

Bericht

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation Oberleitungsbus

September 2019



LAND
SALZBURG

LRH

LANDESRECHNUNGSHOF

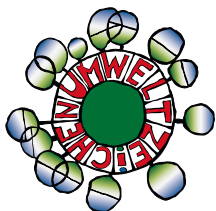
Impressum

Auskunft: Salzburger Landesrechnungshof
Nonnbergstiege 2, 5020 Salzburg
Postfach 527, 5010 Salzburg
Telefon: +43 662 8042 3500
Fax: +43 662 8042 3880
E-Mail: landesrechnungshof@salzburg.gv.at
Internet: www.lrh-salzburg.at

Medieninhaber: Land Salzburg
Herausgeber: Salzburger Landesrechnungshof
vertreten durch Direktor Mag. Ludwig F. Hillinger

Redaktion: Salzburger Landesrechnungshof
Deckblatt: Landes-Medienzentrum/Grafik
Herausgegeben: Salzburg, September 2019
Zahl 003-3/202/23-2019

Druck: Hausdruckerei Land Salzburg
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei
Land Salzburg UW-Nr. 1271

Salzburger Landesrechnungshof

Bericht

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Sparte Verkehr - Oberleitungsbus

September 2019

003-3/202/23-2019

Kurzfassung

Der Landtagsklub der SPÖ beauftragte Ende Oktober 2018 den LRH mit einer Sonderprüfung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (kurz Salzburg AG) - Sparte Verkehr/OBus. Zweck und Gegenstand des Unternehmens ist unter anderem die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und die Beförderung von Personen und Gütern, insbesondere der Betrieb von Bahnen, von Seilbahnen und Aufzügen, von Kraftwagen, OBus- und Autobuslinien sowie von sonstigen Verkehrsmitteln aller Art.

Eigentümer der Salzburg AG waren das Land Salzburg (42,56%), die Stadt Salzburg (31,31%) und die Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH (26,13%) der Energie AG Oberösterreich. Die Aktiengesellschaft hatte ihren Sitz in Salzburg, das Grundkapital der Gesellschaft betrug 45 Mio Euro.

Prüfungsschwerpunkte waren, ob das OBus-Angebot den Vereinbarungen und den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften entsprach sowie ob dieses sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig war. Weiters wurde der LRH beauftragt, anhand von anfordernden Unterlagen sechs Fragen zu beantworten. Der geprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2015 bis 2018.

Der LRH kam bei seiner Prüfung zu folgenden wesentlichen Feststellungen:

Die im **Eisenbahngesetz 1957** für den OBus-Betrieb geforderten Voraussetzungen waren gegeben, zudem bestand für den OBus ein Sicherheitsmanagementsystem (Kannbestimmung).

Die gemäß **Straßenbahnverordnung 1999** vorgesehenen Kontrollen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs wurden durchgeführt und die Ergebnisse durch den Betriebsleiter ausreichend dokumentiert.

In den geprüften Fällen wurden die Bestimmungen des **Kraftfahrgesetzes 1967** und der **Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967** eingehalten.

Der LRH bemängelt, dass die gesetzlich erforderlichen **regelmäßigen Überprüfungen** der beiden Begutachtungsstellen der Salzburg AG durch die Behörde zuletzt im Juli 2014 bzw im

Dezember 2015 stattfanden. Auch unterzog die Behörde die Begutachtungsstellen keinen unangekündigten Revisionen gemäß **Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung**.

Die von der Salzburg AG gemäß Satzung aufrecht zu erhaltenden Bestandsleistungen (Verkehrsangebot der Salzburger Stadtwerke aus dem Jahre 1999) sind eindeutig zu definieren.

Der LRH kritisiert, dass der zwingend vorgesehene **Fachausschuss für Qualitätsmanagement** nicht mehr existierte. Grundlage waren der Verkehrsverbundkooperationsvertrag und der Bilaterale Verkehrsdienstvertrag; allenfalls sind diese Verträge zu aktualisieren.

Der LRH kritisiert, dass im ÖPNV in Salzburg **keine schlüssig nachvollziehbare Verkehrsplanung** mit klaren Zuständigkeiten zu erkennen war. Eine umfassende koordinierte Verkehrsplanung ist unter Einbeziehung aller Vertragspartner (Stakeholder) festzulegen.

Der LRH bemängelt, dass die von der Salzburg AG gemäß Verlustabdeckungsvertrag erstellten **Teilabschlüsse OBus** nicht den Bestimmungen des UGB in der Fassung des RÄG 2014 entsprachen. Auch legte die Salzburg AG diese Teilabschlüsse - entgegen der Bestimmung im Verlustabdeckungsvertrag - nicht dem Land vor. Die in diesen Teilabschlüssen dargestellten Ergebnisse der Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen spiegeln sich nicht in voller Höhe in den Teilbilanzen bezüglich der Veränderung des Eigenkapitals wider. Bei den eingesehenen Belegen stellte der LRH keine Sachverhalte fest, die auf eine nicht sparsame oder nicht zweckmäßige Verwendung der eingesetzten Mittel hätten schließen lassen.

Der LRH hält fest, dass im Oktober 2018 der ermittelte **Soll-Personalstand an OBus-Lenkern** für einen ausgeglichenen Planbetrieb nicht gegeben war. Der Plan-Fahrdienst konnte jedoch durch Mehrleistungen der vorhandenen OBus-Lenker sowie der temporären Vergabe von Verkehrsleistungen an die Firma ALBUS aufrechterhalten werden. Obwohl zum 31. Dezember 2018 in der OBus-Werkstätte die Planstellen überbesetzt waren, mussten fünf Leiharbeiter zusätzlich beschäftigt bzw Reparaturarbeiten an externe Unternehmen ausgelagert werden.

Die stichprobenweise Prüfung von **Arbeits- und Ruhezeiten der OBus-Lenker** ergab keine Verstöße gegen die diesbezüglichen rechtlichen Vorschriften.

Der LRH empfiehlt, bei künftigen Anschaffungen von OBussen auf entsprechende **automatische Zählsysteme zur Fahrgasterfassung** zu achten.

Der LRH bemängelt, dass bei einigen **Gutachten gemäß § 57a KFG 1967** die Fahrzeugdaten der OBusse nicht mit den Daten aus dem Fuhrparkmanagement übereinstimmten.

Die TÜV Süd stellte bei ihrer „Prüfung des sicheren und rechtskonformen OBus- und Lokalbahnbetriebs der Salzburg AG“ im Jahr 2018 zwar eine Reihe von Mängeln fest, bestätigte jedoch den **sicheren und rechtskonformen Betrieb von OBusen** sowie die Sicherheit für den Fahrgast aus technischer Sicht.

Der LRH kritisiert, dass trotz des festgestellten Mangels „Durchrostung am Träger“ teilweise mit der **Reparatur bis zum Ende der 4-Monatsfrist gemäß § 57a KFG 1967** zugewartet wurde und die OBusse weiterhin in Betrieb blieben.

Der LRH bemängelt, dass seit erstmaligem Bekanntwerden des Rostproblems zum Ende des Jahres 2017 erst knapp ein Jahr danach intensive Maßnahmen zur **Behebung der Rostschäden** gesetzt wurden. Auch der Aufsichtsrat wurde erst im Oktober 2018 mit diesem Problem befasst.

Die Salzburg AG leitete im Oktober 2018 **Sofortmaßnahmen** (Reparaturen, Investitionspaket, Personalmaßnahmen) zur Beseitigung der Mängel ein und beauftragte die Interne Revision mit der Begleitung der Maßnahmenverfolgung.

Der LRH bemängelt, dass die gemäß Bilateralem Verkehrsdienstvertrag durchzuführenden anonymen Qualitätstests durch das Land sowie Kundenbefragungen durch die SVG nicht stattfanden. Die Salzburg AG erfüllte allerdings die für das **Qualitätsmanagement** relevante ÖNORM EN 13816 weitgehend bzw. waren entsprechende Maßnahmen in Bearbeitung.

Die Salzburg AG teilte in ihrer Gegenäußerung mit, dass einzelne Empfehlungen des LRH umgesetzt werden oder bereits umgesetzt wurden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Prüfungsgrundlagen	13
1.1	Anlass der Prüfung	13
1.2	Gegenstand und Umfang der Prüfung	13
1.3	Angewendete Prüfnorm und angestrebte Prüfungssicherheit	14
1.4	Prüfungsziel und Prüfungsmaßstab	15
1.5	Zeitlicher Ablauf der Prüfung	15
1.6	Aufbau des Berichtes	15
2.	Rechtliche Grundlagen	17
2.1	Eisenbahngesetz 1957	17
2.2	Straßenbahnverordnung 1999	20
2.3	Kraftfahrgesetz 1967 und Kraftfahrgesetz- Durchführungsverordnung 1967	21
2.4	Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung	22
3.	Salzburg AG	24
3.1	Satzung	24
3.2	Organe der Gesellschaft	25
4.	Salzburg AG, Sparte Verkehr - OBus	29
4.1	Historisches	30
4.2	Wesentliche Verträge	31
4.3	Verkehrsplanung	33
4.4	Teilabschlüsse (Teilbilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen)	35
4.4.1	Teilbilanzen OBus	36
4.4.2	Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen OBus	38
4.5	Personal	39
4.5.1	Entwicklungen im Personalbereich OBus	39
4.5.2	Mitarbeiterbefragungen	45

4.6	Kennzahlen OBus, OBus-Flotte, Liniennetz	45
4.7	Sicherheitsmanagement	51
4.7.1	Begutachtungen der OBusse gemäß § 57a KFG 1967	52
4.7.2	Prüfung durch TÜV Süd	55
4.7.3	Prüfung durch eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft	57
4.7.4	Einleitung von Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Mängel	58
4.7.5	Begleitung der Maßnahmenverfolgung durch Interne Revision	63
4.8	Qualitätsmanagement.....	63
4.8.1	Beschwerdemanagement.....	67
5.	Beantwortung der Fragen	69
6.	Anhang	78
6.1	Gegenäußerung der Salzburg AG	78
6.2	Gegenäußerung des Amtes der Salzburger Landesregierung	78

Abkürzungsverzeichnis/Glossar

A

Abs	Absatz
Abteilung 6	Abteilung für Infrastruktur und Verkehr
Abteilung 9	Abteilung für Gesundheit und Sport
AG	Aktiengesellschaft
ALBUS	ALBUS Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

B

BA	Bachelor of Arts
BEA	Beantwortung einer Landtagsanfrage
BGBI	Bundesgesetzblatt
bzw	beziehungsweise

C

ca	circa
----	-------

D

DI	Diplom-Ingenieur
Dipl.-Wing. (FH)	Diplom-Wirtschaftsingenieur (Fachhochschule)
Dkfm.	Diplom-Kaufmann
Dr.	Doktor

E

EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EN	Europäische Norm
etc	et cetera

G

GewO	Gewerbeordnung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

H

HVZ	Hauptverkehrszeit
-----	-------------------

I

idgF	in der geltenden Fassung
Ing.	Ingenieur
ISO	International Organization for Standardization

K

KDV	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
KFG	Kraftfahrgesetz 1967
Kfz	Kraftfahrzeug
KommR	Kommerzialrat

LGBl	Landesgesetzblatt
LH-Stv.	Landeshauptmann-Stellvertreter
LRH	Landesrechnungshof

M

Mag.	Magister
MBA	Master of Business Administration
Mio	Million(en)
MSc	Master of Science
MTD	Master in Training and Development

N

Nr	Nummer
----	--------

O

OBus	Oberleitungs-Omnibus
ÖNORM / ONR	Österreichische Norm
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖVE	Österreichischer Verband für Elektrotechnik

P

PBStV	Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung
-------	--

Q

Quality Austria	Quality Austria - Trainings, Zertifizierungs und Begutachtungs GmbH
-----------------	---

R

RÄG	Rechnungslegungs-Änderungsgesetz
-----	----------------------------------

S

SAFE	Salzburger AG für Energiewirtschaft
Salzburg AG	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SGM	Sicherheits- und Gesundheitsmanagement
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
StrabVO	Straßenbahnverordnung 1999
Stv.	Stellvertreter
SVG	Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.

T

TÜV Süd	TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich GmbH
---------	--

U

UGB	Unternehmensgesetzbuch
-----	------------------------

V

VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
-----	-----------------------

Z

zB	zum Beispiel
----	--------------

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aufsichtsräte der Salzburg AG (seit Beginn des Jahres 2015).....	26
Tabelle 2: Personalstand jeweils zum 31. Dezember (in VZÄ)	39
Tabelle 3: Krankenstandstage im Bereich Verkehr/OBus	41
Tabelle 4: OBus (Lenker und Mitarbeiter Werkstätte) ohne Verpflichtung zu Mehrleistungen	42
Tabelle 5: Durchschnittliche Mehr-/Minderleistungen.....	43
Tabelle 6: Kennzahlen OBus	45
Tabelle 7: OBus-Flotte der Salzburg AG in den Jahren 2015 bis 2018.....	46
Tabelle 8: OBus-Linien der Salzburg AG zum 31. Dezember 2018	47
Tabelle 9: Qualitätskriterien auf Basis ÖNORM EN 13816	66
Tabelle 10: Kundenanfragen, Kundenrückmeldungen (Beschwerdemanagement) OBus 2018	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbauorganisation der Salzburg AG	29
Abbildung 2: Liniennetzplan Salzburg OBus 2018 (Quelle Salzburg AG)	49

1. Prüfungsgrundlagen

1.1 Anlass der Prüfung

- (1) Der Landtagsklub der SPÖ erteilte dem LRH am 31. Oktober 2018 den Auftrag für eine Sonderprüfung. Einen solchen kann unter anderem jede Landtagspartei, die ein Viertel der Mitglieder des Landtags nicht erreicht, einmal im Kalenderjahr stellen¹. Mit Schreiben vom 8. Jänner 2019 präzisierte der Landtagsklub der SPÖ ihren im Oktober 2018 erteilten Prüfungsauftrag.

1.2 Gegenstand und Umfang der Prüfung

- (1) Der dem LRH im Jänner 2019 übermittelte Prüfungsauftrag lautet folgend:

Prüfung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, Sparte Verkehr hinsichtlich des O-Bus-Angebotes. Die Prüfung sollte dahingehend erfolgen, ob das O-Bus-Angebot den Vereinbarungen und den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften entsprach sowie sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig war. Der Zeitraum der Prüfung sollte die Jahre 2015 bis 2018 umfassen.

Weiters wird ersucht anhand von anzufordernden Unterlagen zu prüfen:

- 1. Ob das O-Bus-Angebot bzw der Betrieb der O-Bus-Flotte und des gesamten Streckennetzes in punkto Sicherheit im oben genannten Zeitraum gegeben war.*
- 2. Ob im oben genannten Zeitraum der Einsatz aller vorhandenen O-Bus-Garnituren gemäß den vertraglichen Bestellungen sichergestellt war?*
- 3. Ob im oben genannten Zeitraum in den Werkstätten genügend Personal für die Instandhaltung bzw Reparaturen vorhanden war damit die Fahrzeugflotte keinen Schaden nimmt.*
- 4. Ob im oben genannten Zeitraum die Anzahl der Chauffeure ausgereicht hat, um die Fahrpläne einzuhalten?*
- 5. Ob im oben genannten Zeitraum der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Zustände im O-Bus-Bereich ausreichend und richtig informiert wurde?*

¹ § 8 Abs 2 Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF

6. *Ob die Antworten auf die SPÖ-Landtagsanfrage (Nr 183 BEA vom 19. Juni 2017) der Richtigkeit entsprechen?*

Der LRH kommt mit dem vorliegenden Bericht diesem Auftrag nach.

Der LRH geht davon aus, dass die Bezeichnung „O-Bus“ für Oberleitungs-Omnibus steht. Die Oberleitungs-Omnibusse (OBusse) werden ausschließlich von der Salzburg AG betrieben. Die in dem von der Konzession umfassten Streckennetz verkehrenden Omnibusse ohne Oberleitungen werden von der Firma ALBUS Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH betrieben.

In einigen Fällen wurden auch Daten über den geprüften Zeitraum hinaus dargestellt, um Entwicklungen besser veranschaulichen zu können.

Nach der Geschäftsordnung der Salzburger Landesregierung nahm im geprüften Zeitraum Herr Landeshauptmann-Stv. Dr. Christian Stöckl die Gesellschafterrechte des Landes Salzburg in der Salzburg AG wahr. Für den Geschäftsbereich Infrastruktur und Verkehr war bis 30. Jänner 2018 Herr Landesrat Hans Mayr, von 31. Jänner 2018 bis 12. Juni 2018 Frau Landesrätin Dr. Brigitta Pallauf und seit 13. Juni 2018 Herr Landesrat Mag. Stefan Schnöll ressortzuständig.

1.3 Angewendete Prüfnorm und angestrebte Prüfungssicherheit

- (1) Die Prüfung erfolgte in Anlehnung an die Grundsätze, die der Europäische Rechnungshof anwendet.

Den Umfang seiner Prüfungshandlungen richtete der LRH danach aus, eine begrenzte Prüfungssicherheit zu erhalten. Dies bedeutete, dass eine Aussage nur über jene Sachverhalte getätigt wird, die auch konkret geprüft wurden.

1.4 Prüfungsziel und Prüfungsmaßstab

- (1) Das Prüfungsziel leitete sich in erster Linie aus der Formulierung des Prüfungsauftrages des Landtagsklubs der SPÖ ab. Für die Beantwortung des Prüfungsauftrages war es auch notwendig, Einblick in die Gebarung der Salzburg AG (insbesondere Spartenrechnungen für den OBus) zu nehmen.

Als Maßstab für die bei der Prüfung zu treffenden Beurteilungen diente dem LRH neben den einschlägigen Gesetzen eine Reihe von Verträgen - wie etwa der Bilaterale Verkehrsdienstvertrag mit der Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H. - sowie allgemein gültige Normen zur Sicherung der Qualitätsfähigkeit von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr². Bei der Prüfung der Sicherheit des OBus-Angebotes bzw des Betriebes der OBus-Flotte bezog sich der LRH zu einem wesentlichen Teil auf Zertifikate, Gutachten gemäß § 57a KFG 1967, Prüfberichte etc von dazu autorisierten Einrichtungen und Personen.

1.5 Zeitlicher Ablauf der Prüfung

- (1) Die Prüfung begann mit dem Startgespräch am 10. Jänner 2019. Die Prüfungshandlungen erfolgten zwischen Jänner und Juni 2019. Die Schlussbesprechung mit den Verantwortlichen der Salzburg AG fand am 4. Juli 2019 statt.

1.6 Aufbau des Berichtes

- (1) Vom Landesrechnungshof festgestellte Sachverhalte sind mit „(1)“ gekennzeichnet.

Die Bewertungen von Sachverhalten samt allfälligen Anregungen und Empfehlungen sowie Bemängelungen und Beanstandungen sind mit „(2)“ gekennzeichnet. Diese werden durch Schattierung hervorgehoben.

Die zusammenfassenden Gegenäußerungen der Salzburg AG - abgegeben durch den Vorstand der Salzburg AG - und vom Amt der Salzburger Landesregierung werden kursiv

² Die europaweit gültige ÖNorm EN 13816

dargestellt und sind mit „(3)“ kodiert. Die vollständigen Gegenäußerungen sind dem Bericht als Anlage angeschlossen.

Eine abschließende Äußerung des Landesrechnungshofes ist mit „(4)“ gekennzeichnet und durch Schattierung hervorgehoben.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Um den Bericht übersichtlich zu gestalten, wurde das enthaltene Zahlenwerk fallweise gerundet. Die Tabellen und Abbildungen im Bericht wurden - sofern nicht andere Quellen angeführt - vom LRH erstellt.

2. Rechtliche Grundlagen

- (1) Rechtliche Grundlagen für den Betrieb des OBusses bildeten primär das Eisenbahngesetz 1957³, die Straßenbahnverordnung 1999⁴ samt Straßenbahnverordnung 1999 Durchführungserlass sowie das Kraftfahrgesetz 1967⁵ samt Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967⁶.

