

Salzburger Landesrechnungshof

Bericht

Übernahme und Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn

Oktober 2015

003–3/165/10-2015

Kurzfassung

Der LRH prüfte im Jahr 2015 den Erwerb und den Betrieb der Pinzgauer Lokal Bahn (in weiterer Folge PLB) ab dem Jahr 2005. Im Zeitraum der Jahre 2005 bis 2013 wurden insgesamt 28 Verträge und neun Fördervereinbarungen errichtet. Der LRH empfiehlt, dass die auf Initiative des LRH erstellte Übersicht über die Verträge und Fördervereinbarungen, im Zusammenhang mit dem Erwerb und den Betrieb der PLB zukünftig fortgeschrieben werden soll. Der LRH bemängelt, dass das Land Salzburg den Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag vom 12. Dezember 2010 noch nicht unterzeichnet hat. Die Vertragspartner erfüllten zwar ihre Verpflichtungen auf Grundlage dieses Vertrages, es wird jedoch vom LRH im Sinne der Rechtssicherheit ein ordnungsgemäßer Abschluss durch Unterzeichnung empfohlen. In ihrer Stellungnahme teilte die Abteilung 6 mit, dass ein entsprechender Regierungsantrag bereits eingebracht wurde.

Das Amt der Salzburger Landesregierung zog im Entscheidungsprozess verschiedene Berater bei. Für den LRH waren die dabei angebotenen Konzepte nur teilweise nachvollziehbar.

Der LRH stellt fest, dass die mit dem Erwerb, Betrieb und den Investitionen in die Infrastruktur in den Jahren 2006 bis 2014 verbundenen Ausgaben bei rd. 63,5 Mio. Euro lagen. Davon entfielen auf den Wiederauf- und Neubau rd. 45 %, auf die Infrastrukturerhaltung rd. 16 %, auf Investitionen in das rollende Material (Fahrzeuge) rd. 17 % und auf den Verkehrsdienst rd. 18 %. Wie die Kostenprognosen im Jahr 2002 und die bereits bei Betriebsaufnahme im Jahr 2008 deutlich korrigierten Kosten in den Businessplänen zeigten, verursachte die PLB für das Land Salzburg höhere Ausgaben als prognostiziert. Es ist daher bei zukünftigen Entscheidungen über betragslich große Investitionen eine Vergleichsrechnung angemessener Alternativen zwischen den öffentlichen Transportsystemen anzustellen. Von der Abteilung 6 wird dazu in ihrer Stellungnahme ausgeführt, es werden die Erfahrungen mit den zu optimistischen Kostenprognosen zum Anlass genommen, die Ergebnisse von Prognoserechnungen künftig noch kritischer zu hinterfragen und gegebenenfalls weitere Gutachten einzuholen.

Die seit 1. Juli 2008 vom Land Salzburg an die SLB übertragene Betriebsführung der PLB schloss auch die Rechnungslegung für Infrastruktur-, Betriebs- und Verkehrsdienstleistungen mit ein. Der LRH stellt fest, dass die Salzburg AG, die vom Land Salzburg gewidmeten Finanzmittel für die PLB dem Zweck gemäß einsetzte und den Nachweis über die Verwendung darlegte. Die Kostenstellenrechnungen der Jahre 2008 bis 2014 waren nachvollziehbar. Der

LRH weist darauf hin, dass aktivierungsfähige Wirtschaftsgüter nicht dem Aufwand bzw. der Mietaufwand nicht dem Materialaufwand zuzuordnen sind. In der Gegenäußerung wird von der Salzburg AG die Ansicht vertreten, dass die buchmäßige Behandlung einer Einzelfallbetrachtung bedürfe.

Im Zusammenhang mit dem eingerichteten Lenkungsreis empfiehlt der LRH, die fehlenden Vertreter der Gemeinden des Oberpinzgaus einzubinden, um den Informationsfluss zu verbessern und Entscheidungen unter Mitwirkung aller Beteiligten zu ermöglichen. Dadurch könnte auch verhindert werden, dass einzelne Beteiligte ihre Eigeninteressen durch gefilterte Informationsverteilung zwischen den Gremien zum Nachteil anderer Partner vorantreiben.

Seitens der Salzburg AG wurden bereits unmittelbar nach Betriebsaufnahme zahlreiche Änderungen sowie zusätzliche Maßnahmen als betriebsnotwendig oder gesetzlich vorgeschrieben gefordert. Eine Beurteilung der Folgekosten oder Evaluierungen hinsichtlich der Zielerreichung durch das Amt der Salzburger Landesregierung waren aus den bei der Prüfung eingesehenen Unterlagen nicht ersichtlich. Der LRH führt diese Verteuerungen teilweise auf mangelnde Ressourcen, insbesondere das fehlende Fachwissen, zur Steuerung und Kontrolle der PLB zurück.

In Anbetracht der Zuschüsse zur PLB, dem weiteren laufenden Investitionsbedarf und deren Bedeutung für die Bevölkerung im Oberpinzgau erscheint eine entsprechende Kontrolle und Steuerung durch das Amt der Salzburger Landesregierung jedenfalls notwendig. Der LRH empfiehlt daher, das fehlende Fachwissen im Bereich des Eisenbahnwesens aufzubauen oder zuzukaufen.

Vom geprüften Auftragsvolumen von 28,5 Mio. Euro erreichte der Anteil der Direktvergaben und weiterer Verfahren ohne Bekanntmachung fast 40 %. Dies schränkte sowohl den Wettbewerb als auch die Transparenz der Vergaben ein. Der LRH fordert daher das Amt der Salzburger Landesregierung auf, bewusst und vermehrt Verfahren mit Bekanntmachungen anzuwenden, um den Bieterkreis zu erweitern und so den besten Preis für den Einsatz der öffentlichen Mittel zu gewährleisten.

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufbau des Berichtes	11
2.	Grundlagen der Prüfung	12
2.1.	Rechtliche Rahmenbedingungen der Prüfung durch den LRH	12
2.2.	Prüfungsmaßstab	12
2.3.	Prüfungsgegenstand und –umfang	13
2.4.	Prüfungsziel	13
2.5.	Zeitlicher Ablauf der Prüfung	13
3.	Ausgangssituation	14
3.1.	Entstehung und Betrieb der Bahnstrecke bis 1945	14
3.2.	Entwicklung des Betriebs ab 1945 unter den ÖBB	15
4.	Übernahme der PLB durch das Land Salzburg	19
5.	Wiederherstellung und Ausbau	22
5.1.	Organisation	22
5.2.	Kostenentwicklung	25
5.3.	Projektmanagement Wiederaufbau	29
5.4.	Vergaben	29
5.5.	Abwicklungsphase	31
5.6.	Abrechnung	32
5.7.	Erreichter Ausbaustand der PLB	34
6.	Verträge und Fördervereinbarungen	37
7.	Finanzierung der PLB	43
7.1.	Grundlagen der Finanzierung	43

7.1.1. Regierungsbeschluss (Grundsatzbeschluss)	43
7.1.2. Infrastrukturnutzungs- und –betriebsverträge.....	45
7.1.3. Verkehrsdienstevertrag.....	49
7.2. Finanzmittel des Landes Salzburg	51
8. Rechnungslegung Salzburg AG für PLB	66
8.1. Allgemeines	66
8.2. Kostenstellenrechnung 2008 – 2014.....	66
8.2.1. Entwicklung der Erträge und Aufwendungen 2008 – 2014.....	67
8.2.2. Erträge PLB 2008 – 2014	72
8.2.3. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	79
8.2.4. Aufwendungen PLB 2008 – 2014.....	81
9. Exkurs Schmalspur	90
10. Anhang	92

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AfA	Absetzung für Abnutzung
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
i.d.g.F.	in der gültigen Fassung
KV	Kaufvertrag
lit.	litera
MÖST	Mineralölsteuer
PLB	Pinzgauer Lokalbahn
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen und Rechtsnachfolger
ÖPNRV	Öffentlicher Personen- Nah- und Regional-Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SCHIG	Schieneninfrastruktur - Dienstleistungsgesellschaft mbH
SLB	Salzburger Lokalbahn
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrten
S-LMK	Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 - 2015
SVG	Salzburger Verkehrsverbundgesellschaft m.b.H.
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckenplan	14
Abbildung 2: Entwicklung Investitionskosten 2009	28
Abbildung 3: Verteilung Vergabeverfahren	30
Abbildung 4: Entwicklung der Investitionskosten 2013	33
Abbildung 5: Finanzmittelverwendung Land 2006 - 2014	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gegenüberstellung Kostenprognosen 2002.....	17
Tabelle 2: Entwicklung Investitionskosten 2008.....	21
Tabelle 3: Verträge Ausbau und Erhaltung.....	37
Tabelle 4: Verträge ab 2006 zur Übernahme.....	38
Tabelle 5: Verträge und Fördervereinbarungen Betriebsführung.....	39
Tabelle 6: Verträge und Fördervereinbarung Verkehrsdienste.....	40
Tabelle 7: Verträge und Fördervereinbarungen Fahrzeuge.....	41
Tabelle 8: Plan-IST-Vergleich.....	44
Tabelle 9: Investitionen 2008 bis 2011.....	45
Tabelle 10: Entgeltkalkulation Infrastruktur 2008 bis 2010.....	47
Tabelle 11: Entgeltkalkulation Verkehrsdienste 2008 bis 2010.....	50
Tabelle 12: Einnahmen Land Salzburg 2008 bis 2014.....	52
Tabelle 13: Ausgaben Land Salzburg 2006 bis 2014.....	54
Tabelle 14: Ausgaben Land 2006 und 2007.....	55
Tabelle 15: Ausgaben Land 2008.....	56
Tabelle 16: Ausgaben Land 2009.....	57
Tabelle 17: Ausgaben Land 2010.....	58
Tabelle 18: Ausgaben Land 2011.....	59
Tabelle 19: Ausgaben Land 2012.....	60
Tabelle 20: Ausgaben Land 2013.....	61
Tabelle 21: Ausgaben Land 2014.....	62
Tabelle 22: Daten zum Projekt PLB.....	64
Tabelle 23: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2008 und 2009.....	68
Tabelle 24: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2010 und 2011.....	69
Tabelle 25: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2012 und 2013.....	70
Tabelle 26: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2014 und 2008-2014.....	71
Tabelle 27: Kostenstellenrechnung PKB Erträge 2008 und 2009.....	73
Tabelle 28: Kostenstellenrechnung PLB Erträge 2010 und 2011.....	74
Tabelle 29: Kostenstellenrechnung PLB 2012 und 2013.....	75
Tabelle 30: Kostenstellenrechnung PLB 2014 und 2008 - 2014.....	76

Tabelle 31: Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr 2011 - 2014	80
Tabelle 32: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2008 und 2009.....	82
Tabelle 33: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2010 und 2011.....	83
Tabelle 34: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2012 und 2013.....	84
Tabelle 35: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2014 und 2008 bis 2014	85

1. Aufbau des Berichtes

- (1) Vom Landesrechnungshof festgestellte **Sachverhalte** sind mit „(1)“ und deren **Bewertungen samt allfälligen Anregungen und Empfehlungen sowie Bemängelungen und Beanstandungen** mit „(2)“ gekennzeichnet. Diese werden zusätzlich durch Schattierung hervorgehoben.

Die zusammengefassten **Gegenäußerungen** der Landesverwaltung - für diese abgegeben vom Amt der Salzburger Landesregierung – und der Salzburg AG werden *kursiv* dargestellt und sind mit „(3)“ kodiert¹. Eine abschließende **Äußerung des Landesrechnungshofes** ist mit „(4)“ gekennzeichnet und durch Schattierung hervorgehoben. Die vollständigen Gegenäußerungen sind dem Bericht als Anlage angeschlossen.

Um den Bericht übersichtlich zu gestalten, wurde das enthaltene Zahlenwerk fallweise gerundet.

¹ In Einzelfällen sind Gegenäußerungen, die lediglich den Sachverhalt betreffen, als Fußnote eingefügt.

2. Grundlagen der Prüfung

2.1. Rechtliche Rahmenbedingungen der Prüfung durch den LRH

- (1) Der Direktor des LRH hat im Prüfprogramm des Jahres 2012 die Prüfung „Erwerb und Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn“ dem Landtag angezeigt.²

Der LRH ist befugt die Gebarung des Landes und von Unternehmen mit einer Beteiligung des Landes von mehr als 25 % zu prüfen.³ Empfänger dieses zu veröffentlichenden Berichtes sind neben dem Landtag die Landesregierung und die geprüften Rechtsträger.⁴

Der LRH verkehrt im Zuge der Prüfung mit den geprüften Stellen direkt. Die verlangten Auskünfte sowie der Zugriff auf die automationsgestützte gespeicherten Daten sind ihm jederzeit zu erteilen, verlangte Unterlagen sind unverzüglich zur Verfügung zu stellen.⁵

2.2. Prüfungsmaßstab

- (1) Der LRH prüft die Gebarung dahingehend, ob sie den bestehenden Vorschriften entspricht, ziffernmäßig richtig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig ist. Die Möglichkeiten zur Herabminderung oder Vermeidung von Ausgaben sowie zur Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen sind in Ausübung der Kontrolle wahrzunehmen.⁶

² Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF. § 7 Abs. 4.

³ Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF. § 6 Abs. 1 lit a und c.

⁴ Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF. § 10.

⁵ Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF. § 9.

⁶ Landesrechnungshofgesetz 1993 idgF. § 7 Abs. 1.

2.3. Prüfungsgegenstand und –umfang

- (1) Inhalt der Prüfung war die Übernahme bzw. der Erwerb der Pinzgauer Lokalbahn (PLB)⁷ durch das Land Salzburg von den ÖBB im Sommer 2008 und die nachfolgenden Baumaßnahmen bis zum Jahr 2014. Parallel dazu wurde die Betriebsführung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch die Salzburg AG auf Rechnung des Landes im gleichen Zeitraum geprüft.

2.4. Prüfungsziel

- (1) Die Prüfung soll die dem Land Salzburg direkt entstandenen Kosten für Erwerb, Umbau und Betrieb der PLB in den Jahren 2006 bis 2014 darstellen. Weiteres Ziel war die Beurteilung des Projektmanagements und der Bauabwicklung durch das Amt der Salzburger Landesregierung in diesem Zusammenhang sowie die Ermittlung der laufenden Betriebskosten.

Weiterreichende Untersuchungen zur generellen Verkehrsentwicklung oder Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten wurden nicht durchgeführt.

Die Erkenntnisse aus dem Bericht sollen als Entscheidungshilfe für den Landtag bei zukünftigen Investitionsentscheidungen (Fahrzeuganschaffung, Streckenbegradigungen, Verlängerung Krimml, Nebenast Kaprun, Elektrifizierung der Strecke) der PLB dienen.

2.5. Zeitlicher Ablauf der Prüfung

- (1) Die Prüfung begann mit den Startgesprächen bei den geprüften Stellen des Amtes der Salzburger Landesregierung am 28. Oktober 2014 bzw. bei der Salzburg AG am 3. November 2014. Die Prüfungshandlungen bei den betroffenen Stellen und Rechtsträgern erfolgten von November 2014 bis Mai 2015. Das Schlussgespräch fand am 7. Juli 2015 statt. Die Stellungnahmefrist endete am 28. August 2015. Der Bericht wurde der Landtagspräsidentin im Oktober 2015 übergeben.

⁷ Die Bezeichnung „Pinzgau Bahn“ der ÖBB wurde ab der Übernahme durch das Land Salzburg nicht mehr verwendet. Ab diesem Zeitpunkt lautete die Bezeichnung „Pinzgauer Lokalbahn (PLB)“ und wird in diesem Bericht durchgängig benutzt.

3. Ausgangssituation

3.1. Entstehung und Betrieb der Bahnstrecke bis 1945

- (1) Die Strecke der PLB hat eine Länge von knapp 53 Kilometern und wurde als Schmalspurbahn errichtet. Sie führt vom Bahnhof in Zell am See an der ÖBB-Westbahnstrecke über 40 Bahnhöfe bzw. Haltestellen zum Bahnhof Krimml.



Abbildung 1: Streckenplan

Die Bahn wurde am 2. Jänner 1898 erstmals eröffnet. Die ursprünglich privaten Betreiber der Bahnlinie mussten nach wenigen Jahren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen akzeptieren - die Bahnlinie wurde am 1. Jänner 1906 verstaatlicht und den Kaiserlich-Königlichen Staatsbahnen eingegliedert.

Rund 30 Kilometer der Strecke wurden auf dem Hochwasserdamm der regulierten Salzach errichtet – die Zerteilung und Verbauung der spärlichen landwirtschaftlich nutzbaren Flächen im Oberpinzgau war damals nicht durchsetzbar. Etwa 30 % der Trasse - also rund 15 Kilometer – verlaufen in der heutigen „Roten Zone“.^{8 9}

Während des Ersten Weltkrieges wurde der Fahrzeugbestand zum Teil von der Armee eingezogen. Nach dem Krieg konnten die Bundesbahnen Österreichs nur mehr Reste davon einsetzen. In den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde der Rollwagenbe-

⁸ Rote Zonen (Bauverbotszone) sind Flächen, die zur ständigen Benutzung für Siedlungs- und Verkehrszwecke wegen der voraussichtlichen Schädenswirkungen durch Naturereignisse nicht geeignet sind.

⁹ Die Salzburg AG merkt dazu an: was auch für zahlreiche Straßenbauten – hier tw. noch mehr – gilt.

trieb zum Gütertransport eingeführt.¹⁰ Weiters wurden im darauffolgenden Jahrzehnt für damalige Verhältnisse moderne Reisezugwagen - sogenannte „Stromlinienwagen“ – angeschafft.

Nach dem Anschluss prüfte die Deutsche Reichsbahn auf der Strecke aufgrund der starken Steigungen¹¹ ihre neuen Schmalspurlokomotiven. Zu dieser Zeit war in Mittersill eine Heeresversuchsstelle für Seilbahnanlagen der Deutschen Wehrmacht mit einem Gleisanschluss über die Salzach angesiedelt.

3.2. Entwicklung des Betriebs ab 1945 unter den ÖBB

- (1) Nach dem Zweiten Weltkrieg führten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Bahnlinie weiter. Um die Kosten des Dampfbetriebs zu reduzieren beschafften sie ab dem Jahr 1958 Diesellokomotiven als Austausch für die Dampflokomotiven und ab 1980 wurde der Zugleitbetrieb eingeführt. Ab dem Jahr 1986 wurden damals neue Triebwagen eingesetzt.

Durch den EU-Beitritt Österreichs im Jahr 1995 erfolgte eine Liberalisierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Konkret wurden die ÖBB in mehrere Teilbereiche, insbesondere Infrastruktur und Betrieb, umgliedert. Dadurch sollte ein Wettbewerb beim Betrieb von Schienennetzen entstehen und Qualität sowie Preis verbessert werden.

Das Land Salzburg und die Anrainergemeinden schlossen daraufhin entsprechende Verkehrsdiensteverträge mit den ÖBB ab. Die Fahrgastzahlen erhöhten sich von 460.000 im Jahr 1994 auf 727.000 im Jahr 1999. Im Jahr 1998 stellten die ÖBB den Güterverkehr ein – das jährliche Frachtaufkommen war unter 10.000 Tonnen gefallen.¹²

Im Vorfeld einer Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen beauftragte die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) eine Untersuchung um die Rahmenbedingungen zu erheben. Diese kam zum Ergebnis, dass mit Kosten von 2,732 Mio. Euro (410.000 Fahrplankilometer) bzw. 2,830 Mio. Euro (460.000 Fahrplankilometer) zu rechnen sei. Gleichzeitig waren die Erlöse mit 2,43 bzw. 2,51 Mio. Euro veran-

¹⁰ Siehe Punkt 9. Exkurs Schmalspur.

¹¹ Bis zu 27 Promille.

¹² Die PLB transportierte in den Jahren 2008 bis 2014 insgesamt rund 10.700 Tonnen Fracht für Dritte und 3.900 Tonnen Baumaterial für die eigenen Streckenerneuerungen.

schlagt worden. Dies bedeutete, dass ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von jährlich rund 0,33 bis 0,4 Mio. Euro zu erwarten gewesen wäre.

Vor dem Hintergrund des wachsenden motorisierten Individualverkehrs im Oberpinzgau und den Bestrebungen der ÖBB, die Bahnlinie einzustellen, begann die Landesregierung im Jahr 2001 eine Diskussion über den Weiterbetrieb der PLB.¹³

Das Land Salzburg beauftragte im Jahr 2002 eine Verkehrsuntersuchung für den Oberpinzgau. Die Salzburger Verkehrsverbund Ges.m.b.H. (SVG) erhob dazu die zukünftigen Gestaltungsmöglichkeiten des ÖPNRV (Öffentlicher Personen- Nah- und Regional-Verkehr).

In der Folge wurde das „SVV-Verkehrskonzept Oberpinzgau“ von der SVG erstellt. Darin wurde der Ist-Zustand im Jahr 2001 mit 438.000 Fahrplankilometer der PLB bei Kosten von 2,795 Mio. Euro dargestellt und darauf aufbauend mehrere Betriebskonzepte für den ÖPNV entwickelt. Die Technische Universität Wien verglich diese über Kosten-/Wirksamkeitsanalysen.¹⁴ Das Ergebnis daraus war, dass das Konzept „SVG I Offensiv“ aus volkswirtschaftlicher Sicht das Optimum darstellen sollte. Es sah eine Fahrplanausweitung der Bahn um 34 % (dann 587.000 Fahrplankilometer), Busanschlussverkehr am Bahnendpunkt und eine Anschlussoptimierung verbunden mit einer Kostensteigerung vor.

Die Kosten dieses Konzepts für die Bahnlinie wurden mit 3,756 Mio. Euro angenommen und wurden unter der Annahme von „marktgängigen Preisen“ auf 2,470 Mio. Euro reduziert. Wie in der Nutzen-/Wirksamkeitsanalyse ausgeführt, scheinen die IST-Kosten von 6,38 Euro pro Fahrplankilometer der PLB durchaus günstig, leichte Verbesserungen wären laut der Studie aber möglich.

Konkret sollten die ÖV-Fahrplankilometer insgesamt erhöht und zugunsten der Bahn verschoben werden. Dadurch sollten die Fahrgastzahlen steigen und die Erlöse vermehrt werden. Gleichzeitig war angenommen worden, dass durch eine entsprechende Ausschreibung der Leistungen marktgängige Kosten erzielt werden könnten, und somit

¹³ In der Regierungssitzung vom 26. Februar 2001 wurde bereits über die Einleitung eines Vergabeverfahrens für Verkehrsdienste auf der PLB diskutiert.

¹⁴ SVV-Verkehrskonzept Oberpinzgau, Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten des Öffentlichen PersonenNahVerkehrs im Einzugsbereich der Pinzgau-Bahn vom 24. November 2002.

der Zuschussbedarf gegenüber der damals vorhandenen Situation sogar reduziert werden könnte.

Die Gegenüberstellung der einzelnen Eckdaten ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Entwicklung der Prognosen (Euro)						
Stand 2002	Fahrplankilometer	Kosten laufender Betrieb (ohne Investitionen Infrastruktur)	Kosten / Fahrplankilometer	Fahrgäste	Fahrgeld- und sonstige Erlöse	Erlöse / Fahrgast
SCHIG 2001	410.000	2.732.089	6,66		-	
SCHIG 2001	460.000	2.829.510	6,15		-	
IST-Kosten Bahn laut SVG 2002	437.981	2.794.300	6,38	547.250	465.100	0,85
Konzept I Offensiv laut SVG 2002	588.716	2.470.400	4,20	585.560	510.700	0,87

Tabelle 1: Gegenüberstellung Kostenprognosen 2002

Kostenseitig präsentierte sich das Konzept „SVG I Offensiv“ trotz 30 % mehr Fahrplankilometern deutlich günstiger als der IST-Zustand im Jahr 2002. Erlösseitig wurden nur gering höhere Einnahmen ausgewiesen. Die SVG bezieht diese wesentliche Information für weitere Entscheidungen aus dem Kostenvoranschlag eines einzigen Eisenbahnunternehmens. Dieses gibt darin eine Bandbreite der unverbindlichen Kostensätze von 4,20 bis 5,17 Euro pro Fahrplankilometer an.

