvermerk eingetragen („Die Firma XX hat schon im Jahr 2006 die Planung durchgeführt und diese werden nun auf den neuesten Stand gebracht.“) und somit aus ihrer Sicht den Präsidialerlass eingehalten. Die Beauftragung der Firma XX erfolgte im Sinne der Prinzipien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.

Dazu stellte der Stadtrechnungshof fest, dass im Angebot festgehalten war, dass diese Untersuchungen auf bereits vorhandene Daten aus früheren Arbeiten aufbauen. Weiters war im Angebot festgehalten, dass es nicht notwendig war „sämtliche“ Daten neu aufzunehmen. Wie schon im Bericht festgestellt, wurden diese „Vorleistungen“ betragsmäßig im Angebot nicht abgebildet. Der Eintrag im Bereich „Text allgemein“ war dem Stadtrechnungshof bekannt. Auch hier waren die Vorleistungen betragsmäßig nicht abgebildet. Die Ansicht des Fachamtes, dass es sich beim Eintrag im „Text allgemein“ um einen Aktenvermerk im Sinne des genannten Präsidialerlasses handelte, wurde vom Stadtrechnungshof nicht geteilt.

3.6.1.4. Stichprobe 2 Befestigung des Geh- und Radweges im Bereich des Arnikaweg

Die zweite Stichprobe betraf ebenfalls das Rechnungsjahr 2010 und wies eine Auftragshöhe von EUR 8.135,74 brutto auf. Die Endabrechnung ergab eine zu bezahlende Summe von EUR 6.957,93 brutto inkl. Skonto.

Hinsichtlich dieser Vergabe lag der Auftrag unter den nach dem BVG vorgegeben Schwellenwerten für ein Bieterverfahren; aus vergaberechtlicher Sicht bestand daher auch in diesem Fall keine Verpflichtung zur Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz. Der Stadtrechnungshof überprüfte daher die Einhaltung des Präsidialerlasses Nr. 20 vom 2. November 2006.

Zum gegenständlichen Fall war festzuhalten, dass diese Baumaßnahme als „Zuzahlung“ der Stadt Graz im Zuge von Bauarbeiten zur Sanierung eines privaten Regenwasserkanals erfolgte. Auf Grund dieser Bauarbeiten wurde eine Instandsetzung des bis dato unbefestigten Zwischenbereichs des Arnikaweges erforderlich. Dadurch hatte sich auch die Möglichkeit ergeben, den verbleibenden Restbestand als Geh- und Radweg auszubauen. Das bereits vor Ort tätige Bauunternehmen wurde mit der baulichen Umsetzung beauftragt.

Lediglich die tatsächliche Beauftragung und die Geldfreigabe erfolgte durch die Abteilung für Verkehrsplanung. Die gesamte Abwicklung dieses Bauvorhaben erfolgte durch die damalige Graz AG.

Im Geschäftseinteilungsplan der Abteilung für Verkehrsplanung war festgeschrieben, dass die Bereitstellung der Budgetmittel und das Controlling betreffend die Realisierung städtischer Verkehrsmaßnahmen, ausgenommen übergeordnete Projekte der Stadtbaudirektion einschließlich der Verkehrssignalanlagen, durch die Abteilung für Verkehrsplanung zu erfolgen hat. Der Begriff „Controlling“ umfasste Aufgaben der Kontrolle, Planung, Lenkung und Steuerung.

Festzustellen war, dass keine Angebote zu Vergleichszwecken vorlagen. Ebenso gab es keinen Aktenvermerk der den Verzicht auf die Einholung von Vergleichsangeboten begründete. Der Präsidialerlass Nr. 20 vom 2. November 2006 wurde auch bei diesem Vorgang nicht eingehalten.

Stellungnahme der Abteilung für Verkehrsplanung:

Es wird hier darauf hingewiesen, dass die Abteilung für Verkehrsplanung für Bauleistungen generell keine Vergabeverfahren und auch keine Abnahmen oder Rechnungsprüfungen durchführt, diese werden gemäß geltender Schnittstellenregelung durch die Holding Graz Services als entsprechendes Kompetenzzentrum abgewickelt. Die Abteilung für Verkehrsplanung erhält nach entsprechender Abwicklung der Vergabeformalitäten durch die Holding Graz ein von dieser freigegebenes, einwandfreies Angebot zur formalen Beauftragung und begleicht die (von der Holding Graz geprüften und allenfalls korrigierten) Rechnungen.

Die Vorgabe, dass bei einem erwarteten Auftragsumfang von über EUR 1.500,-- 3 Preisangebote einzuholen sind, gilt offenbar für die Holding Graz nicht, allerdings besteht für die Abteilung 10/8 wie für die anderen betroffenen Magistratsabteilungen jedenfalls ein Kontrahierungszwang bei der Holding Graz hinsichtlich Bauleistungen im Straßenbereich. Ob die Regelung innerhalb des Magistrats nach der jedenfalls 3 Angebote einzuholen sind (auf deren Einhaltung auch lt. Empfehlung (10) im vorliegenden Bericht Bedacht zu nehmen sei), auf die Holding Graz (auch für Bauleistungen) übertragen werden kann und soll, müsste übergeordnet

geprüft und festgelegt werden. Die Sinnhaftigkeit dieser Verpflichtung ist gerade am Beispiel der gegenständlichen Auftragshöhe aus Sicht der A10/8 aber äußerst hinterfragenswert.

Hinsichtlich Empfehlung (10) ist anzumerken, dass die Einhaltung des Vergabegesetzes – anders als die genaue Formulierung der Empfehlung vermuten lässt – erfolgt ist und dies im vorliegenden Bericht seitens des Stadtrechnungshofes an anderer Stelle auch klargestellt wurde.

3.6.1.5. Stichprobe 3 Baumaßnahmen Geh- und Radwegerrichtung TU-Infeldgründe

Die dritte Stichprobe bezog sich auf einen Gebarungsvorgang im Rechnungsjahr 2011 und wies eine Auftragshöhe von EUR 177.749,52 brutto auf. Gemäß Endabrechnung bezahlte die Stadt Graz EUR 166.506,92 brutto inkl. Skonto. Das Auftragsvolumen lag über den nach dem BVG vorgegeben Schwellenwerten für ein Bieterverfahren.

Im Architekturwettbewerbsverfahren zum Produktionstechnikzentrum TUG wurde unter Beteiligung der Abteilung A 14 – Stadtplanung (GZ: A 14 – 037140/2007), der Geh- und Radweg – Lückenschluss von der Dr. Robert Sieger- Straße bis zur Petersgasse mitgeplant.

In der Servicevereinbarung mit der Holding Graz (seit 2011 in Kraft) war festgeschrieben, dass die Projektabwicklung (Abwicklung des gesamten Vergabeverfahrens einschließlich der Ausschreibung und der örtlichen Bauaufsicht) betreffend Straßenbauvorhaben, Kunstbauten und Bodenmarkierungen durch die Holding Graz zu erfolgen habe.

Bezüglich der Umsetzung des gegenständlichen Projektes war im Bericht an die Stadtsenatsreferentin vom 1. Juli 2011 festgehalten, dass die Arbeiten von den Holding Graz Service-Straße kalkuliert wurden, Angebote eingeholt und geprüft, sowie anschließend der Abteilung für Verkehrsplanung ein Vergabevorschlag übermittelt wurde. Die Auswahl des Vergabeverfahrens (Verhandlungsverfahren § 28 – BVG) sowie die Prüfung der Unterlagen erfolgten durch die Holding Graz. Von der Abteilung für Verkehrsplanung wurden die Baumaßnahmen entsprechend dem Vergabevorschlag der Holding Graz Service beauftragt und die Endabrechnung freigegeben.

Betreffend die Vergabe gab es seitens des Stadtrechnungshofes – nach Rücksprache mit dem Vergabeexperten der Stadt Graz Referat für Verfassung und Vergaberecht - keine Beanstandungen. Allerdings konnten auch keine Handlungen der Abteilung für Verkehrsplanung festgestellt werden, die auf eine interne Kontrolle der Vergabe durch diese Abteilung hindeuten würden. Der Stadtrechnungshof stellte

daher fest, dass insbesondere hinsichtlich der internen Kontrolle die Schnittstelle zwischen Holding Graz und den Abteilungen der Stadt Graz, für die die Holding Graz tätig wurde, nicht eindeutig geklärt war.

Der Stadtrechnungshof empfahl, dass die Genehmigungsansuchen für eine Vergabe betreffend die Detailinformationen über die geplante Vergabe sich an jenen des ehemaligen Vergabenausschusses zu orientieren haben. Insbesondere sind Informationen zum gewählten Vergabeverfahren, Informationen zur Anbotsprüfung, Informationen zu den gewählten Zuschlagskriterien u.ä. abzubilden.

Weiters empfahl der Stadtrechnungshof, die internen Kontrollmechanismen an der Schnittstelle zwischen den beauftragenden Abteilungen und der Holding Graz zu definieren und festzuschreiben. Insbesondere wäre dabei auf die Einhaltung des Vergabegesetzes und auf die Richtlinie für das Bestell- und Rechnungswesen Bedacht zu nehmen.

3.6.2. Kassenprüfung

3.6.2.1. Grundlegende Rechtsvorschriften

Diesbezüglich war in der Kassenvorschrift für den Magistrat Graz im § 6 „Führung der Kassen“ festgehalten, dass sämtliche Einnahmen- und Ausgabenbuchungen durch chronologisch nummerierte Rechnungsbelege gedeckt sein müssen, die in einer Dokumentation zu erfassen waren. Der Kassen-Iststand hatte jederzeit mit dem Kassen-Sollbestand überein zu stimmen.

Die Prüfung der Kassen oblag dem Stadtrechnungshof und der Magistratsdirektion – Innenrevision.

3.6.2.2. Situation bei der Abteilung für Verkehrsplanung

Die Kassa der Abteilung für Verkehrsplanung wurde von der Abteilung für Rechnungswesen mit Bargeld ausgestattet. Über diese Kasse wurden z.B. Büro- und Reinigungsmaterial, Bewirtungsbelege, geringwertige Wirtschaftsgüter etc. abgewickelt.

Die am 1. Dezember 2011 erstmalig durchgeführte Überprüfung der Kasse der Abteilung für Verkehrsplanung durch den Stadtrechnungshof zeigte sowohl hinsichtlich des Kassenstandes als auch der Aktualität der Belegerfassung ein ordnungsgemäßes Ergebnis.

3.7. Controlling

3.7.1. Kostenrechnung

3.7.1.1. Grundlagen

Mit Beschluss vom 10. Februar 2000, Präs.K -129/98-6 hatte der Gemeinderat die Einführung einer „gut anwendbaren, nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen und organisatorischen Standards aufgebauten Kostenrechnung für den Magistrat Graz“ eingeleitet. Folgende Möglichkeiten sollten geboten werden:

- Schaffung einer klaren Kostenverantwortung,
- Kostentransparenz,
- Kalkulation aller Magistratsleistungen lt. Produktkatalog,
- Ermittlung der Kostendeckungsgrade der Produkte,
- Interne Leistungsverrechnung,
- Schaffung einer soliden Entscheidungsgrundlage für Investitionsentscheidungen hinsichtlich Eigenleistung oder Fremdvergabe.

Für die wirtschaftliche Steuerung sollte die Kostenrechnung wesentliche Informationen bereit stellen.

Nachfolgende Entscheidungssituationen könnten durch die Kostenrechnung unterstützt werden:

- Realisierung von Effizienzpotentiale,
- Durchführung von internen und externen Quervergleichen,
- Durchführung von Plan- /Ist-Vergleichen,
- Optimierung von Abläufen durch Kostenbewusstsein,
- Projektentscheidungen aus betriebswirtschaftlicher Sicht.

3.7.1.2. Kostenstellenrechnung

Im Rahmen der „Kostenüberleitung“ wurden von den Zahlen des kameralen Rechnungswesens die „kalkulatorischen Zusatzkosten“ (wie kalkulatorische Pensionskosten, kalkulatorische Abfertigungskosten und kalkulatorische Zinsen) eingerechnet und „neutrale Eingaben und Ausgaben“ wie Darlehenszuzählungen, Darlehenstilgungen und Investitionskosten ausgeschieden.

Folgende Kostenstellen waren in den Jahren 2008 bis 2010 in der Abteilung für Verkehrsplanung eingerichtet:

K01080000F Abteilungsvorstand
 K01080100F Öffentlicher Verkehr
 K01080200F Individualverkehr
 K01080300F Ruhender Verkehr
 K01080400F Radfahrer, Fußgänger
 K01080500F Mobilitätsberatung
 K01085002F Direkte Verkehrsplanung
 K01089000F Kanzlei und Sekretariat
 K01089008F Projektunterstützung
 K01089009F Technischer Zeichner
 K01089901F Sonstige Gemeinkosten

K01089999F Neutrale Kostenstelle

Die Kostenstellen orientierten sich grundsätzlich an der Organisationsstruktur der Abteilung für Verkehrsplanung. Eine Ergänzung des Kostenstellenberichtes im SAP (Ausfüllen der Spalten Belastung, Mitarbeiter und m²) sowie eine künftige Wartung der Kostenstellenrechnung wurden dem Stadtrechnungshof von der Abteilung für Verkehrsplanung zugesichert.

Der Stadtrechnungshof empfahl eine Ergänzung des Kostenstellenberichtes im SAP sowie eine künftige Wartung der Kostenstellenrechnung.

3.7.1.3. Produktkatalog – Kostenträgerrechnung

Die Abteilung für Verkehrsplanung verfügte über einen Produktkatalog, der folgende Produkte aufwies:

1. Gesamtverkehrsplan
2. Verkehrsgutachten und –stellungen
3. Planung für Radfahrer
4. Leistungsbestellung für den Öffentlichen Verkehr
5. Planungen von Verkehrsanlagen für den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr
6. Planung für Fußgänger
7. Planungen für den Öffentlichen Verkehr
8. Planung (Verkehrsflächen)

Die Abteilung für Verkehrsplanung besaß im Überprüfungszeitraum in Bezug auf den Produktkatalog und die einzelnen Projekte kein Zeiterfassungssystem und kein Kostenerfassungssystem. Die Einführung einer Kostenträgerrechnung wurde dem Stadtrechnungshof von der Abteilung für Verkehrsplanung zugesichert.

Die diesbezügliche Software wurde von der ITG angeschafft, und zwar als Erweiterung des in der Stadtbaudirektion verwendeten Programms „biquanda“. Für die Abteilung für Verkehrsplanung entstanden keine Anschaffungskosten. Die laufenden Kosten waren mit dem Pauschalbetrag je Arbeitsplatz abgegolten. Vor der Einführung der Kostenträgerrechnung wurde die Einsichtmöglichkeit durch die Stadtbaudirektion, das Einvernehmen mit der Personalvertretung und die Schnittstelle mit dem GMI etc. geklärt.

Der Stadtrechnungshof empfahl nach Einführung der Kostenträgerrechnung, diese künftig als Managementinstrument einzusetzen.

3.7.2. Interne Kennzahlen zu den erbrachten Leistungen

Die Abteilung für Verkehrsplanung hatte im Überprüfungszeitraum die Kostenträgerrechnung des Stadtrechnungshofes als Muster angefordert. Die Sinnhaftigkeit einer Zeiterfassung und Zuordnung zum

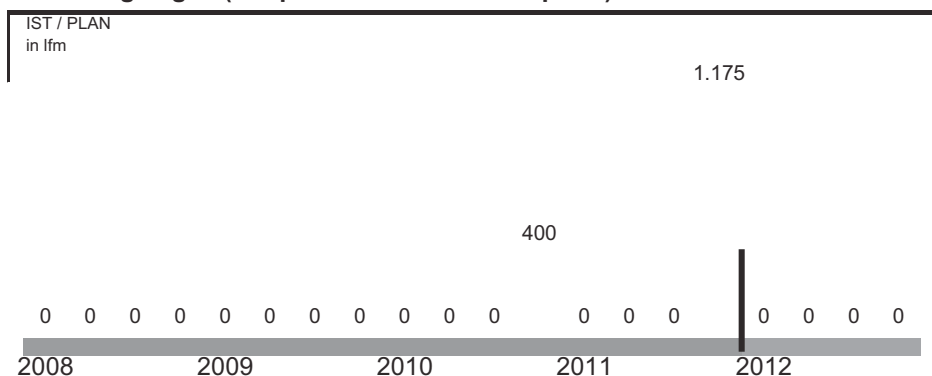
Produktkatalog wurde seitens des Abteilungsvorstandes grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Die Erweiterung des bisherigen Rechnungswesens der öffentlichen Verwaltung um eine Kosten- und Leistungsrechnung ermöglicht die produktorientierte Erfassung der erbrachten Leistungen und die Gegenüberstellung des hierfür erforderlichen Ressourceninputs (eingesetzte Mittel). Im Ergebnis können u.a. Fragen nach der Höhe der Produktkosten etc. beantwortet werden. Diese Analysen können für kostenseitige Optimierungen genutzt werden.

Der Stadtrechnungshof empfahl auf Basis der künftigen Kostenträgerrechnung die Schaffung von aussagekräftigen internen Kennzahlen betreffend die erbrachten Leistungen.

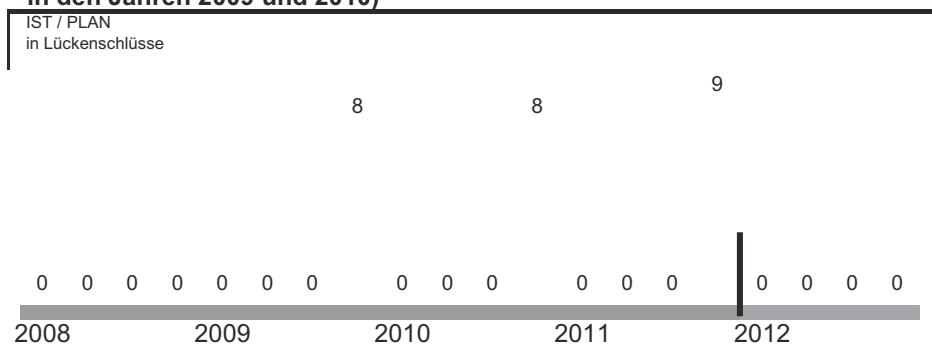
3.7.3. Leistungskennzahlen für die Erreichung der strategischen Ziele

Mit der BSC wurden auch Leistungskennzahlen für die Erreichung der strategischen Ziele im Mehrjahresvergleich erhoben. Diese Leistungskennzahlen für die Erreichung der strategischen Ziele stellten sich beispielhaft wie folgt dar:

Ggü. 2010 erfolgte eine große Steigerung der neu realisierten Gehsteiglängen (Hauptanteil: St. Peter Hauptstr.)



2011 konnten 9 Lückenschlüsse im Radwegnetz realisiert werden (ggü. je 8 in den Jahren 2009 und 2010)



Die in der BSC abgebildeten Leistungskennzahlen (outputorientiert) wurden vom Stadtrechnungshof positiv beurteilt.

3.8. Wirksamkeit

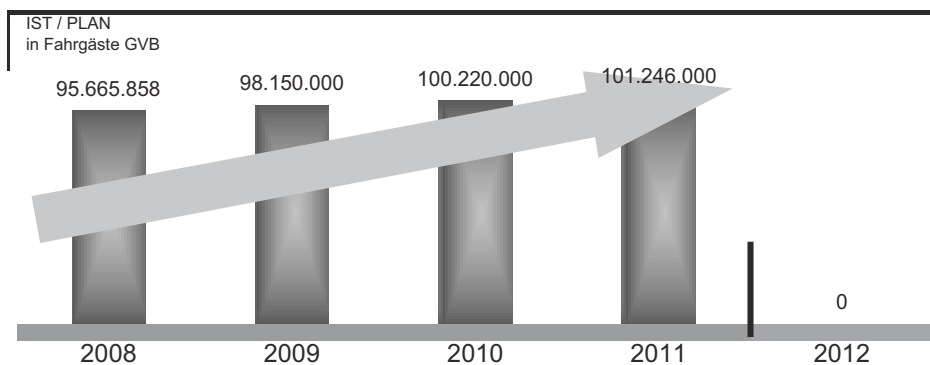
3.8.1. Wirkungsorientierung

Mit der Steuerungsrichtlinie des Hauses Graz wurde die Wirkungsorientierung auch für die Abteilungen des Magistrats vorgeschrieben. Diese Richtlinie war seit Herbst 2010 in Kraft. Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel sollten auch nach dem Grundsatz der höchstmöglichen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit eingesetzt werden. Durch eine konsequente Wirkungsorientierung der Abteilungen sollte sichergestellt werden, dass knapper werdende Finanzmittel fokussiert in prioritär zu erbringenden Aufgaben eingesetzt werden.

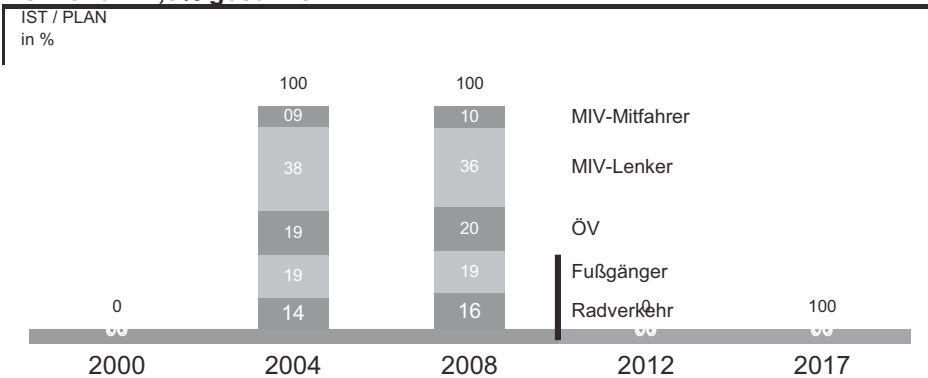
3.8.2. Wirkungsorientierte Kennzahlen der BSC

Mit der BSC wurden auch Kennzahlen die die Wirkung der Handlungen der Abteilung für Verkehrsplanung im Mehrjahresvergleich erhoben. Diese Wirkungskennzahlen stellten sich beispielhaft wie folgt dar:

Fahrgastanzahl HGL seit 2008 um ca. 5,8% Mio gestiegen



Modal-Split: Anteil der Radfahrer ist um 2% gestiegen und der Anteil der MIV-Lenker um 2,5% gesunken



Der Stadtrechnungshof empfahl die Differenzierung zwischen Output und wirkungsorientierten Kennzahlen in der BSC, um die zielgerichtete Verfolgung der strategischen Ziele zu erleichtern. Insbesondere wären auch die im Mobilitätskonzept 2020 festgeschriebenen messbaren Zielgrößen abzubilden.

3.8.3. Gender Performing

Die Stadt Graz ist sich ihrer Verantwortung bei der Umsetzung der Gleichstellung von Frauen und Männern auf allen Ebenen und in allen gesellschaftspolitischen Bereichen bewusst. Der geschlechtssensible Blick muss alle Bereiche der Verwaltung und sämtliche politische Aktionsfelder erreichen. Deshalb wurde bereits im Jahr 2001 mit der Implementierung von Gender Mainstreaming begonnen. Auch seitens des Stadtrechnungshofes wurde im Zuge der Prüfungen nach den Maßnahmen im Bereich „Gender“ gefragt.

Im Zuge der Prüfungshandlungen wurde der Stadtrechnungshof von der Abteilung für Verkehrsplanung auch auf die Studie des Europäischen Parlaments „Women and Transport“ vom 26. Juni 2006 aufmerksam gemacht.¹ Diese Studie stellte unter anderem fest, dass Männer signifikant weniger Kostenbewusstsein in Bezug auf den Transport haben als Frauen. Frauen hätten aber einen höheren Zeitdruck und würden häufiger Öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Außerdem würden Frauen mehrere Ziele bei ihren Fahrten ansteuern während Männer bei ihren Wegen meist nur einen einzigen Grund verfolgen.

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes waren insbesondere die Ziele der Grazer Verkehrspolitik „Graz als Stadt der kurzen Wege“, „Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten“ und „Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation“ geeignet, den Gender-Aspekt besonders zu berücksichtigen.

¹ Doc IP/B/Tran/ST/2005_008

Der Stadtrechnungshof empfahl die Erarbeitung von Gender-Performance Zielen unter der Einbindung des Referats für Frauen und Gleichstellung der Magistratsdirektion.

4. Empfehlungen

Zusammenfassend empfahl der StRH:


- (1) eine Rückgabe von nicht benötigter Software an die ITG, um diese innerhalb des Hauses Graz einer Nutzung zuzuführen zu können;
- (2) die Einrichtung einer entsprechenden Inventarliste;
- (3) die im Kontrakt vereinbarten Controllingbesprechungen auch tatsächlich abzuhalten, um die strategische Steuerung über das „Alltagsgeschäft“ nicht zu vernachlässigen;
- (4) eine Ergänzung des Kostenstellenberichtes im SAP sowie eine künftige Wartung der Kostenstellenrechnung;
- (5) nach Einführung der Kostenträgerrechnung, diese künftig als Managementinstrument einzusetzen;
- (6) auf Basis der künftigen Kostenträgerrechnung sind aussagekräftige interne Kennzahlen betreffend die erbrachten Leistungen zu schaffen;
- (7) die Differenzierung zwischen Output und wirkungsorientierten Kennzahlen in der BSC um die zielgerichtete Verfolgung der strategischen Ziele zu erleichtern. Insbesondere wären auch die im Mobilitätskonzept 2020 festgeschriebenen messbaren Zielgrößen abzubilden;
- (8) die Erarbeitung von Gender-Performance Zielen unter der Einbindung des Referats für Frauen und Gleichstellung der Magistratsdirektion;
- (9) die Genehmigungsansuchen für eine Vergabe sollten sich, was die Detailinformationen über die geplante Vergabe betrifft, an jenen des ehemaligen Vergabenausschusses orientieren und Informationen zum gewählten Vergabeverfahren, Informationen zur Anbotsprüfung, Informationen zu den gewählten Zuschlagskriterien u.ä. enthalten;
- (10) die internen Kontrollmechanismen sind an der Schnittstelle zwischen den beauftragenden Abteilungen und der Holding Graz zu definieren und festzuschreiben. Insbesondere wäre dabei auf die Einhaltung des Vergabegesetzes und auf die Richtlinie für das Bestell- und Rechnungswesen Bedacht zu nehmen.

Graz, im Juni 2012

Stadtrechnungshof der Landeshauptstadt Graz

Ing. Christian Hofstätter
 Prüfungsleiter

Mag. Hans-Georg Windhaber, MBA
 Stadtrechnungshofdirektor

	Signiert von	Hofstätter Christian
	Zertifikat	CN=Hofstätter Christian,OU=Stadtrechnungshof,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2012-06-22T10:26:21+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.

Anhang: Tätigkeits-/Geschäfts-/Jahresbericht

Zusammenfassend lassen sich die Tätigkeiten über die Jahre 2008 bis 2010 wie folgt darstellen:

<u>Allgemeines</u>	2008	2009	2010
Erstellung von Fachgutachten	X	X	X
Stellungnahmen zu Gemeinde-, Bezirksratsanfragen	X	X	X
Bearbeitung von Wünschen/Anfragen aus der Bevölkerung	X	X	X
Vertretung der Stadt Graz in Verkehrsplanungsangelegenheiten nach Außen	X	X	X
Mitwirkung in der BürgerInneninformation	X	X	X
Verkehrssicherheitsarbeit (Teilnahme Arbeitsgruppe, Planungen)	X	X	X
Geschäftsführung des GVB-Kontrollgremiums	X		X
Bearbeitung von generellen Planungen und Richtlinien		X	X
GPS – Lenkungsausschuss (Vorsitz)			X
Verkehrsverbund-Lenkungsausschuss (kooptiertes Mitglied)			X
Vertretung der Stadt Graz in mehreren Arbeitsgruppen des Österr. Städtebundes			X
Fachliche Bearbeitung beim Projektstisch	X		
Erstellung von generellen Planungen und Richtlinien	X		
<u>Öffentlicher Verkehr</u>			
Verkehrsfinanzierungsvertrag Stadt Graz - Grazer Stadwerke AG (Holding Graz)	X	X	X
Bahnprojekte (Mitarbeit)	X	X	X
Begleitung GVB-Gleisbaumaßnahmen	X	X	
Planung und Inbetriebnahme des Buskonzeptes Graz SÜDOST - mit den städtischen Buslinien 72, 75U und 76U, Gleissanierungen der GVB im Bereich der Reitschulgasse, Schillerstraße, Moserhofg. und Georgig.(Planungsbegl.)		X	X
Straßenbahnnetz–2. Ausbaustufe (Prioritätenreihung, Finanzierungssicherung Vorplanung)	X		X
Busfahrstreifen Straßgangerstraße (mit Land Steiermark)	X		
Planung Busfahrstreifen Keplerstraße, Volksgartenstraße, Rösselmühlgasse, Josef Huber Gasse	X		
Planung Nahverkehrsknoten Gösting	X		
Inbetriebnahme Abendbetrieb Linie 60	X		
P&R Fölling, P&R Puntigam: Planung verkehrstechn. Erschließung	X		
Abendbetrieb Buslinien 33E, 60, 67E, 85		X	
Busbeschleunigungsmaßnahmen		X	
Haltestellenprogramm 2009		X	
Planung und Inbetriebnahme Verdichtung des Busbetriebes der Linien 58, 58E, 63 und des Einschubverkehrs,			X
Planung und Inbetriebnahme Verdichtung der Straßenbahnln. 1 und 7, sowie Verlängerung der Straßenbahnln. 3 und 6,			X
Planung und Inbetriebnahme der Buslinie 211 - verkehrstechnische Erschließung der P&R-Anlage Fölling,			X
Planung und bauliche Umsetzung von 35 Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen,			X
Planung und bauliche Umsetzung von 10 Warthäusern bei Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen,			X
Planung ÖV-Beschleunigung Wickenburggasse-Keplerstraße			X
Planungsprojekt Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 / LKH (Mitarbeit)			X
<u>Motorisierter Individualverkehr und ruhender motorisierter Verkehr</u>			
Planungen im untergeordneten Straßennetz (Geschwindigkeitsdämpfung, Gestaltung)	X	X	X
Verkehrszählungen im Grazer Stadtgebiet	X	X	X
Evaluierung, Neuplanung u. Umsetzung des Parkraumkonzeptes (Zonenausweitungen, -änderungen)	X	X	X
Mitarbeit bei Planungen im Hauptstraßennetz		X	X
Stellplatzrichtlinie für Gebäude mit Wohnnutzung		X	X
Umsetzung Triester Straße (Abschnitt)	X		
Planung und Umsetzung Parkplatz Kirchberg (Mariatrost)	X		X
Planungen für Stellplatzkompensation mit Gleisbaumaßnahmen		X	
Parken in Grünflächen - fachliche Bewertung			X
<u>Fuß- und Radverkehr</u>			
Ausweitung Fuß-Radwegnetz	X	X	X
Radstation Graz Hbf: Betreuung, Aktionstage, Bewerbung	X	X	X
Diverse Aktionen (z.B. Radfahrtraining an Grazer Volksschulen, Schrottradsammlung,...)	X	X	X
Verbesserung Durchwegung („Stadt der kurzen Wege“), Umleitungskonzepte, Mehrzweckstreifen etc	X	X	X
Durchführung Radforum, Betreuung/Auswertung Dauerzählstellen, Planung Radabstellanlagen	X	X	X
Mitarbeit am Radschwerpunkt 2008 bzw. 2009 bzw. 2010 des Landes Steiermark	X	X	X
Planungspaket Sichtweiten bei Schutzwegen (Sicherheit)	X	X	X
Planung von Gehsteigen/provisorischen Gehwegen sowie Adaptierung von Fußgängerquerungen	X	X	X
Planung und Errichtung Radabstellanlagen			X
Planungen Umbauten von Fußgängerquerungen inklusive Finanzierung (z. B. Marburgerkai, Zweigelgasse)			X
Zusätzlicher Schutzweg Kreuzung Triester Straße-Schwarzer Weg (Planung und Umsetzung)			X
Grundstücksvorsorge für GRW-Maßnahmen im Zuge Hochwasserschutzbauten – Andritzbach, Gabriachbach			X

	2008	2009	2010
Verkehrskonzepte			
Verkehrsberuhigungskonzept Rudersdorf		X	X
Verkehrskonzept Augasse		X	X
Verkehrskonzept Gebiet Geidorf (Planung)		X	
Mitarbeit am Regionalen Verkehrskonzept Graz-Graz Umgebung		X	
Verkehrskonzept Annenstraße inklusive Begleitmaßnahmen			X
LKH-Quadrant – Verkehrskonzept, Vorbereitung Mobilitätsvertrag			X
Begleitung Verkehrskonzept Murfeld (Begleitmaßnahmen Südgürtel)			X
Strategische Konzepte			
Verkehrspolitische Leitlinien Graz 2020 (Beschluss)			X
Mobilitätskonzept Graz 2020 (Beginn)			X
Mitarbeit am Stadtteilentwicklungskonzept Graz 4.0 und Flächenwidmungsplan 4.0			X
Mitarbeit am Regionalen Verkehrskonzept Graz - Graz Umgebung (Land Steiermark)			X
Integrierte Projekte			
Mitarbeit an Stadt(teil)entwicklungsprojekten sowie an Gutachter- und Wettbewerbsverfahren	X	X	X
Planungen von Straßenumbauten im Zuge von Sanierungsmaßnahmen	X	X	X
Fachliche Mitarbeit an Bebauungsplänen	X	X	X
Planungen zur Hebung der Verkehrssicherheit	X	X	
Verkehrsanalyse und Planung Verkehrsberuhigung Rudersdorf (mit BürgerInnenbeteiligung)	X		
Mitarbeit an STEK und Flächenwidmungsplan 4.0		X	
Planungen für StVO Maßnahmen		X	
Verkehrslösung Sternäckerweg / Marburgerstraße – Novalisgasse (Ausgleich zu Wünschen aus der Bevölkerung)			X
Wohnstraßen: Überprüfung von 25 Wohnstraßenwünschen, Planung Pilotprojekt Wohnstraßengebiet Epp ...			X
Rahmenplanung Graz Reininghaus - Fachplanung Verkehr			X
Fachliche Begleitung beim SEE-Programm ViTo des Stadtplanungsamtes			X
Mobilitätsprojekte und sonstige Projekte			
Durchführung von Veranstaltungen zur Bewusstseinsbildung umweltfreundlicher Mobilität	X	X	X
Schulisches Mobilitätsmanagement (Verkehrsschlangenspiel etc.)	X	X	X
Mobilitätsprojekt LifeCycle an Grazer Kindergärten (ca. 2.000 Kinder)	X	X	X
Projektbeteiligung an div. Förderprojekten	X	X	X
SeniorInnen-Radfahrtraining		X	X
Beteiligung am Klimaschutzprogramm „klima:aktiv mobil“	X		
Bewerbung für City for Children award, ÖGUT-Umweltpreis, VCÖ Mobilitätspreis, bike2business, Mobility award)	X		
Bewerbung für Kongress ECOMM 2010 in Graz	X		
Mitarbeit bei verschiedenen Projekten zur Vernetzung („Transfer“, LQI“, Integriertes Wegenetz)	X		
Konzeptionierung Projekt Gender und Mobilität (Mobilitätsverhalten der Geschlechter, Generationen und Immigranten)	X		
Foto- und Geschichtenwettbewerb Annenstraße und Ausstellung	X		
Ausstellung „Walk space“	X		
Mobilitätserhebung Graz 2008	X		
Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben		X	
Aktionstag für RadfahrerInnen und FußgängerInnen		X	
Klimatour 2009 - Haltepunkt		X	
FußgängerInnenseminar „walk space“		X	
Active Acess, Stärkung der Nahmobilität in Andritz (Grundlagenerarbeitung)			X
DIALOG - Forschungsprojekt an 1.000 Grazer Haushalten			X
Erarbeitung Förderprogramm 2011 Schulisches Mobilitätsmanagement			X
Erarbeitung Förderprogramm 2011 Betriebliches Mobilitätsmanagement			X

Anmerkung: Die zugeordneten „Kreuze (x)“ zu den Tätigkeiten und den Jahren zeigen auf in welchem Jahr die Tätigkeit bzw. Aktivität durchgeführt wurde.

	Signiert von	Windhaber Hans-Georg
	Zertifikat	CN=Windhaber Hans-Georg,OU=Stadtrechnungshof,O=Stadt Graz,L=Graz,ST=Styria,C=AT
	Datum/Zeit	2012-06-22T10:37:45+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: http://egov2.graz.gv.at/pdf-as verifiziert werden.