

Steiermärkische
Landesbahnen

HINWEIS ZUR ANONYMISIERUNG

Gemäß § 7 Abs. 2 des Landesrechnungshof-Verfassungsgesetzes 2009 – LRH-VG sind jene Teile des Berichtes zu bezeichnen, die der Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz und auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, unterliegen.

Im Sinne dieser rechtlichen Verpflichtung wurden die entsprechenden personenbezogenen Daten sowie die Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse im Text grau hinterlegt.

DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE

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

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

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.

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

Berichtzahl: LRH 20 L 5/2008-12

INHALTSVERZEICHNIS

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	4
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab	5
1.2 Stellungnahmen zum Prüfbericht	6
2. ALLGEMEINE FESTSTELLUNGEN	7
2.1 Rechnungswesen.....	7
2.2 Wirtschaftslage.....	8
3. RECHNUNGSABSCHLÜSSE 2005 BIS 2007	10
3.1 Betriebsgegenstand	10
3.2 Wirtschaftliche Entwicklung.....	14
3.3 Betriebsvermögensvergleich und Plausibilitätskontrolle	20
4. GEBARUNG DER EINZELNEN BETRIEBSSPARTEN	21
4.1 Bahnbetrieb.....	21
4.1.1 Personenverkehr.....	22
4.1.2 Güterverkehr	24
4.1.3 Güterterminal Graz – Süd/Werndorf	24
4.1.4 Unzmarkt – Tamsweg	25
4.1.5 Gleisdorf – Weiz.....	25
4.1.6 Peggau – Übelbach	26
4.1.7 Feldbach – Bad Gleichenberg	26
4.1.8 Weiz – Oberfeistritz.....	26
4.1.9 Sonstige Transportaktivitäten	27
4.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn	28
4.3 Kraftwagenbetrieb	34
4.4 Sonstige Konzessionen.....	38
5. STEIERMARKBAHN – TRANSPORT UND LOGISTIK GMBH	39
6. PERSONAL	40
7. INVESTITIONEN 2005 BIS 2007	44
7.1 Anlagenzugänge gemäß Anlagenverzeichnis	45
7.2 Wirtschaftlichkeit von Investitionen	47
8. PRÜFUNG VON VERGABEN 2005 BIS 2007	50
8.1 Prüfungskompetenz des LRH für Vergabeverfahren der Landesbahnen	50
8.2 Prüfungsumfang/-auswahl.....	50
8.3 Vergabeverfahren.....	51
9. BEWIRTSCHAFTUNG DER LIEGENSCHAFTEN	52
10. STELLUNGNAHME DER BETRIEBSLEITUNG ZUR GESCHÄFTSENTWICKLUNG	54
10.1 Aktuelle Lage 2008 und 2009.....	54
10.2 Mittelfristige Vorschau	55
11. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	57
ANLAGE STELLUNGNAHMEN UND REPLIKEN	63
BEILAGENVERZEICHNIS	73
Beilage 1 – Bilanz 2005	73
Beilage 2 – Bilanz 2006	74
Beilage 3 – Bilanz 2007	75

Beilage 4 – Gewinn und Verlustrechnung 2005	76
Beilage 5 – Gewinn und Verlustrechnung 2006	78
Beilage 6 – Gewinn und Verlustrechnung 2007	80

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Afa	Absetzung für Abnutzung
APA	Austria Presse Agentur
BEX	Bahn Express
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BVergG	Bundesvergabegesetz
DBO	Dienst- und Besoldungsordnung für die Bediensteten österreichischer Privatbahnen
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
ISO	Internationale Organisation für Normung (englisch: International Organization for Standardization)
IT	Informationstechnologie
km	Kilometer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PKW	Personenkraftwagen
RLG	Rechnungslegungsgesetz
STLB	Steiermärkische Landesbahnen
UGB	Unternehmensgesetzbuch
VA	Voranschlag
WIFI	Wirtschaftsförderungsinstitut
WPL	Wirtschaftsplan

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof hat die

**„Prüfung der Steiermärkischen Landesbahnen
für die Jahre 2005 bis 2007“**

durchgeführt.

Die Steiermärkischen Landesbahnen sind einer der drei Wirtschaftsbetriebe (Landesforste, Landesforstgärten) des Landes Steiermark.

Die Verwaltung der Landesbahnen fällt in den selbständigen Wirkungsbereich des Landes.

Prüfungszeitraum waren die Jahre 2005 bis 2007. Für einzelne Vergleiche wurden jedoch auch Jahre vor 2005 sowie der Jahresabschluss 2008 betrachtet.

Prüfungsgegenstand waren ausgewählte Teile der Gebarung (siehe Inhaltsverzeichnis) der Steiermärkischen Landesbahnen (STLB).

Zudem wurde die wirtschaftliche Entwicklung des Betriebes anhand ausgewählter Bilanz- und Erfolgswerte ziffernmäßig bzw. grafisch dargestellt. Für die Jahre 2009 und 2010 wurde von der Geschäftsführung der STLB eine mittelfristige Vorschau vorgelegt.

Die Zuständigkeit der politischen Referenten stellt sich wie folgt dar:

Politische Zuständigkeit der Abteilung 18 – Verkehr	
bis 02.11.2005	LHStv. Dipl.-Ing. Leopold Schöggl
seit 03.11.2005	LR Mag. Kristina Edlinger-Ploder

1.1 PRÜFUNGSKOMPETENZ UND PRÜFUNGSMAßSTAB

Für den überprüften Zeitraum war das Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz, LGBl. Nr. 59/1982, in der Fassung LGBl. Nr. 34/2001 in Geltung.

Mit 18.3.2009 trat das neue Landesrechnungshof-Verfassungsgesetz 2009 (LRH-VG) in Kraft.

Die Prüfungszuständigkeit ist gemäß § 5 (1) Z.1 (LRH-VG) gegeben. Demnach kontrolliert der Landesrechnungshof die Gebarung des Landes, der Stiftungen, Fonds und Anstalten, die von Organen des Landes oder von Personen (Personengemeinschaften) verwaltet werden, die hiezu von Organen des Landes bestellt sind.

Die Wirtschaftsbetriebe des Landes sind, nach betriebswirtschaftlichen Kriterien betrachtet, als Betriebe gewerblicher Art zu definieren und abgabenrechtlich einem einzigen Unternehmer, nämlich dem Land Steiermark, zuzurechnen.

Mit jedem dieser Betriebe, die weitgehend von der Verwaltungstätigkeit des Landes losgelöst sind, nimmt das Land Steiermark als Unternehmer, gleich wie jeder andere Kaufmann, am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr teil. Das bedeutet, dass das Land Steiermark auch das volle Unternehmerrisiko zu tragen hat.

Als Prüfungsmaßstäbe hat der Landesrechnungshof die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen.

Es obliegt dem Landesrechnungshof auch, aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten, Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben sowie auf die Möglichkeit der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (§ 4 (3) LRH-VG).

Die durchgeführte Prüfung betrifft die ziffern- und betragsmäßige Übereinstimmung der Rechenwerke mit den Rechnungsabschlüssen, umfasst jedoch nicht die Überprüfung einzelner Belege. Eine Überprüfung der Bilanzpositionen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit dem Unternehmensrecht erfolgte nicht.

Grundlage der Prüfung waren die vorgelegten Unterlagen und Auskünfte der Steiermärkischen Landesbahnen.

1.2 STELLUNGNAHMEN ZUM PRÜFBERICHT

Von folgenden zuständigen politischen Referenten wurden Stellungnahmen abgegeben:

- **Herrn Landesfinanzreferenten Landesrat Dr. Christian Buchmann**
- **Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder**

Diese sind im [Anhang](#) (Seite 63 ff) in kursiver Schrift vollinhaltlich wiedergegeben. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes befinden sich nach der jeweils korrespondierenden Textstelle. Bei den explizit betroffenen Berichtteilen wird in blauer Schrift auf die entsprechende Seite im Anhang verwiesen.

2. ALLGEMEINE FESTSTELLUNGEN

Für die Steiermärkischen Landesbahnen wird im Landesvoranschlag bzw. im Landesrechnungsabschluss ein eigener Wirtschaftsplan bzw. Rechnungsabschluss unter WPL 87800 ausgewiesen.

Das Wirtschaftsjahr der Landesbahnen stimmt mit dem Kalenderjahr überein. Als Bilanzstichtag ist jeweils der 31. Dezember festgesetzt.

2.1 RECHNUNGSWESEN

Das externe Rechnungswesen der Landesbahnen wird in Form der doppelten Buchhaltung (Doppik) nach kaufmännischen Gesichtspunkten mit Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) geführt. Damit ist die Gewähr gegeben, dass anhand der anfallenden Geschäftsfälle Wirtschaftlichkeitsaussagen für abgelaufene Jahre ersehen werden können. Ebenso sind dadurch Berechnungsgrundlagen für zukünftige Planungsvorgaben ableitbar.

Das Rechnungswesen der STLB ist in seinem Aufbau an die Gliederungsvorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) angepasst. Wegen der besonderen Anforderungen des Betriebes wurde es zusätzlich um eine Kostenrechnung (internes Rechnungswesen) modifiziert.

Das Gliederungsschema der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung orientiert sich an den Richtlinien für Privatbahnen, die vom Fachverband der Schienenbahnen in Abstimmung mit dem BMVIT (Eisenbahnaufsichtsbehörde) veröffentlicht wurden.

Die STLB als Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark unterliegen zwar nicht dem UGB, jedoch erfolgte aufgrund der von der Aufsichtsbehörde gewünschten besseren Vergleichbarkeit der Eisenbahnunternehmungen untereinander eine weitgehende Anlehnung an dessen Bestimmungen.

2.2 WIRTSCHAFTSLAGE

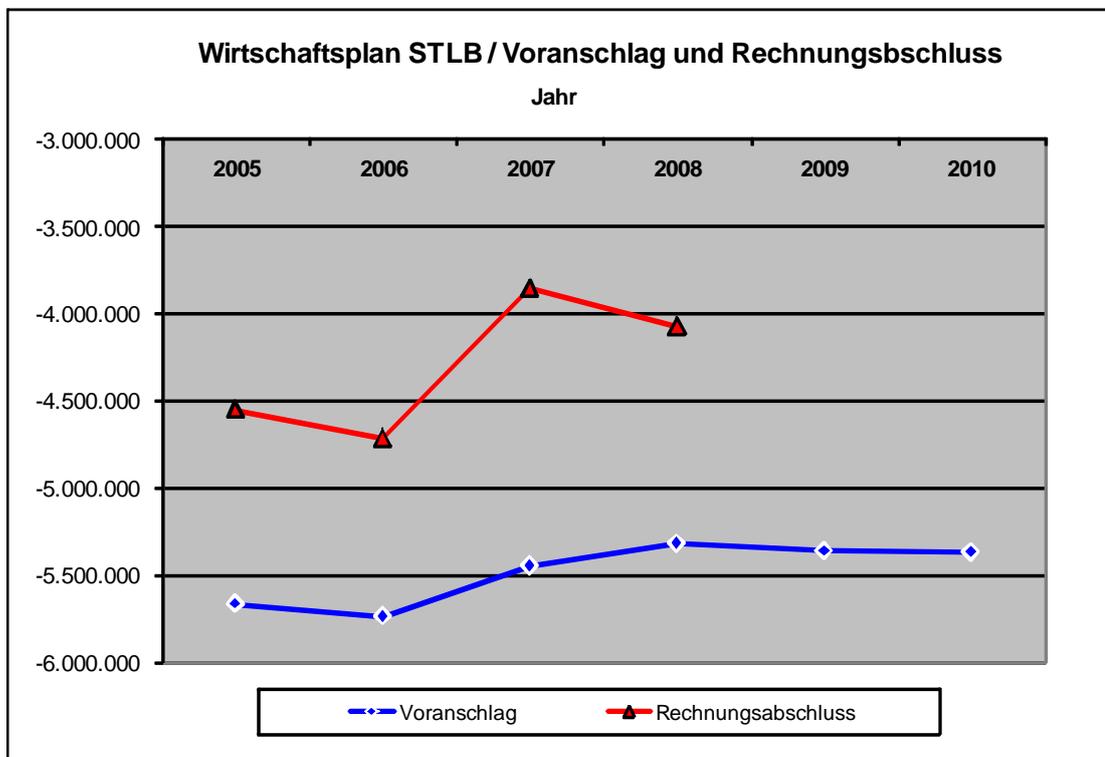
Im Wirtschaftsplan 87800 (STLB) des Landes werden für die Jahre 2005 bis 2008 folgende Jahresverluste der Steiermärkischen Landesbahnen ausgewiesen:

WPL 87800 (in Euro)	2005	2006	2007	2008
Voranschlag	-5.667.300,00	-5.739.800,00	-5.449.800,00	-5.321.800,00
Rechnungs- abschluss	-4.552.508,08	-4.717.004,63	-3.857.673,47	-4.076.871,73 *)
Ergebnis- verbesserung gg. Plan (+)	+1.114.791,92	+1.022.795,37	+1.592.126,53	+1.244.928,27

*) Abschluss 2008 der STLB im WPL 87800 des Landes zum Zeitpunkt des Prüfungsabschlusses noch nicht enthalten

Für das Jahr 2009 wurde im Landesvoranschlag ein Betriebsabgang der STLB in Höhe von € -5.365.300,00 und für das Jahr 2010 ein Abgang von € -5.370.300,00 budgetiert.

Grafisch stellt sich die Ergebnisentwicklung der STLB für die Jahre 2005 bis 2007, die Hochrechnung der Geschäftsführung für 2008 sowie die jeweils geplanten Jahresverluste der Jahre 2005 bis 2010 somit folgend dar:



Die jährlichen Rechnungsabschlüsse der STLB zeigen somit über einen Zeitraum von vier Jahren jeweils einen um etwa € 1,0 Mio. bis € 1,7 Mio. geringeren Verlust als im jeweiligen Voranschlag eingeplant.

Seitens der Geschäftsführung der STLB wurden die Plan/Ist-Abweichungen des Betriebsergebnisses durch die hohe Volatilität im Güterverkehr und eine dadurch erforderliche vorsichtige kaufmännische Planung begründet.

Dennoch zeigt sich für den LRH, dass in den letzten drei Jahren die Ergebnisunterschreitung gegenüber der Planung tendenziell zunimmt und 2008 bereits ein um ca. € 1,7 Mio. geringerer Verlust als geplant ausgewiesen wurde.

Aus der **Sicht des LRH hat eine Planung** den **tatsächlichen wirtschaftlichen** Verhältnissen nach Möglichkeit **zu entsprechen** und ein realistisches Bild der zu erwartenden Geschäftsgebarung darzustellen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt den STLB, künftig die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen.

Eine restriktive Planung verstärkt den Zwang zum wirtschaftlichen Einsatz der Ressourcen.

Eine zu negativ geplante Verlustabdeckung des Landes für Wirtschaftsbetriebe oder Beteiligungen bedeutet letztendlich eine nicht erforderliche budgetäre Bindung von Landesmitteln.

Den zuständigen **Abteilungen und Fachabteilungen des Landes sowie der FA4A – Finanzen und Landeshaushalt wird empfohlen, auf die Budgetierungsprozesse der Wirtschaftsbetriebe und Landesbeteiligungen verstärktes Augenmerk zu legen.**

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 65 sowie des Herrn Landesfinanzreferenten Landesrat Dr. Christian Buchmann in der Anlage ab Seite 64.

3. RECHNUNGSABSCHLÜSSE 2005 BIS 2007

3.1 BETRIEBSGEGENSTAND

Das Land Steiermark ist neben Salzburg, Niederösterreich und Wien eines jener Bundesländer, welche Eigentümer von Eisenbahnen sind und diese auch betreiben. Zusätzlich halten auch Gemeinden in Österreich Eigentum an Eisenbahnen, insbesondere in touristischen Regionen.

Die von den STLB betriebenen Bahnstrecken waren ursprünglich eigene Aktiengesellschaften, an denen das Land Steiermark, Gemeinden und Privatpersonen beteiligt waren. Im Jahr 1945 wurden diese Kapitalgesellschaften aufgrund finanzieller Schwierigkeiten vom Land Steiermark zur Gänze übernommen.

Die STLB sind, gemessen an den Umsatzerlösen, an der Bilanzsumme sowie am Personalstand, der bedeutendste der drei Wirtschaftsbetriebe des Landes Steiermark.

Der Landesbetrieb ist organisatorisch der FA18E – Abteilung Verkehrsrecht zuzurechnen.

Die Aufteilung der Kompetenzen zwischen der Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen und der zuständigen Rechtsabteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (FA18E) ist im Organisationsstatut der Direktion der Steiermärkischen Landesregierung (Regierungsbeschluss vom 2.3.1964) geregelt. Dieses wurde zuletzt mit Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung vom 10.10.2005 geändert.

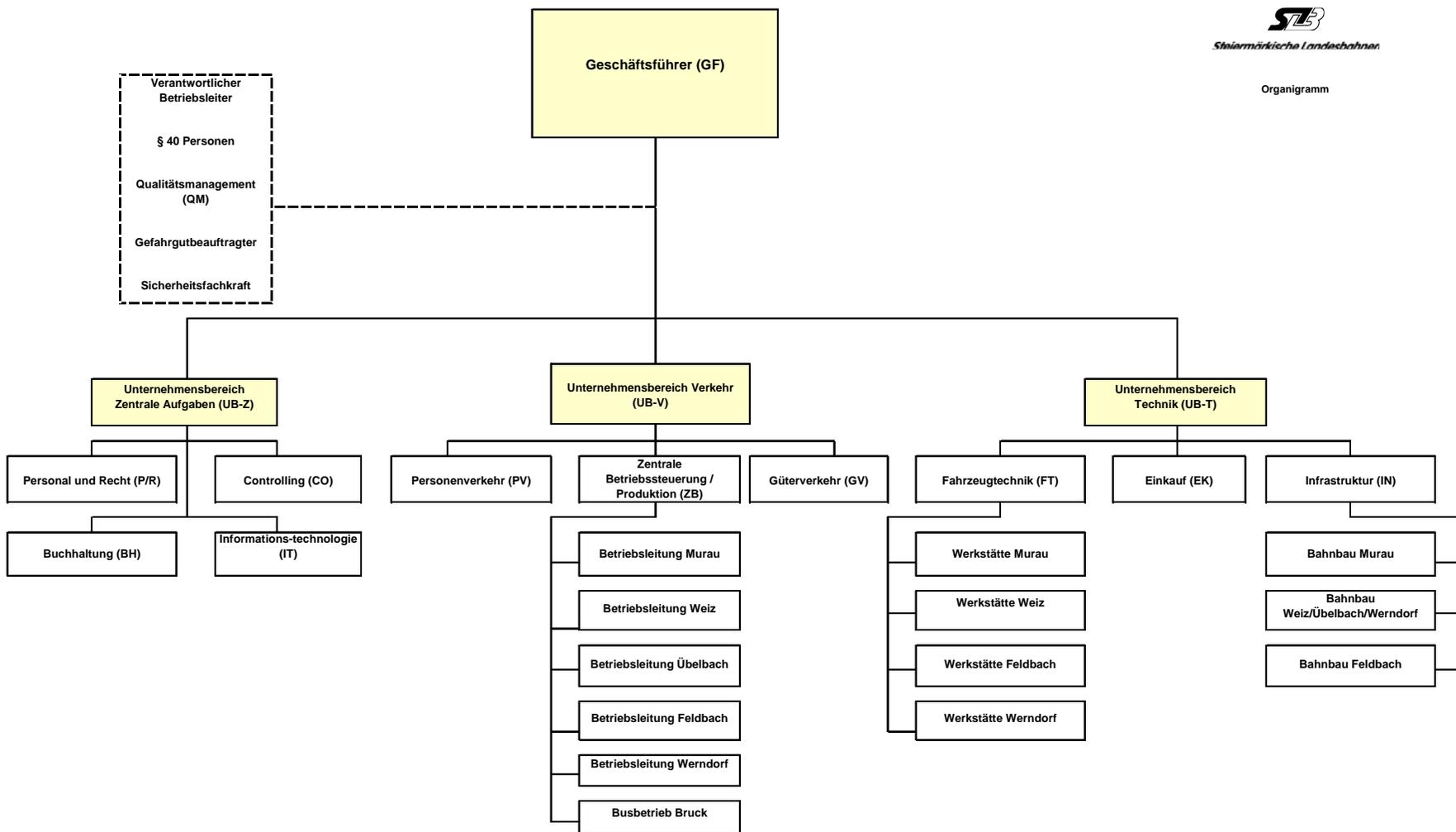
Laut Auskunft der Geschäftsführung wurden die STLB im Juni 2008 nach ISO 9001 zertifiziert und verfügen weiters über ein eigenes Sicherheitsmanagement.