Die nachfolgenden Verhandlungen des Landes führten zu einer Vereinbarung mit der ÖBB über die Fortführung des Betriebs und die notwendigen Investitionen samt deren Finanzierung. Vereinbart wurde, dass binnen zehn Jahren 6,315 Mio. Euro in den Ausbau der Infrastruktur investiert werden sollen. Weiters wurden die Kosten der jährlichen Reinvestitionen mit 987.000 Euro und die Kosten für die jährlichen Erhaltungsmaßnahmen mit 667.000 Euro festgelegt.

Die Finanzierung sah vor, dass 80 % dieser Kosten vom Bund (ÖBB, SCHIG, BMVIT) und der Rest vom Land Salzburg zu tragen wären. Die Vereinbarung wurde im Dezember 2004 von der Republik Österreich, den ÖBB und der SCHIG sowie am 13. Jänner 2005 vom Land Salzburg unterzeichnet.

- (2) Der LRH stellt fest, dass das Amt der Salzburger Landesregierung verschiedene Berater im Entscheidungsprozess beigezogen hat. Die angebotenen Konzepte sind nachvollziehbar und sinnvoll abgestimmt. Die Kostenprognosen für einen Fahrplankilometer laut der SCHIG als auch die IST-Kosten des Jahres 2002 bewegten sich dabei in einer eher günstigen aber noch üblichen Bandbreite.

Es ist für den LRH allerdings nicht nachvollziehbar, warum für die Kostenprognose je Fahrplankilometer der ermittelte IST-Preis (EUR 6,38) um ein Drittel auf EUR 4,20 reduziert wurde. Dies erscheint umso bedenklicher, als dieser Wert das untere Ende der Bandbreite einer Kostenschätzung eines einzelnen Eisenbahnunternehmens wiedergibt. Dem LRH fehlen dabei die Vergleichsmöglichkeiten und die Plausibilität dieses Schrittes für eine so weitreichende Entscheidung. Dies führte letztlich zu falschen Erwartungen und einer ungeeigneten Grundlage für das weitere Vorgehen des Amtes der Salzburger Landesregierung.

- (3) *Die Stellungnahme des Amtes der Salzburger Landesregierung dazu lautet: „Das Offensiv-Konzept der SVG wurde ebenfalls kritisch gesehen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SCHIG Studie und der damaligen finanziellen Randbedingungen (fehlende Garantien für die Bundesfinanzierung) von einer Umsetzung dieses Vorschlages abgesehen. Stattdessen wurden Verhandlungen mit den ÖBB über eine Fortführung des Betriebes und der Umsetzung eines Investitionsprogrammes aufgenommen.“*

4. Übernahme der PLB durch das Land Salzburg

- (1) Zumindest in den Jahren 1975 und 1987 wurde die Bahnstrecke durch Hochwässer schwer beschädigt und der Betrieb war jeweils längere Zeit nur auf Abschnitten der Strecke möglich. Neuerliche Hochwässer im Juli und August 2005 verursachten umfangreiche Schäden entlang der gesamten Strecke. Die ÖBB konnten den Streckenabschnitt Zell am See bis Mittersill zwar Ende Oktober 2005 wieder in Betrieb nehmen – die restliche Strecke zwischen Mittersill und Krimml wurde von den ÖBB nicht mehr instandgesetzt. Für die Beförderung der Fahrgäste wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

In Anbetracht der massiven Schäden an der Strecke zwischen Mittersill und Krimml stellte die ÖBB fest, dass mit den vereinbarten Mitteln¹⁵ die gesamte Strecke nicht wie geplant erneuert und saniert werden könnte. Die ÖBB kündigten ihren Ausstieg aus der im Jänner 2005 geschlossenen Vereinbarung an. Das Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT) beauftragte in weiterer Folge eine Prüfung der Kosten für die Wiederinstandsetzung der PLB.

Der daraus resultierende Bericht zeigte, dass die Sanierung der Hochwasserschäden bis Mittersill Kosten von 1,860 Mio. Euro bereits verursacht hatte, ohne dass damit strukturelle Verbesserungen dieses Streckenteils erreicht worden wären. Die gleiche Wiederherstellung von Mittersill bis Krimml – ebenfalls ohne Verbesserungen - wurde auf rund 7,620 Mio. Euro geschätzt. Sollten die notwendigen Adaptierungen für einen verbesserten Hochwasserschutz entlang der gesamten Strecke umgesetzt werden, würden sich die geschätzten Kosten auf 12,564 Mio. Euro erhöhen. Die ebenfalls betrachtete Variante der Einstellung der gesamten Strecke hätte eine Kostenschätzung von 10,600 Mio. Euro für Abbruch- und Entsorgungsarbeiten ergeben.

Auf Drängen des Landes wurden die Verhandlungen zwischen den ursprünglichen Vertragspartnern wieder aufgenommen. Ziel war es, eine Übernahme der Bahnlinie durch das Land Salzburg zu ermöglichen und die vereinbarten Finanzierungszusagen einfließen zu lassen.

¹⁵ Die Vereinbarung vom Jänner 2005 sah Ausbaurkosten von 6,315 Mio. Euro insgesamt sowie jährlich 987.000 Euro Reinvestitionen und weitere 667.000 Euro für laufende Erhaltungsmaßnahmen an der Strecke vor.

Eine im Dezember 2006 unterzeichnete Grundsatzvereinbarung regelte die Vorgangsweise zum Wiederaufbau sowie die Rechte und Pflichten zur gesamthaften Übertragung der PLB samt der damit einhergehenden Kostentragung. Eine Klausel zur Vermeidung von Konkurrenzverkehr zwischen Bahn und Bus ist enthalten.

Beginnend mit dem Jahr 2007 erfolgten die Gespräche mit den ÖBB bereits unter Einbindung der Salzburg AG über die Formulierung der notwendigen Verträge. Weitere potentielle Betreiber der Bahnlinie waren nicht eingebunden.

Die Gespräche erfolgten in insgesamt neun Arbeitsgruppen. Der Bestand wurde gemeinsam erhoben und erfasst. Die Übernahme der Anlagen und Grundstücke sollte durch das Land erfolgen, sämtliche Betriebsmittel (Fahrzeuge, Werkzeuge, Materialien) sollten an die Salzburg AG übergehen. Parallel dazu beauftragte das Land Salzburg einen Berater mit der Unterstützung bei den Verhandlungen sowie mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

In den Gesprächen wurde davon ausgegangen, dass die Erneuerung und Ertüchtigung der Infrastruktur sowie die Fahrplangestaltung vom zukünftigen Betreiber durchgeführt wird. Das Land sah seine Rolle primär im Erwerb der Anlagen und Liegenschaften sowie in der Bereitstellung der notwendigen Finanzierung gemeinsam mit Bund und ÖBB. Der in den Arbeitsgruppen erhobene Zustand der Bahn einschließlich Fahrzeugen diente als Grundlage für die Formulierung der Verträge.¹⁶

In der Regierungssitzung am 30. Juni 2008 werden die Kosten, die Finanzierung und die Leistungen im Beisein der Experten des Landes, des Beraters und des Vertreters der Salzburg AG eingehend erörtert. Auf konkrete Nachfrage betonten sowohl der Vertreter des zukünftigen Betreibers als auch der Berater des Landes, dass die angegebenen Kosten realistisch seien.

¹⁶ Bereits 2001 erstellte ein anderer Berater eine ähnliche Untersuchung und 2002 wurden von der TU Wien mehrere Betriebskonzepte verglichen.

Diese hatten sich seit Beginn der Verhandlungen wie folgt entwickelt:

Entwicklung der Kostenprognosen für Investitionen (Euro)				
Stand Juli 2008	Fahrzeuge Altbestand Adaptierung und Erwerb Leasingfahrzeuge	Kauf neuer Fahrzeuge	Sanierung und Verbesserung Infrastruktur	Summe inkl. Reserven
Businessplan für 2010 (Stand 03/2007)	3.590.000		23.500.000	27.090.000
Businessplan für 2010 (Stand 04/2007)	3.750.000		23.500.000	27.250.000
Businessplan für 2010 (Stand 05/2007)	6.470.000	3.470.000	38.870.000	48.810.000
Businessplan für 2010 (Stand 06/2007)	1.210.000	5.000.000	33.612.420	39.822.420
Businessplan für 2010 (Stand 10/2007)	1.210.000	5.000.000	27.000.000	33.210.000
Businessplan für 2010 (Stand 04/2008)	1.210.000	4.220.000	27.000.000	32.430.000
Regierungsbeschlüsse 06/2008	5.400.000	32.300.000		37.700.000

Tabelle 2: Entwicklung Investitionskosten 2008

Um die Übernahme zu ermöglichen wurden im Juni 2008 insgesamt 17 Verträge¹⁷ zwischen ÖBB, Bund, Land und Salzburg AG unterzeichnet.

¹⁷ Siehe 6. Verträge und Fördervereinbarungen.

5. Wiederherstellung und Ausbau

5.1. Organisation

- (1) Zum Zeitpunkt der Übernahme am 1. Juli 2008 war die PLB eine Privatbahn nach dem Privatbahngesetz 2004¹⁸ und erbrachte gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste im Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) nach dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999¹⁹).

Nach der Betriebsaufnahme durch die Salzburg AG trat im August 2008 der Pinzgau Beirat erstmals zusammen. Seine Aufgabe war es, die Abstimmung zwischen den Wünschen der Gemeinden und der Salzburg AG in Bezug auf den Öffentlichen Verkehr zu verbessern und die PLB zu vermarkten. Ihm gehörten die Bürgermeister des Oberpinzgaus und die Vertreter der Salzburg AG sowie der SVG an. Entscheidungsbefugnisse kamen ihm seitens der Gemeinden, des Landes oder der Salzburg AG keine zu. Die Leitung lag beim Obmann des Regionalverbands Oberpinzgau.

Zeitgleich wurde vom Amt der Salzburger Landesregierung der Lenkungskreis zur Pinzgauer Lokalbahn eingerichtet. Seine Aufgabe war die Koordinierung und Entscheidung über Investitionen und Leistungen im Zusammenhang mit der PLB. Darin trafen sich Vertreter verschiedener Abteilungen des Amtes der Salzburger Landesregierung sowie der Salzburg AG und der SVG. Die Leitung oblag dem Baudirektor und dieser fungierte auch als Eigentümerversorger. Er hatte die Entscheidungsbefugnis über sämtliche Ausgaben, die 5.000 Euro überschritten.

Bereits in den ersten Sitzungen des Lenkungskreises zeigten sich Auffassungsunterschiede zwischen dem Land Salzburg und der Salzburg AG hinsichtlich Wiederaufbau und Betrieb der PLB. Die laufenden Abänderungen wurden im Lenkungskreis entschieden und der detaillierte Projektinhalt sowie die Zwischentermine und Kostenübersichten regelmäßig entsprechend angepasst.

¹⁸ BGBl. I Nr. 39/2004.

¹⁹ BGBl. I Nr. 204/1999.

Der LRH hat im Zuge seiner Prüfung die Protokolle der Sitzungen des Pinzgau Beirats und des Lenkungskreises verglichen. Eine formelle und formale Kommunikation zwischen den Ausschüssen (z.B. durch Austausch von Besprechungsprotokollen) erfolgte nicht. Einzig die Vertreter der Salzburg AG waren regelmäßig an beiden Sitzungen beteiligt und führten einen Informationsaustausch durch.

Sowohl der Pinzgau Beirat als auch der Lenkungskreis bestanden seit Mitte 2008 und tagten regelmäßig - wenn auch in unterschiedlichen Zeitabständen.

Um steuerliche Begünstigungen (Vorsteuerabzug) geltend machen zu können, gründete das Land Salzburg im Herbst 2008 einen Betrieb gewerblicher Art – die „Eisenbahninfrastruktur Pinzgauer Lokalbahn“. Über diese wurden die gesamten Investitionen abgewickelt.

Die erste Aufgabenverteilung zwischen Land und Salzburg AG sah vor, dass die Salzburg AG die Arbeiten plant, vergibt und durchführt. Das Land als Bauherr sollte nur die Finanzierung übernehmen. Dies wurde jedoch im Februar 2009 mit einem Vertragsnachtrag zum Infrastruktur-, Nutzungs- und Betriebsvertrag geändert. Nunmehr lag die Entscheidungs- und Anordnungsbefugnis ausschließlich beim Land Salzburg.

Nachdem der für den Bereich Eisenbahnverkehr zuständige Mitarbeiter der Landesbauverwaltung den Landesdienst mit Ende 2009 verließ, fehlte bis zum Ende des geprüften Zeitraums dieses spezielle Fachwissen und die Ressourcen für Kontrolle und Steuerung der Investitionen. Die Agenden wurden von einem anderen Mitarbeiter aus dem Bereich der Verkehrsplanung neben seinen bestehenden Aufgaben übernommen. Allerdings war dieser während des geprüften Zeitraums ein Jahr abwesend und hat mit Ende 2014 den Landesdienst zumindest vorübergehend verlassen.

Der in der Übernahmephase vom Land Salzburg beauftragte Berater wechselte mit Betriebsaufnahme der PLB in die Salzburg AG. Ein anderer Berater wurde vom Land nicht mehr verpflichtet.

- (2) Der LRH stellt fest, dass bei der Einrichtung des Lenkungskreises ein wesentlicher Partner – die Gemeinden des Oberpinzgaus – nicht einbezogen wurde.

Der LRH empfiehlt, die fehlenden Partner in den Lenkungskreis einzubinden, um den Informationsfluss zu verbessern und die Entscheidungen unter Mitwirkung aller Beteiligter zu ermöglichen. Dadurch könnte auch verhindert werden, dass einzelne Beteiligte ihre Eigeninteressen durch gefilterte Informationsverteilung zwischen den Gremien zum Nachteil anderer Partner vorantreiben.

Der LRH stellt fest, dass das Land Salzburg ursprünglich seine Entscheidungs- und Anordnungsbefugnisse zur Gänze der Salzburg AG übertragen hat. Dies wurde durch einen Vertragsnachtrag im Februar 2009 korrigiert - erst dadurch wurden eine Steuerung der Investitionen und eine Kostenbeeinflussung möglich.

Der für das Eisenbahnwesen zuständige Mitarbeiter hat das Amt der Salzburger Landesregierung bereits zu Beginn der Bauphase verlassen. Das Wissen, das durch den Abgang dieses Mitarbeiters verloren ging, wurde weder aufgebaut noch zugekauft. Das Land Salzburg war daher stark von den Informationen und Auskünften der Salzburg AG abhängig.

In Anbetracht der Zuschüsse zur PLB, dem weiteren laufenden Investitionsbedarf und deren Bedeutung für die Bevölkerung im Oberpinzgau erscheint eine entsprechende Kontrolle und Steuerung durch das Amt der Salzburger Landesregierung jedenfalls notwendig. Der LRH empfiehlt daher, diese Ressourcen umgehend aufzubauen.

- (3) *Die Abteilung 6 führt dazu aus, dass es zu Projektbeginn um die Wiedererrichtung der Strecke ging und es sich daher ausschließlich um Bauentscheidungen handelte. Da nunmehr auch Themen des generellen Bahnbetriebes erfasst seien, würde der Vorschlag des LRH weiterverfolgt. Die Salzburg AG hätte auch vor der Vereinbarung des Vertragsnachtrags nicht die völlige Entscheidungsfreiheit gehabt. Da eine Umstellung für das Land vorteilhafter erschien, wurde dies vertraglich vereinbart.*

Der Stellungnahme ist weiters zu entnehmen, dass die Empfehlung, entsprechende personelle Ressourcen aufzubauen, von der Abteilung 6 weiter verfolgt werde. Alter-

nativ sollen bei einer wirtschaftlicheren Gesamtbetrachtung entsprechende externe Ressourcen zugekauft werden.

5.2. Kostenentwicklung

- (1) Mit den ÖBB wurden ab dem Jahr 2004 Vereinbarungen zur Modernisierung und zum Ausbau der PLB getroffen. Diese sahen eine Erneuerung des Schienenstrangs, den Ausbau der Haltestellen und Bahnhöfe sowie neue Fahrzeuge für den Personentransport vor. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke sollte dadurch erhöht und die Fahrzeit verkürzt werden. Auch sollten die Haltepunkte den Vorgaben des „Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 (S-LMK)“ entsprechend ausgebaut werden.

Neue Fahrzeuge wurden von den ÖBB erworben und über einen Leasingvertrag finanziert, für den das Land Salzburg eine Haftungsübernahme abgab. Diese wurden allerdings nicht mehr in Betrieb genommen und erst nach der Übernahme durch die Salzburg AG in Dienst gestellt.

Im Juni 2008 genehmigte die Landesregierung ein Budget von 32,3 Mio. Euro für die gesamte Über- und Inbetriebnahme der PLB. In den Beratungen dazu bestätigten der Vertreter der Salzburg AG und der Berater des Landes auf die explizite Frage nach den Kosten im Businessplan, dass diese realistisch seien und jedenfalls eingehalten werden können. Ein Vertreter der Landesbaudirektion weist anschließend darauf hin, dass der Kauf neuer Fahrzeuge mit dem bewilligten Budget wahrscheinlich nicht finanziert werden könne. In weiterer Folge wurde der Kauf der Leasingfahrzeuge um 5,4 Mio. Euro beschlossen.

Im Lenkungskreis am 1. April 2009 präsentiert die Salzburg AG unter anderem ihre Vorstellung des Hochbauprogramms. Darin wurden elf Bahnhöfe bzw. Haltestellen angeführt. Einer davon war im Businessplan vorgesehen, für zwei weitere gab es keinen Handlungsbedarf. Die restlichen acht Bahnhöfe bzw. Haltestellen sollten aus Sicht der Salzburg AG umgebaut werden. Weiters wurde ein Verschubfunk mit geschätzten Kosten von 60.000 Euro gefordert. Im Zuge der Diskussion stellte sich heraus, dass dieser bereits ohne Zustimmung des Lenkungskreises beschafft worden war und dass zu klä-

ren sei, ob dieser zumindest teilweise den eigenwirtschaftlichen Leistungen (vor allem dem Güterverkehr) zuzuordnen wäre.

In den Sitzungen des Lenkungskreises werden laufend Abänderungen der geplanten Investitionen beschlossen. Regelmäßig werden dabei von der Salzburg AG neue oder zusätzliche Mittel für Reparaturen oder Erneuerungen an Gebäuden und Fahrzeugen sowie der Infrastruktur als unabdingbar eingefordert. Einige Beispiele dafür finden sich im Anschluss:

- Laufend wird der Umbau von Eisenbahnkreuzungen gefordert. Einerseits um das Unfallrisiko zu reduzieren andererseits um die damit verbundenen Langsamfahrabschnitte zu eliminieren und so die Fahrzeiten zu verkürzen. Die Kosten sind jeweils vom Straßenerhalter (Anrainer, Gemeinden oder Land) und dem Eisenbahnunternehmen (indirekt das Land) zu tragen. Die Kosten schwanken zwischen 8.000 und 150.000 Euro pro Bahnübergang.²⁰
- Für die Bogen-EM 2010 in Stuhlfelden unterbreitet die Salzburg AG den Vorschlag, den dortigen Bahnhof umzubauen. Die Kosten werden mit rund 800.000 Euro beziffert. Dieser Umbau wird nicht beschlossen. Von den 2000 gesondert gedruckten Fahrkarten werden 70 verkauft.²¹
- Eine Kostenschätzung für den Umbau der Werkstätte Tischlerhäusl in Zell am See wurde mit rund 1,485 Mio. Euro vorgestellt. In der Sitzung des Lenkungskreises am 3. März 2010 wird die Vergabe der Arbeiten zum Umbau der Werkstätte Tischlerhäusl beschlossen. Die geschätzten Baukosten liegen bei 1,45 Mio. Euro. Die Beauftragung erfolgte im Sommer 2010 mit einer Auftragssumme von 1,5 Mio. Euro.

²⁰ Die Salzburg AG merkt in ihrer Stellungnahme dazu an: Die Notwendigkeit der Errichtung von technischen Sicherungen bzw. anderweitiger Maßnahmen bei Eisenbahnkreuzungen hat sich vor allem aus behördlichen Auflagen (Eisenbahnbehörde des Landes Salzburg) - ausgelöst durch Unfälle – sowie seit 1.9.2012 durch die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung ausgelösten Maßnahmen ergeben.

²¹ Der LRH hat diese Informationen dem Ergebnisprotokoll – insbesondere den Präsentationsunterlagen der Salzburg AG – der Sitzung des Lenkungsausschuss Pinzgauer Lokalbahn am 2.9.2009 entnommen und merkt die Salzburg AG in ihrer Stellungnahme dazu an: In der Annahme des Bezuges auf den Lenkungskreis 2.12.2009: Die für Stuhlfelden angegebene Summe beläuft sich auf EUR 80.000.-, die ca. 800.000.- beziehen sich auf die Gesamtstrecke. Der Umbau wäre nicht nur wegen dieser einen Veranstaltung, sondern auch wegen der dortigen zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeit – und den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes – zweckmäßig (siehe Hinweis des RH unter 5.7.(2), 3. Absatz).

- Seitens der Salzburg AG wurde ein Hebegerät (zur Eingleisung von Fahrzeugen nach Unfällen) mit Kosten von 75.000 Euro gefordert - dieses wurde von den ÖBB nicht erworben und daher auch nicht übergeben.
- Für die Ausweitung des als Marketingmaßnahme bezeichneten Nostalgiezugs wird eine zweite Dampflokomotive repariert. Diese sollte ab dem Sommer 2011 zur Verfügung stehen.²²
- Die derzeit geleisteten Fahrplankilometer seien mit dem bestehenden Fuhrpark nicht mehr zu bewerkstelligen und der Ankauf neuer Fahrzeuge wäre unumgänglich. Die Kosten wurden seitens der Salzburg AG mit 3,3 Mio. Euro beziffert.
- Bei der Errichtung des neuen Digitalfunksystems mit Kosten von rund 780.000 Euro wurde der eineinhalb Jahre alte Vershubfunk um zusätzlich rund 58.000 Euro ausgetauscht.²³

In der Sitzung des Lenkungskreises am 8. Oktober 2009 wurde der Bestell- und Ausgabenstand für den Wiederaufbau der zerstörten Streckenteile vom Amt der Salzburger Landesregierung mit rund 27,89 Mio. Euro angegeben. Darin enthalten waren Zahlungen für sogenannte Anlaufkosten und Fahrzeuginvestitionen.

²² Diese wurde aber erst im Sommer 2015 in Betrieb genommen.

²³ Der LRH hat diese Informationen dem Ergebnisprotokoll zur Sitzung des Lenkungsausschuss Pinzgauer Lokalbahn am 7.9.2010 entnommen und merkt die Salzburg AG in ihrer Stellungnahme dazu an: Das Digitale Sprach- und Datenfunksystem war aus zweierlei Gründen erforderlich: Erstens war ein Ersatz des störanfälligen Analog-Sprachfunksystems aus der ÖBB-Ära notwendig, zweitens musste das Datenfunksystem als Datenaustausch-Basis für das Rechnergestützte Zugleitsystem „RZL“ installiert werden. Der betrieblich vor allem in Tischlerhäusl erforderliche Vershubfunk wurde nicht ausgetauscht, sondern unverändert weiter bis heute verwendet. Der LRH entnimmt diesen Ausführungen, dass nunmehr zwei - ein digitaler und ein analoger - Vershubfunk parallel verwendet und erhalten werden müssen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der einzelnen Kostenbereiche.

