

Bericht

Ausgliederung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH

Juni 2026



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

Herausgegeben: Salzburg, Juni 2026
Zahl: 003-3/262/5/1-2026

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

**Ausgliederung der Salzburg Linien
Verkehrsbetriebe GmbH**

Juni 2026

003-3/262/5/1-2026

Kurzfassung

Im Jahr 2023 wurde die Verkehrssparte der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (Salzburg AG) ausgegliedert und in die Tochtergesellschaft Salzburg Linien Verkehrsbetriebe (SLV) eingebracht. Die Struktur des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Salzburg erhielt damit eine weitere Gesellschaft. Beides - die Struktur des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Salzburg sowie die Ausgliederung der Verkehrssparte der Salzburg AG - prüfte der Salzburger Landesrechnungshof (LRH) im Auftrag des Landtagsklubs Die GRÜNEN.

Öffentlicher Verkehr im Bundesland Salzburg

Zu den Strukturen hält der LRH zusammengefasst fest, dass das Amt sowie die im Prüfungsauftrag genannten Beteiligungen jeweils klar abgegrenzte Zwecke verfolgten. Parallele Strukturen konnte der LRH bei seinen Prüfungshandlungen nicht feststellen.

Eine Grundlage für das verkehrspolitische Handeln des Landes war das Salzburger Landesmobilitätskonzept, das aus dem Jahr 2016 stammte und die Bezeichnung „salzburg.mobil 2025“ trug. Dieses sah vor, dass die Landesregierung regelmäßig - mindestens alle zwei Jahre - dem Landtag und der Öffentlichkeit über den aktuellen Umsetzungsgrad und die Wirkung der darin enthaltenen Maßnahmen berichten sollte. Der LRH kritisiert, dass die Landesregierung keine entsprechenden Berichte vorlegte.

Die Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) stützte sich auf mehrere Quellen. Ein Teil wurde über Tarifeinnahmen finanziert. Weitere wesentliche Finanzierungsbeiträge leisteten Bund, Land Salzburg (Regionalverkehr) und Stadt Salzburg (Nahverkehr in der Stadt Salzburg). Die Auszahlungen, die das Land Salzburg unmittelbar für den ÖPNRV tätigte, erhöhten sich in den Jahren 2022 bis 2024 von rund 74,6 Mio Euro auf rund 152,5 Mio Euro, also auf rund das Doppelte. Der Anstieg betraf hauptsächlich Investitionen bei der Salzburger Lokalbahn, Darlehen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen sowie die Pinzgauer Lokalbahn. Der LRH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Landesvoranschlag wesentliche Abweichungen zum Vorjahr entsprechend zu begründen sind. Der LRH empfiehlt weiters die Aussagekraft der Transferberichte zu erhöhen.

Zu den einzelnen im Prüfungsauftrag angeführten Gesellschaften traf der LRH folgende Feststellungen:

Die **Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbh (SVG)** war die Organisationsgesellschaft des Salzburger Verkehrsverbunds gemäß ÖPNRV-G 1999. Zu ihren Aufgaben zählten beispielsweise Abrechnung und Verteilung von Erlösen, Marketing und Vertrieb für den Verbund sowie Bestellung von Verkehrsdienstleistungen.

Die SVG wies in der Bilanz zum 31. Dezember 2024 nicht verbrauchte Zuschüsse des Landes in Höhe von rund 46,3 Mio Euro aus, die aus den Jahren 2022 bis 2024 stammten. Das Land verminderte seine Zahlungen an die SVG erst Ende des Jahres 2024. Die SVG plante die Überförderung nur schrittweise und über das Jahr 2030 hinaus abzubauen. Der LRH kritisiert, dass diese Vorgehensweise nicht den Vorgaben der Fördervereinbarung - Anrechnung auf das folgende Budget - entsprach. Weiters kritisiert der LRH die lange Dauer des geplanten Abbaus der Überförderung. Der LRH fordert in dem Zusammenhang, die Fördervereinbarung zu überarbeiten.

Die SVG wies in der Bilanz zum 31. Dezember 2024 Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von rund 101,3 Mio Euro aus. Der LRH fordert vom Land, Vorgaben zur Steuerung der Liquidität seiner Beteiligungen zu erarbeiten. Der LRH empfiehlt dem Land darüber hinaus, die Einführung eines zentralen Cash Managements für sich und seine Beteiligungen zu prüfen.

Die **Schiene Salzburg GmbH** wurde gegründet, um neue Schienenfahrzeuge - sogenannte TramTrains - für die Salzburger Lokalbahn zu beschaffen und eine Eisenbahnwerkstätte zu errichten. Diese sollten an den Erbringer der Verkehrsdienste verpachtet bzw. entgeltlich überlassen werden. Für die Anschaffung der TramTrains beteiligte sich das Land über die Schiene Salzburg GmbH an einem Konsortium. Die Schiene Salzburg GmbH finanzierte die Anschaffung über ein Darlehen des Landes. Die Rückzahlung des Landesdarlehens sollte über die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung finanziert werden.

Zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs gewährte das Land der Schiene Salzburg GmbH einen jährlichen Zuschuss. Der LRH kritisiert, dass für diese Zuschüsse keine Fördervereinbarung abgeschlossen worden war. Im März 2026 wurde eine solche Fördervereinbarung abgeschlossen.

Ausgliederung der Verkehrssparte der Salzburg AG

Die vor der Ausgliederung bestehende Form der Verkehrsfinanzierung entsprach nicht mehr den rechtlichen Anforderungen, da der Verlustabdeckungsvertrag aus dem Jahr 2000 keine

unionsrechtskonforme Verkehrsfinanzierung darstellte. Die Aktionäre der Salzburg AG einigten sich, den Verkehrsbereich aus der Salzburg AG in eine Tochtergesellschaft auszugliedern.

Der LRH hält fest, dass die folgenden Ziele des Landes Salzburg mit der Ausgliederung im Wesentlichen erreicht werden konnten:

- Sicherstellung einer beihilfenrechtskonformen Verkehrsfinanzierung
- Gestaltungsfreiheit im ÖPNRV für Land Salzburg und Stadt Salzburg durch ein Beiratsmodell
- Schaffung der Möglichkeit eines Beitrags der Salzburg AG
- Vorteile der steuerlichen Gruppe mit der Salzburg AG erhalten
- Nutzung der Shared Services der Salzburg AG
- Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen

Der LRH beurteilt die Ausgliederung somit grundsätzlich als zweckmäßig.

Der LRH kritisiert im Hinblick auf die Zielerreichung, dass das Ziel der Direktvergabe der Ausgliederung im Hinblick auf den Auftraggeber nicht präzise formuliert war. Vor Abschluss der Verträge wurde nicht im Detail untersucht, ob eine Direktvergabe von der SVG an die SLV - also die vom Land Salzburg bevorzugte Variante - möglich ist. In einem Entwurf einer rechtlichen Stellungnahme eines Beraters wurde die Direktvergabe vom Land Salzburg an die SLV als nicht kritisch beurteilt. Eine Direktvergabe von der SVG an die SLV wurde jedoch nicht empfohlen.

Das Land Salzburg wurde erst 2026 im Zuge der Prüfung durch den LRH über diese Rechtsauffassung informiert. Eine Neuvergabe der Verkehrsdienstverträge der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn sollten spätestens im Jahr 2032 erfolgen. Das Land Salzburg teilte dazu in der Gegenäußerung mit, dass zeitgerecht und unter Berücksichtigung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt werde, wer formell als Auftraggeber neuer Verkehrsdienstverträge in Erscheinung trete.

Die finanziellen Aspekte - insbesondere die Höhe der Beitragsleistung der Salzburg AG sowie die Eigenkapitalausstattung der SLV - waren das Ergebnis von Verhandlungen. Der LRH beurteilt die Ausgliederung anhand der gesetzten Ziele bzw zuvor diskutierten alternativen Ausgliederungsvarianten als sparsam und wirtschaftlich.

Die Salzburg AG hatte bis zur Ausgliederung das wirtschaftliche Risiko des Betriebs der Salzburger Lokalbahn und einen Teil des wirtschaftlichen Risikos des Betriebs der Pinzgauer Lokalbahn zu tragen. Für das Land war das Risiko bei der Salzburger Lokalbahn durch den Verlustabdeckungsvertrag bis dahin mit rund 2,54 Mio Euro begrenzt. Der Wegfall der Verlustabdeckung durch das Land Salzburg sowie der Abschluss der Verkehrsdiensteverträge - und damit die Schaffung eines rechtskonformen Zustands - führte zu einer geänderten Risikoverteilung. Zusammengefasst führte die Ausgliederung dazu, dass das Land Salzburg die finanziellen Folgen und Risiken aus der Ausübung der Rechte gegenüber der SLV wirtschaftlich vollständig zu tragen hatte.

Für das Land Salzburg stellte sich die Situation somit nach der Ausgliederung tendenziell risikoreicher dar als vor der Ausgliederung.

Das Ziel einer rechtskonformen Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen war ein Vorteil für alle Gesellschafter der Salzburg AG, primärer ökonomischer Nutznießer war jedoch der Fremdgesellschafter in der Salzburg AG.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	5
Inhaltsverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis/Glossar	11
Tabellenverzeichnis.....	13
Abbildungsverzeichnis	14
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.....	14
1.5 Zeitlicher Ablauf der Prüfung	14
1.6 Aufbau des Berichtes.....	15
2. Öffentlicher Verkehr im Bundesland Salzburg.....	16
2.1 Struktur	16
2.2 Aufgabenträgerschaft	18
2.3 Landesmobilitätskonzept	20
2.4 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	21
2.5 Land Salzburg - Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.....	23
2.6 Involvierte Gesellschaften und deren Aufgaben	32
2.6.1 Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH	32
2.6.2 Schiene Salzburg GmbH	37
2.6.3 Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH.....	39
3. Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH	41
3.1 Ausgliederung der Verkehrsbetriebe der Salzburg AG.....	41
3.1.1 Ausgangslage	41
3.1.2 Vergaberechtliche Grundlagen für Verkehrsdiensteverträge	42

3.1.3	Ziele und Ergebnis der Verhandlungen	43
3.2	Rechtliche Grundlagen der SLV	49
3.2.1	Organe	50
3.2.2	Verkehrsbeirat	53
3.3	Finanzierung der SLV	55
4.	Fazit	61
5.	Anhang	63
5.1	Gegenäußerung des Amtes der Salzburger Landesregierung	63
5.2	Gegenäußerung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation bzw der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH.....	63

Abkürzungsverzeichnis/Glossar

A

AG	Aktiengesellschaft
Abteilung 6	Abteilung für Infrastruktur und Verkehr
Abteilung 8	Abteilung für Finanz- und Vermögensverwaltung
Albus	Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH
Ansatz 65001	Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn Dieser Ansatz im Landeshaushalt betrifft die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn, die vormals als Salzburger Regionalstadtbahn und später als „S-Link“ bezeichnet wurde.
Ansatz 65002	PLB Infra und Betrieb Dieser Ansatz im Landeshaushalt betrifft die Infrastruktur und den Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn.

B

BVergG 2018	Bundesvergabegesetz 2018
bzw	beziehungsweise

G

GAF	Gemeindeausgleichsfonds
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

I

Investive Gebarung	Die investive Gebarung ist Bestandteil des Finanzierungshaushaltes des Landes Salzburg. Sie umfasst alle Einzahlungen und Auszahlungen, die im Zusammenhang mit der Veränderung des Vermögens stehen. Dazu zählen beispielsweise Ein- und Auszahlungen aus dem Erwerb und der Veräußerung von Vermögenswerten, Ein- und Auszahlungen aus der Gewährung und Rückzahlung von Darlehen sowie Kapitaltransfers, also Ein- und Auszahlungen, die für Investitionszwecke empfangen oder geleistet werden.
ISSAI	International Standards of Supreme Audit Institutions

L

LRH	Landesrechnungshof
-----	--------------------

M

MIP	Das Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) für Privatbahnen in Österreich ist ein Finanzierungsinstrument des Bundes, das den Ausbau und Erhalt regionaler Schieneninfrastrukturen außerhalb der ÖBB in Kooperation mit den Bundesländern fördert.
-----	---

O

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen Die ÖBB sind in einer Unternehmensgruppe bestehend aus einer Holding AG sowie eigenen Aktiengesellschaften für Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr organisiert.
Operative Gebarung	Die operative Gebarung ist Bestandteil des Finanzierungshaushaltes des Landes Salzburg. Sie umfasst Einzahlungen und Auszahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit sowie laufende Transfers.
ÖPNRV-G 1999	Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr

P

PSO-Verordnung	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
----------------	--

S

SAFE	Salzburger Aktiengesellschaft für Energiewirtschaft
Salzburg AG	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SLV	Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH
Stadtwerke	Salzburger Stadtwerke Aktiengesellschaft
SVG	Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH

Z

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auszahlungen öffentlicher Verkehr 2022 bis 2024.....	23
Tabelle 2: Einzahlungen öffentlicher Verkehr 2022 bis 2024	24
Tabelle 3: Ansatz 64900 Salzburger Verkehrsverbund	24
Tabelle 4: Ansatz 64903 Gemeindeförderung Verkehrsdienste	26
Tabelle 5: Ansatz 65000 ÖBB Schieneninfrastruktur Investitionen.....	26
Tabelle 6: Ansatz 65001 Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn	27
Tabelle 7: Ansatz 65002 PLB Infra und Betrieb	27
Tabelle 8: Ansatz 65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste.....	28
Tabelle 9: Ansatz 65004 Salzburger Lokalbahn	28
Tabelle 10: Ansatz 65006 Murtalbahnhof Infrastruktur und Betrieb.....	30
Tabelle 11: Ansatz 65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt	30
Tabelle 12: Steckbrief Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH	32
Tabelle 13: Entwicklung der Auszahlungen Ansatz 64900 Salzburger Verkehrsverbund	34
Tabelle 14: Steckbrief Schiene Salzburg GmbH.....	37
Tabelle 15: Steckbrief Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH.....	39
Tabelle 16: Steckbrief Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH.....	50

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Organe der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH	51
---	----

1. Prüfungsgrundlagen

1.1 Anlass der Prüfung

- (1) Die Prüfung „Ausgliederung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH“ wurde vom Landtagsklub Die GRÜNEN am 18. Dezember 2024 beauftragt. Gemäß § 8 Abs 2 Salzburger Landesrechnungshofgesetz 1993 kann jede Landtagspartei, die ein Viertel der Mitglieder des Landtages nicht erreicht, jährlich eine Sonderprüfung verlangen. Die gesetzlichen Voraussetzungen für diesen Prüfauftrag waren erfüllt.

1.2 Gegenstand und Umfang der Prüfung

- (1) Der Landtagsklub Die GRÜNEN erteilte dem Landesrechnungshof (LRH) folgenden Prüfungsauftrag:

Prüfung der Ausgliederung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV) aus der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation hinsichtlich der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit insbesondere bezüglich der Änderung der Verlustabdeckung in Form einer Ausstattungs- und Beitragsleistung seitens der Salzburg AG (der Ausstattungsbetrag ist für einen Zeitraum von sechs Jahren bis zum Fahrplanwechsel 2028/2029 ein abschmelzender Fixbetrag, danach in einer Höhe, die sich unter Berücksichtigung kapitalerhaltungsrechtlicher Anforderungen jährlich ergebnisneutral im Jahresabschluss der Salzburg AG auswirkt), dem möglichen Wegfall des steuerlichen Vorteils ab 2029 sowie der Gewährleistung, dass der Verkehrsbeirat der neuen SLV die funktionale, organisatorische und rechtliche Macht zur Durchsetzung der Steuerung des öffentlichen Verkehrs durch das Land (und die Stadt) ausüben kann.