Im Hinblick auf den vom LRH durchzuführenden Prüfauftrag waren zudem insbesondere das Arbeitszeitgesetz⁷, das Arbeitsruhegesetz⁸ und das Arbeitnehmerinnenschutzgesetz⁹ von Bedeutung.

Vorweg ist anzuführen, dass es sich beim Betrieb von OBussen um Straßenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes handelt. OBusse sind jedoch keine Schienenfahrzeuge, sondern Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrgesetzes 1967.

2.1 Eisenbahngesetz 1957

- (1) Im Folgenden werden insbesondere die für den OBus-Betrieb relevanten Gesetzesteile aus dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) - zum Teil verkürzt - angeführt; dabei gilt die im Gesetz angeführte Bezeichnung Eisenbahn(unternehmen) sinngemäß ebenso für den OBus.

Zu den öffentlichen Eisenbahnen im Sinne des EisbG gehören unter anderem die Straßenbahnen¹⁰. Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen. In diesem Sinne gelten unter anderem auch OBusse als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges handelt¹¹.

³ BGBl Nr 60/1957 idgF

⁴ BGBl II Nr 76/2000 idgF

⁵ BGBl Nr 267/1967 idgF

⁶ BGBl Nr 399/1967 idgF

⁷ BGBl Nr 461/1969 idgF

⁸ BGBl Nr 144/1983 idgF

⁹ BGBl Nr 450/1994 idgF

¹⁰ § 1 Eisenbahngesetz

¹¹ § 5 Abs 3 Eisenbahngesetz

Soweit sich aus dem EisbG keine andere Zuständigkeit ergibt, ist für alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen der Landeshauptmann als Behörde zuständig¹².

Für den Bau und zum Betrieb von OBus-Linien sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Straßenbahnen ist eine Konzession erforderlich¹³.

Bei vorübergehenden Störungen des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder bei einer Einstellung aus Sicherheitsgründen ist ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen während dieses Zeitraumes berechtigt, den allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind (Schienenersatzverkehr)¹⁴.

Ein Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zubehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach dem EisbG erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben¹⁵.

Gemäß § 19 Abs 4 EisbG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind und welche Vorkehrungen zu treffen sind (siehe dazu Punkt 2.2 Straßenbahnverordnung 1999).

Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügen, haben durch dazu vom Gesetz berechnete Einrichtungen oder Personen in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisen-

¹² § 12 Abs 2 Eisenbahngesetz

¹³ § 14 Abs 1 Eisenbahngesetz

¹⁴ § 18d Eisenbahngesetz

¹⁵ § 19 Abs 3 Eisenbahngesetz

bahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zubehör den gesetzlichen Bestimmungen sowie den auf Grund der Gesetze erlassenen Bescheiden entsprechen. Über jede wiederkehrende Überprüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat¹⁶. Die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems ist gemäß § 39 EisbG für „sonstige Eisenbahnunternehmen“ nicht verpflichtend (Kannbestimmung).

Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn und von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist. Für den Betriebsleiter ist zumindest ein Stellvertreter zu bestellen¹⁷.

Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu regeln. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde¹⁸.

- (2) Der LRH erhob, dass im geprüften Zeitraum die im Eisenbahngesetz 1957 für den OBus-Betrieb geforderten Voraussetzungen, wie Konzession, Bestellung eines Betriebsleiters, allgemeine Anordnungen gemäß § 21a etc gegeben waren. Zudem bestand für den OBus als Teil des Betriebes der Salzburger Lokalbahnen ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß § 39 EisbG.

¹⁶ § 19a Abs 1 Eisenbahngesetz

¹⁷ § 21 Eisenbahngesetz

¹⁸ § 21a Eisenbahngesetz

2.2 Straßenbahnverordnung 1999

- (1) Die Bestimmungen der Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO) gelten für den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen. Mehrere Abschnitte dieser Verordnung gelten sinngemäß auch für OBusse. Es sind dies die Abschnitte 1 (Allgemeines), 2 (Betriebsleitung), 3 (Betriebsbedienstete), 7 (Instandhaltung), 8 (Ausnahmen), 10 (Übergangsbestimmungen) und 11 (Inkrafttreten, sonstige Bestimmungen). Grundlage der StrabVO ist § 19 Abs 4 des Eisenbahngesetzes 1957.

Der 2. Abschnitt der StrabVO (Betriebsleitung) bestimmt unter anderem, dass der Betriebsleiter für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs zu sorgen hat. Dazu sind Betriebsvorschriften und Dienstanweisungen zu erlassen, welche laufend zu prüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren oder zu ergänzen sind. Weiters kann der Betriebsleiter geeignete Betriebsbedienstete mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben oder der Besorgung bestimmter Geschäfte beauftragen. Dem LRH lagen im Zuge seiner Prüfung die schriftlichen Dienstvorschriften und Dienstanweisungen des Betriebsleiters vor. Deren geforderte Überprüfung auf Aktualität erfolgte im „Kontinuierlichen Verbesserungsprozess“, deren Kontrolle im Rahmen von externen und internen Audits. Die Ergebnisse waren in Auditberichten, in Maßnahmenlisten und zusammenfassend im jährlichen Management-Review-Bericht des Betriebsleiters dokumentiert.

Gemäß § 63 StrabVO gelten als OBusse ein- oder mehrgliedrige Fahrzeuge einschließlich deren Anhänger, bei denen grundsätzlich die Antriebsenergie von einer Oberleitung bezogen wird, auch wenn diese Fahrzeuge kurze Strecken ohne Antriebsenergie aus der Oberleitung zurücklegen.

Zu einzelnen Bestimmungen der StrabVO hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nähere Ausführungen in einem Durchführungserlass bereitgestellt.

- (2) Der LRH hält fest, dass die gemäß Straßenbahnverordnung 1999 vorgesehenen Kontrollen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs durchgeführt und die Ergebnisse durch den Betriebsleiter ausreichend dokumentiert wurden.

2.3 Kraftfahrzeuggesetz 1967 und Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967

- (1) Im Sinne des § 2 Abs 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) ist ein OBus ein Kraftfahrzeug. Das ist ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie von Oberleitungen entnommen wird.

Ein Omnibus ist ein Kraftwagen (mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern; Zwillingsräder sind als ein Rad zu zählen) der nach seiner Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt ist, und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist.

Im KFG sind Bauart und Ausrüstung, Zulassung zum Verkehr, Überprüfung und Begutachtung etc geregelt.

Der Landeshauptmann hat gemäß § 57a Abs 2a KFG regelmäßig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

Gemäß § 89 KFG können durch Verordnung Sondervorschriften für Oberleitungskraftfahrzeuge und bestimmte andere Kraftfahrzeuge nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung ihrer Eigenart Bestimmungen über ihre Bauart, Ausrüstung und Betriebsart, insbesondere im Hinblick auf den Antrieb durch elektrische Energie, erlassen werden. Solche Sondervorschriften gemäß § 89 finden sich in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV).

Gemäß § 47 Abs 2 KDV kann der Landeshauptmann auf Antrag Befreiungen (Erleichterungen) bei der Ausstattung der OBusse gewähren, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen.

Im § 48 KDV ist bestimmt, dass für jeden Omnibus dessen Zulassungsbesitzer ein eigenes Wagenbuch zu führen und dieses mindestens zwei Jahre aufzubewahren hat. In das Wagenbuch sind einzutragen:

- a) die Ergebnisse vorgeschriebener Prüfungen des Fahrzeuges unter Angabe des Zustandes der Lenkvorrichtung, der Reifen, der Bremsanlagen und der Ergebnisse der Bremsproben
- b) Reparaturen, Austausch von Bestandteilen und Reifen
- c) für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wichtige Umstände sowie längere Außerbetriebsetzungen.

Die Salzburg AG führte das Wagenbuch in elektronischer Form.

- (2) Der LRH hält fest, dass in den geprüften Fällen die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 eingehalten wurden.

Der LRH stellt fest, dass die gemäß § 57a Abs 2a KFG 1967 erforderlichen regelmäßigen Überprüfungen der Begutachtungsstellen der Salzburg AG nicht stattfanden. Die letzte derartige Überprüfung durch die zuständige Behörde fand für die Begutachtungsstelle Hagenau 1 am 2. Juli 2014 und für die Begutachtungsstelle Alpenstraße 91 am 14. Dezember 2015 statt.

- (3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in seiner Gegenäußerung mit, dass es keine konkreten Vorgaben gebe, binnen welchen Zeitraumes Überprüfungen gemäß § 57a Abs 2a KFG 1967 stattzufinden haben. In beiden Begutachtungsstellen seien am 31. Juli 2019 neuerliche Überprüfungen durchgeführt worden.*

2.4 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung

- (1) Die Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung¹⁹ (PBStV) sieht unter anderem vor, dass der Landeshauptmann die gemäß § 57a Abs 2 KFG 1967 ermächtigten Stellen unangekündigten Revisionen (Audits) im Sinne des § 57a Abs 2a KFG 1967 zu unterziehen hat.

¹⁹ BGBl II Nr 78/1998 idgF

Diese Revisionen sind insbesondere durchzuführen bei Verdacht, dass

1. die Voraussetzungen für die Ermächtigung nicht mehr gegeben sind,
2. die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist oder
3. Begutachtungen und Prüfungen nicht ordnungsgemäß erfolgten.

(2) Der LRH bemängelt, dass die zuständige Behörde im geprüften Zeitraum die Begutachtungsstellen der Salzburg AG keinen unangekündigten Revisionen gemäß § 15 PBStV unterzog.

(3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in seiner Gegenäußerung mit, dass es keine konkreten Vorgaben gebe, binnen welchen Zeitraumes unangekündigte Revisionen gemäß § 15 PBStV stattzufinden haben. Auch seien der zuständigen Behörde keine Anlassfälle bekannt gewesen, weshalb aus diesem Titel heraus auch keine Revisionen stattfanden.*

3. Salzburg AG

3.1 Satzung

- (1) Im Folgenden wird auf einige für die gegenständliche Prüfung wesentliche Aspekte der Satzung der Salzburg AG eingegangen.

Die Aktiengesellschaft führt die Firma „Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation“ und hat ihren Sitz in Salzburg. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 45 Mio Euro.

Eigentümer der Gesellschaft sind das Land Salzburg (42,56 %), die Stadt Salzburg (31,31 %) und die Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH (26,13 %) der Energie AG Oberösterreich.

Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist unter anderem die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und die Beförderung von Personen und Güter, insbesondere der Betrieb von Bahnen, von Seilbahnen und Aufzügen, von Kraftwagen, OBus- und Autobuslinien sowie von sonstigen Verkehrsmitteln aller Art.

Mit der Verschmelzung der Salzburger Stadtwerke AG auf die SAFE (Salzburger AG für Energiewirtschaft) im Jahr 2000 wurde gleichzeitig auch die Satzung der SAFE neu festgelegt und die Firma auf „Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation“ geändert. Die Satzung der Salzburg AG sieht im § 2 (Gegenstand und Zweck) unter anderem vor, dass die Gesellschaft das Verkehrsangebot der ehemaligen Salzburger Stadtwerke AG im Jahr 1999 auch künftig aufrecht zu erhalten hat („Bestandsleistungen“). Diese Verpflichtung geht auch aus dem Bilateralen Verkehrsdienstvertrag mit der SVG hervor. Eine genaue Definition des Verkehrsangebotes 1999 liegt nach Auskunft der Salzburg AG nicht vor. Künftige Verkehrsleistungen, die über das Verkehrsangebot 1999 hinausgehen und im öffentlichen Interesse erbracht werden, sind nach Maßgabe des Bestellerprinzips („Bestelleistungen“) und unter Wahrung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit zu erbringen.

Nach Verhandlungen mit der SVG und einer rechtlichen Prüfung im Juni 2015 beschloss die Hauptversammlung der Salzburg AG am 5. April 2016 die Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖPNV explizit in der Satzung der Salzburg AG zu verankern. Nach Ansicht des Magistrats der Stadt Salzburg sei de facto bereits mit der Verschmelzung die Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖPNV auf die Salzburg AG übertragen worden.

Von der Aufgabenträgerschaft der Salzburg AG - und der damit verbundenen Kompetenz zur Ausschreibung der Buslinien - waren alle Linien betroffen, die zu mehr als 50 Prozent in der Stadt verkehren. Das waren neben den OBus-Linien auch - mit Ausnahme der Linien A, 35 (Regionalbus Rif - St. Leonhard Untersbergbahn - Grödig - Birkenriedlung - Glanegg - Fürstenbrunn) und 840 - alle von der Firma ALBUS betriebenen Linien.

- (2) Der LRH erachtet es als notwendig, die gemäß Satzung von der Salzburg AG aufrecht zu erhaltenden Bestandsleistungen (Verkehrsangebot der Salzburger Stadtwerke aus dem Jahr 1999) eindeutig zu definieren.

3.2 Organe der Gesellschaft

- (1) Organe der Gesellschaft sind der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung.

Der **Vorstand** bestand gemäß Satzung aus zwei oder drei Personen, im geprüften Zeitraum waren jeweils zwei Vorstände eingesetzt. Der Vorstand hatte selbst einstimmig die Verteilung der Geschäfte (Ressortverteilung) zu beschließen. Für den Bereich Verkehr war bis 31. Dezember 2015 Herr Dr. Leonhard Schitter, von 1. Jänner 2016 bis 8. Oktober 2018 Herr Ing. Mag. Horst Ebner und seit dem 9. Oktober 2018 wieder Herr Dr. Leonhard Schitter ressortzuständig.

Der **Aufsichtsrat** bestand aus zehn von der Hauptversammlung gewählten Mitgliedern und fünf Vertretern der Arbeitnehmer (vom Betriebsrat entsandt). Er fasste seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, soweit die Satzung nichts Anderes bestimmte. Bei Stimmengleichheit entscheidet, ausgenommen bei Wahlen, die Stimme des Vorsitzenden.

Die folgende Tabelle zeigt die Mitglieder des Aufsichtsrats seit dem Jahr 2015:

Aufsichtsräte der Salzburg AG (seit Beginn des Jahres 2015)		
Stand 31. Dezember 2018		
Name	Funktion	Zeitraum
Dr. Wilfried Haslauer	Vorsitzender	ab 02.10.2018
DI Harald Preuner	Vorsitzender (1. Stv.)	ab 12.12.2017
KommR Ing. DDr. Werner Steinecker MBA	Vorsitzender (2. Stv.)	ab 07.04.2017
Bernhard Auinger	Eigentümerversor	ab 26.09.2017
Tanja Graf	Eigentümerversor	ab 02.10.2018
Mag. Anja Hagenauer	Eigentümerversor	ab 27.09.2013
Dr. Andreas Kolar	Eigentümerversor	ab 05.04.2016
Dr. Heinrich Schellhorn	Eigentümerversor	ab 02.10.2018
DI Stefan Stallinger MBA	Eigentümerversor	ab 07.04.2017
Ing. Simon Wallner	Eigentümerversor	ab 02.10.2018
Ute Casagrande-Schmidt	Arbeitnehmersor	ab 31.01.2018
Ing. Dipl.-Wing. (FH) Johann Grünwald	Arbeitnehmersor	ab 06.12.2006
Dipl.-Wing. (FH) Christian Haslauer, MBA MSc	Arbeitnehmersor	ab 31.01.2018
Karin Klemm	Arbeitnehmersor	ab 01.03.2017
Wolfgang Wagner	Arbeitnehmersor	ab 27.11.2008
Historie		
Name	Funktion	Zeitraum
DI (BA) Christian Struber MBA	Vorsitzender	bis 02.10.2018
Dr. Heinz Schaden	Vorsitzender (1. Stv.)	bis 20.09.2017
Dkfm. Dr. Leo Windtner	Vorsitzender (2. Stv.)	bis 07.04.2017
Dr. Erich Entstrasser	Eigentümerversor	bis 05.04.2016
Hans Mayr	Eigentümerversor	bis 07.04.2017
Dr. Brigitta Pallauf	Eigentümerversor	04.04.2018 bis 02.10.2018
DI Harald Preuner	Eigentümerversor	bis 12.12.2017
KommR Mag. Dr. Günther Ramusch	Eigentümerversor	07.04.2017 bis 04.04.2018
Dr. Astrid Rössler	Eigentümerversor	bis 02.10.2018
KommR Mag. Hans Scharfetter	Eigentümerversor	bis 02.10.2018
KommR Ing. DDr. Werner Steinecker MBA	Eigentümerversor	bis 07.04.2017
Reinhold Kobler	Arbeitnehmersor	bis 17.11.2017
Gottfried Leitner	Arbeitnehmersor	bis 10.02.2016
Ralph Oberreiter	Arbeitnehmersor	17.11.2017 bis 31.01.2018
Jürgen Parzer	Arbeitnehmersor	17.11.2017 bis 31.01.2018
Erich Ribitsch	Arbeitnehmersor	10.02.2016 bis 17.11.2017
Judith Ungeringer MTD	Arbeitnehmersor	bis 01.03.2017

Tabelle 1: Aufsichtsräte der Salzburg AG (seit Beginn des Jahres 2015)

Gemäß Unvereinbarkeits-Transparenz-Gesetz²⁰ kann ein Mitglied der Landesregierung ein Aufsichtsratsmandat in einer Aktiengesellschaft einnehmen, wenn das Land an dem betreffenden Unternehmen beteiligt ist und die Landesregierung erklärt, dass es im Interesse des Landes gelegen sei. Überdies bedarf es der nachträglichen Genehmigung des Landtages. Laut Auskunft der Landtagskanzlei wurden die Funktionen am 3. April 2019 durch den Verfassungs- und Verwaltungsausschuss (Unvereinbarkeitsausschuss sowie Immunitäts- und Disziplinarausschuss) des Salzburger Landtages genehmigt.

Der Aufsichtsrat war befugt, Ausschüsse zu bilden und deren Zuständigkeit in einer Geschäftsordnung festzusetzen; den Ausschüssen des Aufsichtsrats kann auch Entscheidungsbefugnis übertragen werden.

Der Aufsichtsrat richtete folgende Ausschüsse ein:

- Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten
- Prüfungsausschuss
- Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten.

Im geprüften Zeitraum war der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten folgend besetzt:

- Zwei Mitglieder für das Land Salzburg
- Ein Mitglied für die Stadt Salzburg
- Ein Mitglied für die Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH der Energie AG Oberösterreich
- Zwei Mitglieder für den Betriebsrat.

Dem Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten obliegen die Behandlung und die Entscheidung über die Angelegenheiten der Eisenbahnunternehmen der Gesellschaft, soweit diese nicht nur die laufenden Geschäftsfälle betreffen, und die diesen Bereich betreffende Erteilung der Zustimmung zu den vom Aufsichtsrat zustimmungspflichtigen Geschäften. So befasste sich der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten etwa mit der Anpassung der Fahrpreise im Salzburger Verkehrsverbund und der Haustarife für den OBus, der Anschaffung neuer OBusse, der Aufstellung neuer Fahrscheinautomaten, der Verlängerung bestehender OBus-Linien, der Einführung einer neuen Fahrgast-App (Qando-

²⁰ BGBl Nr 330/1983 idgF

Salzburg) und der Ausstattung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen (Monitore).

Die **Hauptversammlungen** fanden jeweils in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres in Salzburg am Sitz der Gesellschaft statt (ordentliche Hauptversammlungen). Die Beschlüsse der Hauptversammlungen wurden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, soweit nicht das Gesetz oder die Satzung eine höhere Mehrheit von Stimmen oder Kapital vorschrieben.

Neben den ordentlichen Hauptversammlungen wurden auch außerordentliche Hauptversammlungen am 7. April 2017, 26. September 2017, 4. April 2018 und am 2. Oktober 2018 durchgeführt. Bei diesen außerordentlichen Hauptversammlungen wurden unter anderem die Wahlen in den Aufsichtsrat und die Zurücklegung der Ausübung der Funktionen im Aufsichtsrat beschlossen.