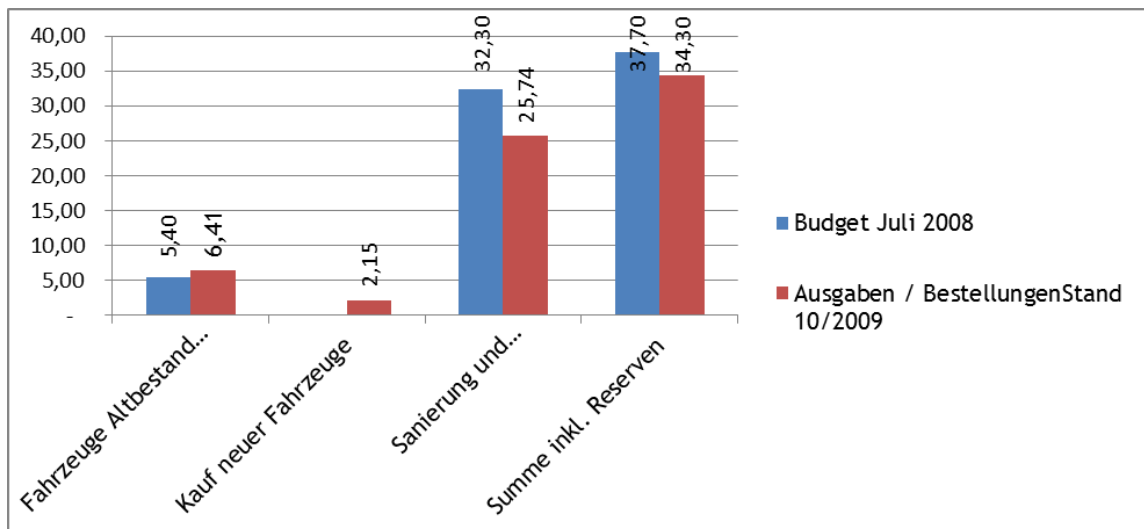


Abbildung 2: Entwicklung Investitionskosten 2009

(2) Der LRH stellt fest, dass seitens der Salzburg AG bereits unmittelbar nach Betriebsaufnahme zahlreiche Änderungen sowie zusätzliche Maßnahmen als betriebsnotwendig oder gesetzlich vorgeschrieben gefordert wurden. Dies führte nicht nur zu sofortigen Investitionen, sondern mittel- und langfristig zu Verteuerungen im Betrieb (Personal) und in der Erhaltung (Fahrzeuge). Eine Beurteilung der Folgekosten oder Evaluierungen hinsichtlich der Zielerreichung durch das Amt der Salzburger Landesregierung waren aus den bei der Prüfung eingesehenen Unterlagen nicht ersichtlich. Der LRH führt diese Verteuerungen teilweise auf mangelnde Ressourcen zur Steuerung und Kontrolle der PLB zurück. Um weitere Mehrkosten in Zukunft reduzieren zu können empfiehlt der LRH dem Amt der Salzburger Landesregierung diesen organisatorischen Mangel zu beheben.

(3) Die Abteilung 6 teilte zur Kritik des LRH mit, dass auf Grund mangelnder Ressourcen Steuerung und Kontrolle in einigen Punkten nicht optimal erfolgt seien. Gleichzeitig hält sie fest, dass die wesentlichen Sanierungsarbeiten abgeschlossen seien und der Kontrollaufwand deutlich geringer würde.

Die Salzburg AG führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die Übernahme mit zahlreichen Unwägbarkeiten verbunden gewesen sei. Einerseits wären nicht alle betrieblichen und

technischen Details bis ins Letzte bekannt und andererseits ein großer Teil der Strecke nicht in Betrieb gewesen. Einschränkend stellt sie dazu fest, dass kaum brauchbare Zahlen seitens des Vorbetreibers vorgelegt wurden.

5.3. Projektmanagement Wiederaufbau

- (1) In der ersten Lenkungsausschusssitzung wurden die Aufgaben zwischen Land Salzburg und Salzburg AG aufgeteilt. Die Detailvorgaben für die Planungen der Wiederherstellung der zerstörten Streckenabschnitte wurden getroffen.

Vom Landesbaudirektor wurde ein im Projektmanagement ausgebildeter Mitarbeiter der Fachabteilung „Straßenbau“ mit der Erstellung eines Projekthandbuchs beauftragt. Der daraus entstandene Projektauftrag wurde am 15. Dezember 2008 vom Baudirektor unterzeichnet. Projektziel war es, die Strecke samt Begradigungen bis Oktober 2011 bei Baukosten von maximal 26,5 Mio. Euro wiederherzustellen. Weitere Investitionen oder Verlängerungen der Strecke waren darin nicht enthalten.

Als Projektauftraggeber wurden der Landesbaudirektor, der Verkehrsdirektor der Salzburg AG und ein leitender Mitarbeiter aus der Fachabteilung „Verkehrsplanung“ benannt. Das Projektteam bestand aus Mitarbeitern der Landesbaudirektion und der Salzburg AG. Die Projektleitung lag beim bereits mit der Erstellung des Handbuchs beauftragten Mitarbeiter. Die Mitarbeiter des Amtes führten diese zusätzlichen Aufgaben neben ihren bestehenden Aufgaben durch.

Die Projektsitzungen fanden regelmäßig statt und waren dokumentiert. Eine Terminüberwachung des Projekts war darin enthalten. Die Kostenverfolgung erfolgte in eigenen Excel-Dateien sowohl vom Projektleiter als auch in der Fachabteilung Verkehrsplanung. Eine begleitende Kontrolle war nicht eingerichtet worden.

5.4. Vergaben

- (1) Das Land Salzburg ist bei Beschaffungen im Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur PLB als Sektorenauftraggeber dem Bundesvergabegesetz 2006 (BVerG 2006)

unterworfen. Dies bedeutet Vereinfachungen bei den anzuwendenden Verfahren gegenüber den Vorgaben an öffentliche Auftraggeber. Die Gesamtsumme der Investitionen von über 5 Mio. Euro bedeutet europaweite Bekanntmachungspflichten und entsprechende Fristenläufe bei den Vergabeverfahren, ansonsten sieht das BVergG 2006 das Offene, das nicht-offene oder das Verhandlungsverfahren sowie in eingeschränktem Maß die Direktvergabe vor. Die Losregelung wurde angewendet.

Die Verteilung der Verfahren und Abrechnungssummen zwischen 2008 und 2013 auf einzelne Verfahrensarten ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

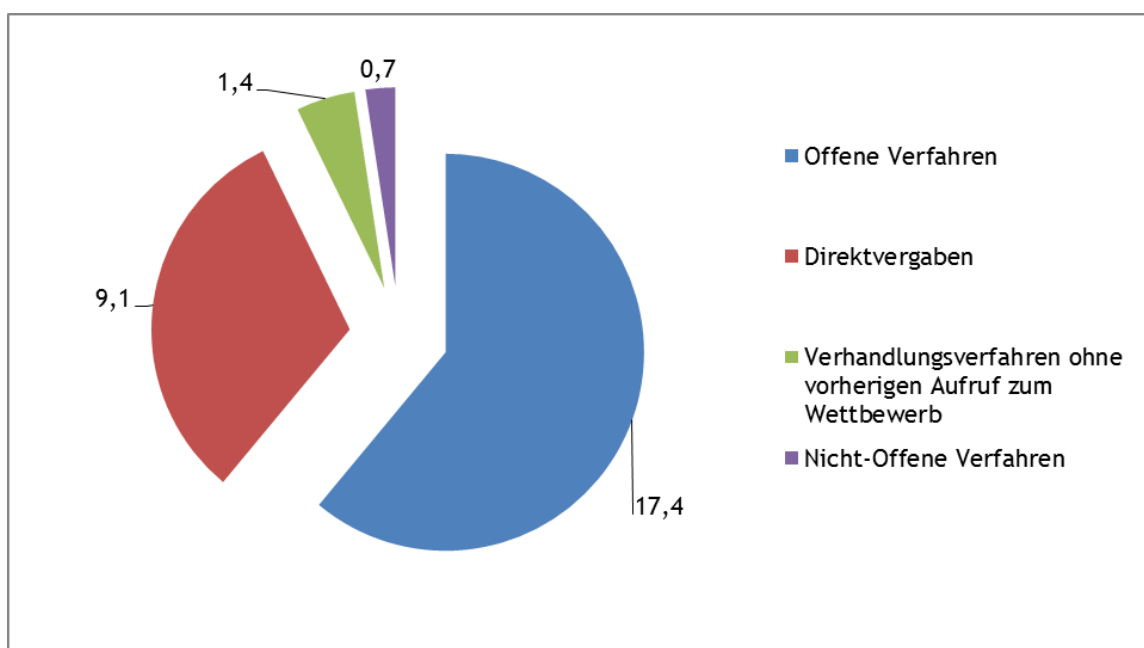


Abbildung 3: Verteilung Vergabeverfahren

Einsprüche gegen Entscheidungen des Auftraggebers erfolgten keine. Die im BVergG 2006 geforderten Unterlagen und Dateien zu den Vergabeverfahren standen in der Landesbaudirektion zur Einsichtnahme bereit.

Die Salzburg AG führte ebenfalls Beschaffungen als Sektorenauftraggeber durch. Bei einer früheren Prüfung stellte der LRH fest, dass bei den Beschaffungen keine Fehler zu Tage traten und das Vergaberecht korrekt angewendet wurde.²⁴ Auf eine neuerliche Prüfung wurde daher verzichtet.

²⁴ Verkehrsbetriebe der Salzburg AG – Salzkammergutbahn GmbH, Seite 59, Zahl: 003-3/149/8-2013.

- (2) Der LRH stellt fest, dass beim beurteilten Auftragsvolumen von 28,5 Mio. Euro der Anteil der Direktvergaben und weiterer Verfahren ohne Bekanntmachung fast 40 Prozent erreicht hat. Dies schränkte sowohl den Wettbewerb als auch die Transparenz der Vergaben ein.

Er fordert daher das Amt der Salzburger Landesregierung auf, bewusst und vermehrt Verfahren mit Bekanntmachungen anzuwenden, um den Bieterkreis zu erweitern und so den besten Preis für den Einsatz der öffentlichen Mittel zu gewährleisten.

- (3) *Laut Stellungnahme der Abteilung 6 sei ein Großteil der Direktvergaben durch die Salzburg AG wegen der sehr eingeschränkten Anzahl von Fachfirmen oder wegen der Kurzfristigkeit erfolgt. Vergaberechtlich entsprechende Auftragserteilungen seien in der Abteilung 6 selbstverständliches Grundprinzip.*

5.5. Abwicklungsphase

- (1) Die Bauleitung wurde von Mitarbeitern der Landesbaudirektion getrennt nach Brückenbauten und Strecke durchgeführt. Die notwendigen Bescheide waren bei der Prüfung durch den LRH vorhanden, die darin geforderten Unterlagen bzw. Nachweise wurden laut den vorgelegten Unterlagen zeitgerecht an die Behörden übermittelt.

Die neue Materie des Eisenbahnbaues erforderte in der Landesbaudirektion den Erwerb neuer Normenwerke. Für die Planung wurde eine eigene Software erworben und der Salzburg AG bzw. einem Planer zur Verfügung gestellt. Die Planungen, Gutachten und Prüfungen verursachten Kosten von rund 0,99 Mio. Euro.

Laut Auskunft der beteiligten Mitarbeiter betrug ihr Arbeitszeitaufwand von 2006 bis 2014 etwa 200 Personenmonate für die Wiederherstellung der PLB. Das entspricht nach den Kostenansätzen des Landes einem Aufwand von rund 1,7 Mio. Euro. Der gesamte Aufwand für Planung und Bauabwicklung betrug daher etwa 2,8 Mio. Euro.

Die geplanten Baumaßnahmen für die Wiederherstellung wurden termingerecht und im Kostenrahmen abgeschlossen.

(2) Der LRH stellt fest, dass das Amt der Salzburger Landesregierung als Bauherr die Bauabwicklung zweckmäßig, sparsam und ordnungsgemäß durchführte. Die Trennung der Planung von der Bauüberwachung war sinnvoll und ermöglichte weitreichende Einflussmöglichkeiten auf die Baudurchführung.

5.6. Abrechnung

(1) Neben der Bauleitung wurde auch die Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) von Organen des Landes erbracht. Die Bautagebücher, Aufmaßblätter, Regieberichte, Abrechnungsunterlagen, Bautagesberichte und das Bauausgabenbuch wurden zur Prüfung vorgelegt. Die angeführten Unterlagen wurden getrennt für Brückenbauten und Strecke geführt und abgelegt.

Die mit der Bauleitung betrauten Mitarbeiter der Landesbaudirektion führten die Abnahmen der bedungenen Leistungen durch und überprüften die sachliche und rechnerische Richtigkeit der Abrechnungen. Abzüge für Terminüberschreitungen waren keine notwendig.

Die Landesbaudirektion verwahrt die einbehaltenen Hafrücklässe und forderte die Mängelbehebungen ein. Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der einzelnen Kostenbereiche.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Investitionskosten von 2008 bis 2013.

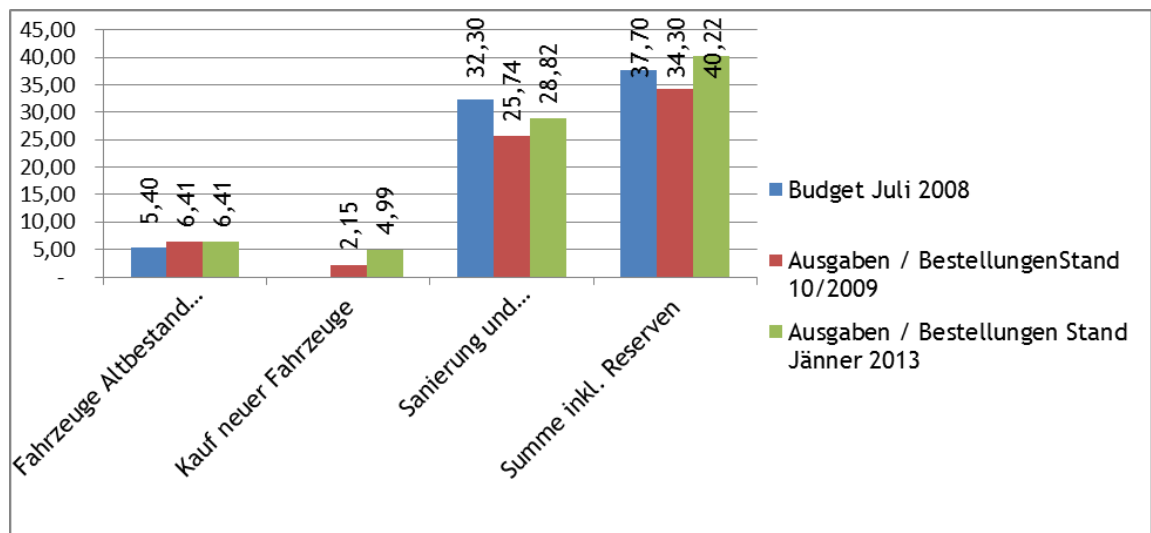


Abbildung 4: Entwicklung der Investitionskosten 2013

(2) Der LRH merkt zur Abrechnung an, dass Mitglieder des sogenannten „Schienkartells“ in Deutschland zu erheblichen Bußgeldern verurteilt wurden. Geschädigte - vor allem die Deutsche Bahn – brachten nun entsprechende Schadenersatzklagen ein.

Da auch ein Auftragnehmer der PLB verurteilt wurde, empfiehlt der LRH dem Amt der Salzburger Landesregierung eine entsprechende Schadenersatzklage zu prüfen.²⁵

(3) Die Abteilung 6 sagte eine Überprüfung der Empfehlung des LRH zu.

²⁵ http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/1395588/Schienenkartell_Voest-zahlt-50-Mio-Euro-Schadenersatz

5.7. Erreichter Ausbaustand der PLB

- (1) Im Zuge des Wiederaufbaus zwischen Mittersill und Krimml wurden die Kurvenradien auf einer Länge von insgesamt 4,1 Kilometer für einen möglichen Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt. Die Linienführung, Gleislage und Sicherungstechnik auf der gesamten Strecke ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Bei mehreren Eisenbahnkreuzungen kann diese aufgrund der eingeschränkten Sichtweiten allerdings nicht ausgenutzt werden.

Die gesamte Strecke weist eine zulässige Achslast von 12,5 Tonnen auf. Einzig wenige Bestandsbrücken zwischen Zell am See und Mittersill verfügen nicht über genügend Tragkraft und müssen daher bis zu ihrer Erneuerung langsam befahren werden.

Sowohl Achslast als auch Kurvenradien und Lichtraumprofil der gesamten Strecke ermöglichen das Befahren mit aufgeschemelten Normalspurwagen mit einem Drehzapfenabstand von 30,0 Metern.²⁶

Im Zuge der Sanierungen wurden sechs Haltestellen zusätzlich zum Bestand im Jahr 2008 errichtet. Ein neuer Kreuzungsbahnhof kam dazu und die bestehenden Kreuzungsbahnhöfe wurden mit schneller befahrbaren Weichen aufgerüstet.²⁷

Bei der Errichtung neuer Kreuzungsbahnhöfe zur Zugbegegnung wurde seitens der Salzburg AG bei der Planung von einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgegangen. Die alten Fahrzeuge wurden dabei bis zu ihrer Leistungsgrenze beansprucht. Trotzdem konnten die Fahrzeiten und Kreuzungszeiten nicht eingehalten werden. Diese permanente Überforderung zog häufige und lange Ausfallszeiten durch Motorschäden oder andere Gebrechen nach sich. Dies führte in weiterer Folge zu Kostensteigerungen beim Treibstoffverbrauch, dem Reparaturmaterial und bei den Kosten für das Werkstattpersonal. Die Salzburg AG forderte daraufhin den Austausch der bestehenden

²⁶ Der LRH hat diese Information dem Aktenvermerk zur Besprechung des Pinzgaubahn Lenkungskreises vom 08.10.2008 entnommen und merkt die Salzburg AG dazu an: Im dritten Absatz wird auf aufgeschemelte Normalspurwagen mit einem Drehzapfenabstand von 30,0 Metern hingewiesen. Hier muss es sich um einen Ziffernsturz handeln: derartige Normalspurwagen gibt es nicht. Die längsten auf der PLB zum Einsatz gelangenden vierachsigen Güterwagen der Type „Ros“ weisen einen Drehzapfenabstand von 14.860 mm aus (siehe auch http://www.queterwagenkatalog.rail.dbschenker.de/gwk-de/start/gattung_r/3155916/cs_08.html)

²⁷ Der LRH hat diese Information einer Anfragebeantwortung durch das Amt der Salzburger Landesregierung entnommen und wurde unter „schneller Weiche“ vermutlich auch der „Achssprung“ verstanden. Die Salzburg AG merkt dazu an: Im vierten Absatz wird beschrieben, dass sechs Haltestellen neu errichtet und schnell befahrbare Weichen gebaut wurden. Tatsächlich sind bislang bei den bestehenden Kreuzungsbahnhöfen nur im Bf. Fürth-Kaprun zwei Stück schneller befahrbare 190-er-Weichen eingebaut worden. In den anderen Bestands-Kreuzungsbahnhöfen (Piesendorf, Niedersill, Uttendorf-Stubachtal) befinden sich noch unverändert Weichen mit einem Radius von 110m, was eine Vmax von 20 km/h bedeutet.

Triebfahrzeuge durch neue Zuggarnituren und die Inbetriebnahme bzw. Erhaltung älterer Fahrzeuge.²⁸

Von den nunmehr 40 Haltepunkten erfüllen 21 den Mindestausrüstungsstandard „D“ (Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, Radabstellanlage ...) nach dem „Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015 (S-LMK)“. Zwei weitere übertreffen diesen sogar durch öffentliche Toiletten, Kurzhaltemöglichkeit für Zubringerverkehr und überdachte Radabstellanlagen.²⁹ Mobilitätseingeschränkte oder/und sehbeeinträchtigte Personen können sieben Haltepunkte nicht alleine benutzen.

(2) Der LRH stellt fest, dass durch zahlreiche Streckenverbesserungen und den Entfall bzw. Umbau von Eisenbahnkreuzungen die Fahrgeschwindigkeit gehoben wurde. Diese kostenintensiven Maßnahmen wurden allerdings durch die Errichtung neuer zusätzlicher Haltestellen egalisiert und die Fahrzeit konnte nur geringfügig verkürzt werden.

Um die errechneten Fahrzeiten trotzdem einhalten zu können, wurde das Fahrmaterial an seiner Leistungsgrenze beansprucht. Dadurch stiegen Verschleiß und Ausfallszeiten. Auch die Betriebskosten erhöhten sich.

Der LRH kritisiert, dass trotz der hohen Investitionssumme nur etwas mehr als die Hälfte der Haltepunkte die Ausstattung des Mindeststandards nach dem Salzburger Landesmobilitätskonzeptes erreicht. Für mobilitätseingeschränkte oder sehbeeinträchtigte Personen waren zum Prüfungszeitpunkt zumindest sieben Haltepunkte nicht selbstständig benutzbar.

(3) *Die Stellungnahme der Abteilung 6 führt aus, dass ein kostengünstiger Betrieb einer Bahn geringe Wendezeiten aufweisen soll. Daher sei bei einer eingleisigen Strecke die Lage der Kreuzungsbahnhöfe wesentlich. Dies sei auch Prämisse im ursprünglichen Konzept gewesen. Im Rahmen der von der Salzburg AG vertraglich zu erstellenden Investitionsprogramme sollen die vom LRH kritisierten Punkte berücksichtigt werden.*

²⁸ Der LRH hat diese Information verschiedenen Ergebnisprotokollen von Besprechungen des Pinzgaubahn Lenkungskreises und des PinzgauBahn Beirats entnommen und merkt die Salzburg AG dazu an: Der Hinweis, wonach Fahrzeiten und Kreuzungszeiten nicht eingehalten werden können ist falsch und durch die (auch im Internet veröffentlichten) Pünktlichkeitsstatistik klar widerlegt:

http://www.pinzgauer-lokalbahn.info/content/website_pinzgauerlokalbahn/de_at/fahrplan-tarife/puenktlichkeitsgrad.html

Mit diesen Pünktlichkeitswerten befindet sich die PLB in Österreich (und auch in Europe) im Spitzenfeld. 40 % der Betriebsleistung werden dabei mit den fast 30 Jahre alten ÖBB 5090-Triebwagen erbracht. Ermöglicht wurde diese hohe Zuverlässigkeit der Triebwagen durch eine weitgehende technische Überarbeitung dieser Fahrzeuge (siehe auch 5.7.(2) unten).

²⁹ https://salzburgmobil.files.wordpress.com/2014/11/landesmobilitc3a4tskonzept_2006_2015_langfassung.pdf (Seite 42).

Die Salzburg AG führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die Kritik des LRH so nicht richtig sei. Trotz der neuen Haltestellen sei die (kürzeste) ÖBB-Kantenfahrzeit Zell am See – Krimml von 1h35 auf 1h23 und mit dem Eilzug sogar auf 1h05 gedrückt worden. Damit wäre nicht nur die Erschließungswirkung in der Region massiv verbessert, sondern auch die Fahrzeit um bis zu einem Drittel (!) reduziert worden.

Die Feststellungen im zweiten Absatz betreffen die Jahre 2009 – 2012 bis zur Aufstockung auf drei Wendezüge. Durch die Ertüchtigung der alten Triebwagen sei es zu keinen nennenswerten Ausfallzeiten gekommen.