Weiters wird ersucht folgendes zu prüfen:

Die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der parallel bestehenden Strukturen bzw der Gesellschaften Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation bzw Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV), der Salzburger Verkehrsverbund GmbH, der Schiene Salzburg GmbH, der Pinzgauer Lokalbahn (im Eigentum des Landes, Betrieb durch die SLV) sowie der aufzulösenden Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbh zur Planung, Bestellung und Steuerung sowie zum Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Salzburg bzw zur Erreichung der Ziele des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes.

Der geprüfte Zeitraum umfasste den Zeitraum der Planung und Umsetzung der Ausgliederung sowie insbesondere die Jahre 2022 bis 2024. Die maßgeblichen Beschlüsse wurden im September 2023 gefasst, wobei die Ausgliederung rückwirkend mit 1. Jänner 2023 erfolgte.

1.3 Angewendete Prüfnorm und angestrebte Prüfungssicherheit

- (1) Die Prüfung erfolgte in Anlehnung an die International Standards for Supreme Audit Institutions (ISSAI).

Den Umfang seiner Prüfungshandlungen richtete der LRH danach aus, eine begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Dies bedeutet, 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 ab.

Als Maßstab für die bei der Prüfung zu treffenden Beurteilungen dienten dem LRH neben den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen die Regierungsbeschlüsse der Salzburger Landesregierung sowie Vereinbarungen des Landes Salzburg.

Der Schwerpunkt der Prüfung lag bei den Zielen und Ergebnissen der Ausgliederung sowie die Darstellung der Finanzierung und der Strukturen im öffentlichen Personenregional- und Nahverkehr. Nicht Gegenstand der Prüfung war eine detaillierte Prüfung der Gebarung der im Auftrag angeführten Gesellschaften.

1.5 Zeitlicher Ablauf der Prüfung

- (1) Die Prüfungshandlungen erfolgten zwischen Oktober 2025 und Februar 2026. Die Schlussbesprechungen fanden am 10. März 2026 (Salzburg AG und SLV) und am 17. März 2026 (Amt der Salzburger Landesregierung, Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH in der Folge kurz SVG, Schiene Salzburg GmbH) statt.

Der LRH übermittelte den Bericht am 14. April 2026 zur Gegenäußerung. Das Ende der Frist für die Gegenäußerungen wurde mit 26. Mai 2026 festgelegt.

1.6 Aufbau des Berichtes

- (1) Vom LRH 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 zusammengefassten Gegenäußerungen der Landesverwaltung - abgegeben vom Amt der Salzburger Landesregierung - sowie der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation bzw der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH werden kursiv dargestellt und sind mit „(3)“ kodiert. Die vollständigen Gegenäußerungen sind dem Bericht als Anlage angeschlossen.

Um den Bericht übersichtlich zu gestalten, wurde das enthaltene Zahlenwerk fallweise gerundet. Bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können durch Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, umfassen diese alle Personen gleichermaßen, unabhängig von einem Geschlecht. Aus Gründen der Barrierefreiheit wird in diesem Bericht auf Punkte nach Abkürzungen verzichtet. Das gilt auch für wörtliche Zitate sowie für die Bezeichnung von Unternehmen bzw dem Firmenwortlaut.

Quellen für Abbildungen, Tabellen oder andere Darstellungen sind - soweit nicht anders angegeben - die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse des Landes Salzburg oder das Firmenbuch.

2. Öffentlicher Verkehr im Bundesland Salzburg

2.1 Struktur

- (1) Den rechtlichen Rahmen auf Ebene der Europäischen Union für die Bestellung, Organisation und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße stellte die Verordnung 1370/2007 (PSO-Verordnung) dar. In Österreich regelte das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999) die organisatorischen und finanziellen Grundlagen - insbesondere die Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften - für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auf Schiene und Straße sowie die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden. Unterschieden wurde zwischen dem öffentlichen Personenverkehr innerhalb einer Stadt und ihrem Umland (Nahverkehr) sowie jenem im ländlichen Raum (Regionalverkehr). Der Fernverkehr war nicht Gegenstand dieses Gesetzes.

Als ein zentrales Instrument sah das ÖPNRV-G 1999 Verkehrsverbände vor. In einem Verkehrsverband arbeiteten Verkehrsunternehmen mit einheitlichem Tarif, abgestimmtem Angebot und gemeinsamen Vertrieb zusammen. Die Grenzen der Verkehrsverbände richteten sich nach den Fahrgastströmen. Der Salzburger Verkehrsverband umfasste das Bundesland Salzburg sowie die Einzugsgebiete der Stadt Salzburg im benachbarten Oberösterreich und Bayern. Für jeden Verkehrsverbundraum war eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten. Für den Salzburger Verkehrsverband übernahm die SVG diese Aufgabe.

Die SVG koordinierte das Gesamtsystem. Sie stimmte Linien und Fahrpläne ab, organisierte Ausschreibungen für Verkehrsleistungen und schloss die wesentlichen Verkehrsdienserverträge ab. Die SVG war für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Verkehrsverbundabrechnungssystems zuständig und stellte auch Fahrgastinformationen zur Verfügung.

Der Regionalverkehr auf der Schiene erfolgte durch S-Bahnen, Lokalbahnen und Regionalzüge auch über Landesgrenzen hinaus. Die durchführenden Verkehrsunternehmen waren vor allem die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie die als „Privatbahnen“ bezeichneten Betriebe Salzburger Lokalbahn, Pinzgauer Lokalbahn und Murtalbahn.

Die Struktur dieser Privatbahnen war dabei unterschiedlich:

- Salzburger Lokalbahn: Bei der Salzburger Lokalbahn lag das Eigentum an der Infrastruktur und den Fahrzeugen bei der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (Salzburg AG) bzw nach der Ausgliederung im Jahr 2023 bei der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV). Betrieben wurde die Salzburger Lokalbahn von Salzburg AG bzw SLV.
- Pinzgauer Lokalbahn: Bei der Pinzgauer Lokalbahn stand die Infrastruktur im Eigentum des Landes Salzburg. Die Fahrzeuge der Pinzgauer Lokalbahn waren im Eigentum der Salzburg AG bzw SLV und wurde von dieser auch betrieben.
- Murtalbahn: Die Murtalbahn war ein Teil des Wirtschaftsbetriebs „Steiermärkische Landesbahnen“ des Landes Steiermark. Infrastruktur und Fahrzeuge waren im Eigentum der Steiermärkischen Landesbahnen. Betreiberin der Murtalbahn war die Steiermarkbahn und Bus GmbH.

Im Regionalverkehr auf der Straße erschlossen Busse die Fläche und banden Gemeinden, Bezirksorte und Bahnhöfe an. Sie ergänzten die Schiene, wo keine Zugverbindung vorhanden oder das Angebot nicht ausreichend war. Der Betrieb der Regionalbusse wurde in Form von Linienbündeln von der SVG ausgeschrieben und vergeben. Betreiber waren die jeweiligen Bestbieter, wie beispielsweise die Österreichische Postbus AG oder die Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH (Albus).

Der Nahverkehr in der Stadt Salzburg wurde von Obus (elektrischer Oberleitungsbus) und Albus (Diesel- und Elektrobusse) abgewickelt. Beide erfüllten die gleichen Aufgaben der städtischen Erschließung und Feinverteilung, unterschieden sich jedoch in Technik und betrieblichen Strukturen.

Zwischen Zentralraum und Region bestanden Überlappungen. Regionalbusse kamen aus dem Umland bis in die Stadt Salzburg und bedienten städtische Haltestellen. Stadtbuslinien fuhren teilweise über die Stadtgrenze hinaus in Nachbargemeinden.

Auch in anderen Gemeinden gab es Nahverkehr, der mit konventionellen Bussen betrieben wurde. Rufstammeltaxis schlossen Lücken in dünnbesiedelten Gebieten. Beispiele waren der Tennengau Shuttle und der Walsie-Bus.

Ergänzend standen Park&Ride- und Bike&Ride-Flächen im Verbundgebiet zur Verfügung. Sie sollten für einen einfachen Umstieg zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr sorgen.

Für den Salzburger Verkehrsverbund gab es ein einheitliches Tarifsystem, welches Busse und Bahnen umfasste. Verbundtickets wurden als Einzelkarten, Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten, Klimaticket Salzburg für bestimmte Zielgruppen) angeboten. Auch war das Klimaticket Österreich im Salzburger Verkehrsverbund gültig. Darüber hinaus existierten gesonderte Haustarife einzelner Verkehrsunternehmen, wie etwa ÖBB-Haustarife (zB Vorteils-card-Ermäßigungen, Sparschiene-Tickets) oder Stadtbus-Haustarife (zB Tickets die im Vorverkauf in Trafiken erhältlich waren).

2.2 Aufgabenträgerschaft

- (1) Im öffentlichen Verkehr in Salzburg waren die Aufgaben entsprechend dem ÖPNRV-G 1999 an unterschiedliche Gebietskörperschaften verteilt. Der Bund hatte im Bereich des Schienenverkehrs ein Grundangebot sicherzustellen. Leistungen, die über dieses Grundangebot hinausgingen, sowie der gesamte Kraftfahrlinienverkehr fielen in den Zuständigkeitsbereich des Landes Salzburg und der Gemeinden. Sie waren die sogenannten Aufgabenträger.

Besteller von Verkehrsdienstleistungen waren vor allem diese Aufgabenträger aber auch Dritte (zB Bergbahnen). Diese Bestellungen waren in Verkehrsdienstverträgen zwischen dem Besteller und dem ausführenden Verkehrsunternehmen geregelt. Es gab folgende Varianten von Bestellungen:

- Bei einer „Bruttobestellung“ erhält das beauftragte Verkehrsunternehmen das im Verkehrsdienstvertrag vereinbarte Bestellentgelt für die festgelegte Leistung. Der Besteller erhält die Fahrkartenerlöse und trägt somit das Erlösrisiko (zB geringere Erlöse wegen Rückgang der Nachfrage). Das Verkehrsunternehmen trägt das Kostenrisiko.
- Bei einer „Nettobestellung“ erhält das Verkehrsunternehmen die Fahrkartenerlöse und vom Besteller einen vereinbarten Zuschuss. Das Verkehrsunternehmen trägt sowohl das Kosten- wie auch das Erlösrisiko.

- Bei einer „Tarifbestellung“ wird für eine bestimmte Kundengruppe ein vom Besteller vorgegebener Tarif fixiert und der Besteller leistet dafür den vereinbarten Zuschuss (zB Klimatickets für bestimmte Zielgruppen, oder Tickets für Studenten, Schüler und Lehrlinge).

Das Land Salzburg hatte seine Aufgabenträgerschaft im Regionalverkehr an die SVG übertragen. Die Stadt Salzburg hatte ihre Aufgabenträgerschaft für den Nahverkehr in der Stadt Salzburg bis zur Ausgliederung des Verkehrsbereiches an die Salzburg AG abgegeben. Danach nahm die Stadt Salzburg ihre Aufgabenträgerschaft selbst wahr.

Für den Regionalverkehr lag die strategische Planung beim Land (Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung der Abteilung 6). Für den städtischen Nahverkehr in der Stadt Salzburg führte die strategische Planung bis zur Ausgliederung die Salzburg AG durch, danach lag dies in der Zuständigkeit der Stadt Salzburg. Für überlappende Zuständigkeiten im Zentralraum fand eine Abstimmung über das sogenannte Nahverkehrskomitee statt. Dieses war gesetzlich nicht geregelt und wurde von Land Salzburg und Stadt Salzburg eingerichtet, um gemeinsam im Zentralraum koordiniert und abgestimmt planen zu können.

2.3 Landesmobilitätskonzept

- (1) Das zum Zeitpunkt der Prüfung gültige Landesmobilitätskonzept stammte aus dem Jahr 2016 und trug die Bezeichnung „salzburg.mobil 2025“. Es stellte das strategische Rahmenprogramm des Landes für die Jahre 2016 bis 2025 dar.

Ziel des Landesmobilitätskonzeptes war es, eine verbindliche Grundlage für das verkehrspolitische Handeln zu schaffen. Dabei waren Erreichbarkeit, Mobilität für alle, klima- und umweltfreundlicher Verkehr, Verkehrssicherheit sowie effizienter Mitteleinsatz die wichtigsten Aspekte. Die Wahl der Verkehrsmittel sollte beeinflusst und nicht-fossile Antriebsarten gefördert werden.

Ein Nachfolgekonzept befand sich zum Zeitpunkt der Prüfung in Ausarbeitung. Ziel des Referats Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung war es, dieses noch im ersten Halbjahr 2026 zu finalisieren und von der Landesregierung beschließen zu lassen.

Das Landesmobilitätskonzept aus 2016 sah 85 Einzelmaßnahmen vor, die zu acht Handlungsfeldern gruppiert waren. Die Maßnahmen waren im Detail beschrieben und enthielten Umsetzungszeitpunkte. Um den Fortschritt der Zielerreichung besser messen zu können, waren weiters 13 Leitindikatoren vorgesehen. Das Konzept sah weiters vor, dass die Landesregierung regelmäßig - mindestens alle zwei Jahre - dem Landtag und der Öffentlichkeit über den aktuellen Umsetzungsgrad und die Wirkung der Maßnahmen berichten sollte. Ein solcher Bericht wurde seit 2016 weder erstellt noch dem Landtag vorgelegt.

Für die Erstellung des Nachfolgekonzepts beauftragte das zuständige Referat im Jahr 2022 einen externen Dienstleister mit einer Evaluierung und einer Beurteilung des Umsetzungsstands der Maßnahmen. Der Ergebnisbericht aus Dezember 2023 beurteilte den Umsetzungsstand anhand einer dreistufigen Skala:

- grün: Maßnahme ist umgesetzt, oder ist auf dem Weg
- gelb: Maßnahme ist teilweise umgesetzt, oder wird zeitlich verzögert umgesetzt
- rot: Maßnahme wurde (fast) nicht umgesetzt

Von insgesamt 85 Maßnahmen wurden 32 in die Kategorie grün, 39 in die Kategorie gelb und 13 in die Kategorie rot eingestuft. Eine Maßnahme war als nicht mehr relevant

eingestuft worden. Der Ergebnisbericht wies darauf hin, dass das vorgesehene Monitoring mittels Leitindikatoren bisher nicht umgesetzt worden war.

Das Landesmobilitätskonzept sah beispielsweise als konkretes Ziel vor, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege um 30.000 pro Werktag zu erhöhen und somit den Anteil des öffentlichen Verkehrs von 12 % auf 14 % zu heben. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte etwa das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Beispielsweise waren die folgenden drei Maßnahmen für die Angebotsoptimierung auf der Schiene vorgesehen. In Klammer ist der jeweilige Umsetzungsstand angegeben:

- 30-Minuten-Takt S2 (Freilassing - Salzburg - Straßwalchen), 15-Minuten-Takt Salzburg Freilassing (rot)
- Verbesserung des Schienenangebots im Pinzgau bzw der Verbindung Pinzgau - Pongau - Salzburg (gelb)
- Verkehrsangebot auf der Murtalbahn erhalten (grün)

Das zuständige Referat plante, die Zielerreichung des Landesmobilitätskonzepts im Nachfolgekonzept ausführlich zu beschreiben.

(2) Das Landesmobilitätskonzept sah regelmäßige Berichte (mindestens alle zwei Jahre) an den Landtag und die Öffentlichkeit über den Umsetzungsgrad und die Wirkung der Maßnahmen vor. Der LRH kritisiert, dass die Landesregierung keine entsprechenden Berichte vorlegte.

(3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in der Gegenäußerung mit, dass die Abteilung 6 verstärkt darauf achten werde, den Landtag und die Öffentlichkeit entsprechend zu informieren.*

2.4 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

(1) Die Finanzierung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs stützte sich auf mehrere Quellen.

Ein Teil wurde über Tarifeinnahmen finanziert. Weiters wurden die Verkehrsdienstleistungen im Wesentlichen folgendermaßen finanziert:

- Der Bund hatte ein Grundangebot im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr zu finanzieren, wie es im Jahr 1999 gegolten hatte. Weitere Finanzierungsbeiträge des Bundes waren im Grund- und Finanzierungsvertrag des Salzburger Verkehrsverbundes (abgeschlossen zwischen der SVG, Land Salzburg und Bund) sowie im ÖPNRV-G 1999 geregelt. Weiters finanzierte der Bund zB die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt.
- Das Land Salzburg leistete wesentliche Finanzierungsbeiträge für den Regionalverkehr und finanzierte überwiegend den Gesellschaftsbetrieb der SVG. Im Detail ist diese Finanzierung in Kapitel 2.5 aufgeschlüsselt.
- Die Stadt Salzburg hatte den Nahverkehr in der Stadt Salzburg zu finanzieren.
- Die Gemeinden finanzierten den Nahverkehr in ihrem Zuständigkeitsbereich. Weiters bestellten sie gemeinsam mit Gemeindeverbänden und Dritten (zB Bergbahnen) Verkehrsdienstleistungen und hatten die Kosten für diese zu tragen.
- Bis Ende des Jahres 2025 förderten die Gemeinden den Regionalverkehr über den Gemeindeausgleichsfonds (GAF) mit einem in den GAF-Richtlinien geregelten Beitrag. In den ab 1. Jänner 2026 gültigen GAF-Richtlinien entfiel diese Förderung.
- Ein Teil des Netzes der Salzburger Lokalbahn befand sich in Oberösterreich. Dafür leistete das Land Oberösterreich entsprechende Finanzierungsbeiträge.
- Am 1. Mai 2025 wurde die Mobilitätsabgabe für Nächtigungsgäste eingeführt. Diese wurde pro Person und Nacht eingehoben und diente ebenfalls der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Als Gegenleistung konnten die Gäste die öffentlichen Verkehrsmittel im Bundesland für die Dauer des Aufenthalts kostenlos nutzen.

Die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur war nicht im ÖPNRV-G 1999 geregelt.

Die Finanzierung der Investitionen in das Netz der ÖBB Infrastruktur AG waren im ÖBB-Rahmenplan geregelt und wurden grundsätzlich vom Bund getragen. Zuschüsse des Landes Salzburg zu einzelnen Investitionen sind in Kapitel 2.5 dargestellt.

Für Investitionen in die Infrastruktur der Privatbahnen leistete der Bund Beiträge. Die geplanten Bauvorhaben waren in Mittelfristigen Investitionsprogrammen für Privat-

bahnen (MIP) festgehalten, wobei der Bund dabei maximal die Hälfte der Investition förderte. Investitionszuschüsse des Landes Salzburg für Privatbahnen sind im Kapitel 2.5 genauer beschrieben.

2.5 Land Salzburg - Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

- (1) Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch das Land Salzburg lag in der Zuständigkeit der Abteilung 6.

Im Folgenden werden jene Ansätze des Landeshaushalts dargestellt, welche unmittelbar die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs betreffen und über welche der überwiegende Teil der Finanzierung abgewickelt wurde.

Nicht dargestellt werden andere Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie etwa für Verkehrsprojekte, Verkehrssicherheit, Landesmobilitätskonzept und Eisenbahnkreuzungen.

Im Finanzierungshaushalt der jeweiligen Rechnungsabschlüsse entwickelten sich die Auszahlungen für den öffentlichen Verkehr (Summe der Ansätze 64900, 64903 sowie 65000 bis 65007) in den Jahren 2022 bis 2024 wie folgt:

Tabelle 1: Auszahlungen öffentlicher Verkehr 2022 bis 2024

Auszahlungsart	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen aus Sachaufwand	883	1.496	578
Auszahlungen aus Transfers	59.855	63.290	62.146
Summe Auszahlungen operativ	60.738	64.786	62.723
Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit	4.041	9.803	12.803
Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen sowie Vorschüssen	-	1.001	35.349
Auszahlungen aus Kapitaltransfers	9.818	18.570	41.616
Summe Auszahlungen investiv	13.859	29.374	89.768
Auszahlungen Gesamt	74.598	94.160	152.491

In den Jahren 2022 bis 2024 erhöhten sich die Auszahlungen von rund 74,6 Mio Euro auf rund 152,5 Mio Euro. Dies war auf den Anstieg der Auszahlungen der investiven Gebahrung zurückzuführen, welche sich im dargestellten Zeitraum von rund 13,9 Mio Euro auf rund 89,8 Mio Euro erhöhten. Die Steigerung resultierte im Wesentlichen aus Investitionen bei der Salzburger Lokalbahn sowie aus gewährten Darlehen für die Beschaffung

von Schienenfahrzeugen (TramTrains). Die Auszahlungen der operativen Gebarung blieben weitgehend konstant und betrafen überwiegend Transferzahlungen für Verkehrsdienstleistungen.

Diesen Auszahlungen standen im Finanzierungshaushalt der jeweiligen Rechnungsabschlüsse der Jahre 2022 bis 2024 Einzahlungen gegenüber, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind:

Tabelle 2: Einzahlungen öffentlicher Verkehr 2022 bis 2024

Einzahlungsart	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Einzahlungen aus der operativen Verwaltungstätigkeit	1.264	1.942	-
Einzahlungen aus Transfers	7.001	1.100	1.549
Summe Einzahlungen operativ	8.265	3.042	1.549
Einzahlungen aus Kapitaltransfers	1.128	-	6.453
Summe Einzahlungen investiv	1.128	-	6.453
Einzahlungen Gesamt	9.393	3.042	8.001

Die Einzahlungen lagen in den Jahren 2022 bis 2024 insgesamt zwischen rund 9,4 Mio Euro und 3,0 Mio Euro. Die Einzahlungen aus der operativen Verwaltungstätigkeit betrafen etwa Versicherungsentschädigungen. Die Einzahlungen aus Transfer- und Kapitaltransferzahlungen wurden vor allem von anderen Gebietskörperschaften, wie Bund, Land Oberösterreich und Stadt Salzburg geleistet.

Die Auszahlungen und Einzahlungen für die jeweiligen Ansätze werden im Folgenden detailliert erläutert.

64900 Salzburger Verkehrsverbund

Tabelle 3: Ansatz 64900 Salzburger Verkehrsverbund

64900 Salzburger Verkehrsverbund	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	26.656	28.228	20.988
Auszahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Auszahlungen	26.656	28.228	20.988
Einzahlungen operative Gebarung	200	-	-
Einzahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Einzahlungen	200	-	-

Der Ansatz „64900 Salzburger Verkehrsverbund“ beinhaltete Auszahlungen aus Transfers des Landes an die SVG. Diese wurden für die Finanzierung von Verkehrsdienstleistungen sowie des Gesellschaftsbetriebes getätigt. Die Mittel für Verkehrsdienstleistungen waren für Beförderungsleistungen mit Regionalbussen sowie für Tarifbestellungen vorgesehen. Dazu zählten beispielweise das Klimaticket Salzburg, das für unterschiedliche Zielgruppen angeboten wurde, oder spezielle Karten für Schüler und Jugendliche. Die deutliche Verminderung der Auszahlungen im Jahr 2024 hing damit zusammen, dass die SVG Zuschüsse der Vorjahre noch nicht verbraucht hatte und diese als passive Rechnungsabgrenzung in den jeweiligen Jahresabschlüssen auswies (siehe dazu Kapitel 2.6.1).

Die Einzahlung im Jahr 2022 betraf die Endabrechnung einer Förderung des Landes.

Im Landesvoranschlag 2025 waren Transferzahlungen an die SVG mit rund 11,7 Mio Euro vorgesehen. Dieser Wert war im Voranschlag 2025 dem Voranschlag 2024 und dem Rechnungsabschluss 2023 gegenübergestellt. Die für 2025 geplanten Auszahlungen waren um rund zwei Drittel niedriger als im Voranschlag 2024 und lagen auch deutlich unter den Transferzahlungen des Rechnungsabschlusses 2023. Eine entsprechende Erläuterung für die Gründe dieser wesentlichen Abweichung fehlte im Landesvoranschlag 2025.

Im Transferbericht des Landes Salzburg wurde bei den Zahlungen an die SVG zwischen den Verwendungszwecken Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsverbund unterschieden. Dem Verwendungszweck Verkehrsverbund war die Förderung einer speziellen Tarifbestellung zugeordnet. Alle anderen Förderungen für weitere Tarifbestellungen, für Verkehrsdienstleistungen sowie für den Gesellschaftsbetrieb waren dem Verwendungszweck Verkehrsdienstleistungen zugeordnet. Die Transferzahlungen für den Gesellschaftsbetrieb waren nicht gesondert erfasst.

64903 Gemeindeförderung Verkehrsdienste

Tabelle 4: Ansatz 64903 Gemeindeförderung Verkehrsdienste

64903 Gemeindeförderung Verkehrsdienste	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	4.180	4.199	6.025
Auszahlungen investive Gebarung	32	-	-
Summe Auszahlungen	4.212	4.199	6.025
Einzahlungen operative Gebarung	700	700	-
Einzahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Einzahlungen	700	700	-

Der Ansatz „64903 Gemeindeförderung Verkehrsdienste“ beinhaltet Auszahlungen aus Transfers für die Förderung von zusätzlichen Verkehrsdiensten in den Gemeinden.

Die Einzahlungen betrafen Förderungen des Bundes, die bis 2023 geleistet wurden.

65000 ÖBB Schieneninfrastruktur Investitionen

Tabelle 5: Ansatz 65000 ÖBB Schieneninfrastruktur Investitionen

65000 ÖBB Schieneninfrastruktur Investitionen	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	-	-	-
Auszahlungen investive Gebarung	8.832	1.284	3.665
Summe Auszahlungen	8.832	1.284	3.665

Der Ansatz „65000 ÖBB Schieneninfrastruktur Investitionen“ beinhaltet Auszahlungen aus Transfers an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, die für Nahverkehrsmaßnahmen sowie Errichtung, Attraktivierung und Modernisierung von ÖBB-Bahnhöfen und Haltestellen im Land Salzburg geleistet wurden. Die Höhe der Transferzahlungen hing zeitlich mit den konkreten Investitionen der ÖBB zusammen.

65001 Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn

Tabelle 6: Ansatz 65001 Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn

65001 Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	-	-	2
Auszahlungen investive Gebarung	528	8.350	2.658
Summe Auszahlungen	528	8.350	2.659
Einzahlungen operative Gebarung	4.385	-	-
Einzahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Einzahlungen	4.385	-	-

Der Ansatz „65001 Verlängerung SLB v SBGRegionalstadtbahn“ beinhaltet überwiegend Auszahlungen aus Transfers an die Salzburg AG, die SLV sowie an die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH. Diese wurden für Planungs- und Projektierungsleistungen des S-Link zeitlich entsprechend den Zahlungsanforderungen geleistet.

Weiters waren Einzahlungen aus Transfers enthalten, welche die Kofinanzierung der Stadt Salzburg betrafen. Diese wurden entsprechend der Vereinbarung für den Planungszeitraum 2020 bis 2023 geleistet.

65002 PLB Infra und Betrieb

Tabelle 7: Ansatz 65002 PLB Infra und Betrieb

65002 PLB Infra und Betrieb	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	6.785	6.224	10.005
Auszahlungen investive Gebarung	2.985	9.803	8.394
Summe Auszahlungen	9.770	16.027	18.399
Einzahlungen operative Gebarung	1.015	1.942	293
Einzahlungen investive Gebarung	1.128	-	6.453
Summe Einzahlungen	2.142	1.942	6.745

Der Ansatz „65002 PLB Infra und Betrieb“ betraf die Pinzgauer Lokalbahn. Er beinhaltet Auszahlungen aus Transfers an die SVG für Verkehrsdienstleistungen der Pinzgauer Lokalbahn. Die Transferzahlungen an die Salzburg AG bzw die SLV betrafen die Erhaltung und den Betrieb der Infrastruktur.

Weiters waren Auszahlungen für Investitionen des Landes für den Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn enthalten.

Einzahlungen betrafen Versicherungsentschädigungen sowie Zahlungen des Bundes, die im Rahmen des MIP für die Pinzgauer Lokalbahn geleistet wurden.

65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste

Tabelle 8: Ansatz 65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste

65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	19.557	20.954	20.000
Auszahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Auszahlungen	19.557	20.954	20.000
Einzahlungen operative Gebarung	436	-	-
Einzahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Einzahlungen	436	-	-

Der Ansatz „65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste“ beinhaltet Auszahlungen aus Transfers an die SVG für Verkehrsdienstleistungen. Diese Mittel wurden für die über die Gesellschaft abgewickelte Finanzierung von Verkehrsdienstverträgen zur Verfügung gestellt, welche die ÖBB-Hauptstrecken betrafen.

Die Einzahlung im Jahr 2022 betraf eine Gutschrift im Zusammenhang mit der Endabrechnung einer Förderung des Landes.

65004 Salzburger Lokalbahn

Tabelle 9: Ansatz 65004 Salzburger Lokalbahn

65004 Salzburger Lokalbahn	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	3.305	4.657	5.171
Auszahlungen investive Gebarung	226	8.937	39.302
Summe Auszahlungen	3.531	13.594	44.473
Einzahlungen operative Gebarung	1.530	400	1.256
Einzahlungen investive Gebarung	-	-	-
Summe Einzahlungen	1.530	400	1.256

Der Ansatz „65004 Salzburger Lokalbahn“ beinhaltet Auszahlungen an die SVG, die für Verkehrsdienstleistungen der von der SLV betriebenen Salzburger Lokalbahn geleistet

wurden. Die Erhöhung von rund 3,3 Mio Euro im Jahr 2022 auf rund 5,2 Mio Euro im Jahr 2024 hing vor allem mit indexbedingten Erhöhungen aus dem Verkehrsdienstvertrag zusammen. Weiters waren Transferzahlungen an die Salzburg AG bzw die SLV für den Ausbau der Schieneninfrastruktur enthalten, die im Rahmen des MIP geleistet wurden.

Die deutliche Erhöhung der Auszahlungen der investiven Gebarung betraf den Ausbau der Salzburger Lokalbahn, der für diesen Zeitraum im MIP vereinbart war. Weiters waren im Jahr 2024 Auszahlungen für Investitionen des Landes für den Ankauf eines Grundstückes enthalten.

Die Einzahlungen betrafen vor allem die Kofinanzierung des Landes Oberösterreich zum Ausbau der Salzburger Lokalbahn.

65006 Murtalbahnhof Infrastruktur und Betrieb

Tabelle 10: Ansatz 65006 Murtalbahnhof Infrastruktur und Betrieb

65006 Murtalbahnhof Infrastruktur und Betrieb	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	256	441	445
Auszahlungen investive Gebarung	200	-	400
Summe Auszahlungen	456	441	845

Der Ansatz „65006 Murtalbahnhof Infrastruktur und Betrieb“ beinhaltet Auszahlungen aus Transfers an die SVG für den Betrieb der Murtalbahnhof. Die Murtalbahnhof ist ein Teil des Wirtschaftsbetriebs „Steiermärkische Landesbahnen“ des Landes Steiermark. Weiters wurden Transferzahlungen für Investitionen in die Infrastruktur der Murtalbahnhof geleistet.

Im Transferbericht des Landes Salzburg wurden die Zahlungen an die SVG für den Betrieb der Murtalbahnhof sowohl dem Verwendungszweck Verkehrsdienstleistungen als auch Verkehrsverbund zugeordnet.

65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt

Tabelle 11: Ansatz 65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt

65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt *	RA 2022	RA 2023	RA 2024
	in Tsd Euro		
Auszahlungen operative Gebarung	-	81	88
Auszahlungen investive Gebarung	1.056	1.001	35.349
Summe Auszahlungen	1.056	1.082	35.436

* im Jahr 2022 sind Zahlungen enthalten, die im RA 2022 dem Ansatz 64905 zugeordnet waren

Der Ansatz „65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt“ beinhaltet Auszahlungen aus Transfers an die Schiene Salzburg GmbH zur Finanzierung der Gesellschaftskosten sowie die Auszahlung von Darlehen an die Gesellschaft. Diese wurden für die Beschaffung von Schienenverkehrsfahrzeugen sowie die Errichtung von Eisenbahnwerkstätten gewährt. Die Projektumsetzung sowie die Anschaffung der Fahrzeuge sollten schrittweise ab 2026 erfolgen. Im Jahr 2022 wurden die Zahlungen an die Schiene Salzburg GmbH über den Ansatz des Landesmobilitätskonzepts (64905) abgewickelt, da der Ansatz 65007 erst im Voranschlag für das Jahr 2023 vorgesehen war. In der Tabelle waren diese Zahlungen für eine bessere Übersicht dem Ansatz 65007 zugeordnet.

- (2) Die Auszahlungen, die das Land Salzburg unmittelbar für den ÖPNRV tätigte, erhöhten sich in den Jahren 2022 bis 2024 von rund 74,6 Mio Euro auf rund 152,5 Mio Euro, also auf rund das Doppelte. Der Anstieg betraf hauptsächlich Investitionen bei der Salzburger Lokalbahn, Darlehen für die TramTrain Beschaffung sowie die Pinzgauer Lokalbahn.

Der LRH weist darauf hin, dass im Landesvoranschlag gemäß den allgemeinen Richtlinien für die Budgetierung wesentliche Abweichungen zum Vorjahr entsprechend zu begründen sind. Im Landesvoranschlag 2025 fehlte beim Ansatz „64900 Salzburg Verkehrsverbund“ trotz wesentlicher Abweichung eine solche Erläuterung.

Der LRH empfiehlt, die Aussagekraft der Transferberichte zu erhöhen und den Verwendungszweck klar und einheitlich anzugeben. Beispielsweise sollten Auszahlungen für den Gesellschaftsbetrieb der SVG im Transferbericht gesondert erfasst werden. Auszahlungen für Tarifbestellungen sowie für Verkehrsdienstleistungen sind einheitlich zu erfassen.

- (3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in seiner Gegenäußerung mit, dass die Abteilung 6 die Anregungen aufgreifen und Erläuterungen und Verwendungszweck künftig klarer angeben werde. Die Zuordnungen seien zum Teil historisch bedingt, es werde aber geprüft, inwieweit Änderungen vorgenommen werden sollten.*

2.6 Involvierte Gesellschaften und deren Aufgaben

- (1) In den folgenden Punkten werden die einzelnen Gesellschaften mit ihren konkreten Aufgaben und ihrer Finanzierung durch das Land Salzburg näher beschrieben. Die SLV wird im Detail im Kapitel 3 dargestellt.

2.6.1 Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH

- (1) Die Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH wurde am 1. August 1995 als 100 % Tochter des Landes in das Firmenbuch eingetragen. Die wesentlichen Eckdaten der Gesellschaft stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 12: Steckbrief Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH

Firma	Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.
Firmenbuchnummer	135832 d
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Errichtung der Gesellschaft	27.04.1995
Aktueller Gesellschaftsvertrag	26.11.2024
Sitz in	Stadt Salzburg
Gesellschaftszweck	Gemeinnützig
Geschäftszweig	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft iSd. ÖPNRV-G, Tätigkeit im Bereich der Förderung und Verbesserung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV), der Entwicklung und Umsetzung von innovativen Mobilitätslösungen, alternativen Bedienformen und ergänzenden sonstigen Mobilitätsangeboten (bis Dez 24: Koordination des öffentl. Personenverkehr)
Organe laut Gesellschaftsvertrag	Geschäftsführung Aufsichtsrat Generalversammlung
Geschäftsführung	1 Geschäftsführer
Prokuristen	3 Prokuristen
Aufsichtsrat	8 Vertreter Land Salzburg 1 Arbeitnehmervertreter
Generalversammlung/ Gesellschafter	100 % Land Salzburg

Die SVG nahm für den Salzburger Verkehrsverbund die Aufgaben einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gemäß ÖPNRV-G 1999 wahr. Zu diesen Aufgaben zählten beispielsweise Abrechnung und Verteilung der Erlöse, Information der Kunden, Marketing und Vertrieb für den Verbund, operative Planung und Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen sowie Bestellung von Verkehrsdienstleistungen.

Zahlungen des Landes an die SVG wurden über mehrere Ansätze abgebildet. Die wesentlichen waren:

- „64900 Salzburger Verkehrsverbund“
- „65002 PLB Infra und Betrieb“
- „65003 SVG - ÖBB Verkehrsdienste“
- „65004 Salzburger Lokalbahn“

Die Erträge der SVG stammten überwiegend aus öffentlichen Mitteln des Bundes, des Landes Salzburg, der Gemeinden, der Gemeindeverbände und Erlöse von Dritten. Weiters erzielte die SVG Umsatzerlöse wie Fahrgelderlöse aus Einzelkarten und Zeitkarten für unterschiedliche Zielgruppen.

Die Verkehrsdiensteverträge zwischen SVG und der Salzburg AG für die Salzburger Lokalbahn und die Pinzgauer Lokalbahn wurden im Dezember 2022 für einen Zeitraum von zehn Jahren abgeschlossen. Diese Verträge gingen mit der Ausgliederung des Verkehrsbereiches auf die SLV über.

In den Jahren 2022 bis 2024 waren die Erträge der SVG deutlich höher als im Budget geplant. Laut Auskunft der Abteilung 6 sowie der SVG war eine genaue Budgetierung aufgrund der Komplexität des Abrechnungssystems schwierig. Als wesentliche Gründe wurden genannt:

- Covid-19 Pandemie: Die Erholung nach der Covid-19 Pandemie erfolgte schneller als erwartet. Mehr Personen benutzten die öffentlichen Verkehrsmittel und generierten damit wesentlich mehr Erträge als angenommen.
- Tarifreform Klimaticket: Die Verkaufszahlen des Klimatickets Österreich waren etwa doppelt so hoch wie geplant. Weiters wurde angenommen, dass durch die Einführung des Klimatickets Österreich die Ticketverkäufe der ÖBB zurückgehen würden. Tatsächlich blieben diese stabil. Beide Effekte führten bei der SVG zu wesentlich höheren anteiligen Erträgen als angenommen.
- Aufteilung ÖBB-Ticketverkäufe: Die Erlöse aus Ticketverkäufen der ÖBB wurden mittels eines Schlüssels auf Fernverkehr (erhält die ÖBB) und Nah-/Regionalverkehr (erhält der jeweilige Verkehrsverbund) aufgeteilt. Die SVG nahm in ihrer Planung an, dass dieser Schlüssel konstant bleibt. Tatsächlich verschob sich der im Nach-

hinein festgestellte Schlüssel zu ihren Gunsten. Auch dies führte zu wesentlich höheren Erträgen.

In der Folge wurden die nicht verbrauchten Zuschüsse des Landes der Jahre 2022 bis 2024 als passive Rechnungsabgrenzung abgegrenzt. Diese sollten in den Folgejahren für die Abdeckung zukünftiger Aufwendungen für den Betrieb der Gesellschaft verwendet werden. Zum 31. Dezember 2024 betrug die passive Rechnungsabgrenzung aus diesen Überschüssen rund 46,3 Mio Euro. Davon betrafen rund 12,3 Mio Euro das Jahr 2022, rund 16,9 Mio Euro das Jahr 2023 und rund 17,1 Mio Euro das Jahr 2024.

Der Gesellschaftsvertrag sah vor, dass allfällige Überschüsse zugunsten des ÖPNRV im Land Salzburg zu verwenden waren, eine Gewinnausschüttung war nicht zulässig. Die mit dem Land abgeschlossene Fördervereinbarung sah vor, dass Überschüsse je nach konkreter jährlicher Entscheidung des Landes entweder auf das folgende Budget angerechnet oder den Rücklagen zugewiesen werden.

Die Abteilung 8 erstellte im Jahr 2020 für seine Beteiligungen den Bilanzierungsleitfaden für Zuschüsse des Landes Salzburg an seine Tochtergesellschaften. Dieser hielt zur Vertragsgestaltung von Fördervereinbarungen fest, dass eine Vorgabe zur Bilanzierungsform in der Fördervereinbarung nicht zweckmäßig ist.

Im Landeshaushalt stellten sich die Werte der Voranschläge der Jahre 2024 bis 2026 sowie des Rechnungsabschlusses 2024 für den Ansatz „64900 Salzburger Verkehrsverbund“ wie folgt dar:

Tabelle 13: Entwicklung der Auszahlungen Ansatz 64900 Salzburger Verkehrsverbund

64900 Salzburger Verkehrsverbund	VA 2024	RA 2024	VA 2025	VA 2026
	in Tsd Euro			
Auszahlungen	34.444	20.988	11.702	17.208

Ende des Jahres 2024 verminderte das Land seine Transferzahlungen des Ansatzes „64900 Salzburger Verkehrsverbund“ im Vergleich zum Voranschlag deutlich. Statt der geplanten rund 34,4 Mio Euro wurden rund 21,0 Mio Euro angewiesen. In den Folgejahren waren niedrigere Transferzahlungen an die SVG geplant, so waren im Landesvoranschlag 2025 rund 11,7 Mio Euro und im Landesvoranschlag 2026 rund 17,2 Mio Euro vorgesehen.

In den mit dem Land Salzburg abgestimmten Planungen der SVG war vorgesehen, die nicht verbrauchten Zuschüsse des Landes bis Ende des Jahres 2030 großteils zu verbrauchen.

Zum 31. Dezember 2024 hatte die SVG Guthaben bei Kreditinstituten von rund 101,3 Mio Euro. Laut Auskunft der SVG war ein Teil der liquiden Mittel bei mehreren Banken mit unterschiedlichen Laufzeiten als Festgelder veranlagt.

- (2) Der LRH hält fest, dass die SVG in der Bilanz zum 31. Dezember 2024 nicht verbrauchte Zuschüsse des Landes in Höhe von rund 46,3 Mio Euro auswies, die aus den Jahren 2022 bis 2024 stammten.

Die mit dem Land abgeschlossene Fördervereinbarung sah vor, dass Überschüsse je nach konkreter jährlicher Entscheidung des Landes entweder auf das folgende Budget angerechnet oder den Rücklagen zugewiesen werden.

Der LRH hält fest, dass das Land Salzburg seine Zahlungen an die SVG erst Ende des Jahres 2024 verminderte. Die Gesellschaft plante weiters, die Überförderung nur schrittweise und über das Jahr 2030 hinaus abzubauen. Der LRH kritisiert, dass dies nicht den Vorgaben der Fördervereinbarung - Anrechnung auf das folgende Budget - entsprach. Weiters kritisiert der LRH die lange Dauer des geplanten Abbaus der Überförderung.

Der LRH fordert, die Fördervereinbarung im Hinblick auf die Verwendung von nicht verbrauchten Zuschüssen des Landes zu überarbeiten. Es ist zu vereinbaren, dass nicht verbrauchte Zuschüsse des Landes künftig in einem kürzeren Zeitraum verbraucht werden oder zurückzuzahlen sind. Weiters verweist der LRH auf den Bilanzierungsleitfaden für Zuschüsse des Landes Salzburg an seine Tochtergesellschaften. Laut diesem ist eine Vorgabe zur Bilanzierungsform in der Fördervereinbarung nicht zweckmäßig.

Der LRH hält weiters fest, dass die SVG in der Bilanz zum 31. Dezember 2024 Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von rund 101,3 Mio Euro auswies.

Der LRH fordert vom Land, Vorgaben zur Steuerung der Liquidität seiner Beteiligungen zu erarbeiten. Solche Vorgaben sollten zumindest Anweisungen für den Umgang mit überschüssiger Liquidität enthalten, also Handlungsanweisungen wie die Vorgaben des

Salzburger Finanzgebarungsgesetztes in den Beteiligungen konkret umgesetzt werden sollen.

Der LRH empfiehlt dem Land darüber hinaus, die Einführung eines zentralen Cash Managements für sich und seine Beteiligungen zu prüfen, das sowohl die zentrale Verwaltung von Guthaben als auch von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umfasst.

- (3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in der Gegenäußerung mit, dass in der Vergangenheit aufgrund kaufmännischer Vorsicht und unklarer Entwicklungen (zB COVID, Einführung Klimaticket) zunächst lange Durchrechnungszeiträume gewählt worden seien. Das Klimaticket sei häufiger verkauft worden, die damit einhergehenden Verwanderungen von Ticketverkäufen durch das Klimaticket seien geringer als prognostiziert ausgefallen, ex-post-Abrechnungen hätten sich besser als erwartet dargestellt. Nachdem sich dies gezeigt hätte, seien die Überschüsse in den Jahren 2024 bis 2026 stark abgebaut worden. Die Abteilung 6 werde die Forderungen aufgreifen und die Fördervereinbarung anpassen.*

Zu den Guthaben bei Kreditinstituten hielt das Amt der Salzburger Landesregierung fest, dass sich diese zum Teil aus der Funktion der SVG als Clearingstelle ergeben würden.

Die Abteilung 8 nehme die Empfehlungen zur Kenntnis und werde diese einer näheren Prüfung unterziehen.

2.6.2 Schiene Salzburg GmbH

- (1) Die Schiene Salzburg GmbH wurde am 18. Dezember 2021 in das Firmenbuch eingetragen. Die wesentlichen Eckdaten der Gesellschaft stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 14: Steckbrief Schiene Salzburg GmbH

Firma	Schiene Salzburg GmbH
Firmenbuchnummer	571070 i
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Errichtung der Gesellschaft	16.12.2021
Aktueller Gesellschaftsvertrag	16.12.2021
Sitz in	Stadt Salzburg
Gesellschaftszweck	Erwerbswirtschaftlich
Geschäftszweig	Planung und Projektierung der Infrastruktur des schienengebundenen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV)
Organe laut Gesellschaftsvertrag	Geschäftsführer Aufsichtsrat (fakultativ) Generalversammlung
Geschäftsführung	1 Geschäftsführer
Prokuristen	keine
Aufsichtsrat	3 Vertreter Land Salzburg
Generalversammlung/ Gesellschafter	100 % Land Salzburg

Die Schiene Salzburg GmbH wurde gegründet, um neue Schienenfahrzeuge - sogenannte TramTrains - für die Salzburger Lokalbahn zu beschaffen und eine Eisenbahnwerkstätte zu errichten. Die Schienenfahrzeuge sowie die für die Fahrzeugwartung nötige Eisenbahnwerkstätte sollten an den Erbringer der Verkehrsdienste verpachtet bzw entgeltlich überlassen werden.