- (2) Der Landeshauptmann von Salzburg übte die Funktion des Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Salzburg AG aus. Zugleich war der Landeshauptmann Behörde erster Instanz im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung auf Grund von Bestimmungen im Eisenbahngesetz und im Kraftfahrgesetz. Der LRH sah in diesem Zusammenhang insofern keinen Interessenskonflikt, als gemäß Geschäftsordnung der Salzburger Landesregierung diese Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung von einem anderen Mitglied der Salzburger Landesregierung besorgt wurden.

4. Salzburg AG, Sparte Verkehr - OBus

- (1) Der Bereich Verkehr gliederte sich in die Verkehrsbetriebe Stadt Verkehr, Eisenbahn (Lokalbahn), Pinzgauer Lokalbahn und Touristische Bahnen. Der Verkehrsbetrieb Stadt Verkehr gliederte sich wiederum in OBus (OBus-Lenker) und Betriebswerk/OBus (OBus-Werkstätte).

Das folgende Organigramm zeigt die Aufbauorganisation der Salzburg AG zum Ende des Jahres 2018:

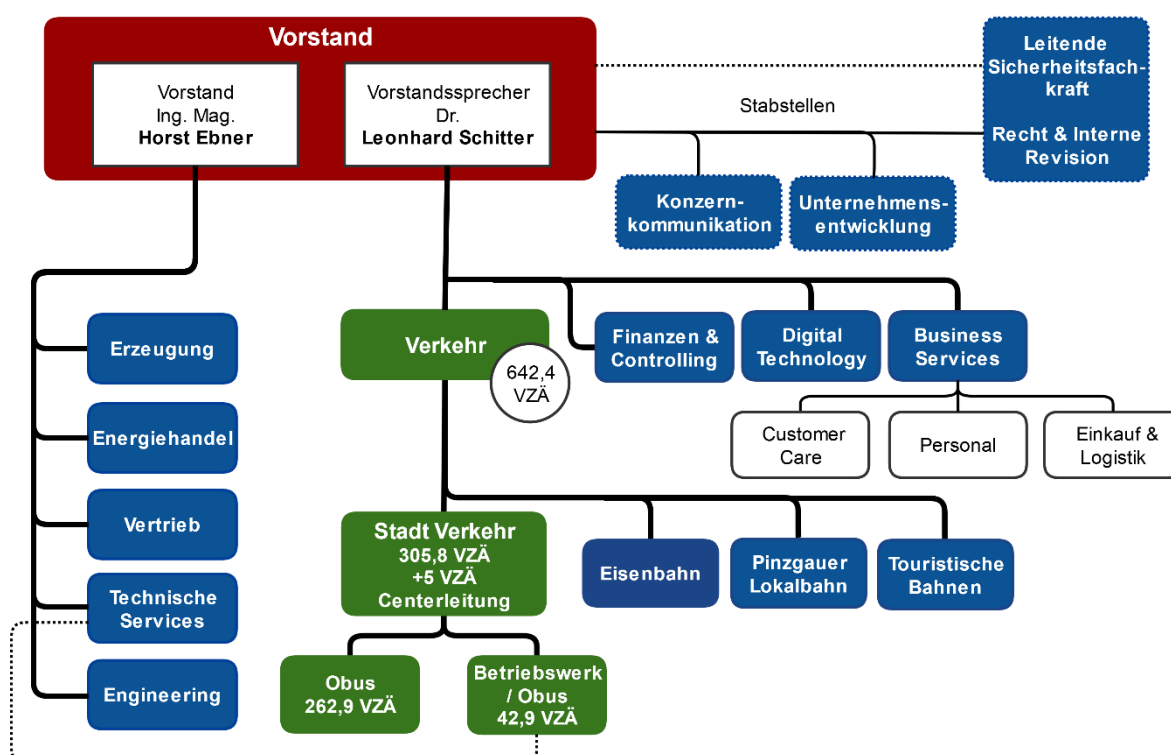


Abbildung 1: Aufbauorganisation der Salzburg AG

Die Leitende Sicherheitsfachkraft war arbeitsrechtlich und disziplinar der Stabstelle „Recht & Interne Revision“ zugeordnet.

Die Mitarbeiter des Betriebswerkes/OBus waren dienstrechtlich dem Bereich Verkehr zugeordnet, fachlich jedoch seit Oktober 2018 den Technischen Services (Mechanische Anlagen) unterstellt.

Mit Beginn des Jahres 2019 wurden die Touristischen Bahnen neu organisiert, aus dem Bereich Verkehr herausgelöst und eine neue Betriebsleitung bestellt.

Mit Bescheiden vom 26. September 2014 genehmigte der Landeshauptmann von Salzburg für den Bereich Verkehr die Bestellung des Betriebsleiters und des Betriebsleiter-Stellvertreters gemäß § 21 Eisenbahngesetz 1957; die Bestellung eines weiteren Betriebsleiter-Stellvertreters wurde mit Bescheid vom 2. Februar 2016 genehmigt.

4.1 Historisches

- (1) Am 1. Oktober 1940 fuhr auf der Strecke „Sigmundplatz - Maxglan“ der erste OBus auf den Straßen der Stadt Salzburg; der OBus ersetzte die Straßenbahn Salzburg. In den Folgejahren wurden das Oberleitungsnetz bzw das Liniennetz kontinuierlich erweitert bzw Streckenführungen geändert; mittlerweile überschreiten einige Linien auch die Stadtgrenze.

Im Dezember 1941 ging die erste Remise in der Zaunergasse in Betrieb und im Dezember 1949 wurde die Zentralgarage in der Alpenstraße 91 eröffnet. Zum Zeitpunkt der Prüfung lag eine Entwurfsplanung für die Errichtung einer neuen OBus-Remise auf dem Gelände der alten Autobahnmeisterei in Salzburg-Liefering vor.

Im November 1980 ging die erste Datenfunk-Leitstelle mit „OBus-Standortverfolgung“ in Betrieb, im Mai 2013 eine neue OBus-Leitstelle.

Ursprüngliche Betreiber des OBusses waren die „Städtische Verkehrsbetriebe Salzburg“. Nach der Integration in das Dachunternehmen Salzburger Stadtwerke im Jahr 1950 lautete die Bezeichnung der Verkehrssparte „Salzburger Stadtwerke - Verkehrsbetriebe“ und ab dem Jahr 1972 kurz „Salzburger Verkehrsbetriebe“.

Im Jahr 2000 schlossen sich die Salzburger Stadtwerke und die Salzburger AG für Elektrizitätswirtschaft zur Salzburg AG zusammen. Fortan war für den OBus der Bereich „Verkehr“ mit dem Center „Stadt Verkehr“ zuständig. Der OBus verkehrte nach der Fusion unter dem Markennamen „StadtBus Salzburg“, ab dem Jahr 2012 unter „ObusSLB“ und seit Mitte des Jahres 2016 unter „OBUS/Salzburg AG“.

Mit Bescheid vom 2. Oktober 2009 verlängerte die Landeshauptfrau die eisenbahnrechtliche Konzession der Salzburg AG - „StadtBus Salzburg“ zum weiteren Betrieb von OBusen bis zum 1. Oktober 2059. Der Geltungsbereich für das in diesem Bescheid bewilligte Streckennetz wurde durch den Landeshauptmann in weiteren Bescheiden vom 12. Oktober 2016 und 26. Juli 2017 erweitert.

4.2 Wesentliche Verträge

- (1) Im Zusammenhang mit dem Betrieb der OBus-Flotte waren folgende Verträge wesentlich:
- a. Syndikatsvertrag zwischen den Aktionären Land Salzburg, Stadt Salzburg und Energie AG Oberösterreich
 - b. Verlustabdeckungsvertrag mit der Stadt Salzburg
 - c. Subventionsvereinbarungen mit der Stadtgemeinde Salzburg für zusätzliche Fahrleistungen
 - d. Verkehrsverbund-Kooperationsvertrag
 - e. Bilateraler Verkehrsdienstvertrag StadtBus (Oberleitungsbus) mit der SVG
 - f. Leistungsvereinbarung mit der SVG zur Erbringung zusätzlicher gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf der Stadtbus-Linie 2
 - g. Förderübereinkommen mit der Gemeinde Wals-Siezenheim zum Betrieb der OBus-Linie 10 im Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim
 - h. Förderübereinkommen mit der Salzburger Flughafen GmbH zwecks einer Subvention zum Betrieb der Stadtbus-Linie 8.

Im **Syndikatsvertrag (a.)** vom 13. April 2000 verständigten sich das Land Salzburg, die Stadt Salzburg und die Energie AG Oberösterreich über die wesentlichen Bedingungen für die Verschmelzung von SAFE und Salzburger Stadtwerke AG.

Im Zuge dieser Verschmelzung schlossen Land Salzburg und Stadt Salzburg einerseits und SAFE andererseits am 5. April 2000 einen **Verlustabdeckungsvertrag (b.)** ab. In diesem verpflichtete sich die Stadt Salzburg unter anderem, jährlich einen Gesellschafterschutzzuschuss zur Abdeckung des Jahresverlustes der Verkehrsbetriebe zu leisten. Die

Höhe dieses Gesellschafterzuschusses zur Verlustabdeckung bemaß sich an der von Salzburger Stadtwerke/SAFE (Salzburg AG) abzuführenden Gebrauchsabgabe²¹. Dabei ist der Zuschuss mit dem niedrigeren Betrag aus der Summe der abgeführten Gebrauchsabgabe und der Summe der Jahresverluste der Rechnungskreise OBus und Autobus, Mönchsbergaufzug und Festungsbahn begrenzt; allenfalls ist auch noch ein - nach Berücksichtigung des vom Land Salzburg gewährten Gesellschafterzuschusses - verbleibender Jahresverlust des Rechnungskreises Lokalbahn einzubeziehen. Die Salzburger Stadtwerke/SAFE (nunmehr Salzburg AG) verpflichtete sich, sich um einen möglichst niedrigen Jahresverlust der Verkehrsbetriebe zu bemühen.

In weiteren **Subventionsvereinbarungen** (c.) mit der Stadt Salzburg verpflichtete sich die Salzburg AG für zusätzliche Fahrleistungen über das im Syndikatsvertrag angeführte Grundangebot hinaus. Dies betraf den Betrieb der OBus-Linie Taxham, den Betrieb der OBus-Linie 9 an Sonn- und Feiertagen (Justizgebäude - Europark) und den Betrieb der OBus-Linien 2 (Obergnigl - Walserfeld) und 4 (Mayrwies - Langwied - Lieferung) in den Sommerferien.

Im **Verkehrsverbundkooperationsvertrag** (d.) wurde die Zusammenarbeit zwischen der SVG und den am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen geregelt. Gemäß diesem Vertrag ist jedenfalls ein Fachausschuss für Qualitätsmanagement einzurichten; dieser Passus ist auch im Bilateralen Verkehrsdienstvertrag verankert. Nach Angaben der Salzburg AG wurden die Aufgaben dieses Fachausschusses bereits vor Jahren in den Fachausschuss für Marketing bzw in den Lenkungskreis integriert.

Zur bestmöglichen Erfüllung eines attraktiven öffentlichen Personenverkehrs schloss die SVG mit den im Salzburger Verkehrsverbund tätigen Verkehrsunternehmen bilaterale Verkehrsdienstverträge ab. Im **Bilateralen Verkehrsdienstvertrag** (e.) mit der Salzburg AG StadtBus (Oberleitungsbus) vom 24. Juni 2003 waren die Modalitäten für den Betrieb im Detail geregelt, wie etwa Art, Umfang und Qualität der Leistungserbringung durch die Salzburg AG; dieser Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

²¹ Gebrauchsabgabegesetz vom 11. Dezember 1991, LGBl Nr 21/1992 idgF; § 1 Abs 1: Die Gemeinden des Landes Salzburg sind ermächtigt, durch Beschluss der Gemeindevertretung (in der Stadt Salzburg des Gemeinderates) eine Abgabe für den Gebrauch von öffentlichem Gemeindegrund und des darüber liegenden Luftraumes durch gemeindeeigene Versorgungsunternehmen (Gebrauchsabgabe) auszuschreiben.

In diesem Zusammenhang wird auch auf den Prüfbericht „Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.“ des LRH verwiesen, welchen der LRH dem Landtag am 2. Mai 2018 vorlegte. Dieser Prüfbericht wurde am 26. Juni 2019 im Finanzüberwachungsausschuss behandelt und einstimmig zur Kenntnis genommen.

- (2) Der LRH kritisiert, dass der gemäß Verkehrsverbundkooperationsvertrag und auch gemäß dem zwischen SVG und Salzburg AG abgeschlossenen Bilateralen Verkehrsdienstvertrag zwingend vorgesehene Fachausschuss für Qualitätsmanagement im Prüfungszeitraum nicht mehr existierte. Allenfalls sind diese Verträge zu aktualisieren.

4.3 Verkehrsplanung

- (1) Gemäß Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999)²² waren für die Nah- und Regionalverkehrsplanung die Länder und Gemeinden zuständig. Diese hatten ein Grundangebot auf Basis des Umfangs der im Fahrplanjahr 1999/2000 erbrachten Leistungen sicherzustellen sowie die Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung (Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung einer Verkehrsleistung) vorzunehmen.

Nach der Geschäftseinteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung war für „strategische Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs (Rahmenplan Öffentlicher Verkehr, Förderungen von Verkehrsdiensten und Infrastruktur, Verkehrsverbundangelegenheiten)“ die Abteilung 6, Referat Straßenbau und Verkehrsplanung zuständig. Das Referat verfügte nicht über die personellen Ressourcen zur Umsetzung dieser umfassenden Agenden des ÖPNRV; die strategische und operative Verkehrsplanung war auf die SVG übertragen worden. Neue Erschließungen - vor allem des Umlandes - bedurften einer übergeordneten Verkehrsplanung durch das Land bzw durch die SVG.

Die „Aufgabenträgerschaft“ (Behördenfunktion) für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Salzburg sei nach Auskunft des Magistrats der Stadt Salzburg de facto mit der Verschmelzung Stadtwerke/SAFE an die Salzburg AG übertragen worden. Eine explizite Verankerung in der Satzung der Salzburg AG erfolgte damals noch nicht. Die Salzburg

²² BGBl I Nr 204/1999 idgF

AG teilte dem LRH im Zuge seiner Prüfung mit, dass es betreffend Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit weder für den OBus-Betrieb noch für das Liniennetz und die Verkehrsplanung Untersuchungen (Studien) gebe. Auch die Stadt Salzburg teilte dem LRH mit, dass sie über Studien zur Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des allgemeinen Liniennetzes im Bereich Verkehrsplanung nicht verfüge.

Seit Verschmelzung Salzburger Stadtwerke AG auf die SAFE (Salzburger AG für Energiewirtschaft) im Jahr 2000 war zwischen SVG und Salzburg AG strittig, welcher Rechtsträger zur Vergabe von Verkehrsdienstleistungen mit Autobussen und OBussen insbesondere dann zuständig ist, wenn die Linien über die Grenzen der Stadt Salzburg hinaus Umlandgemeinden verbinden. In diesem Zusammenhang kam es auch wiederholt zu unterschiedlichen Auffassungen zu Linienführungen. Um zu klären, welcher Rechtsträger (SVG oder Salzburg AG) zur Vergabe von Verkehrsdienstleistungen mit Autobussen und OBussen zuständig war, wurde im Jahr 2015 ein rechtliches Gutachten eingeholt. Dieses kam zu der Aussage, dass die Stadt Salzburg die Aufgabenträgerschaft (Behördenfunktion) nicht auf die Salzburg AG übertragen hat; nicht zuletzt wegen der Nichtberücksichtigung in der Satzung der Salzburg AG. Daraufhin wurde im März 2016 die Satzung der Salzburg AG diesbezüglich ergänzt.

- (2) Der LRH kritisiert, dass im ÖPNV in Salzburg im geprüften Zeitraum keine schlüssig nachvollziehbare Verkehrsplanung mit klaren Zuständigkeiten zu erkennen war. Es ist dringend geboten, eine umfassend koordinierte Verkehrsplanung unter Einbeziehung aller Vertragspartner (Stakeholder) festzulegen.
- (3) *Die Kritik des Landesrechnungshofes spiegele die eigenen Erkenntnisse wieder, besonders im Hinblick auf die klare Verteilung der Zuständigkeit, so das Amt der Salzburger Landesregierung in seiner Gegenäußerung. Eine Übertragung der strategischen Verkehrsplanung vom Referat 6/06 an die SVG sei nicht erfolgt.*

4.4 Teilabschlüsse (Teilbilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen)

- (1) Die Salzburg AG hat sich im Verlustabdeckungsvertrag mit dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg verpflichtet, jährlich bis spätestens zwei Wochen nach Feststellung des Jahresabschlusses der Salzburg AG, jeweils ein Exemplar des Jahresabschlusses und der Teilabschlüsse (Teilbilanz sowie Teil-Gewinn- und Verlustrechnung) der von ihr geführten Verkehrsbetriebe zu übersenden. Gemäß Verlustabdeckungsvertrag leistete das Land Salzburg einen Gesellschafterzuschuss zur Abdeckung des Jahresverlustes der Salzburger Lokalbahn. Die Stadt Salzburg leistete einen Gesellschafterzuschuss zur Abdeckung des Jahresverlustes der Verkehrsbetriebe; in der Regel in der Höhe der Gebrauchsabgabe.

Die Salzburg AG erstellte für den OBus eigene „Teilbilanzen“ und „Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen“, welche aus den Gesamtbilanzen bzw aus den für den Rechnungskreis OBus geführten Kostenrechnungen abgeleitet wurden.

Im geprüften Zeitraum wurden die Buchführung und der Jahresabschluss der Salzburg AG sowie ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss im Einklang steht, von einer Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Separate Testate von externen Wirtschaftsprüfern oder von Abschlussprüfern für die Teilabschlüsse OBus lagen nicht vor.

Der LRH erhob, dass im geprüften Zeitraum dem Land Salzburg keine Teilabschlüsse OBus („Teilbilanzen“ und „Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen“) vorgelegt wurden.

Der LRH sah die von der Salzburg AG erstellten Teilabschlüsse (Teilbilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen) der Jahre 2015 bis 2018 ein. Auch wurden im Bereich OBus stichprobenmäßig Belege geprüft. Zur Wahrung des Betriebsgeheimnisses wurde von einem detaillierten Ausweis der „Teilbilanzen“ und „Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen“ im gegenständlichen Bericht abgesehen.

- (2) Der LRH bemängelt, dass die Salzburg AG dem Land Salzburg - entgegen der Bestimmung im Verlustabdeckungsvertrag - die Teilabschlüsse OBus („Teilbilanzen“ und „Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen“) nicht vorlegte bzw diese seitens des Landes nicht angefordert wurden.

Der LRH stellte bei den eingesehenen Belegen im Bereich OBus keine Sachverhalte fest, die auf eine nicht sparsame oder nicht zweckmäßige Verwendung der eingesetzten Mittel hätten schließen lassen.

- (3) *Dem Land Salzburg seien die Ergebnisrechnungen für die Salzburger Lokalbahn übermittelt worden, da es vertragsgemäß nur Zuschüsse zur Salzburger Lokalbahn gewährt. Aufgrund des Hinweises des LRH, dass laut Vertragstext auch dem Land Salzburg die Ergebnisrechnungen für alle Teilbereiche vorzulegen sind, seien dem Land Salzburg bereits Anfang Mai 2019 aktuelle Teilbilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Verkehrsteilbetriebe Obus, Festungsbahn, Mönchsberg-Aufzug und Salzburger Lokalbahn übermittelt worden. Dieses Prozedere werde künftig beibehalten, so die Salzburg AG in ihrer Gegenäußerung.*

4.4.1 Teilbilanzen OBus

- (1) In den „Teilbilanzen“ (Spartenrechnungen) für den Verkehrsbetrieb OBus erfolgte bei den meisten Positionen (zB bei Sachanlagen, Vorräte, Investitionszuschüsse, Rückstellungen) eine direkte Zuordnung. Bei einigen Positionen erfolgte die Zuordnung geschlüsselt nach Umsatzerlösen (zB bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Anzahlungen). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden laut Auskunft der Salzburg AG auf Basis einer „dynamischen Kapitalzuordnung“ ausgewiesen.