6. Verträge und Fördervereinbarungen

- (1) Da für den Erwerb und den Betrieb der PLB eine Vielzahl an Verträgen und Fördervereinbarungen abgeschlossen wurden und kein nachvollziehbarer Überblick vorhanden war, erachtete es der LRH als ein Erfordernis eine entsprechende Aufstellung bzw. Übersicht zu erarbeiten. Es sind insgesamt 28 Verträge und 9 Fördervereinbarungen, die mit den wesentlichen Inhalten in chronologischer Abfolge und nach Abschnitten getrennt in den nachfolgenden Tabellen dargestellt:

Verträge PLB - Ausbau und Erhaltung			
Datum	Art des Vertrages	Vertragspartner	Inhalt des Vertrages
13.01.2005	Vereinbarung über den Ausbau u. Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur auf der Bahnstrecke Zell am See - Krimml	Bund / Land Salzburg / ÖBB und SCHIG	Durchführung und Finanzierung des Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur (ca. 6.315 Mio. Euro). Durchführung und Finanzierung der Erhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen (ca. 504.000 Euro). Umsetzung der Vereinbarung. Kostentragung zu 80 % durch den Bund bzw. SCHIG und zu 20 % durch das Land.
11.04.2007	Planungsvereinbarung	ÖBB Infrastruktur Bau AG und Land Salzburg	Betrifft das Hochwasserereignis des Jahres 2005. Durchführung und Finanzierung der Verlegung von Eisenbahnkreuzungen. Die Kosten Erstellung der erforderlichen Sachverständigengutachten werden durch das Land Salzburg getragen. Voraussichtliche Planungskosten insgesamt ca. rd. 50.000 Euro.
09.09.2009	Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der Pinzgauer Lokalbahn	Bund und Land Salzburg	Finanzierungsbeiträge für die Jahre 2008 - 2011 insgesamt 20.181 Mio. Euro. Davon entfällt ein Anteil von 10 Mio. Euro an den Bund und an das Land Salzburg 10.181 Mio. Euro. Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmers (Land) u.a Durchführung der Verkehrsbedienung zumindest bis 1. Jänner 2023.

Tabelle 3: Verträge Ausbau und Erhaltung

Verträge PLB ab 2006 zur Übernahme			
Datum	Art des Vertrages	Vertragspartner	Inhalt des Vertrages
Ende 2006	"GRUNDSATZVEREINBARUNG" über den Wiederaufbau und den Weiterbestand der Bahnstrecke Zell am See - Krimml "Pinzgaubahn"	Bund / Land Salzburg / ÖBB-Holding AG / ÖBB-Infrastruktur Bau AG / ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG / ÖBB-Personenverkehr AG	Anerkennung der Prinzipien des Vertrages vom 13. 1. 2005. Modernisierung und Attraktivierung der Pinzgaubahn. Einsetzen einer Arbeitsgruppe. Für die Übernahme zahlt die ÖBB Bau AG mit 31. 12. 2007 einmalig 12.948 Mio.Euro. Getätigte Leistungen ab 13.1.2005 werden in Abzug gebracht. Bund leistet vorbehaltlich der budgetären Bedeckung im Rahmen der Privatbahnförderung frühestens ab 1.1.2008 über 14 Jahren einen jährlichen Finanzierungsbeitrag v. 0,4 Mio. Euro. ÖBB überträgt Fahrbetriebsmittel inkl. Ersatzteilbestände mit einem Restbuchwert von 152.000 Euro.
30.06.2008	Übergabeprotokoll und Vertrag	ÖBB-Infrastruktur Bau AG und Land Salzburg	Gegenstand der protokollierten Übergabe und Übernahme ist die "Pinzgauer Lokalbahn" mitsamt allen Rechten und Pflichten im Sinne einer "sonstigen Überlassung" nach § 25 Eisenbahngesetz.
06.02.2009	Vereinbarung kommt nur gemeinsam mit dem Vertrag vom gleichen Tag betreffend Kauf und Rechteeräumung an der und für die Infrastruktur der "Pinzgauer Lokalbahn" zustande	ÖBB-Infrastruktur Bau AG und Land Salzburg	Gegenstand ist das zur Pinzgauer Lokalbahn gehörende Barvermögen in der Höhe von 12.948 Mio. Euro das zur Abgeltung zukünftiger Betriebsrisiken von der ÖBB an das Land übertragen wird. Die Leistung des Barvermögens wurde von den Vertragsteilen als Abschlagszahlung fixiert.
06.02.2009	Kaufvertrag	ÖBB-Infrastruktur Bau AG und Land Salzburg	Kaufgegenstand wird im Detail festgelegt (Infrastruktur der Eisenbahn samt Zugehör, Realservitute, Reallasten). Weitere Vertragsbestandteile sind Nebenleistungsverpflichtungen, Gewährleistungen der Verkäuferseite, Haftung und Haftungsbeschränkungen. Stichtag der Kauftransaktion ist der 1.7. 2008 mit einem Kaufpreis von 1 Euro.
27.06.2008	Kaufvertrag	Rail Equipment GmbH & Co KG und Salzburg AG (SLB)	Kaufgegenstand sind 10 Schienen- bzw. Bahndienstfahrzeuge lt. Beilage zum Vertrag. Der Kaufpreis wurde einvernehmlich mit 1 Euro festgesetzt.
24.06.2008	Kaufvertrag	ÖBB-Traktion GmbH/Salzburg AG (SLB)	Kaufgegenstand sind 4 Lokomotiven (davon drei in Betrieb) sowie gebrauchte Gegenstände in Räumlichkeiten. Teil des Vertrages sind die Protokolle über die Abnahme - Mängelprüfung. Der Kaufpreis wurde einvernehmlich mit 1 Euro festgesetzt.
Keine Angabe des Datums	Kaufvertrag	ÖBB-Technische Services-GmbH und Salzburg AG (SLB)	Kaufgegenstand sind die Werkstatteinrichtung und der sich im Lager Tischlerhäusl befindliche Lagerbestand an Ersatzteilen laut Anlageverzeichnis. Kaufpreis wurde einvernehmlich mit 1 Euro festgesetzt.
Keine Angabe des Datums	Kaufvertrag	ÖBB-Personenverkehr AG und Salzburg AG (SLB)	Kaufgegenstand sind Schienenfahrzeuge laut Anlage zum KV (3 Treibfahrzeuge, 6 Triebwagen, 17 Reisezugwagen, 8 Güterwagen und 3 sonstige Wagen). Weiters diverse Einrichtungsgegenstände. Kaufpreis wird einvernehmlich mit 1 Euro festgesetzt. Der Vertrag enthält Vorkaufsrechte der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft für bestimmte Schienenfahrzeuge. Ebenso auch Regelungen hinsichtlich des Schienenersatzverkehrs zwischen Mittersill - Krimml.
Keine Angabe des Datums	Kaufvertrag	ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und Salzburg AG (SLB)	Kaufgegenstand sind Schienenfahrzeuge laut Anlage zum KV (5 Bahnmeisterwagen, 8 Rollwagen) und Einrichtungsgegenstände im Betriebsgebäude "Tischlerhäusl". Kaufpreis wird einvernehmlich mit 1 Euro festgesetzt.

Tabelle 4: Verträge ab 2006 zur Übernahme

Verträge PLB Betriebsführung			
Datum	Art des Vertrages	Vertragspartner	Inhalt des Vertrages
30.06.2008	Betriebsführungsvertrag	Land und Salzburg AG (SLB)	Gegenstand des Vertrages ist die Überlassung des Eisenbahnbetriebes und Abwicklung des Eisenbahnverkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn von Zell am See bis Krimml einschließlich der Erhaltung der Schieneninfrastruktur durch das Land Salzburg an die Salzburg AG (SLB). Der Vertrag enthält ua Bestimmungen über die Überlassung von Anlagen, Einrichtungs- u. Ausrüstungsgegenständen, Benützungsverhältnisse, Verfügungsrechte sowie Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen. Vertragsdauer vom 1.7.2008 - 11.12.2010.
04.12.2010	Betriebsführungsvertrag	Land und Salzburg AG (SLB)	Verlängerung des Betriebsführungsvertrages auf den Zeitraum 12.12.2010 bis 10.12.2022
30.06.2008	Dienstleistungsvertrag	Salzburg AG (SLB) und Gemeindeverband "Öffentlicher Personen-nahverkehr Pinzgau"	Die Salzburg AG (SLB) überträgt dem Gemeindeverband nicht eisenbahnspezifische Betreuungs- und Erhaltungsleistungen an den Bahnhöfen der Haltestellen sowie an der Strecke der Pinzgauer Lokalbahn. Leistungsaufstellung ist integrierter Bestandteil dieser Vereinbarung (zB Grünpflege, Winterdienst, Reinigungs-, Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen).
22.12.2008	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Teilfinanzierung 2008 für die Vermarktungsaufwendungen der Pinzgauer Lokalbahn. Förderbetrag 50.000 Euro für das Jahr 2008.
06.02.2009	Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag	Land und Salzburg AG (SLB)	Vertrag betrifft Vereinbarungen über die Nutzung und den Betrieb der Infrastruktur zum Zwecke der Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr und Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml. Das Land verpachtet an die SLB den eingerichteten Betrieb Eisenbahninfrastruktur Pinzgauer Lokalbahn (Grundstücke, Infrastruktur u. Gebäude). Das vereinbarte Pachtentgelt beträgt 3.000 Euro jährlich netto und ist wertgesichert. Weitere Vertragsbestandteile sind ua Regelungen über den Umfang der Betriebsführung, die Betriebsabwicklung, Bestimmungen bei Zuwendung von Fördermitteln sowie die Vorgangsweise bei Investitionen. Für die Betriebsführung sowie die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen wurde ein Entgelt vereinbart, das sich nach den tatsächlichen Aufwendungen bemisst. Laufzeit bis 11.12.2010.
unterfertigt von Salzburg AG am 03.07.2014 noch nicht unterfertigt vom Land	Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag	Land und Salzburg AG (SLB)	Vertrag betrifft Vereinbarungen über die Nutzung und den Betrieb der Infrastruktur zum Zwecke der Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr und Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml. Das Land verpachtet an die SLB den eingerichteten Betrieb Eisenbahninfrastruktur Pinzgauer Lokalbahn (Grundstücke, Infrastruktur u. Gebäude). Das vereinbarte Pachtentgelt beträgt 3.278 Euro jährlich netto und ist wertgesichert. Weitere Vertragsbestandteile sind ua Regelungen über den Umfang der Betriebsführung, die Betriebsabwicklung, Bestimmungen bei Zuwendung von Fördermitteln sowie die Vorgangsweise bei Investitionen. Dieser Vertragsentwurf sieht vor, dass das Land an die SLB für die Betriebsführung, die Betriebsabwicklung, die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen sowie für Investitionen in die Eisenbahnanlagen ein Entgelt in der Höhe von 1,47 Mio. Euro pro Jahr bezahlt. Als Vertragszeitraum war der 12. Dezember 2010 bis 10. Dezember 2022 vorgesehen.
26.01.2010	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Finanzierung von Vermarktungsaktivitäten und der Betriebsfähigmachung einer zweiten Dampflokomotive für das Jahr 2009 und 2010. Förderbetrag insgesamt 300.000 Euro.
30.12.2011	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Finanzierung von Vermarktungsaktivitäten und der Betriebsfähigmachung einer zweiten Dampflokomotive für das Jahr 2011. Förderbetrag insgesamt 150.000 Euro.

Tabelle 5: Verträge und Fördervereinbarungen Betriebsführung

Verträge PLB Verkehrsdienste			
Datum	Art der Vereinbarung	Vertragspartner	Inhalt des Vertrages
27.12.2004	Förderungsvereinbarung	Land und ÖBB Personenverkehr AG	Zweck ist die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf der "Pinzgaubahn" zu erhalten. Diese Förderung bezweckt ausschließlich den Ausgleich eines finanziellen Abganges durch die Betriebsführung des gemeinwirtschaftlichen Dienstes. Das Land Salzburg bezahlt den ÖBB jährlich eine Förderung in der Höhe von max. 1.250 Mio Euro ab dem Jahr 2005 und 1.290 Mio Euro ab dem Jahr 2008. Förderungszeitraum 1.1.2005 bis 31.12.2014
30.06.2008	Mobilitätsvertrag	RV Oberpinzgau, Gemeinden Zell am See, Piesendorf und Kaprun (PLB-Gemeinden) / Land Salzburg	Die übernommene Pinzgauer Lokalbahn wird auf Vertragsdauer (mit Ausnahme von Elementarereignissen und Ereignisse bzw. Umstände, die den wirtschaftlich vertretbaren Betrieb der Bahn nicht zulassen) betriebsfähig vom Land erhalten, sofern die PLB-Gemeinden (12) ihre im Vertrag übernommenen Verpflichtungen nachkommen (separater Dienstleistungsvertrag).
30.06.2008	Verkehrsdienstevertrag	Salzburger Verkehrsverbund, Land und Salzburg AG (SLB)	Vertrag über Finanzierung und Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Zell a. See - Krimml. Gegenstand des Vertrages sind ua das Ausmaß der Leistung, die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen, Ersatzleistungen, die anzuwendenden Qualitätsstandards, der Betrieb und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastrukturen sowie der Fahrzeuge, Einbeziehung der Gemeinden in der Region, anzuwendende Tarife, Abrechnung der Einnahmen aus Beförderungsentgelten sowie Fortschreibung des Businessplans als Grundlage des Entgelts. Der Vertrag endete mit 11. Dezember 2010.
30.09.2008	Vertrag zur Erbringung von Leistungen des Schienenersatz- und Zubringerverkehrs	Salzburg AG (SLB) und ÖBB-Postbus	Der Postbus erbringt im Auftrag der SLB für die Pinzgauer Lokalbahn Schienenersatzverkehrsleistungen auf der Strecke Zell am See Postamt - Krimml Bahnhof.
29.03.2012	Verkehrsdienstevertrag	SCHIG und Salzburg AG (SLB)	Vertrag über die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Salzburg AG (SLB). Die Vereinbarung enthält u.a Bestimmungen über die anzuwendenden Tarife, die Berechnung und Auszahlung des Abgeltungsbetrages, die von der EVU zu erbringende Schienenpersonennahverkehrsleistungen sowie weitere Verpflichtungen. Der Vertrag trat mit 1. Jänner 2011 in Kraft ist bis zum 31. Dezember 2020 befristet.
11.04.2013	Verkehrsdienstevertrag	Salzburger Verkehrsverbund GesmbH und Salzburg AG (SLB)	Vertrag über Finanzierung und Betrieb im Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Zell a. See - Krimml. Die Vereinbarung regelt ua die Erbringung eines fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebotes zur Bedienung der Allgemeinheit im öffentlichen Personennahverkehr (Leistungsumfang), die Qualität der Leistung, das vereinbarte Entgelt (Pauschalpreise gem. Preisblatt) einschließlich Wertsicherung, die anzuwendenden Tarife sowie die Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen. Vertragszeitraum vom 9. Dezember 2012 bis 10. Dezember 2022.

Tabelle 6: Verträge und Fördervereinbarung Verkehrsdienste

Verträge PLB Fahrzeuge			
Datum	Art der Vereinbarung	Vertragspartner	Inhalt des Vertrages
27.12.2004	Vereinbarung über Finanzierung von Fahrzeugen im Wege eines Leasingvertrages	Land Salzburg und ÖBB Personenverkehr AG und HYPO IMPULS Mobilien Leasing GmbH	Für den Fall, dass nach Ablauf der Fördervereinbarung zwischen dem Land Salzburg und der ÖBB (31.12.2014) keine neue Vereinbarung zwischen den Vertragspartnern geschlossen wird, verpflichtet sich das Land Salzburg die ÖBB hinsichtlich des aushaftenden Restwertes der Fahrzeuge entweder schadlos zu halten oder einen Dritten als neuen Leasingnehmer namhaft zu machen.
21.11.2008	Fördervereinbarung	Land/Salzburg AG (SLB)	Förderung des Erwerbs einer Diesellokomotive D 75 B` B` -S-E und eines Drehgestells. Förderbetrag 2.145.000 Euro.
18.05.2009	Finanzierungsvereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Das Land Salzburg trägt bzw. ersetzt der Salzburg AG als Käuferin im Zusammenhang mit dem Kaufvertrag zwischen Hypo Salzburg Impuls Leasing GmbH u. der Salzburg AG entstehenden Kosten (1 Diesellokomotive, 3 Steuerwagen, 2 Mittelwagen, 1 Ersatzdrehgestell, Umbau von sechs Dieselmotoren). Diese umfassen den Kaufpreis der Kaufgegenstände in der Höhe von 5.359.092,79 Euro (netto) sowie ua Zinsen. Dieser Pauschalpreis beinhaltet die Zinsbelastung des Verkäufers bis inklusive 31.3.2009.
20.05.2009	Kaufvertrag	Hypo Impuls Mobilien Leasing GmbH und Salzburg AG (SLB)	Gegenstand des Kaufvertrages sind 1 Diesellokomotive, 3 Steuerwagen, 2 Mittelwagen, ein Ersatzdrehgestell sowie der Umbau der sechs Dieselmotoren. Der Kaufpreis der Vertragsgegenstände beträgt pauschal 5.359.092,79 Euro zzgl. Ust. Dieser Pauschalpreis beinhaltet die Zinsbelastung des Verkäufers bis inklusive 31.3.2009.
28.07.2010	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Gegenstand der Förderung ist ein Ersatzmotor für eine Diesellokomotive D 75 B` B` - S-E. Förderbetrag 120.000 Euro mit Zweckwidmung.
28.07.2010	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Gegenstand der Förderung ist die Teilausbesserung der Diesellok Vs72. Förderbetrag 326.900 Euro mit Zweckwidmung. Verwendungsnachweis ist dem Amt der Salzburger Landesregierung vorzulegen.
14.11.2012	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Gegenstand ist der Ankauf einer Diesellokomotive D 75B`B`S-E zum Preis von 2.382.400 Euro. Förderbetrag 615.000 Euro mit Zweckwidmung. Verwendungsnachweis ist dem Amt der Salzburger Landesregierung vorzulegen. Diese Regelung gilt vorläufig bis zum Vorliegen eines Regierungsbeschlusses über die mehrjährige Förderung.
27.03.2013	Fördervereinbarung	Land und Salzburg AG (SLB)	Förderung des Ankaufs einer Diesellokomotive D 75 B` B` S-E und eines Ersatzdrehgestells. Förderbetrag 2.382.400 Euro. Förderung von Sonderausgaben aufgrund der Durchführung von Sanierungsmaßnahmen für den Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn benötigten Schmalspurfahrzeugen. Förderbetrag 350.000 Euro. Der Förderbetrag aus der Fördervereinbarung vom 14. 11. 2012 in der Höhe von 615.000 Euro wird in Abzug gebracht.

Tabelle 7: Verträge und Fördervereinbarungen Fahrzeuge

Soweit die Verträge und Fördervereinbarungen für die Sachverhalte in den einzelnen Kapiteln von Relevanz sind, werden diese dort angeführt.

(2) Der LRH empfiehlt, dass die auf Initiative des LRH erstellte Übersicht über die Verträge und Fördervereinbarungen, im Zusammenhang mit dem Erwerb und den Betrieb der PLB zukünftig fortgeschrieben werden soll.

(3) *Die Abteilung 8 gibt in ihrer Stellungnahme an, die Übersicht bereits in der Absicht erstellt zu haben, sie auch in Zukunft fortzuführen. Die Abteilung 6 teilt mit, dass der Vorschlag aufgegriffen werde.*

7. Finanzierung der PLB

7.1. Grundlagen der Finanzierung

7.1.1. Regierungsbeschluss (Grundsatzbeschluss)

- (1) In der a.o. Sitzung der Salzburger Landesregierung wurde am 25. Juni 2008 der Beschluss³⁰ gefasst, die Pinzgau-Bahn von der ÖBB zu übernehmen, sie von einem Eisenbahnunternehmen ausbauen und betreiben zu lassen sowie die Erbringung von Personenverkehrsleistungen zu fördern. Hierzu sollen dem Eisenbahnunternehmen die anfallenden Kosten unter Anrechnung sämtlicher Einnahmen (Fahrgelderlöse aus dem fahrplanmäßigen Personenverkehr, Bundeszuschüsse, Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsbeförderung etc.) ersetzt werden. Zu einem späteren Zeitpunkt wird angestrebt, das Einnahmenrisiko auf das Eisenbahnunternehmen zu verlagern.

Hierfür galten gemäß Regierungsbeschluss folgende Rahmenbedingungen:

*„Zur **Finanzierung der Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen** sind in den Jahren 2008 bis 2011 in Summe voraussichtlich 32,3 Mio. Euro (Preisbasis 2007) erforderlich. Dazu werden Leistungen der ÖBB in der Höhe von 12,948 Mio. Euro und des Bundes in der Höhe von 10 Mio. Euro erbracht. Die aus dem Landeshaushalt zur Verfügung zu stellenden Mittel für die genannten Investitionsmaßnahmen betragen somit **9,352 Mio. Euro**. Die Fahrzeugbestellung und die Ausbaumaßnahmen sind dabei so aufeinander abzustimmen, dass es zu keinen Kostenüberschreitungen kommt.*

*Das Land stellt zur **Finanzierung des laufenden Betriebes** der Pinzgau-Bahn ab 2009 indexgesichert **1,33 Mio. Euro** und ab 2011 weitere indexgesicherte **140.000 Euro** zur Verfügung. Das Land leistet aus dem laufenden Wirtschafts- und Tourismusförderungsbudget im Jahr 2008 einen Betrag von **50.000 Euro** und ab 2009 einen jährlichen Vermarktungszuschuss von indexgesichert **150.000 Euro p.a.**“*

Ein weiterer Beschluss wurde gefasst am 25. Juni 2008 betreffend die Ablöse eines Leasingvertrages für Schienenfahrzeug mit einem Betrag von rd. 5,4 Mio. Euro.

³⁰ Zahl: 20802-82009/27-2008

Das von der Regierung geplante finanzielle Erfordernis zur Finanzierung der Infrastruktur und von Fahrzeugen sowie des laufenden Betriebes für die PLB vom Jahr 2008 bis 2011 wurde in der folgenden Tabelle den tatsächlichen Ausgaben laut Rechnungsabschluss gegenüber gestellt:

Plan - IST Vergleich Landesmittel PLB 2008 - 2011		
Plankosten gemäß Regierungsbeschluss Infrastruktur- u. Fahrzeuginvestitionen Finanzierung des laufenden Betriebes	IST-Ausgaben laut Rechnungsabschluss	Differenz in Prozent
in Euro		
42.330.000	45.404.630	7,26

Tabelle 8: Plan-IST-Vergleich

Der Vergleich zeigt eine Überschreitung der geplanten Ausgaben von rd. 3 Mio. Euro (7,3 %).

(2) Der LRH zeigt kritisch auf, dass zwischen den geplanten Kosten gemäß Regierungsbeschluss und den tatsächlichen Ausgaben der Jahre 2008 – 2011 eine Überschreitung von rd. 3 Mio. Euro vorliegt. Es sollte das Bestreben der Landesregierung sein, die Schätzung von Ausgaben zukünftig zu verbessern. Der LRH empfiehlt bei zukünftigen Projekten eine Toleranzgrenze einzubauen und Konsequenzen bei Überschreitung der Toleranzgrenze festzulegen.

(3) Das Amt der Salzburger Landesregierung teilt mit, dass im Regierungsbeschluss Investitionsmittel von 32,3 Mio. Euro auf Preisbasis 2007 vorgegeben waren. Die Beiträge für den laufenden Betrieb und die Tourismusförderung wären ebenfalls indexgesichert zu verstehen. Die ergäbe unter Berücksichtigung der Wertsicherung ein Finanzvolumen von 44,6 Mio. Euro bzw. eine Überschreitung von 1,7 %. Die Abteilung 6 sei aber bestrebt Schritte zu setzen, auch solche geringfügigen Überschreitungen zu verhindern.