Für die Anschaffung der TramTrains beteiligte sich das Land über die Schiene Salzburg GmbH an einem Konsortium, das eine gemeinsame Ausschreibung für alle Partner des Konsortiums durchführte. Die Schiene Salzburg GmbH finanzierte die Anschaffung über ein Darlehen des Landes in Höhe von insgesamt rund 106,4 Mio Euro. Die ersten Teilbeträge wurden ab 2022 zur Verfügung gestellt. Die Auslieferung der 20 TramTrains sollte im Zeitraum 2026 bis 2029 erfolgen. Die Rückzahlung des Landesdarlehens sollte in Tranchen ab Jänner 2028 erfolgen und über die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung finanziert werden.

Zum Gegenstand des Unternehmens zählte auch die Entwicklung, die Errichtung und der Betrieb von Eisenbahnstrecken. Mit der Beendigung des Projektes S-Link wurde dies folglich nicht relevant.

Die Schiene Salzburg GmbH hatte einen Geschäftsführer, der die Gesellschaft selbstständig vertrat. Die Gesellschaft beschäftigte keine Mitarbeiter.

Bis inklusive 2022 wurden Transferzahlungen an die Schiene Salzburg GmbH für Gesellschaftskosten und die vom Land gewährten Darlehen über den Ansatz für das Landesmobilitätskonzept (64905) abgewickelt. Ab 2023 wurden diese Transferzahlungen über den neuen Ansatz „65007 TramTrain Beschaffung, Fahrzeugwerkstatt“ abgewickelt. Für die Verwaltung der Gesellschaft stellte das Land seit 2022 jährlich zur Abdeckung des Gesellschaftsbetriebes eine Förderung in Höhe von 75.000 Euro zur Verfügung. Dieser Betrag war mit dem VPI wertgesichert. Eine Fördervereinbarung lag für diese Auszahlungen nicht vor.

Für das Jahr 2026 und die Folgejahre wurde im März 2026 eine Fördervereinbarung abgeschlossen. Diese regelt unter anderem, dass nicht verbrauchte Förderungen zurückzahlen oder auf den Förderbetrag des darauffolgenden Jahres angerechnet werden.

Der tatsächliche Aufwand für den Betrieb der Gesellschaft lag im Prüfungszeitraum unter den vom Land geleistete Förderungen. Nicht verbrauchte Zuschüsse des Landes wurden in der Bilanz als „Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern“ dargestellt. Zum 31. Dezember 2024 betragen diese Verbindlichkeiten an das Land Salzburg rund 150.000 Euro. Für 2025 und 2026 war laut Auskunft der Abteilung 6 geplant, die Zuschüsse des Landes zu vermindern und nicht verwendete Förderungen der Vorjahre zu verbrauchen.

- (2) Das Land gewährte der Schiene Salzburg GmbH seit 2022 jährliche Zuschüsse zur Abdeckung des Geschäftsbetriebes. Der LRH kritisiert, dass für diese Zuschüsse keine Fördervereinbarung abgeschlossen wurde, die auch eine Festlegung für nicht verbrauchte Förderungen enthält. Die Vorgangsweise zum Umgang mit nicht verbrauchten Förderungen wurde erst im Nachhinein festgelegt.

Für das Jahr 2026 und die Folgejahre wurde im März 2026 eine Fördervereinbarung abgeschlossen, die auch den Umgang mit nicht verbrauchten Förderungen regelt.

2.6.3 Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH

- (1) Die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH wurde am 16. Mai 2019 in das Firmenbuch eingetragen. Sie war die Planungsgesellschaft für das Projekt S-Link, also die unterirdische Verlängerung der Salzburger Lokalbahn bis zum Mirabellplatz und darüber hinaus bis Hallein. Land Salzburg, Stadt Salzburg und Salzburg AG hielten je ein Drittel der Anteile der Gesellschaft. Die wesentlichen Eckdaten der Gesellschaft stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 15: Steckbrief Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH

Firma	Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Firmenbuchnummer	512335 i
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Errichtung der Gesellschaft	24.04.2019
Aktueller Gesellschaftsvertrag	24.04.2019
Sitz in	Stadt Salzburg
Gesellschaftszweck	Erwerbswirtschaftlich
Geschäftszweig	Planung und Projektierung der Infrastrukturen des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV)
Organe laut Gesellschaftsvertrag	Geschäftsführung Aufsichtsrat (fakultativ) Generalversammlung Fachbeirat
Geschäftsführung	1 Geschäftsführer
Prokuristen	keine
Aufsichtsrat	2 Vertreter Land Salzburg 2 Vertreter Stadt Salzburg 2 Vertreter Salzburg AG/SLV
Generalversammlung/ Gesellschafter	33,33 % Land Salzburg 33,33 % Stadt Salzburg 33,33 % SLV (früher Salzburg AG)
Fachbeirat	max 2 Vertreter Land Salzburg max 2 Vertreter Stadt Salzburg max 2 Vertreter Salzburg AG/SLV

Die Finanzierung der laufenden Personalkosten und der Planungstätigkeiten erfolgte zu je einem Viertel durch Land Salzburg und Stadt Salzburg sowie zur Hälfte durch den Bund entsprechend den getroffenen Vereinbarungen. Die laufenden Gesellschaftskosten wurden von Land Salzburg und Stadt Salzburg je zur Hälfte finanziert.

Bei einer Volksbefragung am 10. November 2024 war die Mehrheit der abgegebenen Stimmen der zu dieser Volksbefragung wahlberechtigten Bevölkerung gegen die Umsetzung des Projektes. Auch wenn die Ergebnisse einer Volksbefragung rechtlich nicht

bindend waren, folgte die Politik dem Ergebnis und stoppte das Projekt. Am 8. Jänner 2026 entschied der Verfassungsgerichtshof, dass die damalige Volksbefragung rechtswidrig war. Politisch hatte dies keine Auswirkungen, das Projekt blieb beendet.

Der weitere Fortbestand der Gesellschaft war zukünftig nicht mehr erforderlich. Das Land Salzburg verfolgte das Ziel, die Gesellschaft bis Ende 2026 abzuwickeln. Die Art der Abwicklung stand zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht fest.

3. Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH

3.1 Ausgliederung der Verkehrsbetriebe der Salzburg AG

3.1.1 Ausgangslage

Im Zuge der Fusion der Salzburger Aktiengesellschaft für Energiewirtschaft (SAFE) mit der Salzburger Stadtwerke Aktiengesellschaft (Stadtwerke) zur Salzburg AG im Jahr 2000 ging das Verkehrsangebot der Stadtwerke auf die Salzburg AG über. Der Verkehrsbereich der Stadtwerke umfasste insbesondere den Obus, den städtischen Autobus sowie die Salzburger Lokalbahn. Die Satzung der Salzburg AG sah von Beginn an in § 2 Abs 6 vor, dass die Gesellschaft das Verkehrsangebot der ehemaligen Stadtwerke des Jahres 1999 auch künftig aufrechtzuerhalten hat. Verkehrsleistungen, die darüber hinausgingen, waren nach Maßgabe des Bestellerprinzips unter Wahrung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit zu erbringen.

Zwischen den Aktionären der Salzburg AG wurde im Jahr 2000 ein Syndikatsvertrag (Aktionärsvereinbarung) abgeschlossen. Dieser Vertrag stellte eine privatrechtliche Vereinbarung dar, die ergänzend zur Satzung abgeschlossen wurde. Dieser Syndikatsvertrag war nicht öffentlich. In der Beantwortung einer Landtagsanfrage aus dem Jahr 2017 wurde festgehalten, dass der Syndikatsvertrag der Salzburg AG keine Regelungen zu Verkehrsleistungen enthielt.

Weiters wurde im Jahr 2000 zwischen der Salzburg AG, dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg ein Vertrag zur Verlustabdeckung des Verkehrsbereiches abgeschlossen. Darin waren die Gesellschafterzuschüsse für die Rechnungskreise Obus und Autobus, Mönchsbergaufzug, Festungsbahn und die Salzburger Lokalbahn festgelegt. Das Land war demgemäß verpflichtet, für die Salzburger Lokalbahn jährlich eine Verlustabdeckung in Höhe von umgerechnet maximal rund 2,54 Mio Euro zu leisten. Der Betrag war nicht indexiert und blieb seit 2003 unverändert.

Im Jahr 2005 übernahm die Salzburg AG 49 % der Anteile an der Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH (Albus). Der bisherige Autobusbetrieb der Salzburg AG wurde daraufhin auf diese Gesellschaft abgespalten.

Im Jahr 2008 übernahm die Salzburg AG den Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn von den ÖBB. Das Land Salzburg wurde Eigentümer der Infrastruktur, Gebäude und Liegenschaften.

Im Jahr 2016 wurde die Satzung der Salzburg AG geändert und die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Verkehr der Stadt Salzburg festgehalten.

Ein von der Salzburg AG im Jahr 2021 vorgelegtes Gutachten hielt fest, dass die Regelung der Satzung sowie der Verlustabdeckungsvertrag aus dem Jahr 2000 nicht den Anforderungen des Vergaberegimes der EU (PSO-Verordnung) entsprach. Der Verlustabdeckungsvertrag stellte keine Beauftragung im Sinne dieser Verordnung und somit keine unionsrechtskonforme Verkehrsfinanzierung dar. Auch hätte die Klarstellung der Satzung im Jahr 2016 zur Aufgabenträgerschaft keine außenwirksame Übertragung dargestellt, sondern nur das Innenverhältnis betroffen. Daher erschien aus rechtlicher Sicht eine Neuorganisation des Verkehrsbereiches erforderlich.

Die zuständigen Abteilungen des Landes sowie hinzugezogene externe Experten teilten die Rechtsauffassung des Gutachtens.

- (2) Der LRH hält fest, dass die rechtliche Situation des Verkehrsbereiches insbesondere im Hinblick auf das Vergaberecht nicht den rechtlichen Vorgaben entsprach. Dies wurde in einem Gutachten festgehalten. Diese Rechtsauffassung wurde vom Land Salzburg geteilt.

3.1.2 Vergaberechtliche Grundlagen für Verkehrsdiensteverträge

- (1) Im Hinblick auf die von der Salzburg AG (in der Folge von der SLV) erbrachten Verkehrsdienstleistungen war zu unterscheiden zwischen:
- öffentlichem Personennah- und Regionalverkehr auf der Schiene (Salzburger Lokalbahn und Pinzgauer Lokalbahn), Bestellung vom Land Salzburg bzw durch die SVG
 - öffentlichem Personennahverkehr auf der Straße in der Stadt Salzburg (Autobus und Obus), Bestellungen durch die Stadt Salzburg.

Rechtliche Grundlage für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten im **Schieneverkehr** war insbesondere die PSO-Verordnung. Bis Dezember 2023 bestand

für diesen Bereich noch die Ausnahme vom Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe. Öffentliche Aufträge für Verkehrsdienstleistungen im Schienenverkehr konnten direkt vergeben werden.

Ab Dezember 2023 war das wettbewerbliche Verfahren der Standard. Die PSO-Verordnung ermöglichte aber weiterhin Ausnahmen. So konnten öffentliche Aufträge für Verkehrsdienstleistungen im Schienenverkehr in bestimmten Fällen direkt und ohne Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden. Ein wettbewerbliches Verfahren musste beispielsweise nicht durchgeführt werden, wenn die zuständige Behörde die öffentlichen Personenverkehrsdienste entweder selbst erbrachte oder direkt an einen internen Betreiber (ein Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit) vergab. Die Vergabe an einen solchen internen Betreiber setzte voraus, dass die zuständige Behörde (der Aufgabenträger) den internen Betreiber „wie eine eigene Dienststelle“ kontrollierte.

Für die Salzburger Lokalbahn und die Pinzgauer Lokalbahn wurden die Verkehrsdienstverträge zwischen der SVG (Auftraggeber) und der Salzburg AG (Auftragnehmer) im Dezember 2022 im Wege der Direktvergabe ohne wettbewerbliches Verfahren abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt war eine Direktvergabe in dieser Form noch möglich.

Im Bereich der **Straße** (Obus und Autobus) waren neben der PSO-Verordnung die Bestimmungen des Bundesvergabegesetz 2018 (BVerG 2018) relevant. Das BVerG 2018 sah für Obus und Autobus grundsätzlich die Ausschreibung mittels wettbewerblichen Verfahrens vor. Auch das BVerG 2018 erlaubte eine direkte Vergabe, wenn der öffentliche Auftraggeber über den Auftragnehmer eine ähnliche Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübte. Der Verkehrsdienstvertrag zwischen der Stadt Salzburg und der SLV wurde nach der Ausgliederung des Verkehrsbereiches abgeschlossen. Die Ausnahmeregelung des BVerG 2018 konnte somit angewendet werden. Vor Gründung der SLV wäre eine solche Direktvergabe an einen internen Betreiber nicht möglich gewesen.

3.1.3 Ziele und Ergebnis der Verhandlungen

Im Jahr 2020 startete das Land Salzburg gemeinsam mit der Stadt Salzburg ein Vorprojekt zur Ausgliederung des Verkehrsbereiches. Ende des Jahres 2021 gab es auf politischer Ebene in Grundzügen eine Einigung für das Modell der Ausgliederung, das später

umgesetzt wurde. Das Modell sah eine Ausgliederung der Verkehrsbetriebe aus der Salzburg AG in eine Tochtergesellschaft der Salzburg AG vor.

Die Ziele für die gewählte Form der Ausgliederung waren in einer Anfragebeantwortung des Landtages wie folgt angeführt:

- die beihilfenrechtskonforme Verkehrsfinanzierung sicherzustellen, da der Verlustabdeckungsvertrag aus 2000 kein Verkehrsdienstevertrag im Sinne der PSO-Verordnung war und daher keine unionsrechtskonforme künftige Verkehrsfinanzierung darstellte,
- die Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen nach BVergG 2018 und PSO-Verordnung zu schaffen,
- die Gestaltungsfreiheit im ÖPNRV für Land Salzburg und Stadt Salzburg durch ein Beiratsmodell sicherzustellen,
- weiterhin einen Beitrag der Salzburg AG zur Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes möglich zu machen,
- die Vorteile der steuerlichen Gruppe mit der Salzburg AG zu erhalten und
- weiterhin von Synergieeffekten durch die Nutzung der Shared Services der Salzburg AG zu profitieren.

Aufgrund der Komplexität der Ausgliederung wurde externe rechtliche Beratung in Anspruch genommen sowie Gutachten zu besonderen Fragestellungen eingeholt.

Die Verhandlungen zur Ausgliederung des Verkehrsbereiches fanden von Juni 2022 bis September 2023 statt. Die für das Land Salzburg relevanten Beschlüsse wurden im September 2023 gefasst. Diese waren:

- Regierungsbeschluss der Landesregierung vom 26. September 2023
- Beschluss des Aufsichtsrates der Salzburg AG vom 26. September 2023
- Beschluss der Hauptversammlung der Salzburg AG vom 26. September 2023

Ergebnis der Verhandlungen war der Abschluss bzw die Änderung einer Vielzahl von Verträgen. Dazu zählten insbesondere die folgenden Dokumente:

- Neufassung der Errichtungserklärung der SLV

- Änderung der Satzung der Salzburg AG
- Spaltungs- und Übernahmevertrag
- 5. Nachtrag zum Syndikatsvertrag (Parteien dieses Vertrages waren das Land Salzburg, die Stadt Salzburg, die Energie AG Oberösterreich Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH, die Salzburg AG und die SLV)
- Ausstattungs- und Beitragsleistungsvertrag
- Bilateraler Syndikatsvertrag zwischen Land Salzburg und Stadt Salzburg

Im weiteren Verlauf des Berichtes wird nicht auf den jeweiligen Vertrag und dessen Inhalt Bezug genommen. Stattdessen wird die Situation dargestellt, die sich insgesamt aus dem Inhalt aller Verträge ergibt.

Wesentliche Ergebnisse bzw Auswirkungen der Verhandlungen waren:

- Ausgliederung Verkehrsbetriebe: Die Teil-Verkehrsbetriebe Salzburger Lokalbahn, Pinzgauer Lokalbahn und Obus, die 49 % Albus-Beteiligung sowie die Beteiligung an der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH wurden von der Salzburg AG durch Abspaltung zur Aufnahme auf die SLV übertragen.
- Verkehrsbeirat: Als zusätzliches Organ der SLV war ein Verkehrsbeirat vorgesehen. Land Salzburg und Stadt Salzburg übten damit die Kontrolle über die SLV wie über eine eigene Dienststelle aus.
- Verkehrsfinanzierung: Die Verkehrsfinanzierung erfolgte insbesondere mittels vergaberechtskonformer Bestellung über „Brutto-Verkehrsdiensteverträge“. In diesen Verträgen waren angemessene Entgelte für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen zu vereinbaren. Für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bestanden Fördervereinbarungen mit Gebietskörperschaften, die mit der Abspaltung des Verkehrsbereiches auf die SLV übertragen wurden.
- Kapitalausstattung: Die Salzburg AG stattete die SLV mit einem Eigenkapital in Höhe von rund 60,4 Mio Euro aus. Davon war ein Teil für die Abdeckung von Verlusten des Teil-Verkehrsbetriebes der Salzburger Lokalbahn vorgesehen. Weiters sollten mit dieser Eigenkapitalausstattung Investitionen in die Obus-Remise Alpenstraße getätigt werden.
- Eigenkapitalquote: Es wurde für die Eigenkapitalquote der SLV ein Grenzwert vereinbart. Bei Unterschreitung dieses Grenzwerts waren Land Salzburg und Stadt

Salzburg verpflichtet, wirtschaftliche Nachteile aus ihren jeweiligen Teil-Verkehrsbetrieben auszugleichen.

- Beitragsleistung der Salzburg AG: Die Beitragsleistung der Salzburg AG wurde vertraglich und zeitlich festgelegt. Die Salzburg AG hatte für die Jahre 2023 bis 2028 eine Beitragsleistung zu erbringen, die sich jährlich leicht verringerte. Die Aufteilung dieser abschmelzenden Beitragsleistung auf die Teil-Verkehrsbetriebe Salzburger Lokalbahn, Obus und Autobus wurde ebenso vertraglich geregelt. Im veröffentlichten Jahresabschluss zum 31.12.2023 der Salzburg AG war die offene Verpflichtung bis 2028 mit rund 42,6 Mio Euro ausgewiesen. Im veröffentlichten Jahresabschluss zum 31.12.2024 der SLV war die Beitragsleistung für das Jahr 2024 mit rund 9,3 Mio Euro angegeben. Im veröffentlichten Jahresabschluss zum 31.12.2024 der Salzburg AG war die offene Verpflichtung bis 2028 mit einem falschen Wert dargestellt.
- Verlustabdeckungsvertrag: Der Verlustabdeckungsvertrag aus dem Jahr 2000 wurde beendet.
- Liquidität: Um eine ausreichende Liquidität sicherzustellen, gewährte die Salzburg AG der SLV einen Kredit.
- Gruppenbesteuerung: Die Vorteile der steuerlichen Gruppe sollten durch Abschluss eines Gruppen- und Steuerumlagevertrages erhalten bleiben.
- Shared Services: Die Salzburg AG stellt weiterhin „Shared Services“ (zentral von der Salzburg AG zur Verfügung gestellte Dienstleistungen) für die Verkehrsbetriebe zur Verfügung.

Gemäß den im Zuge der Ausgliederung getroffenen Vereinbarungen haben Land Salzburg und Stadt Salzburg die finanziellen Folgen und Risiken aus der Ausübung ihrer Rechte gegenüber der SLV wirtschaftlich vollständig zu tragen. Für die in ihrer jeweiligen Zuständigkeit liegenden Teil-Verkehrsbetriebe haben sie für ausreichend dotierte Verkehrsdienstverträge zu sorgen, um nachteiligen wirtschaftlichen Entwicklungen des jeweiligen Teil-Verkehrsbetriebes entgegenzuwirken.

Zum gesetzten Ziel der Direktvergabe verweist der LRH auf folgenden bei der Prüfung erhobenen Sachverhalt:

- Im Amtsbericht zum Regierungsbeschluss vom 10. März 2023 war als Ziel die Ermöglichung einer Direktvergabe des Verkehrsbetriebes durch das Land Salzburg und die Stadt Salzburg im jeweiligen Bereich angeführt.
- Die Verkehrsdiensteverträge der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn waren im Dezember 2022 - also noch vor der Ausgliederung - zwischen der SVG und der Salzburg AG abgeschlossen worden. Die Vergabe hatte nicht das Land, sondern die SVG durchgeführt.
- Im Amtsbericht zum Regierungsbeschluss vom 26. September 2023 war festgehalten, dass der Verkehrsdienstevertrag der Salzburger Lokalbahn, sofern dies erforderlich ist, durch einen neuen Verkehrsdienstevertrag zwischen der SLV und der SVG ersetzt wird.

Da das Land Salzburg seine Aufgabenträgerschaft im Regionalverkehr an die SVG übertragen hatte, war laut Auskunft der Abteilung 6 geplant, dass auch neue Verkehrsdiensteverträge für die Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn von der SVG vergeben und abgeschlossen werden.

Teil der von der Salzburg AG zur Verfügung gestellten Unterlagen war der Entwurf einer rechtlichen Stellungnahme vom 13. Oktober 2023, die vergaberechtliche Fragestellungen in Zusammenhang mit der Zulässigkeit der Direktvergabe behandelte. Darin wurde die Direktvergabe von der SVG an die SLV nicht empfohlen. Eine Direktvergabe vom Land Salzburg an die SLV wurde im Entwurf der rechtlichen Stellungnahme als nicht kritisch beurteilt.

Der Entwurf der rechtlichen Stellungnahme war der Geschäftsführung der SLV bekannt. Sie äußerte gegenüber dem LRH, dass sie die Rechtsauffassung aus dem Entwurf der rechtlichen Stellungnahme zur Kenntnis genommen hatte und wies darauf hin, dass der Sachverhalt ohne dies erst 2032 schlagend werde.

Dem Land war der Entwurf der rechtlichen Stellungnahme bzw die darin vertretene Rechtsmeinung nicht bekannt. Auszüge aus dem Entwurf der rechtlichen Stellungnahme wurden dem Land erst im Jahr 2026 im Zuge der Prüfung des LRH übermittelt. Das Land

hatte bis dahin die Auffassung vertreten, dass eine Direktvergabe durch die SVG an die SLV rechtlich zulässig wäre und hatte eine solche auch angestrebt.

Die Abteilung 6 teilte dem LRH mit, dass ein Rechtsgutachten zur Klärung des Sachverhalts in Auftrag gegeben wurde. Dieses lag bis zum Ende der Prüfungshandlungen noch nicht vor.

(2) Der LRH hält fest, dass die folgenden Ziele der Ausgliederung im Wesentlichen erreicht werden konnten:

- Sicherstellung einer beihilfenrechtskonformen Verkehrsfinanzierung
- Gestaltungsfreiheit im ÖPNRV für Land Salzburg und Stadt Salzburg durch ein Beiratsmodell
- Schaffung der Möglichkeit eines Beitrags der Salzburg AG
- Vorteile der steuerlichen Gruppe mit der Salzburg AG erhalten
- Nutzung der Shared Services der Salzburg AG
- Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen

Ein von der Salzburg AG eingeholter Entwurf einer rechtlichen Stellungnahme kam zum Ergebnis, dass eine künftige Direktvergabe von der SVG an die SLV nicht zu empfehlen sei. Eine Direktvergabe vom Land Salzburg an die SLV wurde darin als nicht kritisch beurteilt.

Der LRH kritisiert, dass das Ziel der Direktvergabe der Ausgliederung im Hinblick auf den Auftraggeber nicht präzise formuliert war. Vor Abschluss der Verträge wurde nicht im Detail untersucht, ob eine Direktvergabe von der SVG an die SLV möglich ist.

Der LRH hält fest, dass dieser Entwurf einer rechtlichen Stellungnahme erst im Oktober 2023, also nach dem Regierungsbeschluss der Ausgliederung vom September 2023, in der Salzburg AG vorlag. Das Land Salzburg wurde erst 2026 im Zuge der Prüfung durch den LRH über den Inhalt informiert.

Der LRH kann somit nicht final beurteilen, ob eine vergaberechtskonforme Direktvergabe von der SVG an die SLV zukünftig möglich ist. Eine Vergabe dieser Verkehrsdienstleistungen ist spätestens im Jahr 2032 erforderlich.

- (3) *Die Abteilung 8 des Amtes der Salzburger Landesregierung teilte in seiner Gegenäußerung mit, dass die Schaffung der Möglichkeit für künftige Direktvergaben von Verkehrsdienstleistungen nach BVerg 2018 und PSO-Verordnung eines der Hauptziele der Ausgliederung gewesen sei. Dass die neu geschaffene Konstruktion dem Grunde nach geeignet sei, diese Anforderungen zu erfüllen, sei im Vorfeld durch das Amt sowie durch externe Stellen geprüft und bestätigt worden. Das Amt verwies in seiner Gegenäußerung weiters auf § 18 ÖPNRV-G, worin die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ausdrücklich zum Abschluss und zur Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen im Auftrag von Gebietskörperschaften ermächtigt würden.*

Zur im Bericht des LRH angeführten Unterlage werde angemerkt, dass es sich hier lediglich um den Entwurf einer Stellungnahme handle und der Abteilung 8 keine endgültige und verbindliche Fassung hierzu bekannt sei. Folglich sei auch keine abschließende inhaltliche Würdigung dieser Unterlage möglich.

Die Frage, welche Stelle im Rahmen der Neuvergabe der Verkehrsdienstverträge der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn im Jahr 2032 formell als Auftraggeber neuer Verkehrsdienstverträge in Erscheinung trete, werde zeitgerecht und unter Berücksichtigung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen von den Abteilungen 6 und 8 geklärt werden.

Die Salzburg AG teilte in ihrer Gegenäußerung mit, dass man gemeinsam mit dem Land Salzburg dann die aktuelle Rechtslage evaluieren und die entsprechenden Vorkehrungen treffen werde.

3.2 Rechtliche Grundlagen der SLV

- (1) Die Errichtungserklärung der SLV datierte mit 7. Dezember 2022, die Gesellschaft wurde am 10. Dezember 2022 ins Firmenbuch eingetragen. Die Errichtungserklärung (Gesellschaftsvertrag) wurde am 26. September 2023 neu gefasst. Die wesentlichen Eckdaten der Gesellschaft stellten sich wie folgt dar:

Tabelle 16: Steckbrief Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH

Firma	Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH
Firmenbuchnummer	594272 f
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Errichtung der Gesellschaft	07.12.2022
Aktueller Gesellschaftsvertrag	26.09.2023
Sitz in	Stadt Salzburg
Gesellschaftszweck	Erwerbswirtschaftlich
Geschäftszweig	Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen und die Beförderung von Personen und Gütern, insbesondere der Betrieb von Bahnen, von Seilbahnen und Aufzügen, von Kraftwagen, Obus- und Autobuslinien, und von sonstigen Verkehrsmitteln aller Art.
Organe laut Gesellschaftsvertrag	Geschäftsführung Aufsichtsrat Generalversammlung Verkehrsbeirat
Geschäftsführung	2 Geschäftsführer
Prokuristen	1 Prokurist
Aufsichtsrat	4 Vertreter Land Salzburg 4 Vertreter Stadt Salzburg 4 Arbeitnehmervertreter
Generalversammlung/ Gesellschafter	100 % Salzburg AG
Verkehrsbeirat	3 Vertreter Land Salzburg 3 Vertreter Stadt Salzburg

3.2.1 Organe

- (1) Die Organe der SLV waren die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat, die Generalversammlung und der Verkehrsbeirat.

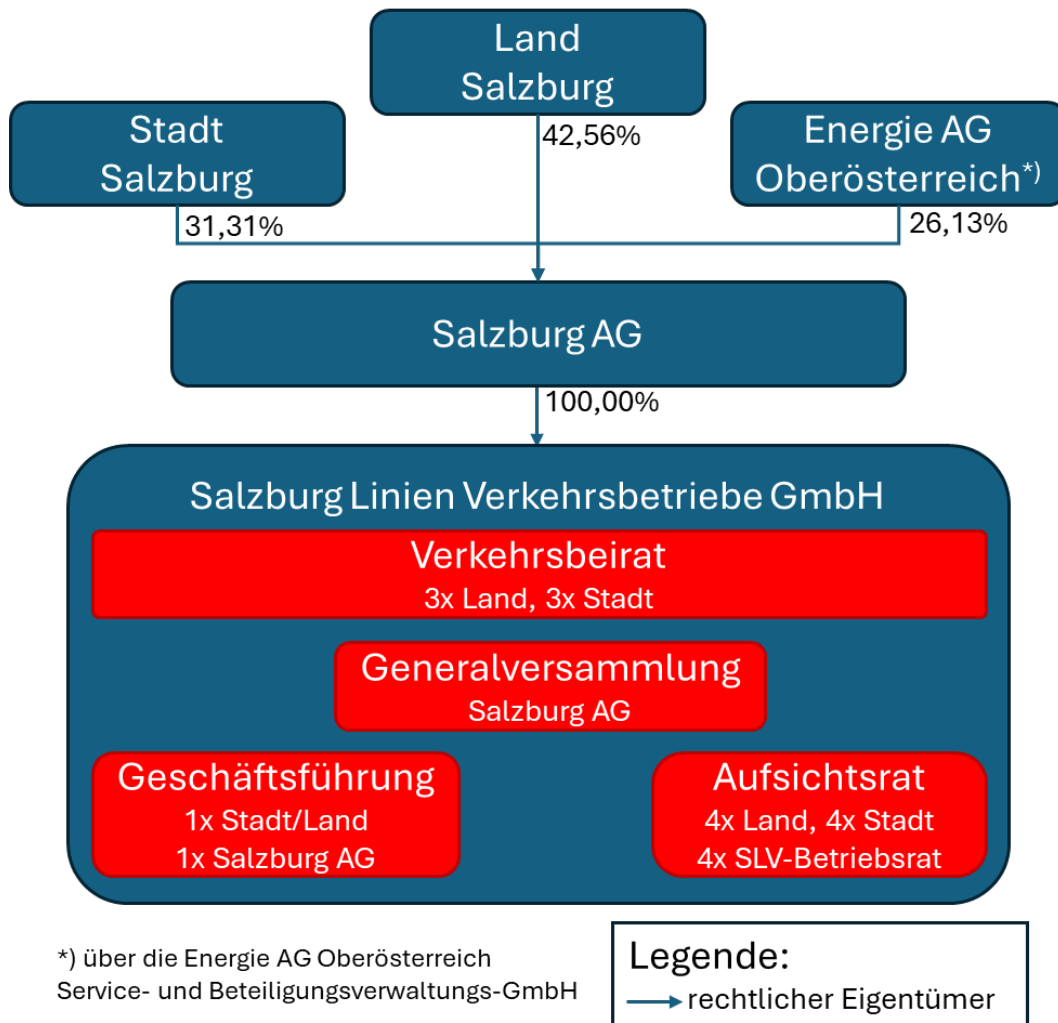
Grundlage für die Tätigkeit bzw Befugnisse der Organe waren das GmbH-Gesetz, der Gesellschaftsvertrag, die Geschäftsordnungen der Organe sowie die im Zuge der Ausgliederung abgeschlossenen Vereinbarungen.

Das österreichische Unternehmensrecht sieht für eine GmbH der Größe der SLV die Organe Generalversammlung, Geschäftsführung und Aufsichtsrat vor.

Der Gesellschaftsvertrag der SLV sah zusätzlich den Verkehrsbeirat mit umfang- und weitreichenden Kompetenzen vor. Dieser wird im Kapitel 3.2.2 beschrieben.

Die folgende Übersicht zeigt die Gremienstruktur und Entsendungsrechte der Gesellschaft:

Abbildung 1: Organe der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH



Geschäftsführung

Die Gesellschaft hatte ab Dezember 2022 eine Geschäftsführerin, welche die Gesellschaft selbständig vertrat. Mit 1. März 2024 wurde ein zweiter Geschäftsführer bestellt, der die Gesellschaft gemeinsam mit der Geschäftsführerin oder einem Prokuristen vertreten konnte. Die selbständige Vertretungsbefugnis des ersten Geschäftsführers änderte sich dabei nicht. Ein Prokurist wurde mit 1. November 2024 bestellt.

Gemäß den Verträgen wurde ein Geschäftsführer von der Salzburg AG nominiert, dessen Kosten trug die Salzburg AG. Der weitere Geschäftsführer wurde von Land Salzburg und Stadt Salzburg nominiert, die Kosten trug die SLV.

Für die Geschäftsführung galt eine Geschäftsordnung, welche Aufgaben, Befugnisse und Berichterstattung regelte. In der Unterschriftenordnung war für Dokumente mit rechtsverbindlichem Inhalt ein 4-Augen-Prinzip festgelegt. Solche Dokumente waren entweder von beiden Geschäftsführern oder von einem Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen zu unterfertigen. Zeichnungen eines Geschäftsführers allein bei Dokumenten mit rechtsverbindlichem Inhalt erlaubte die Unterschriftenordnung nicht.

Durch die Regelungen der Unterschriftenordnung war die Einzelzeichnungsberechtigung im Innenverhältnis beschränkt, im Außenverhältnis blieb diese weiterhin bestehen. Die Gesellschaft begründete dies mit der ursprünglichen Konzeption der SLV, die von den Beratern zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Umsatzsteuerorganschaft so empfohlen wurde. In den im Zuge der Ausgliederung getroffenen Vereinbarungen war dies so festgelegt. Es war vereinbart, dass der von Salzburg AG nominierte Geschäftsführer aus Gründen der umsatzsteuerlichen Organschaft jedenfalls selbständig vertretungsbefugt sein sollte.

Die Geschäftsführung war verpflichtet, die Geschäfte der Gesellschaft unter anderem in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Verkehrsbeirates zu führen. Weiters hatte die Geschäftsführung für wesentliche Entscheidungen die Beschlüsse des Verkehrsbeirates einzuholen und diese beim Führen der Geschäfte zu beachten.

Aufsichtsrat

Die SLV hatte gesetzlich verpflichtend einen Aufsichtsrat einzurichten, weil sie mehr als 300 Mitarbeiter hatte. Der Aufsichtsrat bestand aus acht von der Generalversammlung gewählten Personen sowie den entsandten Arbeitnehmervertretern. Jeweils vier Mitglieder wurden von Land Salzburg und Stadt Salzburg nominiert. Diese waren in der Generalversammlung - also vom Alleingesellschafter Salzburg AG - in den Aufsichtsrat zu wählen.

Der Aufsichtsrat hatte unter anderem die Geschäftsführung der SLV zu überwachen, für wichtige Geschäfte oder Maßnahmen war seine Zustimmung erforderlich. Die Befugnisse des Aufsichtsrates waren geringer als jene des Verkehrsbeirates.

Generalversammlung

Die den Gesellschaftern vorbehaltenen Beschlüsse waren in der Generalversammlung zu fassen. Angelegenheiten, die der Zustimmung der Generalversammlung bedurften, waren insbesondere im Gesetz sowie im Gesellschaftsvertrag geregelt.

Die Salzburg AG als Alleingesellschafterin war verpflichtet, ihre Weisungsrechte an die Geschäftsführung so auszuüben, dass die Beschlüsse des Verkehrsbeirates umgesetzt wurden.

Nominierungsrechte von Land Salzburg und Stadt Salzburg für Mitglieder des Aufsichtsrates oder der Geschäftsführung waren in den Beschlüssen der Generalversammlung umzusetzen.

Diese Vorgehensweise war durch diverse Regelungen in den im Zuge der Ausgliederung getroffenen Vereinbarungen abgesichert. So waren etwa Änderungen betreffend den Verkehrsbeirat oder der Anteile der Salzburg AG an der SLV nur mit vorheriger Zustimmung von Land Salzburg und Stadt Salzburg möglich.

- (2) Der LRH hält fest, dass die von der Salzburg AG nominierte Geschäftsführerin der SLV einzelzeichnungsberechtigt war. Die SLV begründete dies mit den Erfordernissen für eine umsatzsteuerliche Organschaft.

3.2.2 Verkehrsbeirat

- (1) Der Gesellschaftsvertrag sah die Einrichtung eines Verkehrsbeirates als weiteres Organ der Gesellschaft vor. Zweck des Verkehrsbeirates war die Sicherstellung der gemeinsamen Kontrolle des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg über die Tätigkeit der Gesellschaft wie über eine eigene Dienststelle. Damit sollten die vergaberechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe erfüllt werden. Hierfür musste der Verkehrsbeirat die Möglichkeit haben, einen ausschlaggebenden Einfluss auf die strategischen Ziele und die wichtigen Entscheidungen der Gesellschaft auszuüben. Das Vorliegen der Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle wurde von externen Beratern des Landes einer umfangreichen juristischen Prüfung unterzogen. Diese kamen zu folgendem Schluss: „Im Ergebnis werden die uns seitens des Landes Salzburg und der Stadtgemeinde Salzburg mit der beabsichtigten Ausgliederung des Teilbetriebes „Verkehr“ aus

der Salzburg AG berichteten Anforderungen erfüllt und erscheint die Umsetzung der Ausgliederung auf Basis der vorliegenden aktuellen Vertragsentwürfe als zielführend“.

Der Verkehrsbeirat bestand aus sechs Personen, wobei vom Land Salzburg und von der Stadt Salzburg jeweils drei Mitglieder entsendet wurden. Diese Mitglieder konnten auch Mitglieder des Aufsichtsrates sein.

Der Verkehrsbeirat war bei der Festlegung von strategischen Zielen und dem Treffen von wichtigen Entscheidungen der Gesellschaft in die Willensbildung einzubinden und hatte auch ein umfassendes Initiativrecht. Wichtige Entscheidungen sowie strategische Ziele, die in die Kompetenz des Verkehrsbeirates fielen, waren insbesondere

- sämtliche Maßnahmen, die der Genehmigung durch den Aufsichtsrat oder der Generalversammlung der Gesellschaft bedürfen;
- die Strategie in Bezug auf die Entwicklung des Angebotes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs;
- nicht bloß unwesentliche Änderungen bei Angebot und/oder Infrastruktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs;
- der Abschluss, die Ergänzung, Änderung oder Beendigung von Verkehrsdienstverträgen oder ähnlichen Verträgen;
- der Wirtschaftsplan der Gesellschaft.

Beschlüsse des Verkehrsbeirates waren (soweit gesetzlich zulässig) für die anderen Gesellschaftsorgane bindend und von diesen verpflichtend umzusetzen.

Die Generalversammlung war verpflichtet, die Beschlüsse des Verkehrsbeirates insbesondere in Verkehrsangelegenheiten umzusetzen. Die Kompetenzen der Generalversammlung wurden für diesen Teil an den Verkehrsbeirat übertragen. Die Geschäftsführung hatte die Geschäfte der Gesellschaft unter anderem in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Verkehrsbeirates zu führen bzw solche einzuholen.

Beauftragte das Land Salzburg zusätzliche Leistungen bei der SLV, für die das Land vollständig die Kosten übernahm, waren die Vertreter der Stadt Salzburg im Verkehrsbeirat dazu verpflichtet, dem zuzustimmen. Das Gleiche galt auch für Bestellungen der Stadt.

Die Geschäftsführung hatte in Fällen, in welchen zur Durchführung eines Geschäfts die Zustimmung des Verkehrsbeirates erforderlich war, diese rechtzeitig im Vorhinein einzuholen. Erteilte der Verkehrsbeirat keine Zustimmung, so durfte die Maßnahme nicht vorgenommen werden.

Der Verkehrsbeirat und der Aufsichtsrat hatten überwiegend deckungsgleiche Mitglieder, die Aufgaben und Befugnisse unterschieden sich jedoch wesentlich. Der Verkehrsbeirat legte strategische Ziele fest und traf wichtige Entscheidungen. Seine Befugnisse gingen über jene Maßnahmen, die der Genehmigung durch den Aufsichtsrat oder die Generalversammlung der Gesellschaft bedürftigen, hinaus. Beim Aufsichtsrat stand die gesetzlich definierte Kontrollfunktion im Vordergrund.

- (2) Der LRH hält fest, dass die Befugnisse und Kompetenzen des Verkehrsbeirates den Zielsetzungen der Ausgliederung entsprachen. Der Verkehrsbeirat war bei der Festlegung von strategischen Zielen und dem Treffen von wichtigen Entscheidungen der Gesellschaft in die Willensbildung der Gesellschaft einzubinden. Beschlüsse des Verkehrsbeirates waren (soweit gesetzlich zulässig) für die anderen Gesellschaftsorgane bindend und von diesen verpflichtend umzusetzen. Die Befugnisse des Verkehrsbeirates gingen über jene des Aufsichtsrates hinaus.

Der LRH hält weiters fest, dass der Verkehrsbeirat die gemeinsame Kontrolle des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg über die Tätigkeit der SLV wie über eine eigene Dienststelle ermöglichte. Dem LRH wurde von allen Beteiligten bestätigt, dass auch die Umsetzung in der Praxis funktionierte. Damit war es dem Land Salzburg möglich, die Salzburger Lokalbahn sowie die Pinzgauer Lokalbahn also jenen Verkehrsbereichen der SLV, die in der Verantwortung des Landes lagen, zu steuern.

3.3 Finanzierung der SLV

- (1) Der bis zur Ausgliederung bestehende Verlustabdeckungsvertrag, welcher den finanziellen Beitrag des Landes für die Salzburger Lokalbahn und die Pinzgauer Lokalbahn regelte und auch betragsmäßig begrenzte, stellte keine unionsrechtskonforme Verkehrsfinanzierung dar. Im Zuge der Ausgliederung wurde die Finanzierung neu aufgestellt und vertraglich geregelt.

Demgemäß verpflichtete sich die Salzburg AG zu einer anfänglichen „angemessenen“ Kapital- und Liquiditätsausstattung der SLV. Im veröffentlichten Jahresabschluss zum 31.12.2024 der SLV war eine Kapitalrücklage in Höhe von rund 60,4 Mio Euro ausgewiesen, diese betraf die anlässlich der Abspaltung der SLV ermittelte Kapitalausstattung. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen waren in Höhe von rund 10,9 Mio Euro ausgewiesen, dabei handelte es sich um das Darlehen der Salzburg AG. Weiters wurde die SLV in das Cashmanagement der Salzburg AG einbezogen.

Die von der SLV erbrachten Verkehrsdienstleistungen wurden über Verkehrsdiensteverträge finanziert. Diese bestanden mit der SVG (im Auftrag des Landes) für die Salzburger Lokalbahn und die Pinzgauer Lokalbahn und mit der Stadt Salzburg für Obus und Albus. Land Salzburg und Stadt Salzburg hatten entsprechend den Vereinbarungen grundsätzlich für ausreichend dotierte Verkehrsdiensteverträge ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereiches zu sorgen.

Bei den Verkehrsdiensteverträgen der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn handelte es sich um sogenannte Bruttobestellungen. Das bedeutete, dass das Erlörisiko beim Besteller (also der SVG) lag. Die SLV wurde für die erbrachte Leistung bezahlt und trug somit das Kostenrisiko. Beides - sowohl die Laufzeit als auch die Gestaltung als Bruttovertrag - entsprachen der gängigen Praxis in Österreich.

Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Salzburger Lokalbahn wurde über gesonderte Fördervereinbarungen abgewickelt. Im Rahmen des MIP unterstützte auch der Bund die Schaffung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur.

Investitionen in neue Triebwagen und eine neue Werkstatt für die Salzburger Lokalbahn erfolgten über die Schiene Salzburg GmbH.

Die Infrastruktur der Pinzgauer Lokalbahn stand im Eigentum und Verantwortung des Landes Salzburg.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge für den Bereich Obus fielen in die Zuständigkeit der SLV und wurden über die Verkehrsdiensteverträge und Fördervereinbarung finanziert. Ein Teil des Eigenkapitals der SLV war für die Errichtung der Obus-Remise in der Alpenstraße vorgesehen.

Weiters leistete die Salzburg AG an die SLV einen betraglich fixierten jährlichen Beitrag zum Betrieb der Verkehrsbereiche, der nach einem festgelegten Schlüssel auf die

Verkehrsbereiche Salzburger Lokalbahn, Obus und Autobus aufgeteilt wurde. Diese sogenannte Ausstattungs- bzw Beitragsleistung (in der Folge kurz Beitragsleistung) sollte sich über einen Zeitraum von sechs Jahren jährlich verringern und letztmalig im Jahr 2028 geleistet werden. Damit trug die Salzburg AG die Verluste des Verkehrsbereiches beschränkt auf die Höhe der Beitragsleistung und hatte damit kein weiteres finanzielles Risiko.

Nach diesem Zeitraum sollte die jährliche Beitragsleistung jenem Betrag entsprechen, der sich bei der Salzburg AG neutral auf das Ergebnis auswirkt - also dem Steuervorteil entspricht. Der Steuervorteil bestand bereits in der Salzburg AG.

Weiters war vertraglich vorgesehen, dass die Angemessenheit der Beitragsleistung für den Zeitraum ab 2029 überprüft und die Höhe gegebenenfalls angepasst wird. Diese Prüfung sollte bis Ende März 2028 erfolgen.

Die konkrete Höhe der Beitragsleistung nach 2028 wird also vom Ergebnis der vertraglich vorgesehenen Überprüfung und vom weiteren Bestehen des steuerlichen Vorteils abhängig sein.

Die Kosten des Betriebs der Pinzgauer Lokalbahn konnten in den Jahren 2023 und 2024 durch die im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Bestelltentgelte abgedeckt werden. Die Ergebnisse dieses Teil-Verkehrsbetriebes waren jeweils positiv.

Die im Zuge der Ausgliederung erstellten Planungsrechnungen gingen für den Teilbetrieb Salzburger Lokalbahn von negativen Ergebnissen aus. Dieser Sachverhalt wurde bei der Kapitalausstattung der SLV mitberücksichtigt. Sollten die kumulierten Verluste den vereinbarten Betrag übersteigen, so war dieser Verkehrsdienstvertrag vor Ablauf der 10-jährigen Laufzeit neu zu verhandeln. Das Ergebnis der Salzburger Lokalbahn war in den Jahren 2023 und 2024 insgesamt besser als erwartet. Auf Basis der bisherigen Entwicklung der Salzburger Lokalbahn bis 2025 und der von der Geschäftsführung der SLV erstellten Planungen war zum Zeitpunkt der Prüfung nicht von erforderlichen Neuverhandlungen auszugehen. Die Ausgliederung wirkte sich daher vorerst nicht auf die Höhe der Finanzierungsbeiträge des Landes für die Salzburger Lokalbahn aus. Sollte eine Neuverhandlung des Verkehrsdienstvertrages Salzburger Lokalbahn erforderlich sein, so würde sich damit ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf für das Land Salzburg ergeben.

Die wesentliche Änderung für das Land Salzburg bezüglich der Finanzierung der auf der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn erbrachten Verkehrsdienste fand bereits vor der Ausgliederung im Dezember 2022 statt. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Verkehrsdiensteverträge mit einer 10-jährigen Laufzeit abgeschlossen und der Wegfall der mit rund 2,54 Mio Euro betraglich begrenzten Verlustabdeckung vereinbart.

Die Sparte Güterverkehr der Salzburger Lokalbahn erwirtschaftete in den vergangenen Jahren Verluste. Im Zuge der Ausgliederung wurde vertraglich vereinbart, dass der Güterverkehr kostendeckend durchzuführen ist. Dabei einigte man sich auf folgende Vorgehensweise:

- Die SLV sollte Vorschläge ausarbeiten, wie der Güterverkehr kostendeckend geführt werden kann.
- Alternativ sollten mit dem Land Verhandlungen über die Abdeckung der Verluste geführt werden.
- Führten diese Maßnahmen nicht zum Erfolg, war der Güterverkehr auf der Strecke der Salzburger Lokalbahn einzustellen.

Im Prüfungszeitraum einigten sich das Land Salzburg und die SLV grundsätzlich auf eine Weiterführung des Güterverkehrs. Im September 2025 beschloss der Verkehrsbeirat die Strategie der SLV. Diese sah für den Güterverkehr vor: „Infrastruktur erhalten, Optionen prüfen und entscheiden“.

(2) Die Salzburg AG hatte bis zur Ausgliederung das wirtschaftliche Risiko des Betriebs der Salzburger Lokalbahn und einen Teil des wirtschaftlichen Risikos des Betriebs der Pinzgauer Lokalbahn zu tragen. Für das Land war das Risiko bei der Salzburger Lokalbahn durch den Verlustabdeckungsvertrag bis dahin mit rund 2,54 Mio Euro begrenzt.

Der Wegfall der Verlustabdeckung durch das Land Salzburg sowie der Abschluss der Verkehrsdiensteverträge - und damit die Schaffung eines rechtskonformen Zustands - führte zu einer geänderten Risikoverteilung:

- Das Erlösrisiko bzw das wirtschaftliche Risiko der Verkehrsdiensteverträge lag bei der SVG, die wiederum über Zuschüsse des Landes Salzburg finanziert wurde.
- Das Kostenrisiko lag bei der SLV. Allerdings wurde im Zuge der Ausgliederung ein Grenzwert für die Eigenkapitalquote der SLV vereinbart. Das Land Salzburg war verpflichtet, wirtschaftliche Nachteile für die in seiner Zuständigkeit liegenden Teil-Verkehrsbetriebe auszugleichen und für ausreichend dotierte Verkehrsdiensteverträge zu sorgen.

Zusammengefasst hat das Land Salzburg die finanziellen Folgen und Risiken aus der Ausübung der Rechte gegenüber der SLV wirtschaftlich vollständig zu tragen.

Die Beitragsleistung der Salzburg AG nach dem Jahr 2028 wird von den künftigen steuerlichen Verhältnissen und dem Ergebnis der vertraglich vorgesehenen Verhandlungen abhängig sein. Da das Ergebnis dieser Verhandlungen sowie eine allfällige Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen nicht vorweggenommen werden kann, ist für den LRH eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Gebarung der SLV nach 2028 nicht möglich.

Die Kosten des Betriebs der Pinzgauer Lokalbahn konnten in den Jahren 2023 und 2024 durch die im Verkehrsdienstevertrag vereinbarten Bestellentgelte abgedeckt werden.

Bei der Salzburger Lokalbahn gingen die Verhandlungspartner im Zuge der Ausgliederung davon aus, dass die im Verkehrsdienstevertrag vereinbarten Bestellentgelte nicht kostendeckend sein würden. Ein Teil des Eigenkapitals der SLV war für die Abdeckung dieser erwarteten Verluste der Salzburger Lokalbahn vorgesehen. Sollten die kumulierten Verluste der Salzburger Lokalbahn diesen Betrag überschreiten, so war ein neuer -

kostendeckender - Verkehrsdienstevertrag zu verhandeln. Das Ergebnis der Salzburger Lokalbahn war in den Jahren 2023 und 2024 insgesamt besser als erwartet.

Für die Sparte Güterverkehr der Salzburger Lokalbahn wurde im Zuge der Ausgliederung vertraglich vereinbart, dass diese bislang defizitäre Sparte kostendeckend zu führen ist. Die Verluste der Sparte Güterverkehr wurden in den Jahre 2023 und 2024 von der SLV getragen. Im Prüfungszeitraum einigten sich das Land Salzburg und die SLV grundsätzlich auf eine Weiterführung des Güterverkehrs. Sollte dieser nicht kostendeckend geführt werden können, so wären die Verluste durch das Land Salzburg zu tragen.

- (3) *Das Amt der Salzburger Landesregierung teilte in der Gegenäußerung mit, dass die Ergebnisse der Salzburger Lokalbahn in den Jahren 2023 und 2024 besser als erwartet gewesen seien, es ergebe sich laut Abteilung 8 voraussichtlich keine Notwendigkeit einer Neuverhandlung des Verkehrsdienstevertrages.*

4. Fazit

(2) Zu den Strukturen im Verkehrsbereich hält der LRH zusammengefasst fest, dass das Amt sowie die im Prüfungsauftrag genannten Beteiligungen jeweils klar abgegrenzte Zwecke verfolgten:

- Die SVG nahm für den Salzburger Verkehrsverbund die Aufgaben einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gemäß ÖPNRV-G 1999 wahr. Das Land Salzburg hatte seine Aufgabenträgerschaft im Regionalverkehr an die SVG übertragen.
- Die Schiene Salzburg GmbH wurde gegründet, um neue Schienenfahrzeuge - sogenannte TramTrains - für die Salzburger Lokalbahn zu beschaffen und eine Eisenbahnwerkstätte zu errichten.
- Die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH war nach Beendigung des Projektes S-Link nicht mehr notwendig und sollte deshalb bis Ende 2026 abgewickelt werden.
- Die Salzburg AG hatte seit der Ausgliederung der Teilverkehrsbetriebe an die SLV im Bereich des öffentlichen Verkehrs keine Aufgabe mehr. Sie erbrachte aber noch zentrale Dienstleistungen für ihre Tochter SLV.
- Die SLV betrieb die Teilverkehrsbetriebe Salzburger Lokalbahn, Pinzgauer Lokalbahn sowie Obus und hielt die Beteiligung an der Albus.

Parallele Strukturen zur Planung, Bestellung und Steuerung sowie Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Salzburg konnte der LRH bei seinen Prüfungshandlungen nicht feststellen.

Zur Ausgliederung hält der LRH zusammengefasst fest:

Die vor der Ausgliederung bestehende Form der Verkehrsfinanzierung entsprach nicht mehr den rechtlichen Anforderungen, da der Verlustabdeckungsvertrag aus dem Jahr 2000 keine unionsrechtskonforme Verkehrsfinanzierung darstellte. Mit der Ausgliederung konnten die Ziele der beihilfenrechtskonformen Verkehrsfinanzierung, der Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen (in der Variante Land an SLV) sowie der Gestaltungsfreiheit im ÖPNRV in Salzburg durch ein Beiratsmodell im Wesentlichen erreicht werden. Der LRH beurteilt diese somit als zweckmäßig.

Die weiteren Ziele der Ausgliederung betrafen finanzielle Aspekte. Die Ziele einer Beitragsleistung der Salzburg AG, der Erhaltung der Vorteile der steuerlichen Gruppe sowie der Nutzung der Shared Services der Salzburg AG konnten ebenfalls im Wesentlichen erreicht werden. Die finanziellen Aspekte - insbesondere die Höhe der Beitragsleistung der Salzburg AG sowie die Eigenkapitalausstattung der SLV - waren das Ergebnis von Verhandlungen. Der LRH beurteilt die Ausgliederung anhand der gesetzten Ziele bzw. zuvor diskutierten alternativen Ausgliederungsvarianten als sparsam und wirtschaftlich.

Die Beitragsleistung der Salzburg AG nach dem Jahr 2028 wird von den künftigen steuerlichen Verhältnissen und dem Ergebnis der vertraglich vorgesehenen Verhandlungen abhängig sein.

Für das Land Salzburg stellte sich die Situation nach der Ausgliederung tendenziell risikoreicher dar als vor der Ausgliederung. Das Ziel einer rechtskonformen Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen war ein Vorteil für alle Gesellschafter der Salzburg AG, primärer ökonomischer Nutznießer war jedoch der Fremdgesellschafter in der Salzburg AG.

Der steuerliche Vorteil bestand bereits vor der Ausgliederung in der Salzburg AG. Im Zuge der Ausgliederung wurden die Verträge so gestaltet, dass die bisherige Konstellation mit Hilfe einer Gruppenbesteuerung erhalten blieb. Eine allfällige Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen nach dem Jahr 2028 kann vom LRH nicht beurteilt werden.

Zum Verkehrsbeirat hält der LRH fest, dass die Befugnisse und Kompetenzen des Verkehrsbeirates den Zielsetzungen der Ausgliederung entsprachen. Der LRH hält weiters fest, dass der Verkehrsbeirat die gemeinsame Kontrolle des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg über die Tätigkeit der SLV wie über eine eigene Dienststelle ermöglichte.

Der Direktor des Landesrechnungshofes:

Mag. Ludwig F. Hillinger e.h.

5. Anhang

5.1 Gegenäußerung des Amtes der Salzburger Landesregierung

5.2 Gegenäußerung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation bzw der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH



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

Büro
Landesamtsdirektor

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)
20001-LRH/3126/6-2026

Datum
18.05.2026

Chiemseehof
Postfach 527 | 5010 Salzburg
Fax +43 662 8042-2643
buero-lad@salzburg.gv.at
Dr. Petra Margon
Telefon +43 662 8042-2428

Betreff

LRH; Feststellungen zur Sonderprüfung "Ausgliederung der Salzburg
Linien Verkehrsbetriebe GmbH"; Stellungnahme
Bezug: 003-3/262/1/8-2025

Sehr geehrter Herr Direktor!

Zu den Feststellungen des Landesrechnungshofes zur Sonderprüfung „Ausgliederung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH“ kann auf Grundlage der Ausführungen der betroffenen Abteilungen 6 und 8 folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Zu 2.3 Landesmobilitätskonzept

Die Abteilung 6 wird verstärkt darauf achten, den Landtag und die Öffentlichkeit entsprechend zu informieren.

Zu 2.5 Land Salzburg - Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Die Abteilung 6 wird die Anregungen aufgreifen und Erläuterungen und Verwendungszweck künftig klarer angeben. Die Zuordnungen sind zum Teil historisch bedingt, es wird aber geprüft, inwieweit Änderungen vorgenommen werden sollten.

Zu 2.6.1 Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH

In der Vergangenheit wurden aufgrund kaufmännischer Vorsicht und unklarer Entwicklungen (zB COVID, Einführung Klimaticket) zunächst lange Durchrechnungszeiträume gewählt. Nachdem sich gezeigt hat, dass das Klimaticket häufiger verkauft wurde (dies hat sich auch im Bericht des Rechnungshofes gezeigt) und die damit einhergehenden Verwanderungen von Ticketverkäufen durch das Klimaticket geringer als prognostiziert ausgefallen sind sowie sich expost-Abrechnungen besser als erwartet dargestellt haben, wurden die Überschüsse in den Jahren 2024 bis 2026 stark abgebaut.

Die Abteilung 6 wird die Forderungen aufgreifen und die Fördervereinbarung anpassen.

Zur Frage der Guthabenshöhe ist festzuhalten, dass sich diese zum Teil auch aus der Funktion der SVG als Clearingstelle ergibt.

Die Abteilung 8 erklärt ebenso die Empfehlung des Landesrechnungshofes zur Kenntnis zu nehmen und diese einer näheren Prüfung unterziehen.

Zu 3.1.3 Ziele und Ergebnis der Verhandlungen

Die Abteilung 8 hält fest, dass eines der Hauptziele der Ausgliederung der SLV GmbH die Schaffung der Möglichkeit für künftige Direktvergaben von Verkehrsleistungen nach dem BVerg 2018 und der PSO-Verordnung darstellte. Dass die neu geschaffene Konstruktion dem Grunde nach geeignet ist, diese Anforderung zu erfüllen, wurde im Vorfeld durch das Amt der Landesregierung sowie durch externe Stellen geprüft und bestätigt. In diesem Zusammenhang wird ho auch auf § 18 ÖPNRV-G verwiesen, welcher die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ausdrücklich zum Abschluss und zur Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen im Auftrag von Gebietskörperschaften ermächtigt. Zur im Bericht des LRH angeführten Unterlage wird angemerkt, dass es sich hier lediglich um den Entwurf einer Stellungnahme handelt und der Abteilung 8 keine endgültige und verbindliche Fassung hierzu bekannt ist. Folglich ist auch keine abschließende inhaltliche Würdigung dieser Unterlage möglich.

Die Frage, welche Stelle im Rahmen der Neuvergabe der Verkehrsdienstverträge der Salzburger Lokalbahn und der Pinzgauer Lokalbahn im Jahr 2032 formell als Auftraggeber neuer Verkehrsdienstverträge in Erscheinung tritt, wird zeitgerecht und unter Berücksichtigung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen von den Abteilungen 6 und 8 geklärt.

Zu 3.3 Finanzierung der SLV

Nachdem die Ergebnisse der Salzburger Lokalbahn in den Jahren 2023 und 2024 besser waren als erwartet, ergibt sich laut Abteilung 8 voraussichtlich keine Notwendigkeit einer Neuverhandlung des Verkehrsdienstvertrages.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung
Ing. Mag. Dr. Franz Moser, MBA
Landesamtsdirektor

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

Salzburg AG, Postfach 170, 5021 Salzburg
Landesrechnungshof Salzburg
Herrn Direktor
Mag. Ludwig F. Hillinger
Nonnbergstiege 2
Postfach 527 I 1010 Salzburg

Unternehmenszentrale

Tel. +43/662/8884-0

Zeichen:
MMag. Michael Baminger
Durchwahl: 1201
Fax-Durchwahl:
michael.baminger@salzburg-ag.at

Seite 1/1

Schriftliche Äußerung Bericht Verkehrsausgliederung

26. Mai 2025

Sehr geehrter Herr Direktor Hillinger,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Berichtes zur Gegenäußerung und möchten gerne wie folgt rückmelden:

Kapitel 3.1.3 (2) Ziel und Ergebnis der Verhandlungen:

Gemeinsam mit dem Land Salzburg wird man dann die aktuelle Rechtslage evaluieren und die entsprechenden Vorkehrungen treffen.

Gerne möchten wir uns für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Freundliche Grüße
Salzburg AG
für Energie, Verkehr und Telekommunikation



Michael Baminger



Herwig Struber

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



LAND
SALZBURG

LRH

LANDESRECHNUNGSHOF