Die Teilbilanzsumme (Vermögen, Kapital) stieg von rund 67 Mio Euro im Jahr 2015 auf rund 81,3 Mio Euro im Jahr 2018. Dies hing vor allem mit dem Anstieg des Anlagevermögens, insbesondere auf Grund der Neuanschaffung von OBussen, zusammen.

- (2) Der LRH bemängelt, dass die von der Salzburg AG gemäß Verlustabdeckungsvertrag vorgelegten Teilabschlüsse OBus nicht den Bestimmungen des UGB in der Fassung des RÄG 2014 entsprachen; allenfalls ist die Textierung im Verlustabdeckungsvertrag betreffend die Pflichten der Salzburg AG zu ändern.

Zudem hält der LRH fest, dass die in den Teilabschlüssen OBus dargestellten Ergebnisse der Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen sich nicht in voller Höhe in den Teilbilanzen (Veränderungen Eigenkapital) widerspiegeln.

- (3) *Die Salzburg AG teilt in ihrer Gegenäußerung mit, dass die Vorlage von Teilabschlüssen nach den Bestimmungen des HGB bzw UGB nicht vereinbart worden sei. Die für die Subventionsbemessung gemäß Verlustabdeckungsvertrag geforderte HGB/UGB-Kennzahl „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ bzw „Ergebnis vor Steuern“ sei in den vorgelegten Ergebnisrechnungen eindeutig und unzweifelhaft ausgewiesen worden. Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Teil-Bilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen gemäß Zeilenstruktur des UGB vorzulegen, sei bereits aufgegriffen worden.*

Da die Teilbetriebe der Salzburg AG keine rechtlich selbständigen Einheiten sind, würden für die Teilabschlüsse gewisse, den gesetzlichen Vorschriften, Fachgutachten und Richtlinien entsprechende, Erleichterungen zur Anwendung kommen. Das ausgewiesene Eigenkapital stelle in diesem Sinne eine Nettoposition aus ungedecktem Ergebnis und Eigenkapitalausgleich/-einlagen zwischen den Teilbetrieben (interne Ergebnisverwendung) dar.

- (4) *Der LRH stellt richtig, dass er empfahl, allenfalls die Textierung im Verlustabdeckungsvertrag zu ändern.*

4.4.2 Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen OBus

- (1) Die Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen OBus wurden aus der Kostenrechnung für den Verkehrsbetrieb OBus abgeleitet.

Die Erträge lagen im geprüften Zeitraum zwischen rund 33,7 Mio Euro (2016) und rund 48,1 Mio Euro (2018). Der starke Anstieg von rund 35,4 Mio Euro im Jahr 2017 auf rund 48,1 Mio Euro im Jahr 2018 (+ 35,9 %) lag insbesondere an der Neuausschreibung der Linienbündelverträge; das Jahr 2018 war das erste volle Betriebsjahr nach dem System der „Bruttobestellungen“.

Der größte Anteil entfiel auf die Erträge aus der Einnahmenaufteilung mit dem Salzburger Verkehrsverbund. Der Bund leistete Mittel im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Weitere Einnahmen Linienverkehr stammten aus Erträgen für Fahrten, die nicht im Rahmen des SVV durchgeführt wurden.

Die Stadt Salzburg erstattete die Gebrauchsabgabe auf Basis des Verlustabdeckungsvertrages. Zuschüsse stammten fast ausschließlich von der Stadt Salzburg und wurden zur Förderung diverser Linien gewährt.

- (2) Der LRH bemängelt, dass die von der Salzburg AG gemäß Verlustabdeckungsvertrag vorgelegten Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen OBus nicht den Bestimmungen des UGB in der Fassung des RÄG 2014 entsprachen; allenfalls ist die Textierung im Verlustabdeckungsvertrag betreffend die Pflichten der Salzburg AG zu ändern. Das Ergebnis der Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen OBus spiegelte sich nicht in den Veränderungen des Kapitals wider.

- (3) *Da die Teilbetriebe der Salzburg AG keine rechtlich selbständigen Einheiten sind, würden für die Teilabschlüsse gewisse, den gesetzlichen Vorschriften, Fachgutachten und Richtlinien entsprechende, Erleichterungen zur Anwendung kommen. Das ausgewiesene Eigenkapital stelle in diesem Sinne eine Nettoposition aus ungedecktem Ergebnis und Eigenkapitalausgleich/-einlagen zwischen den Teilbetrieben (interne Ergebnisverwendung) dar, so die Salzburg AG in ihrer Gegenäußerung.*

4.5 Personal

- (1) In den folgenden Unterpunkten wird auf die Situation und auf Entwicklungen im Personalbereich OBus im Zeitraum 2015 bis 2018 eingegangen.

4.5.1 Entwicklungen im Personalbereich OBus

- (1) Der Personalaufwand erhöhte sich von rund 22,2 Mio Euro im Jahr 2015 auf rund 24,7 Mio Euro im Jahr 2018. Die Einstufung/Entlohnung der Mitarbeiter im Bereich Verkehr/OBus stand in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eintrittsdatum des jeweiligen Bediensteten. So wurden Mitarbeiter, die vor dem 1. Mai 2002 eingetreten sind grundsätzlich nach dem Vertragsbedienstetengesetz 1948 idgF entlohnt. Eintritte zwischen 1. Mai 2002 und 31. Dezember 2010 waren grundsätzlich nach der Dienst- und Besoldungsordnung für die Arbeitnehmer der österreichischen Eisenbahnunternehmen idgF in Verbindung mit einer Rahmen-Betriebsvereinbarung eingestuft. Seit dem 1. Jänner 2011 eingetretene Mitarbeiter unterlagen grundsätzlich dem Kollektivvertrag für österreichische Eisenbahnunternehmen idgF in Verbindung mit einer Rahmen-Betriebsvereinbarung. Die zum Prüfungszeitpunkt aktuelle Rahmen-Betriebsvereinbarung trat mit 1. Jänner 2016 in Kraft. Diese hatte die Rahmen-Betriebsvereinbarung vom 8. Mai 2003 abgelöst.

Der Personalstand – gegliedert nach Bereich Verkehr Gesamt, OBus-Lenker und OBus-Werkstätte – stellte sich im Zeitraum 2015 bis 2018 folgend dar:

Personalstand jeweils zum 31. Dezember (in VZÄ)									
	2015		2016		2017		2018		
	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Bereich Verkehr Gesamt	636,4	640,7	646,4	656,2	635,3	643,1	649,8	642,4	
davon OBus-Lenker	253,0	264,0	264,0	268,9	264,0	257,0	275,0	262,9	
davon OBus-Werkstätte	50,2	50,2	50,2	48,2	48,2	47,2	41,0	42,9	

Tabelle 2: Personalstand jeweils zum 31. Dezember (in VZÄ)

Darüber hinaus wurden in der OBus-Werkstätte in den Jahren 2015 bis 2017 jeweils sechs und im Jahr 2018 sieben Lehrlinge ausgebildet und im Jahr 2018 fünf Leiharbeiter beschäftigt. Zum 31. Dezember 2018 waren fünf zusätzliche VZÄ als Ausbildungsplätze für OBus-Lenker vorgesehen (Soll).

Die Tabelle 2 zeigt, dass bereits seit dem Jahr 2017 die geplanten Stellen bei den OBus-Lenkern nicht vollständig besetzt waren. Im Soll-Personalstand zum 31. Dezember 2018 wurde bei den OBus-Lenkern ein zusätzlicher Personalbedarf für das Jahr 2019 bereits vorgezogen. Begründet wurde dies mit der Schaffung eines Puffers für anstehende Pensionierungen, mögliche Langzeitkrankenstände, Abbau von Urlaubskontingenten und Mehrstunden sowie der Verlängerung der OBus-Linie 5 nach Grödig ab Herbst 2019.

Bis zum Ende des Jahres 2018 konnte der „Pool“ an OBus-Lenkern auf 262,9 VZÄ (so genannte „allein fahrfähige Lenker“) aufgestockt werden; nicht im Ist-Stand enthalten waren neu rekrutierte OBus-Lenker im Ausbildungsprozess.

In der Werkstätte entsprach der Mitarbeiterstand annähernd dem Soll-Stand. Die Verringerung des Soll-Standes 2018 (41,0 VZA) gegenüber dem Vorjahr (48,2 VZÄ) ging wesentlich darauf zurück, dass vier bis 2017 dem Werkstättenpersonal zugeordnete VZÄ ab 2018 der Verwaltung zugeordnet wurden. Darüber hinaus erfolgte die Reduktion der Soll-VZÄ nach einer Analyse der Prozesse. Das Bekanntwerden des Rostbefalls bei 20 OBussen und der damit verbundene Reparaturbedarf führte auch beim Werkstättenpersonal zu einem Engpass und erforderte Maßnahmen wie die Anstellung von Leiharbeitern sowie die Auslagerung von Reparaturen in Fremdwerkstätten.

Zudem war im Bereich OBus eine hohe Mitarbeiterfluktuation gegeben, welche der Vorstand der Salzburg AG in der Aufsichtsratssitzung am 4. April 2018 für Verkehrsbetriebe als üblich bezeichnete.

Der Personalbedarf (Soll) für OBus-Lenker wurde betriebsintern anhand verschiedener Parameter erhoben. Solche Einflussgrößen waren etwa die Anzahl der jährlichen Fahrplanstunden²³ und die durchschnittliche Jahrespflichtleistung je OBus-Lenker. Für einen ausgeglichenen Planbetrieb, bei welchem keine Mehrstunden zu leisten waren, ergab

²³ Die Fahrplanstunden wurden für sämtliche Linien aus der Systemsoftware EPON (Programmsystem zur Fahr- und Dienstplanung im öffentlichen Personenverkehr) ermittelt.

sich beispielsweise im Jahr 2018 für rund 450.000 Fahrplanstunden ein Fahrerbedarf von rund 269 VZÄ. Darin war ein auf Grundlage der bisherigen Planungserfahrungen für Urlaube, Krankenstände, Feiertage etc erhobener Zuschlag von rund 20 % eingerechnet; dieser Zuschlag variierte, weil er jeweils aus den Durchschnittswerten der letzten Betriebsjahre ermittelt wurde.

Tatsächlich standen im Herbst 2018 lediglich rund 249 VZÄ an so genannten „allein fahrfähigen“ OBus-Lenkern zur Verfügung. Darüber hinaus gab es fünf Ausbildungsstellen. Eine geringfügige Entlastung brachte die temporäre Vergabe (29. Oktober 2018 bis 18. Jänner 2019) der Linie 9 als Schienenersatzverkehr an die Firma ALBUS. Die Firma ALBUS stellte die gesamte Betriebsleistung (Biogasbus und Bus-Lenker) bereit.

Erschwerend wirkte sich ab dem Jahr 2016 die Entwicklung der Krankenstände im Bereich Verkehr/OBus aus:

Krankenstandstage im Bereich Verkehr/OBus				
	2015	2016	2017	2018
	<i>durchschnittlich in Tagen (à 7,9 Std.) je Mitarbeiter</i>			
Bereich Verkehr gesamt	11,3	10,4	12,4	15,5
OBus-Lenker einschl. 22 VZÄ im Betriebsdienst	13,4	11,8	12,7	19,5
OBus-Werkstätte	10,2	10,8	15,9	12,1

Tabelle 3: Krankenstandstage im Bereich Verkehr/OBus

Unter Betriebsdienst fielen die Fahrmeister, Verkehrsmeister, die Leitstelle und die Betriebsaufsicht. Die Anzahl der durchschnittlichen Krankenstandstage je Mitarbeiter stiegen im Bereich Verkehr seit dem Jahr 2016 kontinuierlich an. Die gegenüber den Vorjahren vergleichsweise höheren durchschnittlichen Krankenstandtage bei den OBus-Lenkern (einschließlich Betriebsdienst) im Jahr 2018 waren durch vermehrte Langzeitkrankenstände (über 20 Tage) bedingt. Die im Vergleich höheren durchschnittlichen Krankenstandtage bei den Mitarbeitern in der OBus-Werkstätte im Jahr 2017 gingen ebenfalls auf vergleichsweise mehr Langzeitkrankenstände sowie Kuraufenthalte zurück.

Der Mangel an OBus-Lenkern und die relativ hohe Anzahl an Krankenständen im Jahr 2018 mussten durch Mehrleistungen des zur Verfügung stehenden Personals ausgeglichen werden. Mehrleistungen bestanden aus der tatsächlichen Arbeitszeit (39,5 bzw 40 Stunden) und betriebsvereinbarungskonformen Arbeitszeitanrechnungen. Abhängig vom Datum des Eintrittes in den Dienst und dem entsprechenden Dienstvertrag konnte lediglich ein Teil der OBus-Lenker und der Mitarbeiter in der OBus-Werkstätte zur Verrichtung von Mehrleistungen verpflichtet werden.

OBus (Lenker und Mitarbeiter Werkstätte) ohne Verpflichtung zu Mehrleistungen				
Stichtag	OBus-Lenker		Mitarbeiter OBus-Werkstätte	
	VZÄ	%	VZÄ	%
31.Dezember 2015	81,7	31,0	19,0	37,9
31.Dezember 2016	74,6	27,8	17,0	35,3
31.Dezember 2017	67,7	26,4	16,0	33,9
31.Dezember 2018	64,4	24,5	14,0	32,7

Tabelle 4: OBus (Lenker und Mitarbeiter Werkstätte) ohne Verpflichtung zu Mehrleistungen

Im geprüften Zeitraum konnten zwischen 24,5 % und 31,0 % aller OBus-Lenker und zwischen 32,7 und 37,9 % aller Mitarbeiter in der OBus-Werkstätte nicht zu Mehrleistungen verpflichtet werden. Viele dieser Bediensteten verrichteten allerdings freiwillig Mehrleistungen. Die Tabelle zeigt, dass sich die Anzahl der nicht zu Mehrleistungen verpflichteten Bediensteten im Prüfungszeitraum kontinuierlich verringert hat. Mit dem Auslaufen alter Dienstverträge wird sich diese Anzahl weiter verringern.

Die durchschnittlich je OBus-Lenker (gerechnet auf die gesamten OBus-Lenker) und je Mitarbeiter in der Betriebswerkstätte pro Jahr verrichteten Mehr-/Minderleistungen entwickelten sich im geprüften Zeitraum wie folgt:

Durchschnittliche Mehr-/Minderleistungen je OBus-Lenker und je Werkstätten-Mitarbeiter (pro Jahr)		
Jahr	OBus-Lenker	Mitarbeiter OBus-Werkstätte
	Stunden durchschnittlich	Stunden durchschnittlich
2015	44,3	9,8
2016	-1,5	4,9
2017	29,1	-0,1
2018	82,0	20,7

Tabelle 5: Durchschnittliche Mehr-/Minderleistungen

Die Steigerung der Mehrleistungen bei den OBus-Lenkern im Jahr 2017 stand im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Sommerfahrplanes. Der markante Anstieg im Jahr 2018 war wesentlich auf die hohe Anzahl an Krankenständen zurückzuführen.

In den OBus-Werkstätten trat im Jahr 2018 sowohl beim Personal als auch bei den vorhandenen „Reparaturspuren“ ein massiver Engpass auf (siehe dazu auch Punkt 4.7 Sicherheitsmanagement).

Die Salzburg AG setzte im Jahr 2018 Maßnahmen zur Verbesserung der Personalsituation im Bereich OBus (siehe Punkt 4.7.4).

Für die OBus-Lenker und das Werkstättenpersonal waren insbesondere die Bestimmungen und Sonderbestimmungen des Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes samt Arbeitsruhegesetz-Verordnung sowie die Bestimmungen des Arbeitnehmerinnen-schutzgesetzes relevant. In der Salzburg AG erfolgten die diesbezüglichen Aufzeichnungen im Personaldispositionssystem. Der LRH prüfte stichprobenweise die Einhaltung von Arbeits- und Ruhezeiten der OBus-Lenker.

Eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft prüfte im Auftrag des Vorstandes und des Aufsichtsratsvorsitzenden der Salzburg AG unter anderem, ob die Ausbildung der Mitarbeiter, die Einhaltung der arbeitsrechtlich vorgesehenen Ruhezeiten und die Personalbedarfsplanung den gesetzlichen Anforderungen entsprachen. Diese kam in ihrem Bericht vom 18. November 2018 zu einem positiven Ergebnis.

Die Quality Austria Trainings, Zertifizierungs und Begutachtungs GmbH bestätigte der Salzburg AG mit Zertifikat vom 30. Juni 2016 die Anwendung und Weiterentwicklung eines wirksamen Arbeits- und Gesundheitsschutzsystems entsprechend den Forderungen der OHSAS 18001:2007²⁴. Das Zertifikat gilt bis 2. Dezember 2019. Seit der Erstaussstellung am 15. Februar 2008 erfolgten die zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Zertifikats notwendigen jährlichen Überwachungsaudits und dreijährlichen Verlängerungsaudits.

- (2) Der LRH hält fest, dass im Oktober 2018 der für einen ausgeglichenen Planbetrieb (Urlaub und durchschnittlicher Krankenstand eingerechnet) ermittelte Soll-Personalstand an OBus-Lenkern nicht gegeben war. Trotz intensiver Maßnahmen war bei den OBus-Lenkern der Soll-Personalstand zum Ende des Jahres 2018 noch nicht erreicht. Der Plan-Fahrdienst konnte jedoch durch Mehrleistungen der vorhandenen OBus-Lenker sowie der temporären Vergabe von Verkehrsleistungen an die Firma ALBUS aufrechterhalten werden.

Obwohl zum 31. Dezember 2018 die Planstellen in der OBus-Werkstätte überbesetzt waren (Soll-Stand + 1,9 VZÄ), trat auf Grund außerordentlich hoher Reparaturen ein massiver Engpass beim Personal auf und es mussten 5 Leiharbeiter zusätzlich beschäftigt bzw Reparaturarbeiten an externe Unternehmen ausgelagert werden.

Der LRH stellte bei seiner stichprobenweisen Prüfung von Arbeits- und Ruhezeiten der OBus-Lenker keine Verstöße gegen die diesbezüglichen rechtlichen Vorschriften fest.

- (3) *Der zum Abbau von Rückständen intern festgelegte Soll-Personalstand an OBus-Lenkern von 275 VZÄ plus fünf Ausbildungsplätzen sei am 30. April 2019 erreicht bzw mit 278,3 VZÄ an alleinfahrfähigen OBus-Lenkern plus 14 Personen in Ausbildung, sogar deutlich überschritten worden. Nachdem der Soll-Personalstand aufgrund von unerwarteten Austritten für kurze Zeit unterschritten worden sei, habe am 12. August 2019 der Stand an alleinfahrfähigen OBus-Lenkern 277,7 VZÄ und sechs Personen in Ausbildung betragen, so die Salzburg AG in ihrer Gegenäußerung.*

²⁴ Occupational Health and Safety Assessment Series. Dieser Standard wurde per 12. März 2018 durch ISO 45001 ersetzt.

4.5.2 Mitarbeiterbefragungen

- (1) Die Salzburg AG beauftragte in den Jahren 2016 und 2018 externe Unternehmen mit Mitarbeiterbefragungen. Dabei wurde aus dem Mittelwert der vier Teilindizes Engagement (Bindung, Motivation, Stolz), Zufriedenheit (Arbeitsplatz, Arbeitsbedingungen, Förderung und Entwicklung etc), Führung (Entscheidungen treffen, Probleme lösen, sich selbst steuern etc) und Gesundheit (die Ergebnisse der Evaluierung psychischer Belastungen nach dem Arbeitsschutzgesetz sind hier nicht berücksichtigt) die strategische Kennziffer „Human Capital Index“ ermittelt.

Bei der Mitarbeiterbefragung im Jahr 2016 lag der Human Capital Index bei 1,8. In Folge dieser Befragung wurde das Ergebnis in den Jahresschulungen präsentiert und Maßnahmen ergriffen; wie etwa eine Führungsposition neu besetzt, Nachwuchsarbeit durch Schulung „Werkzeuge für Profis“ durchgeführt sowie die unternehmensweite Strategie im Bereich Verkehr umgesetzt.

Bei der im Jahr 2018 durchgeführten Mitarbeiterbefragung lag der Human Capital Index bei 2,2. Die Ergebnisse in der fünfstufigen Antwortskala (je niedriger desto besser) für den Bereich Verkehr waren jeweils die Note 2,2 für die Teilindizes Engagement, Zufriedenheit und Gesundheit sowie die Note 2,1 für Führung. Die Aufarbeitung der Mitarbeiterbefragung 2018 mit den Mitarbeitern und die Umsetzung in Maßnahmen war zum Zeitpunkt der Prüfung noch im Gange.

4.6 Kennzahlen OBus, OBus-Flotte, Liniennetz

- (1) In der folgenden Tabelle sind wesentliche Kennzahlen für den OBus im Zeitraum 2015 bis 2018 dargestellt:

Kennzahlen OBus				
	2015	2016	2017	2018
Anzahl der Busse	103	106	107	111
Streckenlänge Liniennetz in Kilometer	112,3	120,8	120,8	124,4
Platzkapazität (Personen)	14.481	14.856	14.991	15.915
Beförderte Personen in Mio.	41,5	41,7	43,1	42,8

Tabelle 6: Kennzahlen OBus

Die Streckenlänge erweiterte sich von rund 112 Kilometern im Jahr 2015 auf rund 124 Kilometer im Jahr 2018. In den Bussen war Platz für jeweils rund 15.000 Personen. Die Zahl der beförderten Personen stieg in diesem Zeitraum von rund 41,5 Mio auf rund 42,8 Mio. Bei der Zahl der beförderten Personen handelte es sich zum Teil um hochgerechnete Zahlen, da die Beförderungsleistung bei Einzel- und Vorverkaufsfahrscheinen sowie bei den Netzkarten nicht genau festgestellt werden konnte.

Die OBus-Flotte umfasste folgende Fahrzeuge:

OBus-Flotte der Salzburg AG in den Jahren 2015 bis 2018					
jeweils zum 31. Dezember					
Type	Baujahr	Anzahl			
		2015	2016	2017	2018
Solaris	2004 - 2018	43	57	65	70
VanHool	2000 - 2005	30	30	30	30
Gräf & Stift	1989 - 1997	30	19	12	11
Summe		103	106	107	111

Tabelle 7: OBus-Flotte der Salzburg AG in den Jahren 2015 bis 2018

Die im Jahr 2018 vorhandenen 111 OBusse waren barrierefrei, 70 davon klimatisiert. Zusätzlich standen drei Reserve-OBusse (Museumsfahrzeuge der Marken Steyr und Gräf & Stift, Baujahr 1985 - 1989) bereit, die jedoch im Normalfall nicht zum Einsatz kamen. Im Maximalauslauf in der Hauptverkehrszeit (Morgenspitze) waren 93 OBusse im Einsatz. Das Durchschnittsalter der im Liniendienst eingesetzten Fahrzeuge (ohne Reserve-OBusse) betrug 9,5 Jahre. Die durchschnittliche Nutzungsdauer der jeweiligen OBusse war laut Salzburg AG auf 20 Jahre ausgelegt.

Je nach Durchschnittsalter und technischem Zustand der OBus-Flotte sollte laut Salzburg AG gemäß einer Richtlinie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen eine Betriebsreserve von 10 bis 17 % vorgehalten werden.

Die drei Reserve-OBusse befanden sich im Eigentum der Salzburg AG und wurden dem Verein „Pro OBus Salzburg, Verein zur Förderung von OBusbetrieben“ zur musealen Nutzung überlassen. Die Salzburg AG hat sich für diese Fahrzeuge vertraglich das Nutzungsrecht als Verstärkungs- und Ersatzfahrzeuge im Linienverkehr gesichert.

Noch im Jahr 2018 wurde das Vergabeverfahren für die Bestellung von insgesamt 15 neuen OBusen (mit Batterie) abgeschlossen.

Die OBusse waren zum 31. Dezember 2018 auf folgenden zwölf Linien im Einsatz:

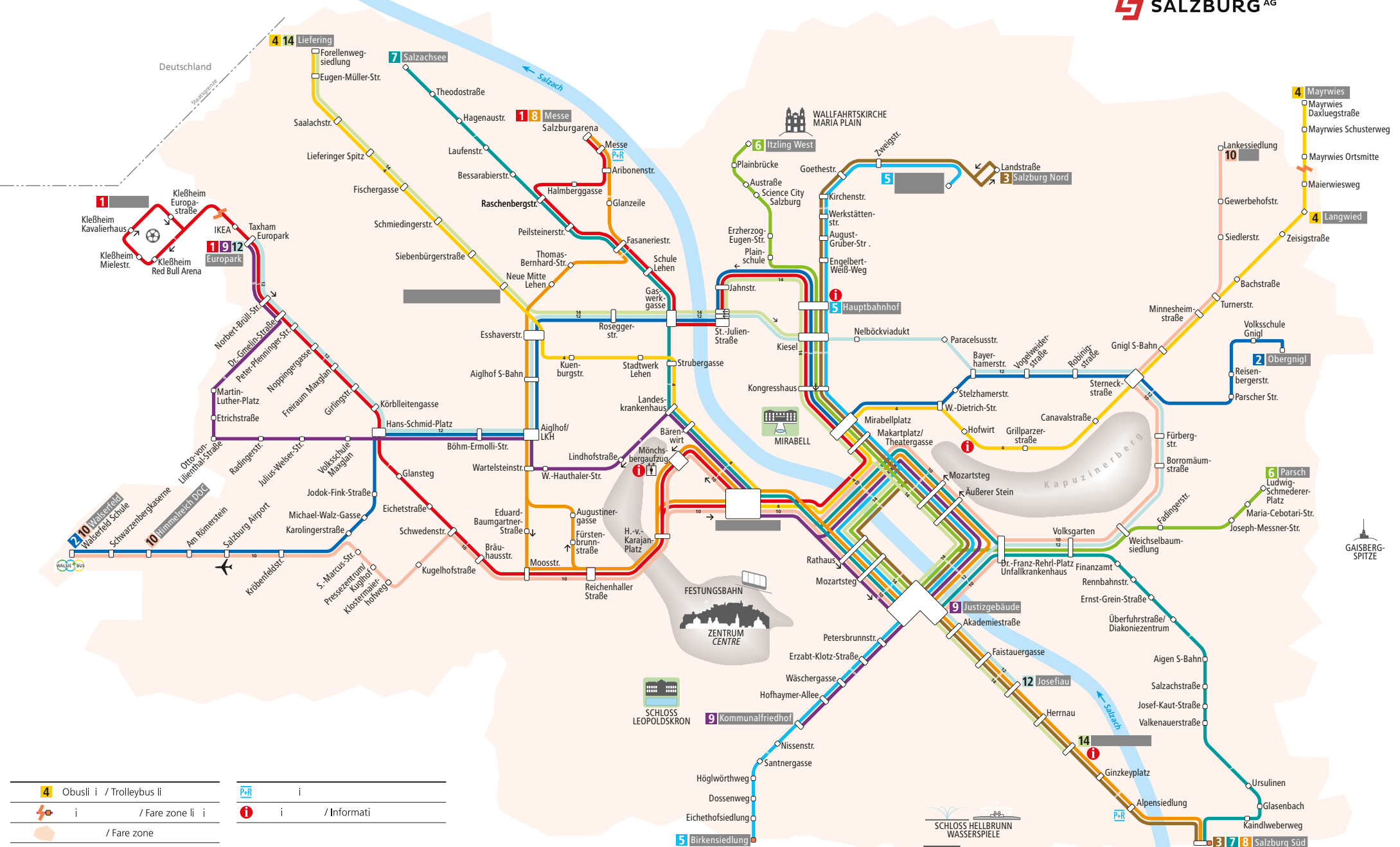
OBus-Linien der Salzburg AG zum 31. Dezember 2018			
Linie	Strecke	Streckenlänge in Kilometer Hin- und Rückfahrt	Anzahl OBusse HVZ früh Montag-Freitag
1	Kleßheim - Messe/Salzburgarena	24,4	10
2	Walsersfeld - Obergnigl	23,4	10
3	Salzburg Süd - Salzburg Nord	18,5	8
4	Liefering - Mayrwies	22,9	10
5	Birkensiedlung - Itzling	19,0	8
6	Itzling West - Parsch	14,2	7
7	Salzachsee - Salzburg Süd	23,4	9
8	Messe/Salzburgarena - Salzburg Süd	20,7	9
9	Europark - Kommunalfriedhof	17,1	5
10	Walsersfeld - Sam	24,4	7
12	Europark - Josefiu	20,6	6
14	Liefering - Polizeidirektion	20,2	4
		248,8	93

Tabelle 8: OBus-Linien der Salzburg AG zum 31. Dezember 2018

Das Liniennetz des Salzburg OBus stellte sich im Jahr 2018 folgend dar:

LINIENNETZPLAN SALZBURG OBUS

LINE NETWORK CITY OF SALZBURG TROLLEYBUS



4	Obusli i / Trolleybus li
	i / Fare zone li i
	/ Fare zone
	i
	i / Informati

Herausgeber: Salzburg AG
 Gestaltung und Grafik: ...
 © Salzburg AG

Abbildung 2: Liniennetzplan Salzburg OBus 2018 (Quelle Salzburg AG)

Seit dem Jahr 2015 gab es im Liniennetzplan Salzburg OBus Erweiterungen/Änderungen bei den Linien 1, 3, 4 und 8. Im Jahr 2016 wurde die Linie 9 (Europark - Kommunalfriedhof) neu eingeführt, diese löste die Dieselbus-Linie 20 ab.

Der Liniennetzplan wuchs historisch aus der Nachfrage heraus. Neue Verkehrserreger (zB Europark, Sam Neubausiedlung) führten zu Erweiterungen des Liniennetzes, wobei Einwohner-/Arbeitsplatzzahlen, überregionale Verkehrsströme und die Fahrgastzahlen die Evaluierung des Liniennetzes maßgeblich beeinflussten. Bezüglich der Elektrifizierung des OBus-Liniennetzes war zunehmend auch die Dekarbonisierung (Ausstieg aus fossilen Energieträgern) ein wesentliches Thema.

(2) Der LRH empfiehlt, bei künftigen Investitionen in Fahrzeuge durchgängig entsprechende automatische Zählsysteme zur Fahrgasterfassung anzuschaffen.

(3) *Die Salzburg AG teilte in ihrer Gegenäußerung mit, dass die ab Ende 2018 geordneten neuen Obusse mit automatischen Zählsystemen ausgestattet seien.*

4.7 Sicherheitsmanagement

(1) Für den Betrieb von „sonstigen Eisenbahnunternehmen“ (darunter fallen OBusse) besteht keine gesetzliche Pflicht zur Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems.

Die Salzburg AG führte für den Betrieb der Salzburger Lokalbahnen ein Sicherheitsmanagementsystem ein; der OBus ist Teil des Betriebes der Salzburger Lokalbahnen.

Die TÜV Süd bescheinigte am 16. Juni 2016 der Salzburg AG als Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, dass sie im Geschäftsfeld Verkehr ein Sicherheitsmanagementsystem entsprechend den gesetzlich erforderlichen Kriterien (§ 39 Eisenbahngesetz 1957) betrieb. Dieses Zertifikat für die Salzburger Lokalbahnen, die Schafbergbahn und die Pinzgaubahn umfasste auch den OBus-Betrieb und war bis 31. März 2019 gültig.

Für die Neuausstellung des Zertifikats führte die TÜV Süd vom 18. bis 22. März 2019 ein Wiederholungsaudit in der Salzburg AG durch. Die TÜV Süd bescheinigte mit Zertifikat vom 14. Mai 2019 die weitere Gültigkeit bis 31. März 2024.

Quality Austria bestätigte der Salzburg AG mit Zertifikat vom 30. Juni 2016 die Anwendung und Weiterentwicklung eines wirksamen Sicherheits- und Gesundheitsmanagementsystems entsprechend dem Leitfaden der AUVA-SGM 6. Auflage. Das Zertifikat war bis 2. Dezember 2019 gültig. Die Erstzertifizierung erfolgte am 15. März 2011; die zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Zertifikats notwendigen jährlichen Überwachungsaudits und dreijährlichen Verlängerungsaudits wurden durchgeführt.

Der LRH verweist in diesem Zusammenhang auch auf Punkt 5. dieses Berichtes und die Beantwortung durch die Salzburg AG der Frage 1 des gegenständlichen Prüfungsauftrages *„War das OBus-Angebot bzw der Betrieb der OBus-Flotte und des gesamten Streckennetzes in punkto Sicherheit im Zeitraum 2015 bis 2018 gegeben?“* .

Der verantwortliche Betriebsleiter erstellte gemäß § 11 Eisenbahnverordnung 2003 unter anderem auch für den Verkehrsbereich OBus für jedes Kalenderjahr einen Tätigkeitsbericht (Management Review), der in übersichtlicher Form die wesentlichen Angaben zur Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs festhielt. Die Tätigkeitsberichte wurden vom Betriebsleiter dem Vorstand der Salzburg AG jeweils bis spätestens 1. März des dem Berichtszeitraum folgenden Jahres zur Kenntnis gebracht.

4.7.1 Begutachtungen der OBusse gemäß § 57a KFG 1967

- (1) Beim OBus handelt es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (kein Schienenfahrzeug). Somit ist für dieses eine Überprüfung und Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 erforderlich.

Gemäß § 57a Abs 2 KFG 1967 hat der Landeshauptmann für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs 1 zu ermächtigen.

Mit Bescheiden vom 18. September 2002 erteilte der Landeshauptmann von Salzburg an die Salzburg AG für die Standorte Alpenstraße 91 und Hagenau 1 jeweils die Ermächtigung als Begutachtungsstelle. Die zugewiesene Begutachtungsstellenummer lautete für die Alpenstraße 91 S1130 und für Hagenau 1 S1245.

Gemäß § 57a Abs 2b KFG 1967 führt die Bundesinnung der Kfz-Techniker als Angelegenheit des übertragenen Wirkungsbereiches ein Verzeichnis des zur wiederkehrenden Begutachtung geeigneten Personals und stellt für jede geeignete Person einen § 57a-Bildungspass aus. Wer als geeignete Person gilt ist im § 3 PBStV geregelt. Für den Standort Alpenstraße 91 waren sechs geeignete Personen und für den Standort Hagenau 1 vier geeignete Personen ausgewiesen. Dem LRH lagen bei seiner Prüfung alle § 57a-Bildungspässe für das angeführte geeignete Personal vor.

Der LRH prüfte als Stichprobe sämtliche Gutachten gemäß § 57a KFG 1967 der Jahre 2016 und 2018, die in den Werkstätten der Salzburg AG für OBusse erstellt wurden.

Im Jahr 2016 waren insgesamt 106 und im Jahr 2018 insgesamt 114 OBusse betriebsbereit (jeweils inklusive der drei an den Verein „Pro OBus Salzburg, Verein zur Förderung von Obusbetrieben“ überlassenen OBusse). Die Salzburg AG übermittelte 94 Gutachten für das Jahr 2016 mit einem Prüfdatum 2016/2017 sowie 98 Gutachten für das Jahr 2018 mit einem Prüfdatum 2018/2019.

Die Differenz zwischen der Gesamtanzahl der betriebsbereiten OBusse und den übermittelten Gutachten begründete sich jeweils damit, dass Fahrzeuge entweder noch in die Jahresfrist gemäß § 57a Abs 3 KFG 1967 zur wiederkehrenden Begutachtung fielen (Neuanschaffungen in den Jahren 2015 bis 2018) oder sich noch in Reparatur (Instandsetzung nach Rostschäden) befanden.

Bei den Gutachten 2016/2017 waren bei 49 OBussen und bei den Gutachten 2018/2019 bei 51 OBussen keine Mängel vermerkt. Bei 45 OBussen (2016/2017) und bei 47 OBussen (2018/2019) waren Mängel vermerkt. Die meisten Beanstandungen (Mehrfachnennungen) betrafen die Betriebsbremse (32-mal 2016/2017 und 30-mal 2018/2019), die Hilfsbremse (17-mal 2016/2017 und 15-mal 2018/2019) und das Fahrgestell (19-mal 2016/2017 und 11-mal 2018/2019). Vereinzelt waren auch Mängel am Führerhaus und an der Karosserie festgestellt worden. In allen Gutachten wurde bestätigt, dass die

Fahrzeuge den Erfordernissen der Umwelt sowie der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprachen.

Der LRH erhob, dass im Jahr 2016 bei vier Gutachten und im Jahr 2018 bei zwei Gutachten die polizeilichen Kennzeichen mit den Fahrgestellnummern nicht übereinstimmten. Weiters wurde im Jahr 2016 in einem Gutachten das Datum der Erstzulassung falsch angegeben.

- (2) Der LRH bemängelt, dass bei vier Gutachten im Jahr 2016 und bei zwei Gutachten im Jahr 2018 gemäß § 57a KFG 1967 die Fahrzeugdaten nicht mit den Daten aus dem Fuhrparkmanagement übereinstimmten.

4.7.2 Prüfung durch TÜV Süd

- (1) Am 8. Oktober 2018 beauftragten der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Sprecher des Vorstandes der Salzburg AG die TÜV Süd mit der „Prüfung des sicheren und rechtskonformen OBus- und Salzburger Lokalbahnbetriebs der Salzburg AG“.

Die Prüfung erfolgte im Zeitraum vom 17. Oktober 2018 bis 7. November 2018. Die TÜV Süd bestätigte im Bericht vom 22. November 2018 den „sicheren und rechtskonformen Betrieb von OBussen“ sowie die „Sicherheit für den Fahrgast aus technischer Sicht“ zum Zeitpunkt der Prüfung. Im Detail kam die TÜV Süd zu folgenden Feststellungen:

Die Dokumentation von Prüfbefunden gemäß § 57a KFG 1967 war teilweise unvollständig; beispielweise konnte nicht nachvollzogen werden, wer die Prüfung durchgeführt hatte und wann die Prüfung durchgeführt wurde sowie welche Fahrzeuge konkret geprüft wurden.

Im Zeitraum zwischen 2016 und 2018 trat bei einzelnen OBussen der Mangel „Durchrostung am Träger“ auf. Die Reparatur erfolgte teilweise erst am Ende der gesetzlichen 4-Monatsfrist gemäß § 57a KFG 1967.

Die TÜV Süd forderte folgende Maßnahmen:

- Verstärkte Kontrollen auf technische Mängel bei OBussen mit höherem Alter (ab 14 Jahren) zur Früherkennung von notwendigen Instandsetzungen
- Einsatz von nachweislich kompetentem Personal bei sicherheitsrelevanten Instandsetzungsarbeiten (Schweißen von tragenden Bauteilen an OBussen). Schweißnähte wiesen zum Teil eine sehr schlechte Qualität auf
- Durchführung elektrotechnischer Überprüfungen gem. ÖVE E 8555 5.3.3 (Fahrleitung, Maste, Unterwerke, Gleichrichter) durch geeignetes Personal und Aufzeichnung sowohl der Prüfungsergebnisse als auch der Mängelbeseitigung.

Gemäß den Ausführungen im Prüfbericht der TÜV Süd waren die vom Rost betroffenen OBusse grundsätzlich für eine Lebensdauer von bis zu 15 Jahren ausgelegt. Danach richtete sich auch die werkseitige Konservierung der Hohlräume. OBusse mit einem Alter von mehr als 15 Jahren wurden als kritisch eingestuft. Bei den betreffenden OBussen

lag das Baujahr zwischen 1995 - 1996 (Marke Gräf & Stift) und zwischen 2002 - 2003 (Marke VanHool). TÜV Süd kam zum Schluss, dass die Rosteinwirkungen zu spät aufgezeigt und die vertiefenden Prüfungen zu spät durchgeführt worden waren.

Weiters wurde eingewendet, dass in der Risikoanalyse vom Februar 2018 die Risiken „rostige OBusse“ und „Verfügbarkeit der OBusse“ nicht aufschienen.

Der Betriebsleiter der Salzburg AG führte dazu aus, dass dieses Rostrisiko so nicht identifiziert worden sei. Laut Werkstättenleiter trete die Problematik „rostige OBusse“ ca alle 10 Jahre auf und sei in der Vergangenheit ohne größerem Aufsehen behoben worden.

Weiters verweist die TÜV Süd auf das Fehlen eines EDV-Tools. Ziel sollte sein

- die systematische Verankerung in der Regelkommunikation,
- die Festlegung von Eskalationsstufen sowie
- eine nachvollziehbare Dokumentation, wenn Maßnahmen nicht umgesetzt wurden.

Die Systematisierung und Digitalisierung der Nachweisführung über durchgeführte Arbeiten und die Erstellung eines Regelwerkes EN 50119 (Regelwerk für die Errichtung von Oberleitungsanlagen) ist zu gewährleisten. Die Systematik der Überprüfungen bei OBusen mit höherem Alter (ab 14 Jahren) ist zu verbessern.

Die Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung forderte ab 2019 eine Anpassung der Überprüfungsmethode in der Werkstätte. Diesbezügliche Vorbereitungen konnte die Salzburg AG nicht nachweisen.

(2) Der LRH hält fest, dass sich die Aussagen der TÜV Süd auf den Zustand der OBusse zum geprüften Zeitpunkt bezogen. Eine Aussage, die sich gemäß Prüfungsauftrag auf den Zeitraum 2015 bis 2018 erstreckt, war im Detail daraus nicht abzuleiten.

Der LRH kritisiert, dass trotz des festgestellten Mangels „Durchrostung am Träger“ teilweise mit der Reparatur bis zum Ende der 4-Monatsfrist gemäß § 57a KFG 1967 zugewartet wurde und die Fahrzeuge in Betrieb blieben.

- (3) *Die Änderungen der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung aus dem Jahr 2018 hätten u.a. eine Verkürzung der Fristen für die § 57a KFG 1967-Überprüfungen zur Folge gehabt. Die Salzburg AG habe sich bereits vor Inkrafttreten durch Verdoppelung der Instandhaltungskolonnen darauf vorbereitet. Dadurch hätten alle betroffenen Fahrzeuge innerhalb der neuen Fristen behandelt und der Wartungsplan insgesamt um drei Monate vorverlegt werden können, so die Salzburg AG in ihrer Gegenäußerung.*

4.7.3 Prüfung durch eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

- (1) Am 10. Oktober 2018 beauftragten der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Sprecher des Vorstandes der Salzburg AG eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, einen „detaillierten Projektbericht zur Evaluierung der Sicherheit, Qualität und Verlässlichkeit im Fahrbetrieb (inklusive detaillierter Beschreibung der Vorgehensweise und der Feststellungen) bei der Salzburg AG“ zu erstellen. Die Ergebnisse dieser für den Zeitraum vom 1. Jänner 2017 bis 30. September 2018 durchgeführten Prüfung wurden im Bericht vom 21. November 2018 festgehalten.

Die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft führte in ihrem Projektbericht aus, dass aufgrund der im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse - mit Ausnahme der angeführten Feststellungen - keine weiteren Sachverhalte bekannt geworden sind, die zu der Annahme veranlassen, dass einschlägige eisenbahnrechtliche Gesetze und Vorschriften (Eisenbahngesetz 1957) wie insbesondere die Gültigkeit der Konzessionen der OBusse und der Eisenbahnanlagen nicht gegeben sind.

Die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft verwies auf die fehlende Dokumentation von Prozessen. Darin sollten konkrete operative verkehrstechnische Grundsätze festgehalten, ein klarer Zeitablauf vorgegeben, die Integration in die Betriebsabläufe und auch die Überwachung und Kommunikation der Ergebnisse im Rahmen einer sicheren Betriebsführung geregelt werden. Weiters seien die Standards einer Risikoidentifikation und einer Risikoanalyse (fehlende Beschreibung der Methodik und

des Vorgehens der Risikoidentifizierung und der Methode der Risikobeurteilung) teilweise nicht erfüllt worden²⁵.

Weiters wurden Mängel festgestellt bei der „Überwachung und Kontrolle“ (mangelhafte Dokumentation der Überwachung bzw Aktualisierung der Risiken sowie keine laufende Aktualisierung und Dokumentation der Veränderungen und der Maßnahmenverfolgung) sowie bei der „Kommunikation und Beratung“ durch den Betriebsleiter an den Vorstand.

Zudem gab die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft mehrere Empfehlungen ab, wie etwa

- eine regelmäßige, zumindest jährliche Prüfung der Vollständigkeit der im Instandhaltungssystem BIDS erfassten Fahrzeuge und sonstigen Anlagen
- die Digitalisierung des Instandhaltungsvorgangs
- Vorgaben zur Durchführung und Dokumentation der Prüfung der Risikorelevanz
- Errichtung automatischer Schnittstellen zwischen den verwendeten Programmen.

(2) Der LRH weist darauf hin, dass die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft in ihrem Projektbericht über den Prüfzeitraum 1. Jänner 2017 bis 30. September 2018 mehrere Mängel aufgezeigt und Empfehlungen ausgesprochen hat. Die Salzburg AG hat Sofortmaßnahmen zur Beseitigung der Mängel eingeleitet sowie die Interne Revision mit der Begleitung der Maßnahmenverfolgung beauftragt.

4.7.4 Einleitung von Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Mängel

(1) Ende des Jahres 2017 wurden bei zwei OBussen größere Rostschäden festgestellt. In der Folge wurde der Fokus auf dieses Problem gelegt und im Jahr 2018 wurden im Rahmen der Fahrzeuginstandhaltung bei weiteren 18 OBussen mit einem Alter zwischen 15 und 23 Jahren erhebliche Rostschäden bekannt. Von den 114 zur Verfügung stehenden OBussen (einschließlich der drei Reserve-OBusse) konnten in der Zeit von Oktober 2017 bis zum Frühjahr 2019 insgesamt 20 OBusse zeitweise wegen Korrosionsschäden nicht ein-

²⁵ ISO 31000 Standard (ONR 49001)

gesetzt werden. Die Instandsetzungsarbeiten dauerten in Einzelfällen bis zu zwei Monaten. Gleichzeitig waren auf Grund von Reparaturen bzw durchzuführenden wiederkehrenden Überprüfungen gemäß § 57a KFG 1967 weitere Fahrzeuge nicht fahrbereit. Zudem verkürzte sich mit Mai 2018 die gesetzliche Frist für § 57a KFG 1967-Überprüfungen. Dies führte insbesondere im Herbst 2018 zu einem prekären Engpass im OBus-Fahrbetrieb. Wiederholt musste auf Reserve-OBusse (Steyr und Gräf & Stift) des Vereins „Pro Obus Salzburg, Verein zur Förderung von Obusbetrieben“ zurückgegriffen werden. Die Medien berichteten von der so genannten „OBus-Misere“.

Nach erstmaligem Bekanntwerden der Rostprobleme wurde in den monatlichen Jour Fixes dieses Problem angesprochen und der ressortzuständige Vorstand durch den Betriebsleiter informiert. Mit Ende September 2018 informierte das damals für den Bereich Verkehr zuständige Vorstandsmitglied seinen Vorstandskollegen im Rahmen der Vorbereitung für die Aufsichtsratssitzung, die für Anfang Oktober 2018 angesetzt war, über Rostschäden an OBussen. Der Vorstand informierte erstmals den Aufsichtsrat über das „Rostproblem“ in der 84. Aufsichtsrats-Sitzung am 2. Oktober 2018.

Der erhöhte Personalbedarf in den Werkstätten auf Grund der Sanierungsmaßnahmen sowie Langzeitkrankenstände und die relativ hohe Mitarbeiterfluktuation bei den OBus-Lenkern erforderten auch Maßnahmen im Personalbereich.

Nach Auskunft der Salzburg AG fielen für die Kunden keine Fahrten aus. TÜV Süd bestätigte in ihrem Gutachten vom November 2018, dass keine Gefährdung der Sicherheit für den Fahrgast aus technischer Sicht gegeben war.

Dieser Engpass beim OBus sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch im Personalbereich veranlasste den Aufsichtsrat der Salzburg AG, den Vorstand mit der Erarbeitung einer berichtmäßigen Gesamtstrategie - bestehend aus den drei Kapiteln Reparaturen/Technik, Investitionen und Personal - und der Einleitung von Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Situation beim OBus zu beauftragen.

Mit Umsetzung folgender Sofortmaßnahmen:

- Massiver Auf- und Ausbau der Reparaturlinien zur Fahrbereitmachung der abgestellten 18 OBusse
- Umfangreiches Investitionspaket für die Anschaffung neuer OBusse

- Konsequentes und verstärktes Personalrecruiting und Einleitung erforderlicher Maßnahmen zur Personalattraktivierung im Bereich OBus

sollte mit Ende des Jahres 2018 der OBus-Engpass überwunden und wieder ein Normalbetrieb möglich sein.

Der LRH erhob, dass zu den einzelnen Schwerpunkten folgende Maßnahmen zum Abschluss der gegenständlichen Prüfung beauftragt bzw umgesetzt wurden:

Massiver Auf- und Ausbau der Reparaturlinien zur Fahrbereitmachung der abgestellten 18 OBusse:

Damit die wegen Korrosionsschäden (Rostprobleme) nicht einsatzbereiten OBusse ehestmöglich wieder im Fahrdienst eingesetzt werden konnten, wurden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Task-Force Korrosion
- Verstärkung des Teams in der Werkstätte durch Leihpersonal
- Unterstützung durch externe Werkstätten.

Die „Task-Force Korrosion“ hatte das Ziel, die Korrosionsbehandlung zu beschleunigen, alle zur Verfügung stehenden Fachkräfte der Salzburg AG wurden gebündelt. Parallel wurden Mitarbeiter von Leiharbeitsfirmen koordiniert und ergänzend eingesetzt. Weiters wurden zusätzliche Partnerwerkstätten beauftragt.

Die Verstärkung des Teams in der Werkstätte durch Leihpersonal erreichte man durch Bereitstellung von drei zusätzlichen Fachkräften. Weiters wurden ab Oktober 2018 externe Werkstätten mit der Sanierung der Rostschäden beauftragt.

Als Zielgröße wurde vorgegeben, dass bis Ende 2018 wieder 105 einsatzfähige OBusse für den Linienbetrieb zur Verfügung stehen. Zum 31. Dezember 2018 standen tatsächlich 101 OBusse zur Verfügung.

Für den Notfall wurden zudem am Standort in der Alpenstraße 91 zwei Diesel-Busse der Firma ALBUS vorgehalten. Diese beiden Diesel-Busse mussten nicht eingesetzt werden.

Umfangreiches Investitionspaket für die Anschaffung neuer OBusse:

Der Aufsichtsrat genehmigte in seiner außerordentlichen Sitzung am 9. November 2018 ein umfassendes Investitionspaket zur Anschaffung neuer OBusse.

In der 86. Aufsichtsratssitzung am 11. Dezember 2018 wurde der Vorstand vom Aufsichtsrat ermächtigt, dass insgesamt 15 neue Gelenk-OBusse mit In-Motion-Charging (IMC) bestellt werden. Die IMC-Technik ermöglicht das Fahren ohne Oberleitung (Batteriebetrieb); mit dieser Technologie werden OBusse zu eOBussen. Der Auftragswert dieser OBusse beträgt insgesamt ca 15,4 Mio Euro. Das Vergabeverfahren ist mittlerweile beendet und der Zuschlag erteilt.

Von diesen 15 OBussen sollen drei bis Ende August 2019 und weitere acht bis Ende November 2019 geliefert werden. Durch diese Maßnahme sollte es möglich sein, dass die Verlängerung der Linie 5 (Grödig) wie zugesagt bedient werden kann. Für die restlichen vier OBusse sind Liefertermine bis Ende Februar 2020 vom Lieferanten zugesagt.

Konsequentes und verstärktes Personalrecruiting und Einleitung erforderlicher Maßnahmen zur Personalattraktivierung im Bereich OBus:

Diese Maßnahmen hatten unter anderem zum Ziel, die Dienstpläne und Turnusse zu optimieren sowie die Urlaubsplanung für die OBus-Lenker zu verbessern. Weiters sollte die Ausbildung der OBus-Lenker gestrafft und ergänzend dazu eine eigene Fortbildungsoffensive durch die Salzburg AG gestartet werden. Für den Bereich Verkehr sollten dabei spezifische Bildungsprogramme, wie etwa Schulungen für Konfliktmanagement, Kommunikation, Stressmanagement oder im Gesundheitsbereich umgesetzt werden.

Ziel des **Personalrecruitings** war, die Anzahl der OBus-Lenker von 249 VZÄ auf 280 VZÄ (inklusive 5 Ausbildungsstellen) aufzustocken. Das sollte durch Maßnahmen wie etwa die verstärkte Beauftragung und Intensivierung der Zusammenarbeit mit externen Personalrecruitern, intensive zielgruppengerechte Bewerbungen in den einschlägigen Foren sowie der Verbesserung des Bewerbungsprozesses erreicht werden.

Bis zum Ende des Jahres 2018 konnte mit diesen Maßnahmen der „Pool“ an OBus-Lenkern auf 262,9 VZÄ (so genannte „allein fahrfähige Lenker“) aufgestockt werden. Zu

dem befanden sich 49 Personen in verschiedenen Stufen des Bewerbungsprozesses. 21 Personen waren in Ausbildung und hatten bereits einen Dienstvertrag mit der Salzburg AG.

Unter dem Titel **Personalattraktivierung** setzte die Salzburg AG im Dezember 2018 Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der OBus-Lenker. So wurden etwa die Dienste attraktiver und mit kürzeren unbezahlten Ruhepausen gestaltet. Auch wurden die Turnusse optimiert (zB durch verbesserte Umlaufgestaltungen bei den Linien 1 und 5) und großteils einheitlich freie Tage bei der Dienstabfolge eingeführt. Ebenso erfolgten Optimierungen in der Urlaubsplanung mit Hilfe einer eigenen Online-Plattform. Weiters wurden Gehaltsverbesserungen für die OBus-Lenker beschlossen.

Als weitere Maßnahme erfolgte die Straffung der Ausbildung zu einem „allein fahrfähigen Lenker“ durch eine Reduzierung auf durchschnittlich 180 Stunden der innerbetrieblichen Ausbildung in Theorie und Praxis. Als „allein fahrfähiger Lenker“ wird ein OBus-Lenker bezeichnet, welcher sich nicht mehr in Ausbildung befindet und den OBus ohne Anwesenheit eines Fahrlehrers lenken darf.

(2) Der LRH hält fest, dass die unter dem Titel „Sofortmaßnahmen“ beabsichtigten Schritte im Wesentlichen in Bearbeitung bzw bereits umgesetzt waren. Nicht erreicht werden konnte etwa die angestrebte Anzahl von 280 VZÄ an OBus-Lenkern zum 31. Dezember 2018. Allerdings befanden sich zu diesem Zeitpunkt 49 Personen im Bewerbungsprozess.

Der LRH bemängelt, dass seit erstmaligem Bekanntwerden des Rostproblems zum Ende des Jahres 2017 erst knapp ein Jahr danach intensive Maßnahmen zur Behebung der Rostschäden gesetzt wurden. Auch der Aufsichtsrat wurde erst im Oktober 2018 mit diesem Problem befasst.

(3) *Die Salzburg AG teilte in ihrer Gegenäußerung mit, dass Rost an langlebigen Bussen kein außergewöhnliches Phänomen im Fahrzeugbetrieb bzw der Fahrzeuginstandhaltung sei. Daher werde auch laufend eine Rostbehandlung durchgeführt. 2018 sei die Salzburg AG allerdings mit einer Häufung von rostigen Obussen konfrontiert gewesen, was mit den gehäuften Krankenständen und der gesetzlichen Verkürzung der Begutachtungsfrist gemäß § 57a KFG 1967 zu dem Engpass geführt habe.*

4.7.5 Begleitung der Maßnahmenverfolgung durch Interne Revision

- (1) In der Sitzung des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats der Salzburg AG am 11. Dezember 2018 informierte der Vorsitzende über die zu diesem Zeitpunkt bereits vorliegenden Prüfberichte von TÜV Süd und einer Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft. Der Prüfungsausschuss der Salzburg AG beauftragte in der Folge die Interne Revision mit der Begleitung der Maßnahmenachverfolgung.

Die Interne Revision legte am 28. März 2019 den „Revisionsbericht 01/2019 - Maßnahmen Verkehr, Bericht zur Nachverfolgung“ vor. Für den gesamten Bereich Verkehr identifizierte die Interne Revision aus den beiden Prüfberichten insgesamt 220 Mängel bzw empfohlene Maßnahmen. Der LRH erhob, dass 83 davon die Sparte OBus betrafen.

Die Interne Revision berichtete dem Vorstand quartalsweise über den Bearbeitungsstatus der einzelnen Mängel und Maßnahmen.

- (2) Der LRH erhob, dass mit Ende März 2019 von den die Sparte OBus betreffenden 83 Mängeln bzw empfohlenen Maßnahmen 61 Fälle in Bearbeitung, 14 erledigt, fünf teilweise erledigt und drei offen waren.

- (3) *Ende Juni 2019 seien laut Bericht der Internen Revision 30 empfohlene Maßnahmen für die Sparte Obus bereits gänzlich und acht teilweise erledigt gewesen, so die Salzburg AG in ihrer Gegenäußerung.*

4.8 Qualitätsmanagement

- (1) Sowohl im Verkehrsverbundkooperationsvertrag als auch im Bilateralen Verkehrsdienstvertrag Stadtbus (Oberleitungsbus) traf die Salzburg AG für den Betrieb der OBusse Vereinbarungen über einzuhaltende Qualitätsstandards. Der Sicherung dieser vereinbarten Qualität sowie als Anreiz zur Erhöhung des Verkehrsangebotes soll ein Qualitätssicherungssystem dienen, das sowohl auf objektiven Messungen (Qualitätstester sowie direkte Messungen der Dienstleistungen) als auch auf subjektiven Messungen (Kundenbefragungen) basiert.

Die Salzburg AG verpflichtete sich, Fahrzeuersatzbeschaffungen ausschließlich nach dem Stand der Technik (Lüftungsanlagen in Bussen des Stadtverkehrs, elektronische Fahrzielanzeige, behindertengerechte Niederflurfahrzeuge bei Neuanschaffungen etc) vorzunehmen, die vertraglich vereinbarten Leistungen mit verkehrs- und betriebs sicheren Fahrzeugen zu erbringen und diese stets im ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Bei einem Ausfall von Fahrzeugen sind gleichwertige Ersatzfahrzeuge einzusetzen. Sollte die Salzburg AG nicht in der Lage sein, binnen zwei Stunden einen Ersatz zu stellen, wird vom Entgelt der auf diesem Kurs nicht erbrachten Leistung 0,99 Euro pro Kilometer abgezogen. Der LRH erhob, dass es im geprüften Zeitraum diesbezüglich keine Abzüge gab.

Im Bilateralen Verkehrsdienstvertrag ist auch die Verteilung der Zuständigkeiten im Qualitätsmanagement zwischen Behörde, SVG und Salzburg AG - wie in der ÖNORM EN 13816 empfohlen - festgelegt.

So sind anonyme Qualitätstests durch die „Konsumentenschutzabteilung des Landes“ bzw einem beauftragten Dritten vorgesehen. Die Ergebnisse sind der Salzburg AG zur Stellungnahme zu übermitteln. Der LRH erhob, dass das Land - der Konsumentenschutz (Verbraucherschutz) ist nunmehr in der Abteilung 9 angesiedelt - im geprüften Zeitraum keine derartigen Qualitätstests durchführte bzw veranlasste.

Die Kundenbefragungen sind von der SVG bzw einem von ihr beauftragten Dritten durchzuführen und die Ergebnisse an die Salzburg AG zur internen Qualitätssicherung zu übermitteln. Nach Auskunft der Salzburg AG wurden diese Kundenbefragungen einige Zeit ausgesetzt. Dies sei akzeptiert worden, da die Salzburg AG regelmäßig eigene Kundenbefragungen und Qualitätsmessungen durchführt.

In der Praxis orientierte sich die Salzburg AG an der ÖNORM EN (Europäische Norm) 13816 (Norm für „Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr - Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“). Der Hauptzweck dieser Norm besteht darin, die Qualitätsphilosophie für öffentliche Verkehre zu fördern sowie das Augenmerk auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden zu lenken. In diesem Sinn legt die Norm die Anforderungen für die Definition, die Festlegung von Zielen und die Messung der Qualität von Leistungen im öffentlichen

Personenverkehr fest und beinhaltet Vorschläge für die Auswahl entsprechender Messmethoden. Im Anhang zur ÖNORM EN 13816 sind sowohl die Qualitätskriterien für die Anforderungen an die Dienstleistungsqualität detailliert angeführt als auch Hinweise zur Leistungs- und Kundenzufriedenheitsmessung.

Gemäß ÖNORM EN 13816 ist von den Parteien, welche die Dienstleistungen erbringen (Behörde, Dienstleistungsanbieter, SVG), ein Qualitätsmanagement einzuführen das sicherstellt, dass bestimmte in der ÖNORM EN 13816 taxativ angeführte Punkte berücksichtigt und so aufgezeichnet werden, dass sie nachvollziehbar sind.

Die TÜV Süd bescheinigte mit dem Zertifikat vom 22. Mai 2017, dass die Salzburg AG unter anderem auch für den Betrieb des OBusse ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt hat und dieses auch anwendet. Das Zertifikat ist bis 31. März 2020 gültig.

Weiters bestätigte die TÜV Süd im Auditbericht vom 4. Juni 2018 (Überwachungsaudit) den Salzburger Lokalbahnen - diese betreiben die OBusse - dass unter anderem auch die Forderungen der ÖNORM EN 13816 in das bestehende Managementsystem integriert und in den dokumentierten Prozessen abgebildet wurden.

Gemäß ÖNORM EN 13816 sollten für jede Maßnahme eindeutige Definitionen und dazugehörige Dokumentationen erarbeitet werden, so dass jeder genau weiß, was die Maßnahme umfasst und nach welchem Verfahren Daten gesammelt werden. Die Salzburg AG führte auf Basis der ÖNORM EN 13816 zu folgenden in der Tabelle 9 angeführten Qualitätskriterien Erhebungen (Qualitätsmessungen, Kundenbefragungen etc) durch:

Qualitätskriterien auf Basis ÖNORM EN 13816						
Qualitätskriterien	Zuordnung	Kennzahl	Bewertung Kunde	Bewertung Dienstleister	Quelle	
Verfügbarkeit	Verkehrsmittel	Verfügbarkeit	X		Kundenbefragungen	
	Betrieb	Anteil Beschwerde	X		Beschwerdetool	
Zugänglichkeit	Ticketing	Erwerb Fahrkarte	X		Kundenbefragungen	
	Ticketing	Fahrgeldeinnahmen, Handyticketing		X	Kennzahlen-Cockpit	
Information	Fahrgastinformation unter Normalbedingungen	Fahrgastinformation am Fahrzeug	X		Kundenbefragungen	
		Fahrgastinformation im Fahrzeug		X	Qualitätsmessungen	
	Fahrgastinformation unter Sonderbedingungen	Fahrgastinformation unter Sonderbedingungen	X		Kundenbefragungen	
Zeit	Pünktlichkeit	Pünktlichkeit	X		Kundenbefragungen	
				X	MOBILEstatistik	
Kundenbetreuung	Personal Erscheinungsbild	Fahrpersonal	X		Kundenbefragungen	
				X	Qualitätsmessungen	
	Beschwerden	Beschwerden	X		Beschwerdetool	
Komfort	Sauberkeit	Sauberkeit der Fahrzeuge	X		Kundenbefragungen	
				X	Qualitätsmessungen	
	Benutzbarkeit von Fahrgasteinrichtungen	Benutzbarkeit der Fahrgasteinrichtungen			X	Qualitätsmessungen
			Raumangebot in Fahrzeugen	Sitzplatzangebot in Fahrzeugen	X	
Sicherheit		Sicherheit	X		Kundenbefragungen	
		Anzahl Unfallmeldungen		X	Kennzahlen-Cockpit	
Umwelteinflüsse		Energieeffizientes Fahren		X	Kennzahlen-Cockpit	

Tabelle 9: Qualitätskriterien auf Basis ÖNORM EN 13816

Im Sicherheitsmanagement Handbuch der Salzburg AG Verkehr waren die das Qualitätsmanagement umfassenden Tätigkeiten und Maßnahmen dokumentiert, in den gemäß EisbG zu erstellenden Tätigkeitsberichten des Betriebsleiters (Management Review-Berichte) die jährliche Bewertung des prozessorientierten Qualitätsmanagementsystems. Unterschiedliche Einzelregelungen im Qualitätsmanagementsystem waren im Softwareprogramm „ConSense“ hinterlegt, welches die Prozesse und die Qualifikationen der Mitarbeiter abbildete.

- (2) Der LRH hält fest, dass im geprüften Zeitraum die gemäß bilateralem Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen anonymen Qualitätstests durch die „Konsumentenschutzabteilung“ des Landes sowie die Kundenbefragungen durch die SVG bzw einem von der SVG beauftragten Dritten nicht stattfanden.

Die Salzburg AG erfüllte im Bereich OBus allerdings die für das Qualitätsmanagement relevante ÖNORM EN 13816 weitgehend bzw waren entsprechende Maßnahmen in Bearbeitung. Auch lagen zum Qualitätsmanagement im Bereich OBus entsprechende Zertifikate von dazu autorisierten Stellen vor.

4.8.1 Beschwerdemanagement

- (1) Gemäß Verkehrsverbundkooperationsvertrag verpflichteten sich die SVG und die am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen ein gemeinsames professionelles Beschwerdemanagement zu installieren.

Die Salzburg AG erfasste sämtliche Kundenkontakte (Anfragen, Beschwerden, etc) im Beschwerdemanagementsystem „jira“.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Kundenkontakte im Jahr 2018 im Bereich OBus im Detail:

Kundenanfragen, Kundenrückmeldungen (Beschwerdemanagement) OBus 2018					
	Anfrage	Beschwerde	Feedback	Lob	Gesamt
Besichtigung/Führung	8	1	0	0	9
Fahrpreis (Tarif)	205	33	26	1	265
Fahrzeug durchgefahren	0	159	6	0	165
Fahrzeug wartet nicht	1	116	3	0	120
Information	144	53	58	0	255
Komfort (Fahrzeug, Haltestellen)	22	49	57	1	129
Kundenbetreuung (Personal, Hilfestellung, Service)	19	272	26	28	345
Lost & Found	1.967	0	4	0	1.971
(none)	9		0	0	9
Sicherheit (Fahrstil, Unfallvermeidung)	12	179	15	2	208
Sonstiges	102	67	37	0	206
Umwelteinflüsse (Verschmutzung, Vandalismus, Lärm)	4	15	7	0	26
Verfügbarkeit (Takt, Betriebszeiten, Anschlüsse)	117	68	31	2	218
Zeit (Pünktlichkeit, Reiseplanung)	9	265	13	0	287
Zugänglichkeit (Fahrausweiskontrolle, Vertrieb)	12	11	1	0	24
Summe	2.631	1.288	284	34	4.237

Tabelle 10: Kundenanfragen, Kundenrückmeldungen (Beschwerdemanagement) OBus 2018

Von den im Jahr 2018 insgesamt 4.237 Kundenkontakten entfielen 1.288 auf Beschwerden (30,4 %).

Aufzeichnungen über die prozessorientierte Bearbeitung der Beschwerden in dieser Form lagen ab dem Jahr 2016 vor. Im Jahr 2016 gab es bei 3.283 Kundenkontakten 1.208 Beschwerden (36,8 %), im Jahr 2017 waren es bei 4.461 Kundenkontakten 1.438 Beschwerden (32,2 %). Die Beschwerden waren somit im Verhältnis zu den Kundenkontakten kontinuierlich rückläufig. Die meisten Beschwerden erfolgten alljährlich zu Kundenbetreuung und Pünktlichkeit.

In der SVG eingegangene Beschwerden zum OBus-Betrieb wurden an die Salzburg AG weitergeleitet.

5. Beantwortung der Fragen

- (1) Der dem LRH übermittelte Auftrag zur Prüfung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, Sparte Verkehr enthielt neben der Prüfung der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des OBus-Angebotes auch eine Liste mit sechs konkreten Fragen. Die Fragen 1, 2, 3 und 4 übermittelte der LRH der Salzburg AG zur Beantwortung und ersuchte diese auch anhand entsprechender Unterlagen zu dokumentieren. Die Fragen 5 und 6 beurteilte der Landesrechnungshof auf Basis der Einsicht in die Aufsichtsratsprotokolle und in die von der Salzburg AG vorgelegten Unterlagen.

Im Folgenden werden die Fragen, deren Beantwortung durch die Salzburg AG sowie die (ergänzenden) Feststellungen des LRH dargelegt:

Frage 1:

War das OBus-Angebot bzw der Betrieb der OBus-Flotte und des gesamten Streckennetzes in punkto Sicherheit im Zeitraum 2015 bis 2018 gegeben?

Beantwortung durch die Salzburg AG mit Schreiben vom 21. Mai 2019:

Der TÜV Süd kommt in seinem Bericht über die Prüfung des sicheren rechtskonformen Obus- und Salzburger Lokalbahnbetriebs der Salzburg AG (siehe Unterlage 14.01.02) vom 22.11.2018 zu dem Ergebnis, dass „in Bezug auf die vor Ort überprüften Anlagen der sichere und rechtskonforme Betrieb von Obus und... die Sicherheit für den Fahrgast aus technischer Sicht zum Zeitpunkt der Prüfung bestätigt werden kann“. Auch die KPMG Austria GmbH bestätigt in ihrem Detaillierten Projektbericht zur Evaluierung der Sicherheit, Qualität und Verlässlichkeit im Fahrbetrieb vom 21.11.2018 (siehe Unterlage 14.01.01), dass „den Anforderungen betreffend Sicherheitsmanagementsystem, Zertifizierung und Sicherheitsbericht gemäß §§ 39ff EISbG entsprochen wird“. Als Nachweis dafür, dass diese Anforderungen während des gesamten Prüfzeitraums von 2015 bis 2018 erfüllt waren, dienen die jährlichen Auditberichte des TÜV Süd (siehe Unterlagen 11.42, 11.45, 11.44 und 11.07) und die gültigen Zertifikate bzw Bescheinigungen unabhängiger Prüf- und Zertifizierungsstellen (siehe Unterlagen 11.01.02, 11.06, 11.43, 11.28, 11.29).

Ergänzung durch den LRH:

Dem LRH lagen bei seiner Prüfung die in der Beantwortung angeführten Unterlagen vor, sodass die Richtigkeit der Beantwortung bestätigt werden kann. Der LRH verweist dazu auch auf Punkt 4.7 des gegenständlichen Berichtes.

Frage 2:

War im Zeitraum 2015 bis 2018 der Einsatz aller vorhandenen OBus-Garnituren gemäß den vertraglichen Bestellungen sichergestellt?

Beantwortung durch die Salzburg AG mit Schreiben vom 21. Mai 2019:

Die Salzburg AG kam ihren Verpflichtungen aus den vertraglichen Bestellungen, im Speziellen aus dem Bilateralen Verkehrsdienstvertrag zwischen SVG und Salzburg AG vom 25.08.2009 (siehe Unterlage 04.01) zum Grundangebot, aus dem Förderübereinkommen zwischen Salzburg AG und Salzburger Flughafen GmbH vom 25.08.2009 (Unterlage 07.01) zur Linie 8 (bzw heute 10), aus der Leistungsvereinbarung zwischen Salzburg AG und SVG vom 11.12.2013 (Unterlage 07.02) zur Taktverdichtung Linie 2 West, aus der Finanzierungsvereinbarung zwischen Salzburg AG und Stadt Salzburg vom 12.02.2016 (Unterlage 07.03) zur Linie 9, aus der Subventionsvereinbarung zwischen Salzburg AG und Stadt Salzburg vom 28.12.2017 (Unterlage 07.07) zum Sonntagsbetrieb Linie 9, aus der Subventionsvereinbarung zwischen Salzburg AG und Stadt Salzburg vom 28.12.2017 (Unterlage 07.05) zum Ferienfahrplan Linie 2 und 4 und aus dem Förderübereinkommen zwischen der Salzburg AG und der Gemeinde Wals-Siezenheim vom 14.12.2018 (Unterlage 07.06) zur Linie 10 sowie aus der Vorgängervereinbarung, im genannten Zeitraum nach. Der vereinbarte Umfang sowie die vereinbarte Qualität der Verkehrsdienstleistungen waren im genannten Zeitraum 2015 bis 2018 sichergestellt. Aufgrund des unvorhersehbaren, außergewöhnlichen Anstiegs der Krankenstände beim Fahrpersonal drohte allerdings im Herbst 2018 Personalknappheit, weshalb die Salzburg AG aus Vorsichtsgründen im Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen und gesetzlichen Vorschriften zeitlich befristet einen Schienenersatzverkehr auf der Linie 9 mit Biogasbussen und Fremdpersonal einrichtete. An Sonn- und Feiertagen wurde der Betrieb weiterhin ganztags mit Obussen durchgeführt, ebenso wurde werktags in der Früh zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr ein Obus eingesetzt.

Ergänzung durch den LRH:

Dem LRH lagen bei seiner Prüfung die in der Beantwortung angeführten Unterlagen vor. Der LRH verweist dazu auf Punkt 4.7.4 seines Berichtes.

Frage 3:

War im Zeitraum 2015 bis 2018 in den Werkstätten genügend Personal für die Instandhaltung bzw Reparaturen vorhanden, damit die Fahrzeugflotte keinen Schaden nimmt?

Beantwortung durch die Salzburg AG mit Schreiben vom 21. Mai 2019:

Die TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich GmbH weist in ihrem Bericht über die Prüfung des sicheren rechtskonformen Obus- und Lokalbahnbetriebs der Salzburg AG (siehe Unterlage 14.01.02) vom 22.11.2018 zum Thema Personalressourcen darauf hin, dass „die Obuswerkstätte mit 44 Mitarbeitern gut besetzt und die fachliche Kompetenz auf der operativen Ebene sehr gut ist“. Im genannten Zeitraum war demgemäß in den Werkstätten genügend und qualifiziertes Personal für die Instandhaltungen und Reparaturen vorhanden, wobei die Abdeckung von Bedarfsspitzen - so auch im Falle der Rostsanierung - durch Beauftragung externer Dienstleister erfolgte (vgl. Unterlage 10.04).

Ergänzung durch den LRH:

Dem LRH lagen bei seiner Prüfung die in der Beantwortung angeführten Unterlagen vor. Der LRH verweist dazu auf Punkt 4.5 seines Berichtes.

Frage 4:

Hat im Zeitraum 2015 bis 2018 die Anzahl der Chauffeure ausgereicht, um die Fahrpläne einzuhalten?

Beantwortung durch die Salzburg AG mit Schreiben vom 21. Mai 2019:

Die Salzburg AG ermittelt den Personalbedarf im Bereich Obus-Fahrdienst auf Basis der Jahrespflichtleistung der einzelnen Fahrer und der Fahrplanstunden für sämtliche Linien und für alle festgelegten Fahrtage aus einem speziellen Programmsystem zur Fahr- und Dienstplanung im öffentlichen Personenverkehr zuzüglich eines Aufschlags von ca 20 % für durchschnittliche Krankenstände, Urlaub, Betriebsratsfreistellungen etc, der auf den Berechnungen früherer Planungsperioden beruht. Wie im Prüfbericht

der KPMG Austria GmbH vom 21.11.2018 auf Basis einer Analyse der Personalbedarfsplanung für das Jahr 2018 bestätigt (siehe Unterlage 14.01.01), entspricht diese Personalbedarfsplanung der Salzburg AG den gesetzlichen Anforderungen. Die Salzburg AG konnte also davon ausgehen, dass die aufgrund der Personalbedarfsplanung ermittelte Anzahl an OBus-Lenkern ausreicht, um die Fahrpläne einzuhalten.

Aufgrund eines nicht vorhersehbaren, außergewöhnlichen Anstiegs der Krankenstände im Herbst 2018 drohte Personalknappheit im Bereich der OBus-Lenker und es wurde aus Vorsichtsgründen auf der Linie 9 (siehe Beantwortung Frage 2) ein zeitlich befristeter Schienenersatzverkehr gemäß § 18d EibG eingerichtet, der mit Fremdpersonal durchgeführt wurde, sodass die Personalsituation entlastet und die restlichen Linien mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal vollständig bedient werden konnten.

Ergänzung durch den LRH:

Dem LRH lagen bei seiner Prüfung die in der Beantwortung angeführten Unterlagen vor. Der LRH verweist dazu auf Punkt 4.5 seines Berichtes.

Frage 5:

Wurde im Zeitraum 2015 bis 2018 der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Zustände im OBus-Bereich ausreichend und richtig informiert?

Beantwortung durch den LRH:

Der Vorstand der Salzburg AG berichtete dem Aufsichtsrat im Zeitraum 2015 bis 2018 in jeder stattgefundenen Sitzung des Aufsichtsrates entweder im „Lagebericht des Vorstandes“, im „Bericht über die laufende Geschäftstätigkeit (Quartalsberichte)“ oder in *eigenen Tagesordnungspunkten* über den Bereich Verkehr/OBus. In diesen Berichten informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über wesentliche Themen im Bereich Verkehr/OBus.

Dabei erfolgten Informationen über aktuelle Kennzahlen im Verkehrsbereich/OBus (beförderte Personen, Investitionen, Umsatzzahlen etc), die strategische Ausrichtung, Projekte zur Prozessoptimierung, Sicherheits- und Qualitätsmanagementmaßnahmen, Entscheidungen sowie Auswertungen im Personalbereich (Personalveränderungen, Mitarbeiterbefragungen, Urlaub, Problematik Krankenstände, Unfallzahlen etc). Weitere Schwerpunkte in der Berichterstattung bildeten die Bereiche Werkstatt, Fuhrpark sowie Fahrplan- und Liniennetzänderungen.

Über die Thematik „Rostschäden an OBusen“ wurde der Aufsichtsrat erstmals in der Sitzung am 2. Oktober 2018 informiert. Weiters wurde dieses Thema in den Sitzungen am 9. November 2018 und am 11. Dezember 2018 behandelt.

Frage 6:

Entsprechen die Antworten auf die SPÖ-Landtagsanfrage (Nr 183 BEA vom 19. Juni 2017) der Richtigkeit?

Der LRH teilt dazu mit, dass die Landtagsabgeordneten Klubvorsitzender Walter Steidl und Adelheid Hirschbichler MBA am 5. Mai 2017 eine Anfrage an die Landesregierung richtete und um ressortzuständige Beantwortung durch Herrn LH-Stv. Dr. Christian Stöckl ersuchte. Diese Anfrage wurde am 19. Juni 2017 durch Herrn LH-Stv. Dr. Christian Stöckl beantwortet.