7.1.2. Infrastrukturnutzungs- und –betriebsverträge

- (1) Der am 30. Juni 2008 zwischen dem Land Salzburg und der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (im Folgenden kurz Salzburg AG genannt) abgeschlossene Vertrag regelte unter anderem auch die Zahlung von Entgelten für die Nutzung und den Betrieb der Infrastruktur auf der Strecke zwischen Zell am See und Krimml (Gemeinde Wald). Der Vertrag endete am 11. Dezember 2010. Das Pachtentgelt für die Salzburg AG betrug 3.000 Euro (netto) jährlich wertgesichert. Der Salzburg AG wiederum standen die Erträge aus der Vermietung und Verpachtung von Grundstücken und Gebäuden zu.

Die Salzburg AG hatte im Namen und auf Rechnung des Landes die geplanten Investitionen nach Zustimmung durch das Land umzusetzen. Grundlage für die Durchführung der Maßnahmen war ein vom Land genehmigter Investitionsplan.

Die folgende Tabelle zeigt die geschätzten Kosten der Investitionen wie sie im Vertrag für den Zeitraum 2008 bis 2011 in der Beilage zu ersehen sind:

Investitionen PLB 2008 - 2011					
	2008	2009	2010	2011	Gesamt
	in Euro				
Modernisierung Triebwagen	1.000.000				1.000.000
Lackierung Waggons u. Diesellok	60.000				60.000
Adaptierung 2095 für Betrieb und T-Ausbesserungen	520.000				520.000
Beschaffung 1 neue Lok, ein Steuerwagen u. 2 Zwischenwagen	1.344.000	1.344.000	1.344.000	448.000	4.480.000
Hochwassersanierung und Streckenverbesserung		13.500.000	7.300.000	5.400.000	26.200.000
Summe Investitionen	2.924.000	14.844.000	8.644.000	5.848.000	32.260.000

Tabelle 9: Investitionen 2008 bis 2011

Wie im Vertrag weiters vereinbart, zahlte das Land Salzburg der Salzburg AG für die Betriebsführung sowie die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen ein Entgelt, das sich nach den tatsächlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit vom Land überlassenen

Eisenbahnanlagen für das jeweilige Jahr errechnete. Das Entgelt war zunächst eine Plangröße, die zwischen den Vertragspartnern im Wege eines Businessplans abgestimmt und vom Land genehmigt wurde.

Die im Vertrag als Ausgangsbasis (Businessplan) vereinbarten Kosten ergaben für die Jahre 2008 bis 2010 folgende Entgelte:

Entgeltkalkulation PLB 2008 - 2010			
Verkehrsdienste			
	2008 1.7. - 31.12.	2009	2010
	in Euro		
Erträge			
Bund, Öko-/Verlagerungsbonus	-532.414	-1.064.828	-1.105.828
Land Salzburg Bestellung (abzgl. Infra.)	-652.000	-1.330.080	-1.356.682
Land Salzburg Vermarktungszuschuss	-50.000	-150.000	-150.000
Wenigerbestellung Postbus		-50.000	-120.000
Finanzierung Gemeinden (Mobilitätsvertrag)		-80.000	-80.000
Zwischensumme	-1.234.414	-2.674.908	-2.812.510
Erlöse Schüler (überwiegend FLAF-Mittel)		-150.000	-185.000
Erlöse Pendler		-180.000	-244.000
Erlöse Tourismus/Freizeitverkehr		-163.000	-256.000
Sonstige Erlöse		-35.000	-35.000
Erlöse Nostalgiezug (kostenneutral)		-76.500	-235.238
Mehrerlös durch Umstellung Bus - Bahn		-62.500	-150.000
Zwischensumme Fahrgelderträge	-335.000	-667.000	-1.105.238
Gesamterträge	-1.569.414	-3.341.908	-3.917.748
Aufwendungen			
Personal für Fahrzeuginstandhaltung	90.000	202.500	207.563
Material für Fahrzeuginstandhaltung	90.000	202.500	207.563
Verwaltung/Leitung	37.500	75.000	76.875
Schaffner	61.250	262.917	350.181
Diesel	136.875	319.375	437.033
Nostalgiezug		76.500	235.238
Triebwagenfahrzeug-Führer	253.864	605.533	563.750
Vermarktung	100.000	300.000	300.000
Sonstiger betrieblicher Aufwand	35.250	93.000	95.325
Schienenersatzverkehr	175.600	351.200	
Wagnis	29.410	64.120	74.206
Gesamtaufwendungen	1.009.749	2.552.645	2.547.734
AfA	2.500	5.000	10.000
Finanzerfolg	1.250	2.500	5.000
Gesamtkosten Verkehrsdienste	1.013.499	2.560.145	2.562.734
Entgelt Plan gesamt	-555.915	-781.763	-1.355.014

Tabelle 10: Entgeltkalkulation Infrastruktur 2008 bis 2010

Der Businessplan war gemäß Vertrag durch die Salzburg AG jährlich zu aktualisieren. Wie den dem LRH zur Verfügung gestellten Unterlagen zu ersehen, wurden die Werte der Businesspläne 2009 - 2010 aktualisiert und die Abweichungen zum IST dargestellt. Diese lagen zwischen 20,7 % und 27 %. Ebenso war den Protokollen des Lenkungskreises zu entnehmen, dass Abweichungen diskutiert und überwiegend begründet wurden.

Die gemäß § 15 Abs. 7 Infrastrukturnutzungs- und –betriebsvertrages erstellten Jahresabrechnungen 2008 – 2010 - sogenannte „Spitzabrechnungen“ - wurden vom LRH nachvollzogen und auf Übereinstimmung mit der Kostenstellrechnung PLB geprüft. Für das Jahr 2008 zeigte sich eine völlige Übereinstimmung der „Spitzabrechnung“ mit der Kostenstellenrechnung der PLB. Im Jahr 2009 waren auf der Kostenstelle PLB die Aufwendungen höher als in der „Spitzabrechnung“ ausgewiesen, da die Abrechnung von Projektteilen (z.B. Erhaltung Langsamfahrstelle, Weiche Fürth) mit Dritten noch zu erfolgen hatte. Eine geringe Differenz zwischen „Spitzabrechnung“ und Kostenstelle war im Jahr 2010 festzustellen. Laut Auskunft der Abteilung 6 prüften Mitarbeiter die Richtigkeit der Abrechnungen vor allem hinsichtlich Zuordnung zu den vom Land finanzierten Projektabschnitten. Auch aus den Lenkungskreisprotokollen ist ersichtlich, dass man sich mit der Thematik der Abrechnungen beschäftigte.

Ab dem 1. Jänner 2011 wurden die Businesspläne durch eine neue Vertragsstruktur ersetzt. Der Infrastrukturnutzungs- und –betriebsvertrag für den Zeitraum 12. Dezember 2010 bis 10. Dezember 2022 wurde vom Vertragspartner Salzburg AG am 3. Juli 2014 unterzeichnet. Seitens des Landes Salzburg fehlte bis zum Ende der Prüfung durch den LRH (Juni 2015) die Unterfertigung dieses Vertrages. Die Vertragsparteien verhielten sich entsprechend dem nicht beiderseitig unterfertigten Vertrag.

Wie dem Vertrag zu entnehmen, zahlt das Land Salzburg der Salzburg AG für die Betriebsführung, die Betriebsabwicklung, die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen sowie für Investitionen (gemäß Vertrag) in die Eisenbahnanlagen ein pauschales Entgelt in der Höhe von 1,47 Mio. Euro pro Jahr. Das pauschale Entgelt ist wertgesichert. Die Salzburg AG hat bis zum 30. Juni des Folgejahres dem Land den Nachweis über die tatsächlichen Aufwendungen vorzulegen.

Für die Verwaltung der gegenständlichen und im Auftrag des Landes zu errichtenden Eisenbahnanlagen erhält die Salzburg AG gemäß Vertrag eine zu valorisierende Jahrespauschale von 10.000 Euro. Die Erlöse aus der Vermietung von im Vertrag definierten Objekten fließen dem Land zu. Ebenso die Erlöse aus Gestattungsverträgen. Das von der Salzburg AG zu entrichtende Pachtentgelt beträgt 3.278 Euro (netto) jährlich und ist wertgesichert.

(2) Der LRH bemängelt, dass das Land Salzburg den Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag vom 12. Dezember 2010 noch nicht unterzeichnete. Die Vertragspartner erfüllten zwar ihre Verpflichtungen auf Grundlage dieses Vertrages, es wird jedoch vom LRH im Sinne der Rechtssicherheit ein ordnungsgemäßer Abschluss durch Unterzeichnung empfohlen.

(3) *In der Stellungnahme der Abteilung 6 wird dazu ausgeführt, dass zwischenzeitlich weitere Schritte gesetzt wurden, um zeitnah eine Unterzeichnung des Vertrags zu ermöglichen. Der nunmehr vorliegende, von der Salzburg AG bereits unterfertigte Vertragstext müsse noch von der Landesregierung genehmigt werden; einen diesbezüglichen Regierungsantrag habe die Abteilung 6 bereits eingebracht.*

7.1.3. Verkehrsdienstevertrag

(1) Zur Sicherstellung der Verkehrsdienstleistungen eines Schienenpersonennahverkehrs für die Fahrstrecke Zell am See – Krimml (Gemeinde Wald) wurde der Vertrag am 30. Juni 2008 zwischen der Salzburger Verkehrsverbund GesmbH (im Folgenden SVG genannt), dem Land Salzburg und der SLB abgeschlossen. Der Vertrag endete mit Ablauf des Fahrplanjahres 2010 am 11. Dezember 2010.

Ausgangspunkt der Berechnung des geplanten Entgelts war der zwischen den Vertragspartnern abgestimmte und vom Land genehmigte Businessplan, der wie folgt dargestellt wird:

Entgeltkalkulation PLB 2008 - 2010			
Infrastrukturnutzung und -betrieb			
	2008 1.7. - 31.12.	2009	2010
	in Euro		
Erträge			
Pachtentgelt	-3.000	-3.090	-3.183
Gesamterträge	-3.000	-3.090	-3.183
Aufwendungen			
Fahrdienstleitung	90.000	180.000	184.500
Verwaltung/Leitung	12.500	25.000	25.625
Sonstiger betriebl. Aufwand	11.750	31.000	31.775
Wiederaufbau- u. Anlaufkosten Aufwand	30.000	60.000	30.000
Infrastruktur inkl. Wasserbau etc.	310.000	661.667	763.625
Nutzung Zell am See	13.500	27.000	27.675
Betriebsführung pauschal	25.000	50.000	51.250
Wagnis	14.783	31.040	33.434
Gesamtaufwendungen	507.533	1.065.707	1.147.884
AfA	2.500	5.000	10.000
Finanzerfolg	1.250	2.500	5.000
Gesamtkosten Infrastrukturnutzung	511.283	1.073.207	1.162.884
Entgelt Plan gesamt	508.283	1.070.117	1.159.701

Tabelle 11: Entgeltkalkulation Verkehrsdienste 2008 bis 2010

Der Businessplan war gemäß Vertrag durch die Salzburg AG jährlich zu aktualisieren und mit der SVG sowie dem Land abzustimmen. Wie den dem LRH zur Verfügung gestellten Unterlagen zu ersehen, wurden die Werte im Businessplan aktualisiert. Die aktualisierten Werte im Businessplan der Jahre 2009 und 2010 zeigten zum IST Abweichungen zwischen 25,9 und 43,9 %. Ebenso war den Protokollen des Lenkungskreises zu entnehmen, dass Abweichungen diskutiert und abgestimmt wurden.

Die gemäß § 23 Abs. 7 des Verkehrsdienstevertrags zu erstellenden „Spitzabrechnungen“ für die Jahre 2008 bis 2010 waren auch Gegenstand der Sitzungen des Lenkungskreises. Vom LRH wurden die „Spitzabrechnungen“ nachvollzogen und Abweichungen zur Kostenstellenrechnung PLB auf ihre Plausibilität hin geprüft. Die Differenzen hatten

meist ihre Ursache in noch nicht an Dritte weiterverrechnete Aufwendungen im jeweiligen Wirtschaftsjahr.

Die Fortführung dieser Verkehrsdienstleistung erfolgte ab 12. Dezember 2010 auf Basis des Vertrages vom 30. Juni 2008 bis zum Abschluss eines Verkehrsdienstvertrages zwischen der SVG und der Salzburg AG. Der Vertrag trat mit 9. Dezember 2012 in Kraft und läuft bis 10. Dezember 2022. Die Abrechnung der Entgelte erfolgt zwischen diesen beiden Vertragsparteien.

Die vom Land Salzburg für den Verkehrsbetrieb der PLB zu zahlenden Zuschüsse wurden von der SVG seit dem Jahr 2011 anhand von sogenannten Preisblättern ermittelt und dem LRH durch Vorlage der entsprechenden Unterlagen nachgewiesen.

7.2. Finanzmittel des Landes Salzburg

- (1) Der LRH erfasste alle Einnahmen und Ausgaben, somit auch jene, die in der Vorbereitungsphase für den Erwerb, die Infrastruktur und den Betrieb der PLB anfielen. Da mit der Abwicklung dieser Geschäftsfälle überwiegend die Abteilung 6 befasst war, wurden mit dem Referat 6/01 alle Zahlungsströme nachvollzogen und abgestimmt.

Die in den Rechnungsabschlüssen des Landes der PLB zuordenbaren Einnahmen betrafen die Jahre 2008 bis 2014 und sind nach Haushaltsansätzen und Jahren gesondert dargestellt und zeigen folgendes Ergebnis:

Einnahmen des Landes Salzburg PLB 2008 - 2014					
H/A	Text	2008	2009	2010	2011
		in Euro			
2/649015 8505 009	Beiträge von Gemeinden	25.000			
2/650105 8240 001	Miet- und Pachtzins	3.000		6.000	
2/650105 8299 670	Schadensabgeltung Versicherung				
2/650105 8299 001	Sonstige Einnahmen			34.744	2.939
2/650105 8501	Beiträge des Bundes		2.500.000	5.000.000	
2/650105 8505	Beiträge Gemeinden		50.000	50.000	150.000
2/650105 8660	Beiträge der ÖBB		12.931.921		
2/650108 0002	Unbebaute Grundstücke				5.467
	Summe	28.000	15.481.921	5.090.744	158.405
H/A	Text	2012	2013	2014	Gesamt
		in Euro			
2/649015 8505 009	Beiträge von Gemeinden				25.000
2/650105 8240 001	Miet- und Pachtzins	6.000	3.000	3.540	21.540
2/650105 8299 670	Schadensabgeltung Versicherung		3.579		3.579
2/650105 8299 001	Sonstige Einnahmen	131.434		1.183	170.300
2/650105 8501	Beiträge des Bundes	2.500.000			10.000.000
2/650105 8505	Beiträge Gemeinden	50.000	450.000	72.429	822.429
2/650105 8660	Beiträge der ÖBB				12.931.921
2/650108 0002	Unbebaute Grundstücke	24.381	9.612		39.460
	Summe	2.711.815	466.191	77.152	24.014.229

Tabelle 12: Einnahmen Land Salzburg 2008 bis 2014

Die Einnahmen im Zeitraum 2008 bis 2014 beliefen sich auf rd. 24 Mio. Euro und sind überwiegend auf folgende Verträge zurückzuführen:

Im Übereinkommen vom 9. September 2009 vereinbarten der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und das Land Salzburg, sowohl in seiner Eigenschaft als Finanzierungsgeber als auch in seiner Eigenschaft als Eisenbahnunternehmer bzw. Konzessionsinhaber zur Sicherstellung der mit dem Betrieb der PLB verbundenen Ziele für die Wirtschaftsjahre 2008 bis 2011 Finanzierungsbeiträge im Gesamtausmaß von 20,181 Mio. Euro unter bestimmten Auflagen und Bedingungen zu gewähren. Der Finanzierungsbeitrag des Bundes wurde mit 10 Mio. Euro festgelegt und in den Jahren 2009, 2010 und 2012 in Teilbeträgen an das Land Salzburg ausbezahlt.

Die Vereinbarung des Landes Salzburg mit der ÖBB-Infrastruktur vom 6. Februar 2009 kam gemeinsam mit dem Vertrag vom gleichen Tag betreffend den Kauf und die Rechteeinräumung an der „Pinzgauer Lokalbahn“ zustande. Gegenstand war das zur „Pinzgauer Lokalbahn“ gehörende Barvermögen in der Höhe von rd. 12,9 Mio. Euro, welches zur Abgeltung zukünftiger Betriebsrisiken von der ÖBB an das Land übertragen wurde. Die Leistung des Barvermögens wurde von den Vertragsteilen als Abschlagszahlung fixiert.

Ein am 30. Juni 2008 vom Land Salzburg mit dem Regionalverband Oberpinzgau, den Gemeinden Zell am See, Piesendorf und Kaprun abgeschlossener Mobilitätsvertrag hat das Ziel, die PLB als zentrales Element des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region zu erhalten. Die im Vertrag angeführten Gemeinden³¹ beteiligen sich über die Ferienregion Nationalpark Hohe Tauern GmbH an der Vermarktung der PLB in Höhe von 80.000 Euro jährlich. Dieser Vermarktungsbeitrag wird in Sachleistungen gemäß Vertrag in der Höhe von 30.000 Euro jährlich sowie in einer Barbeteiligung von 50.000 Euro jährlich erbracht. Die jährlichen Zahlungen erfolgten vereinbarungsgemäß und sind aus der Tabelle ersichtlich.

Von der Gemeinde Uttendorf wurde im Jahr 2011 ein Beitrag von 100.000 Euro für die Errichtung einer Eisenbahnkreuzung geleistet. Einen weiteren Beitrag leistete die Gemeinde Piesendorf für die Eisenbahnbrücke Hummersdorf in der Höhe von 400.000 Euro im Jahr 2013.

Die Einnahmen aus Miet- und Pachtzins resultieren aus dem mit der Salzburg AG abgeschlossenen Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag.

Aus Grundstückverkäufen konnten insgesamt Einnahmen in der Höhe von 139.460 Euro erzielt werden.³²

³¹ Krimml, Wald, Neukirchen, Bramberg, Hollersbach, Mittersill, Stuhlfelden, Uttendorf, Niedernsill, Piesendorf, Kaprun, Zell am See.

³² H/A 2/650105 8299 001 „Sonstige Einnahmen“ weist an Grundablöse Euro 100.000 aus.

In weiterer Folge sind in den Tabellen die Ausgaben, gegliedert nach Haushaltsansätzen für den Zeitraum 2006 bis 2014 insgesamt sowie separat je Haushaltsjahr dargestellt, einschließlich Aufteilung der Zahlungen an die SVG und die Salzburg AG:

Ausgaben Land Salzburg PLB 2006 - 2014		
H/A	Text	in Euro
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	12.123.961
1/649044 7430 001	Infrastruktur/Verkehrsdienst	4.376.117
1/649044 7480 003	Beitrag Pinzgaubahn	643.500
1/650103 0002	Unbebaute Grundstücke	77.845
1/650103 0060	Schieneninfrastruktur	8.471.425
1/650103 0100	Gebäude und sonstige Immobilien	1.622.347
1/650103 0405	Schienenfahrzeuge	10.943
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	2.510.304
1/650104 7430 001	Beitrag zum Betrieb	167.000
1/650105 7770 001	Ablöse Schienenfahrzeuge	5.359.093
1/650109 4000 001	Geringwertige Wirtschaftsgüter	35.241
1/650109 4590	Sonstige Verbrauchsgüter	42.176
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneninfrastruktur	20.542.663
1/650109 6140	Instandhaltung Gebäude	57.506
1/650109 6141	Instandhaltung Sonstige Einrichtungen	89.187
1/650109 7270 001	Entgelte an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	191.119
1/650109 7280 001	Entgelte an Firmen "Sonstige Leistungen"	3.274.747
1/650109 7281	Infrasktruktur - Erhaltungsentgelt	3.182.525
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	258.283
	Zwischensumme	63.035.983
1/770004 7434	Kooperationen Sonderprojekte	500.000
	Gesamt	63.535.983

Tabelle 13: Ausgaben Land Salzburg 2006 bis 2014

Die größten Ausgabepositionen von insgesamt rd. 63,5 Mio. Euro waren mit rd. 29 Mio. Euro dem Ausbau und der Erhaltung der Schieneninfrastruktur sowie rd. 12 Mio. Euro den Verkehrsdiensten zuzuordnen.

Das in der Abteilung 6 eingerichtete Controlling zur Überwachung der Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Betreuung des Projektes PLB wies die Ausgaben folgenden Abschnitten zu:

- Wiederaufbau und Neubau rd. 28,7 Mio. Euro (45 %);
- Investitionen Fahrzeuge (rollendes Material) rd. 10,7 Mio. Euro (17 %);
- Infrastrukturerhaltung des Betriebes rd. 10,1 Mio. Euro (16 %);
- Verkehrsdienst rd. 11,4 Mio. Euro (18 %);
- Sanierung des Hochwassers 2014 rd. 1,5 Mio. Euro (2 %);
- Leistungen für Vorprojekte und diverse Investitionen rd. 0,6 Mio. Euro (1 %).

Die Ausgaben unter „Kooperation Sonderprojekte“ von 0,5 Mio. Euro (1%) betrafen Marketingmaßnahmen und die Instandsetzung einer zweiten Dampflokomotive.

Die folgenden Tabellen zeigen die Gesamtausgaben des Landes für die PLB für die Jahre 2006 bis 2014. Die mit diesen Ausgaben verbundenen Zahlungen an die Salzburg AG und die SVG sind extra ausgewiesen. Vom LRH wurden die Zahlungseingänge bei der Salzburg AG und der SVG auf ihre zweckbestimmte Verwendung überprüft:

Ausgaben Land Salzburg PLB 2006 - 2007			
H/A	Text	2006	2007
		in Euro	
1/649044 7430 003	Verkehrsdienstverträge/Beitrag		295.372
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	27.194	844
	Summe	27.194	296.216

Tabelle 14: Ausgaben Land 2006 und 2007

Die Ausgaben der Jahre 2006 und 2007 bezogen sich überwiegend auf Honorare für Planungs- und Vermessungskosten, Studien sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2008				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	112.472		
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	863.499	863.499	
1/649044 7480 003	Beitrag Pinzgaubahn	643.500		643.500
1/650104 7430 001	Beitrag zum Betrieb	167.000		167.000
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneninfrastruktur	13.793		
1/650109 7280 001	Entgelt an Firmen "Sonstige Leistungen"	687.987		512.221
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	17.708		
1/770004 7434	Kooperation Sonderprojekte	50.000		50.000
	Summe	2.555.959	863.499	1.372.721

Tabelle 15: Ausgaben Land 2008

Aufgrund der Fördervereinbarung vom 21. November 2008 unterstützte das Land den Erwerb einer Diesellok D 75 und eines Drehgestells mit einem Betrag von 2.145.000 Euro. Die Auszahlung der ersten Rate in der Höhe von 643.500 Euro erfolgte im Jahr 2008 an die Salzburg AG. Außer dem Zuschuss an die SVG betrafen alle sonstigen Ausgaben die Projektvorbereitung, Beratungs- und Planungsleistungen. Die unter „Kooperation Sonderprojekte“ ausgewiesenen 50.000 Euro wurden für die Teilfinanzierung für Vermarktungsaufwendungen vom Land zur Verfügung gestellt und basieren auf der Fördervereinbarung vom 22. Dezember 2008.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2009				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	1.489.750	1.315.124	174.626
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	1.823.980	497.106	1.326.874
1/650103 0060	Schieneinfrastruktur	3.279.638		350.325
1/650103 0100	Gebäude und sonstige Immobilien	125.006		95.248
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	10.152		
1/650105 7770 001	Ablöse Schienenfahrzeuge	5.359.093		5.359.093
1/650109 4000 001	Geringwertige Wirtschaftsgüter	23.628		
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneninfrastruktur	6.592.959		1.075.151
1/650109 7280 001	Entgelt an Firmen "Sonstige Leistungen"	941.334		200.368
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	49.722		
	Summe	19.695.262	1.812.230	8.581.685

Tabelle 16: Ausgaben Land 2009

Die an die SVG zur Auszahlung gelangten Mittel betrafen überwiegend die monatlichen Akontozahlungen aufgrund des Verkehrsdienstvertrages und der sogenannten „Spitzabrechnung Verkehrsdienste“ des Jahres 2008. Für die Ablöse eines Leasingvertrages betreffend Fahrzeuge der PLB fasste die Landesregierung am 25. Juni 2008 einen Beschluss³³ zur Finanzierung einer Kreditüberschreitung im Haushaltsjahr 2008 in der Höhe von 5,4 Mio. Euro zu genehmigen. Im Jahr 2009 lagen daher die Zahlungen, die an die Salzburg AG gingen, bei rd. 8,5 Mio. Euro, da auch noch die zweite und dritte Rate für die Diesellok D 75 angewiesen wurde sowie Finanzmittel, die aufgrund von Verpflichtungen aus dem Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrages bestanden. Rund 9,3 Mio. Euro betrafen Ausgaben für Baumaßnahmen der Schieneninfrastruktur, die überwiegend von der Abteilung 6 abgewickelt wurden.

Bei der Position „Interessentenbeiträge“ handelt es sich um Beiträge an Bach- und Wassergenossenschaften.

³³ Zahl: 201-1661/21-2008.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2010				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	1.653.300	1.194.400	446.900
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	245.600	245.600	
1/650103 0002	Unbebaute Grundstücke	3.132		
1/650103 0060	Schieneinfrastruktur	3.114.033		8.360
1/650103 0100	Gebäude und sonstige Immobilien	1.303.002		77.687
1/650103 0405	Schienefahrzeuge	10.943		
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	1.306.583		52.151
1/650109 4000 001	Geringwertige Wirtschaftsgüter	8.472		
1/650109 4590	Sonstige Verbrauchsgüter	41.955		
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneinfrastruktur	6.583.870		523.845
1/650109 6140	Instandhaltung Gebäude	43.131		2.135
1/650109 6141	Instandhaltung Sonstige Einrichtungen	89.187		48.772
1/650109 7270 001	Entgelt an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	44.613		455.359
1/650109 7280 001	Entgelt an Firmen "Sonstige Leistungen"	1.139.666		
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	68.373		
1/770004 7434	Kooperationen Sonderprojekte	250.000		250.000
	Summe	15.905.860	1.440.000	1.865.208

Tabelle 17: Ausgaben Land 2010

Im Jahr 2010 finanzierte das Land einen Ersatzmotor sowie die Teilausbesserung einer Diesellokomotive mit einem Betrag von insgesamt 446.900 Euro. Dazu wurden zwei Fördervereinbarungen am 28. Juli 2010 abgeschlossen. Die weiteren Zahlungen an die Salzburg AG betrafen überwiegend die finanziellen Verpflichtungen aus dem Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag sowie Leistungen für Netzanschlüsse. Eine Fördervereinbarung vom 26. Jänner 2010 unterstützte für die Jahre 2009 und 2010 mit einem jährlichen Betrag von 150.000 Euro die Vermarktungsaktivitäten und die Betriebsfähigmachung einer zweiten Dampflokomotive. Vom Haushaltsansatz „Kooperation Sonderprojekte“ stellte das Land im Jahr 2010 insgesamt 250.000 Euro zur Verfügung. An die SVG wurden Akontozahlungen aufgrund des Verkehrsdienstvertrages geleistet.

Auch im Jahr 2010 entstanden durch erhebliche Investitionen in Bauten (z.B. Dachsanierung, Hallenerweiterung Tischlerhäusl) sowie in Schieneinfrastruktur (z.B. Unterbau, Brückenbau, Zugleitbetriebsfunktionsystem) Ausgaben in der Höhe von rd. 12 Mio. Euro. Unter der Position „Unbebaute Grundstücke“ wurden jene Ausgaben ausgewiesen, die durch Grundablösen entstanden.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2011				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	1.665.800	1.665.800	
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	800.000	800.000	
1/650103 0002	Unbebaute Grundstücke	54.453		
1/650103 0060	Schieneinfrastruktur	779.557		429.675
1/650103 0100	Gebäude und sonstige Immobilien	45.142		
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	20.957		
1/650109 4000 001	Geringwertige Wirtschaftsgüter	23		
1/650109 4590	Sonstige Verbrauchsgüter	222		
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneinfrastruktur	3.307.353		1.659.645
1/650109 7270 001	Entgelt an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	34.900		
1/650109 7280 001	Entgelt an Firmen "Sonstige Leistungen"	329.576		119.525
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	9.567		
1/770004 7434	Kooperationen Sonderprojekte	200.000		200.000
	Summe	7.247.549	2.465.800	2.408.844

Tabelle 18: Ausgaben Land 2011

Für die aufgrund des Verkehrsdienstvertrages zu erbringenden finanziellen Leistungen des Landes erhielt die SVG im Jahr 2011 rund 2,5 Mio. Euro. Diese resultieren aus den monatlichen Akontozahlungen und einer Teilzahlung betreffend die „Spitzabrechnung Verkehrsdienste“ des Jahres 2010 sowie der Refundierung von Kosten für Fahrschein-geräte.

An die Salzburg AG wurden im Jahr 2011 insgesamt rd. 2,4 Mio. Euro überwiesen. Diese Zahlungen betrafen überwiegend die monatlichen Teilzahlungen für das Jahr 2011 aufgrund des Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrages sowie die Abrechnung für das Jahr 2009. Die unter der Position „Schieneinfrastruktur“ ausgewiesenen Ausgaben in der Höhe von 779.557 Euro verursachte überwiegend die Errichtung des Zugleitfunksystems. Die Fördervereinbarung vom 30. Dezember 2011 sicherte für das Jahr 2011 einen weiteren Zuschuss zur Finanzierung von Vermarktungsaktivitäten und der Betriebsfähigmachung einer zweiten Dampflokomotive in der Höhe von 150.000 Euro zu. Daraus ergab sich aufgrund einer Restzahlung von 50.000 Euro aus der vorangegangenen Fördervereinbarung und dieser, ein Auszahlungsbetrag an die Salzburg AG von 200.000 Euro.

Ausgaben des Landes in der Höhe von 2,4 Mio. Euro betrafen wiederum verschiedene Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise Ober- und Unterbauarbeiten, Brückenbau, Hochwasserschutz, Neubau Bahnhof Bramberg, Vermessungsarbeiten, Videodokumentation usw. Für Grundablösen wurden rd. 54.000 Euro aufgewandt und für Interessenbeiträge rd. 10.000 Euro.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2012				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	1.779.080	1.738.590	
1/649044 7430 001	Verkehrsinfrastruktur	615.000		615.000
1/650103 0002	Unbebaute Grundstücke	5.379		
1/650103 0060	Schieneninfrastruktur	203.420		
1/650103 0100	Gebäude und sonstige Immobilien	149.198		144.340
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	806.113		641.433
1/650109 4000 001	Geringwertige Wirtschaftsgüter	3.118		
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneninfrastruktur	2.768.934		1.774.195
1/650109 6140	Instandhaltung Gebäude	14.375		
1/650109 7270 001	Entgelt an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	87.008		
1/650109 7296	Interessenbeiträge	56.870		
	Summe	6.488.494	1.738.590	3.174.967

Tabelle 19: Ausgaben Land 2012

Der Zuschuss des Landes an die SVG für die Verkehrsdienste betrug im Jahr 2012 insgesamt 1.488.516 Euro. Der Restbetrag bezog sich auf die „Spitzabrechnung“ des Jahres 2010.

Für den Ankauf einer Diesellokomotive wurde gemäß der Fördervereinbarung vom 14. November 2012 vom Land ein Betrag von 615.000 Euro der Salzburg AG zur Verfügung gestellt. Der unter der Position „Instandhaltung Schieneninfrastruktur“ ausgewiesen Betrag von 1.774.195 Euro setzte sich zusammen aus dem Entgelt gemäß dem Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrag von 1.470.000 Euro sowie der „Spitzabrechnung Infrastruktur 2010“ in der Höhe von 257.181 Euro. Weitere Ausgaben betrafen noch Rechnungen der Salzburg AG für den Schienenersatzverkehr von 39.014 Euro und für Anschlussleistungen mit einem Betrag von rd. 8.000 Euro. Der Betrag von 641.433 Euro betraf Investitionen in das Zugleitfunktionsystem sowie die Datenfunkstation und 144.340 Euro fielen für die Erweiterung der Halle Tischlerhäusl an.

Die durch die Abteilung 6 abgewickelten Investitionsmaßnahmen betrafen vor allem den Bau einer Brücke, Unterbau- und Sanierungsarbeiten sowie Planungsarbeiten mit einem Betrag von rd. 1,6 Mio. Euro. Für Grundablösen entstanden Ausgaben in der Höhe von rd. 5.000 Euro und für Interessentenbeiträge von rd. 57.000 Euro.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2013				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdienstverträge/Beitrag	3.452.513	1.335.113	2.117.400
1/650103 0002	Unbebaute Grundstücke	14.881		
1/650103 0060	Schieneinfrastruktur	24.932		
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	105.335		76.686
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneinfrastruktur	706.388		126.485
1/650109 7270 001	Entgelte an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	8.645		
1/650109 7280 001	Entgelte an Firmen "Sonstige Leistungen"	88.023		
1/650109 7281	Infrastruktur - Erhaltungsentgelt	1.596.054		1.596.054
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	31.945		
	Summe	6.028.716	1.335.113	3.916.625

Tabelle 20: Ausgaben Land 2013

Die Ausgaben des Jahres 2013 verteilten sich auf die SVG für Leistungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsdienstvertrag in der Höhe von 1.335.113 Euro, auf die Salzburg AG mit einem Betrag von 3.916.625 Euro und das Land Salzburg mit einem Betrag von 776.978 Euro.

An die Salzburg AG erfolgten Zahlungen für den Erwerb einer Diesellokomotive und eines Ersatzdrehgestells in der Höhe von 1.767.400 Euro sowie 350.000 Euro für Sonderausgaben. Die Fördervereinbarung dafür wurde am 27. März 2013 abgeschlossen. Für den Erwerb der Diesellokomotive stellte das Land bereits im Vorjahr einen Betrag von 615.000 Euro zur Verfügung (Kaufpreis insgesamt 2.382.400 Euro). Die weiteren Ausgaben bezogen sich auf das Entgelt auf Basis des Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrages in der Höhe von rd. 1,6 Mio. Euro, sowie die noch ausstehende Rate für Dezember 2012 in der Höhe von 122.500 Euro und rd. 76.000 Euro für das Zugleitfunktionsystem.

Die vom Land direkt mit Firmen verrechneten Ausgaben von rd. 730.000 Euro betrafen vor allem Leistungen im Zusammenhang mit Brückenbau, Stahlbauarbeiten sowie Baustellenkoordination.

Für Grundablösen entstanden Ausgaben in der Höhe von rd. 15.000 Euro und für Beiträge an Bach- und Wassergenossenschaften von rd. 32.000 Euro.

Ausgaben Land Salzburg PLB 2014				
H/A	Text	in Euro		
		Gesamt	an SVG	an Salzburg AG
1/649044 7430 003	Verkehrsdiensteverträge/Beitrag	1.675.675	1.675.675	
1/650103 0060	Schieneninfrastruktur	1.069.844		
1/650103 0506	Straßenverkehrszeichen und Signalanlagen	261.164		970
1/650109 6130	Instandhaltung Schieneninfrastruktur	569.367		89.908
1/650109 7270 001	Entgelte an Einzelpersonen "Sonstige Leistungen"	15.953		
1/650109 7280 001	Entgelte an Firmen "Sonstige Leistungen"	88.160		
1/650109 7281	Infrasktruktur - Erhaltungsentgelt	1.586.471		1.586.471
1/650109 7296	Interessentenbeiträge	24.097		
	Summe	5.290.732	1.675.675	1.677.349

Tabelle 21: Ausgaben Land 2014

Im Jahr 2014 betragen die Ausgaben für die Verkehrsdienste der SVG rd. 1,7 Mio. Euro und für das Entgelt auf Basis des Infrastrukturnutzungs- und Betriebsvertrages rd. 1,6 Mio. Euro. Bei der Position „Instandhaltung Schieneninfrastruktur“ handelt es sich um Zahlungen, die für die Errichtung der Haltestelle und Lichtzeichenanlage „Essiger“ anfielen.

Für die Behebung der Schäden durch das Hochwasser 2014 entstanden bis zum 31. Dezember 2014 Ausgaben für das Land in der Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro und für das Zugleitfunksystem von rd. 260.000 Euro.

Die Ausgabenverteilung bzw. Finanzmittelverwendung zwischen Land Salzburg, SVG und Salzburg AG ist aus dem folgenden Diagramm ersichtlich:

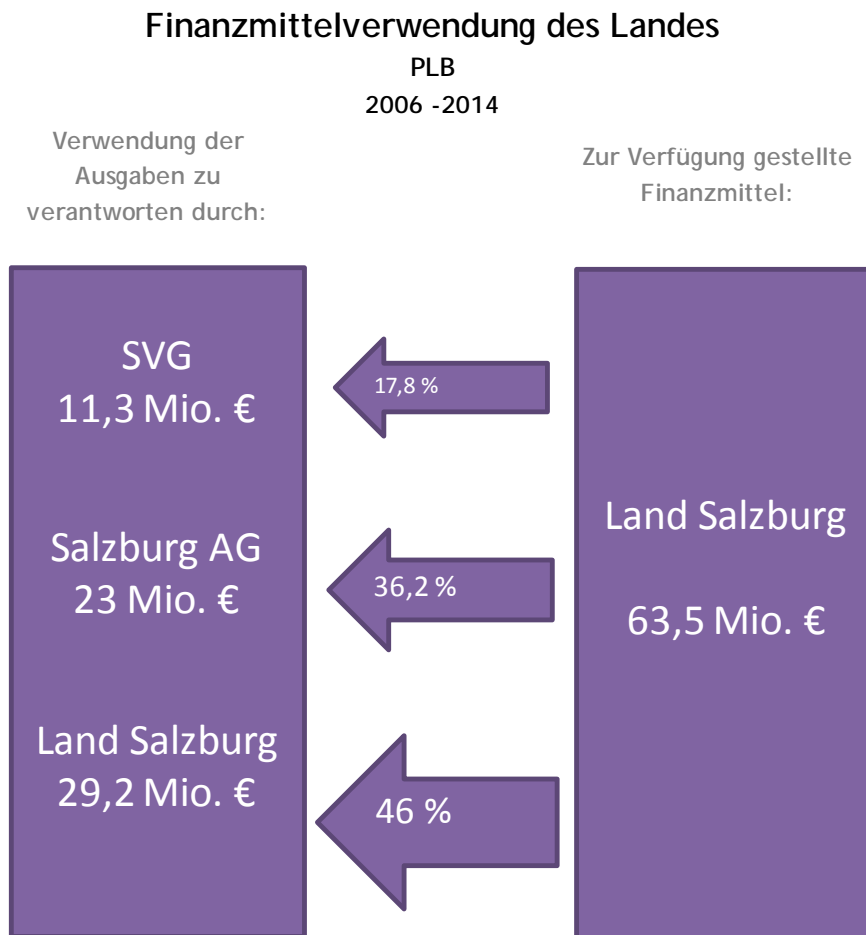


Abbildung 5: Finanzmittelverwendung Land 2006 - 2014

Es wurden somit rd. 46 % der Finanzmittel für Infrastrukturmaßnahmen der PLB vom Land Salzburg verausgabt. Die an die Salzburg AG und die SVG getätigten Zahlungen des Landes konnten hinsichtlich der zweckbestimmten Verwendung vom LRH nachvollzogen werden.

Der zusammengefasste Überblick zeigt die Einnahmen (2008 – 2014) und Ausgaben (2006 – 2014) des Landes Salzburg insgesamt (Infrastrukturmaßnahmen und Betrieb) für die PLB sowie weitere Daten zum Projekt PLB:

Daten zum Projekt PLB	
2006 - 2014	
Ausgaben des Landes in Euro	63.535.983
Einnahmen des Landes in Euro	24.014.229
Streckenlänge	53 km
Fahrplankilometer ab 1.7.2008 - 31.12.2014	3.384.962 km
Fahrgäste ab 1.7.2008 - 31. 12. 2014	4.508.550

Tabelle 22: Daten zum Projekt PLB

(2) Der LRH stellt fest, dass die mit dem Erwerb, Betrieb und den Investitionen in die Infrastruktur in den Jahren 2006 bis 2014 verbundenen Ausgaben bei rd. 63,5 Mio. Euro lagen. Davon entfielen auf den Wiederauf- und Neubau rd. 45 %, auf die Infrastrukturerhaltung rd. 16 %, auf Investitionen in das rollende Material (Fahrzeuge) rd. 17 % und auf den Verkehrsdienst rd. 18 %. Wie die Kostenprognosen im Jahr 2002 und die bereits bei Betriebsaufnahme im Jahr 2008 deutlich korrigierten Kosten in den Businessplänen zeigten, verursachte die PLB für das Land Salzburg höhere Ausgaben als prognostiziert. Es ist daher bei zukünftigen Entscheidungen über betraglich große Investitionen eine Vergleichsrechnung angemessener Alternativen zwischen den öffentlichen Transportsystemen anzustellen.

(3) Dazu wurde von der Abteilung 6 in der Stellungnahme die Forderung nach einer Vergleichsrechnung zwischen verschiedenen ÖV-Systemen als grundsätzlich verständlich angesehen. Allerdings sei dabei klarzustellen, dass in Zusammenhang mit der Nationalparkregion Hohe Tauern neben der Frage des betriebswirtschaftlich günstigsten Beförderungsmittels auch weitere Aspekte zu berücksichtigen seien. Zudem sei die Entscheidung für den Betrieb einer Nebenbahn letztendlich immer eine politische. Die Abteilung 6 werde aber die Erfahrungen mit den zu optimistischen Kostenprognosen zum Anlass nehmen, die Ergebnisse von Prognoserechnungen künftig noch kritischer zu hinterfragen und gegebenenfalls weitere Gutachten einholen.

Die Salzburg AG gibt in ihrer Stellungnahme an, dass gerade bei Verkehrsprojekten neben betriebswirtschaftlichen Effekten auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen beachtet werden sollten. In strukturschwächeren Bereichen käme der Gesamtmobilität aber auch der Gesamtwirtschaftlichkeit erhebliche Bedeutung zu.

8. Rechnungslegung Salzburg AG für PLB

8.1. Allgemeines

- (1) Die durch die jeweiligen Verträge seit 1. Juli 2008 vom Land Salzburg an die SLB übertragene Betriebsführung der PLB schließt auch die Rechnungslegung für Infrastruktur-, Betriebs- und Verkehrsdienstleistungen ein.

Zur Umsetzung wurde im konzernalen Rechnungswesen der Salzburg AG im Bereich „Verkehr“ ein eigener SAP-Geschäftsbereich „PLB“ gebildet und zahlreiche Kostenstellen eingerichtet. Die Kosten der PLB werden verursachungsgerecht in mehrere Kostenstellen unterteilt (z.B. Verkehrserlöse, Treibstoffe, Werkstätte, Schienenfahrzeuge, Personal, Overhead). Diese werden sowohl getrennt nach Verkehrsdienste und Infrastruktur dargestellt, als auch als Gesamtergebnis zusammengefasst. Die Kostenverrechnung erfolgt durch die im Konzern eingesetzte Betriebssoftware SAP und deren Prozesse (z.B. Beschaffung, Rechnungsprüfung, Zahlungsanweisungen). Die Ergebnisse der Kostenstellenrechnung PLB werden zum Bilanzstichtag 31. Dezember in eine Jahresabschlussrechnung (Bilanz und Gewinn-/Verlustrechnung) übergeleitet und sind Teil des Konzernabschlusses der Salzburg AG. Die Bezeichnungen in der Kostenstellenrechnung der Salzburg AG wurden vom LRH in den nachfolgenden Tabellen überwiegend übernommen.

8.2. Kostenstellenrechnung 2008 – 2014

- (1) Die Einschau des LRH in die Kostenstellenrechnung der PLB bezog sich vor allem auf die widmungsgemäße Verwendung der Landesmittel und richtige Zuordnung der Kosten zur Kostenstelle PLB. Die Prüfung umfasste auch die Plausibilität der Abrechnung und deren Ergebnis.

8.2.1. Entwicklung der Erträge und Aufwendungen 2008 – 2014

- (1) Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Erträge und Aufwendungen der Jahre 2008 bis 2014 sowie die Jahresergebnisse³⁴ im Einzelnen und Gesamt für Verkehrsdienste und Infrastruktur:

³⁴ Jahresüberschüsse sind mit einem Minuszeichen davor dargestellt, Jahresfehlbeträge haben kein Vorzeichen.

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge / Aufwendungen 2008 - 2009			
	in Euro		
	2008		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-1.480.826	-692.094	-2.172.920
Sonstige Erträge	-50.000	0	-50.000
Zwischensumme Erträge	-1.530.826	-692.094	-2.222.920
Aufwand Material und bezogene Herstellungsverleistungen	747.516	278.004	1.025.520
Personalaufwand	110.490	79.400	189.890
Sonstiger betrieblicher Aufwand	774.364	220.557	994.922
Zwischensumme Aufwand	1.632.371	577.961	2.210.332
Ergebnis vor Internverrechnung	101.545	-114.133	-12.588
Interne Leistungsverrechnung	185.183	114.133	299.317
Ergebnis vor Kapitalkosten	286.728	0	286.728
Abschreibungen	0	0	0
Operatives Ergebnis	286.728	0	286.728
Kapitalverzinsung	13.014	0	13.014
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	299.742	0	299.742
	2009		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-4.359.107	-1.512.377	-5.871.483
Sonstige Erträge	-123.991	-643	-124.634
Zwischensumme Erträge	-4.483.097	-1.513.020	-5.996.117
Aufwand Material und bezogene Herstellungsverleistungen	1.574.547	823.755	2.398.303
Personalaufwand	948.412	351.009	1.299.420
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1.316.839	166.602	1.483.442
Zwischensumme Aufwand	3.839.798	1.341.366	5.181.165
Ergebnis vor Internverrechnung	-643.299	-171.653	-814.953
Interne Leistungsverrechnung	415.353	161.189	576.542
Ergebnis vor Kapitalkosten	-227.946	-10.464	-238.410
Abschreibungen	9.561	10.464	20.024
Operatives Ergebnis	-218.385	-1	-218.386
Kapitalverzinsung	-851	850	-1
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-219.236	850	-218.387

Tabelle 23: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2008 und 2009

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge / Aufwendungen 2010 - 2011			
	in Euro		
	2010		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-4.224.166	-1.313.847	-5.538.013
Sonstige Erträge	-909.814	-18.225	-928.039
Zwischensumme Erträge	-5.133.980	-1.332.072	-6.466.052
Aufwand Material und bezogene Herstellungsleistungen	2.130.945	390.864	2.521.809
Personalaufwand	1.915.791	610.114	2.525.906
Sonstiger betrieblicher Aufwand	343.715	150.406	494.121
Zwischensumme Aufwand	4.390.452	1.151.384	5.541.836
Ergebnis vor Internverrechnung	-743.528	-180.688	-924.217
Interne Leistungsverrechnung	568.897	369.504	938.401
Ergebnis vor Kapitalkosten	-174.631	188.815	14.184
Abschreibungen	1.597	1.576	3.173
Operatives Ergebnis	-173.034	190.391	17.357
Kapitalverzinsung	-756	756	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-173.790	191.147	17.357
	2011		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-4.061.312	-1.646.846	-5.708.157
Sonstige Erträge	-381.879	-23.945	-405.824
Zwischensumme Erträge	-4.443.191	-1.670.790	-6.113.981
Aufwand Material und bezogene Herstellungsleistungen	1.760.381	1.208.700	2.969.080
Personalaufwand	1.786.628	674.571	2.461.199
Sonstiger betrieblicher Aufwand	156.588	57.194	213.782
Zwischensumme Aufwand	3.703.596	1.940.464	5.644.061
Ergebnis vor Internverrechnung	-739.595	269.674	-469.921
Interne Leistungsverrechnung	574.457	-248.542	325.916
Ergebnis vor Kapitalkosten	-165.137	21.132	-144.005
Abschreibungen	2.338	1.576	3.914
Operatives Ergebnis	-162.799	22.708	-140.091
Kapitalverzinsung	-662	662	0
Zuweisung / Verbrauch			
Subventionsvortrag	140.091		140.091
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-23.370	23.370	0

Tabelle 24: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2010 und 2011

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge/ Aufwendungen 2012 - 2013			
	in Euro		
	2012		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-4.192.766	-2.399.017	-6.591.783
Sonstige Erträge	-411.242	-11	-411.254
Zwischensumme Erträge	-4.604.008	-2.399.029	-7.003.036
Aufwand Material und bezogene Herstellungsleistungen	1.763.461	1.072.437	2.835.898
Personalaufwand	2.013.202	647.999	2.661.200
Sonstiger betrieblicher Aufwand	203.237	106.380	309.617
Zwischensumme Aufwand	3.979.899	1.826.816	5.806.714
Ergebnis vor Internverrechnung	-624.109	-572.213	-1.196.322
Interne Leistungsverrechnung	353.956	624.042	977.998
Ergebnis vor Kapitalkosten	-270.153	51.829	-218.324
Abschreibungen	90.708	1.576	92.284
Operatives Ergebnis	-179.444	53.404	-126.040
Kapitalverzinsung	37.737	567	38.304
Zuweisung-/Verbrauch			
Subventionsvortrag	217.064		217.064
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	75.356	53.972	129.328
	2013		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-3.410.865	-1.712.509	-5.123.375
Sonstige Erträge	-568.140	-153.276	-721.417
Zwischensumme Erträge	-3.979.006	-1.865.786	-5.844.792
Aufwand Material und bezogene Herstellungsleistungen	1.603.984	938.008	2.541.992
Personalaufwand	2.060.150	641.039	2.701.190
Sonstiger betrieblicher Aufwand	162.840	26.666	189.506
Zwischensumme Aufwand	3.826.974	1.605.714	5.432.687
Ergebnis vor Internverrechnung	-152.032	-260.072	-412.104
Interne Leistungsverrechnung	347.892	193.519	541.410
Ergebnis vor Kapitalkosten	195.859	-66.553	129.306
Abschreibungen	2.336	1.576	3.912
Operatives Ergebnis	198.196	-64.978	133.218
Kapitalverzinsung	-473	473	0
Zuweisung / Verbrauch			
Subventionsvortrag	-133.218		-133.218
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	64.505	-64.505	0

Tabelle 25: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2012 und 2013

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge / Aufwendungen 2014 und gesamt			
	in Euro		
	2014		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-3.988.038	-1.832.135	-5.820.173
Sonstige Erträge	-32.589	-449.502	-482.091
Zwischensumme Erträge	-4.020.627	-2.281.637	-6.302.264
Aufwand Material und bezogene Herstellungsverleistungen	1.458.673	1.288.777	2.747.450
Personalaufwand	2.250.825	726.210	2.977.035
Sonstiger betrieblicher Aufwand	183.294	59.003	242.297
Zwischensumme Aufwand	3.892.793	2.073.990	5.966.782
Ergebnis vor Internverrechnung	-127.834	-207.648	-335.482
Interne Leistungsverrechnung	349.499	170.728	520.227
Ergebnis vor Kapitalkosten	221.665	-36.920	184.745
Abschreibungen	3.961	1.576	5.536
Operatives Ergebnis	225.625	-35.344	190.281
Kapitalverzinsung	-378	378	0
Zuweisung-/Verbrauch			
Subventionsvortrag	-190.281		-190.281
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	34.966	-34.966	0
	2008 - 2014		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Umsatzerlöse	-25.717.080	-11.108.825	-36.825.905
Sonstige Erträge	-2.477.656	-645.603	-3.123.259
Zwischensumme Erträge	-28.194.736	-11.754.428	-39.949.164
Aufwand Material und bezogene Herstellungsverleistungen	11.039.506	6.000.545	17.040.051
Personalaufwand	11.085.498	3.730.342	14.815.840
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3.140.878	786.808	3.927.686
Zwischensumme Aufwand	25.265.882	10.517.695	35.783.577
Ergebnis vor Internverrechnung	-2.928.854	-1.236.733	-4.165.587
Interne Leistungsverrechnung	2.795.238	1.384.572	4.179.810
Ergebnis vor Kapitalkosten	-133.616	147.839	14.223
Abschreibungen	110.501	18.342	128.843
Operatives Ergebnis	-23.115	166.181	143.066
Kapitalverzinsung	47.631	3.686	51.317
Zuweisung / Verbrauch			
Subventionsvortrag	33.656		33.656
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	58.172	169.867	228.039

Tabelle 26: Kostenstellenrechnung PLB Erträge/Aufwendungen 2014 und 2008-2014

Insgesamt zeigt sich, dass in sieben Jahren der Bewirtschaftung der PLB durch die Salzburg AG ein Jahresfehlbetrag von rd. 228.000 Euro entstand. Im Bereich „Verkehrsdienste“ ist dieser eher gering mit rd. 58.000 Euro. Etwas höher zeigt sich im Ergebnis der Jahresfehlbetrag im Bereich „Infrastruktur“ mit rd. 170.000 Euro.

In den Jahren 2011 und 2012 wurden Subventionen nicht verbraucht, welche in den Jahren 2013 und 2014 vereinbarungsgemäß zur Abdeckung von Jahresfehlbeträgen verwendet wurden³⁵. Somit konnten in den Jahren 2011, 2013 und 2014 ausgeglichene Jahresergebnisse dargestellt werden. Der Überschuss an Subventionszahlungen von 33.656 Euro wurde nachweislich in der Bilanz zum 31. Dezember 2014 der Salzburg AG als Verbindlichkeit dargestellt. Der im Jahr 2012 ausgewiesene Fehlbetrag von 129.328 Euro ist auf die periodenverschobene Darstellung der Subvention für eine Diesellokomotive zurückzuführen. Bis auf das Jahr 2012 wurden nur kalkulatorische Zinsen verrechnet. Im Jahr 2012 war die höhere Kapitalverzinsung auf die Anschaffung einer Diesellok, deren Zahlung durch das Land erst 2013 erfolgte, zurückzuführen.

In den Jahren 2008 bis 2010 waren in beiden Bereichen noch ziemlich große Differenzen bei den Jahresergebnissen festzustellen, die auf die in diesen Jahren praktizierte „Spitzabrechnung“ zurückzuführen war und deren Ergebnisse erst sehr zeitverzögert in den Folgejahren vorlag. Die von der Salzburg AG vorgenommenen Abgrenzungen für das jeweilige Wirtschaftsjahr konnten nur zum Teil das zu erwartende Abrechnungsergebnis ermitteln.

8.2.2. Erträge PLB 2008 – 2014

- (1) Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Erträge der Jahre 2008 bis 2014 im Einzelnen und Gesamt. Die Umsatzerlöse wurden aufgeteilt nach
- Erlöse Personen-, Gepäck- und Güterverkehr,
 - Erlöse Fahrscheinverkauf des Verkehrsverbundes,
 - Zuschüsse der SVG,
 - Abgeltungsbeträge Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsges.mbH (SCHIG),
 - Zuschüsse und Subventionen Land Salzburg,

³⁵ In den vorangehenden Tabellen als „Zuweisung / Verbrauch Subventionsvortrag“ dargestellt.

- Beiträge der Gemeinden aus dem Oberpinzgau,
- Erlöse aus Auftragsabrechnung³⁶ und
- Sonstige Erlöse und Sonstige Erträge.

getrennt nach den Bereichen Verkehrsdienst und Infrastruktur.

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge 2008 - 2009			
	in Euro		
	2008		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	44.843		44.843
Erlöse Gepäckverkehr	2.947		2.947
Erlöse Güterverkehr	167		167
Fahrscheine Verkehrsverbund	107.066		107.066
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	1.325.804		1.325.804
Land Salzburg		692.094	692.094
Umsatzerlöse	1.480.826	692.094	2.172.920
Subvention Land	50.000		50.000
Sonstige Erträge	50.000	0	50.000
Erträge gesamt	1.530.826	692.094	2.222.920
	2009		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	134.114		134.114
Erlöse Gepäckverkehr	6.013		6.013
Erlöse Güterverkehr	140.527		140.527
Fahrscheine Verkehrsverbund	239.593		239.593
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	3.330.718		3.330.718
Land Salzburg	507.711	1.492.182	1.999.893
Sonstige	431	20.194	20.625
Umsatzerlöse	4.359.106	1.512.377	5.871.483
Rückerstattung Versicherung+MÖST	109.908		109.908
Sonstige	14.082	643	14.725
Sonstige Erträge	123.991	643	124.634
Erträge gesamt	4.483.097	1.513.020	5.996.117

Tabelle 27: Kostenstellenrechnung PKB Erträge 2008 und 2009

³⁶ Dabei handelt es sich um Leistungen die über Aufträge an Dritte abgerechnet werden.

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge 2010 - 2011			
	in Euro		
	2010		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	177.718		177.718
Erlöse Gepäckverkehr	8.223		8.223
Erlöse Güterverkehr	99.142		99.142
Fahrscheine Verkehrsverbund	373.382		373.382
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	3.569.443		3.569.443
Land Salzburg		1.273.662	1.273.662
Erlöse aus Auftragsabrechnung	-3.743		-3.743
Sonstige		40.185	40.185
Umsatzerlöse	4.224.166	1.313.847	5.538.013
Subvention Land	100.000		100.000
Rückerstattung Versicherung+MÖST	809.814	17.283	827.097
Sonstige		942	942
Sonstige Erträge	909.814	18.225	928.039
Erträge gesamt	5.133.980	1.313.847	6.466.052
	2011		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	301.750		301.750
Erlöse Gepäckverkehr	23.823		23.823
Erlöse Güterverkehr	3.674		3.674
Fahrscheine Verkehrsverbund	370.753		370.753
SCHIG mbH	1.136.805		1.136.805
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	2.163.274		2.163.274
Land Salzburg	39.014	1.470.000	1.509.014
Gemeinden Oberpinzgau		108.807	108.807
Erlöse aus Auftragsabrechnung		3.060	3.060
Sonstige	22.219	64.979	87.197
Umsatzerlöse	4.061.312	1.646.846	5.708.158
Subvention Land	150.000		150.000
Rückerstattung Versicherung+MÖST	231.879		231.879
Sonstige		23.945	23.945
Sonstige Erträge	381.879	23.945	405.824
Erträge gesamt	4.443.191	1.670.790	6.113.982

Tabelle 28: Kostenstellenrechnung PLB Erträge 2010 und 2011

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge 2012 - 2013			
	in Euro		
	2012		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	286.695		286.695
Erlöse Gepäckverkehr	24.704		24.704
Erlöse Güterverkehr	4.724		4.724
Fahrscheine Verkehrsverbund	289.031		289.031
SCHIG mbH	1.159.240		1.159.240
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	2.015.658		2.015.658
Land Salzburg		2.184.642	2.184.642
Gemeinden Oberpinzgau		156.668	156.668
Erlöse aus Auftragsabrechnung	387.833		387.833
Sonstige	24.880	57.708	82.587
Umsatzerlöse	4.192.766	2.399.017	6.591.783
Subvention Land	50.000		50.000
Rückerstattung Versicherung+MÖST	361.148		361.148
Sonstige	94	11	106
Sonstige Erträge	411.242	11	411.253
Erträge gesamt	4.604.007	2.399.029	7.003.036
	2013		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
	Erlöse Personenverkehr	157.281	
Erlöse Gepäckverkehr	23.274		23.274
Erlöse Güterverkehr	-4.873		-4.873
Fahrscheine Verkehrsverbund	-53.226		-53.226
SCHIG mbH	1.185.090		1.185.090
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	2.527.555		2.527.555
Land Salzburg		1.596.054	1.596.054
Gemeinden Oberpinzgau		116.456	116.456
Erlöse aus Auftragsabrechnung	-328.717		-328.717
Sonstige	-95.518		-95.518
Umsatzerlöse	3.410.865	1.712.509	5.123.375
Subvention Land	350.000		350.000
Gemeinden Oberpinzgau		153.276	153.276
Rückerstattung Versicherung+MÖST	217.511		217.511
Sonstige	629		629
Sonstige Erträge	568.140	153.276	721.417
Erträge gesamt	3.979.006	1.865.786	5.844.792

Tabelle 29: Kostenstellenrechnung PLB 2012 und 2013

Kostenstellenrechnung PLB			
Erträge 2014 - gesamt			
	in Euro		
	2014		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	-392.237		-392.237
Erlöse Gepäckverkehr	17.340		17.340
Erlöse Güterverkehr	3.170		3.170
Fahrscheine Verkehrsverbund	506.848		506.848
SCHIG mbH	1.209.034		1.209.034
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	2.717.045		2.717.045
Land Salzburg		1.694.562	1.694.562
Gemeinden Oberpinzgau		726	726
Sonstige	-73.162	136.848	63.686
Umsatzerlöse	3.988.038	1.832.135	5.820.173
Subvention Land		64.828	64.828
Gemeinden Oberpinzgau		57.636	57.636
Rückerstattung Versicherung+MÖST	32.417		32.417
Sonstige	172	327.038	327.210
Sonstige Erträge	32.589	449.502	482.091
Erträge gesamt	4.020.627	2.281.637	6.302.264
	2008 - 2014		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Erlöse Personenverkehr	710.165		710.165
Erlöse Gepäckverkehr	106.323		106.323
Erlöse Güterverkehr	246.532		246.532
Fahrscheine Verkehrsverbund	1.833.448		1.833.448
SCHIG mbH	4.690.168		4.690.168
Sbg. Verkehrsverbund Gesellschaft m.b.H.	17.649.496		17.649.496
Land Salzburg	546.725	10.403.196	10.949.922
Gemeinden Oberpinzgau		382.656	382.656
Erlöse aus Auftragsabrechnung	55.373	3.060	58.433
Sonstige	-121.151	319.913	198.762
Umsatzerlöse	25.717.079	11.108.825	36.825.904
Subvention Land	700.000	64.828	764.828
Gemeinden Oberpinzgau		210.912	210.912
Rückerstattung Versicherung+MÖST	1.762.678	17.283	1.779.961
Sonstige	14.977	352.580	367.557
Sonstige Erträge	2.477.655	645.603	3.123.258
Erträge gesamt	28.194.734	11.754.428	39.949.162

Tabelle 30: Kostenstellenrechnung PLB 2014 und 2008 - 2014

Der Verkauf von Fahrkarten erfolgt mittels mobiler Geräte, über die jeder Zugbegleiter verfügt. Die Geräte werden an eine Dockingstation angeschlossen und die Daten in das SAP System übertragen. Das eingenommene Bargeld wird vom Zugbegleiter meist wöchentlich überwiesen. Das System gleicht die ausgegebenen Zugfahrtscheine mit den Zahlungen ab. Monatlich wird eine Zusammenfassung aller verschiedenen verkauften Tarife erstellt. Seit Abschluss des Verkehrsdienstvertrages mit Geltungszeitraum 9. Dezember 2012 bis 10. Dezember 2022 erfolgt die Abrechnung der Fahrkartenerlöse quartalsweise mit Ausweis der Guthaben und Überweisung an die SVG. Fahrkartenerlöse, mit Ausnahme der Anerkennung der SVV Fahrkarten, auf Sonderzügen, aus Zahlungen für Sonderzügen, die öffentlich genutzt werden können, Privatzüge, aus Dampfzug-Tickets und aus dem Güterverkehr stehen der Salzburg AG (PLB) gemäß Vertrag in voller Höhe zu. Im Jahr 2013 wurden aufgrund der Abrechnung von Fahrkartenerlösen der Jahre 2011 – 2012 rd. 370.000 Euro und für das Jahr 2013 rd. 780.000 Euro sowie für das Jahr 2014 rd. 647.000 Euro an die SVG überwiesen. Es sind daher zu den Erlösen aus Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie Fahrtscheine Verkehrsverbund die an die SVG überwiesene Fahrkartenerlöse der Jahre 2011/2012, 2013 und 2014 hinzu zu rechnen, um ein Gesamtergebnis der erwirtschafteten Erlöse für 2008 bis 2014 zu erhalten.

Nicht darin enthalten sind Einnahmen aus Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (Familienlastenausgleichsfonds) welche von der SVG abgerechnet werden. Auf Anfrage über die Höhe der Entgelte wurde dem LRH folgendes mitgeteilt:

„Ab dem Jahr 2004/05 wurde die Schüler-/Lehrlingsfreifahrt (SLF) in den Salzburger Verkehrsverbund integriert. Es wurde eine Software erstellt, die für das Land Salzburg einheitliche Tickets (s`Cool Cards) ausgab. Außerdem wurde vertraglich vereinbart, dass ein Verrechnungstarif zu erstellen ist, der die zukünftige Abgeltung je Zone festlegt. Dieser wurde sehr zeitintensiv einvernehmlich zwischen Verkehrsunternehmen, SVG und BMWFJ (jetzt BMFJ) festgelegt. Da man schon zu Abschluss des Vertrages wusste, dass die Umstellungsarbeiten sehr viel Zeit benötigen, wurde den Verkehrsunternehmen eine Akontozahlung von 98 % des mit dem Finanzamt im Jahr 2003/04 festgeschriebenen Abgeltungsbetrages ausbezahlt.

Für die PLB wurde noch keine SLF-Abgeltung ermittelt. Erst nach Prüfung durch das Finanzamt (Okt. - Dez. 2015) wird eine Einnahmenaufteilung durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt.“

Die Schätzung der zukünftigen Abgeltungsbeträge für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten war unterschiedlich und die Angaben dazu lagen zwischen rd. 200.000 Euro und rd. 300.000 Euro jährlich. Laut Auskunft der SVG sind diese Abgeltungsbeträge nicht in den Zahlungen an die Salzburg AG einkalkuliert.

Auf Grundlage des Verkehrsdienstevertrages werden von der SCHIG ab 1. Jänner 2011 sogenannte Abgeltungsbeträge für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr auf der PLB geleistet. Diese betragen im Zeitraum 2011 bis 2014 rd. 4,7 Mio. Euro. Die Salzburg AG hat gemäß Vertrag jährlich einen Verwendungsnachweis zu erstellen und einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung zu beauftragen sowie eine ex-post-Evaluierung der Rendite durchzuführen. Die Berichte der Jahre 2011 bis 2014 wurden dem LRH zur Information übermittelt.

Die Zahlungen der SVG an die Salzburg AG erfolgten auf Basis der jeweiligen Verkehrsdiensteverträge und wurden vom LRH anhand der von der SVG zur Verfügung gestellten Buchungsunterlagen nachvollzogen.

Vom Land Salzburg wurden an die Salzburg AG für die PLB im siebenjährigen Zeitraum Zuschüsse und Subventionen geleistet wie sie bereits im Pkt. 7.2. dargestellt wurden. Der LRH prüfte, ob alle Zahlungen des Landes an die Salzburg AG für die PLB zweckgewidmet verwendet wurden. Zu beachten ist, dass Subventionen für die Anschaffung von Wirtschaftsgütern (z.B. Diesellok) in der Höhe von rd. 10,2 Mio. Euro nicht in der Kostenstellenrechnung enthalten sind, da diese dem Anlagevermögen zugeordnet wurden. Auch erfolgten Direktverrechnungen der Salzburg AG (Technische Services, Netze) an das Land, die nicht in der Kostenstellenrechnung aufscheinen. Es handelt sich dabei um einen Betrag von rd. 1,8 Mio. Euro. Den Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung erbrachte die Salzburg AG durch Vorlage der Rechnungen.

Erlöse, die den Gemeinden aus dem Oberpinzgau zuordenbar waren, resultieren aus Leistungen, die die Salzburg AG im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen erbrachte.

Der unter der Position Verkehrsdienste „Sonstige“ 2008 – 2014 ausgewiesene Mindererlös resultiert überwiegend aus einer Gutschrift der Salzburg AG für die Vergütung von Treibstoffeinsparungen aufgrund des Hochwassers 2014 von rd. 89.000 Euro.

In den Jahren 2008 – 2014 betragen im Bereich Infrastruktur die sonstigen Erlöse rd. 320.000 Euro und wurden durch den Verkauf von brauchbarem Oberbaumaterial (z.B. Schienen, Weichen, Ersatzteile), Vermietung einer Halle (insgesamt rd. 14.500 Euro) und Loks, Schulungen und diverse Leistungen an Dritte sowie Zuschüsse zur Errichtung eines Fußgängerüberganges und Lichtzeichenanlage „Essiger“ erzielt.

Die unter Infrastruktur „Sonstige Erträge“ erfassten sonstigen Erträge der Jahre 2008 - 2014 in der Höhe von rd. 350.000 Euro sind überwiegend auf Abgrenzungen betreffend die Lichtzeichenanlage Piesendorf und dem Hochwasser 2014 zurückzuführen.

8.2.3. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr

- (1) Gemäß Verkehrsdienstvertrag³⁷ stehen der Salzburg AG Fahrkartenerlöse, mit Ausnahme der Anerkennung der SVV Fahrkarten, auf Sonderzügen, aus Zuzahlungen für Sonderzüge, die öffentlich genutzt werden können, Privatzüge, aus Dampfzug-Tickets und aus dem Güterverkehr in voller Höhe zu.

Die aus dem Personenverkehr mit Dampfzügen einschließlich Nostalgiewagen sowie Sonderfahrten erzielten Fahrkartenerlöse wurden ab dem Jahr 2011 auf einer gesonderten Kostenstelle erfasst. Für die Jahre 2008 bis 2010 wurden diese Erlöse laut Angaben der Salzburg AG in den Spitzabrechnungen berücksichtigt.

³⁷ Verkehrsdienstvertrag für den Zeitraum 9.12.2012 bis 10.12.2022.

Die folgende Tabelle zeigt die Erlöse und Aufwendungen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs in den Jahren 2011 bis 2014:

Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr 2011 - 2014	
	in Euro
Erlöse Personenverkehr ohne Güterverkehr	-188.501
Erlöse sonstige	-47.860
Summe Erlöse	-236.361
Materialaufwand	45.345
Fremdleistungen	48.598
Sonstiger Aufwand	6.256
Interne Leistungsverrechnung	11.454
Summe Aufwand	111.653
Jahreserfolg 2011 - 2014	-124.708

Tabelle 31: Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr 2011 - 2014

In vier Wirtschaftsjahren konnten durch Dampfzug- und Sonderfahrten durchschnittlich je Jahr Erlöse in der Höhe von rd. 59.000 Euro erzielt werden. Vermindert man die Erlöse durch Berücksichtigung der diesen Leistungen zugeordneten Aufwendungen (z.B. Teile für Dampflokomotive, Lackfarben für Nostalgiewagen) in der Höhe von insgesamt rd. 112.000 Euro ergibt sich ein durchschnittlicher Jahreserfolg von rd. 31.000 Euro für die Salzburg AG. Die Aufwendungen für die Instandhaltung der Dampflokomotive und des Nostalgiewagens sowie der Personalaufwand des Werkstättenpersonals sind nicht darin enthalten, da gemäß Verkehrsdienstvertrag eine diesbezügliche Gegenverrechnung von Aufwendungen nicht vereinbart wurde.

8.2.4. Aufwendungen PLB 2008 – 2014

- (1) Auch die Aufwendungen werden, wie in der Kostenstellenrechnung der Salzburg AG, getrennt nach Verkehrsbetrieb und Infrastruktur dargestellt sowie in die Abschnitte Materialaufwand und Herstellungskosten, Personalaufwand, Sonstiger betrieblicher Aufwand, Interne Leistungsverrechnung und Abschreibung und Zinsen aufgeteilt. Abweichend davon, wurden die unter Materialaufwand und Herstellungskosten ausgewiesenen Jahresausgleiche (Über- oder Unterdeckung) im Bereich Verkehrsdienste vom LRH im Sinne einer transparenteren Information gesondert, vor dem Jahresergebnis angeführt.

Die folgenden Tabellen zeigen die Aufwendungen der Jahre 2008 bis 2014 sowie eine Gesamtzusammenfassung:

Kostenstellenrechnung PLB			
Aufwendungen 2008 - 2009			
	in Euro		
	2008		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	432.438	118.956	551.394
Fremdleistungen	237.398	108.191	345.589
Instandhaltung	77.680	50.857	128.537
Materialaufwand + Herstellungskosten	747.516	278.004	1.025.520
Löhne/Gehälter	64.140	79.400	143.540
Mehrleistungen	2.991		2.991
Abfertigungen	1.348		1.348
Pensionen	815		815
Soziale Lasten	41.196		41.196
Personalaufwand	110.490	79.400	189.890
Reiseaufwand	944		944
Mietaufwand/Marketing/Vertrieb		3.000	3.000
Versicherung	34.623		34.623
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	738.797	217.557	956.355
Sonstiger betrieblicher Aufwand	774.364	220.557	994.921
Interner Personalaufwand	64.442	20.806	85.248
Interne Dienstleistungen	120.742	93.327	214.069
Interne Leistungsverrechnung	185.183	114.133	299.317
Abschreibungen			
Kapitalverzinsung	13.014		13.014
AfA und Zinsen	13.014	0	13.014
Aufwand gesamt	1.830.568	692.094	2.522.662
	2009		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	361.748	242.279	604.027
Fremdleistungen	1.002.574	580.543	1.583.117
Instandhaltung	210.225	934	211.160
Materialaufwand + Herstellungskosten	1.574.548	823.755	2.398.303
Löhne/Gehälter	700.613	244.330	944.943
Mehrleistungen	21.837	19.476	41.313
Abfertigungen	8.642	3.755	12.396
Pensionen	14.799	7.469	22.268
Soziale Lasten	202.521	75.979	278.500
Personalaufwand	948.412	351.009	1.299.420
Reiseaufwand	1.597	1.060	2.656
Versicherung	61.902	1.066	62.968
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	1.253.341	164.477	1.417.817
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1.316.839	166.602	1.483.441
Interner Personalaufwand	29.483	4.925	34.408
Interne Dienstleistungen	385.870	156.264	542.134
Interne Leistungsverrechnung	415.353	161.189	576.542
Abschreibungen	9.561	10.464	20.024
Kapitalverzinsung	-851	851	0
AfA und Zinsen	8.710	11.315	20.024
Aufwand gesamt	4.263.862	1.513.870	5.777.731

Tabelle 32: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2008 und 2009

Kostenstellenrechnung PLB			
Aufwendungen 2010 - 2011			
	in Euro		
	2010		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	807.095	156.857	963.952
Fremdleistungen	1.058.711	234.007	1.292.718
Instandhaltung	265.139		265.139
Materialaufwand + Herstellungskosten	2.130.945	390.864	2.521.809
Löhne/Gehälter	1.359.582	426.333	1.785.915
Mehrleistungen	62.779	31.201	93.980
Abfertigungen	19.025	6.876	25.900
Pensionen	70.918	16.315	87.232
Soziale Lasten	403.488	129.390	532.878
Personalaufwand	1.915.791	610.114	2.525.906
Reiseaufwand	1.873	224	2.097
Versicherung	68.775	11	68.786
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	273.068	150.171	423.239
Sonstiger betrieblicher Aufwand	343.715	150.406	494.121
Interner Personalaufwand	666.251	34.785	701.036
Interne Dienstleistungen	-97.354	334.718	237.364
Interne Leistungsverrechnung	568.897	369.504	938.400
Abschreibungen	1.597	1.576	3.173
Kapitalverzinsung	-756	756	0
AfA und Zinsen	841	2.332	3.173
Aufwand gesamt	4.960.189	1.523.219	6.483.409
	2011		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
	Materialaufwand	1.077.940	820.357
Fremdleistungen	245.083	388.343	633.426
Instandhaltung	437.357		437.357
Materialaufwand + Herstellungskosten	1.760.380	1.208.700	2.969.080
Löhne/Gehälter	1.314.857	479.640	1.794.496
Mehrleistungen	67.739	24.811	92.550
Abfertigungen	21.238	7.822	29.061
Pensionen	-19.822	18.105	-1.717
Soziale Lasten	402.615	144.193	546.808
Personalaufwand	1.786.628	674.571	2.461.199
Reiseaufwand	1.548	374	1.922
Versicherung	69.805		69.805
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	85.236	56.819	142.055
Sonstiger betrieblicher Aufwand	156.588	57.194	213.782
Interner Personalaufwand	250.445	-326.387	-75.942
Interne Dienstleistungen	324.013	77.845	401.858
Interne Leistungsverrechnung	574.457	-248.542	325.916
Abschreibungen	2.338	1.576	3.914
Kapitalverzinsung	-662	662	0
AfA und Zinsen	1.677	2.237	3.914
Überdeckung Jahresergebnis	140.091		140.091
Aufwand gesamt	4.419.821	1.694.160	6.113.981

Tabelle 33: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2010 und 2011

Kostenstellenrechnung PLB			
Aufwendungen 2012 - 2013			
	in Euro		
	2012		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	934.408	508.596	1.443.004
Fremdleistungen	170.332	563.841	734.174
Instandhaltung	658.720	0	658.720
Materialaufwand + Herstellungskosten	1.763.461	1.072.437	2.835.898
Löhne/Gehälter	1.471.695	465.399	1.937.093
Mehrleistungen	47.381	20.704	68.084
Abfertigungen	23.325	7.449	30.773
Pensionen	31.476	17.633	49.109
Soziale Lasten	439.325	136.815	576.140
Personalaufwand	2.013.202	647.999	2.661.200
Reiseaufwand	2.928	335	3.263
Mietaufwand/Marketing/Vertrieb	77.421		77.421
Versicherung	75.534		75.534
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	47.354	106.045	153.399
Sonstiger betrieblicher Aufwand	203.237	106.380	309.616
Interner Personalaufwand	41.251	3.792	45.044
Interne Dienstleistungen	312.705	620.250	932.955
Interne Leistungsverrechnung	353.956	624.042	977.998
Abschreibungen	90.708	1.576	92.284
Kapitalverzinsung	37.736	567	38.303
AfA und Zinsen	128.444	2.143	130.587
Überdeckung Jahresergebnis	217.064		217.064
Aufwand gesamt	4.679.363	2.453.000	7.132.363
	2013		
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	905.828	495.375	1.401.203
Fremdleistungen	222.548	442.633	665.181
Instandhaltung (SE)	475.608		475.608
Materialaufwand + Herstellungskosten	1.603.984	938.008	2.541.992
Löhne/Gehälter	1.535.042	472.348	2.007.390
Mehrleistungen	7.790	7.680	15.469
Abfertigungen	23.528	7.476	31.004
Pensionen	42.409	16.174	58.582
Soziale Lasten	451.382	137.362	588.744
Personalaufwand	2.060.150	641.039	2.701.190
Reiseaufwand	4.258	427	4.686
Mietaufwand/Marketing/Vertrieb	33.718		33.718
Versicherung	79.990		79.990
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	44.873	26.239	71.112
Sonstiger betrieblicher Aufwand	162.840	26.666	189.506
Interner Personalaufwand	20.740	2.984	23.724
Interne Dienstleistungen	327.152	190.535	517.687
Interne Leistungsverrechnung	347.892	193.519	541.410
Abschreibungen	2.336	1.576	3.912
Kapitalverzinsung	-473	473	0
AfA und Zinsen	1.864	2.049	3.912
Unterdeckung Jahresergebnis	-133.218		-133.218
Aufwand gesamt	4.043.511	1.801.281	5.844.792

Tabelle 34: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2012 und 2013

Kostenstellenrechnung PLB			
Aufwendungen 2014 - gesamt			
in Euro			
2014			
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	775.693	585.034	1.360.727
Fremdleistungen	105.482	703.743	809.225
Instandhaltung	577.499		577.499
Materialaufwand + Herstellungskosten	1.458.674	1.288.777	2.747.451
Löhne/Gehälter	1.664.348	538.399	2.202.747
Mehrleistungen	12.725	12.987	25.713
Abfertigungen	25.512	8.194	33.706
Pensionen	60.110	13.063	73.172
Soziale Lasten	488.131	153.566	641.697
Personalaufwand	2.250.825	726.210	2.977.035
Reiseaufwand	7.139	331	7.470
Mietaufwand/Marketing/Vertrieb	27.065		27.065
Versicherung	78.244	7	78.251
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	70.846	58.665	129.511
Sonstiger betrieblicher Aufwand	183.294	59.003	242.297
Interner Personalaufwand	19.131	4.679	23.810
Interne Dienstleistungen	330.368	166.049	496.417
Interne Leistungsverrechnung	349.499	170.728	520.227
Abschreibungen	3.961	1.576	5.536
Kapitalverzinsung	-378	378	0
AfA und Zinsen	3.582	1.954	5.536
Unterdeckung Jahresergebnis	-190.281		-190.281
Aufwand gesamt	4.055.594	2.246.671	6.302.265
2008 - 2014			
	Verkehrsdienste	Infrastruktur	Gesamt
Materialaufwand	5.295.150	2.927.454	8.222.605
Fremdleistungen	3.042.129	3.021.299	6.063.428
Instandhaltung	2.702.228	51.791	2.754.019
Materialaufwand + Herstellungskosten	11.039.508	6.000.545	17.040.052
Löhne/Gehälter	8.110.276	2.705.848	10.816.124
Mehrleistungen	223.241	116.859	340.101
Abfertigungen	122.618	41.571	164.189
Pensionen	200.705	88.758	289.463
Soziale Lasten	2.428.658	777.305	3.205.963
Personalaufwand	11.085.498	3.730.342	14.815.840
Reiseaufwand	20.287	2.751	23.039
Mietaufwand/Marketing/Vertrieb	138.204	3.000	141.204
Versicherung	468.872	1.084	469.956
Sonstiger Aufwand/beigest. Personal	2.513.514	779.973	3.293.487
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3.140.877	786.808	3.927.685
Interner Personalaufwand	1.091.742	-254.416	837.326
Interne Dienstleistungen	1.703.496	1.638.988	3.342.484
Interne Leistungsverrechnung	2.795.237	1.384.572	4.179.810
Abschreibungen	110.501	18.342	128.843
Kapitalverzinsung	47.630	3.687	51.318
AfA und Zinsen	158.131	22.029	180.160
Überdeckung Jahresergebnis 2011 - 2014	33.656		33.656
Aufwand gesamt	28.252.908	11.924.295	40.177.203

Tabelle 35: Kostenstellenrechnung PLB Aufwendungen 2014 und 2008 bis 2014

Der LRH prüfte in jedem Wirtschaftsjahr (2008 – 2014) die den Aufwandspositionen zugrunde liegenden Geschäftsfälle in Stichproben und deren verursachungsgerechte Zuordnung. Besonders wurden Nachweise der erbrachten Leistungen sowie deren Ursache durch Einschau in die Belege geprüft.

Für Materialaufwand und Herstellungskosten entstanden in beiden Bereichen in den Jahren 2008 – 2014 die höchsten Aufwendungen mit rd. 17 Mio. Euro an. Davon entfielen auf Diesel und Kohle rd. 4,1 Mio. Euro und auf den Schienenersatzverkehr rd. 1,2 Mio. Euro. Der weitere Aufwand für Material und Fremdleistungen enthält auch Aufwendungen im Zusammenhang mit Projekten (z.B. Langsamfahrstelle, Halle Tischlerhäusl, Kiosk Mittersill, Service Center Mittersill, Lichtzeichenanlagen, Zugleitfunksysteme), die an Dritte weiter verrechnet wurden (Land Salzburg, Gemeinden im Oberpinzgau). Auch entstanden Aufwendungen durch Unfallschäden, die mit den Versicherungen abgerechnet wurden.

Im Materialaufwand sind in den Jahren 2011 – 2013 Mietzahlungen in der Höhe von insgesamt 205.500 Euro erfasst. Diese resultieren aus Verträgen mit der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.mbH (NÖVOG) über die Nutzung eines Triebwagens im Zeitraum 31. März 2011 bis 30. Juni 2013. Mit 1. Juli 2013 ging dieser Triebwagen durch Kauf³⁸ in das Eigentum der Salzburg AG (PLB) über.

Dem Materialaufwand zugeordnet wurden Zahlungen in der Höhe von 300.000 Euro auf Grund eines Vertrages mit dem Verein der Freunde der Murtalbahn (Club 760). Die Vereinbarung, abgeschlossen am 15. November 2008 mit der Salzburger Lokalbahn (SLB) betraf die leihweise Überlassung der Schmalspurdampflokomotive JZ 73-019. Damit verbunden war die Verpflichtung der SLB die Reaktivierung der Schmalspur Dampflokomotive in Auftrag zu geben. Auf Nachfrage des LRH, ob diese Dampflokomotive bereits in Betrieb ist, wurde mitgeteilt, dass diese vom Club 760 direkt ins Ausbesserungswerk Ceske Velenice (Tschechien) gebracht und dort über mehrere Jahre unter Aufsicht des Club 760 in Stand gesetzt wurde. Nach letzten Anpassungen sicherheitstechnischer Art werde diese noch im Jahr 2015 in Betrieb gehen. Für die Instandsetzung dieser Diesellokomotive, seien der PLB zusätzliche Kosten von rd. 1.822 Euro bis Ende 2014 entstanden und im Jahre 2015 bisher 8.963 Euro. Diese Transaktion

³⁸ Vertrag vom 23. Februar 2012.

wird seitens der Salzburg AG damit begründet, dass die „alte“ Dampflokomotive Mh.3 aufgrund ihres Alters geschont werden muss und die „neue“ Lok als Entlastung eingesetzt wird. Ebenso wurden die Anschaffungskosten für einen Hebebock im Jahr 2010 mit einem Betrag von 53.720 Euro unter der Position „Materialaufwand“ erfasst.

Der gesondert ausgewiesene Instandhaltungsaufwand von insgesamt rd. 2,8 Mio. Euro in den Jahren 2008 bis 2014 betraf mit rd. 1,3 Mio. Euro die Instandhaltung des rollenden Materials, davon entfielen auf die Instandhaltung der Dampflokomotive rd. 49.000 Euro.

Der Personalaufwand betrug im siebenjährigen Zeitraum insgesamt 14,8 Mio. Euro, wobei die Jahre 2008, 2009 und zu einem geringen Teil auch 2010 im Vergleich nicht heranzuziehen sind, da in diesen Jahren noch mit beigestelltem Personal der ÖBB gearbeitet wurde. Im Jahr 2011 betrug der Personalaufwand rd. 2,5 Mio. Euro und stieg kontinuierlich bis zum Jahr 2014 auf rd. 3 Mio. Euro (+ 21 %). Dies ergibt eine durchschnittliche Steigerung im fünfjährigen Zeitraum von 4,2 %. Zum Stichtag 31. Dezember 2014 waren wie einer Aufstellung der Salzburg AG zu entnehmen bei der PLB 58 Mitarbeiter für die Bereiche Verkehrsdienste und Infrastruktur beschäftigt.

Die Position „Mietaufwand, Marketing, Vertrieb“ weist in den Jahren 2008 bis 2014 einen Aufwand von insgesamt rd. 140.000 Euro aus. Der Mietaufwand in diesem Zeitraum betrug rd. 48.000 Euro. Nicht darin enthalten sind Mietaufwendungen die dem Materialaufwand zugeordnet wurden. Die durchgeführten und geplanten Marketingmaßnahmen der Jahre 2009 bis 2013 wurden dem LRH anhand einer Aufstellung mitgeteilt.

Der „Sonstige Aufwand“ betrug insgesamt rd. 3,3 Mio. Euro. Dieser hohe Betrag ist vor allem darauf zurückzuführen, dass unter dieser Position der Aufwand für beigestelltes Personal der ÖBB erfasst wurde. Im Jahr 2008 waren dies rd. 764.000 Euro, im Jahr 2009 rd. 1.364.000 Euro und im Jahr 2010 rd. 110.000 Euro.

Unter der Position „Interne Leistungsverrechnung“ werden von der Salzburg AG die Kosten der Zentralverwaltung für die PLB verrechnet. Der sogenannte Overhead bezieht sich auf verschiedenen Leistungen wie z.B. Kosten- und Leistungsmanagement,

Personalmanagement, Einkauf, Kreditorenmanagement. Die Berechnung erfolgt anhand verschiedener Schlüssel, die von einer Menge abhängen oder in Prozentsätzen auf Basis einer Tätigkeitsanalyse. Die jährlichen Ergebnisse der internen Leistungsverrechnung prüfte der LRH auf seine Plausibilität. In den Jahresvergleichen, vor allem zwischen den Jahren 2010 bis, 2012 zeigten sich verhältnismäßig hohe oder niedrige Aufwendungen. Dazu wurden vom LRH Erklärungen und Nachweise eingeholt.

Im Jahr 2010 erfolgte eine Umbuchung von Personalkosten (3 Mitarbeiter) auf Wunsch des Lenkungskreises vom Bereich Verkehrsdienste zum Bereich Infrastruktur in der Höhe von rd. 117.400 Euro. Der trotzdem hohe Aufwand in diesem Jahr für interne Leistungen wurde mit der Schulung zukünftigen Personals für die PLB begründet. In den Jahren 2008 und 2009 wurde Personal von den ÖBB aufgrund des Arbeitskräfteüberlassungsvertrages beigestellt. Der Aufwand dafür ist im Jahr 2008 und 2009 unter Position „Personalaufwand - Sonstiger Aufwand/beigestelltes Personal“ ausgewiesen. Im Jahr 2011 waren die intern verrechneten Leistungen im Bereich „Verkehrsdienste“ ebenfalls sehr hoch; diese waren auf Aufwendungen in der Höhe von 250.000 Euro für die Triebwagenführer Ausbildung zurückzuführen. Im Bereich „Infrastruktur“ wurde eine Abgrenzung für eine offene Forderung noch nicht abgerechneter Leistungen im Zusammenhang mit verschiedenen Projekten (z.B. Halle Tischlerhäusl, Bahnübergang Weidenweg) gebildet, die zu einem „Minderaufwand“ führten. Im Jahr 2012 wurde diese Abgrenzung aufgelöst (rd. 430.000 Euro).

Mit Stichtag 31. Dezember 2014 betrug das Anlagevermögen rd. 10,4 Mio. Euro. Die Abschreibung erfolgte auf Basis der Anschaffungskosten vermindert um die anteilige Auflösung von Subventionen.

(2) Der LRH stellt fest, dass die Salzburg AG, die vom Land Salzburg gewidmeten Finanzmittel für die PLB dem Zweck gemäß einsetzte und den Nachweis über die Verwendung darlegte. Die Kostenstellenrechnungen der Jahre 2008 bis 2014 waren nachvollziehbar. Der LRH weist darauf hin, dass aktivierungsfähige Wirtschaftsgüter nicht dem Aufwand bzw. der Mietaufwand nicht dem Materialaufwand zuzuordnen sind.

(3) *In der Gegenäußerung wird von der Salzburg AG zum Hinweis des LRH, dass aktivierungsfähige Wirtschaftsgüter nicht dem Aufwand und der Mietaufwand nicht dem Materialaufwand zuzuordnen sind, die Ansicht vertreten, dass die buchmäßige Behandlung einer Einzelfallbetrachtung bedürfe.*

Der Direktor des Landesrechnungshofes:

Mag. Ludwig F. Hillinger e.h.

9. Exkurs Schmalspur

Die sogenannte „Bosnische Schmalspur“, die bei der PLB verwendet wird, war im 19. Jahrhundert vor allem aufgrund der Verwendung als Feld- und Baubahn in der Monarchie weitverbreitet. Hintergrund für die einheitliche Verwendung dieses Schienenabstands (innen 760 mm bzw. 30 Zoll) war die Nutzung im Kriegsfall als Feldbahn für die Armee. Es existierte ein umfangreiches Streckennetz.³⁹ Durch die große Verbreitung war ein umfangreicher Bestand an Fahrzeugen und Baumaterialien vorhanden. Durch die relativ großen Produktionsmengen waren Neubeschaffungen entsprechend günstig.

Die Vorteile einer Schmalspurstrecke gegenüber einer Normalspurstrecke liegen in den einfacheren Bauvorschriften. Das bedeutet engere Kurven und kleineres Lichtraumprofil. Dies ermöglicht eine gute Anpassung an schwieriges Gelände und geringeren Grundbedarf. Durch die leichteren Fahrzeuge ist auch der Unter- und Oberbau samt den Brücken günstiger herzustellen. Insgesamt macht dies den Bau unter schwierigen – sowohl finanzieller als auch geografischer – Bedingungen erst möglich.

Durch die einfacheren Bauvorschriften ist auch die höchstzulässige Geschwindigkeit geringer. Die meisten bestehenden Strecken weisen diese mit 70 km/h aus. Die Fahrzeuge sind entsprechend darauf ausgerichtet.

Demgegenüber ist ein durchgängiger Verkehr von Fahrzeugen der unterschiedlichen Spurweiten nicht möglich: die Güter müssen umgeladen werden, die Passagiere müssen umsteigen.

Eine Möglichkeit diesem Problem zu begegnen ist der Rollwagenbetrieb beim Gütertransport: Normalspurwagen werden mittels Schienenrampen auf Schmalspurwagen „aufgeschemelt“ und weitertransportiert. Allerdings ist die Schmalspurstrecke entsprechend den höheren Belastungen und dem erweiterten Lichtraumprofil zu errichten – die finanziellen und konstruktiven Vorteile werden dadurch zum Teil wieder aufgehoben.

Ein Nachteil, der vor allem nach der Einstellung vieler Strecken zu Tage trat, liegt in den derzeit geringen Produktionszahlen der Triebfahrzeuge und Wagen: Schmalspurfahr-

³⁹ Allein in Ex-Jugoslawien waren 1968/1969 noch fast 1600 Kilometer Schienenstrecke in Betrieb.

zeuge und Baumaterial werden praktisch nur mehr in Einzelfertigung erzeugt – die Auswahl und Preise sind nicht mit denen von Normalspurbahnen zu vergleichen.

In Österreich bestehen derzeit neben der PLB nur mehr wenige Schmalspurstrecken im Linienbetrieb. Es sind dies die Zillertalbahn (Zillertal Verkehrs AG), die Murtalbahn (Steiermärkische Landesbahnen), die Mariazellerbahn und die Citybahn Waidhofen (beide NÖVOG - Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.). Daneben existieren mehrere Strecken mit Museums- oder Nostalgiebetrieb - teilweise auch im Privateigentum.

Europaweit hat sich bei den Schmalspurbahnen vor allem die Meterspur (insbesondere in Spanien und der Schweiz) verbreitet. Diese ist aber nicht mit der Spurweite der PLB kompatibel.

10. Anhang

Gegenäußerung des Amtes der Salzburger Landesregierung

Gegenäußerung der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation