



LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Folgeprüfung

Steiermärkische Landesbahnen

HINWEIS ZUR ANONYMISIERUNG

Gemäß Art. 52 Abs. 2 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-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 der Bestimmung des § 32b Abs. 3 der Geschäftsordnung des Landtages Steiermark 2005, LGBl. Nr. 82/2005, zuletzt in der Fassung LGBl. Nr. 77/2010, mussten die entsprechenden personenbezogenen Daten sowie die Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse im Text gelöscht werden.

Es wird um Verständnis gebeten, dass dadurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.

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 durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Zitierte Textstellen werden im Bericht in kursiver Schriftart dargestellt.



LANDTAG STEIERMARK - LANDESRECHNUNGSHOF
Trauttmansdorffgasse 2 | A-8010 Graz

lrh@stmk.gv.at

T +43 (0) 316 877 2250

F +43 (0) 316 877 2164

<http://www.lrh.steiermark.at>

Berichtszahl: LRH 20 L 6/2013-20

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	3
1. PRÜFUNGSGEGENSTAND	4
1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab	6
1.2 Stellungnahme zum Prüfbericht	7
2. ERGEBNISSE DER FOLGEPRÜFUNG	8
2.1 Anpassung der Jahresplanung.....	8
2.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn	15
2.3 Prüfung von Vergaben	23
2.4 Wirtschaftlichkeit von Investitionen	26
3. ZUSAMMENFASSUNG	29
4. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	31

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AfA	Absetzung für Abnutzung
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BVergG	Bundesvergabegesetz
IC	Intercity
IKS	Internes Kontrollsystem
LRH	Landesrechnungshof
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
MIP	mittelfristiges Investitionsprogramm
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
STB	Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH
STLB	Steiermärkische Landesbahnen

KURZFASSUNG

Der Landesrechnungshof (LRH) überprüfte 2009 die Steiermärkischen Landesbahnen für den Zeitraum 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2007.

Der Landtag Steiermark hat diesen Bericht nach Beratung im Kontrollausschuss am 20. Oktober 2009 zur Kenntnis genommen.

Die Steiermärkische Landesregierung legte dem Landtag mit 10. November 2011 einen Maßnahmenbericht vor. Gemäß Art. 52 Abs. 4 L-VG hat die Landesregierung spätestens sechs Monate nach der Behandlung eines Berichtes im Landtag dem Kontrollausschuss zu berichten, welche Maßnahmen getroffen wurden. Der Maßnahmenbericht wurde somit ca. zwei Jahre nach der Behandlung im Landtag und daher gemäß den gesetzlichen Vorschriften um ca. 1 ½ Jahre zu spät vorgelegt.

Auf Basis des seinerzeitigen Prüfberichtes führte der LRH nunmehr eine Folgeprüfung der Steiermärkischen Landesbahnen durch.

Die Beurteilung der Umsetzung von insgesamt vier seinerzeitigen Empfehlungen ergab Folgendes:

- 75 % umgesetzt (drei Empfehlungen)
- 25 % nicht umgesetzt (eine Empfehlung)

Die umgesetzten Empfehlungen betreffen

- die Vornahme fundierter Analysen zur Situation der Murtalbahn,
- die Dokumentation der Eignungskriterien von Bewerbern in Vergabeverfahren
- sowie die Durchführung entsprechender Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen.

Hinsichtlich einer Empfehlung zur Anpassung der Jahresplanung erfolgte keine Umsetzung.

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND

Der Landesrechnungshof überprüfte im Rahmen seiner Zuständigkeit die Steiermärkischen Landesbahnen zuletzt im Jahr 2009. Die Prüfung umfasste den Zeitraum von 2005 bis 2007. Für einzelne Vergleiche wurden jedoch auch Jahre vor 2005 sowie der Jahresabschluss 2008 betrachtet. Gegenstand der Prüfung waren ausgewählte Teile der Gebarung.

Dieser Bericht wurde im Kontrollausschuss am 13. Oktober 2009 beraten und vom Landtag Steiermark am 20. Oktober 2009 zur Kenntnis genommen.

Der Maßnahmenbericht wurde vom zuständigen Regierungsmitglied mit 10. November 2011 dem Landtag vorgelegt und vom Landtag am 22. November 2011 zur Kenntnis genommen.

Gemäß den Bestimmungen Art. 52 Abs. 4 L-VG hat

„[...] die Landesregierung spätestens sechs Monate nach der Behandlung des Berichtes im Landtag dem Kontrollausschuss zu berichten, welche Maßnahmen getroffen wurden (Maßnahmenbericht), [...]“

Der Maßnahmenbericht hätte somit spätestens am 20. April 2010 dem Kontrollausschuss vorgelegt werden müssen. Die Vorlage im November 2011 erfolgte somit nicht fristgerecht.

Der Landesrechnungshof führte nunmehr auf Basis des seinerzeitigen Prüfberichtes eine

Folgeprüfung „Steiermärkische Landesbahnen“

durch.

Ab dem Beginn des Prüfzeitraumes des seinerzeitigen Prüfberichtes (2005) waren folgende politische Referenten für die Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) bis zur Durchführung der Folgeprüfung zuständig:

Zuständigkeit gemäß Geschäftsverteilung der Steiermärkischen Landesregierung	
bis zur Wahl der neuen Landesregierung im Landtag am 25. Oktober 2005	Herr Zweiter Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. Leopold Schögl
vom 03. November 2005 bis zur Wahl der neuen Landesregierung im Landtag am 21. Oktober 2010	Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder
seit dem 5. November 2010	Herr Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann

1.1 Prüfungskompetenz und Prüfungsmaßstab

Die Prüfungszuständigkeit des Landesrechnungshofes (LRH) ist gemäß Art. 50 Abs. 1 Z. 1 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben. Demnach kontrolliert der LRH 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 – Betriebe gewerblicher Art 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 LRH die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).

Der LRH hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 3 L-VG).

Enthält der Bericht des Landesrechnungshofes Beanstandungen oder Verbesserungsvorschläge, so hat die Landesregierung spätestens sechs Monate nach der Behandlung des Berichtes im Landtag dem Kontrollausschuss zu berichten, welche Maßnahmen getroffen wurden (Maßnahmenbericht), sofern nicht der Kontrollausschuss mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder beschließt, von einem derartigen Bericht der Landesregierung abzusehen. Gegebenenfalls ist zu begründen, warum den Vorschlägen und Empfehlungen nicht entsprochen wurde (Art. 52 Abs. 4 L-VG).

Der gegenständliche Maßnahmenbericht wurde von der Steiermärkischen Landesregierung an den Kontrollausschuss übermittelt und vom Landtag Steiermark am 22. November 2011 zur Kenntnis genommen.

Der LRH ist gemeinsam mit dem Kontrollausschuss des Landtages und den überprüften Stellen bemüht, den bestmöglichen Einsatz der öffentlichen Mittel sowie die ehestmögliche Umsetzung der aufgezeigten Einsparungspotentiale sicherzustellen. Aus diesem Grund will er die nachhaltige Umsetzung seiner Empfehlungen evaluieren und so die Wirksamkeit von Gebarungsüberprüfungen verstärken.

In der vorliegenden Folgeprüfung erhob der LRH den Umsetzungsstand der seinerzeitigen Empfehlungen und legte dazu folgende Parameter fest:

- umgesetzt
- in Umsetzung
- nicht umgesetzt

Für diese Folgeprüfung wurden der seinerzeitige Prüfbericht des LRH aus 2009, der Maßnahmenbericht der Steiermärkischen Landesregierung an den Kontrollausschuss des Landtages Steiermark aus dem Jahr 2011 sowie Erhebungen des LRH in den STLB im Zuge der gegenwärtigen Prüfung herangezogen.

Die Feststellungen und Empfehlungen sowie die Mitteilungen der STLB aus dem Jahr 2009 sind vollinhaltlich in den einzelnen Berichtsabschnitten angeführt.

1.2 Stellungnahme zum Prüfbericht

Die Stellungnahme des **Herrn Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann** ist in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet. Allfällige Repliken des Landesrechnungshofes befinden sich nach der jeweils korrespondierenden Textstelle.

Frau Landesfinanzreferentin Landesrätin Dr. Bettina Vollath nahm den gegenständlichen Prüfbericht mit dem Hinweis darauf zur Kenntnis, dass keine sachliche Zuständigkeit der Landesfinanzreferentin gegeben ist.

2. ERGEBNISSE DER FOLGEPRÜFUNG

2.1 Anpassung der Jahresplanung

2.1.1 Seinerzeitige Feststellung und Empfehlung des Landesrechnungshofes aus 2009

Die jährlichen Rechnungsabschlüsse der STLB zeigen über den Zeitraum der Jahre 2005 bis 2008 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 LRH 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 [Anmerkung LRH: nunmehr Abteilung 4 Finanzen] wird empfohlen, auf die Budgetierungsprozesse der Wirtschaftsbetriebe und Landesbeteiligungen verstärktes Augenmerk zu legen.

2.1.2 Stellungnahmen aus 2009

Stellungnahme des Herrn Landesfinanzreferenten Landesrat Dr. Christian Buchmann aus 2009:

„[...] 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 Augen-

merk zu legen ist. Darüber hinaus 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 für die STLB zuständigen Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder aus 2009:

„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 % bis 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.“

2.1.3 Maßnahmenbericht aus 2011

Im Maßnahmenbericht aus 2011 wurde zur Budgetierung der STLB folgendermaßen Stellung genommen:

„STLB-Zuschuss

Der Zuschuss für die STLB wurde aufgrund der Einsparungsvorgaben der Steiermärkischen Landesregierung für die einzelnen Ressorts für das Doppelbudget 2011 und 2012 wie folgt gekürzt:

<i>Abschluss 2010</i>	€ 5.336.000,--	<i>davon MIP</i>	€ 1.350.000,-
<i>Budget 2011</i>	€ 5.069.200,--	<i>davon MIP</i>	€ 750.700,--
<i>Budget 2012*)</i>	€ 5.202.600,--	<i>davon MIP</i>	€ 884.100,--

*) Werte für Budget 2012 weichen von Maßnahmenbericht ab, da im Maßnahmenbericht aus 2012 zwischenzeitliche Kürzungen (Schreiben FA 18E vom 8. April 2011) angeführt worden sind; Diese Kürzungen wurden mit Ende 2012 aber zurückgenommen; obige Budgetwert 2012 entsprechen dem tatsächlichen Budget.

Besonders zu berücksichtigen ist, dass durch die Kürzungen beim Mittelfristigen Investitionsprogramm (MIP) auch der Bund nur Mittel in gleicher Höhe zur Verfügung stellt und daher doppelt gekürzt wird.

Die Kürzungen des Budgets bedeuten, dass für den laufenden Betrieb noch stärkere Sparmaßnahmen durchgeführt und verschiedenste Investitionsvorhaben in die Zukunft verschoben werden müssen.“

2.1.4 Mitteilung der STLB im Zuge der Folgeprüfung

Im Zuge der gegenständlichen Folgeprüfung wurde seitens der STLB zu den aufgrund der Empfehlungen aus dem Bericht des LRH aus 2009 vorgenommenen Maßnahmen wie folgt berichtet:

„STLB-Zuschuss

Der für die STLB in den jeweiligen Landesvoranschlägen vorgesehene Zuschuss hat sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

<i>Budget 2010*)</i>	€ 5.336.000,--	<i>davon MIP</i>	€ 1.017.500,--
<i>Budget 2011*)</i>	€ 5.069.200,--	<i>davon MIP</i>	€ 750.700,--
<i>Budget 2012*)</i>	€ 5.202.600,--	<i>davon MIP</i>	€ 884.100,--
<i>Budget 2013*)</i>	€ 5.449.200,--	<i>davon MIP</i>	€ 1.050.700,--
<i>Budget 2014*)</i>	€ 5.449.200,--	<i>davon MIP</i>	€ 1.050.700,--

**) Dargestellte Werte für Budget 2010 bis Budget 2014 stellen Planwerte dar*

Trotz der in den letzten Jahren massiven Kostensteigerungen (insbesondere bei den Energiekosten) sind die vom Land Steiermark zur Verfügung gestellten Mittel für die STLB gesunken und erst für die Jahre 2013 und 2014 leicht angehoben worden.

Durch Sparmaßnahmen im laufenden Betrieb ist es in den Jahren 2010 bis 2012 gelungen, das zwischen dem Land Steiermark und der Republik Österreich (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarte Mittelfristige Investitions- und Erhaltungsprogramm in der vertraglichen Höhe auszuschöpfen. Das BMVIT zahlt nämlich seinen Anteil nur dann, wenn das Land Steiermark in gleicher Höhe die Mittel zur Verfügung stellt.

Das Projekt „Beschaffung von 6 Stück Triebwagen für den S-Bahnverkehr“ ist nur teilweise abgeschlossen. Der Hersteller der Fahrzeuge hat diese zwar im Dezember 2010 geliefert, jedoch konnten erst im Laufe des Jahres 2011 die entsprechenden Betriebsbewilligungen von diesem erwirkt werden. Aufgrund von vorhandenen Mängeln wurden die Fahrzeuge bislang noch nicht übernommen. Laut Lieferfirma sollen die Nachbesserungen bis Mitte 2013 abgeschlossen sein. Die Triebwagen sind derzeit um einen symbolischen Betrag angemietet und zum Großteil im Einsatz. Aufgrund dieser Situation ist bislang keine AfA angefallen und auch die Kosten für das Bankdarlehen sind gering, da bisher nur Anzahlungsbeträge geleistet und der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft worden ist.“

2.1.5 Ergebnis der Folgeprüfung:

Der LRH anerkennt grundsätzlich die Bestrebungen der STLB, Sparmaßnahmen im laufenden Betrieb bei gleichzeitiger Kürzung des Investitionsprogrammes umzusetzen.

Die Empfehlung des LRH aus 2009 an die STLB,

„[...] künftig die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen.“

bezieht sich allerdings nicht auf die Höhe der Landeszuschüsse, sondern auf die Planung der Jahresergebnisse.

Die Jahresergebnisse der STLB haben sich im Vergleich zur jeweiligen Jahresplanung von 2008 bis 2012 folgend entwickelt:

Jahresergebnis in €	2008	2009	2010	2011	2012
Plan	-5.321.800,--	-5.365.300,--	-5.370.300,--	-5.983.000,--	-5.995.000,--
Ist	-4.076.872,--	-3.478.532,--	-3.943.523,--	-3.578.317,--	-2.820.713,--
Differenz	1.244.928,--	1.886.768,--	1.426.777,--	2.404.683,--	3.174.287,--
% Plan/Ist	31 %	54 %	36 %	67 %	113 %

Quelle: Jahresabschlüsse STLB; Zahlen kaufmännisch gerundet;

In obiger Aufstellung wurden für die Jahre 2011 und 2012 Aufwendungen für sechs Stück Gelenktriebwagen zwar in der Planung berücksichtigt, dieser Planung stehen aber im Ist keine tatsächlichen Aufwendungen gegenüber. Diese Triebwagen wurden im Dezember 2010 geliefert, konnten aber aufgrund von Mängeln bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt von den STLB nicht übernommen werden.

Bei der Budgetierung der Jahre 2011 und 2012 musste aus Sicht der STLB immer davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge übernommen werden und somit diese Aufwände schlagend werden. Nach Auskunft der Geschäftsführung war es für niemanden vorhersehbar, dass sich die Übernahme derart verzögern wird.

Bei den für die sechs Stück Gelenktriebwagen geplanten Aufwendungen handelt es sich im Wesentlichen um AfA, Kreditzinsen sowie Kosten für die laufende Wartung. In Summe geht die STLB hier von einem zusätzlichen Jahresaufwand ab dem Jahr 2011 in Höhe von ca. ██████████ aus.

Vom LRH wird angemerkt, dass die in die Planung aufgenommene zusätzliche Zinsbelastung für die Anschaffung der Triebwagen von einer vollen Fremdfinanzierung des Kaufpreises ausgeht und der geplante Kreditzinssatz über dem derzeitigen niedrigen Zinsniveau liegt. Die Planung geht insofern von einer „höchstmöglichen“ Zinsbelastung aus.

Rechnet man in obiger Plan/Ist-Aufstellung diese Aufwendungen für die sechs Triebwagen ab dem Jahr 2011 auch dem Ist hinzu, so würde sich folgendes Bild ergeben:

Jahresergebnis in €	2008	2009	2010	2011	2012
Plan	-5.321.800,--	-5.365.300,--	-5.370.300,--	-5.983.000,--	-5.995.000,--
Ist (inkl. Triebwagen 2011;2012)	-4.076.872,--	-3.478.532,--	-3.943.523,--	■	■
Differenz	1.244.928,--	1.886.768,--	1.426.777,--	■	■
% Plan/Ist	31 %	54 %	36 %	■	■

Quelle: Jahresabschlüsse STLB; zusätzlich Angaben der STLB zu den geplanten Kosten der sechs Stück Gelenktriebwagen für die Jahre ab 2011; Zahlen kaufmännisch gerundet

Für das in obiger Tabelle nicht dargestellte Jahr 2013 ergab sich im Ist unter Berücksichtigung der geplanten Aufwendungen für die sechs Gelenktriebwagen eine Verbesserung des geplanten Jahresergebnisses im Ausmaß von ■ bzw. von ■.

Die jährlichen Rechnungsabschlüsse der STLB zeigen somit im Zeitraum zwischen 2008 und 2013 unter Berücksichtigung der Aufwendungen für die sechs Gelenktriebwagen jeweils einen um etwa ■ bis ■ geringeren Verlust als in der jeweiligen Planung vorgesehen. Das Jahresergebnis weicht dabei im Ist um bis zu 54 % vom geplanten Ergebnis ab.

Die Feststellung aus der Prüfung des Jahres 2009 lautete:

„Die jährlichen Rechnungsabschlüsse der STLB zeigen über den Zeitraum der Jahre 2005 bis 2008 jeweils einen um etwa € 1,0 Mio. bis € 1,7 Mio. geringeren Verlust als im jeweiligen Voranschlag eingeplant.“

Das Ausmaß der Planunterschreitung des Jahresergebnisses nach 2008 entspricht somit auch unter Berücksichtigung der geplanten Aufwendungen für die sechs Triebwagen in etwa jenem der Jahre zwischen 2005 und 2008.

Die Empfehlung des LRH aus 2009, die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen, wurde somit nicht umgesetzt.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Gerhard Kurzmann (Stellungnahme der Steiermärkischen Landesbahnen):

Dieses Thema wurde bei der Schlussbesprechung am 15. Mai 2014 mit dem Landesrechnungshof ausführlich behandelt. Wir sind davon ausgegangen, dass unserer Argumentation weitgehend gefolgt wird. Leider müssen wir nunmehr feststellen, dass dies anders interpretiert wird.

Wir fassen unsere Ausführungen noch einmal zusammen:

Die Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) erstellen entsprechend der Budgetzyklen des Landeshaushaltes des Landes Steiermark einen Wirtschaftsplan, der Teil des Landeshaushaltes ist. Es wird für jeden Standort und für jede Sparte ein eigenes Budget erstellt. Die finanzielle Vorschau wird auf der Basis der zum Erstellungszeitpunkt vorhandenen Informationen erstellt. Der Erstellungszeitpunkt liegt zwischen einem halben bis zu eineinhalb Jahren vor dem in Kraft treten des jeweils budgetierten Jahres. Dass es dabei zu größeren Abweichungen kommen kann, liegt in der Natur der Sache.

Darüber hinaus haben sich die Geschäftsfelder und das Umfeld, in dem die STLB tätig sind, in den letzten Jahren massiv verändert. Durch günstige Umstände konnten die STLB in den letzten Jahren ihre Umsätze um über 90 % erhöhen. Gleichzeitig mussten die STLB aber zur Kenntnis nehmen, dass der Güterverkehr sehr volatil ist und extrem konjunkturellen Schwankungen unterliegt. Weiters haben auch die Energiepreise massive Preissprünge gemacht.

Darüber hinaus gab es in den letzten Jahren wesentliche Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen, woraus sich massive finanzielle Belastungen ergeben haben (Steuerrecht, Pensionsrecht usw.). Dem Landesrechnungshof wurde eine Auflistung dieser rechtlichen Veränderungen zur Verfügung gestellt. Diese wurden jedoch nicht berücksichtigt.

Durch massive Sparmaßnahmen im laufenden Betrieb konnten, wie bereits des öfteren ausgeführt, Mittel umgeschichtet werden, um den fehlenden Landesanteil für das mittelfristige Investitionsprogramm mit Beteiligung des Bundes zu finanzieren. Nur dadurch war es möglich, die Bundesmittel vollständig auszuschöpfen. Der Bund zahlt nämlich nur dann, wenn auch das Land Steiermark einen gleich hohen Betrag aufbringt.

Wie bei der Schlussbesprechung ausführlich dargelegt, gab es in den Jahren 2011 bis 2013 außerdem den Sondereffekt der Triebwagenbeschaffung. Die STLB haben 6 Stück Gelenktriebwagen beschafft, die im Dezember 2010 zwar

geliefert, jedoch aufgrund von Mängeln bis heute noch nicht übernommen wurden. Die Fahrzeuge stehen im Eigentum des Herstellers und werden derzeit auf der Basis eines Mietvertrages von den STLB genutzt.

Bei der Budgeterstellung für die Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014 musste jeweils davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge ordnungsgemäß übernommen werden können und sämtliche Kosten ab dem Tag der Übernahme von den STLB zu tragen sind. [REDACTED]

[REDACTED] Auf diesen Umstand haben wir in allen Rechnungsabschlüssen ausdrücklich hingewiesen. Die Rechnungsabschlüsse sind dem LRH auch zugegangen.

Es war für niemanden vorhersehbar, dass sich die Übernahme derart verzögern wird. Den STLB daraus eine mangelhafte Budgetierung vorzuwerfen, halten wir für ungerecht.

[REDACTED]

Das Resümee des LRH, Jahresplanungen an die zu erwartenden Ergebnisse anzupassen, sei nicht umgesetzt, kann von uns nicht nachvollzogen werden.

Replik des Landesrechnungshofes:

Der Landesrechnungshof verweist auf seine obigen Ausführungen und Begründungen zur Anpassung der Jahresplanung.

Sämtliche vorgelegte Unterlagen zur Begründung der Planungsdifferenzen wurden vom LRH berücksichtigt.

2.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn

2.2.1 Seinerzeitige Feststellung und Empfehlung des Landesrechnungshofes aus 2009

Im oberen Murtal (Unzmarkt – Tamsweg) werden von den STLB sowohl ein Eisenbahn- als auch ein Busbetrieb geführt. 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.

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

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 Murtalbahn 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 ca. ■■■■. Eine Trennung der Auslastungskennzahlen zwischen Personen- 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 LRH empfiehlt, aufgrund des hohen Anteiles der Murtalbahn am gesamten Jahresverlust der STLB fundierte Analysen anzustellen. Grundlage hierfür sollten verlässliche und aussagekräftige Auslastungskennzahlen, Kundenbefragungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte sein.

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.

Die Betriebsabgänge der Murtalbahn sanken von € [REDACTED] (2005) auf € [REDACTED] (2006) und € [REDACTED] (2007) sowie € [REDACTED] (2008). Die Ergebnisverbesserung der Murtalbahn 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 Einmal-effekt dar, die AfA unterliegt naturgemäß Schwankungen.

2.2.2 Stellungnahmen aus 2009

Stellungnahme der für die STLB zuständigen Frau Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder aus 2009:

„Bahnbetrieb

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

Wie wir bereits in unserer schriftlichen Stellungnahme dem LRH ausführlich mitgeteilt haben [...] 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 ██████ liegt.“

Dazu Replik des Landesrechnungshofes aus 2009:

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

An der Strecke ██████ sind die Verluste pro km höher als an der Murtalbahn, an der Strecke ██████ 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.“

„Wirtschaftliche Betrachtung der Murtalbahn

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.“

Dazu Replik des Landesrechnungshofes aus 2009:

„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 [...] dargestellten Tabelle ist der Personalstand von ■ Mitarbeitern (2001) auf ■ Mitarbeiter vermindert worden (=18,5 %). Bezogen auf die Streckenlänge (65 km) ergibt sich eine Kennzahl von ■ Mitarbeitern je Streckenkilometer. Das ist ein sehr niedriger Wert. Zum Vergleich: STLB-weit werden zur Aufrechterhaltung des Betriebes ■ Mitarbeiter je km benötigt. Bei anderen österreichischen Eisenbahnen liegt dieser Wert bei ■ Mitarbeitern je Streckenkilometer.

Personen- und Güterverkehr – Verkehrsangebot

Auch wenn die Muraltbahn eine sogenannte Schmalspurbahn ist, ist sie eine voll nutzbare Eisenbahn. Es wird auf der gesamten Strecke Personen- und Güterverkehr durchgeführt. Die unterschiedliche Spurweite (Muraltbahn: 760 mm, Südbahn: 1.435 mm) bedingt, dass keine Personen- und Güterwagen zwischen Süd- und Muraltbahn 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).“

Dazu Replik des Landesrechnungshofes aus 2009 :

„Die Ausführung 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 [...] bereits ausführlich dargelegt, bildet die Muraltbahn 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 Muraltbahn 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 ■ [...]. 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 Foldern, 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 [...] 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 █████) weiter zu verbessern. Die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und zur Verbesserung des Fahrkomforts erforderlichen Investitionen und Erneuerungen sollen wie in den vergangenen Jahren [...] weiter geführt werden.“

2.2.3 Maßnahmenbericht aus 2011

Im Maßnahmenbericht aus 2011 wurde zur Murtalbahn seitens der STLB folgendermaßen Stellung genommen:

„Murtalbahn

Das regionale Verkehrskonzept „Obersteiermark West“ wurde weitgehend fertig gestellt, aber noch nicht von den Bürgermeister der Bezirke Knittelfeld, Judenburg und Murau beschlossen.

In diesem Konzept ist die Murtalbahn als wesentlicher Träger des öffentlichen Nahverkehrs im Oberen Murtal definiert.

Im Jahr 2010 hat sich die „Plattform Murtal auf Schiene“ gegründet. Am 7. Juli 2011 fand in St. Georgen ob Murau eine Diskussionsveranstaltung über die Zukunft der Murtalbahn statt. **Als Folge dieser Veranstaltung haben die STLB ein Zivilingenieurbüro beauftragt, eine grundsätzliche Machbarkeitsstudie über eine Attraktivierung dieser Bahnlinie zu erstellen (Elektrifizierung, Erhöhung der**

Streckenhöchstgeschwindigkeit, Verdichtung des Verkehrs, Beschaffung von Niederflurfahrzeugen, Verbesserung der Haltestellenausstattung usw.).

In dieser Studie sollen auch die in nächster Zeit schlagend werdenden geänderten Rahmenbedingungen berücksichtigt werden wie z.B. die Zusammenlegung von Bezirkshauptstädten, die Verlagerung des Intercityverkehrs auf die Koralmbahn ab 2022 und der Wegfall der IC-Verbindungen zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt [Anmerkung LRH: über den Neumarkter Sattel] usw. Diese Untersuchung soll bis Spätherbst 2011 vorliegen. Sie soll die Grundlage bieten, weitere Entscheidungen über die Zukunft der Murtalbahn zu treffen.“

2.2.4 Mitteilung der STLB im Zuge der Folgeprüfung

Im Zuge der gegenständlichen Folgeprüfung wurde seitens der STLB zu den aufgrund der Empfehlungen aus dem Bericht des LRH aus 2009 vorgenommenen Maßnahmen wie folgt berichtet:

„Murtalbahn

Die STLB haben im Jahr 2011 ein Zivilingenieurbüro beauftragt, eine grundsätzliche Machbarkeitsstudie über eine Erneuerung der Murtalbahn zu erstellen. In dieser Studie sind vier Planfälle untersucht worden (Beschaffung von neuen Niederflurfahrzeugen, Elektrifizierung der gesamten Schmalspurstrecke, Elektrifizierung mit Linienverbesserungen und Elektrifizierung mit teilweisem Umbau auf Normalspur). Außerdem wurde berücksichtigt, dass ab 2024 der Intercityverkehr auf die Koralmbahn verlagert wird und die IC-Verbindungen zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt voraussichtlich sehr ausgedünnt werden. Diese Untersuchung soll die Grundlage bilden, weitere Entscheidungen über die Zukunft der Murtalbahn zu treffen.

Mittlerweile hat die Region selbst ein „Leader-Projekt“ mit dem Titel „Die Zukunft der Murtalbahn zwischen Biosphäre und Energiemodellregion“ in Auftrag gegeben, das derzeit erstellt wird.“

2.2.5 Ergebnis der Folgeprüfung:

Im Prüfbericht aus 2009 wurden folgende Betriebsabgänge der Murtalbahn festgestellt:

„Die Betriebsabgänge der Murtalbahn sanken von € - [REDACTED] (2005) auf € - [REDACTED] (2006) und € - [REDACTED] (2007) sowie € - [REDACTED] (2008).“

Seit der letzten Prüfung hat sich das Betriebsergebnis zunächst in den Jahren 2010 und 2011 verschlechtert, seit 2012 ist aber wieder eine Trendumkehr zu einer Ergebnisverbesserung zu verzeichnen.

Jahr	Ergebnis Murtalbahn in €	Anteil Murtalbahn am Abgang Bahn	Ergebnis Bahn	STLB Gesamt
2013				-3.486.642,01
2012				-2.820.712,91
2011				-3.578.317,08
2010				-3.943.522,73
2009				-3.478.532,36

Quelle: Jahresabschlüsse STLB

Das Ergebnis der Murtalbahn verbessert sich somit langfristig (€-█ im Jahr 2005), ist aber im Zeitraum zwischen 2009 und 2013 immer noch von █ (2009) bis █ (2012) für den Abgang des Bahnergebnisses verantwortlich.

Dem Ergebnis der Bahnstrecken werden in der Buchhaltung bzw. im Controlling der STLB keine Ruhe- und Versorgungsgenüsse und keine Dotation von Rückstellungen zugewiesen. Diese beiden Aufwandsbereiche sind die wesentlichen Kostenfaktoren der sonstigen Gebarung. Weiters gibt es neben dem Bahnbetrieb noch als dritten Unternehmensbereich den Busbetrieb.

Diese drei Bereiche (Bahn, Bus, Sonstige Gebarung) stellen in Summe das Gesamtergebnis der STLB dar.

Durch die Verbuchung wesentlicher Aufwandspositionen im Unternehmensbereich „Sonstige Gebarung“ kommt es zu einer besseren Darstellung der Jahresergebnisse der Bereiche „Bahnbetrieb“ und „Busbetrieb“.

Auf die Empfehlung des LRH aus 2009,

„Der LRH empfiehlt aufgrund des hohen Anteiles der Murtalbahn am gesamten Jahresverlust der STLB fundierte Analysen anzustellen. Grundlagen hierfür sollten verlässliche und aussagekräftige Auslastungskennzahlen, Kundenbefragungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte sein.“

wurde seitens der STLB durch die Beauftragung eines Zivilingenieurbüros mit der Erstellung einer grundsätzlichen Machbarkeitsstudie zur Erneuerung der Murtalbahn reagiert.

Dieses Erneuerungskonzept der Murtalbahn beinhaltet einzelne Variantenuntersuchungen und liegt dem LRH vor.

Es wurden folgende vier Planfälle untersucht:

- Beschaffung von neuen Niederflurfahrzeugen
- Elektrifizierung der gesamten Schmalspurstrecke
- Elektrifizierung mit Linienverbesserungen
- Elektrifizierung mit teilweisem Umbau auf Normalspur

In der Mitteilung der STLB im Zuge der Folgeprüfung sowie in einer Besprechung mit dem LRH am 16. April 2014 wurden mögliche wesentliche Einflussfaktoren für die künftige Gestaltung der Murtalbahn seitens der Geschäftsführung der STLB dargebracht.

Diese sind insbesondere:

- Verlagerung des Intercityverkehrs auf die Koralmbahn ab 2024; dadurch ergibt sich voraussichtlich eine Ausdünnung der IC-Verbindungen über den Neumarkter Sattel.
- Durch die Koralmbahn verliert die Region Oberes Murtal daher aus heutiger Sicht den IC-Anschluss; durch einen Umbau auf eine Normalspurbahn würde ein direkter Anschluss bis Bruck an der Mur und damit an den Intercity geschaffen werden.
- Ein erhöhter Arbeitskräftebedarf im Raum Judenburg/Knittelfeld.
- Die derzeitige Schulsituation in Murau; Schüler aus der Region pendeln nach Tamsweg.
- Das Pendeln nach Judenburg für Schüler und Arbeitnehmer wird durch die gegebene Situation der Schmalspurbahn bestimmt; dadurch ist für Pendler in Unzmarkt ein Umstieg auf die Normalspurbahn erforderlich und als Folge wird Pendeln zeitaufwendiger.
- Ein Pendelverkehr mit den Bussen der STLB bis Judenburg ist aufgrund der fehlenden Konzession nicht möglich; eine Konzession für den Busbetrieb besteht für die STLB nur bis Unzmarkt.

Der LRH stellt fest, dass die Empfehlung aus dem Bericht des Jahres 2009 zur Durchführung von fundierten Analysen über die Murtalbahn mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie umgesetzt worden ist.

Hinsichtlich der Umsetzung der Machbarkeitsstudie ist laut Auskunft der Geschäftsführung der STLB bis dato noch keine Entscheidung getroffen worden.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Gerhard Kurzman (Stellungnahme der Steiermärkischen Landesbahnen):

Das Ergebnis, wonach die Empfehlungen aus dem Jahr 2009 umgesetzt worden sind, wird zur Kenntnis genommen.

2.3 Prüfung von Vergaben

2.3.1 Seinerzeitige Feststellung und Empfehlung des Landesrechnungshofes aus 2009

Sämtliche vom LRH 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 LRH das Festhalten der Befugnis, der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit der zur Abgabe von Angeboten aufgeforderten Unternehmen, zum Beispiel als Niederschrift oder in Form eines Aktenvermerkes im Vergabeakt.**

2.3.2 Maßnahmenbericht aus 2011

Im Maßnahmenbericht aus 2011 wurde zur Dokumentation von Vergabeverfahren der STLB folgendermaßen Stellung genommen:

„Vergabevermerk

Die mit der Beschaffung befassten Mitarbeiter wurden nochmals darauf hingewiesen, auf die Vergabevermerke besonders zu achten.“

2.3.3 Mitteilung der STLB im Zuge der Folgeprüfung

Im Zuge der gegenständlichen Folgeprüfung wurde dem LRH seitens der STLB eine Prozessbeschreibung der Warenwirtschaft übermittelt. Zweck dieses Dokumentes ist die Beschreibung und Standardisierung des Beschaffungsvorganges sowohl der STLB als auch der STB (Steiermarkbahn – Transport und Logistik GmbH).

Die Prozessbeschreibung wurde mit 12. Dezember 2013 vom Qualitätsmanagement der STLB erstellt und danach von diversen betroffenen Fachabteilungen sowie dem verantwortlichen Betriebsleiter geprüft. Anschließend wurde das Dokument mit 1. Jänner 2014 von der Geschäftsführung genehmigt.

Als Prozesse werden die Abläufe der Beschaffung, des Rechnungslaufes sowie des Zahlungsvorganges dargestellt.

Gemäß der Prozessbeschreibung sind im Beschaffungsvorgang u. a. folgende allgemeine Richtlinien einzuhalten:

- Sämtliche Auftragsvergaben haben unter Einhaltung des BVergG 2006 zu erfolgen.
- Alle Einkäufe sind im Einkaufssystem zu erfassen.
- Anlagen im System (Bedarfsanforderungen, Bestellungen) werden durch die Bearbeiter der Dienststellen durchgeführt. Für Bearbeiter ist eine nachweisliche Einschulung verpflichtend.
- Die Anlage von Artikeln erfolgt nur durch die Fachabteilung Einkauf.

Für den Prozess der Beschaffung werden im Dokument folgende wesentlichen Schritte beschrieben:

- Bedarfsanforderung
- Angebotseinholung
- Angebotsprüfung
- Beschaffungsvermerk / Vergabevermerk
- Bestellung
- Umgang mit Abweichungen (Qualität, Menge) nach erfolgter Lieferung / Leistung
- Wareneingangsprüfung

Zur Vornahme eines Beschaffungs- bzw. Vergabevermerks wird Folgendes festgehalten:

„Unter einer Wertgrenze von € 2.000,-- netto sind im Notizfeld der Bestellung oder im Vergabevermerk (FB70401-05) die Begründung der Beschaffung sowie das Ergebnis der Marktsondierung zu vermerken.

Ab einer Wertgrenze von € 2.000,-- netto ist ein schriftlicher Vergabevermerk laut BVergG 2006 (FB70401-05) vom Angebotsprüfer zu erfassen und zu unterzeichnen.

Der Vergabevermerk für die Direktvergabe beinhaltet:

- Anforderung
- Ergebnis der Marktsondierung (Angebote)
- Wahl des Vergabeverfahrens (inkl. geschätztem Auftragswert und Begründung der Wahl)“

Bezüglich des Bestellvorganges wird ausgeführt, dass gem. Prozessbeschreibung IKS-Verpflichtungen hinsichtlich Kontrolle, Dokumentation, Funktionstrennung und 4-Augenprinzip bestehen.

2.3.4 Ergebnis der Folgeprüfung

Mit der Prozessbeschreibung Warenwirtschaft wurde ein praxisgerechter Arbeitsbehelf für die Abwicklung von Beschaffungsvorgängen entwickelt.

In dieser Prozessbeschreibung werden die Inhalte der Vergabevermerke konkretisiert. Ab einer Wertgrenze von € 2.000,-- sind folgende Abläufe zu dokumentieren: Anforderung (Umfang der Dienstleistung bzw. des Auftrages), Wahl des Vergabeverfahrens, Ergebnis der Marktsondierung (Angebote). Dazu wurde ein Formblatt für die Anbringung des Vergabevermerkes im Bereich der Direktvergabe vorgelegt.

Nach Angaben der STLB wird bei allen anderen Verfahrensarten über dem Schwellenwert für die Direktvergabe (aktuell € 100.000,--) ein umfangreicher Vergabevermerk angefertigt. Dem LRH wurde dazu das Muster für einen erweiterten Vergabevermerk vorgelegt, das unter anderem die Dokumentation der Befugnis, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Bewerber vorsieht.

In der internen Prozessbeschreibung findet sich kein konkreter Hinweis auf die Verwendung eines solchen Musters.

Der LRH stellt fest, dass die im Jahr 2009 getroffene Empfehlung hinsichtlich der Dokumentation der Eignungskriterien der Bewerber umgesetzt wurde.

Um die Umsetzung dauerhaft zu gewährleisten, empfiehlt der LRH den erweiterten Vergabevermerk als standardisierten Arbeitsbehelf für die Abwicklung von Beschaffungsvorgängen über dem Schwellenwert der Direktvergabe ausdrücklich in der Prozessbeschreibung festzulegen.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Gerhard Kurzmann (Stellungnahme der Steiermärkischen Landesbahnen):

Der Prozess Warenwirtschaft regelt in den Punkten 6.1.5 und 6.1.6 den Direktvergabevermerk unter € 2.000,-- und über € 2.000,--.

Die Inhalte richten sich nach § 201 Abs. 5 BVergG, wonach der Gegenstand und Wert des Auftrages, der Name des Auftragnehmers sowie die Prüfung der Preisangemessenheit schriftlich festzuhalten sind, sofern der Dokumentationsaufwand wirtschaftlich vertretbar ist (siehe „FB Direktvergabevermerk“).

Bei allen anderen Verfahrensarten über dem Schwellenwert der Direktvergabe (derzeit ab einem geschätzten Auftragswert von € 100.000,--) wird der Ablauf des Verfahrens in umfangreichen Vergabevermerken dokumentiert. Die Prozessbeschreibung Warenwirtschaft wurde diesbezüglich in Punkt 6.1.6 ergänzt und das „FB Vergabevermerk umfangreich“ als standardisierter Arbeitsbehelf angefügt.

2.4 Wirtschaftlichkeit von Investitionen

2.4.1 Seinerzeitige Feststellung und Empfehlung des Landesrechnungshofes aus 2009

Der LRH hat im Zuge einer Stichprobenprüfung in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen von Investitionen der STLB Einsicht genommen. Hierfür wurde die Beschaffung von vier gebrauchten Fahrzeugen im Jahr 2007 überprüft.

Gemäß einer Stellungnahme der STLB besteht aufgrund eines Vertrages mit den Verkehrsverbänden eine Verpflichtung zu einem Einsatz von modernem Fahrzeugmaterial. Demnach soll das Durchschnittsalter der Busse nicht mehr als elf Jahre betragen.

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.

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

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

Eine derartige Kalkulation würde auch für Dritte belegen, mit welchem Kostensatz je gefahrenen Kilometer für neu angeschaffte Fahrzeuge zu rechnen ist.

2.4.2 Maßnahmenbericht aus 2011

Im Maßnahmenbericht aus 2011 wurde zur Dokumentation von Vergabeverfahren der STLB folgendermaßen Stellung genommen:

„Busbeschaffung

Die Busbeschaffung ist eine reine Ersatzbeschaffung. Sie findet dann statt, wenn ein Fahrzeug am Ende seiner Lebensdauer ist. Es werden Verzeichnisse geführt, um den Zustand der Fahrzeugflotte stets aktuell zu haben.

Bis zum Jahr 2009 wurden vorwiegend gebrauchte Busse beschafft. Seit 2010 werden nur mehr neue oder neuwertige Omnibusse mit einem Motor, der den Anforderungen der Abgasnormen 5 und höher entspricht, angekauft. Der Grund hierfür sind gesetzliche Bestimmungen, wonach in den nächsten Jahren damit zu rechnen sein wird, dass in Ortsgebieten mit stärkeren Immissionsbelastungen nur mehr mit Fahrzeugen gefahren werden darf, welche die vorerwähnten Abgasvoraussetzungen erfüllen. Bei Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen werden die Emissionswerte der Motoren als Bewertungskriterium herangezogen. Gebrauchte Omnibusse mit Euro 5-Motoren sind kaum verfügbar.

Die in den letzten beiden Jahren beschafften Fahrzeuge wurden öffentlich ausgeschrieben. In den Ausschreibungsanforderungen sind auch die Betriebskosten, die technische Ausführung und der Preis ein Kriterium.

2.4.3 Mitteilung der STLB im Zuge der Folgeprüfung

Im Zuge der gegenständlichen Folgeprüfung wurde seitens der STLB zu den aufgrund der Empfehlung aus dem Bericht des LRH aus 2009 vorgenommenen Maßnahmen wie folgt berichtet:

„Busbeschaffung

Die Busbeschaffung ist im Wesentlichen eine Ersatzbeschaffung. Sie findet dann statt, wenn ein Fahrzeug am Ende seiner Lebensdauer ist. Es werden Verzeichnisse geführt, um über den aktuellen Zustand der Fahrzeugflotte informiert zu sein.

Seit 2010 werden nur mehr neue oder neuwertige Omnibusse mit einem Motor, der den Anforderungen der Abgasnormen „Euro 5“ und höher entspricht, angekauft. Der Grund hierfür sind gesetzliche Bestimmungen, wonach in den nächsten Jahren damit zu rechnen sein wird, dass in Ortsgebieten mit stärkeren Immissionsbelastungen nur mehr mit Fahrzeugen gefahren werden darf, welche die vorerwähnten Abgasvoraussetzungen erfüllen. Bei Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen werden die Emissionswerte der Motoren als Bewertungskriterium herangezogen.

Die in den letzten beiden Jahren beschafften Fahrzeuge wurden öffentlich ausgeschrieben. In den Ausschreibungsanforderungen sind auch die Betriebskosten, die technische Ausführung und der Preis wesentliche Kriterien. In den letzten beiden Jahren wurden zudem mit dem Lieferanten auch fix vorgegebene Sätze für die laufende Wartung in den ersten 5 Jahren vereinbart.

Weiters wurde seitens der Geschäftsführung der STLB in einer Besprechung mit dem LRH am 16. April 2014 in Ergänzung zu obiger Stellungnahme näher auf die Vorgehensweise bei der Busbeschaffung eingegangen.

Demnach erfolgen die Ausschreibungen europaweit. Die Vergabe erfolgt nach dem Bestbieterprinzip. Die Bewertungskriterien für die Vergabe sind Bestandteil der Ausschreibungen.

Wie in der schriftlichen Stellungnahme bereits festgehalten, werden mit der Ausschreibung auch fix vorgegebene Sätze für die laufende Wartung der ersten fünf Jahre vereinbart. Eine künftige Ausschreibung der Wartung für zehn Jahre und somit für die durchschnittliche Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge sei laut Auskunft der Geschäftsführung bereits angedacht.

Ebenso ist ein fixierter Rücknahmepreis für eine eventuelle Rückgabe der Fahrzeuge Bestandteil der Ausschreibungsbedingungen.

2.4.4 Ergebnis der Folgeprüfung:

Durch die Umstellung der Fahrzeugbeschaffung auf ein europaweites Ausschreibungsverfahren, die Festlegung der Wartungspreise, die Bestimmung eines allfälligen Rücknahmepreises sowie durch die in der Ausschreibung festgehaltenen weiteren Bewertungskriterien wird die Vergabe von Aufträgen zur Busbeschaffung für die STLB klar vorgegeben.

Die Vergabe erfolgt gemäß Auskunft der Geschäftsführung der STLB an den jeweiligen Bestbieter. Das Ausschreibungsverfahren gibt somit auch die Wirtschaftlichkeit der Vergabe vor. Insofern kommt dieses Verfahren der Vornahme von Investitionsberechnungen gleich.

Der LRH stellt fest, dass durch die Vornahme von Ausschreibungen bei der Ersatzbeschaffung von Bussen das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Vergaberechtes gewährleistet ist.

Die Empfehlung aus 2009 wurde somit umgesetzt.

Stellungnahme des Herrn Landesrates Gerhard Kurzmann (Stellungnahme der Steiermärkischen Landesbahnen):

Das Ergebnis, wonach die Empfehlungen aus dem Jahr 2009 umgesetzt worden sind, wird zur Kenntnis genommen.

3. ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend stellt sich der Stand der Umsetzungen der Empfehlungen aus dem seinerzeitigen Bericht des LRH wie folgt dar:

<p>2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der LRH empfiehlt den STLB, künftig die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen. 	<p>nicht umgesetzt</p>
<p>2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der LRH empfiehlt, aufgrund des hohen Anteiles der Murtalbahn am gesamten Jahresverlust der STLB fundierte Analysen anzustellen. Grundlagen hierfür sollten verlässliche und aussagekräftige Auslastungskennzahlen, Kundenbefragungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alternative Konzepte sein. 	<p>umgesetzt</p>
<p>2.3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezüglich des Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb empfiehlt der LRH das Festhalten der Befugnis, der Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit der zur Abgabe von Angeboten aufgeforderten Unternehmen, z. B. als Niederschrift oder in Form eines Aktenvermerkes im Vergabeakt. 	<p>umgesetzt</p>
<p>2.4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der LRH empfiehlt im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen die grundsätzliche Vornahme von Investitionsrechnungen. 	<p>umgesetzt (durch das Wirtschaftlichkeitskriterium im Rahmen von Ausschreibungen)</p>

Der LRH traf im Rahmen dieser Folgeprüfung Feststellungen, die in den vorstehenden Kapiteln ersichtlich sind.

Der Landesrechnungshof legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 15. Mai 2014 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Teilgenommen haben:

vom Büro des Herrn

Landesrates Dr. Gerhard Kurzmann:

Mag. (FH) Ronald KISS

Von der Abteilung 16 Verkehr und
Landeshochbau,

Referat öffentlicher Verkehr:

Dipl. Ing. Bernhard BREID

von der Geschäftsführung der
Steiermärkischen Landesbahnen:

Dr. Helmut WITTMANN

Mag. Daniela ZIMMERMANN

vom Landesrechnungshof:

LRH-Dir. Dr. Margit KRAKER

Mag. Georg GRÜNWALD

Mag. Robert HERLER

4. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens ergeben sich folgende Feststellungen und Empfehlungen:

- Das Ausmaß der Planunterschreitungen der Jahresergebnisse nach 2008 entspricht in etwa jenem der Jahre zwischen 2005 und 2008. Die Empfehlung des LRH aus 2009, die Jahresplanungen unter Berücksichtigung der Bildung von angemessenen Reserven an die tatsächlich zu erwartenden Ergebnisse anzupassen, wurde somit nicht umgesetzt.
- Der LRH stellt fest, dass die Empfehlung aus dem Bericht des Jahres 2009 zur Durchführung von fundierten Analysen über die Murtalbahn mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie umgesetzt worden ist. Die Machbarkeitsstudie zeigt mögliche künftige Gestaltungen der Murtalbahn sowie deren Kosten und Auswirkungen auf. Hinsichtlich der Umsetzung der Machbarkeitsstudie ist laut Auskunft der Geschäftsführung der STLB bis dato noch keine Entscheidung getroffen worden.
- Die im Jahr 2009 getroffene Empfehlung hinsichtlich der Dokumentation der Eignungskriterien der Bewerber im Zuge von Vergabeverfahren ist umgesetzt worden.
Der Empfehlung des LRH – den erweiterten Vergabevermerk als standardisierten Arbeitsbehelf für die Abwicklung von Beschaffungsvorgängen über dem Schwellenwert der Direktvergabe ausdrücklich in der Prozessbeschreibung Warenwirtschaft aufzunehmen – wurde gemäß der vorliegenden Stellungnahme bereits entsprochen.
- Der LRH stellt fest, dass durch die Vornahme von Ausschreibungen bei der Ersatzbeschaffung von Bussen das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Vergaberechtes gewährleistet ist. Die Empfehlung aus 2009 wurde somit umgesetzt.

Graz, am 25. Juli 2014

Die Landesrechnungshofdirektorin:

Dr. Margit Kraker