Die Beurteilung durch den LRH, ob die darin gegebenen Antworten der Richtigkeit entsprechen, erfolgte auf Basis der Einsicht in die Aufsichtsratsprotokolle und in die von der Salzburg AG vorgelegten Unterlagen.

SPÖ-Landtagsanfrage 1:

Ist die Landesregierung bzw sind ihre Vertreter im Aufsichtsrat über die oben geschilderte Vorgangsweise informiert? Wie beurteilt die Landesregierung diese Vorgangsweise?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 1 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Der Aktionär Land Salzburg ist über seine Vertreterinnen und Vertreter im Aufsichtsrat über die gegenständliche Thematik informiert. Der Aktionär Land Salzburg vertraut auf eine sensible, sachgerechte, sozial verträgliche und jedenfalls gesetzeskonforme Vorgangsweise in der Salzburg AG.

Der LRH erhob, dass im Aufsichtsrat laufend Diskussionen zum Personal stattfanden. Die im speziellen angesprochene Thematik (Vorgehensweise gegenüber „auffälligen“ Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wie etwa Aufforderung zur maßgeblichen Verringerung der Krankenstände oder schriftliche Androhung der Beendigung des Dienstverhältnisses bei Langzeitkrankenständen) war so bis Juni 2017 (Beantwortung der Anfrage am 19. Juni 2017) im Detail nicht diskutiert worden, stand jedoch in der AR-Sitzung am

4. April 2018 zur Diskussion. Der Vorstand teilte darin unter anderem die Vorgangsweise in den angesprochenen Fällen mit.

SPÖ-Landtagsanfrage 2:

Welchen Hintergrund haben die an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerichteten Schreiben?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 2 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Laut Stellungnahme der Salzburg AG erfolgen die angesprochenen Schreiben im Verkehrsbereich der Salzburg AG dann als personalistische Maßnahme im Falle bezahlter Arbeitsausfälle, wenn diese Arbeitsausfälle auffällig, wiederholt und überdurchschnittlich lang andauernd anfallen. Dem Schreiben vorgelagert sind ausführliche Gespräche mit den Vorgesetzten, in den meisten Fällen auch bahnärztliche Untersuchungen, mit dem primären Zweck gemeinsam Abhilfe zu schaffen und den Arbeitsplatz zu sichern. Nur dann, wenn sich nach den Gesprächen keine Trendumkehr ergibt, erfolgt auch aus dienstrechtlichen Notwendigkeiten ein entsprechendes Schreiben.

Der LRH erhob, dass in den Fällen in welchen Schreiben an Mitarbeiter ergingen, entsprechend der in der Beantwortung geschilderten Weise vorgegangen worden war. Der Vorstand teilte dem Aufsichtsrat in der Sitzung am 4. April 2018 mit, dass vor Übermittlung von Schreiben an Mitarbeiter mit Langzeitkrankenständen detaillierte Analysen über einen Zeitraum von mehreren Jahren erfolgt seien. Dabei seien in manchen Fällen „optimierte“ Krankenstände vor allem an Montagen und Freitagen festzustellen gewesen.

SPÖ-Landtagsanfrage 3:

Werden in der Salzburg AG Daten über Krankenstände von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gesammelt und statistisch verarbeitet?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 3 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Laut Salzburg AG werden die Krankenstände zur Erfüllung der verschiedenen gesetzlichen Anforderungen (wie zB Sozialversicherung, Unfallversicherung, Arbeitnehmerschutz, Statistik Austria) mittels EDV verarbeitet. Für die Führungskräfte sind die Krankstunden der jeweiligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Information verfügbar.

Für den LRH war die Beantwortung nachvollziehbar.

SPÖ-Landtagsanfrage 4:

Welche Maßnahmen werden seitens des Unternehmens im Hinblick auf eine betriebliche Mitarbeiterinnen-Vorsorge und Mitarbeiter-Vorsorge gesetzt, um Krankenstände bzw weitere Krankenstände zu vermeiden?

Welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können an der betrieblichen Gesundheitsvorsorge teilnehmen (es wird um Auflistung nach Angestellten, Arbeiter, Busfahrer etc ersucht)?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 4 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Nach Auskunft der Salzburg AG setzt das Unternehmen seit Jahren auf eine Vielzahl von gesundheitsfördernden Maßnahmen. Die Bandbreite umfasst dabei allgemein über das Bildungsprogramm der Salzburg AG angebotene gesundheitsfördernde Seminare und Kurse, spezielle zielgruppenorientierte Programme bis hin zu Individualmaßnahmen. Zu den allgemeinen Programmen gehören u. a. auch Kurse wie „Der gesunde Rücken“, „Persönliche Vitalität“, „Lauffit“, „Fit for work - Ernährungsberatung“ usw. Zu den speziellen Programmen gehörte u. a. eine Schlaganfallvorsorge.

Laut Auskunft der Salzburg AG stehen Maßnahmen aus dem Bildungsprogramm grundsätzlich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, auch jenen des Verkehrsbereichs, offen. Insgesamt haben in den vergangenen fünf Jahren jährlich immer über 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Angebote wahrgenommen. Allein im Jahr 2017 besuchten bis jetzt schon 147 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen dieser Kurse. Darüber hinaus werden für den Verkehrsbereich zusätzlich spezielle Seminare angeboten. In den Jahren 2013 bis 2015 haben insgesamt 360 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Verkehrsbereich an derartigen Kursen teilgenommen.

Für den LRH war die Beantwortung nachvollziehbar.

SPÖ-Landtagsanfrage 5:

Wie sieht aktuell der Personalstand der Salzburg AG im Verkehrsbereich aus?

Werden zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigt bzw gesucht?

Gibt es Untersuchungen zur Belastung von Buslenkerinnen und Buslenkern unter der Maßgabe der Einhaltung von Fahrplänen in der staugeplagten Innenstadt?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 5 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Laut Stellungnahme der Salzburg AG hat der zugeordnete Personalstand im gesamten Verkehrsbereich per 31. März 2017 insgesamt 655 Vollzeitbeschäftigte betragen.

Laut Salzburg AG erfolgt ein Ersatz von Mitarbeiterabgängen aufgrund natürlicher, vor allem pensionsbedingter Fluktuation laufend. Es erfolgten bzw erfolgen auch zusätzliche Aufnahmen bei Ausweitung des Verkehrsangebotes wie zB aufgrund der Einführung der OBus-Linie 9 oder durch Ausweitung des touristischen Programms bei der Schafbergbahn.

Wie alle Verkehrsunternehmen stellt auch die Salzburg AG die gesundheitliche und psychologische Tauglichkeit/Belastbarkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im gesetzlichen Rahmen regelmäßig fest. Die Arbeitsplätze werden laut Salzburg AG entsprechend der gesetzlichen Vorgaben evaluiert.

Für den LRH war die Beantwortung nachvollziehbar.

SPÖ-Landtagsanfragen 6, 7 und 8:

Wird die Salzburger Landesregierung, die von ihr entsandten Mitglieder im Aufsichtsrat der Salzburg AG auffordern, sich der Angelegenheit anzunehmen?

Wenn nein, warum nicht?

Wird die Salzburger Landesregierung das Unternehmen auffordern noch mehr in die betreffende Gesundheitsvorsorge zu investieren?

Beantwortung der SPÖ-Landtagsanfrage 6 durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl:

Der Aufsichtsrat hat sich laut mir vorliegenden Informationen in einer Sitzung bereits mit der Thematik befasst und den Bericht des Vorstandes der Salzburg AG zur Kenntnis genommen.

Dazu besteht aktuell kein Anlass, da die Salzburg AG nach mir vorliegenden Informationen bereits jetzt Programme zur betrieblichen Gesundheitsförderung unterhält.

Der LRH verweist zu diesen an die Landesregierung gerichteten Fragen auf die Beantwortung durch LH-Stv. Dr. Christian Stöckl.

Der Direktor des Landesrechnungshofes:

Mag. Ludwig F. Hillinger e.h.

6. Anhang

6.1 Gegenäußerung der Salzburg AG

6.2 Gegenäußerung des Amtes der Salzburger Landesregierung

Salzburg AG, Postfach 170, 5021 Salzburg

Landesrechnungshof Salzburg
Herrn Direktor Mag. Ludwig F. Hillinger
Nonnbergstiege 2
Postfach 527
5010 Salzburg

Bayerhamerstraße 16, 5020 Salzburg
Tel. +43/662/8884-0

Zeichen: RI KO/Sac
Mitarbeiter: Christina Staudé
Durchwahl: 1214
Fax-Durchwahl: 1701214
christina.staude@salzburg-ag.at

Seite 1/3

**Gegenäußerung zu den Feststellungen zur Sonderprüfung
„Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
Sparte Verkehr – Oberleitungsbus“**

26. August 2019

Sehr geehrter Herr Landesrechnungshofdirektor Mag. Hillinger,

Mit Schreiben vom 17.07.2019 unter der Zahl 003-3/202/19-2019 wurden der Salzburg AG die Feststellungen des Landesrechnungshofes mit der Aufforderung zur Abgabe einer schriftlichen Äußerung übermittelt.

Zu den Feststellungen des Landesrechnungshofes erlauben wir uns wie folgt anzumerken:

Zu 4.4

Der Verlustabdeckungsvertrag regelt die Subventionen von Stadt und Land Salzburg zu den ehemaligen Verkehrsbetrieben der Salzburger Stadtwerke AG. Der Stadt Salzburg, die Subventionen zu den Verkehrsteilbetrieben Obus, Festungsbahn, Mönchsbergaufzug und unter Umständen auch Salzburger Lokalbahn leistet, wurden die Ergebnisrechnungen für alle Teilbetriebe vorgelegt. Dem Land Salzburg, das vertragsgemäß nur Zuschüsse zur Salzburger Lokalbahn gewährt, wurden dementsprechend Ergebnisrechnungen für die Salzburger Lokalbahn übermittelt. Aufgrund des Hinweises des Landesrechnungshofes, dass laut Vertragstext auch dem Land Salzburg die Ergebnisrechnungen für alle Teilbetriebe vorzulegen sind, wurden dem Land Salzburg bereits Anfang Mai 2019 aktuelle Teilbilanzen und Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Verkehrsteilbetriebe Obus, Festungsbahn, Mönchsbergaufzug und Salzburger Lokalbahn übermittelt und wird künftig dieses Prozedere beibehalten.

Zu 4.4.1 und 4.4.2

Der Verlustabdeckungsvertrag verpflichtet die Salzburg AG „...jährlich jeweils einen eigenen Teilabschluss (Teilbilanz und Teil-GuV) für die Rechnungskreise Obus- und Autobus, Mönchsbergaufzug, Festungsbahn und Lokalbahn zu erstellen.“ Die Vorlage von Teilabschlüssen nach den Bestimmungen des HGB bzw. UGB wurde nicht vereinbart. Daher wurden bisher Ergebnisrechnungen aus dem SAP-Modul CO (Controlling) vorgelegt, die sich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien in der Zeilenstruktur etwas von der Zeilenstruktur gemäß UGB unterscheiden. Neben den wesentlichen Kosten- und Er-

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Firmensitz: Bayerhamerstraße 16, 5020 Salzburg, Österreich, T +43/662/8884-0, office@salzburg-ag.at, www.salzburg-ag.at, UID: ATU33790403,
Offenlegung nach §14 UGB: Aktiengesellschaft, Salzburg, Landesgericht Salzburg, Firmenbuch: FN 51350s, Bankverbindung: Raiffeisenverband Salzburg:
IBAN: AT66 3500 0000 0004 5005, BIC: RVSAAT2S; Salzburger Sparkasse: IBAN: AT81 2040 4000 0000 1800, BIC: SBGSAT2SXXX



tragspositionen, die auch dem UGB entsprechen, sind noch deutlich detailliertere betriebswirtschaftliche Informationen enthalten. Die für die Subventionsbemessung gemäß Verlustabdeckungsvertrag geforderte HGB/UGB-Kennzahl „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ bzw. „Ergebnis vor Steuern“ ist in den vorgelegten Ergebnisrechnungen eindeutig und unzweifelhaft ausgewiesen. Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Teil-Gewinn- und Verlustrechnungen und Teilbilanzen gemäß Zeilenstruktur des UGB vorzulegen, wurde bereits aufgegriffen. Künftig werden demzufolge die Teilabschlüsse, die dem Land und der Stadt Salzburg gemäß Verlustabdeckungsvertrag zu übermitteln sind, aus dem SAP-Modul FI (Finanzen) generiert.

Die Abschlüsse für die Teilbetriebe der Salzburg AG werden aus dem internen Rechnungswesen generiert. Es finden die für die Salzburg AG verpflichtenden Regelungen zur Teilabschlusserstellung gemäß Elektrizitätswirtschaftsorganisationsgesetz (EIWOG) und Gaswirtschaftsgesetz (GWG) Anwendung. Alle Teilabschlüsse werden dabei vom testierten Einzelabschluss der Salzburg AG abgeleitet; die Systematik der Erstellung wird im Zuge der Jahresabschlussprüfung vom Abschlussprüfer mitgeprüft, wobei entsprechend den gesetzlichen Verpflichtungen nur die Teilabschlüsse gemäß EIWOG und GWG testiert werden. Da keine rechtlich selbständigen Einheiten bestehen, kommen für Teilabschlüsse gewisse, den gesetzlichen Vorschriften, Fachgutachten und Richtlinien entsprechende Erleichterungen zur Anwendung. Das ausgewiesene Eigenkapital stellt in diesem Sinne eine Nettosition aus ungedecktem Ergebnis und Eigenkapitalausgleich/-einlagen zwischen den Teilbetrieben (interne Ergebnisverwendung) dar.

Zu 4.5.1

Der erhöhte Soll-Personalstand an Obuslenkern von 275 VZÄ plus fünf Ausbildungsplätze, der intern festgelegt worden war, um Rückstände abzubauen, wurde am 30.04.2019 erreicht bzw. mit 278,295 VZÄ an alleinfahrfähigen Obuslenkern plus 14 Personen, die sich zu diesem Zeitpunkt in Ausbildung befanden, sogar deutlich überschritten. Aufgrund von ungeplanten und unerwarteten Austritten wurde der Soll-Personalstand seitdem phasenweise für kurze Zeit unterschritten. Am 12.08.2019 betrug der Stand an alleinfahrfähigen Obuslenkern 277,7 VZÄ und sechs Personen befanden sich in Ausbildung.

Zu 4.6

Die ab Ende 2018 geordneten neuen Obusse sind mit automatischen Zählsystemen ausgestattet.

Zu 4.7.2

Die Änderungen der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung aus dem Jahr 2018 hatten u.a. eine Verkürzung der Fristen für die § 57a KFG 1967-Überprüfungen von bisher – 1 Monat / + 4 Monate auf – 3 Monate / + 0 Monate zur Folge, worauf sich die Salzburg AG bereits vor Inkrafttreten durch Verdoppelung der Instandhaltungskolonnen vorbereitete. Dadurch konnten alle betroffenen Fahrzeuge innerhalb der neuen Fristen behandelt und der Wartungsplan insgesamt um 3 Monate vorverlegt werden, sodass weiterhin ausreichend zeitliche Reserven für allfällige Mängelbehebungen bestehen.

Zu 4.7.4

Die Salzburg AG möchte darauf hinweisen, dass Rost an langlebigen Bussen kein außergewöhnliches Phänomen im Fahrzeugbetrieb bzw. der Fahrzeuginstandhaltung ist. Daher wird auch laufend eine Rostbehandlung durchgeführt. 2018 war die Salzburg AG allerdings mit einer Häufung von rostigen Obussen konfrontiert, was mit den gehäuften Krankenständen und der gesetzlichen Verkürzung der Begutachtungsfrist gemäß § 57a KFG 1967 zu dem Engpass führte.

Zu 4.7.5

Ende Juni 2019 waren laut Bericht der Internen Revision 30 empfohlene Maßnahmen für die Sparte Obus bereits gänzlich und acht teilweise erledigt.

Freundliche Grüße

Salzburg AG
für Energie, Verkehr und Telekommunikation



Dr. Leonhard Schitter

Ing. Mag. Horst Ebner



Herrn
Direktor des Landesrechnungshofes
Mag. Ludwig F. Hillinger
Nonnbergstiege 2
5010 Salzburg

Büro
Landesamtsdirektor

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)
20001-LRH/3094/4-2019
Datum
07.08.2019
Betreff
Sonderprüfung "Salzburg AG" Sparte Verkehr - Oberleitungsbus

Chiemseehof
Postfach 527 | 5010 Salzburg
Fax +43 662 8042-2643
buero-lad@salzburg.gv.at
Mag. Markus Hinterseer, LLB. LL.M. oec.
Telefon +43 662 8042-2031

Bezug: 003-3/202/20-2019

Sehr geehrter Herr Direktor!

Zu den Feststellungen des Landesrechnungshofes zur Sonderprüfung „Salzburg AG - Sparte Verkehr - Oberleitungsbus“ kann auf Grund der Ausführungen der Abteilung 6 folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Zu den Punkten 2.3 und 2.4 (Seiten 19 und 20)

Laut Prüfauftrag des Landtages umfasst der zu prüfende Zeitraum die Jahre 2015 bis 2018 (siehe Punkt 1.2., Seite 11). Am 14.12.2015 fand eine aufsichtsbehördliche Kontrolle/Revision der Begutachtungsstelle Alpenstraße 91, Salzburg, im Sinn des § 57a Abs. 2a KFG und § 15 PBStV statt, was vom LRH selbst erwähnt wird. Dies liegt zweifellos innerhalb des vom LRH geprüften Zeitraumes, weshalb die Feststellung des LRH in Punkt 2.4 ihrer Grundlage entbehrt.

Beide Begutachtungsstellen der Salzburg AG wurden seit Ermächtigung mehrmals aufsichtsbehördlich überprüft. Generell wird bei der Durchführung von Revisionen für kurzfristig auftretende Verdachtsfälle der Vorrang eingeräumt, da hier für das Feststellen von maßgeblichen Mängeln oft eine zeitliche Nähe zum auslösenden Ereignis erforderlich ist. Dies kann unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen auch bewirken, dass sich periodisch wiederkehrende Revisionen bei „unauffälligen“ Ermächtigten verschieben.

Unabhängig davon gibt es keine konkreten Vorgaben, binnen welchen Zeitraumes wiederkehrend Revisionen im Sinn des § 57a Abs. 2a KFG bzw. des § 15 PBStV stattzufinden haben. In

www.salzburg.gv.at

§ 15 PBStV wird u.a. auf besondere Anlassfälle, die eine Revision rechtfertigen, hingewiesen. Solche Anlassfälle waren der zuständigen Behörde nicht bekannt, weshalb aus diesem Titel heraus auch keine Revisionen stattfanden. Da es nach den genannten Rechtsgrundlagen auch keine Vorgaben für ein bestimmtes Wiederholungsintervall von Revisionen gibt, gibt es auch keinen Anhaltspunkt für die vom LRH - übrigens nicht einmal begründete - Feststellung in Punkt 2.3.

Bei den beiden Begutachtungsstellen wurden am 31.7.2019 neuerlich Revisionen durchgeführt.

Zu Punkt 4.3 (Seiten 30 und 31)

Die Kritik des Landesrechnungshofes spiegelt, besonders im Hinblick auf die klare Verteilung der Zuständigkeit die eigenen Erkenntnisse wieder. Der dargestellte Sachverhalt muss insofern korrigiert werden, da keine Übertragung der strategischen Verkehrsplanung vom Referat 6/06 an die SVG erfolgt ist. Hier sei auch auf die Geschäftseinteilung der Salzburger Landesregierung verwiesen.

Zu Kapitel 4.4 (Seiten 32 und 33)

Die Teilabschlüsse Obus werden eingefordert.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung
DDr. Sebastian Huber, MBA
Landesamtsdirektor

Amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels finden Sie unter www.salzburg.gv.at/amtssignatur



LAND
SALZBURG

LRH

LANDESRECHNUNGSHOF