Die Aufgaben und der Verantwortungsbereich jedes Mitarbeiters sind in Funktionsbeschreibungen genau definiert.

Die zwei wesentlichen Geschäftsfelder der STLB neben den sonstigen Konzessionen sind die

- Eisenbahnbetriebe und
- Kraftwagenbetriebe

Das Organigramm der STLB stellt sich per Stand April 2008 folgend dar:



Quelle: Steiermärkische Landesbahnen

Eisenbahnbetriebe:

Die STLB sind ein integriertes Eisenbahnunternehmen, das sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Bau und Betrieb von Nebenbahnen) als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf eigener und fremder Schieneninfrastruktur) tätig wird.

Das Gesamteisenbahnnetz der STLB umfasst eine Streckenlänge von rd. 124 km. Hievon entfallen rd. 77 km auf 760 mm Schmalspur- und rd. 47 km auf Normalspurstrecken (1.435 mm). Es handelt sich dabei um folgende Bahnlinien:

Bahnlinien der STLB	Streckenlänge	Spurweite in mm	Verkehrsart
Unzmarkt – Tamsweg	65,5 km	760	Personen – Güterverkehr
Feldbach – Bad Gleichenberg	21,2 km	1435	Personen – Güterverkehr
Gleisdorf – Weiz	15,2 km	1435	Personen – Güterverkehr
Weiz – Oberfeistritz	11,8 km	760	Güterverkehr
Peggau – Übelbach	10,2 km	1435	Personen – Güterverkehr
Gesamt	123,9 km		

Die STLB sind zusätzlich Betriebsführer der Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard (Eigentümerin: Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard AG) sowie seit Mai 2003 auch Betriebsführer des Güterterminals Graz Süd/Werndorf im Auftrag des Betreibers, der Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG (CCG).

Betriebsführung STLB	Streckenlänge	Verkehrsart
Güterterminal Graz Süd/Werndorf	17,3 km	Güterverkehr
Mixnitz – St. Erhard	10,4 km	Güterverkehr

Weiters besitzen die STLB die Eisenbahnverkehrskonzession (Personen- und Güterverkehr) für die steirische Ostbahn von Graz nach Mogersdorf/Staatsgrenze und für den Streckenabschnitt Graz – Werndorf.

Kraftwagenbetriebe:

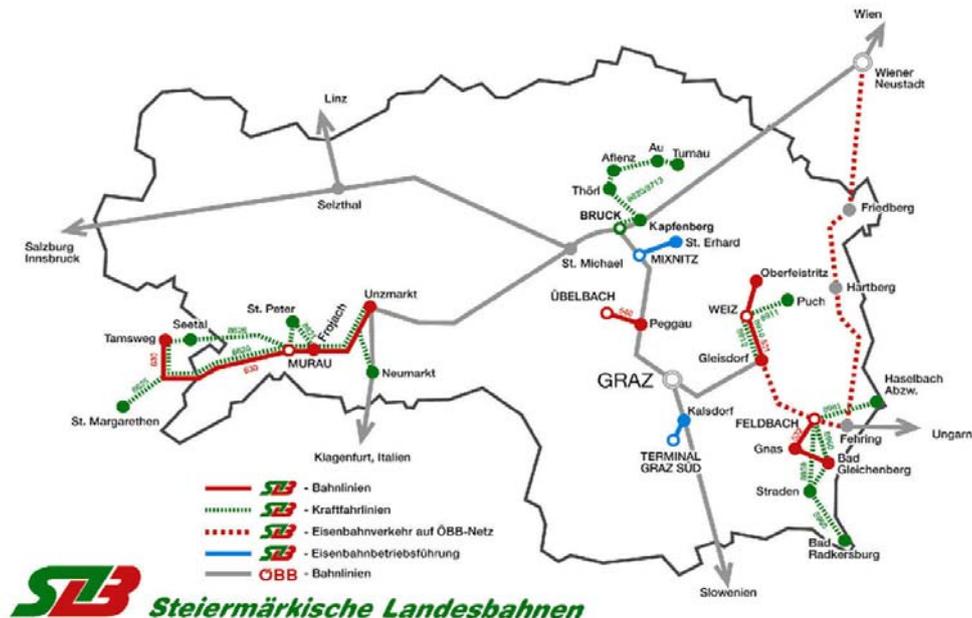
Der Kraftfahrlinienverkehr der STLB wird an vier Stützpunkten, und zwar in Murau, Weiz, Feldbach und Bruck/Mur mit insgesamt 12 Kraftfahrlinien und einer Betriebslänge von zusammen 371 km betrieben.

Stützpunkt Busbetrieb	Anzahl Kraftfahrlinien	Betriebs- länge
Murau	5	200 km
Weiz	3	50 km
Bruck/Mur	1	35 km
Feldbach	3	86 km
Gesamt	12	371 km

Außerdem besitzen die STLB an den genannten Stützpunkten sowie für Graz Konzessionen für das Miet- und Ausflugswagenegewerbe.

Zusätzlich zum Personenverkehr führten die STLB auch Güterverkehr auf der Straße durch. Der Bahn Express (BEX) Betrieb wurde im Jahr 2005 eingestellt, für die Standorte Murau und Feldbach besitzen die STLB aber noch Konzessionen für je zwei LKW.

Das Eisenbahn- und Busnetz der STLB stellt sich somit grafisch folgend dar:



Quelle: www.stlb.at

3.2 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Aktivseite des Jahresabschlusses der STLB weist für die Wirtschaftsjahre 2005 bis 2007 folgende geraffte Vermögensstrukturierung aus (Details siehe Beilagen 1 bis 3):

AKTIVA	Mio. € 2005	Mio. € 2006	Mio. € 2007	Delta 05 - 07
Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände	0,2	0,2	0,2	0
Sachanlagen	46,6	46,4	46,8	+0,2
	46,8	46,6	47,0	+0,2
Umlaufvermögen				
Vorräte	1,3	1,4	1,3	0
Forderungen	2,3	2,9	3,1	+0,8
Kassenbestand, Bankguthaben	4,4	6,3	8,4	+4,0
	8,0	10,6	12,8	+4,8
Rechnungsabgrenzungen	0,2	0,2	0,2	0
Bilanzsumme per Jahresultimo	55,0	57,4	60,0	+5,0

Zum Anlagevermögen der STLB gehören neben immateriellen Vermögensgegenständen vor allem das Sachanlagevermögen wie Grundstücke, Bahnkörper, Gebäude, Gleisanlagen inkl. Oberbau und Nebenanlagen, Streckenausrüstung und -sicherung, Betriebsmittel (Fahrzeuge), Maschinen und maschinelle Anlagen, Werkzeuge, Geräte, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die bestehende Anlagenintensität liegt in der Natur eines Bahn- und Kraftwagenbetriebes.

Die Bilanzsumme hat sich im Prüfungszeitraum um €+5,0 Mio. von €55,0 Mio. auf insgesamt €60,0 Mio. erhöht.

Dieser Zuwachs ist in erster Linie auf die stetige Erhöhung der Guthaben bei Geldinstituten in Höhe von €+4,0 Mio. (Stand 31.12.2008 mit €8.370.186,82) zurückzuführen.

Die Geschäftsführung hat den Aufbau der Bankguthaben folgendermaßen begründet:

„Eine Ursache ist, dass sich die Investitionen zeitlich verschoben haben. Dies gilt insbesondere für die Errichtung der Sicherungsanlage für die Strecke Gleisdorf – Weiz. Dieses Projekt erfordert einen Aufwand von rund € 5 Mio. Aufgrund intensiver Vorbereitungsarbeiten (Planung, Ausschreibung, Vergabe, behördliche Genehmigung) ist eine zeitliche Verschiebung eingetreten.

Die zweite Ursache für die Bankguthaben liegt darin, dass die STLB beabsichtigen, größere Fahrzeugbeschaffungen im Eisenbahnbereich vorzunehmen. Dies bedingt entsprechende Reserven zu bilden. Die STLB sind aufgrund von Beschlüssen der Steiermärkischen Landesregierung und des Landtages Steiermark ermächtigt, sechs Stück Triebwagen für den S-Bahnverkehr zu erwerben (geschätzter Ankaufspreis rund € 24 Mio.). Die Auslieferung soll Ende 2010 erfolgen.

Nach Abwicklung dieser Beschaffungen werden die Bankguthaben wieder den langjährigen Durchschnittswert erreichen.“

Eine weitere Steigerung der Aktiva ist mit €+0,8 Mio. bei den Forderungen zu verzeichnen. Im Prüfungszeitraum nahmen die

- „Forderungen aus der Abrechnung mit anderen Eisenbahnen“ um €+0,45 Mio. (Stand 31.12.2007 mit € 1.164.295,56) und jene aus der
- „Kautions für Gebäudeleasing“ um €+0,17 Mio. zu.

Die Passivseite der Bilanz weist für die Wirtschaftsjahre 2005 bis 2007 folgende geraffte Kapitalstruktur aus:

PASSIVA	Mio. € 2005	Mio. € 2006	Mio. € 2007	Delta 05 - 07
Eigenkapital				
Kapital	5,7	6,8	7,5	+1,8
Kapitalrücklage f. Betriebsausgaben	0,3	0,4	0,3	0
	6,0	7,2	7,8	+1,8
Unversteuerte Rücklagen				
Bewertungsreserve f. getätigte Investit.	42,7	41,9	41,5	-1,2
Bewertungsres. f. künftige Investitionen	2,6	4,4	6,6	+4,0
Investitionszuschüsse	0,1	0,1	0	-0,1
	45,4	46,4	48,1	+2,7
Rückstellungen	2,0	2,1	2,1	+0,1
Verbindlichkeiten	1,6	1,7	1,9	+0,3
Rechnungsabgrenzungen	0	0	0	0
Bilanzsumme per Jahresultimo	55,0	57,4	60,0	+5,0

Im Gegensatz zu den stetig wachsenden Bankguthaben haben im gleichen Zeitraum die Verbindlichkeiten in weit geringerem Ausmaß (€+0,3 Mio.) zugenommen. Der überwiegende Teil der €1,9 Mio. an Verbindlichkeiten per 31.12.2007 besteht aus „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ (€ 1.006.401,37).

Die per Jahresabschluss 2005 vorhandenen Rücklagen für künftige Investitionen von rund €2,6 Mio. haben sich bis zum Jahresende 2007 um €+4,0 Mio. auf insgesamt €6,6 Mio. erhöht. Diese Zunahme ist auf die Dotation einer Investitionsrücklage für den geplanten Bau der Zugsicherungsanlage Gleisdorf – Weiz zurückzuführen:

Dotation Investitionsrücklage für	Zum 31.12.2006	Zum 31.12.2007
Zugsicherungsanlage Gleisdorf – Weiz	€ 1.718.000,00	€ 4.918.165,00

Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 sind neben Rückstellungen für Anschlusskosten (€34.000,00) noch solche für Abfertigungen (€498.000,00), nicht konsumierte Urlaube (€371.000,00) und für die Abgeltung von Mehrleistungen (€472.000,00) enthalten. Es handelt sich bei letzteren um Personalansprüche, die

kostenmäßig den einzelnen Tätigkeitsperioden zuzuordnen sind, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt zahlungswirksam werden. Nach den Grundsätzen kaufmännischer Buchführung sind in den Jahresabschlüssen angemessene Rückstellungen nach vertretbarer Rechenmethodik zu bilden.

Die Gewinn- und Verlust-Rechnung der STLB (Beilagen 4 bis 6) wird unter Orientierung am Rechnungslegungsgesetz (RLG – Gesamtkostenverfahren) in der Staffelform erstellt.

Der operative Jahresabgang 2007 ist unter Position 12 „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT)“ mit € -3.857.673,47 ausgewiesen.

In der folgenden Tabelle werden die EGT's – diese umfassen die Aufwendungen und Erträge der Sparten Bahn, Kraftwagenbetrieb und der sonstigen Gebarung – in einer Rückblende für die letzten 15 Jahre dargestellt.

Um diese Abgänge abzudecken bzw. zur Investitionsfinanzierung hat das Land Steiermark in den letzten Jahren folgende Zuschüsse aus dem ordentlichen Haushalt getätigt:

Periode	+ / -	in Mio. Euro	
		EGT	Landeszuschüsse inklusive Investitionen
1993	Verlust	-5,6	6,6
1994	Verlust	-5,6	6,2
1995	Verlust	-5,6	6,2
1996	Verlust	-5,6	5,9
1997	Verlust	-6,2	5,7
1998	Verlust	-6,3	6,2
1999	Verlust	-5,6	6,5
2000	Verlust	-5,1	5,5
2001	Verlust	-4,9	5,8
2002	Verlust	-5,1	5,9
2003	Verlust	-4,2	5,6
2004	Verlust	-4,7	5,6
2005	Verlust	-4,6	5,6
2006	Verlust	-4,7	5,6
2007	Verlust	-3,9	5,3
2008	Verlust	-4,1	

Die Zuschüsse des Landes Steiermark für die Jahre 2005 bis 2007 setzen sich aus folgenden Teilen zusammen:

Zuschüsse/Einlagen für	2005	2006	2007
Verlustabdeckung gem. Voranschlag	2.463.000	2.463.000	2.131.500
Landesanteil Erhaltungsmaßnahmen	787.000	787.000	787.000
Investitionen (Ersatz, Neuanlagen)	1.350.000	1.350.000	1.400.000
mittelfristiges Investitionsprogramm	1.017.500	1.017.500	1.017.500
ao. Absiedelung Standort Kapfenberg		265.000	
Summe Landeszuschüsse	5.617.500	5.882.500	5.336.000

Zusätzlich wurden den STLB im Prüfungszeitraum jährlich vom Bund anteilig € 1.017.500,00 aus dem mittelfristigen Investitionsprogramm sowie € 787.000,00 als Finanzierungsbeitrag zu Infrastruktur-Erhaltungsmaßnahmen gewährt.

Die Zeitreihe der letzten 15 Jahre zeigt eine Stabilisierung der Verluste seit dem Jahr 2000, der Jahresabschluss 2007 ergab mit €-3,9 Mio. eine weitere deutliche Senkung des operativen Jahresverlustes.

Im Jahr 2008 ist der Verlust mit €-4,1 Mio. gegenüber dem Jahr 2007 leicht gestiegen.

Vor allem im Bahnbetrieb wurden seit 1980 Rationalisierungsmaßnahmen der STLB in Form von Stilllegungen des Personen- und Gütertransportes durchgeführt, wobei diese Strecken zum Teil noch von anderen Unternehmen zu touristischen Zwecken betrieben werden.

Strecke	Nutzung	Länge in km	Stilllegung
Preding – Stainz	touristisch	11,0	1980
Tamsweg – Mauterndorf	touristisch	11,0	1981
Birkfeld – Ratten	Radweg	17,8	1981
Kapfenberg – Aflenz – Turnau	zT. Radweg	20,1	1998
Oberfeistritz – Anger – Birkfeld	touristisch	13,0	1993/2000

Laut Auskunft der Geschäftsführung der STLB haben neben der Schließung von unrentablen Strecken vor allem die Aufnahme neuer Geschäftszweige im Güterverkehr (Terminal Werndorf, Ganzzugverkehr¹) sowie die Einstellung des BEX-Dienstes zu Ergebnisverbesserungen beigetragen. Weiters hat die Einführung eines neuen Branchen-Kollektivvertrages im Jahr 2000 zu Einsparungen im Personalbereich der STLB geführt.

¹ Ein Ganzzug ist ein Güterzug, der vom Start- bis zum Zielbahnhof als Ganzes ohne zwischenzeitliches Ausreihen oder Beinehmen von Wagen durchfährt.

Für die Wirtschaftsjahre 2005 bis 2008 ergeben sich folgende Spartenergebnisse sowie nachstehendes Gesamtbild der Gebarung:

Betriebssparte	Verlust 2005 €	Verlust 2006 €	Verlust 2007 €	Verlust 2008 €
Bahnbetrieb	-2.947.518,42	-2.873.695,95	-2.351.445,25	-1.826.109,72
Kraftwagenbetrieb	34.234,38	92.094,69	926,33	58.559,70
Sonst. Gebarung	-1.639.224,04	-1.935.403,37	-1.507.154,54	-2.309.321,51
Gesamtbetrag	-4.552.508,08	-4.717.004,63	-3.857.673,47	-4.076.871,53

In der Betriebssparte „Sonstige Gebarung“ werden von den STLB neben den Aufwendungen und Erträgen der „Sonstigen Konzessionen“ (Reisebüro, Taxigewerbe, Bahnhof-Gastwirtschaften und Fahrradverleih) insbesondere die Ruhe- und Versorgungsgenüsse verbucht. Diese sind im Jahr 2008 mit € 1.529.151,68 gegenüber dem Jahr 2007 (€ 1.479.765,72) leicht angestiegen.

Die Betriebssparten Bahnbetrieb und Sonstige Gebarung sind somit konstant negativ, **wobei der Bahnbetrieb im Prüfungszeitraum eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung verzeichnet.** Der Kraftwagenbetrieb erwirtschaftet jährlich knapp positive bzw. ausgeglichene Ergebnisse.

Der Hauptverlustträger der STLB ist der Bahnbetrieb.

Für das Jahr 2007 hat sich das Ergebnis der Betriebssparten aus folgenden Erträgen und Aufwendungen ergeben.

Betriebssparte 2007	Summe der Erträge	Summe des Aufwandes	Ergebnis
	€	€	€
Bahnbetrieb	14.316.716,78	-16.668.162,03	-2.351.445,25
Kraftwagenbetrieb	2.885.842,87	-2.884.916,54	926,33
Sonstige Gebarung	209.222,81	-1.716.377,35	-1.507.154,54
Gesamtbetrag	17.411.782,46	-21.269.455,92	-3.857.673,47

Die negative Umsatzrendite des Bahnbetriebes von -22,9 % im Jahr 2005 konnte bis 2007 auf -16,4 % verringert werden und hat sich 2008 weiter auf -11,1 % verbessert.

Das heißt, jedem Erlös im Bahnbetrieb von €1,0 ist 2007 ein Aufwand von €1,16 und 2008 in Höhe von €1,11 zuzurechnen.

3.3 BETRIEBSVERMÖGENSVERGLEICH UND PLAUSIBILITÄTSKONTROLLE

Der Landesrechnungshof hat anhand eines Betriebsvermögensvergleiches (indirekte Gewinnermittlung) das Betriebsergebnis 2007 der STLB verprobt und die Ordnungsmäßigkeit des Bilanzzusammenhanges festgestellt.

BETRIEBSVERMÖGENSVERGLEICH 2007

		€
Reinvermögen per 31. Dezember	2007	55.982.665,12
Reinvermögen per 31. Dezember	2006	-53.486.838,59
Zwischensumme		2.495.826,53
Investitionszuschüsse:		
Bund 2007 / Infrastruktur		-1.017.500,00
Land 2007 / Infrastruktur		-1.017.500,00
Einlagen zur:		
Investitionsbedeckung		-1.400.000,00
Verlustabdeckung		-2.918.500,00
Erfolg / 2007		-3.857.673,47

GuV - 2007

Pos.	Bezeichnung	2007 €
1	+ Umsatzerlöse	13.260.436,77
	davon	
	Personen- und Gepäckverkehr	4.940.793,00
	Güterverkehr	8.130.364,90
	sonstige	189.278,87
2	+ Eigenleistungen	208.455,57
3	+ Sonst. betriebl. Erträge	3.673.324,61
4	- Materialaufw./ bezogene Leistungen	-6.864.090,70
5	- Personalaufwand	-9.356.906,84
6	- Pensionen und Abfertigungen	-1.479.765,72
7	- Abschreibungen	-2.742.884,00
8	- Sonst. betriebl. Aufwendungen	-825.808,67
9	= Betriebserfolg	-4.127.238,98
10	+ Zinserträge	269.565,51
11	- Außerordentlicher Erfolg	0,00
12	= EGT	-3.857.673,47

Die beiden Berechnungsarten zur Ermittlung des Jahresergebnisses, Betriebsvermögensvergleich und GuV, führen somit zum identen Ergebnis und weisen jeweils einen Jahresverlust von € -3.857.673,47 aus.

4. GEBARUNG DER EINZELNEN BETRIEBSSPARTEN

4.1 BAHNBETRIEB

Im Detail ergibt sich aus den vorgelegten Rechnungsabschlüssen folgende Verteilung der Betriebsabgänge zwischen 2003 und 2008 auf die einzelnen Strecken der STLB:

Vergleich der Betriebsabgänge auf den einzelnen Strecken:

Strecke	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008 - 2003
Unzmarkt-Tamsweg	-1.504.068	-1.720.624	-1.689.153	-1.468.935	-1.397.146	-979.909	524.159
Gleisdorf-Weiz	29.027	-404.854	-375.664	-422.417	-106.943	-186.418	-215.445
Weiz-Oberfeistritz	-491.284	-472.344	-419.025	-361.626	-331.653	-300.875	190.410
Peggau-Übelbach	-6.443	-50.840	-74.844	-91.647	-77.233	-25.573	-19.130
Feldbach-Bad Gleichenberg	-472.131	-420.754	-424.752	-591.659	-544.450	-370.250	101.881
Güterterminal Werndorf	-47.367	850	35.920	62.588	105.980	36.914	84.281
Summe Abgang	-2.492.266	-3.068.566	-2.947.518	-2.873.696	-2.351.445	-1.826.110	666.156

Dies ergibt somit folgende jährliche Anteile der Murtalbahn (Unzmarkt – Tamsweg) am gesamten jährlichen Abgang des Bahnbetriebes der STLB.

Vergleich der Betriebsabgänge auf den einzelnen Strecken:

Strecke	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Unzmarkt-Tamsweg	-1.504.068	-1.720.624	-1.689.153	-1.468.935	-1.397.146	-979.909
Abgang Bahnbetrieb	-2.492.266	-3.068.566	-2.947.518	-2.873.696	-2.351.445	-1.826.110
Anteil Murtalbahn	60%	56%	57%	51%	59%	54%

Die Murtalbahn trägt somit jährlich in einem Ausmaß zwischen **51 %** und **60 %** zum Betriebsabgang des Bahnbetriebes bei. Dieser ist wiederum maßgeblich für das Gesamtergebnis der STLB.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 66.

Die Verluste der Murtalbahn schwanken von 2003 bis 2007 zwischen €-1,4 Mio. und €-1,7 Mio., 2008 hat sich der Jahresabgang für den Betrieb dieser Strecke auf knapp unter €-1,0 Mio. verbessert.

Das negative Ergebnis des Bahnbetriebes konnte seit 2004 sukzessive verringert werden. Für diese Reduktion sind hauptsächlich die Gewinnsteigerungen am Güterterminal Werndorf (bis 2007) und der Rückgang des Betriebsabganges an der Strecke Weiz – Oberfeistritz aufgrund reduzierter Instandhaltungsmaßnahmen ausschlaggebend.

Im Jahr 2008 trug vor allem der Verlustrückgang der Murtalbahn zur weiteren Ergebnisverbesserung des Bahnbetriebes bei.

4.1.1 Personenverkehr

Folgende vorrangige Entwicklungen haben im Bahnbetrieb-Personenverkehr 2007 stattgefunden:

- Eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen konnte im Jahr 2007 für die Strecke Feldbach – Bad Gleichenberg verzeichnet werden. An dieser Strecke wurde im Zeitraum 1.5. bis 26.10.2007 an den Wochenenden ein zusätzliches Zugpaar am späteren Nachmittag geführt und beworben. Im Jahr 2008 verkehrten die Züge in etwas erweiterter Form.

Die Betriebsergebnisse der Jahre 2006 und 2007 waren für die Strecke Feldbach – Bad Gleichenberg allerdings dennoch stark rückläufig. Laut Auskunft der Geschäftsführung liegt die Ursache hierfür je zur Hälfte im Rückgang des Güterverkehrs sowie in erhöhten Erhaltungsmaßnahmen für die Infrastruktur. Im Personenverkehr konnten dagegen die Umsätze erhöht werden.

- Mit 9.12.2007 startete im Personenverkehr der S-Bahnbetrieb im Großraum Graz. In diesen sind die Landesbahnen Peggau – Übelbach, Gleisdorf – Weiz und Feldbach – Bad Gleichenberg einbezogen.

Auf der Landesbahn Gleisdorf – Weiz gibt es eine merkbare Verdichtung des Zugangebotes. Es werden nunmehr zehn umsteigefreie Direktzüge zwischen Weiz und Graz angeboten (bisher fünf).

Ebenso wurde der Austausch von Fahrpersonal zwischen den ÖBB und den STLB realisiert.

Die Einführung der S-Bahn erfolgte erst kurz vor Jahresende 2007, eine Auswirkung auf die Umsätze bzw. Frequenzen 2007 konnte daher noch nicht stattfinden.

Die Tarife des Steirischen Verkehrsverbundes, in dem sämtliche Eisenbahn- und Kraftfahrlinien der STLB einbezogen sind, und der Personentarif (Haustarif) der STLB wurden in den Jahren 2005 bis 2007 folgend erhöht:

	Tarif Verkehrsverbund	Haustarif STLB
2005	+4,03%	+3,72% (ab 01.01.05)
2006	+4,03%	+3,73% (ab 01.01.06) +2,31% (ab Dez. 06)
2007	+2,64%	+3,75% (ab Dez. 07)

Der überwiegende Teil der von den STLB ausgegebenen Fahrkarten unterliegt dem Tarif des Verkehrsverbundes. Darüber hinaus gibt es Beförderungsfälle, bei denen der Haustarif der STLB zur Anwendung kommt. Die Anpassung des Haustarifes wird analog zu jener des ÖBB-Personenverkehrs vorgenommen.

Strecke	Beförderte Personen						absolut 2008 2003	% 2008 2003
	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Unzmarkt - Tamsweg	541.634	542.154	546.484	548.305	550.646	563.814	+22.180	+4,1%
Gleisdorf - Weiz	567.545	568.913	565.783	563.940	569.981	604.847	+37.302	+6,6%
Peggau - Übelbach	202.886	203.041	201.856	204.722	206.474	224.081	+21.195	+10,4%
Feldbach - Bad Gleichenberg	35.538	35.957	36.426	35.754	39.361	44.772	+9.234	+26,0%
Summe	1.347.603	1.350.065	1.350.549	1.352.721	1.366.462	1.437.514	+89.911	+6,7%

Betrachtet man den Prüfungszeitraum bis einschließlich 2008, so haben die Bahnbetriebe der STLB im Jahr 2008 insgesamt 1.437.514 Personen befördert, d.s. um 71.052 Personen oder 5,2 % mehr als im Jahr 2007.

Im Zeitablauf von 2003 bis 2008 ist die Anzahl der beförderten Personen jährlich stets angestiegen, wobei der stärkste Anstieg der Fahrgastzahlen 2008 zu verzeichnen war.

Gegenüber der Personenbeförderung des Jahres 2003 (1.347.603) ergibt sich daraus für 2008 ein Anstieg von insgesamt 89.911 Personen (+6,7 %). **Es zeigt sich somit für die STLB eine relativ stabile Entwicklung des Fahrgastaufkommens.**

Sämtliche Eisenbahn- und Kraftfahrlinien der STLB sind in den Verkehrsverbund Steiermark einbezogen. Jene Linien, die im Lungau liegen, sind Teil des Salzburger Verkehrsverbundes. Aufgrund der Tarifgestaltung der Verkehrsverbünde lösen die Fahrgäste statt Einzelfahrausweisen vermehrt Mehrfahrten- und Zeitkarten.

4.1.2 Güterverkehr

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung im Güterverkehr von 2003 bis 2008:

Strecke	Beförderte Tonnen						absolut 2008 2003	% 2008 2003
	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Güterterminal Werndorf	188.655	625.480	876.381	1.222.530	1.080.788	810.045	+621.390	+329,4%
Unzmarkt - Tamsweg	24.558	9.127	11.699	14.695	12.179	10.840	-13.718	-55,9%
Gleisdorf - Weiz	231.116	290.691	282.837	326.634	394.434	440.634	+209.518	+90,7%
Peggau - Übelbach	1.221	1.661	2.099	2.333	2.307	12.102	+10.881	+891,2%
Feldbach - Bad Gleichenberg	30.542	65.791	73.984	30.950	37.105	45.044	+14.502	+47,5%
Weiz- Oberfeistritz	35.885	36.278	31.831	21.272	15.887	11.002	-24.883	-69,3%
Summe mit Werndorf	511.977	1.029.028	1.278.831	1.618.414	1.542.700	1.329.667	817.690	+159,7%
Summe ohne Werndorf	323.322	403.548	402.450	395.884	461.912	519.622	+196.300	+60,7%

Der starke Anstieg der Tonnage der STLB im Zeitraum von 2003 bis 2006 ist einerseits auf die seit 2003 ausgeübte Betriebsführung am Güterterminal Werndorf und andererseits auf einen Ganzzug von Gleisdorf/Weiz nach Bratislava zurückzuführen. Seit dem Jahr 2007 ist die Tonnage rückläufig, liegt aber 2008 noch immer um ca. 160 % über jener des Jahres 2003.

In der Güterbeförderung der STLB wurden im Jahr 2008 insgesamt 1.329.667 Tonnen erreicht. Gegenüber dem Transportmaximum des Jahres 2006 sank die Leistung bis 2008 somit um 288.747 Tonnen (17,8 %). Diese Reduktion der Transportleistung seit 2007 ist zum überwiegenden Teil durch den Geschäftsrückgang am Güterterminal Werndorf begründet.

4.1.3 Güterterminal Graz – Süd/Werndorf

Im Jahr 2006 kam es durch eine Reihe zusätzlicher Züge zu einer starken Steigerung der Beförderungszahlen. Mit einem Zuwachs von 346.149 Tonnen (+39,5 %) konnte nach einer Betriebszeit von weniger als 4 Jahren erstmals die 1 Millionentonnengrenze überschritten werden.

Durch eine Verlagerung der Produktion in der Automobilindustrie kam es 2007 zu einem Rückgang der beförderten Menge um 141.742 Tonnen (-11,6 %).

2008 gab es aufgrund des massiven Wirtschaftsrückganges im letzten Quartal und einer Verlagerung der Produktion in der Automobilindustrie insgesamt eine weitere Reduktion der Jahresleistung um 270.743 Tonnen (-25,1 %). Die Tonnage 2008 sank somit mit 810.045 Tonnen wieder unter die Millionentonnengrenze.

4.1.4 Unzmarkt – Tamsweg

Die Zunahme der Tonnage im Jahr 2006 ist auf eine starke Steigerung von Mineralöltransporten zurückzuführen. Um diese Transporte zu intensivieren wurden im Jahr 2006 die Mineralölumladeanlage (Kosten €98.060,00) in Unzmarkt sowie die Verladeanlage in Murau erneuert. Die Anlagen gingen Anfang 2007 in Betrieb und entsprachen nach Abschluss der Arbeiten wieder dem Stand der Technik sowie allen umwelttechnischen Auflagen.

Ebenso wurden zwei Tankcontainer beschafft, um zusätzliche Transportkapazitäten bereitstellen zu können.

Der Rückgang der beförderten Menge im Jahr 2007 um 2.516 Tonnen ist in einer geänderten Bezugsquelle des Mineralölhändlers begründet.

2008 kam es aufgrund wiederum verminderter Mineralöltransporte zu einem weiteren Rückgang der Transportleistung auf insgesamt 10.840 Tonnen.

Es wäre zweckmäßig gewesen vor Durchführung der Investitionen zur Erweiterung der Transportkapazitäten eine Kundenbindung mittels langfristigen Verträgen zu fixieren.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 67.

4.1.5 Gleisdorf – Weiz

Die in den Jahren zuvor kontinuierlich und stark gestiegene Tonnage hat auch im Jahr 2007 um 67.800 Tonnen oder 20,8 % zugenommen.

Diese Entwicklung ist in erster Linie auf zusätzliche Transporte im Automobil-Bereich zurückzuführen. Dies betrifft insbesondere einen Ganzzug, mit dem seit 7.1.2003 bis zu 250 Tonnen Auto-Karosserieteile (Türen, Dächer, Seitenteile) von zwei Automobilzulieferwerken in Preding bei Weiz und Albersdorf bei Gleisdorf zu einem Endfertigungswerk nach Bratislava befördert werden.

Dieser Ganzzug wird gemeinsam mit den ÖBB/Rail Cargo Austria geführt, wobei die Logistikdienstleistungen in den Zulieferwerken sowie die Traktion bis Gleisdorf von den STLB und danach bis Wiener Neustadt von der 100%igen Landestochter Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH durchgeführt wird. Ab dort übernehmen die ÖBB die weitere Abwicklung. Seit 2003 wird fünfmal pro Woche ein Ganzzug nach Bratislava geführt. Jeder Zug ersetzt rund 50 LKW-Fahrten.

Die Transportleistung an der Strecke Gleisdorf – Weiz konnte im Jahr 2008 auf 440.634 Tonnen gesteigert werden. Dieser Anstieg ist allerdings in der Aufarbeitung der Folgeschäden des Sturms „Paula“ begründet. Im Automobilbereich ergab sich aufgrund der aktuellen Wirtschaftskrise ein Rückgang im 4. Quartal.

4.1.6 Peggau – Übelbach

Das Beförderungsvolumen auf dieser Bahnstrecke (insbesondere Schnittholz) ist 2006 leicht gestiegen und 2007 praktisch gleich geblieben. 2008 gab es aufgrund der Holztransporte in Folge des Sturmes „Paula“ einen extremen Anstieg der Transportleistung an dieser Strecke **von 2.307 (Jahr 2007) auf 12.102 Tonnen.**

4.1.7 Feldbach – Bad Gleichenberg

Das Transportaufkommen ist im Jahr 2006 **um 43.034 Tonnen (-58,2 %)** zurückgegangen. Die Ursache liegt darin, dass die ÖBB 2006 im Einzugsbereich des Bahnschotterwerkes Mühldorf, dem Hauptkunden dieser Bahnstrecke, nur Gleisbauarbeiten im geringen Umfang vorgenommen haben. Somit wurden 2006 weniger Schottertransporte durchgeführt.

Der Anstieg im Jahr 2007 **um 6.155 Tonnen (+19,9 %)** ist wiederum auf eine Zunahme der Baustellen im Bereich des Schotterwerkes zurückzuführen. 2008 ist die Leistung **um weitere 7.939 Tonnen** aufgrund verstärkter Schottertransporte auf insgesamt **45.044 Tonnen** angestiegen.

4.1.8 Weiz – Oberfeistritz

Das Transportaufkommen ist durch eine geringere Beförderung von Talkprodukten im Jahr 2006 **um 10.559** und im Jahr 2007 **um weitere 5.385 Tonnen** gesunken.

Mit einer Tonnage von **11.002 Tonnen** ergab sich 2008 ein weiterer starker Rückgang. Gegenüber dem Jahr 2004 (**36.278 Tonnen**) ist das Transportaufkommen auf dieser Strecke somit bis 2008 sogar um mehr als 2/3 zurückgegangen.

Als Ursache für diese stetige Verringerung der Transportleistung auf der Bahn werden von der Geschäftsführung verstärkte Straßenverkehrstransporte für das regionale Talkwerk genannt.

Trotz des starken Transportrückganges hat sich der Betriebsabgang der Strecke Weiz – Oberfeistritz im gleichen Zeitraum ständig verringert. Diese Ergebnisverbesserung ist ausschließlich auf eine starke Verminderung von Erhaltungsmaßnahmen zurückzuführen. Laut Auskunft der Geschäftsführung erfolgen Wartungsarbeiten an diesem Streckenabschnitt nur mehr zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit.

Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, dass eine Verminderung von Instandhaltungsarbeiten zwar kurzfristig zu Ergebnisverbesserungen führt, mittel- bis langfristig aber bei Fortbestand der Betriebstätigkeit eine Verschlechterung des wirtschaftlichen Ergebnisses nach sich ziehen muss.

4.1.9 Sonstige Transportaktivitäten

Gemeinsam mit der „Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH“ wurden von den STLB für verschiedene Auftraggeber sowohl im Cargo- als auch im Reisezugverkehr Transporte auf dem öffentlichen Streckennetz durchgeführt. Geografisch gesehen lag der Schwerpunkt der Aktivitäten in Süd- und Ostösterreich. Zusätzlich wurden in Kooperation mit ausländischen Logistikpartnern auch grenzüberschreitende Transporte abgewickelt.

Der LRH stellt somit zusammenfassend fest, dass mit bis zu 60 % ein Großteil des negativen Ergebnisses des Bahnbetriebes der STLB auf die Bahnstrecke Unzmarkt – Tamsweg zurückzuführen ist.

4.2 WIRTSCHAFTLICHE BETRACHTUNG DER MURTALBAHN

Im oberen Murtal (Unzmarkt – Tamsweg) werden von den STLB sowohl ein Eisenbahn- als auch ein Busbetrieb ausgeübt. Während der Kraftwagenbetrieb am Stützpunkt Gewinne erzielt, ist **der Bahnbetrieb der STLB in dieser Region für beinahe die Hälfte des gesamten Jahresverlustes der STLB verantwortlich.**

Die Bahnstrecke Unzmarkt – Tamsweg ist eine 760 mm Schmalspurbahn. **Daraus ergibt sich für die lokale Wirtschaft eine nur bedingte Nutzbarkeit des Bahnbetriebes der STLB**, da für die Umladetätigkeit in Unzmarkt auf die Normalspurbahn zusätzliche Manipulationskosten anfallen.

Zudem liegen die Bahnhöfe zum Teil außerhalb der Ortszentren, während die Busse diese direkt anfahren können.

Die Fahrzeit der Bahn von Unzmarkt nach Tamsweg beträgt ca. 1 Stunde und 40 Minuten, der Busbetrieb erreicht zumindest die gleiche Fahrtdauer.

Die beförderte Tonnage (Güterverkehr) auf der Murtalbahn im Jahr 2007 betrug mit **12.179** Tonnen knapp **0,8 %** der von den STLB insgesamt erbrachten Jahresleistung und war somit von eher untergeordneter Rolle. Im Jahr 2008 kam es mit **10.840** Tonnen zu einem weiteren Rückgang der Transportleistung auf dieser Strecke. Demgegenüber wurden von den STLB im Jahr 2003 auf dieser Strecke **24.558** Tonnen transportiert, wobei dieses erhöhte Transportaufkommen laut Auskunft der Geschäftsführung auf die Aufarbeitung von Sturmschäden zurückzuführen ist und somit einen Einmaleffekt darstellt.

Die von der Murtalbahn beförderten Fahrgäste teilen sich anhand der Aufzeichnungen der STLB auf folgende Personengruppen auf:

Fahrgastzahlen (gerundet auf 1.000)	2005	2006	2007
Schüler	389.000	388.000	385.000
Pendler	51.000	52.000	54.000
Touristen (Dampfbahnfahrer)	10.000	7.000	8.000
Sonstige / Vollzahler	96.000	101.000	104.000
Fahrgäste gesamt	546.000	548.000	551.000

Prozentanteil	2005	2006	2007
Schüler	71,2 %	70,8 %	69,9 %
Pendler	9,3 %	9,4 %	9,8 %
Touristen (Dampfbahnfahrer)	1,9 %	1,3 %	1,5 %
Sonstige / Vollzahler	17,6 %	18,5 %	18,8 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Ca. 70 % der Fahrgäste der Murtalbahn sind somit Schüler, der Anteil der Pendler ist knapp unter 10 % und jener der Vollzahler (Sonstige) unter 20 %.

Zu touristischen Zwecken setzen die STLB einen Dampfzug ein. Diesen nutzen 1 % bis 2 % der Fahrgäste, wobei sich natürlich auch unter den Vollzahlern (Sonstige) anteilig Touristen (Radfahrer, Skifahrer) befinden.

Insgesamt zeigt sich, dass die Murtalbahn vor allem von Schülern und Pendlern genutzt wird, die ausschließlich touristische Nutzung (Dampfzug) findet in einem geringen Ausmaß statt.

Der LRH hat von den STLB folgende Auslastungskennzahlen der Murtalbahn für die Jahre 2005 bis 2007 angefordert:

- Anzahl der Fahrgäste im Verhältnis zu den technisch möglichen Fahrgastkapazitäten bei gegebener Taktung bzw.
- beförderte Tonnen im Verhältnis zu den technisch möglichen/angebotenen Transportkapazitäten.

Von der Geschäftsführung der STLB wurden folgende Auslastungskapazitäten der Regionalzüge auf der Strecke Unzmarkt – Tamsweg berechnet und dem LRH bekannt gegeben:

Fahrplanjahr 2004/2005:	69,0 %
Fahrplanjahr 2005/2006:	69,7 %
Fahrplanjahr 2006/2007:	69,8 %
Fahrplanjahr 2007/2008:	68,4 %

Eine Trennung der Auslastungskennzahlen zwischen Personenverkehr und Güterverkehr erfolgte nicht.

Der LRH stellt dazu fest, dass zur wirtschaftlichen Bewertung der Murtalbahn und der Erstellung von Gesamtverkehrskonzepten aussagekräftige Kapazitätskennzahlen unerlässlich sind.

So sollten Auslastungskennzahlen der Murtalbahn, getrennt nach Personen- und Güterverkehr und wenn möglich auch für die einzelnen Teilstrecken der Murtalbahn jährlich erstellt werden.

Die außerordentlich hohen jährlichen Verluste der Murtalbahn hätten aus Sicht des LRH bereits zu entsprechenden Evaluierungen dieser Strecke führen müssen.

Der Jahresabschluss 2008 weist für die Muraltalbahnen einen Verlust von knapp € 1 Mio. aus. Demnach kam es 2008 zu einer Ergebnisverbesserung im Vergleich zu den Vorjahren. In diesen wurden jeweils Jahresverluste zwischen € 1,4 Mio. und € 1,7 Mio. ausgewiesen.

Der LRH empfiehlt, aufgrund des hohen Anteiles der Muraltalbahnen am gesamten Jahresverlust der STLB fundierte Analysen anzustellen. Als Grundlage dafür sollten zumindest

- **verlässliche und aussagekräftige Auslastungskennzahlen** und Fahrgastzählungen des Eisenbahn- und des Kraftwagenbetriebes der STLB im oberen Murtal **jährlich erstellt werden.**
- Es sollten **Kundenbefragungen durchgeführt** werden. Mit diesen sollten ua. die von den Kunden bevorzugten Verkehrsmittel, Taktungen, Strecken und Haltestellen ermittelt werden.
- **Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte** der Versorgung der Region durch die STLB sollten durchgeführt werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter hat sich von 2006 bis 2009 bzw. im Vergleich zu 2001 im Bereich der Muraltalbahnen folgend entwickelt:

	Umzmarkt -Tamsweg				
	1.1. 2001	1.1. 2006	1.1. 2007	1.1. 2008	1.1. 2009
unkündbare Mitarbeiter	34	22	21	18	17
kündbare Mitarbeiter	20	23	23	25	27
Summe Bahnbetriebe:	54	45	44	43	44
unkündbare Mitarbeiter	1	1	1	1	1
kündbare Mitarbeiter	8	9	10	10	9
Summe Kraftwagenbetriebe:	9	10	11	11	10
unkündbare Mitarbeiter	35	23	22	19	18
kündbare Mitarbeiter	28	32	33	35	36
Gesamtstand per 31.12.	63	55	55	54	54

Der Landesrechnungshof hat auf Basis des Fahrplanes der Muraltalbahnen und der Anzahl der Fahrgäste pro Jahr das **durchschnittliche Fahrgastaufkommen** pro Zugfahrt für die Jahre 2003 bis 2008 errechnet. Dieses beläuft sich auf **64 Fahrgäste pro Fahrt**, wobei die Teilstrecken Umzmarkt – Murau und Murau – Tamsweg vom LRH jeweils als

eigene Zugfahrten bewertet wurden. Spitzen zu Hauptverkehrszeiten und geringere Auslastungen außerhalb dieser Zeiten blieben in dieser Berechnung unberücksichtigt und sind bei der Erstellung von alternativen Konzepten natürlich zu berücksichtigen.

Bahnkosten sind aufgrund der hohen Anlagenintensität grundsätzlich ungleich höher als die Kosten eines Busbetriebes.

In diesem Zusammenhang weist der LRH auf das insgesamt positive Ergebnis des Kraftwagenbetriebes der STLB hin.

Aus dem Anlagenverzeichnis der STLB sind die jährlichen Abschreibungskosten von Linienbussen und von Lokomotiven ersichtlich. Diese betragen für Busse maximal €16.000,00 pro Jahr. Für neuwertige Lokomotiven ist mit ca. €60.000,00 und für gebrauchte Lokomotiven mit ca. €50.000,00 an jährlichen Abschreibungskosten zu rechnen. Zusätzlich sind im Bahnbetrieb die Abschreibungskosten für die Gleisanlagen und Betriebsgebäude zu berücksichtigen. Dem stehen als Fixkosten die Betriebsgebäude für den Busbetrieb gegenüber.

Zusätzliche Straßenerhaltungskosten sind bei einem Umstieg auf Busbetrieb nicht zu erwarten.

In einer wirtschaftlichen Vergleichsrechnung sind weiters die jeweiligen laufenden Betriebskosten eines Bahn- und Busbetriebes zu beachten.

Der Rechnungshof empfahl dem BMVIT im Zuge einer Prüfung aus dem Jahr 2008, gemeinsam mit der ÖBB-Unternehmensgruppe eine Konzentration auf jene Nebenbahnstrecken mit entsprechender Nachfrage im Personen- und Güterverkehr anzustreben, die unter Berücksichtigung gemeinwirtschaftlicher Leistungsbestellung auf längere Sicht einen wirtschaftlichen Betrieb erwarten lassen.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 69.

Seitens der Geschäftsführung der STLB wurde gegenüber dem LRH die Ergebnissituation der Murtalbahn folgend begründet:

„Die Murtalbahn weist zwar nominell den größten Betriebsabgang aller STLB-Strecken auf, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei der Murtalbahn mit einer Betriebslänge von über 65 km um die bei weitem längste Strecke handelt. Die Betriebsergebnisse der Murtalbahn konnten in den letzten Jahren verbessert werden. Der Kostendeckungsgrad stieg von 59,4 % (2005), auf 63,7 % (2006) auf 65,7 % (2007) sowie ca. 75,9 % (2008).

Die Betriebsabgänge sanken von Euro 1,7 Mio (2005) auf Euro 1,5 Mio (2006) und Euro 1,40 Mio (2007) sowie Euro ca. 0,9 Mio (2008).

Die Ursachen für die Ergebnisverbesserung 2008 liegen in einer massiven Erhöhung der Abgeltung des Landes Salzburg (+ Euro 0,2 Mio) sowie in einer Verringerung der Aufwendungen für Erhaltungsmaßnahmen im Infrastrukturbereich (ca. Euro 0,2 Mio) sowie in einer Verringerung der AfA (ca. Euro 0,1 Mio). [Anmerkung: Hervorhebung durch den LRH]

Der seit dem Jahr 1999 bestehende Murautakt sieht vor, dass die Murtalbahn die Hauptlast des öffentlichen Personen-Nahverkehrs in diesem Bereich trägt. An drei Punkten gibt es Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern und zwar in Unzmarkt mit der ÖBB-Südbahn, in Murau und in Tamsweg jeweils mit den lokalen Buslinien.

Die STLB bieten auf der Murtalbahn in Abstimmung mit der Verkehrsplanung des Landes Steiermark von Montag – Freitag einen durchgängigen 2-Studentakt an. Die Busse dienen lediglich der Verstärkung zu den Hauptverkehrszeiten (in der Früh und am frühen Nachmittag) sowie zur Abdeckung der Verkehrsleistungen zu Schwachlastzeiten (abends).

An Sonn- und Feiertagen ergänzen sich die Bahn- und Busverbindungen derart, dass auch an diesen Tagen ein 2-Studentakt gewährleistet ist. Es gibt daher keinen Parallelverkehr zwischen Bahn und Bus, sondern abgestimmte Fahrpläne, die auch von den Fahrgästen entsprechend nachgefragt werden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die von Bahn und Bus bedienten Siedlungen durch den Murfluss getrennt sind.

Einen wichtigen Stellenwert nimmt seit Jahrzehnten der Freizeitverkehr auf der Murtalbahn ein.

Seit rund 40 Jahren werden auf der Murtalbahn Dampfbummelzüge und als Besonderheit Amateur-Lokfahrten angeboten. Diese beiden Produkte sind ein nicht mehr wegzudenkender Teil des Tourismusangebotes im Oberen Murtal.

Mit der Schaffung des Murradweges R2 wird die Murtalbahn jedes Jahr stärker auch von Radfahrern und Wanderern genützt.

Seit vielen Jahren besteht auch ein eigener Shuttleverkehr zwischen Murau und der Talstation der Kreischbergbahnen. Außerdem ist die Benützung der Murtalbahn für Zeitkartenbenutzer der Kreischbergbahnen im Winter inkludiert.

Um das Segment Freizeitverkehr weiter zu entwickeln, wurde im Jahr 2008 gemeinsam mit dem Steirischen Verkehrsverbund ein Folder aufgelegt, in dem alle Freizeiteinrichtungen entlang der Murtalbahn enthalten sind. Dies führte zu einer weiteren Verankerung der Murtalbahn als Freizeiteinrichtung im Tourismusgeschehen des Oberen Murtals.

Im Güterverkehr liegt das Schwergewicht im Transport von Mineralölen und Holzprodukten.“

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 68.

Der LRH stellt fest, dass laut Stellungnahme der Geschäftsführung die Ergebnisverbesserung der Murtalbahn im Jahr 2008 gegenüber 2007 vor allem auf folgende Faktoren rückzuführen ist:

- Erhöhung des Zuschusses vom Land Salzburg € +0,2 Mio.

- Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen € +0,2 Mio.
- Verringerung der Afa (Abschreibung) € +0,1 Mio.

Aus der Sicht des LRH ist die Erhöhung des Zuschusses vom Land Salzburg (bei künftiger Beibehaltung dieser Erhöhung) als nachhaltige Ergebnisverbesserung zu betrachten.

Die Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen und der Afa sind dagegen Einmaleffekte.

Eine dauerhafte Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen würde eine massive zukünftige wirtschaftliche Belastung zur Folge haben.

Die Afa (Abschreibungskosten) wird nach der Durchführung von entsprechenden Investitionen und Neuanschaffungen (zB Ankauf neuer Lokomotiven) wieder ansteigen und unterliegt somit naturgemäß Schwankungen.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 67.

4.3 KRAFTWAGENBETRIEB

Busbetrieb Stützpunkt	Abgang (-) / Überschuss				
	2004	2005	2006	2007	2008
Murau	95.936	91.727	124.681	65.513	127.642
Weiz	-126.454	6.318	17.447	-14.874	34.075
Bruck/M - Kapfenberg	-107.541	-25.238	-60.662	-73.449	-105.006
Feldbach	-38.411	-1.547	10.629	23.737	1.850
Summe Kraftwagenbetrieb	-176.470	71.259	92.095	926	58.560

Die Gesamtergebnisse des Kraftwagenbetriebes der STLB sind seit dem Jahr 2005 positiv, wobei das Jahr 2007 knapp ausgeglichen abgeschlossen werden konnte.

Schwankungen im Jahresvergleich ergeben sich auch aufgrund von Einmaleffekten wie zB Großreparaturen, erhöhten Krankenständen oder Pensionierungen. Beim Betrieb des Stützpunktes Bruck an der Mur sind laut Auskunft der Geschäftsführung der STLB erhöhte Aufwendungen in Folge des Verkaufes der Infrastruktur (Werkstätten, Tankstelle, etc.) in Kapfenberg zu berücksichtigen. Dies betrifft zB weitere Anfahrtswege zu Tankstellen.

Im Jahr 2004 war in der Auswertung des Kraftwagenbetriebes noch der BahnExpress Dienst (BEX) enthalten, der mit € -93.408,04 anteilig sehr stark zum negativen Ergebnis des Kraftwagenbetriebes beigetragen hat.

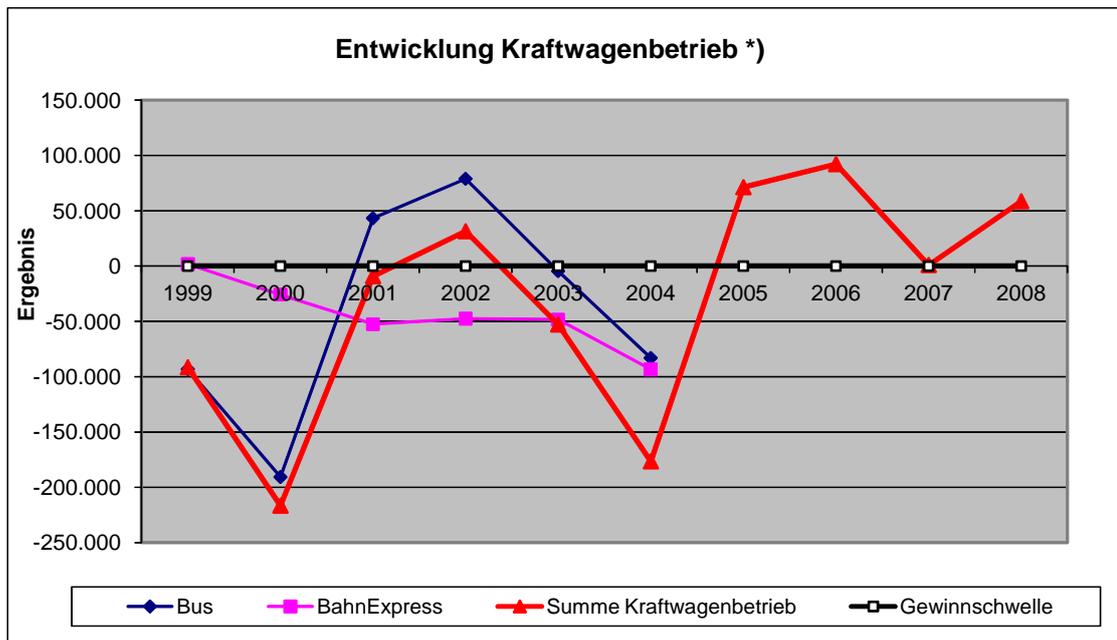
Von den beiden BEX-Standorten hatte Weiz 2004 ein negatives Ergebnis von € -85.064,13, Feldbach eines von € -8.343,91.

Aufgrund der rückläufigen Entwicklung im Geschäftsbereich BahnExpress haben die Steiermärkischen Landesbahnen den Flächenbedienungsvertrag mit Rail Cargo Austria für den Stützpunkt Weiz mit 31.12.2004 aufgelöst. Jener für den Stützpunkt Feldbach endete mit 30.6.2005.

Vergleicht man die Ergebnisentwicklung des Kraftwagenbetriebes der STLB seit 1999 und somit über einen längeren Zeitraum, so zeigt dies deutlich die langfristige Entwicklung.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bus	-93.307	-190.739	43.323	78.982	-4.510	-83.062				
BahnExpress *)	1.899	-25.781	-52.468	-47.526	-48.322	-93.408				
Summe Kraftwagenbetrieb	-91.408	-216.520	-9.145	31.456	-52.832	-176.470	71.259	92.095	926	58.560

*) Einstellung BEX im Jahr 2005



*) Bis einschließlich 2004 Darstellung des Kraftwagenbetriebes getrennt nach Bus und BahnExpress

Aus der Sicht des LRH zeigt die Grafik, dass die Einstellung des BahnExpress Dienstes eindeutig zu einer positiveren Ergebnisentwicklung des Kraftwagenbetriebes beigetragen hat.

Zusätzlich haben nach Auskunft der Geschäftsführung Nachbesetzungen von pensionierten Mitarbeitern durch jüngere Mitarbeiter zu Kostenreduktionen geführt.

Wesentliche Kostentreiber im Kraftwagenbetrieb in den Jahren bis 2008 waren vor allem die stark gestiegenen Treibstoffpreise. Diese Erhöhungen konnten laut Auskunft der Geschäftsführung nicht im selben Ausmaß an die Fahrgäste weitergegeben werden.

Die Anzahl der beförderten Personen verteilt sich auf die einzelnen Stützpunkte im Zeitablauf seit 2001 wie folgt:

Vergleich 'beförderte Personen' seit 2004:

Stützpunkt		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007 zu 2001 in %
		Bef. Personen							
Murau:	(L)	429.373	419.983	409.493	407.222	404.374	407.251	402.092	-6,35%
	(G)	61.781	60.367	58.622	57.572	55.728	55.364	57.851	-6,36%
	Ges.	491.154	480.350	468.115	464.794	460.102	462.615	459.943	-6,35%
Weiz:	(L)	389.695	403.717	400.128	394.225	395.806	393.697	392.510	0,72%
	(G)	50.325	48.811	47.033	50.434	52.563	53.887	50.108	-0,43%
	Ges.	440.020	452.528	447.161	444.659	448.369	447.584	442.618	0,59%
Bruck/M./ Kapfenberg:	(L)	224.745	218.510	214.979	210.617	213.546	211.125	208.768	-7,11%
	(G)	78.078	82.858	78.032	73.186	73.519	70.725	59.578	-23,69%
	Ges.	302.823	301.368	293.011	283.803	287.065	281.850	268.346	-11,39%
Feldbach:	(L)	342.379	344.120	343.937	344.314	345.924	348.108	361.184	5,49%
	(G)	11.689	10.970	10.922	17.883	20.074	22.613	21.735	85,94%
	Ges.	354.068	355.090	354.859	362.197	365.998	370.721	382.919	8,15%
Summe	(L)	1.386.192	1.386.330	1.368.537	1.356.378	1.359.650	1.360.181	1.364.554	-1,56%
	(G)	201.873	203.006	194.609	199.075	201.884	202.589	189.272	-6,24%
	Ges.	1.588.065	1.589.336	1.563.146	1.555.453	1.561.534	1.562.770	1.553.826	-2,16%

L = Linienverkehr G = Gelegenheitsverkehr (Durchführung von nicht linienbezogenen Sonderfahrten)

Trotz der positiven Profit-Center Ergebnisse des Kraftwagenbetriebes seit 2005 zeigt sich insgesamt ein seit 2001 leicht rückläufiges Fahrgastaufkommen. Dieser Rückgang betraf vor allem den Gelegenheitsverkehr, daher konnte das Betriebsergebnis im Kraftwagenbetrieb trotz geringeren Fahrgastaufkommens verbessert werden.

Wesentlich für die Ertragssituation im Kraftwagenbetrieb ist die Entwicklung des Linienverkehrs, da die Busse im Gelegenheitsverkehr pauschal pro Bus und Strecke bezahlt werden.

Am stärksten rückläufig ist das Fahrgastaufkommen im Busbetrieb in Bruck/Mur, gefolgt von Murau. Feldbach zeigt dagegen Zuwächse bei den Fahrgastzahlen. Bruck/Mur ist das einzige Profit Center im Busbetrieb mit eindeutig negativer Ergebnisentwicklung.

Die Geschäftsberichte weisen für den Busbetrieb der STLB im Prüfungszeitraum folgende Maßnahmen aus:

- 2005 wurde ein neuer Schülergelegenheitsverkehr von Bad Radkersburg über Dornau nach Halbenrain aufgenommen.
- 2006 erfolgte die Einrichtung einer neuen Kraftfahrlinie von Gröbming Busbahnhof über Stein an der Enns – St. Nikolai im Sölketal – Sölkpass nach Schöder. Diese Kraftfahrlinie hat eine Länge von 50 km und wird während der Sommermonate als touristische Ergänzung zum Projekt „Tälerbus“ betrieben.
- Das Betriebsgelände des Stützpunktes Kapfenberg wurde 2006 veräußert. Zur Schaffung von Ersatzinfrastruktur wurde in Bruck an der Mur ein neues Verkaufsbüro eingerichtet und die Unterstellmöglichkeiten im Bereich der Garage Seebach erweitert.

4.4 SONSTIGE KONZESSIONEN

Die STLB verfügen über sonstige Konzessionen für:

- ein Taxigewerbe für einen PKW in Murau (derzeit nicht ausgeübt),
- ein vollkonzessioniertes Reisebüro in Murau,
- die Konzessionen für zwei Bahnhof-Gastwirtschaften in Murau und Frojach,
- einen Buffetwagenbetrieb in Murau und
- einen Fahrradverleih in Murau und Tamsweg

Die Gastwirtschaften sowie der Buffetwagenbetrieb werden nicht von den STLB betrieben, sondern sind verpachtet.

Für das von der STLB betriebene Reisebüro liegen dem LRH die Profit Center Berechnungen der Jahre 2005 bis 2007 vor. Diese weisen für das Reisebüro aus:

€	2005	2006	2007
Einnahmen	1.411.860,93	1.544.656,02	1.680.422,27
Ausgaben	-1.378.701,69	-1.494.781,41	-1.623.590,90
Überschuss	+33.159,24	+49.874,61	+56.831,37

In der Profit Center Rechnung des Reisebüros wurde für das Jahr 2004 ein Überschuss in Höhe von € 50.574,61 ausgewiesen.

Für das Reisebüro ergeben sich somit jährlich Gewinne in der Größenordnung zwischen €30.000,00 und €60.000,00.

Der LRH hat die Verrechnung der zentralen Overheadkosten (zentrale Leitungsaufwendungen) in der Kostenrechnung der STLB anhand des Profit Centers „Reisebüro“ überprüft. Diese werden jährlich ordnungsgemäß unter Berücksichtigung der Parameter Gesamtausgaben, Gesamteinnahmen und Personalstand dem Profit Center „Reisebüro“ zugerechnet.

Jahr	Kosten Overhead im Reisebüro
2005	€ 7.264,65
2006	€ 8.203,77
2007	€ 9.343,47
2008	€ 9.190,93

5. STEIERMARKBAHN – TRANSPORT UND LOGISTIK GMBH

Im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrs wurde die Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH am 19.7.2000 vom Land Steiermark als 100 % Eigentümer mit einer Stammeinlage in Höhe von € 250.000,00 gegründet.

Die Gesellschaft hat mit der STLB den identen Firmensitz, Eggenberger Straße 20, 8020 Graz. **Ebenso gibt es personelle Verschränkungen in der Geschäftsführung der STLB und jener der Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH.**

Das Unternehmen ist ein reines Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches Verkehrsleistungen auf dem öffentlichen Netz der ÖBB sowie durch den Besitz einer europaweit gültigen Verkehrsgenehmigung auch im angrenzenden EU-Gebiet erbringt.

Die Steiermarkbahn beschäftigte im Prüfungszeitraum **kein eigenes Personal. Dieses wird von den STLB gegen Entgelt angemietet und führt somit zu einer Erhöhung der Personalanzahl der STLB.**

Eine intensive Zusammenarbeit mit der STLB ergibt sich für die Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH insbesondere im Zuge der Abwicklung von Ganzzügen.

Im Prüfungszeitraum erzielte die Gesellschaft positive Jahresergebnisse:

Jahr	EGT	Bilanzergebnis
2005	+14.234,08	+124.606,74
2006	+25.500,23	+143.731,91
2007	+44.211,25	+176.890,35
2008 *)	+36.493,88	+204.260,76

*) 2008: voraussichtliches Ergebnis

Die Geschäftsführung der STLB weist im Zuge dieser Prüfung gegenüber dem LRH im Weiteren darauf hin, dass durch die Kooperation mit der Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH eine höhere Auslastung der Fahrzeuge und des Personals der STLB gegeben sei.

6. PERSONAL

Die Mitarbeiter der STLB unterliegen kollektivvertraglich der „Dienst- und Besoldungsordnung für die Bediensteten österreichischer Privatbahnen“ (DBO). Darüber hinaus kommen mehrere Betriebsvereinbarungen zur Anwendung.

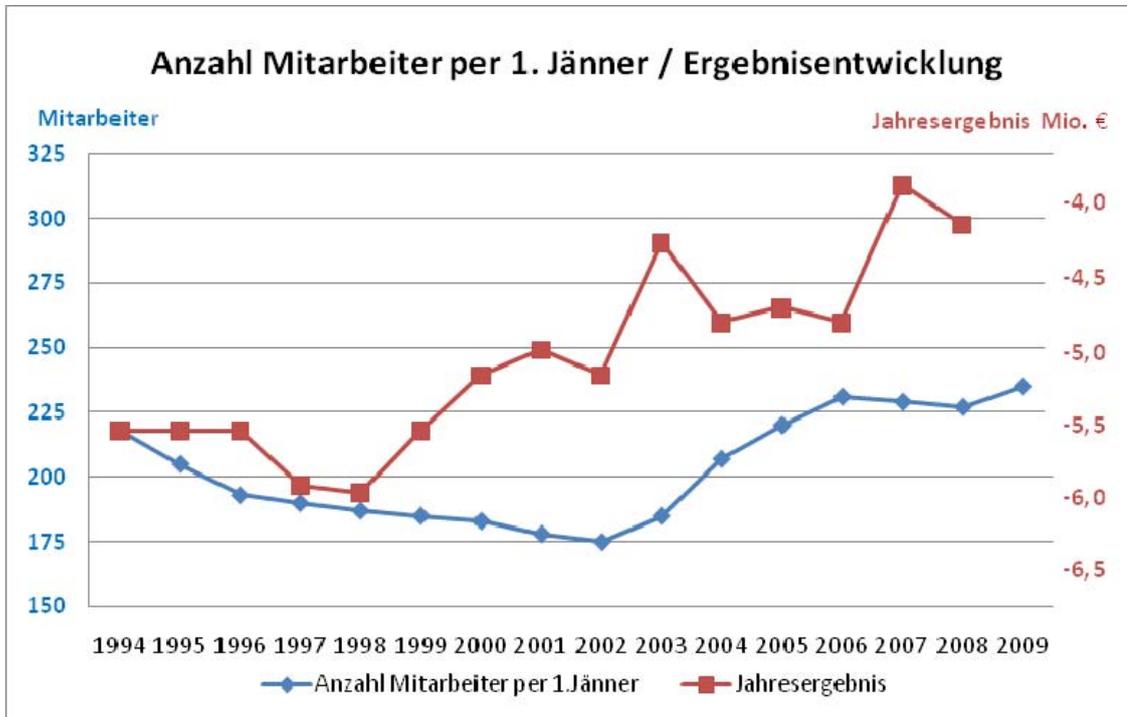
Der gesamte Personalstand ohne Lehrlinge (stichtagsbezogen) der STLB (Bahn- und Busbetrieb, Reisebüro) entwickelte sich seit 1994 wie folgt:

Stichtag	Personalstand
1.1.1994	218
1.1.1995	205
1.1.1996	193
1.1.1997	190
1.1.1998	187
1.1.1999	185
1.1.2000	183
1.1.2001	178
1.1.2002	175
1.1.2003	185
1.1.2004	207
1.1.2005	220
1.1.2006	231
1.1.2007	229
1.1.2008	227
1.1.2009	235

2007 wurden zusätzlich drei Maschinenbautechniker-Lehrlinge in den Betriebswerkstätten Weiz und Murau ausgebildet. Weiters erhielt ein Reisebüroassistent-Lehrling im Reisebüro Murau eine Ausbildung.

2007 ist der Stand an Lehrlingen gegenüber 2006 um einen gestiegen.

Folgende Grafik zeigt die Entwicklung des Personalstandes und des Jahresergebnisses seit 1994.



Der Personalstand betrug im Jahre 1970 noch 424 Beschäftigte. **Die STLB haben in den Jahrzehnten vor 2002 massiv Personal eingespart. Der mit dem Jahr 2002 beginnende Anstieg der Mitarbeiteranzahl resultiert aus dem zusätzlichen Bedarf für die neuen Geschäftstätigkeiten im Güter-Bahnverkehr (Güterterminal Graz Süd/Werndorf und Abwicklung von Ganzzügen).**

Das Jahresergebnis zeigt bis zum Jahr 1998 eine negative Entwicklung, beginnend mit 1999 kann eine sukzessive Ergebnisverbesserung festgestellt werden.

Die Entwicklung der Personalstände seit 2002 stellt sich im Detail für Bahn- und Busbetrieb wie folgt dar:

	1.1.2003 zu Vorjahr	1.1.2004 zu Vorjahr	1.1.2005 zu Vorjahr	1.1.2006 zu Vorjahr	1.1.2007 zu Vorjahr	1.1.2008 zu Vorjahr	2003 bis 2008
Bahn	+10	+20	+15	+17	-1	-2	+49
Bus	+/-0	+2	-2	-6	-1	+/-0	-7
Gesamt	+10	+22	+13	+11	-2	-2	+42

Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2008 wurde der Personalstand der STLB um insgesamt 42 Stellen erhöht, wobei von 2006 bis 2008 ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist. Die Anzahl der Bahnbediensteten stieg seit 2002 um insgesamt 49 Mitarbeiter an, im Busbereich ging diese dagegen um 7 zurück.

Die erneute Erhöhung des Personalstandes per 1.1.2009 ist auf die Einführung der Schnellbahn rückzuführen.

Im Zeitraum 2005 bis 2007 wurden, wie schon in den Jahren zuvor, zahlreiche externe und interne Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen vorgenommen. Unter anderem wurden Mitarbeiter im ÖBB-Bildungszentrum in St. Pölten/Wörth, am WIFI Steiermark sowie am Stützpunkt Werndorf ausgebildet.

Von den STLB erhielten mit Stand 1.1.2008 insgesamt 194 Pensionisten und 144 Hinterbliebene monatliche Pensionszuschüsse. Das ist um eine Person weniger als im Jahr zuvor.

Der Aufwand für Pensionen betrug im Jahr 2007 € 1.479.765,72, dies entspricht in etwa einem Drittel des Gesamtabganges.

Folgende Tabelle zeigt die detaillierte Entwicklung der Personalstände der STLB von 2006 bis 2009 sowie im Vergleich für 2001:

	Umzmarkt -Tamsweg					Gleisdorf-Weiz-Oberfeistritz					Peggau-Übelbach					Feldbach-Bad Gleichenberg					Terminal Graz Süd				Busbetrieb Bruck					Zentrale Graz					STLB-Gesamt					
	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009	1.1.2001	1.1.2006	1.1.2007	1.1.2008	1.1.2009
unkündbare Mitarbeiter	34	22	21	18	17	25	17	17	16	15	4	2	2	1	1	8	7	6	6	6	0	0	0	0	0											71	48	46	41	39
kündbare Mitarbeiter	20	23	23	25	27	20	49	44	47	56	2	3	2	2	3	5	8	7	8	8	44	50	47	47	47											47	127	126	129	141
Summe Bahnbetriebe:	54	45	44	43	44	45	66	61	63	71	6	5	4	3	4	13	15	13	14	14	44	50	47	47	47											118	175	172	170	180
unkündbare Mitarbeiter	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1						5	3	2	2	2						5	4	4	3	1						13	10	9	7	5
kündbare Mitarbeiter	8	9	10	10	9	6	3	3	3	4						3	2	3	3	3						6	7	5	7	6						23	21	21	23	22
Summe Kraftwagenbetriebe:	9	10	11	11	10	8	5	5	4	5						8	5	5	5	5						11	11	9	10	7						36	31	30	30	27
unkündbare Mitarbeiter																															17	15	15	14	14					
kündbare Mitarbeiter																															7	10	12	13	14					
Zentrale Graz:																															24	25	27	27	28					
unkündbare Mitarbeiter	35	23	22	19	18	27	19	19	17	16	4	2	2	1	1	13	10	8	8	8	0	0	0	0	0	5	4	4	3	1	17	15	15	14	14	101	73	70	62	58
kündbare Mitarbeiter	28	32	33	35	36	26	52	47	50	60	2	3	2	2	3	8	10	10	11	11	44	50	47	47	47	6	7	5	7	6	7	10	12	13	14	77	158	159	165	177
Gesamtstand per 31.12.	63	55	55	54	54	53	71	66	67	76	6	5	4	3	4	21	20	18	19	19	44	50	47	47	47	11	11	9	10	7	24	25	27	27	28	178	231	229	227	235

Der Stand per 1.1.2009 in Höhe von 235 Mitarbeitern umfasst somit 58 unkündbare und 177 kündbare Mitarbeiter. Im Jahr 2001 waren noch 101 unkündbare Mitarbeiter beschäftigt. Von den 235 Mitarbeitern per 1.1.2009 sind 180 im Bahnbetrieb beschäftigt (davon 39 unkündbar), 27 Mitarbeiter arbeiten im Kraftwagenbetrieb (davon 5 unkündbar) und 28 in der Zentrale (davon 14 unkündbar).

Die Lehrlinge der STLB sind in obiger Aufstellung nicht inbegriffen:

1.1.2009:	5 Maschinenbautechniker-Lehrlinge und 1 Reisebüroassistentin-Lehrling	Gesamt: 6
1.1.2008:	3 Maschinenbautechniker-Lehrlinge und 1 Reisebüroassistentin-Lehrling	Gesamt: 4
1.1.2007:	2 Maschinenbautechniker-Lehrlinge und 1 Reisebüroassistentin-Lehrling	Gesamt: 3
1.1.2006:	1 Maschinenbautechniker-Lehrling	Gesamt: 1
1.1.2001:	3 Maschinenbautechniker-Lehrlinge	Gesamt: 3

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 68.

7. INVESTITIONEN 2005 BIS 2007

Gemäß § 4 Abs. 1 Privatbahngesetz 2004 (PrivbG) BGBl-Nr. I 39/2004, kann der Bund für die Schieneninfrastruktur von Privatbahnen Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gewähren. Zu diesen so genannten „Privatbahnen“ zählen auch die STLB.

Das Übereinkommen zwischen dem Bund (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT) und dem Land Steiermark über das 6. Mittelfristige Investitionsprogramm (6. MIP) sieht eine Laufzeit von 5 Jahren (2004 bis 2009) vor.

Der Bund fördert folgende zwei Bereiche:

- a) Infrastrukturinvestitionen
- b) Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen

Wie im Kapitel 3.2 (Wirtschaftliche Entwicklung) bereits angeführt, erhalten die Steiermärkischen Landesbahnen aus dem Übereinkommen zum MIP vom Bund als auch vom Land jährliche Mittel in Höhe von jeweils €1.017.500,00 für Investitionen und €786.500,00 für Erhaltungsmaßnahmen. Mit diesen Mitteln werden sämtliche Aufwendungen für den Ausbau und die Erhaltung der Infrastruktur der STLB finanziert.

7.1 ANLAGENZUGÄNGE GEMÄß ANLAGENVERZEICHNIS

Das Anlagenverzeichnis der STLB zeigt für die Jahre 2005 bis 2007 folgende zusammengefassten Zugänge. Die Aufstellung spiegelt das Investitionsaufkommen der STLB wider.

	Anschaffungs- Herstellkosten (€)		
	2005	2006	2007
Zentrale			
Inventar	4.649	15.217	38.227
Summe Zentrale	4.649	15.217	38.227
Bahnbetrieb			
Betriebsgebäude (ohne Grdstk.)	0	9.885	270.800
Gleisanlagen Oberbau	1.160.774	1.375.911	1.026.263
Gleisanlagen Unterbau + Nebenanlagen	127.134	289.988	905.204
Streckenrüstung + Sicherungsanlagen	0	420.732	0
Betriebsmittel (f. Fahrzeuge)	165.020	39.564	11.795
Fahrbetriebsmittel (Lokomotive etc.)	2.854.589	673.914	392.371
Werkstoffe Maschinen	30.300	8.908	15.727
maschinelle Anlagen	1.389	57.762	0
Betriebs- u. Geschäftsausst. Bahnhöfe	6.600	16.341	46.320
Betriebs- u. Geschäftsausst. Bauhof		1.546	5.429
Betriebs- u. Geschäftsausst. Werkstätte	3.156	95.407	40.600
Summe Bahnbetrieb	4.348.962	2.989.958	2.714.509
Busbetrieb			
Betriebsgebäude (o.Grdst.)		37.235	
Betriebsmittel/Fahrzeuge	209.663	503.672	418.958
Werkstoffe Maschinen			425
Summe Busbetrieb	209.663	540.907	419.383
Summe Anlagenzugang STLB	4.563.274	3.546.082	3.172.119

Anlagenabgänge blieben in obiger Tabelle unberücksichtigt.

Es zeigt sich, dass das Investitionsaufkommen im Betrachtungszeitraum insgesamt rückläufig ist. Die Ursache für den hohen Wert im Jahr 2005 ist die Investition und Inbetriebnahme einer Diesellokomotive für die Strecke Gleisdorf – Weiz als Einmal-effekt.

Insgesamt überwiegen bei Weitem die Investitionen in den Bahnbetrieb.

Auf die einzelnen Bahnstrecken teilen sich die Investitionen gemäß Anlagenverzeichnis der STLB folgend auf:

€	2005	2006	2007
Unzmarkt - Tamsweg	371.024	512.706	767.952
Feldbach - Bad Gleichenberg	208.483	172.137	235.741
Peggau - Übelbach	204.162	639.683	171.920
Gleisdorf - Weiz	3.138.625	1.483.491	1.501.133
Weiz - Oberfeistritz	16.014	0	16.412
Weiz - Birkfeld	0	82.011	0
Güterterminal Wendorf	410.654	99.930	21.351
Summe Bahn	4.348.962	2.989.958	2.714.509

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Bahnbetrieb liegt im Streckenbereich Gleisdorf – Weiz. Abgesehen vom Jahr 2005 (Kauf einer Diesellokomotive für diese Strecke) lag dieser Abschnitt auch in den Jahren 2006 und 2007 im Investitionsaufkommen voran.

Für die Strecke Weiz – Oberfeistritz wurde die Investitionstätigkeit beinahe zur Gänze eingestellt.

7.2 WIRTSCHAFTLICHKEIT VON INVESTITIONEN

Der LRH hat im Zuge einer Stichprobenprüfung bei folgenden durchgeführten Investitionen in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der STLB Einschau genommen:

Beschaffung von vier gebrauchten Fahrzeugen im Jahr 2007 im Zuge der Erneuerung der Busflotte:

Stützpunkt	Fahrzeug	Erstzulassung	Plätze	Motorleistung	Anschaffungskosten
Murau	Kleinbus	2002	19 Sitzplätze	115 kW	€ 45.773,00
Murau	Großraum-Überland Linienomnibus	2004	61 Sitz- und 15 Stehplätze	250 kW	€ 147.042,00
Feldbach	Überland Linienomnibus	2002	53 Sitzplätze	260 kW	€ 95.630,00
Bruck/Mur	Überland Linienomnibus	12/2002	53 Sitzplätze	260 kW	€ 127.613,00

In einer schriftlichen Stellungnahme der Geschäftsführung wurden die Strategie und die vertraglichen Verpflichtungen bei der Neuanschaffung von Bussen dargelegt.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 70.

Demnach handelt es sich bei den Busbeschaffungen durchwegs um die Vornahme von Ersatzbeschaffungen, um die Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten. Die ausgeschiedenen Busse hatten gemäß Stellungnahme ein Alter von 13, teilweise jedoch von mehr als 20 Jahren.

	Murau	Weiz	Bruck	Feldbach
2005			+2 Bus. -4 Bus. 1x1989 1x1990 2x1992	
2006	+1 Bus -1 Bus Bj.1985	+1 Bus -1 Bus Bj.1993	+1 Bus -1 Bus Bj.1992	-1 Bus Bj.1986
2007	+2 Bus. -2 Bus. 1x1988 1x1990		+1 Bus -1 Bus Bj.1991	+1 Bus
2008	+1 Bus -1 Bus Bj.1990	+1 Bus -1 Bus Bj.1991	+1 Bus -2 Bus. 1x1996 1x1990	+2 Bus. -2 Bus. 1x1985 1x1991
Summe	+/- 0	+/- 0	-3 Busse	+/- 0

Wie aus der Aufstellung ersichtlich ist, hat sich die Gesamtzahl der bei den STLB eingesetzten Busse zwischen 2005 und 2008 um 3 Fahrzeuge (Bruck) vermindert. Die STLB haben derzeit 29 Groß- und 2 Midibusse im Einsatz.

In der Stellungnahme der Geschäftsführung wurde auch darauf hingewiesen, dass die STLB (wie auch andere Busunternehmen) aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit den Verkehrsverbänden verpflichtet sind, modernes Fahrzeugmaterial (Durchschnittsalter nicht mehr als 10 Jahre) einzusetzen. Das Alter der STLB-Busse beträgt zum Jahresende 2008 im Durchschnitt 7,7 Jahre.

Die Strategie der STLB ist es, Fahrzeuge, die ein Alter von mehr als 13 Jahren aufweisen, hinsichtlich des Reparatur- und Wartungsverhaltens genau zu beobachten und gegebenenfalls durch jüngere, gebrauchte Fahrzeuge zu ersetzen.

Des Weiteren werden von den STLB im Rahmen eines jährlichen Monitorings sämtliche Busse hinsichtlich der Dringlichkeit einer Neuanschaffung bewertet. In diese Betrachtung fließen die wesentlichsten Kosten (Afa und Wartungskosten), die Kilometerleistung, das Alter der Fahrzeuge sowie die Beurteilung des technischen Zustandes und die zu erwartenden Reparaturen ein.

Explizite Investitionsrechnungen zur Prüfung und Dokumentation der Wirtschaftlichkeit der Neuanschaffungen wurden von den STLB beim Ankauf der gebrauchten Busse nicht vorgenommen.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit von Investitionen sind aus der Sicht des LRH jedenfalls neben den Anschaffungskosten und den sich daraus ergebenden Abschreibungskosten auch die zu erwartenden Kosten für den laufenden Betrieb (ua. Treibstoff, Gebühren und Steuern, Service, Reparaturen) einzubeziehen. Letztendlich ergibt sich

über die technisch mögliche Restnutzungsdauer und die Jahreskilometer-Leistung ein kalkulierter Kostensatz je gefahrenen Kilometer. Dieser Kostensatz ist neben allfälligen Ausstattungskriterien und Nutzungsmöglichkeiten für den Vergleich von mehreren Angeboten bei einer Neuanschaffung heranzuziehen.

Als Transportunternehmen fällt die Neuanschaffung von Fahrzeugen in die Kernkompetenz der STLB.

Durch die Dokumentation von Investitionsrechnungen wird der Vergabevorgang für Dritte nachvollziehbar und transparent.

Investitionsrechnungen sind jedenfalls auch beim Ankauf von gebrauchten Fahrzeugen vorzunehmen.

Der LRH empfiehlt daher im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen die grundsätzliche Vornahme von Investitionsrechnungen.

Siehe Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder in der Anlage ab Seite 70.

8. PRÜFUNG VON VERGABEN 2005 BIS 2007

8.1 PRÜFUNGSKOMPETENZ DES LRH FÜR VERGABEVERFAHREN DER LANDESBAHNEN

Soweit ein öffentlicher Auftraggeber (hier das Land Steiermark) eine Sektorentätigkeit ausübt, ist er Sektorenauftraggeber (§ 164 BVergG 2006).

Als Sektorentätigkeit im Bereich Verkehr wird in § 169 BVergG 2006 die Bereitstellung oder das Betreiben von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen auf der Schiene angeführt.

Die Vergabe von Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträgen durch das Land Steiermark als öffentlicher Sektorenauftraggeber fällt damit in den Vollzugsbereich des Landes (Art. 14b Abs. 2 Z. 2 B-VG).

8.2 PRÜFUNGSUMFANG/-AUSWAHL

Der Begriff Vergabeverfahren im Sinne des BVergG 2006 umfasst alle Vorgänge (Verfahren) zur Beschaffung von Leistungen.

Als Vergabeverfahren im Sektorenbereich sind die Vergabe von Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträgen durch Sektorenauftraggeber umfasst. Eine Prüfung hat sich an der Übereinstimmung mit bestehenden Vorschriften und vor allem an der Einhaltung der Vergabegrundsätze (insbesondere Diskriminierungsverbot, Transparenz, Gleichbehandlung der Bieter, Wettbewerbsgrundsatz) zu orientieren.

Im Prüfungszeitraum erfolgten keine Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich. Das bedeutet, dass die Steiermärkischen Landesbahnen keine Liefer- und Dienstleistungsaufträge mit einem geschätzten Auftragswert ohne Umsatzsteuer von mindestens € 422.000,00 oder Bauaufträge mit einem geschätzten Auftragswert ohne Umsatzsteuer von mindestens € 5.278.000,00 vergeben haben.

Ein Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich betreffend die Lieferung von sechs Triebwagen war im Prüfzeitpunkt gerade anhängig und konnte somit nicht in die Prüfung mit einbezogen werden.

Vom 1.1.2005 bis 31.12.2007 erfolgten 121 Vergaben im Gesamtbetrag von € 11.054.602,87.

Am 1.2.2006 traten mit dem Bundesvergabegesetz 2006 neue Bestimmungen zu den Vergabeverfahren in Kraft. Das Sektorenvergaberecht wurde dadurch in weiten Bereichen novelliert.

So sieht das BVergG 2006 erstmals die Regelungen des Sektorenbereiches geschlossen im dritten Teil des Gesetzes vor, woraus sich sowohl für Auftraggeber als auch Bieter der Vorteil des Entfalles von Verweisketten – wie sie noch im BVergG 2002 in großem Umfang enthalten waren – ergibt. Sektorenauftraggeber können sich daher grundsätzlich auf Teil 3 des BVergG 2006 beschränken. Darüber hinaus brachte das BVergG 2006 auch vielfältige inhaltliche Modifikationen mit sich.

Aus diesen Gründen beschränkte sich der Landesrechnungshof bei der Stichprobenauswahl auf Vergaben nach dem Regime des BVergG 2006 für Sektorenauftraggeber. Er zog die höchsten Auftragssummen für die Stichprobenauswahl heran und achtete auf die Untersuchung zumindest eines Auftrages aus jeder vom Sektorenauftraggeber Steiermärkische Landesbahnen gewählten Auftragskategorie (Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträge).

8.3 VERGABEVERFAHREN

Sämtliche vom Landesrechnungshof stichprobenweise ausgewählten Vergabeverfahren wurden hinsichtlich

- der Wahl des Verfahrens zur Vergabe von Aufträgen
- der jeweils erforderlichen Bekanntmachungen und einzuhaltenden Fristen
- der inhaltlichen Anforderungen an die Ausschreibung
- der Prüfung der Angebote
- des Zuschlagsverfahrens sowie
- der mit all diesen Verfahrensabschnitten verbundenen Dokumentationspflichten

vergaberechtskonform abgewickelt.

Bezüglich des in zwei Fällen gewählten Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb **empfiehlt der Landesrechnungshof das Festhalten der Befugnis, der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit der zur Abgabe von Angeboten aufgeforderten Unternehmen**, zB als Niederschrift oder in Form eines Aktenvermerkes im Vergabeakt.

9. BEWIRTSCHAFTUNG DER LIEGENSCHAFTEN

Im August 2008 wurde den STLB ein Zugang zur Liegenschaftsdatenbank des Landes Steiermark eingerichtet. Dies ermöglicht künftig die Abwicklung der Liegenschaftsverwaltung über dieses Programm. Die Wartung der bereits angelegten Liegenschaften und die Eingabe fehlender Objekte in die Datenbank war zum Zeitpunkt des Abschlusses der gegenständlichen Prüfung noch nicht fertig gestellt und wird laut Auskunft der STLB in den der Prüfung folgenden Wochen und Monaten durchgeführt werden.

In der STLB besteht keine eigene Abteilung zur Liegenschaftsverwaltung. Sämtliche Liegenschaftsangelegenheiten werden im Unternehmensbereich Zentrale Dienste, insbesondere von den Abteilungen Personal, Recht und Buchhaltung sowie der Assistenz der Geschäftsführung abgewickelt.

Für Bestandserhaltung, Anrainerangelegenheiten (zB Gestattungen) sowie alle technischen Belange ist die Abteilung Infrastruktur im Unternehmensbereich Technik verantwortlich. Die Betreuung der Objekte vor Ort erfolgt über die Standorte Murau und Weiz durch die Abteilung Bautechnik.

Gemäß den Geschäftsberichten der STLB haben in den Jahren 2005 bis 2008 folgende Bausanierungen stattgefunden:

- 2005: Bahnhofgebäude Niederwölz
- 2006: Haltestellenunterstand (Neuerrichtung) St. Egidii
- 2007: Bahnhofgebäude Murau
- 2008: Remise Übelbach (Verlängerung)
Bahnhofgebäude Weiz (Umbau Kundenbereich, Büro- und Technikräume)
Werkstattengebäude Weiz (Erweiterung)

Weiters erfolgen in den Wohngebäuden der STLB insbesondere in Folge von Mieterwechsel laufend Wohnungsverbesserungen durch firmeneigene Baimitarbeiter.

Der Streckenabtrag („Wiederherstellung des früheren Zustandes“) auf der Strecke Kapfenberg – Aflenz – Seebach – Turnau ist vollständig abgeschlossen.

Die Nachnutzung der Trasse ist wie folgt vorgenommen worden:

Die Grundflächen im ehemaligen Bahnhof Kapfenberg wurden an ein ortsansässiges Unternehmen verkauft. Im Anschluss daran wurde von km 1,980 bis zum Bahnhof Thörl in km 11,925 ein Radweg errichtet. Die Grundflächen im ehemaligen Bahnhofsbereich in Thörl sowie des angrenzend neu errichteten Sportplatzes wurden an die Marktgemeinde Thörl verkauft.

Die anschließenden Restflächen stehen nach wie vor im Eigentum der STLB, wobei die Fachabteilung 19B des Landes Interesse bekundet hat, die Trasse für Maßnahmen

zur Verbesserung des Hochwasserschutzes zu erhalten. Von km 18,755 bis km 19,816 wurde ein weiterer Radweg errichtet. Das anschließende ehemalige Bahnhofsareal in Seebach wird als Stützpunkt für den Busbetrieb Bruck/Mur betrieblich genutzt.

Hinsichtlich des durch Regierungsbeschluss vom 28.11.2005 genehmigten Verkaufes der für den Weiterbetrieb des Busstandortes Kapfenberg notwendigen Flächen an ein ortsansässiges Unternehmen ist festzuhalten, dass dieser Beschluss laut Auskunft der Geschäftsführung der STLB ohne deren Wissen erfolgt ist und kein Ersatzstandort zur Verfügung gestellt wurde. Die STLB haben mittlerweile ein Verkaufsbüro in Bruck/Mur angemietet und einen Vertrag mit einer Firma abgeschlossen, um Fahrzeuge bei betrieblicher Notwendigkeit in St. Marein im Mürztal betanken, reinigen und abstellen zu können. Außerdem erfolgt die Betankung bei einer weiteren Firma in Turnau und Kapfenberg. Am Standort in Seebach wurde ein Flugdach errichtet, sodass die Fahrzeuge nach Möglichkeit überwiegend in Seebach gereinigt und abgestellt werden können.

Die im Prüfbericht des LRH von 2003 („Liegenschaftsverwaltung Stmk. Landesbahnen“) angekündigte Übersiedelung der STLB-Geschäftsleitung in das Bürogebäude Eggenberger Straße 20, 8020 Graz, ist im November 2003 erfolgt.

10. STELLUNGNAHME DER BETRIEBSLEITUNG ZUR GESCHÄFTSENTWICKLUNG

10.1 AKTUELLE LAGE 2008 UND 2009

Seitens der Geschäftsführung wurde dem Landesrechnungshof folgende Stellungnahme der aktuellen Lage 2008 und 2009 übermittelt:

„Das Jahr 2008 war einerseits dadurch gekennzeichnet, dass es durch den Sturm „Paula“ zu vermehrten Holztransporten auf den Strecken Gleisdorf – Weiz und Peggau – Übelbach kam, und andererseits durch die im letzten Quartal einsetzende Wirtschaftskrise, die sich insbesondere im Automotivbereich auswirkte.

Betroffen von den Rückgängen im Automotivbereich sind insbesondere die Strecke Gleisdorf – Weiz und der Terminal Werndorf. Die aktuelle Situation sieht so aus, dass das im letzten Quartal 2008 niedrige Transportvolumen sich auch in den ersten beiden Monaten 2009 fortgesetzt hat. Das bedeutet, dass die Anzahl der Züge sowie deren Auslastung geringer ist als in den ersten drei Quartalen 2008.

Die Vorschau der Automotivindustrie ändert sich wöchentlich, sodass derzeit seriöser Weise keine fundierten Planungen für das Jahr 2009 möglich sind. Da derzeit die Elektroindustrie sehr gut ausgelastet ist und auch einige Infrastruktur-Bauprojekte im ÖBB-Rahmenplan im Bereich Steiermark enthalten sind, gehen wir davon aus, dass die Transportvolumina abseits der Automotiv- und Stahlindustrie auf dem Niveau des Jahres 2008 gehalten werden können.

Im Bereich der STLB werden derzeit die Personalkapazitäten an die tatsächlichen Bedürfnisse angepasst, das geschieht durch Abbau von Urlaub und Mehrleistungen sowie durch natürliche Personalabgänge (Pensionierungen, Fluktuation).“

10.2 MITTELFRISTIGE VORSCHAU

Die mittelfristige Vorschau bis 2010 wird von der Geschäftsführung der STLB folgend gesehen:

„Die STLB sind durch die im letzten Quartal 2008 eingetretene Wirtschaftskrise im Bereich Güterverkehr ebenfalls betroffen. Primär sind es die Strecke Gleisdorf – Weiz und der Terminal Werndorf, die einen wesentlichen Teil ihrer Transporte für die Autoindustrie abwickeln. Nach den derzeitigen allgemeinen Einschätzungen dürfte sich die Flaute über die nächsten beiden Jahre hinziehen.

Zu einem wichtigen Standbein hat sich im Jahr 2008 die Einbeziehung der Strecken Gleisdorf – Weiz und Peggau – Übelbach in das S-Bahn-Netz im Großraum Graz entwickelt. Die STLB konnten durch die zusätzliche Anbindung von Direktverbindungen von Weiz nach Graz und von Übelbach nach Graz sowie durch den Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel, welche von den ÖBB angemietet sind, zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Um die Attraktivität der S-Bahn zu erhöhen, sind die STLB derzeit dabei, neue Diesel- und Elektrotriebwagen zu beschaffen. Diese sollen mit Fahrplanwechsel im Dezember 2010 zu einer nochmaligen qualitativen und quantitativen Verbesserung der Verbindungen sorgen.

Um bei einer Verdichtung der Fahrpläne auch über die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen zu verfügen, wurde auf den Strecken Gleisdorf – Weiz und Peggau – Übelbach auch ein entsprechender Infrastrukturausbauplan entwickelt. In den Jahren 2009 und 2010 soll eine neue Sicherungsanlage auf der Strecke Gleisdorf und Weiz installiert werden, sodass diese Strecke dann vom Fahrdienstleiter in Weiz zur Gänze ferngesteuert werden kann. Auf der Strecke Peggau – Übelbach sollen mehrere Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert und außerdem neue Kreuzungsmöglichkeiten für Züge geschaffen werden.

Das in den letzten Jahren entwickelte Angebot für den Freizeitverkehr (Wandern, Radfahren, Schifahrershuttle), primär auf der Murtalbahn und der Gleichenbergerbahn (Feldbach – Bad Gleichenberg), soll weiter ausgebaut werden.

Im Güterverkehr sollen verstärkt Leistungen auf dem öffentlichen Schienennetz angeboten werden und zwar über die Tochtergesellschaft Steiermarkbahn. Durch Intensivierung dieser Aktivitäten sollen freie Ressourcen genützt und außerdem die zu erwartenden Rückgänge am eigenen Netz zumindest teilweise wettgemacht werden.

Weiters werden auch die Bemühungen, als Dienstleister aufzutreten intensiviert, (zB Durchführung von Vershubtätigkeiten auf Anschlussbahnen von Industriebetrieben).

Aufgrund der aktuellen Wirtschaftskrise wird in den nächsten beiden Jahren mit Rückgängen im Güterverkehr zu rechnen sein, der Bereich Personenverkehr sollte eine wesentlich größere Bedeutung erlangen.“

Das Ergebnis der vom Landesrechnungshof durchgeführten Überprüfung wurde in der am 30. März 2009 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dargelegt.

Teilgenommen haben daran:

vom Büro der Frau

Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder: Franz SOLTESZ

von den Steiermärkischen Landesbahnen: Dr. Helmut WITTMANN

Mag. Daniela ZIMMERMANN

Walter MOCHORITSCH

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Johannes ANDRIEU

Mag. Georg GRÜNWALD

Mag. Robert HERLER

11. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof überprüfte die Steiermärkischen Landesbahnen.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2005 bis 2007.

Für einzelne Vergleiche wurden jedoch auch Jahre vor 2005 sowie der Jahresabschluss 2008 betrachtet.

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

Allgemeine Feststellungen

- Die jährlichen Rechnungsabschlüsse der STLB zeigen über den Zeitraum der letzten 4 Jahre jeweils einen um etwa € 1,0 Mio. bis € 1,7 Mio. geringeren Verlust als im jeweiligen Voranschlag eingeplant.
 - **Der Landesrechnungshof empfiehlt den STLB, künftig die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen.**
 - **Den zuständigen Abteilungen und Fachabteilungen des Landes sowie der FA4A - Finanzen und Landeshaushalt wird empfohlen, auf die Budgetierungsprozesse der Wirtschaftsbetriebe und Landesbeteiligungen verstärktes Augenmerk zu legen.**

Rechnungsabschlüsse 2005 bis 2007

- Die Bilanzsumme der STLB hat sich im Zeitraum von 2005 bis 2007 um € +5,0 Mio. von € 55,0 Mio. auf insgesamt € 60,0 Mio. erhöht.

Dieser Zuwachs ist in erster Linie auf die stetige Erhöhung der Guthaben bei Geldinstituten in Höhe von € +4,0 Mio. (Stand 31.12.2008 mit € 8.370.186,82) zurückzuführen.

Die Geschäftsführung begründet den Aufbau von Bankguthaben mit der zeitlichen Verschiebung von Investitionen (Errichtung einer Gleissicherungsanlage um € 5,0 Mio.) und mit der beabsichtigten Beschaffung von sechs Stück Triebwagen (€ 24 Mio.).

Diese Investitionen bedingen die Bildung entsprechender Reserven. Nach Abwicklung dieser Beschaffungen werden die Bankguthaben wieder den langjährigen Durchschnittswert erreichen.

- Der operative Jahresabgang 2007 (EGT) wurde mit €3.857.673,47 ausgewiesen. Die Zuschüsse des Landes für Verlustabdeckung und Investitionen des Jahres 2007 betragen €5.336.000,-.
- Die Zeitreihe der letzten 15 Jahre zeigt eine Stabilisierung der Verluste seit dem Jahr 2000, der Jahresabschluss 2007 ergab mit €-3,9 Mio. eine weitere deutliche Senkung des operativen Jahresverlustes. Im Jahr 2008 ist der Verlust mit €-4,1 Mio. gegenüber dem Jahr 2007 leicht gestiegen.
- Die Betriebssparten Bahnbetrieb und Sonstige Gebarung sind konstant negativ, wobei der Bahnbetrieb im Prüfungszeitraum eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung verzeichnet. Der Kraftwagenbetrieb erwirtschaftet jährlich knapp positive bzw. ausgeglichene Ergebnisse.
- Der Hauptverlustträger der STLB ist der Bahnbetrieb. Der Betriebsabgang dieser Sparte betrug:

2005	€-2.947.518,42
2006	€-2.873.695,95
2007	€-2.351.445,25
2008	€-1.826.109,72

Gebarung der einzelnen Betriebssparten

Bahnbetrieb

- Die Murtalbahn trägt jährlich **in einem Ausmaß zwischen 51 % und 60 %** zum Betriebsabgang des Bahnbetriebes bei. Dieser ist wiederum maßgeblich für das Gesamtergebnis der STLB.
- Das Fahrgastaufkommen im Bahnbetrieb der STLB zeigt für die Jahre von 2003 bis 2008 eine insgesamt leicht ansteigende Tendenz.
- Die beförderte Tonnage im Güterverkehr zeigt von 2003 bis einschließlich 2006 eine stark steigende Entwicklung, seit 2007 ist diese rückläufig.

- An der Strecke Unzmarkt – Tamsweg wurden im Jahr 2006 zum Zwecke der Intensivierung der Mineralöltransporte die Mineralölumladeanlage (Kosten €98.060,00) in Unzmarkt sowie die Verladeanlage in Murau erneuert. Die Rückgänge der beförderten Menge auf dieser Strecke in den Folgejahren 2007 und 2008 sind auf verminderte Mineralöltransporte und eine geänderte Bezugsquelle des Mineralölhändlers zurückzuführen.
 - **Aus der Sicht des LRH wäre es zweckmäßig gewesen, vor Durchführung der Investitionen zur Erweiterung der Transportkapazitäten eine Kundenbindung mittels langfristigen Verträgen zu fixieren.**
- An der Strecke Weiz – Oberfeistritz hat sich der Betriebsabgang in den Jahren von 2003 bis 2008 trotz eines stetigen und erheblichen Rückganges der Transportleistung ständig verringert. Diese Ergebnisverbesserung ist ausschließlich auf eine starke Verminderung von Erhaltungsmaßnahmen zurückzuführen.
- Der Landesrechnungshof stellt dazu fest, dass eine Verminderung von Instandhaltungsarbeiten zwar kurzfristig zu Ergebnisverbesserungen führt, mittel- bis langfristig aber bei Fortbestand der Betriebstätigkeit eine Verschlechterung des wirtschaftlichen Ergebnisses nach sich ziehen muss.

Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn

- Im oberen Murtal (Unzmarkt – Tamsweg) werden von den STLB sowohl ein Eisenbahn- als auch ein Busbetrieb ausgeübt. Während der Kraftwagenbetrieb am Stützpunkt Gewinne erzielt, ist der Bahnbetrieb der STLB in dieser Region für beinahe die Hälfte des gesamten Jahresverlustes der STLB verantwortlich.
- Die Bahnstrecke Unzmarkt – Tamsweg ist eine 760 mm Schmalspurbahn. Daraus ergibt sich für die lokale Wirtschaft eine nur bedingte Nutzbarkeit des Bahnbetriebes der STLB, da für die Umladetätigkeit in Unzmarkt auf die Normalspurbahn zusätzliche Zeit und Manipulationskosten anfallen.
- Bahnkosten sind aufgrund der hohen Anlagenintensität grundsätzlich ungleich höher als die Kosten eines Busbetriebes.
- Die Bahnhöfe liegen zum Teil außerhalb der Ortszentren, während die Busse diese direkt anfahren können.
- Die Fahrzeit der Bahn von Unzmarkt nach Tamsweg beträgt ca. 1 Stunde und 40 Minuten, der Busbetrieb erreicht zumindest die gleiche Fahrtdauer.

- Die Muraltbahn wird vor allem von Schülern und Pendlern genutzt.
- Von der Geschäftsführung der STLB wurden für den Prüfungszeitraum die Auslastungskapazitäten der Regionalzüge auf der Strecke Unzmarkt – Tamsweg berechnet und dem LRH bekannt gegeben. Die Auslastung beträgt zwischen 2004 und 2008 cirka 69 %. Eine Trennung der Auslastungskennzahlen zwischen Personen- und Güterverkehr erfolgte nicht.
- Der LRH stellt dazu fest, dass zur wirtschaftlichen Bewertung der Muraltbahn und der Erstellung von Gesamtverkehrskonzepten aussagekräftige Kapazitätskennzahlen unerlässlich sind.
- Die außerordentlich hohen jährlichen Verluste der Muraltbahn hätten aus Sicht des LRH bereits zu entsprechenden Evaluierungen dieser Strecke führen müssen.
 - **Der LRH empfiehlt, aufgrund des hohen Anteiles der Muraltbahn am gesamten Jahresverlust der STLB fundierte Analysen anzustellen. Grundlagen hierfür sollten verlässliche und aussagekräftige Auslastungskennzahlen, Kundenbefragungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte sein.**
- Die Betriebsabgänge der Muraltbahn sanken von €-1,7 Mio. (2005) auf €-1,5 Mio. (2006) und €-1,4 Mio. (2007) sowie €-0,9 Mio. (2008). Die Ergebnisverbesserung der Muraltbahn im Jahr 2008 gegenüber 2007 ist auf folgende Faktoren zurückzuführen:

Erhöhung des Zuschusses vom Land Salzburg	€ +0,2 Mio.
Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen	€ +0,2 Mio.
Verringerung der Afa (Abschreibung)	€ +0,1 Mio.
- Aus der Sicht des LRH ist die Erhöhung des Zuschusses vom Land Salzburg (bei künftiger Beibehaltung dieser Erhöhung) als nachhaltige Ergebnisverbesserung zu betrachten. Die Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen stellt dagegen einen Einmaleffekt dar, die Afa unterliegt naturgemäß Schwankungen.

Kraftwagenbetrieb

- Im Jahr 2004 hat der BahnExpress Dienst (BEX) mit €-93.408,04 anteilig sehr stark zum negativen Ergebnis des Kraftwagenbetriebes beigetragen.
- Aufgrund der rückläufigen Entwicklung im Geschäftsbereich BEX haben die STLB den diesbezüglichen Vertrag mit Rail Cargo Austria für den Stützpunkt Weiz mit 31.12.2004 aufgelöst. Jener für den Stützpunkt Feldbach endete mit 30.6.2005.
- Die Einstellung des BEX-Dienstes hat eindeutig zu einer positiveren Ergebnisentwicklung des Kraftwagenbetriebes beigetragen.

Personal

- Der Personalstand betrug im Jahr 1970 noch 424 Beschäftigte. Die STLB haben in den Jahrzehnten vor 2002 massiv Personal eingespart. Der mit dem Jahr 2002 beginnende Anstieg der Mitarbeiteranzahl resultiert aus dem zusätzlichen Bedarf für die neuen Geschäftstätigkeiten im Güter-Bahnverkehr (Güterterminal Graz Süd/Werndorf und Abwicklung von Ganzzügen).
- Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2008 wurde der Personalstand der STLB um insgesamt 42 Stellen erhöht, wobei von 2006 bis 2008 ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist. Die Anzahl der Bahnbediensteten stieg seit 2002 um insgesamt 49 Mitarbeiter an, im Busbereich ging diese dagegen um 7 zurück.
- Der Stand per 1.1.2009 in Höhe von 235 Mitarbeitern umfasst 58 unkündbare und 177 kündbare Mitarbeiter.

Investitionen 2005 bis 2007

- Es überwiegen bei den STLB insgesamt bei Weitem die Investitionen in den Bahnbetrieb.
- Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Bahnbetrieb liegt im Streckenbereich Gleisdorf – Weiz.
- Der LRH hat im Zuge einer Stichprobe die Wirtschaftlichkeit der Anschaffung von Bussen in den STLB geprüft.

Die Strategie der STLB ist es, Fahrzeuge, die ein Alter von mehr als **13** Jahren aufweisen, hinsichtlich des Reparatur- und Wartungsverhaltens genau zu beobachten und gegebenenfalls durch jüngere, gebrauchte Fahrzeuge zu ersetzen.

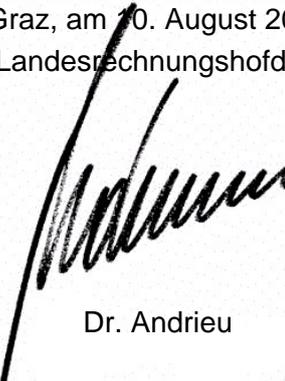
- **Der LRH empfiehlt im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen die grundsätzliche Vornahme von Investitionsrechnungen.**

Prüfung von Vergaben 2005 bis 2007

- Sämtliche vom Landesrechnungshof stichprobenweise ausgewählten Vergabeverfahren wurden von den STLB vergaberechtskonform abgewickelt.
 - **Bezüglich des in zwei Fällen gewählten Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb empfiehlt der Landesrechnungshof das Festhalten der Befugnis, der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit der zur Abgabe von Angeboten aufgeforderten Unternehmen, zB in Form einer Niederschrift oder eines Vermerkes im Vergabeakt.**

Graz, am 10. August 2009

Der Landesrechnungshofdirektor:



Dr. Andrieu

**ANLAGE
STELLUNGNAHMEN
UND REPLIKEN**

**Stellungnahme des Herrn Landesfinanzreferenten
Landesrat Dr. Christian Buchmann:**

Zum Prüfbericht des Landesrechnungshofs wird zum letzten Absatz auf Seite 7 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 9] festgestellt, dass für die Wirtschaftsbetriebe und Landesbeteiligungen keine Zuständigkeit des Landesfinanzreferenten gegeben ist. Die Budgetierung erfolgt im Rahmen von Ressortbudgets ausschließlich auf Basis der von den zuständigen Ressorts vorzulegenden Budgetanträge. Die Ermittlung der zu veranschlagenden Beträge hat – gleich wie die Festlegung der tatsächlich auszahlenden Beträge im Rahmen des Budgetvollzugs – durch die zuständigen Ressorts zu erfolgen.

In diesem Sinne wurde der Zuschuss an die Steiermärkischen Landesbahnen im Jahr 2007 um € 281.500,-- gegenüber 2006 reduziert. Durch die zuständige Fachabteilung erfolgte die Auszahlung der Mittel an die Steiermärkischen Landesbahnen jedoch stets genau in der budgetierten Höhe. Offensichtlich werden daher bei der Auszahlung der Landeszuschüsse durch die zuständige Fachabteilung die vom Landesrechnungshof angeführten Verbesserungen der Betriebsergebnisse nicht berücksichtigt.

Der Empfehlung des Landesrechnungshofs wird daher insoweit beigepflichtet, als durch die zuständigen Abteilungen und Fachabteilungen des Landes auf die Budgetierungsprozesse der Wirtschaftsbetriebe und Landesbeteiligungen verstärktes Augenmerk zu legen ist. Darüberhinaus müssten aus Sicht des Finanzressorts im Rahmen des Budgetvollzugs bei den Auszahlungen der Landeszuschüsse durch die zuständigen Abteilungen eventuell eingetretene Verbesserungen der Betriebsergebnisse jedenfalls berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder:

Zu dem übermittelten Landesrechnungshofbericht vom 12.05.2009, GZ: LRH 20 L 5/2008-20, wird seitens der Steiermärkischen Landesbahnen wie folgt Stellung genommen:

Unsere im Zuge der Prüfung vom LRH angeforderten schriftlichen Stellungnahmen sind im Bericht zum Teil auszugsweise, zum Teil voll inhaltlich eingearbeitet und in kursiver Schrift dargestellt.

Im Einzelnen nehmen wir zu den Feststellungen des LRH ergänzend wie folgt Stellung:

Pkt. 2.2 Wirtschaftslage

(Seiten 6 und 7 [Anmerkung LRH: nunmehr Seiten 8 und 9])

Zur Feststellung des LRH, dass die STLB im Prüfungszeitraum den budgetierten Betriebsabgang wesentlich unterschritten haben, ist – wie auch im Bericht angeführt – auf die in Zeiten der Hochkonjunktur nicht vorhersehbare und daher auch nicht planbare, sehr gute Auslastung im Güterverkehr zurückzuführen. Im Sinne der Vorgehensweise eines ordentlichen Kaufmanns wurde so budgetiert, dass auch im Falle von kurzfristigen Auftragsrückgängen keine Nachbudgetierungen erforderlich sind.

Die vorsichtige Planung hat sich leider seit dem 4. Quartal 2008 als richtig herausgestellt. Durch die weltweite Wirtschaftskrise sind die Transportaufträge allgemein um rund 30 % – 40 % zurückgegangen. Auch die STLB, die sehr stark für die Automobilindustrie tätig sind, sind von diesen Rückgängen betroffen. Die für die Jahre 2009 und 2010 ausgewiesenen Budgetzahlen werden voraussichtlich ausgeschöpft werden müssen.

Pkt. 4.1 Bahnbetrieb

(Seite 19 und 25 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 21 und 27])

Zur Feststellung des LRH, dass „die Murtalbahn somit jährlich in einem Ausmaß zwischen 51 % und 60 % zum Betriebsabgang des Bahnbetriebes beitrage“ wird bemerkt: Der Abgang von 60 % resultiert aus dem Jahr 2003, der außerhalb des Prüfungszeitraumes (2005 – 2007 bzw. 2008) liegt. Von den STLB wurden in den letzten Jahren umfangreiche Maßnahmen gesetzt, so dass der Abgang auf zuletzt 54 % (2008) reduziert werden konnte.

Wie wir bereits in unserer schriftlichen Stellungnahme dem LRH ausführlich mitgeteilt haben (siehe Seite 29 unten [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 31]) ist die Murtalbahn mit 65 km die weitaus längste Strecke, die von uns betrieben wird. Geht man von einer Gesamtnetzlänge von 124 km der STLB aus, so ist der Anteil der Murtalbahn 52 %. Es ist daher nicht verwunderlich, dass der Anteil am Gesamtbetriebsabgang bei etwas über 50 % liegt.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der Verlust pro Strecken-km an der Murtalbahn betrug 2005 €-25.789,- dieser Wert verbesserte sich bis 2007 auf €-21.330,-. Im Jahr 2008 sanken die Kosten je Strecken-km auf €-14.960,-.

An der Strecke Weiz – Oberfeistritz sind die Verluste pro km höher als an der Murtalbahn, an der Strecke Peggau – Übelbach sind diese deutlich geringer. Die restlichen Strecken der STLB entsprechen in der Wirtschaftlichkeit je Strecken-km in etwa jener der Murtalbahn.

Dies entbindet die Geschäftsführung der STLB aber nicht davon, für die Murtalbahn verlässliche Auslastungskennzahlen zu erstellen und fundierte Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte durchzuführen. Die Länge der Strecke und das Ausmaß des jährlichen Verlustes würden jedenfalls solche eingehenden Betrachtungen rechtfertigen.

*Pkt. 4.1.4 Unzmarkt – Tamsweg
(Seite 23 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 25])*

Eine langfristige Transportverpflichtung wäre sicherlich wünschenswert gewesen. Dies ist allerdings im heutigen Transportgeschehen, insbesondere bei Mineralöltransporten kaum erreichbar. Schon geringe Preisveränderungen führen dazu, dass die Mineralölhändler ihre Bezugsquelle wechseln. Die Bahn ist preislich nur wettbewerbsfähig, wenn der Versandort im Raum Wien oder entlang der Südbahn liegt, nicht jedoch bei einer Herkunft z.B. aus der BRD.

Replik des Landesrechnungshofes:

Die Investitionen wurden laut Auskunft der STLB zur Erweiterung der Transportkapazitäten und zur Anpassung an umwelttechnische Anlagen vorgenommen.

Wenn eine Kundenbindung mittels langfristiger Verträge in einem stark schwankenden Markt nicht möglich ist, dann liegt das unternehmerische Risiko für derartige Investitionen einzig bei den STLB. Zu hinterfragen gewesen wäre, ob Mineralöltransporte unter Berücksichtigung aller Kosten und Risiken für die STLB grundsätzlich einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften.

*Pkt. 4.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn
(Seite 26 ff [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 28])*

Ergebnisverbesserungen Wirtschaftlichkeit Evaluierungen

Die Landesbahn Unzmarkt – Murau – Tamsweg (Murtalbahn) wird von uns sehr sparsam und effizient betrieben. Dies ist nur durch eine konsequente Ausnützung sämtlicher möglicher Rationalisierungsmöglichkeiten im Zuge von Pensionierungen, Ausscheiden von Mitarbeitern, Vereinfachen von Betriebsabläufen möglich. Die vom LRH angeregten Evaluierungen der Murtalbahn finden laufend statt.

Replik des Landesrechnungshofes:

Die Auslastungskennzahlen der Murtalbahn wurden dem LRH von der Geschäftsführung der STLB erst nach mehrfacher Urgenz vorgelegt. Eine jährliche Ermittlung der vom LRH geforderten Kennzahlen findet nicht statt, begründet wurde dies seitens der Geschäftsführung mit dem ständigen Wechsel der Anzahl der angehängten Waggons und den sich daraus ergebenden Transportkapazitäten. Ebenso erfolgt bei den Auslastungskennzahlen keine Trennung zwischen Personenverkehr und Güterverkehr.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte der Versorgung der Region wurden dem LRH seitens der Geschäftsführung nicht bekannt gegeben bzw. wurde nicht auf die Existenz derartiger Studien verwiesen.

Laut der auf Seite 41 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 43] dargestellten Tabelle ist der Personalstand von 54 Mitarbeitern (2001) auf 44 Mitarbeiter vermindert worden (= 18,5 %). Bezogen auf die Streckenlänge (65 km) ergibt sich eine Kennzahl von 0,7 Mitarbeitern je Streckenkilometer. Das ist ein sehr niedriger Wert. Zum Vergleich: STLB-weit werden zur Aufrechterhaltung des Betriebes 1,2 Mitarbeiter je km benötigt. Bei anderen österreichischen Eisenbahnen liegt dieser Wert bei 4 – 8 Mitarbeitern je Streckenkilometer.

Personen- und Güterverkehr – Verkehrsangebot

Auch wenn die Murtalbahn eine sogenannte Schmalspurbahn ist, ist sie eine voll nutzbare Eisenbahn. Es wird auf der gesamten Strecke Personen- und Güterverkehr durchgeführt. Die unterschiedliche Spurweite (Murtalbahn: 760 mm, Südbahn: 1.435 mm) bedingt, dass keine Personen- und Güterwagen zwischen Süd- und Murtalbahn übergehen können. Das heißt, dass im Personenverkehr die Fahrgäste in Unzmarkt umsteigen müssen (gleich wie beim Bus) und im Güterverkehr, dass die Güter umgeladen werden müssen – hierfür stehen verschiedene Hebezeuge, Pumpanlagen usw. zur Verfügung. Im Personenverkehr ergeben sich keine Mehrkosten. Im Güterverkehr fallen Umladekosten an (höherer Transportpreis).

Replik des Landesrechnungshofes:

Die Ausführungen des LRH, wonach für die lokale Wirtschaft nur eine bedingte Nutzbarkeit der Schmalspurbahn gegeben sei, bezieht sich auf die erhöhten Manipulationskosten für das Umladen von Frachtgut.

Wie in unserer schriftlichen Stellungnahme (siehe Seite 30 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 32]) bereits ausführlich dargelegt, bildet die Murtalbahn das Rückgrat für den öffentlichen Nahverkehr im Murtal. Der Personenverkehr beruht im Wesentlichen auf drei Säulen, auf dem Schüler-, Pendler und touristischen Verkehr.

Im Zuge der Neuvergabe des Murautaktvertrages ab Ende Dezember 2008 wurden im Vorfeld umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Im Auftrag des Landes Steiermark (Verkehrsabteilung) und des Steirischen Verkehrsverbundes wurde ein externer Verkehrsplaner beauftragt, die Verkehrsrelationen und die Inanspruchnahme zu überprüfen und neu zu ordnen. Unter dem Einfluss eines geänderten Fahrplanes

auf der Südbahn wurde das Angebot der Murtalbahn einschließlich der STLB-Kraftfahrlinien und auch jenes von privaten Busunternehmen in vielen Bereichen geändert. Das führte unter anderem dazu, dass auch die Unterrichtszeiten von vielen Schulen im Bezirk Murau und im Salzburger Lungau geändert werden mussten.

Die Angebotsgestaltung erfolgt kundenorientiert, das heißt im Einvernehmen mit den Schulen, Gemeinden, anderen Verkehrsunternehmen, der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark, sowie der Wirtschafts- und Arbeiterkammer. Dieses Angebot wird durchwegs gut angenommen und auch von der Bevölkerung sehr geschätzt. Siehe dazu auch die Auslastungskennzahlen **von rund 70 %** (Seite 27 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 29]). Diese Auslastungskennzahlen beziehen sich ausschließlich auf den Personenverkehr (Regionalzüge).

Die touristische Schiene

Ein wesentlicher Faktor für den Fremdenverkehr in Murau und Tamsweg sind die Aktivitäten auf der Murtalbahn. Dazu zählen nicht nur die Dampfzüge (Bummelzüge und Amateurlokfahrten), die im Sommer fahrplanmäßig, in der übrigen Zeit auf Bestellung durchgeführt werden. Einen immer größeren Stellenwert – vor allem durch den bahnparallelen Murradweg R 2 – nimmt der Radtourismus ein. Die Beförderung der Fahrräder ist in diesem Umfang nur mit der Eisenbahn möglich. Um eine größere Transportkapazität in den Ferienzeiten bereitstellen zu können, werden teilweise in den Triebwagen die nicht benötigten Sitze entfernt.

In den Wintermonaten wird zwischen Murau und dem Kreischberg ein Shuttleverkehr auf der Schiene für die Liftbetreiber angeboten, der alljährlich beachtliche Zuwächse verzeichnen kann.

Wir haben uns in den letzten Jahren bemüht, durch Zusammenarbeit mit dem steirischen Verkehrsverbund das touristische Umfeld der Murtalbahn durch Herausgabe von Földern, Durchführung von Sonderfahrten, ins entsprechende Licht zu rücken und so den touristischen Teil zu steigern und somit den Nutzen für die Region weiter zu erhöhen.

Die ÖBB-Nebenbahnen

Zu den Aussagen des Bundesrechnungshofes hinsichtlich der Einstellung von ÖBB-Nebenbahnen (Seite 29 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 31]) darf folgendes erläutert werden. Erklärtes Ziel der ÖBB ist es, sich vom Betrieb von Nebenstrecken insbesondere Schmalspurbahnen zurückzuziehen, sofern nicht Dritte (z.B. Gebietskörperschaften wie Länder und Gemeinden) entsprechende Zuschüsse leisten. Jüngstes Beispiel ist die Pinzgaubahn im Land Salzburg. Diese 760 mm Schmalspur-Strecke führt von Zell am See nach Krimml. Sie wurde vom Land Salzburg übernommen und wird nun mit einem Millionenaufwand saniert.

Ausblick

Wir streben an, das im Jahr 2008 erzielte sehr gute Ergebnis der Murtalbahn (Kostendeckungsgrad 76 %) weiter zu verbessern. Die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und zur Verbesserung des Fahrkomforts erforderlichen Investitionen und Erneuerungen sollen wie in den vergangenen Jahren (siehe den tabellarischen Vergleich auf Seite 44 [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 46]) weiter geführt werden.

Im Bereich Infrastruktur sollte es in den nächsten 15 Jahren gelingen, die Strecke zur Gänze mit Betonschwellen und lückenlos verschweißtem Gleis auszustatten und damit den Erhaltungsaufwand weiter zu vermindern (derzeitiger Ausbaustand an Betonschwellen ca. 58 %).

Im Bereich Fahrzeuge sollte mittelfristig mit dem bestehenden Fuhrpark das Auslangen gefunden werden, an dem punktuell laufend Erneuerungsmaßnahmen vorgenommen werden. Zur Erfüllung des barrierefreien Zugangs zu den Zügen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz ist es bis zum Jahr 2015 erforderlich, entsprechende Maßnahmen zu setzen. Eine kostengünstige Möglichkeit wäre die Beschaffung von 2 Niederflursteuerwagen ähnlich jenen der Pinzgau- und Zillertalerbahn.

Entgegen den Feststellungen des LRH ist aus heutiger Sicht nicht zu erwarten, dass 2008 die vorgenommenen Sparmaßnahmen zukünftig massive wirtschaftliche Belastungen zur Folge haben.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der LRH verweist auf die auf Seite 33 getroffene Feststellung, wonach eine dauerhafte Verringerung von Erhaltungsmaßnahmen eine massive zukünftige wirtschaftliche Belastung zur Folge hat. Andernfalls wäre zuvor ein zu hoher Instandhaltungsaufwand betrieben worden.

Pkt. 7.2 Wirtschaftlichkeit von Investitionen (Seite 45ff [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 47])

Zur Empfehlung des LRH bei der Beschaffung von Bussen Investitionsrechnung anzustellen, darf folgendes bemerkt werden: Wir haben dem LRH umfangreiche Aufzeichnung vorgelegt, aus denen klar hervorgeht, nach welchen Kriterien wir Neuanschaffungen vornehmen.

Wir haben verschiedene Marken an Omnibussen im Einsatz, wobei diese bei den einzelnen Stützpunkten konzentriert sind (zB Murau primär Volvo, Bruck a. d. Mur Mercedes/SETRA, Feldbach MAN, Weiz MAN und Mercedes). Diese Aufteilung hängt ua damit zusammen, dass sich die Servicestellen dieser Marken in relativ geringer Entfernung von unseren Stützpunkten befinden. Aufgrund der bei uns im Einsatz

befindlichen unterschiedlichen Marken können wir Vergleiche vornehmen, ob eine Marke besondere Auffälligkeit hinsichtlich Reparaturaufwand, Treibstoffverbrauch usw. aufweist. Dies ist aufgrund unserer Beobachtungen und Berechnungen nicht der Fall. Die Fabrikate sind weitgehend gleich.

Dem LRH haben wir umfangreiche Berechnungen vorgelegt, die für die Investitionsentscheidungen angestellt werden und unserer Meinung nach ausreichend sind. Im Übrigen verfolgen die STLB die Strategie, die AfA und die laufenden Kosten durch Beschaffung gut gebrauchter Autobusse möglichst gering zu halten.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der LRH hat die Vorgehensweise und Strategie der STLB bei der Beschaffung von Bussen ausführlich beschrieben.

Explizite Investitionsrechnungen zur Prüfung und Dokumentation der Wirtschaftlichkeit von Neuanschaffungen wurden von den STLB beim Ankauf von gebrauchten Bussen aber nicht vorgenommen. Eine derartige Kalkulation würde auch für Dritte belegen, mit welchem Kostensatz je gefahrenen Kilometer für die neu angeschafften Fahrzeuge zu rechnen ist. Dies wäre eine wesentliche Entscheidungsgrundlage im Zuge von Neuanschaffungen.

Die Geschäftsführung und alle Mitarbeiter der STLB bemühen sich, die Bahnlinien effizient, sparsam und wirtschaftlich zu führen. Das zeigt sich auch daran, dass die Zuschüsse des Landes Steiermark trotz Geldentwertung niedriger sind als Anfang der 1990er Jahre (Seite 15 LRH-Bericht [Anmerkung LRH: nunmehr Seite 17]).

Wir werden auch in Zukunft alles unternehmen, um unseren Eigentümer und die Kunden zufrieden zu stellen. Für konstruktive Kritik und Empfehlungen sind wir dankbar, um uns laufend verbessern zu können.

BEILAGE 2 – BILANZ 2006

B I L A N Z per 31. Dezember 2006

Beilage 2

	Stand am 31.12.2005		31.12.2005	
	€uro	€uro	€uro	T€
AKTIVA:				
A) ANLAGEVERMÖGEN				
1) Immaterielle Vermögensgegenstände		215.735,00	225	
2) Sachanlagen		46.428.704,00	46.600	
		46.644.439,00	46.825	
B) UMLAUFVERMÖGEN				
1) Vorräte		1.444.797,46	1.270	
2) Forderungen:				
- aus Lieferungen und Leistungen	783.773,32			
- a.d. Abrechnung mit anderen Eisenbahnen	1.053.081,64			
- an Bedienstete und ehemalige Bedienstete	60.859,82			
- Kaution für Gebäudeleasing	153.866,53			
- sonstige	244.478,84			
- an Land Steiermark	547.338,00			
3) Kassenbestand und Bankguthaben	45.646,52			
- Kassenbestand	6.204.939,84	6.250.586,36	4.362	
- Guthaben bei Geldinstituten		10.548.781,97	7.953	
C) RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
		206.139,25	208	
PASSIVA:				
Stand am 31.12.2005				
€uro	€uro	T€		
	5.751.042,02			
	1.350.000,00			
	-288.397,90			
	6.812.644,12		5.751	
A) EIGENKAPITAL				
1) Kapital am 1.1.2006				
Zufuhr 2006 für Investitionen				
Bilanzverlust 2006				
	278.579,22			
	-278.579,22			
	365.835,49			
2) Kapitalrücklage, nicht gebunden				
Stand am 1.1.2006				
Auflösung 2005				
Dotierung 2006				
	365.835,49			
	7.178.479,61		6.030	
B) UNVERSTEUERTE RÜCKLAGEN				
BEWERTUNGSRESERVE für				
- geistige Investitionen	41.901.162,98			
- zukünftige Investitionen	4.407.195,00			
	46.308.358,98		45.274	
INVESTITIONSZUSCHÜSSE				
	73.342,00		111	
	46.381.700,98		45.385	
C) RÜCKSTELLUNGEN				
1) für Abfertigungsansprüche		529.000,00	464	
2) für die Abgeltung von Mehrleistungen		412.000,00	383	
3) für nicht konsumierte Urlaube		356.000,00	352	
4) für Anschlusskosten		34.000,00	130	
5) sonstige		745.000,00	639	
		2.076.000,00	1.968	
D) VERBINDLICHKEITEN				
1) Erhaltene Anzahlungen		115.056,98	97	
2) Verb. aus Lieferungen und Leistungen		1.050.698,48	845	
3) sonstige		693.211,25	645	
		1.758.966,71	1.587	
E) RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
		4.212,92	16	
		57.399.360,22	54.986	

Graz, im März 2007
 Steiermärkische Landesbahnen
 Rechnungswesen:
 Geschäftsführer: 
 Rechnungswesen: 

BEILAGE 4 – GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG 2005

Teil 1:



Beilage 3

GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG für das Jahr 2005

	2005		2004
	in Euro		T€
+ 1. Umsatzerlöse			
a) Personen- und Gepäckverkehr	4.827.676,26		
b) Güterverkehr	6.917.806,32		
c) sonstige	154.501,34	11.899.983,92	10.962
+ 2. Im Anlagevermögen berücksichtigte Eigenleistungen		173.243,95	198
+ 3. Sonstige betriebliche Erträge		3.788.916,92	3.459
darin Erträge aus Infrastrukturbenützung € 1.241.142,85			
- 4. Materialaufwand und Aufwendungen für bezogene Leistungen			
a) Anschlusskosten	-60.860,39		
b) Energiebezüge für Fahrbetrieb	-931.923,79		
c) Instandhaltungs- und Erneuerungsaufwand	-2.478.935,47		
d) Miete für Fahrzeuge	-87.833,09		
e) Infrastrukturbenützungsentgelt	-1.233.676,79		
f) Sonstiges	-1.841.969,10	-6.635.198,63	-6.366
- 5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-6.705.711,54		
b) Gesetzlicher Sozialaufwand	-1.922.376,87		
c) Sonstige Sozialaufwendungen	-218.091,20	-8.846.179,61	-8.181
- 6. Aufwendungen für Pensionen und Abfertigungen		-1.594.150,38	-1.588
- 7. Abschreibungen		-2.615.570,60	-2.374
- 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Steuern	-32.418,51		
b) übrige	-777.719,61	-810.138,12	-873
9. Betriebserfolg		-4.639.092,55	-4.763
+ 10. Zinserträge		86.584,47	75
11. Außerordentlicher Erfolg		0,00	0
12. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		-4.552.508,08	-4.688,00

Teil 2: Gewinn- und Verlustrechnung 2005

	in Euro	T€
Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	-4.552.508,08	-4.688
+ 13. Zuschuss des Landes	3.250.000,00	3.650
+ 14. Auflösung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	280.311,28	0
- 15. Dotierung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	-278.579,22	-280
+ 16. Anpassung der Bewertungsreserve	927.839,55	1.233
17. BILANZVERLUST	-372.936,47	-85

Graz, im März 2006

Steiermärkische Landesbahnen
Geschäftsführer Rechnungswesen



BEILAGE 5 – GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG 2006

Teil 1:



Beilage 3

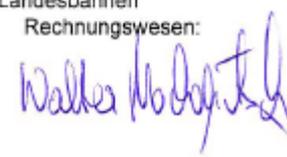
GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG für das Jahr 2006

	2006		2005
	in Euro		T€
+ 1. Umsatzerlöse			
a) Personen- und Gepäckverkehr	4.898.090,62		
b) Güterverkehr	6.987.164,59		
c) sonstige	175.397,56	12.060.652,77	11.900
+ 2. Im Anlagevermögen berücksichtigte Eigenleistungen		219.610,42	173
+ 3. Sonstige betriebliche Erträge		3.444.162,12	3.789
darin Erträge aus Infrastrukturbenützung € 1.174.609,94			
- 4. Materialaufwand und Aufwendungen für bezogene Leistungen			
a) Anschlusskosten	-39.615,95		
b) Energiebezüge für Fahrbetrieb	-981.220,89		
c) Instandhaltungs- und Erneuerungsaufwand	-1.911.005,95		
d) Miete für Fahrzeuge	-56.785,09		
e) Infrastrukturbenützungsentgelt	-1.194.047,32		
f) Sonstiges	-1.752.439,72	-5.935.114,92	-6.635
- 5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-7.113.482,03		
b) Gesetzlicher Sozialaufwand	-2.036.483,36		
c) Sonstige Sozialaufwendungen	-119.131,22	-9.269.096,61	-8.846
- 6. Aufwendungen für Pensionen und Abfertigungen		-1.591.272,33	-1.594
- 7. Abschreibungen		-2.626.748,00	-2.616
- 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Steuern	-31.227,11		
b) übrige	-770.168,46	-801.395,57	-810
9. Betriebserfolg		-4.499.202,12	-4.639,00
+ 10. Zinserträge		149.942,26	87
11. Außerordentlicher Erfolg		-367.744,77	0
12. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		-4.717.004,63	-4.552,00

Teil 2: Gewinn- und Verlustrechnung 2006

	in Euro	T€
Ergebnis der gewönl. Geschäftstätigkeit	-4.717.004,63	-4.552
+ 13. Zuschuss des Landes	3.515.000,00	3.250
+ 14. Auflösung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	278.579,22	280
- 15. Dotierung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	-365.835,49	-279
+ 16. Anpassung der Bewertungsreserve	1.000.863,00	928
17. BILANZVERLUST	-288.397,90	-373

Graz, im März 2007

Steiermärkische Landesbahnen
 Geschäftsführer:  Rechnungswesen: 

BEILAGE 6 – GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG 2007

Teil 1:



Beilage 3

GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG für das Jahr 2007

	2007		2006
	in Euro		T€
+ 1. Umsatzerlöse			
a) Personen- und Gepäckverkehr	4.940.793,00		
b) Güterverkehr	8.130.364,90		
c) sonstige	189.278,87	13.260.436,77	12.061
+ 2. Im Anlagevermögen berücksichtigte Eigenleistungen		208.455,57	219
+ 3. Sonstige betriebliche Erträge		3.673.324,61	3.444
darin Erträge aus Infrastrukturbenützung € 1.174.609,94			
- 4. Materialaufwand und Aufwendungen für bezogene Leistungen			
a) Anschlusskosten	-34.000,00		
b) Energiebezüge für Fahrbetrieb	-1.078.065,74		
c) Instandhaltungs- und Erneuerungsaufwand	-2.368.112,43		
d) Miete für Fahrzeuge	-66.167,33		
e) Infrastrukturbenützungsentgelt	-1.147.081,08		
f) Sonstiges	-2.170.664,12	-6.864.090,70	-5.935
- 5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-7.178.134,08		
b) Gesetzlicher Sozialaufwand	-2.076.578,45		
c) Sonstige Sozialaufwendungen	-102.194,31	-9.356.906,84	-9.269
- 6. Aufwendungen für Pensionen und Abfertigungen		-1.479.765,72	-1.591
- 7. Abschreibungen		-2.742.884,00	-2.627
- 8. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Steuern	-30.088,24		
b) übrige	-795.720,43	-825.808,67	-801
9. Betriebserfolg		-4.127.238,98	-4.499
+ 10. Zinserträge		269.565,51	150
11. Außerordentlicher Erfolg		0,00	-368
12. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		-3.857.673,47	-4.717,00

Teil 2: Gewinn- und Verlustrechnung 2007

	in Euro	T€
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-3.857.673,47	-4.717
+ 13. Zuschuss des Landes	2.918.500,00	3.515
+ 14. Auflösung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	365.835,49	279
- 15. Dotierung der Kapitalrücklage für Betriebsausgaben	-331.138,66	-366
+ 16. Anpassung der Bewertungsreserve	206.397,00	1.001
17. BILANZVERLUST	-698.079,64	-288

Graz, im März 2008

Steiermärkische Landesbahnen

Geschäftsführer:


Rechnungswesen:

