



Projekte der Schiene OÖ GmbH

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im Juli 2024

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Unternehmenstätigkeit der Schiene OÖ GmbH.....	5
Überblick zur Organisation.....	5
Zielsetzungen	6
Finanzierung und Rechnungswesen	7
Digitalisierung	9
Ausgewählte Projekte der Schiene OÖ GmbH	10
Überblick.....	10
Aschacherbahn.....	10
Lokalbahn-Teilstrecke Laakirchen-Engelhof.....	14
Busterminal Linz Hauptbahnhof	18
Busterminal Gaspoltshofen	23
Busterminal Ried im Innkreis	26
Fahrzeugbeschaffung TramTrain.....	29
Zusammenfassung der Empfehlungen.....	31

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Aktiva (gerundet) der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 und Gegenüberstellung der Vorjahreszahlen	8
Tabelle 2:	Passiva (gerundet) der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 und Gegenüberstellung der Vorjahreszahlen	8
Tabelle 3:	Übersicht zu den ausgewählten Projekten.....	10
Tabelle 4:	Überzahlung des vertraglich vereinbarten Kostendeckels im jeweiligen Jahr.....	19
Tabelle 5:	Kostenschätzung Busterminal Gaspoltshofen	25
Tabelle 6:	Landtagsbeschlüsse und Finanzierungsvereinbarungen zur TramTrain Beschaffung	31
Abbildung 1:	Verlauf der Aschacherbahn von Haiding über Eferding nach Aschach.....	11
Abbildung 2:	Verlauf der Lokalbahn von Lambach über Laakirchen zur Haltestelle Engelhof in Gmunden – Streckennummer 259.....	15
Abbildung 3:	Busterminal Gaspoltshofen	24
Abbildung 4:	Busterminal Ried im Innkreis.....	27

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

A

Abteilung GVÖV	Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
-----------------------	--

B

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
------------	---

E

EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
------------	-----------------------------------

I

IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
------------	--------------------------------

L

LILO	Linzer Lokalbahn
-------------	------------------

M

MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen
------------	---

O

ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OE-Prozess	Organisationsentwicklungsprozess
ÖNORM	ÖNORM ist eine österreichische Norm, die von Austrian Standards International als gesetzlich anerkannte österreichische Normungsorganisation herausgegeben wird.
OÖVG	OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
ÖV	Öffentlicher Verkehr

R

Regional-Stadtbahn	Eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen innerstädtischem Stadtbahn-System und regionalen Eisenbahnstrecken; Ziel ist es, Innenstadt und Umland miteinander zu verknüpfen.
---------------------------	--

RH	Rechnungshof
-----------	--------------

S

StadtRegioTram	Die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn, seit etwa 2000 auch als TramTrain bezeichnet, dient der Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen innerstädtischen Straßen- beziehungsweise Stadtbahn-Systemen und regionalen Eisenbahnstrecken.
SVD	Direktion Straßenbau und Verkehr

T

TramTrain	siehe StadtRegioTram
------------------	----------------------

PROJEKTE DER SCHIENE OÖ GMBH

Geprüfte Stellen:

Schiene OÖ GmbH
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Direktion Finanzen

Prüfungszeitraum:

14. Dezember 2023 bis 27. März 2024

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z 3 und Z 7 des Öö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Geprüft wurde, wie zweckmäßig, wirtschaftlich und sparsam die Schiene OÖ GmbH die ihr anvertrauten Projekte abwickelt und wie die Projekte in eine Gesamtstrategie eingebettet sind. Des Weiteren wurde die Wahrnehmung der Eigentümerrolle der Schiene OÖ GmbH an der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und an Liegenschaften untersucht.

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den geprüften Stellen gemäß § 6 Abs. 5 LRHG 2013 am 6. Mai 2024 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme übermittelt.

Die Schiene OÖ GmbH hat am 21. Mai 2024 und die Direktion Finanzen hat am 29. Mai 2024 auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.

Die Stellungnahme der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr vom 29. Mai 2024 ist dem Bericht des LRH abgeschlossen.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Alle im Bericht angeführten Internetlinks wurden im Prüfungszeitraum aufgerufen.

KURZFASSUNG

(1) Zielvereinbarungen der Schiene OÖ GmbH sind zu überarbeiten

Die Schiene OÖ GmbH schließt als mittelbares Beteiligungsunternehmen des Landes OÖ jährliche Zielvereinbarungen mit der Direktion Straßenbau und Verkehr ab. Diese Zielvereinbarungen sollen den Beitrag des Unternehmens zur Erreichung von Ergebnis- und Wirkungszielen konkretisieren. Sie beinhalten zwar Ziele und Maßnahmen, Wirkungskriterien (z. B. technische, soziale oder wirtschaftliche) aber fehlen. Für die Zielvereinbarung 2023 war geplant, dass sie inhaltlich dem „Mobilitätsleitbild Oberösterreich 2035“ und den darin vorgeschlagenen Handlungsfeldern folgt. Dieses Vorhaben wurde jedoch nicht umgesetzt, weil das Mobilitätsleitbild erst am 25.1.2024 vom Oö. Landtag zur Kenntnis genommen wurde. Künftig sollte das Mobilitätsleitbild als inhaltliche Grundlage zur Festlegung von Zielen herangezogen werden und bei der Definition von Wirkungskriterien auf eine zweckmäßige Formulierung und auf Kausalität geachtet werden. (Berichtspunkt 3)

(2) Management von Liegenschaften, Infrastrukturen und Baukosten ist zu digitalisieren

Die Schiene OÖ GmbH verfügt aktuell über kein automatisiertes System, das es ermöglicht, die Instandhaltungsbedarfe der Liegenschaften und Infrastrukturen darzustellen. Die Schiene OÖ GmbH arbeitet seit Sommer 2023 an der Anschaffung einer Software, die diesen Anforderungen entspricht. Standardmäßig ist auch keine Software in Betrieb, die für kostenrechnerische Zwecke im Baukostenmanagement eingesetzt werden kann.

Der LRH sieht die Bestrebungen der Schiene OÖ GmbH zur Anschaffung der Softwareprodukte als unbedingt notwendig und empfiehlt, den Beschaffungsvorgang rasch und qualitativ voranzutreiben. (Berichtspunkt 6 – Verbesserungsvorschlag I)

(3) Trasse der Aschacherbahn übernommen; Personenverkehr erst langfristig denkbar

Mit der Übernahme der Aschacherbahn wird das Ziel der langfristigen Sicherstellung des Güterverkehrs und der Einbindung des nördlichen Streckenabschnittes Eferding-Aschach in das Netz der Linzer Lokalbahn für den Personenverkehr verfolgt. Weiters gelang es der Schiene OÖ GmbH mit der Übernahme der Aschacherbahn berechtigt zu sein, um Mittel aus den „Mittelfristigen Investitionsprogrammen für Privatbahnen“ anzusuchen. Derzeit rechnet die Schiene OÖ GmbH „erst nach dem Jahr 2030“ mit der Aufnahme des Personenverkehrs. Für den LRH sind die Überlegungen des Landes OÖ zur Übernahme der Aschacherbahn langfristig betrachtet plausibel. Er weist jedoch darauf hin, dass die wirtschaftliche und zweckmäßige Realisierung von der rechtzeitigen und strukturierten Erarbeitung aufeinander abgestimmter Konzepte und Planungen abhängt. Auch den Themenkreisen Nutzen-Kosten-Relation, Finanzierbarkeit und Prioritäten-

setzung bezüglich anderer Vorhaben ist weiterhin besonderes Augenmerk zu schenken. (Berichtspunkte 9, 10 und 11)

(4) Trasse der Strecke Laakirchen-Engelhof übernommen; Verwertung nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften aktuell im Vordergrund

Durch die Übernahme der Lokalbahn-Teilstrecke Laakirchen-Engelhof soll die Trasse für eine spätere Nutzung durch eine StadtRegioTram von Gmunden über Engelhof nach Laakirchen (bzw. Steyrermühl) gesichert werden. Für den LRH sind die Überlegungen des Landes OÖ zur Übernahme und Sicherung der Eisenbahntrasse Laakirchen-Engelhof plausibel. (Berichtspunkt 12)

Bei der Verwertung der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften auf dieser Strecke ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die zukünftige Nutzung nicht beeinträchtigt wird und Nutzungs- bzw. Widmungsänderungen nicht zum wirtschaftlichen und/oder betrieblichen Nachteil der Schiene OÖ GmbH führen sollten. (Berichtspunkte 14 und 16)

(5) Überzahlungen beim Busterminal Linz an die Stadt sind zurückzufordern

Der Busterminal Linz Hauptbahnhof wurde in den frühen 2000er-Jahren als integrierter Bauteil des Landesdienstleistungszentrums errichtet. Die Stadt Linz verpflichtete sich im März 2002 zur gänzlichen Übernahme der Kosten für die „Erhaltung, Reinigung und Instandsetzung“ sowie der Betriebskosten des Busterminal. Im Jänner 2005 sagte das Land OÖ der Stadt Linz zu, sich an diesen Kosten mit 50 Prozent (Kostendeckel wertgesichert maximal 43.750 Euro) zu beteiligen.

Der LRH kritisiert, dass die zuständige Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr die Regelung des Kostendeckels bei seinen jährlichen Zahlungen nicht berücksichtigte bzw. nicht überprüfte, inwieweit der Kostendeckel die Zahlungen reduzieren würde. Die Zahlungen ab 2004 wurden nach Aufforderung durch den LRH von der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr mit dem jeweils anzuwendenden Kostendeckel verglichen. Diese Berechnungen ergaben, dass in den Jahren 2004 bis 2022 Überzahlungen von in Summe 166.143 Euro erfolgten und die vorliegende Forderung der Stadt Linz für das Jahr 2023 eine weitere Überzahlung von 52.940,86 Euro ergeben würde. Daher empfiehlt der LRH, den Kostendeckel bei der Zahlung für das Jahr 2023 vertragskonform zu berücksichtigen und die bereits erfolgten vertragswidrigen Überzahlungen von in Summe 166.143 Euro zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen. Dabei wäre jeweils jahresbezogen noch die vertraglich vereinbarte Wertsicherung hinzuzurechnen. Die Summe von 166.143 Euro würde sich dementsprechend erhöhen. (Berichtspunkt 17 – Verbesserungsvorschlag II)

(6) Erneuerung des Busterminals Linz scheitert seit 2021 an fehlender Beteiligung der Stadt Linz; Verzögerung verdoppelte bereits die Baukosten

Ab dem Jahr 2010 nahm das Land OÖ beim Betrieb des Busterminals Probleme bzw. Mängel in der Bedienung (Steigbelegung problematisch wegen der zu hohen Anzahl an Haltestellen – derzeit acht – pro Bussteig), der Fahrgastinformation sowie der Reinigung und Pflege war. Weiters arbeitete es Konzepte zur baulichen Verbesserung der Anlage aus. Die Schiene OÖ GmbH begann ab 2014 mit allen Involvierten in Kontakt zu treten und vertragliche Grundlagen zu erarbeiten. Zu Beginn des Jahres 2021 – 7 Jahre später – waren die Gespräche und Vorarbeiten zum neuen Vertragswerk und zur baulichen Erneuerung weitestgehend finalisiert. Daher startete die Schiene OÖ GmbH die Bauausschreibung. Aufgrund der fehlenden Zustimmung der Stadt Linz zur Mitfinanzierung und der dadurch fehlenden Ausfinanzierung des Vorhabens wurde die Umsetzung im April 2021 durch die Schiene OÖ GmbH gestoppt und die Ausschreibung zurückgezogen. Seither bemühen sich das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH, die Voraussetzungen bei der Stadt Linz für den Vertragsabschluss und die Umsetzung sicherzustellen. (Berichtspunkte 18 bis 20)

Im Ergebnis steht den Nutzer:innen somit seit 2021 kein Busterminal mit verbesserten Standards zur Verfügung. Daher sollte das Land OÖ die Verhandlungen mit der Stadt Linz weiterhin intensiv betreiben und eine Realisierung der Maßnahmen spätestens zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Sommer 2025 ermöglichen. (Berichtspunkt 20 – Verbesserungsvorschlag III)

Die Kostenschätzung für den Umbau hat sich seit dem ersten geplanten Umsetzungstermin im Jahr 2021 wegen der jahrelangen Verzögerung und eingetretener Baukostensteigerungen von rd. 3,5 Mio. Euro auf mittlerweile rd. 7 Mio. Euro verdoppelt. (Berichtspunkt 21)

(7) Land OÖ sollte sich von der Stadt Linz „frustrierte Aufwendungen“ für den Busterminal Linz in Höhe von mindestens 400.000 Euro ersetzen lassen

Das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH gaben bekannt, dass von ihnen wegen der von der Stadt Linz seit 2021 bis Anfang 2024 verursachten Verzögerungen insgesamt nutzlos gewordene Aufwendungen in Höhe von mindestens rd. 400.000 Euro zu tragen waren. Diese waren für den LRH der Höhe nach plausibel. Das Land OÖ sollte sich – auch ohne Rechtsanspruch – die bereits angefallenen bzw. allenfalls noch anfallenden „frustrierten Aufwendungen“ von der Stadt Linz wertgesichert ersetzen lassen. (Berichtspunkt 21 – Verbesserungsvorschlag IV)

- (8) Die Empfehlungen des LRH an die geprüften Stellen sind unter Berichtspunkt 33 zusammengefasst.
- (9) Im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG empfiehlt der LRH dem Kontrollausschuss betreffend folgende Beanstandungen und Verbesserungsvorschläge eine einmalige Folgeprüfung zu beschließen:
- I. Das Land OÖ sollte darauf hinwirken, dass die Schiene OÖ GmbH die Beschaffung der Softwareprodukte zum Instandhaltungs- und Baukostenmanagement vorantreibt. (Berichtspunkt 6 – Umsetzung ab sofort)
 - II. Beim Busterminal Linz Hauptbahnhof sollte das Land OÖ die nicht vertragskonformen Überzahlungen von der Stadt Linz zuzüglich Wertsicherung zurückfordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenrechnen. (Berichtspunkt 17 – Umsetzung ab sofort)
 - III. Das Land OÖ sollte die Verhandlungen mit der Stadt Linz weiterhin intensiv betreiben und eine Realisierung der Maßnahmen spätestens zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Sommer 2025 ermöglichen. (Berichtspunkt 20 – Umsetzung ab sofort)
 - IV. Das Land OÖ sollte sich – auch ohne Rechtsanspruch – die bereits angefallenen bzw. allenfalls noch anfallenden frustrierten Aufwendungen beim Busterminal Linz Hauptbahnhof vom Verursacher Stadt Linz wertgesichert ersetzen lassen. (Berichtspunkt 21 – Umsetzung ab sofort)

UNTERNEHMENSTÄTIGKEIT DER SCHIENE OÖ GMBH

Überblick zur Organisation

1.1.

Bei der Schiene OÖ GmbH handelt es sich um ein Verkehrsunternehmen mit Sitz in Linz im Eigentum des Landes OÖ.¹ Das Unternehmen wurde am 22.3.2013 gegründet. Die Schiene OÖ plant und errichtet Infrastrukturen für den Öffentlichen Verkehr, betreibt diese anschließend und sorgt für deren Instandhaltung. Sie wird durch eine kaufmännische und eine technische Geschäftsführung geleitet. Mit Jänner 2024 waren zehn Mitarbeiter:innen im Unternehmen beschäftigt; davon sind vier als Teilzeitkräfte angestellt.

Organe der Gesellschaft sind, die Generalversammlung, die Geschäftsführung und ein freiwillig eingesetzter Aufsichtsrat.

Entsprechend der Gesellschaftserrichtungserklärung umfasst der Gegenstand und Zweck des Unternehmens u. a. den Erwerb, die Errichtung und den Betrieb von Schieneninfrastruktur sowie von Park and Ride- bzw. Bike and Ride-Anlagen für den öffentlichen Nahverkehr.

Darüber hinaus könnten entsprechend der Errichtungserklärung weitere Tätigkeiten seitens der Schiene OÖ GmbH in OÖ wahrgenommen werden. Dazu zählen beispielsweise die Entwicklung und Planung von öffentlicher Schieneninfrastruktur, der Erwerb von Eisenbahnanlagen sowie deren Wartung und Instandhaltung und die Errichtung von Busterminals. Von besonderer Relevanz für das Unternehmen und seine Ausgestaltung wäre daher eine allfällige Übernahme von Regionalbahnstrecken bzw. die Betrauung seitens des Landes OÖ mit weiteren Bauvorhaben im Bereich der Schieneninfrastruktur.

2.1.

Ab Ende 2021 wurde für die Schiene OÖ GmbH mit externer Unterstützung ein Organisationsentwicklungsprozess (OE-Prozess) gestartet. Dieser umfasste die Verschriftlichung der wesentlichen Ablaufprozesse, die Adaptierung der organisatorischen Strukturen und die Abschätzung der benötigten Personalressourcen in Abhängigkeit von den zu realisierenden Vorhaben. Im Rahmen des OE-Prozesses wurde Anfang Juni 2022 eine zweitägige Klausur durchgeführt. Die Umsetzung der Ergebnisse des OE-Prozesses ist noch nicht abgeschlossen; die neu hinzukommenden Aufgaben müssen künftig ebenfalls berücksichtigt werden. Der Personalstand stieg von Ende 2021 bis Jänner 2024 von acht auf zwölf Personen. Das derzeit gültige Stellenkonzept aus dem Jahr 2023 sieht bis 2026 in Summe 17 Stellen vor. Mit der Übertragung der Realisierung zusätzlicher Projekte (z. B. „Straßenbahnverlängerung Kremsdorf“) kann der Personalstand zukünftig weiter steigen. Das Land OÖ (vertreten durch die Direktion Straßenbau und Verkehr (SVD)) schließt mit der Schiene OÖ GmbH jährliche Zielvereinbarungen ab. Darin werden die konkreten Arbeitsschwerpunkte in Form von Zielen und dazugehörigen Maßnahmen für die Schiene OÖ GmbH festgelegt.

¹ Alleiniger Gesellschafter der Schiene OÖ GmbH ist die OÖ Verkehrs Holding GmbH, deren alleiniger Gesellschafter die OÖ Landesholding GmbH ist. Alleingesellschafter der OÖ Landesholding GmbH ist das Land Oberösterreich.

Die Verkehrsholding des Landes OÖ (in der OÖ Verkehrsholding GmbH sind die Beteiligungen des Landes Oberösterreich an Verkehrsinfrastruktur-Gesellschaften als Tochtergesellschaften organisiert) soll in Zukunft so gestaltet werden, dass sie für ihre Tochtergesellschaften Schiene OÖ GmbH und OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (OÖVG) zentrale Aufgaben erfüllt (z. B. Personalverrechnung, Buchhaltung, Bilanzierung). Ende 2024 soll die Geschäftsführung der OÖ Verkehrsholding neu besetzt werden. Bei der OÖVG und der Schiene OÖ GmbH soll es in weiterer Folge zu gesellschaftsrechtlichen Veränderungen kommen.

2.2.

Aus Sicht des LRH war der OE-Prozess notwendig, um auf die damaligen und zukünftigen Entwicklungen organisatorisch zu reagieren. Das dabei erarbeitete Stellenkonzept ist für ihn schlüssig. Weiters sieht er die geplante Erfüllung von zentralen Aufgaben durch die OÖ Verkehrsholding GmbH für ihre Tochtergesellschaften positiv.

Zielsetzungen

3.1.

Im Sinne der „Beteiligungsrichtlinien des Landes Oberösterreich“² werden zwischen der Schiene OÖ GmbH und der SVD jährliche Zielvereinbarungen abgeschlossen.³ Die Zielvereinbarungen werden jeweils im ersten Quartal für das kommende Jahr fixiert. Sie konkretisieren den Beitrag der Beteiligungsunternehmen zur Erreichung von Ergebnis- und Wirkungszielen. Die Zielvereinbarungen dienen damit der OÖ Landesholding GmbH zur Bewertung der im Rahmen eines periodischen Berichtswesens einlangenden Quartalsberichten, Businessplänen und Jahresplanungen. Dabei wird auch anhand der zu vereinbarenden Wirkungskriterien der Beitrag des betroffenen Beteiligungsunternehmens zur Zielerreichung beobachtet. Die Überprüfung der Einhaltung der Zielvereinbarungen bzw. die Evaluierung der Ziel- und Wirkungserreichung hat durch die SVD zu erfolgen.

Die Zielvereinbarungen der Schiene OÖ GmbH aus den Jahren 2023 und 2024 beinhalten Ziele und Maßnahmen. Wirkungskriterien (z. B. technische, soziale oder wirtschaftliche) fehlen jedoch.

Im Jahr 2022 war für die Zielvereinbarung 2023 der Schiene OÖ GmbH geplant, dass sie inhaltlich dem für 2023 zur Veröffentlichung vorgesehenen „Mobilitätsleitbild OÖ 2035“ und den darin vorgeschlagenen Handlungsfeldern folgt. Aus diesen Handlungsfeldern sollten dann Wirkungsziele und später auch Wirkungsindikatoren bzw. Wirkungskriterien entwickelt werden. Dies wurde jedoch nicht umgesetzt, weil das Mobilitätsleitbild erst am 25.1.2024 vom Oö. Landtag zur Kenntnis genommen wurde.

² Stand 16.6.2020

³ Mangels Konzernleitungsfunktion der OÖ Landesholding GmbH haben die thematisch zuständigen Lebensbereichsdirektionen bzw. Abteilungen des Amtes der Oö. Landesregierung die operative Bewirtschafterfunktion für die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Beteiligungsunternehmen wahrzunehmen.

3.2.

Der LRH bemängelt, dass Wirkungskriterien in den Zielvereinbarungen der Schiene OÖ GmbH fehlen und noch keine inhaltliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem „Mobilitätsleitbild OÖ 2035“ erfolgte.

Noch im Prüfungszeitraum sicherten die Schiene OÖ GmbH und die SVD zu, dass für die Erarbeitung der Zielvereinbarung 2025

- das „Mobilitätsleitbild OÖ 2035“ als Grundlage herangezogen werden soll und
- darauf aufbauend Ziele und Wirkungskriterien entsprechend den Beteiligungsrichtlinien des Landes OÖ entwickelt werden.

Der LRH bewertet positiv, dass noch im Prüfungszeitraum auf seine Kritik reagiert und eine Verbesserung der Zielvereinbarung in Aussicht gestellt wurde. Der LRH bekräftigt dennoch seine Empfehlung, dass das „Mobilitätsleitbild OÖ 2035“ – als ein verkehrspolitisches Leitbild des Landes OÖ – als inhaltliche Grundlage zur Festlegung von Zielen herangezogen werden sollte. Bei der Definition von Wirkungskriterien sollte auf eine zweckmäßige Formulierung und auf Kausalität geachtet werden.

Finanzierung und Rechnungswesen

4.1.

Die Finanzierung der Schiene OÖ GmbH erfolgt im Wesentlichen durch Investitions- und Aufwandszuschüsse des Landes OÖ sowie durch Eigenkapital. Erlöse werden durch – auf Basis von Verkehrsdienstverträgen – eingehobene Infrastrukturbenützungsentgelte⁴ (IBE) erzielt.

Bei in Planung befindlichen Projekten (exklusive Einreichplanung) wird der laufende Aufwand durch Aufwandszuschüsse gedeckt. Hierzu reicht die Schiene OÖ GmbH Förderanträge beim Land OÖ ein. Bei bereits umgesetzten Projekten wird der laufende Aufwand durch das IBE gedeckt.

Im Folgenden wird der Jahresabschluss der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 als Auszug der Bilanz dargestellt.⁵ Der Jahresabschluss zum 31.12.2023 befand sich zum Prüfungszeitpunkt noch in Bearbeitung.

⁴ Weegeentgelt das für die Benutzung der Schieneninfrastruktur vom Infrastrukturbetreiber von den Fahrwegkapazitätsberechtigten eingehoben wird.

⁵ Eine Prüfung des Jahresabschlusses nach Unternehmensgesetzbuch (UGB) war nicht Gegenstand der Prüfung.

5.1.

Die Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 stellt sich wie folgt dar.

Tabelle 1: Aktiva (gerundet) der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 und Gegenüberstellung der Vorjahreszahlen

Position	in Euro		
	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2021	Veränderung
Anlagenvermögen	67.662.814	69.378.000	-1.715.186
Umlaufvermögen	108.995.164	7.471.000	101.524.164
Bilanzsumme	176.657.978	76.848.000	99.809.978

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022

Tabelle 2: Passiva (gerundet) der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022 und Gegenüberstellung der Vorjahreszahlen

Position	in Euro		
	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2021	Veränderung
Eigenkapital	38.456.014	15.935.000	22.521.014
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	56.018.252	56.992.000	-973.748
Rückstellungen	55.700	66.000	-10.300
Verbindlichkeiten	82.128.012	3.856.000	78.272.012
Bilanzsumme	176.657.978	76.848.000	99.809.978

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Bilanz der Schiene OÖ GmbH zum 31.12.2022

Der Anstieg beim Umlaufvermögen resultiert aus Forderungen gegenüber dem Land OÖ in Höhe von 105.614.000 Euro. Hierbei handelt es sich um einen Forderungsanspruch basierend auf einem Landtagsbeschluss und einer Finanzierungsvereinbarung zur Beschaffung der TramTrain-Fahrzeuge. Entsprechend dieser Finanzierungsvereinbarung erfolgt die erste Zahlung am 10.1.2026. In der Bilanz wurde diese Forderung jedoch mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr angegeben.

Die passivseitige Erfassung dieser Forderung erfolgt zu einem Teil als Gesellschafterzuschuss (rd. 22 Mio. Euro) in den Kapitalrücklagen im Eigenkapital. Zu einem anderen Teil als Investitionszuschuss (rd. 81,3 Mio. Euro) unter den sonstigen Verbindlichkeiten.

5.2.

Auf Basis der Landtagsbeschlüsse und Finanzierungsvereinbarungen sind für den LRH die Veränderungen in den Bilanzpositionen plausibel. Der LRH empfiehlt, die Fristigkeit der Forderung in Höhe von 105.614.000 Euro in der Bilanz des Jahresabschlusses 2023 entsprechend der Finanzierungsvereinbarung auf mehr als ein Jahr zu berichtigen.

5.3.

Die Schiene OÖ GmbH merkt dazu an, dass der Empfehlung des LRH im Jahresabschluss 2023 Folge geleistet wurde.

Digitalisierung

6.1.

Die Schiene OÖ GmbH verfügt aktuell über kein automatisiertes System, das es ermöglicht, die Instandhaltungsbedarfe der Liegenschaften und Infrastrukturen darzustellen. Auch Verträge und Vereinbarungen zu den im Bestand befindlichen Liegenschaften und Infrastrukturen müssen jeweils in der Dokumentenablage gesucht und dann zusammengestellt werden. Die Schiene OÖ GmbH arbeitet seit Sommer 2023 an der Anschaffung einer Software, die diesen Anforderungen entspricht. Standardmäßig ist auch keine Software in Betrieb, die für kostenrechnerische Zwecke im Baukostenmanagement eingesetzt werden kann.

In Anbetracht der zukünftigen Herausforderungen (z. B. Regional-Stadtbahn, TramTrain-Fahrzeuge, etc.) ist es das Ziel der Schiene OÖ GmbH, eine Instandhaltungsmanagementsoftware zu beschaffen, die für Dokumentationszwecke (so z. B. für die Liegenschaftsverwaltung) und die Erfassung der Instandhaltungsbedarfe eingesetzt werden kann und ein hohes Maß an Automatisierung ermöglicht.

In seiner 45. Sitzung am 20.11.2023 hat der Aufsichtsrat der Schiene OÖ GmbH die Geschäftsführung um Prüfung ersucht, ob die Software für das Instandhaltungsmanagement über jenes zertifizierte betriebsführende Unternehmen angeschafft werden könnte, das die jeweilige Schieneninfrastruktur nutzt.

Von der Schiene OÖ GmbH soll weiters eine Software beschafft werden, die für kostenrechnerische Zwecke im Baukostenmanagement (Ermittlung und Aufgliederung der Plan- und Ist-Kosten nach ÖNORM) genutzt werden kann. Dieser Anschaffung stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 20.11.2023 zu. Seither ist eine Software testweise im Einsatz.

Ein Beschluss zur Anschaffung der Software zum Instandhaltungsmanagement war zum Prüfungszeitpunkt noch nicht gefasst.

6.2.

Auf Grund von Projekten wie der Regional-Stadtbahn, der TramTrain-Fahrzeugbeschaffung u. ä. werden zukünftig weitere Assets und hohe Vermögenswerte in der Schiene OÖ GmbH gebündelt. Nach Meinung des LRH erfordert das eine noch professionellere Wahrnehmung der Eigentümerrolle und eine Optimierung des Managements der Verkehrsinfrastruktur und der Liegenschaften. Dies kann auch dazu dienen, Prozessziele in der Zielvereinbarung zu präzisieren, damit klarer hervorgeht was, wann und in welcher Qualität zu erledigen ist.

Dass – wie der Aufsichtsrat in Erwägung gezogen hatte – die Software für das Instandhaltungsmanagement über das zertifizierte betriebsführende Unternehmen angeschafft werden soll, befürwortet der LRH nicht. Der LRH spricht sich für eine Anschaffung der Software durch die Schiene OÖ GmbH aus, um so Abhängigkeiten von Dritten grundsätzlich zu vermeiden. Die Software sollte auch über die Kosten der Instandhaltungen, Wartungen, Revisionen, etc. Aufschluss geben.

Der LRH sieht die Bestrebungen der Schiene OÖ GmbH zur Anschaffung der beiden Softwareprodukte als unbedingt notwendig und empfiehlt, die Beschaffungsvorgänge rasch und qualitativ voranzutreiben.

AUSGEWÄHLTE PROJEKTE DER SCHIENE OÖ GMBH

Überblick

7.1.

Der LRH wählte die in der folgenden Tabelle angeführten Projekte zur Prüfung aus. Diese Auswahl beinhaltet Projekte, die die Übernahme von Regionalbahnen, die Planung und Errichtung von Busterminals und eine Fahrzeugbeschaffung zum Inhalt hatten.

Tabelle 3: Übersicht zu den ausgewählten Projekten

Projekt	Arbeitsschwerpunkte	Status
Aschacherbahn	2021 Kauf und Übernahme, Instandhaltung der Strecke, Konzeption der Verknüpfung mit der Linzer Lokalbahn für den Personenverkehr, Umbau Bahnhof Eferding	Konzession wurde erteilt, Güterverkehr ist aufrecht
Teilstrecke Laakirchen-Engelhof der Lokalbahn Lambach-Gmunden	2016 Kauf und Übernahme, Verwertung betrieblich nicht notwendiger Liegenschaften	Trasse ist gesichert, derzeit kein Verkehr, Studien zur weiteren Nutzung liegen vor
Busterminal Linz Hauptbahnhof	Neugestaltung des Vertragswerks, Planung der Attraktivierung und Modernisierung	Vertragswerk und Ausführungspläne liegen seit 2021 vor, Zustimmung der Stadt Linz zur Finanzierung und damit zur Realisierung fehlt – das Vorhaben war daher für die Schiene OÖ GmbH nicht realisierbar, die Verhandlungen erfolgen wie bisher auf politischer und fachlicher Ebene
Busterminal Gaspoltshofen	Planung und Errichtung des Busterminals und der Nebenanlagen	im Jahr 2016 fertig gestellt und seither in Betrieb
Busterminal Ried im Innkreis	Planung und Errichtung des Busterminals und der Nebenanlagen	im Jahr 2019 fertig gestellt und seither in Betrieb
Fahrzeugbeschaffung TramTrain	Vergabe und Beschaffung der Fahrzeuggarnituren	Vergabeprozess ist abgeschlossen, Fahrzeuge in Produktion, Auslieferung der Fahrzeuge noch nicht begonnen

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Daten der Schiene OÖ GmbH

Aschacherbahn

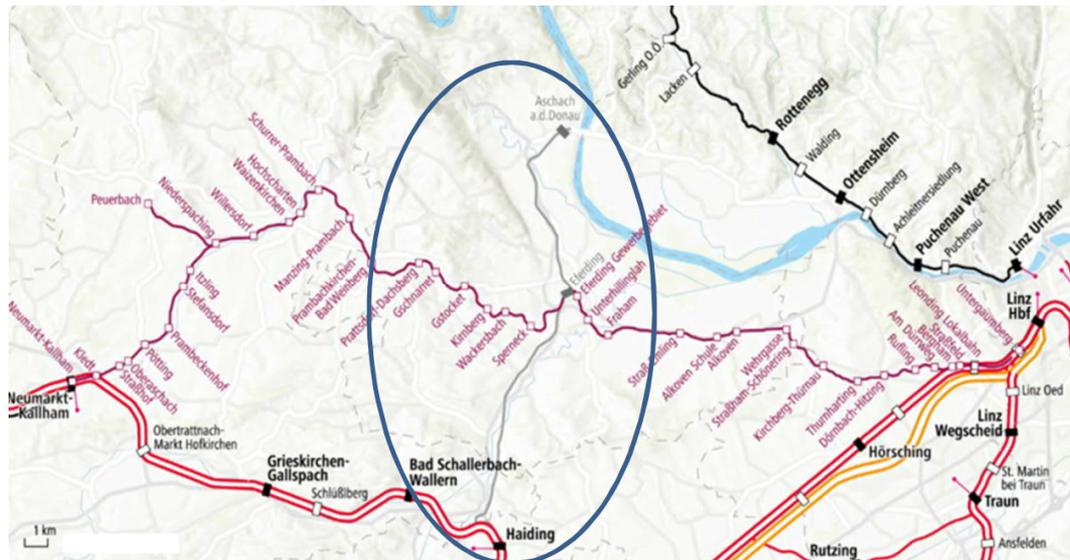
8.1.

Die Aschacherbahn ist eine normalspurige Nebenbahn, die im Bahnhof Haiding von der Bahnstrecke Wels-Passau abzweigt. Sie führt über rd. 20,5 km bis Aschach an der Donau. Dabei kreuzt sie im Bahnhof Eferding die Linzer Lokalbahn

(LILO; Bahnstrecke von Linz nach Peuerbach und Neumarkt-Kallham). Sie ist eingleisig, nicht elektrifiziert und wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt. Der damals schon reduzierte Personenverkehr wurde im Dezember 2019 vollständig eingestellt.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der Aschacherbahn (graue Darstellung der Strecke in Bildmitte). In Eferding kreuzt die Aschacherbahn die von Linz (ganz rechts im Bild) kommende LILO, welche bis Peuerbach und Neumarkt-Kallham führt (links im Bild).

Abbildung 1: Verlauf der Aschacherbahn von Haiding über Eferding nach Aschach



Quelle: BMK, „Investitionsoffensive Privatbahninfrastruktur - 9. MIP“, Seite 23, Wien 2022

9.1.

Die Übernahme der Aschacherbahn sowie anderer Regionalbahnen im Bundesland OÖ durch das Land OÖ war bereits in den Jahren 2010 bis 2012 Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und dem Land OÖ, kam damals aber nicht zustande.

Die verkehrspolitischen und fachlichen Überlegungen zur Aschacherbahn wurden 2014 im Auftrag des Landes OÖ in der „Potenzialuntersuchung Aschacherbahn“ vom August 2014 vertieft. Dabei wurden z. B. das „Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008“, die Verkehrserhebung 2012 des Landes OÖ, die „PendlerInnenstatistik 2014“ und der Regionalbusverkehr berücksichtigt. Es wurde damals ein theoretisches „Potenzial von 1.500 bis 2.500 Fahrten an Werktagen“ mit der Bahn für den Korridor zwischen Aschach und Eferding erhoben. Dazu wäre dieser Abschnitt der Aschacherbahn in die LILO Richtung Linz einzubinden, neue Haltestellen zur besseren Erschließung zu errichten und die mittlere Reisegeschwindigkeit zwischen Aschach und Linz auf annähernd 50 km/h zu erhöhen.

Im Mai 2015 beauftragte das damalige für Verkehr zuständige Mitglied der Oö. Landesregierung ein Projekt zur „Vorbereitung der Übernahme von ÖBB-Regionalbahninfrastruktur“. Darin enthalten war auch die Aschacherbahn. Weiters fand im „Mobilitätsleitbild für die Region Linz“ des Landes OÖ und der Stadt Linz

aus dem Jahr 2018 die „LILO-Verlängerung nach Aschach an der Donau“ Erwähnung.

Im Zuge der im Jahr 2019 zwischen den ÖBB und dem Land OÖ abgeschlossenen Vereinbarung über ÖBB-Infrastrukturmaßnahmen in Oberösterreich („Attraktivierungspaket 2019“) wurde die Übernahme der Aschacherbahn durch das Land OÖ bzw. die Schiene OÖ GmbH vereinbart⁶. Mit der Übernahme wird das Ziel der langfristigen Sicherstellung dieser Bahninfrastruktur für den Güterverkehr und insbesondere der Einbindung des nördlichen Streckenabschnittes Eferding-Aschach in das Netz der LILO für den Personenverkehr weiterverfolgt.

Im „Mobilitätsleitbild Oberösterreich 2035“ vom November 2023 (vom Landtag am 25.1.2024 zur Kenntnis genommen) ist dementsprechend für die LILO die „langfristige Vernetzung mit der Aschacherbahn im Abschnitt Eferding-Aschach an der Donau“ als Maßnahme festgelegt. Weiters soll der Abschnitt Aschach-Haiding als Güterverkehrsstrecke erhalten bleiben.

9.2.

Aus Sicht des LRH sind die Überlegungen des Landes OÖ zur Übernahme der Aschacherbahn und damit der Sicherstellung dieser Bahninfrastruktur für den Güterverkehr bzw. im Streckenabschnitt Eferding-Aschach für den Personenverkehr langfristig betrachtet plausibel, jedoch derzeit noch wenig konkret.

10.1.

Zur Abdeckung der von der Schiene OÖ GmbH „zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung des Güterverkehrs bis 2030“ voraussichtlich für die Aschacherbahn benötigten Mittel in Höhe von 22,66 Mio. Euro wurde am 8.7.2021 ein Landtagsbeschluss herbeigeführt. Darauf aufbauend schlossen das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH am 21.9.2021 eine Finanzierungsvereinbarung ab. Auf Basis dieser Finanzierungsvereinbarung konnte die Schiene OÖ GmbH die Verträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG abschließen (Kaufvertrag am 21.10.2021, Betriebsführungsvertrag am 20.10.2021) und die Konzession am 9.11.2021 beantragen. Die Erteilung der Konzession „für eine vernetzte Nebenbahn“ erfolgte durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Dezember 2023 mit Wirkung vom 1.1.2024 bis 31.12.2053. Die Konzession umfasst „die Strecke Haiding-Eferding-Aschach an der Donau, km 0,646 – km 21,133“ für den Güterverkehr und für den Personenverkehr im Bereich des Bahnhofs Eferding.

Die Schiene OÖ GmbH ist aktuell dabei, die Übernahmeabwicklung aufzuarbeiten⁷. Weiters ist die Instandhaltung der Strecke für den Güterverkehr gemäß der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land OÖ eine Aufgabe der Schiene OÖ GmbH.

Mit der Übernahme erlangte die Schiene OÖ GmbH auch den Status eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU)⁸ bzw. einer Privatbahn im Sinne des Privatbahngesetzes und erhält damit Zugang zu Privatbahnfördermitteln des

⁶ Unterzeichnung am 2.7.2019

⁷ Einzelne Vertragspassagen des Kauf- bzw. Betriebsführungsvertrages sind an die Konzessionserteilung gebunden bzw. erst dann wirksam.

⁸ Voraussetzung dafür ist die Beiziehung eines externen Betriebsführers.

Bundes aus den „Mittelfristigen Investitionsprogrammen für Privatbahnen“ (MIP). Diese Mittel werden vom BMK verwaltet.

10.2.

Der LRH sieht es positiv, dass die Schiene OÖ GmbH mit der Übernahme der Aschacherbahn und der daraufhin vom BMK erteilten Konzession nunmehr den Status eines EIU bzw. einer Privatbahn erlangt hat und daher berechtigt ist, um MIP-Mittel anzusuchen.

11.1.

Im Folgenden werden die aktuellen Planungsstände und Maßnahmen zur Aschacherbahn beschrieben.

- **Bahnhof Eferding:**
Dieser gehört zur Aschacherbahn und somit nunmehr der Schiene OÖ GmbH. Er wird auch von der LILo genutzt. Aus MIP-Mitteln soll der bis 31.12.2030 gemäß Konzessionsbescheid nötige Bahnhofsumbau in Eferding mitfinanziert werden. Insbesondere sind zunächst die Erneuerung und Inbetriebnahme der sicherungstechnischen Anlagen erforderlich. Weiters ist die Nutzung des Bahnhofs Eferding für den Personenverkehr sowohl bei der LILo-Bestandsstrecke als auch von Eferding nach Aschach zu berücksichtigen. Die geschätzten Gesamtkosten für dieses Vorhaben lagen im November 2023 bei rd. 30 Mio. Euro. Derzeit ist die Schiene OÖ GmbH mit dem BMK im fachlichen Austausch zur Finanzierung bzw. zur Übermittlung der benötigten Unterlagen und Informationen. Im Regelfall werden 50 Prozent der Gesamtkosten aus MIP-Mitteln des Bundes abgedeckt. Die andere Hälfte ist in diesem Fall vom Land OÖ zu tragen. Die Planungen sollen im Frühjahr 2024 von der Schiene OÖ GmbH ausgeschrieben werden.
- **Güterverkehr:**
Der derzeitige Betrieb des Güterverkehrs zwischen Aschach über Eferding und Haiding nach Wels wird im Auftrag der Schiene OÖ GmbH von den ÖBB geführt. In Zukunft (geplant ab 2025) soll die Betriebsführung an ein noch im Rahmen eines vergaberechtskonformen Verfahrens zu ermittelndes Verkehrsunternehmen übertragen werden.
- **Personenverkehr:**
Dieser ist als Verlängerung der LILo von Linz kommend über den Bahnhof Eferding nach Aschach angedacht (gemäß „Potenzialuntersuchung Aschacherbahn“). Die Schiene OÖ GmbH sieht die Übernahme der Aschacherbahn „mit der langfristigen Zielsetzung“, den Personenverkehr auf dem Teilabschnitt Eferding-Aschach wieder aufzunehmen. Derzeit wird daher „erst nach dem Jahr 2030“ damit gerechnet. Es müsste laut Schiene OÖ GmbH jedenfalls die Bestandsstrecke der LILo bis Eferding ausgebaut bzw. verbessert werden (z. B. Ausweichmöglichkeiten, Kapazitäten, Eisenbahnkreuzungen), um einen 15-Minuten-Takt zu ermöglichen. Weiters wären auf dem Teilabschnitt der Aschacherbahn zwischen Eferding und Aschach die Haltstellen zu erneuern bzw. eventuell neu zu situieren, die Lage der Endhaltestelle in Aschach zu überdenken und die Strecke zu elektrifizieren. Ebenso wäre ein detailliertes Betriebskonzept unter Berücksichtigung der Vernetzung mit anderen Bahnen in der Region (z. B. Regional-Stadtbahn durch die Linzer Innenstadt als Verbindung zur Mühlkreisbahn und nach Gallneukirchen bzw. Pregarten) zu erarbeiten. Für diese Maßnahmen wären

die zu erwartenden Kosten umfassend zu ermitteln. Vor der Realisierung der ersten Maßnahmen werden dann die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analysen von besonderer Bedeutung sein. Darauf aufbauend wäre ein aktualisierter Businessplan sowie ein detaillierter Terminplan für die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen für die Aschacherbahn zu erstellen. Dies sollte die Schiene OÖ GmbH in ihre konkreten Investitionsplanungen aufnehmen bzw. mit ihren anderen Vorhaben finanziell, terminlich und personell abstimmen.

In der Prioritätenreihung des Landes OÖ sind die Aktivitäten zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dem Abschnitt Eferding-Aschach der Aschacherbahn erst im Anschluss an diverse Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Großraum Linz (insbesondere die Regional-Stadtbahn durch die Linzer Innenstadt als Verbindung zur Mühlkreisbahn und nach Gallneukirchen bzw. Pregarten sowie die Verlängerung der StadtRegioTram von Traun nach Kremsdorf) vorgesehen. Für diese Reihung sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und systemischen Aspekte entscheidend. Jedenfalls wird die Schiene OÖ GmbH zeitgerecht einen Projektauftrag des Landes OÖ bzw. die erforderliche Finanzierungsvereinbarung mit dem Land OÖ benötigen, um die zur Realisierung dieses Vorhabens notwendigen Schritte setzen zu können.

11.2.

Der LRH kann die geplanten Maßnahmen an der Aschacherbahn bzw. in Kombination mit der LILLO grundsätzlich nachvollziehen. Sie sind auch im Einklang mit den Zielen des „Mobilitätsleitbildes Oberösterreich 2035“ – insbesondere mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr. Er weist jedoch darauf hin, dass die wirtschaftliche und zweckmäßige Realisierung von der rechtzeitigen und strukturierten Erarbeitung einiger aufeinander abgestimmter Konzepte und Planungen abhängt. Weiters ist den Themenkreisen Nutzen-Kosten-Relation, Finanzierbarkeit und Prioritätensetzung im Zusammenhang mit anderen Vorhaben der Schiene OÖ GmbH weiterhin besonderes Augenmerk zu schenken. Vor der Übernahme von Nebenbahnen sollten künftig jedenfalls der tatsächliche Nutzen dieser und die künftig zu tragenden Kosten bedacht werden.

Lokalbahn-Teilstrecke Laakirchen-Engelhof

12.1.

Die nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke Laakirchen-Engelhof ist Teil der Lokalbahn Lambach-Gmunden⁹ (eingleisig, normalspurig). Ihre Übernahme durch das Land OÖ war bereits Gegenstand von Verhandlungen zwischen den ÖBB und dem Land OÖ betreffend die Übernahme von Regionalbahnstrecken in Oberösterreich in den Jahren 2010 bis 2012. Nachdem es nicht zur damals beabsichtigten Übernahme kam, wollten die ÖBB, dass zumindest die mit Bescheid des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom März 2015 stillgelegte Lokalbahn-Teilstrecke Laakirchen-Engelhof durch das Land OÖ bzw. die Schiene OÖ GmbH übernommen wird. Mit der Übernahme verfolgt das Land OÖ das Ziel, die Trasse für eine eventuelle spätere Nutzung durch eine StadtRegioTram von Gmunden über Engelhof nach

⁹ Aktuell wird diese Bahn zwischen Lambach und Laakirchen für den Güterverkehr genutzt.

Laakirchen (bzw. Steyrmühl) als Ergänzung zur StadtRegioTram von Gmunden nach Vorchdorf zu sichern.

Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der Lokalbahn Lambach-Gmunden mit der Teilstrecke Laakirchen-Engelhof (blaue Darstellung der Strecke in Bildmitte).

Abbildung 2: Verlauf der Lokalbahn von Lambach über Laakirchen zur Haltestelle Engelhof in Gmunden – Streckennummer 259



Quelle: ÖBB Netzplan

Im Sommer 2015 beauftragte die Schiene OÖ GmbH die „Ermittlung des Verkehrswertes der Bahnstrecke südlich des Verschiebebahnhofes Laakirchen – Bahnhof Engelhof inkl. der auf Bahngrund bestehenden Bauobjekte“. Auf Basis des Gutachtens des beauftragten Immobilien-Sachverständigen und der Vertragsverhandlungen wurde der Kaufvertrag zwischen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und der Schiene OÖ GmbH für den Streckenabschnitt „Laakirchen Abstellanlage-Engelhof“ (Streckenkilometer 20,190 bis 25,204) am 5.10.2016 unterzeichnet. Der Kaufpreis betrug 300.000 Euro.

12.2.

Aus Sicht des LRH sind die Überlegungen des Landes OÖ zur Übernahme und Sicherung der Eisenbahntrasse Laakirchen-Engelhof plausibel. Positiv merkt er an, dass der Kaufpreis als Ergebnis der Vertragsverhandlungen niedriger war, als im Verkehrswertgutachten ermittelt.

13.1.

Im Herbst 2016 beauftragte die Schiene OÖ GmbH eine Ziviltechniker GmbH mit der Erarbeitung einer „Technischen Machbarkeitsstudie“, um die Überlegungen zur Nutzung der übernommenen Trasse für eine StadtRegioTram zu vertiefen. Im Herbst 2017 lag das Ergebnis vor. Es beinhaltet Variantenuntersuchungen zur Trassenführung unter Berücksichtigung der Fahrgastpotenziale sowie die Fahrzeitberechnungen und Kostenschätzungen für eine „Vorzugsvariante“ (Länge rd. 7,6 km, Kosten rd. 54,3 Mio. Euro inkl. Reserven auf Preisbasis 2017) bzw. eine mögliche Verlängerung um rd. 1,8 km Richtung Steyermühl (Kosten rd. 21,6 Mio. Euro auf Preisbasis 2017). Die Potentialanalyse eines Unternehmens für Verkehrsplanung und Regionalentwicklung zeigte bei optimaler Potentialausschöpfung (Halbstundentakt, Anlage der Haltestellen mit bester fußläufiger Erreichbarkeit) bis zu ca. 1.900 Wege pro Werktag bis Steyermühl bzw. ca. 1.690 Wege pro Werktag bis zur Haltestelle „Laakirchen Schule“ auf. Weiters ergab eine grobe Abschätzung ein Potential von „bis zu zusätzlich 500 Fahrten / Werktag“ innerhalb der Stadtgemeinde Laakirchen (Binnenwege). Vor weiteren Schritten Richtung Realisierung ist – gemäß Auskunft der Schiene OÖ GmbH – jedenfalls noch eine vertiefte Nutzen-Kosten-Untersuchung zu erarbeiten. Dazu müssten zunächst ein konkreter Projektauftrag bzw. eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Land OÖ vorliegen. Deshalb beschäftigt sich die Schiene OÖ GmbH derzeit lediglich mit der Trassensicherung und der Verwertung der nicht für die zukünftig seitens des Landes OÖ angedachten Nutzung der Trasse als StadtRegioTram betriebsnotwendigen Liegenschaften.

13.2.

Der LRH sieht in der Technischen Machbarkeitsstudie und der Potentialanalyse grundlegende Unterlagen für weitere Untersuchungen zur möglichen Trassenutzung. Dabei ist in zeitlicher Hinsicht jedenfalls die prioritäre Einordnung mit den anderen geplanten schienengebundenen Vorhaben des Landes OÖ – insbesondere im oberösterreichischen Zentralraum – zu berücksichtigen. Die jeweiligen erwartbaren bzw. abschätzbaren Nutzen-Kosten-Relationen werden dazu von besonderer Bedeutung sein.

14.1.

Die Verwertung der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften durch die Schiene OÖ GmbH begann im Frühjahr 2019 mit dem Verkauf der Teilstrecke „Laakirchen Abstellanlage“ (Streckenkilometer 20,190) bis Streckenkilometer 20,590 an ein Maschinenbauunternehmen, das diese Teilstrecke als nicht-öffentliche Anschlussbahn nützt. Die Schiene OÖ GmbH hat sich dabei ein Vorkaufsrecht gesichert. Der Kaufvertrag wurde am 4.6.2019 unterzeichnet.

Dasselbe Maschinenbauunternehmen pachtete mit Vertrag vom 29.7.2020 die Teilstrecke von Streckenkilometer 20,590 bis Streckenkilometer 23,100 zur Nutzung als nicht-öffentliche Anschlussbahn. Mit 1.8.2020 begann das auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Pachtverhältnis. Die Schiene OÖ GmbH verzichtete weiters auf das Recht zur ordentlichen Kündigung für die Dauer von fünf Vertragsjahren. Danach sind beide Vertragsparteien berechtigt, den Pachtvertrag unter Einhaltung einer Frist von zwölf Monaten zum Ende eines jeden Kalenderjahres, also zu jedem 31.12., zu kündigen. Das Unternehmen nutzt die gekaufte bzw. gepachtete Strecke insbesondere zu Testzwecken für Schienenfahrzeuge sowie Schienenbearbeitungs- und Gleisbaumaschinen (z. B. Schienen-

fräszüge zum Reprofilieren des Schienenkopfes, Gleisstopfmaschinen, Maschinen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahn-Fahrwegen).

14.2.

Da der verkaufte Streckenteil grundsätzlich nicht für die angedachte StadtRegioTram benötigt wird, der verpachtete Teil jedoch schon, ist die Vertragsgestaltung zur Verwertung der Liegenschaften aus Sicht des LRH zweckmäßig.

15.1.

Im Bereich der derzeit von der „Traunseetram“ genutzten Haltestelle Engelhof verpachtete die Schiene OÖ GmbH mit Vertrag vom 20.3.2023 Grundflächen an den Betreiber der Traunseetram zur Nutzung als „Park and Ride Anlage“ für Fahrzeuge und teilweise auch als Abstellplatz für Fahrräder. Die Stadtgemeinde Gmunden verpflichtete sich in diesem Vertrag gegenüber dem Betreiber der Traunseetram zu festgelegten unentgeltlichen Wartungs- und Reinigungsarbeiten (genehmigt in der Gemeinderatssitzung am 4.7.2022). Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Die Vertragsparteien haben das Recht, unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist zum Ende eines Kalenderjahres ohne Angaben von Gründen zu kündigen. Die Schiene OÖ GmbH und die Stadtgemeinde Gmunden haben jeweils auf die Ausübung des Kündigungsrechtes „auf die Dauer des Bestehens der Konzession“ zum Betrieb der Traunseetram durch den derzeitigen Betreiber verzichtet.

15.2.

Der LRH sieht die Errichtung der Park and Ride Anlage im Bereich der Haltestelle Engelhof als hilfreich an, die Nutzung der Traunseetram zu steigern. Auch für zukünftige Fahrgäste der angedachten StadtRegioTram Laakirchen-Engelhof wäre diese Anlage nutzbar.

16.1.

Die Schiene OÖ GmbH führt derzeit Verhandlungen mit einem Unternehmen, das ein für den Eisenbahnbetrieb nicht betriebsnotwendiges Grundstück im Bereich der Haltestelle Engelhof bereits von den ÖBB gepachtet hatte und nunmehr diese mit einem Betriebsgebäude bebaute Liegenschaft im Ausmaß von 2.198 m² kaufen möchte. Dazu hat die Schiene OÖ GmbH im Oktober 2023 ein Verkehrswert-Gutachten eines Immobilien-Sachverständigen eingeholt.

Weiters ist der Betreiber der Traunseetram daran interessiert, ein von ihm im Bereich der Haltestelle Engelhof für den Betrieb der Traunseetram genutztes und als Verkehrsfläche gewidmetes Grundstück im Ausmaß von 3.044 m² von der Schiene OÖ GmbH zu erwerben. Der oben erwähnte Sachverständige hat auch zu diesem Grundstück ein Verkehrswert-Gutachten im Oktober 2023 erstellt.

Auch bezüglich des „Bahnhofsgebäudes Engelhof“ hat die Schiene OÖ GmbH mit dem Betreiber der Traunseetram Gespräche zum Verkauf begonnen.

16.2.

Aus Sicht des LRH stehen die Verkäufe der beiden Grundstücke im Bereich der Haltestelle Engelhof nicht im Widerspruch zur angedachten StadtRegioTram Laakirchen-Engelhof. Dies gilt auch für das Bahnhofsgebäude Engelhof. Vertraglich ist jedoch insbesondere zu berücksichtigen, dass die zukünftige Nutzung nicht beeinträchtigt wird und Nutzungs- bzw. Widmungsänderungen nicht

zum wirtschaftlichen und/oder betrieblichen Nachteil der Schiene OÖ GmbH führen können. Generell hat die Schiene OÖ GmbH bei derartigen Verkäufen auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu achten.

Busterminal Linz Hauptbahnhof

17.1.

Das Busterminal Linz Hauptbahnhof wurde in den frühen 2000er-Jahren als integrierter Bauteil des Landesdienstleistungszentrums errichtet. Eigentümer der Liegenschaft bzw. der Anlage ist ein Immobilienunternehmen. Die Finanzierung des Busterminals erfolgte im Wege der zum Zeitpunkt der Umsetzung am Linzer Hauptbahnhof mit Konzessionsrechten ausgestatteten Verkehrsunternehmen (gemäß Vertrag vom März 2002: 20 Prozent Österreichische Bundesbahnen, 40 Prozent Österreichische Postbus AG, 15 Prozent ein privates Busunternehmen und 25 Prozent die Linz Linien GmbH). Das Land OÖ und die Stadt Linz stellten den Verkehrsunternehmen die benötigten Finanzierungsmittel zur Verfügung und die Verkehrsunternehmen erhielten vertragliche Nutzungsrechte an der Anlage.

Weiters verpflichtete sich die Stadt Linz in einer „Betriebsvereinbarung“ vom März 2002 mit dem Immobilienunternehmen und den Verkehrsunternehmen zur gänzlichen Übernahme der Kosten für die „Erhaltung, Reinigung und Instandsetzung“ sowie der Betriebskosten des Busterminals (insbesondere anteilige Gebäudeversicherungskosten inklusive Eindeckung von Vandalismusschäden). Nicht Vertragspartner dieser Betriebsvereinbarung war das Land OÖ. Erst mit der „Finanzierungsvereinbarung Erhaltungsaufwand Busterminal“ vom 24.1.2005 sagte das Land OÖ der Stadt Linz zu, sich an den Kosten gemäß der Betriebsvereinbarung vom März 2002 zu beteiligen. Die damals geschätzten Ausgaben („Kostenbasis“) betragen laut Präambel der Finanzierungsvereinbarung „jährlich voraussichtlich rd. 87.500 Euro (1,2 Mio. Schilling)“. Davon sollte das Land OÖ 50 Prozent übernehmen. Weiters war der Kostenbeitrag des Landes OÖ mit der Hälfte der Kostenbasis gedeckelt. Dies ergab für das Land OÖ einen Kostendeckel von maximal 43.750 Euro, wertgesichert mit dem „allgemein gültigen und verlautbarten Verbraucherpreisindex“ des „österreichischen Statistischen Zentralamts“. Erstmals für das Jahr 2004 wurde vom Land OÖ ein Kostenbeitrag geleistet. In der Folge stiegen die Zahlungen des Landes OÖ bzw. die Forderungen der Stadt Linz sukzessive auf 122.905,81 Euro im Jahr 2023. Dem LRH konnten von der dafür zuständigen Landes-Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr (GVÖV) keine Nachweise zur vertragsgemäßen jährlichen Berücksichtigung des Kostendeckels für die Zahlungen an die Stadt Linz seit 2004 vorgelegt werden.

17.2.

Der LRH beurteilt das damalige Vertragswerk als zweckmäßig, den Busterminal Linz Hauptbahnhof zu errichten, zu erhalten und zu betreiben. Er kritisiert jedoch, dass die GVÖV die Regelung des Kostendeckels gemäß Finanzierungsvereinbarung mit der Stadt Linz bei seinen jährlichen Zahlungen nicht berücksichtigte bzw. nicht jährlich den aktuellen Wert des Kostendeckels ermittelte, um so überprüfen zu können, inwieweit der Kostendeckel die Zahlungen reduzieren würde. Der LRH empfahl der GVÖV am 26.3.2024, umgehend die Zahlungen ab 2004 mit dem jeweils anzuwendenden Kostendeckel zu vergleichen, um die umfassende Einhaltung des Kostendeckels bzw. allfällige vereinzelte nicht vertragskonforme

Überschreitungen (Überzahlungen) festzustellen. Dieser Empfehlung entsprechend wurden dem LRH am 2.5.2024 die Berechnungen zur Einhaltung bzw. Überzahlung des Kostendeckels von der GVÖV übermittelt. Die folgende Tabelle zeigt jahresweise die Ergebnisse dieser Berechnungen.

Tabelle 4: Überzahlung des vertraglich vereinbarten Kostendeckels im jeweiligen Jahr

Jahr	Überzahlung in Euro
2004	0
2005	16.843,57
2006	0
2007	4.904,56
2008	13.283,97
2009	14.500,79
2010	8.675,50
2011	13.154,13
2012	7.155,07
2013	4.561,60
2014	6.526,21
2015	3.526,01
2016	5.886,18
2017	10.588,12
2018	10.459,15
2019	0
2020	13.432,98
2021	17.767,28
2022	14.877,88
Zwischensumme	166.143,00
2023 ¹⁰	52.940,86
Summe	219.083,86

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Berechnungen der GVÖV

Die obige Tabelle zeigt, dass in den Jahren 2004 bis 2022 tatsächliche Überzahlungen von in Summe 166.143 Euro erfolgten. Die vorliegende Forderung der Stadt Linz vom 14.3.2024 für das Jahr 2023 würde eine weitere Überzahlung von 52.940,86 Euro ergeben. Daher empfiehlt der LRH der GVÖV, den Kostendeckel bei der Zahlung für das Jahr 2023 vertragskonform zu berücksichtigen und die bereits erfolgten vertragswidrigen Überzahlungen von in Summe 166.143 Euro

¹⁰ der den Kostendeckel auf Basis der Forderung der Stadt Linz für 2023 übersteigende Betrag

(exkl. Wertsicherung der jeweiligen Überzahlung) zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen.

Bei den in den Jahren 2004 bis 2022 angefallenen vertragswidrigen Überzahlungen wäre bei der jahresbezogenen Ermittlung des von der Stadt Linz an das Land OÖ zurückzuzahlenden Betrages noch die vertraglich vereinbarte Wertsicherung hinzuzurechnen. Die Summe von 166.143 Euro würde sich dementsprechend erhöhen.

17.3.

Der Empfehlung des LRH, die nicht vertragskonforme Überzahlung (zuzüglich Wertsicherung) hinsichtlich der Finanzierungsvereinbarung "Busterminal" von der Stadt Linz zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen, wird seitens der Abteilung GVÖV entsprochen.

Im Zusammenhang wird aus Sicht der Abteilung GVÖV angemerkt, dass ein im Kontext stehender Vertrag (Finanzierungsvereinbarung "Nahverkehrsdrehscheibe"), welcher im selben Landtagsbeschluss im Jahr 2004 beschlossen und in weiterer Folge zeitgleich mit der Finanzierungsvereinbarung "Busterminal" abgeschlossen wurde, keine Überzahlungen aufweist und auch die Summe der Zahlungen beider Verträge die Summe der vertraglich geregelten Deckelungen nicht überschritt.

17.4.

Der LRH nimmt positiv zur Kenntnis, dass seine Empfehlung von der Abteilung GVÖV umgesetzt wird. Er weist aber darauf hin, dass die von der Abteilung GVÖV erwähnte Summenverknüpfung der Deckelung beim Busterminal Linz Hauptbahnhof mit einer Deckelung eines anderen Vertrages (Nahverkehrsdrehscheibe) keine Relevanz hat, da dieses Gedankenkonstrukt nicht dem vorliegenden rechtskräftig vereinbarten Vertragswerk entspricht.

18.1.

Ab dem Jahr 2010 nahm das Land OÖ beim Betrieb des Busterminals Probleme bzw. Mängel in der Bedienung (Steigbelegung), der Fahrgastinformation (Leitsystem, Anzeigen) sowie der Reinigung und Pflege wahr. Weiters arbeitete es Konzepte zur baulichen Verbesserung der Anlage aus.

Im Jahr 2014 wurde vom Land OÖ das Projekt der Erneuerung und Bewirtschaftung des Busterminals Linz Hauptbahnhof an die Schiene OÖ GmbH übertragen. Dabei entwickelte sich sehr bald die Vorstellung, dass es zweckmäßig wäre, die Schiene OÖ GmbH mit der Bewirtschaftung des Busterminals zu beauftragen. Dies insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung des Regionalbusverkehrs im wettbewerblichen Vergabeumfeld.

18.2.

Aus Sicht des LRH sind die Gründe zur angestrebten Übernahme der Bewirtschaftung des Busterminals durch die Schiene OÖ GmbH nachvollziehbar.

19.1.

Die Schiene OÖ GmbH trat in der Folge mit allen Involvierten (Verkehrsunternehmen, Anlageneigentümer, Stadt Linz, OÖVG) in Kontakt und erarbeitete vertragliche Grundlagen für eine Bewirtschaftung. Derzeit umfasst das Vertragswerk gemäß den Angaben der Abteilung GVÖV neun Vereinbarungen, mit dem

alle Rechte und Pflichten am Busterminal neu festgelegt werden sollen. Weiters wurde das Gebäude neu vermessen und entsprechend der künftig geplanten Organisation wurden Pläne ausgearbeitet.

Die Probleme an der Steigbelegung betreffen vor allem die heute zu hohe Anzahl an Haltestellen pro Bussteig (derzeit acht). Das führt dazu, dass der Platz zwischen zwei haltenden Bussen für ein Einfahren dazwischen zu kurz ist. Dadurch können Busse oft nicht an den Steig heranfahren und bleiben schräg oder in zweiter Spur stehen. Das Problem soll durch Reduktion auf sechs Haltestellen pro Steig und bessere Steiganordnung gelöst werden. Dazu ist eine bauliche Adaptierung erforderlich. Ein weiteres Thema der Nutzung ist die Herstellung eines geordneten und diskriminierungsfreien Zugangs von unterschiedlichen Busunternehmen zu Haltestellenbedienungen im Rahmen von Verkehrsdienstverträgen. Am Busterminal besteht weiters grundsätzlich ein Mangel in der Führung der Fahrgäste (fehlendes Leitsystem) und ein insgesamt nicht zufriedenstellendes Gesamterscheinungsbild (z. B. unzureichende Beleuchtung, ungepflegter Zustand). Der Warteraum für Fahrgäste ist aufgrund mangelnder Pflege und Überwachung seit Jahren geschlossen. Diesen Mängeln soll durch ein umfassendes Leit- und Beleuchtungskonzept sowie eine laufende Kontrolle (Einsatz von Sicherheitspersonal) begegnet werden.

19.2.

Der LRH sieht die angedachten bzw. geplanten Maßnahmen zur Attraktivierung und Modernisierung des Busterminals Linz Hauptbahnhof durch die Schiene OÖ GmbH positiv, da sie einen unmittelbar spürbaren Nutzen für die Fahrgäste erwarten lassen. Es würde dadurch auch die Erreichung der Ziele des „Mobilitätsleitbildes Oberösterreich 2035“ – insbesondere der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr – unterstützt.

20.1.

Die Gespräche und Verhandlungen zwischen Verkehrsunternehmen, Anlageneigentümer, Stadt Linz, OÖVG, Land OÖ und Schiene OÖ GmbH gestalteten sich laut Auskünften der Abteilung GVÖV und der Schiene OÖ GmbH als schwierig. Zu Beginn des Jahres 2021 waren die Gespräche und Vorarbeiten für den Abschluss des Vertragswerks sowie die bauliche Umsetzung der Planungen weitestgehend finalisiert. Daher wurde auch die Bauausschreibung von der Schiene OÖ GmbH gestartet. Aufgrund der fehlenden Zustimmung der Stadt Linz zur Mitfinanzierung und der dadurch fehlenden gesicherten Ausfinanzierung des Vorhabens wurde die Umsetzung jedoch im April 2021 durch die Schiene OÖ GmbH gestoppt und die Ausschreibung zurückgezogen.

Seither bemühen sich das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH, die Voraussetzungen bei der Stadt Linz für den Vertragsabschluss und die Umsetzung sicherzustellen. Die Verträge zwischen den Verkehrsunternehmen, dem Anlageneigentümer, dem Land OÖ, der Stadt Linz und der OÖVG liegen grundsätzlich unterschrittsreif vor. Nach wie vor offen sind die Themenkreise der Mitfinanzierung der baulichen Maßnahmen am Busterminal durch die Stadt Linz und die Beteiligung der Stadt Linz an den (bisher von ihr getragenen und vom Land OÖ zur Hälfte mitfinanzierten) Betriebskosten des Busterminals.

Derzeit planen das Land OÖ und die Schiene OÖ GmbH, das Vorhaben im Jahr 2025 umzusetzen. Voraussetzung dafür wäre, dass bis Juni 2024 insbesondere die Planungs- und Baukostenbeteiligung (Investitionskosten-

beteiligung) bzw. die Beteiligung an den laufenden Kosten (Erhaltungs-, Reinigungs- und Instandsetzungskostenbeteiligung) durch die Stadt Linz sowie das gesamte Vertragswerk rechtskräftig vorliegen.

20.2.

Aus Sicht des LRH ist es unverständlich, dass die Stadt Linz bisher nicht bereit war, beim Busterminal Linz Hauptbahnhof ihren Beitrag zur dringend erforderlichen Umsetzung der baulichen und gestalterischen Maßnahmen einzubringen sowie der vertraglichen Neugestaltung der Erhaltungsaufgaben zuzustimmen. Dies insbesondere deshalb, da nunmehr das Land OÖ bzw. die Schiene OÖ GmbH Aufgaben übernehmen würden, die derzeit von der Stadt Linz zu erbringen sind. Im Ergebnis haben die Nutzer:innen somit seit 2021 nicht den verbesserten Busterminal-Standard zur Verfügung, der den aktuellen und zukünftigen Anforderungen entsprechen würde.

Der LRH weist auf die Dringlichkeit einer raschen Lösung dieses Problems im Sinne der Nutzer:innen hin. Dazu sollte das Land OÖ die Verhandlungen mit der Stadt Linz weiterhin intensiv betreiben und eine Realisierung der Maßnahmen spätestens zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Sommer 2025 ermöglichen. Der Fortschritt oder auch die Hemmnisse im Projekt sollten sachlich und transparent der Öffentlichkeit kommuniziert werden.

21.1.

Zur Finanzierung von Vorbereitungsmaßnahmen wurden von der Schiene OÖ GmbH bereits im Jahr 2020 Fördermittel beim Land OÖ beantragt und in Höhe von 400.000 Euro gewährt. Aufgrund der in der Zwischenzeit weiter angefallenen Aufwendungen bei der Schiene OÖ GmbH wurde Mitte Dezember 2023 ein Zwischenstand ermittelt und ein weiterer Förderantrag über 550.000 Euro beim Land OÖ eingebracht. Die Kosten des Umbaus stiegen seit dem ersten geplanten Umsetzungstermin im Jahr 2021 (damalige Kostenschätzung rd. 3,5 Mio. Euro) wegen der seit damals eingetretenen Baukostensteigerungen stark an bzw. haben sich verdoppelt. Der aktuelle Stand der Kostenschätzung der Schiene OÖ GmbH beträgt rd. 7 Mio. Euro.

Auf Nachfrage des LRH gaben die Abteilung GVÖV und die Schiene OÖ GmbH bekannt, dass von ihnen wegen der von der Stadt Linz seit 2021 bis Anfang 2024 verursachten mehrfachen Verzögerungen der Projektrealisierung insgesamt nutzlos gewordene Aufwendungen („frustrierte Aufwendungen“) in Höhe von mindestens rd. 400.000 Euro zu tragen waren. Dazu zählen insbesondere Personalaufwendungen der Abteilung GVÖV und der Schiene OÖ GmbH, teilweise Kosten für Rechtsberatungen sowie einige Kosten für Bauvorbereitungen und Termin- bzw. Bauphasenpläne.

21.2.

Nach Ansicht des LRH sollten die aktuellen Baukostensteigerungen für das Land OÖ ein weiteres Argument darstellen, um die Stadt Linz von der Dringlichkeit eines Abschlusses des erforderlichen Vertragswerkes zur Finanzierung und damit der Realisierung des Vorhabens zu überzeugen.

Bezüglich der für den LRH der Höhe nach plausibel dargelegten, bereits angefallenen „frustrierten Aufwendungen“ rät der LRH dem Land OÖ – obwohl kein rechtlicher Anspruch besteht – sich diese vom Verursacher Stadt Linz wertgesichert ersetzen zu lassen. Dies gilt auch für allenfalls noch anfallende „frustrierte Aufwendungen“.

Busterminal Gaspoltshofen

22.1.

Bereits vor Gründung der Schiene OÖ GmbH bestanden seitens der Abteilung GVÖV Pläne für die Errichtung von Busterminals in Zusammenhang mit regionalen Verkehrskonzepten für den öffentlichen Verkehr. So war in den regionalen Verkehrskonzepten für den Raum Grieskirchen und Innviertel unter anderem die Errichtung eines Busterminals in Gaspoltshofen vorgesehen. Auch die Einstellung der „Haager Lies“¹¹, die eine Haltestelle in der Marktgemeinde Gaspoltshofen hatte, machte es nötig, das dortige Regionalbusangebot wieder zu verbessern.

Die Planung und Errichtung des Busterminals Gaspoltshofen wurde der Schiene OÖ GmbH im Jahr 2015 übertragen. Das Busterminal wurde im Mai 2016 fertig gestellt und in Betrieb genommen.

Die Anlage umfasst

- einen Bussteig für drei gleichzeitig haltende Regionalbusse,
- einen überdachten Wartebereich mit elektronischer Fahrgastinformation,
- eine Park and Ride-Anlage für insgesamt 20 PKW und
- eine Abstellanlage für zehn Fahrräder und sechs Mopeds.

¹¹ Die 22 Kilometer lange, normalspurige, stillgelegte Lokalbahn verband die Orte Neukirchen bei Lambach und Haag am Hausruck in Oberösterreich.

Abbildung 3: Busterminal Gaspoltshofen



Quelle: Schiene OÖ GmbH

23.1.

Die Schiene OÖ GmbH ist Eigentümerin des Busterminals und der dazugehörigen Nebenanlagen an der Haltestelle (Park and Ride-Anlage, Bike and Ride-Anlage einschließlich Fahrradboxen, Zu- und Abfahrtsstraßen und -wege). Die Marktgemeinde Gaspoltshofen ist Eigentümerin des 2.625 m² großen Grundstücks, auf dem das Busterminal samt Nebenanlagen durch die Schiene OÖ GmbH errichtet wurde. Sie stellt das Grundstück der Schiene OÖ GmbH zur ausschließlichen Nutzung als Busterminal kostenfrei zur Verfügung.

Der Entwurf einer Erhaltungsvereinbarung betreffend die Übernahme der Wartung, Reinigung und des Winterdienstes am Busterminal samt Nebenanlagen, einschließlich der Kostentragung durch die Marktgemeinde Gaspoltshofen, wurde am 11.10.2021 von der Schiene OÖ GmbH an die Marktgemeinde gesandt. Ein von beiden Vertragspartnern unterschriebenes Exemplar dieser Vereinbarung lag zum Prüfungszeitpunkt nicht vor.

23.2.

Der LRH kritisiert, dass die Schiene OÖ GmbH erst im Jahr 2021 – fünf Jahre nach Inbetriebnahme – einen Entwurf zur Regelung der Erhaltungsverpflichtungen an die Marktgemeinde Gaspoltshofen sandte. Der LRH beanstandet außerdem, dass bis dato kein beidseitig unterschriebenes Exemplar dieser Erhaltungsvereinbarung vorliegt. Betreffend die im Entwurf der Erhaltungsvereinbarung angeführte, kostenfreie Nutzung des Grundstücks liegt kein Vertrag vor.

Der LRH empfiehlt, die Erhaltungsverpflichtungen durch eine von beiden Seiten unterschriebene Vereinbarung auch in Bezug auf Haftungsfragen umgehend festzulegen und bei zukünftigen Projekten zeitgerecht die Vertragswerke zu unterfertigen.

23.3.

Die beidseitig unterschriebene Erhaltungsvereinbarung wurde im Zuge der Schlussbesprechung am 8.5.2024 von der Schiene OÖ GmbH vorgelegt.

24.1.

Zur Finanzierung des Projekts lagen folgende Informationen vor:

- 5.11.2013: Das Büro des damals zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung informierte die Marktgemeinde Gaspoltshofen per E-Mail über die aktuelle Kostenschätzung.

Tabelle 5: Kostenschätzung Busterminal Gaspoltshofen

Bezeichnung	Geschätzte Kosten in Euro
Baukosten (inkl. Unvorhergesehenes)	400.000
Grundkosten	200.000
Planungskosten	30.000
Summe	630.000
Landesanteil 75%	472.500

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Unterlagen der Schiene OÖ GmbH

Gleichzeitig wurde in diesem E-Mail eine Finanzierung in Höhe von 472.500 Euro zugesagt. Eine darüberhinausgehende Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land OÖ und der Marktgemeinde Gaspoltshofen liegt nicht vor.

- 18.8.2015: Mit einem Schreiben der Abteilung GVÖV gewährte das Land der Schiene OÖ GmbH einen Investitionszuschuss von bis zu 300.000 Euro für die Errichtung eines Busterminals in der Marktgemeinde Gaspoltshofen.¹² Gleichzeitig wurde die Abteilung GVÖV ermächtigt, die Abwicklung der diesbezüglich erforderlichen Maßnahmen an die Schiene OÖ GmbH zu übergeben. Eine darüberhinausgehende Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land OÖ und der Schiene OÖ GmbH liegt nicht vor.
- 27.12.2017: Im Amtsvortrag der Abteilung GVÖV an die Oö. Landesregierung wird berichtet, dass die Gesamtkosten des Projektes insgesamt 449.144,79 Euro betragen. Das Land OÖ trägt davon 75 Prozent (336.858,59 Euro), die Marktgemeinde Gaspoltshofen 25 Prozent (112.286,19 Euro) der Gesamtkosten. Die Marktgemeinde Gaspoltshofen erbrachte insbesondere für Grundstücke insgesamt Vorleistungen im Wert von 237.371,57 Euro. Da diese Vorleistungen den in der Kostenaufteilung vorgesehenen Beitrag der Gemeinde um 125.085,38 Euro überschreiten, soll

¹² Basis war ein Beschluss der Oö. Landesregierung vom 13.Juli 2015

diese Differenz im Sinne der Gleichbehandlung aller Gemeinden im Förderweg ausgeglichen werden.

24.2.

Nach Meinung des LRH ist eine Finanzierungszusage per E-Mail auf Basis einer Kostenschätzung nicht ausreichend, um Klarheit und Kostensicherheit für alle Projektbeteiligten zu gewährleisten. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den Projektbeteiligten ist jedenfalls abzuschließen. Dies trägt zur kostenmäßigen Klarheit in der Projektabwicklung und bei etwaigen Streitfällen bei. Der LRH empfiehlt für zukünftige Projekte den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen.

Busterminal Ried im Innkreis

25.1.

Basierend auf den regionalen Verkehrskonzepten für den Raum Grieskirchen und Innviertel war die Errichtung eines Busterminals in Ried im Innkreis vorgesehen. Durch den Terminal sollte die Anbindung der Regional- und Citybusse an die Innviertler- sowie Hausruckbahnlinien verbessert werden. Die Übertragung der Planung und Errichtung des Terminals an die Schiene OÖ GmbH erfolgte im Jahr 2017.

Das Busterminal verfügt über zehn barrierefrei errichtete Abfahrtsstände. Insgesamt steuern 15 Regionalbusverbindungen und eine Citybuslinie den Terminal an.

Im Jahr 2019 wurde das Busterminal in Betrieb genommen.

Abbildung 4: Busterminal Ried im Innkreis



Quelle: Schiene OÖ GmbH

26.1.

Für das Projekt wurde eine Kostenschätzung nach ÖNORM-Kostengruppen¹³ durchgeführt. Die geschätzten Kosten beliefen sich auf 6,5 Mio. Euro (inkl. Reserven und Risiko).

Der entsprechende Landtagsbeschluss wurde am 5.7.2018 gefasst und die Finanzierungsvereinbarung am 17.9.2018 unterzeichnet.

Eckpunkte zur finanziellen Projektabwicklung:

- Die in der Finanzierungsvereinbarung angeführten 6,5 Mio. Euro setzen sich aus Zuschüssen in Form von Eigenkapital (1.575.000 Euro) und Investitionszuschüssen (4.925.000 Euro) zusammen.
- Die für den Busterminal erforderliche Fläche von 6.900 m² mietet die Schiene OÖ GmbH von den ÖBB für einen Zeitraum von 50 Jahren an. Hierfür stellt das Land OÖ zusätzlich 1 Mio. Euro zur Verfügung.
- Das Projekt wurde ohne Aufnahme von Fremdkapital finanziert.
- In der am 14.12.2018 unterzeichneten Erhaltungsvereinbarung verpflichtet sich die Stadt Ried, die Kosten für die Wartung, Reinigung und den Winterdienst des Busterminals zu übernehmen.

¹³ ÖNORM B1801-1 Kosten im Hoch- und Tiefbau – Kostengliederung

26.2.

Der LRH bewertet den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land OÖ und der Schiene OÖ GmbH positiv. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung sollte grundsätzlich für alle Investitions- bzw. Bauvorhaben der Schiene OÖ GmbH erfolgen. Ebenso positiv vermerkt der LRH, dass die Erhaltungsvereinbarung vor Inbetriebnahme des Terminals unterzeichnet wurde.

27.1.

In der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Schiene OÖ GmbH und dem Land OÖ ist eine testierte Endabrechnung vereinbart. Die Rechnungsprüfung durch eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsfirma ergab eine Endabrechnungssumme von 6.434.173,70 Euro. Dabei wurden die von der Schiene OÖ GmbH intern protokollierten Ist-Kosten mit den externen Rechnungsbelegen verglichen. Dabei konnten die Projektkosten vollständig mit den Belegen abgeglichen werden.

Den größten Anteil an den abgerechneten Kosten wies der Auftrag „Baumeister- und Stahlbauarbeiten“ auf. Laut Schlussbrief wurden dafür 4.935.723,41 Euro beauftragt. Abgerechnet wurden für diesen Auftrag 5.127.972,11 Euro. Die Kostensteigerung von 192.248,70 Euro entspricht rd. vier Prozent.

28.1.

Das Leistungsverzeichnis für den Auftrag „Baumeister- und Stahlbauarbeiten“ erstellte ein externer Planer. Bevor das Leistungsverzeichnis versendet wurde, prüfte die Schiene OÖ GmbH als ausschreibende Stelle den technischen Teil des Leistungsverzeichnisses. Die Prüfung der rechtlichen Ausschreibungsbestandteile nahm eine hinzugezogene externe Rechtsberatung vor. Nach erfolgter Prüfung gab die Schiene OÖ GmbH die Ausschreibungsunterlagen zum Versand frei. Nach Einlangen der Angebote erstellte der Planer einen Vergabevorschlag. Nachdem der Aufsichtsrat der Schiene OÖ GmbH mit dem Vergabevorschlag befasst wurde und diesem zugestimmt hatte, erteilte der Geschäftsführer der Schiene OÖ GmbH den Auftrag.

28.2.

Aus Sicht des LRH wurde der Vergabevorgang transparent und ordnungsgemäß durchgeführt. Er bewertet es als positiv und wichtig, dass die Ausschreibungsunterlagen vor Versendung von der Projektleitung und beigezogenen externen Experten geprüft wurden. Sorgfältig erstellte Leistungsverzeichnisse wirken möglichen Mehrkostenforderungen der bauausführenden Unternehmen entgegen. Der LRH empfiehlt daher, diese Vorgehensweise beizubehalten. Im Sinne eines Mehraugenprinzips und einer Kontrollfunktion ist es auch weiterhin wichtig, dass sämtliche Aufträge in Aufsichtsratssitzungen der Schiene OÖ GmbH freigegeben werden und dies protokolliert wird.

29.1.

Die Mehr- und Minderkostenforderungen wurden in sogenannten Partnerschaftssitzungen abgehandelt. Teilnehmer dieser Sitzungen sind der Auftraggeber, der Auftragnehmer und die Örtliche Bauaufsicht (ÖBA). Insgesamt fanden drei Partnerschaftssitzungen statt. In diesen Sitzungen wurden alle Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Einreichprojekt dokumentiert und die Kostenauswirkungen (Mehr- und Minderkosten) auf die Schiene OÖ GmbH besprochen.

Mehrkostenforderungen werden dabei vom Auftragnehmer beim Auftraggeber (Schiene OÖ GmbH) angemeldet und zuerst dem Grunde nach und dann der Höhe nach verhandelt. Die Mehr- und Minderkostenforderung im Tiefbau begründet sich durch Baugrundkontamination und Baurestmassenentsorgung. Trotz Baugrunduntersuchungen wurden während der Baudurchführung größere Kontaminationsmengen vorgefunden. Dies führte zu einem Anstieg bei den Deponiekosten.

29.2.

Da das Baugrundrisiko grundsätzlich in die Sphäre des Bauherrn fällt und die vorgebrachten Unterlagen zu den Mehrkostenforderungen aus dem Tiefbau plausibel waren, sind die geforderten Kosten für den LRH nachvollziehbar. Der LRH beurteilt den Umgang mit den Mehrkostenforderungen als geeignet, da die Schiene OÖ GmbH als Auftraggeber durch das Partnerschaftsitzungsmodell laufend auf einen Gesamtüberblick zurückgreifen konnte und dadurch rasch auf Mehrkostenforderungen reagiert wurde. Der LRH empfiehlt für zukünftige Bauvorhaben, das Partnerschaftsitzungsmodell beizubehalten.

30.1.

Die Rechnungen zu Aufträgen gehen im Sekretariat der Schiene OÖ GmbH ein und werden dann an die mit der ÖBA beauftragten Planer zur Prüfung gesendet. Die ÖBA führt die sachliche und rechnerische Prüfung der Rechnungen durch und sendet anschließend die Rechnung an den für den Auftrag zuständigen Mitarbeiter der Schiene OÖ GmbH. Der Geschäftsführer der Schiene OÖ GmbH gibt dann die Rechnung zur Zahlung frei. Das Sekretariat der Schiene OÖ GmbH leitet die Rechnung an die Buchhaltung der OÖVG weiter, die dann die Zahlungsanweisung durchführt. Die Buchhaltung und die Kostenrechnung der Schiene OÖ GmbH werden aus Ressourcengründen (Personal und Infrastruktur) durch Mitarbeiter der OÖVG besorgt. Im Prüfungszeitraum begannen Arbeiten der Schiene OÖ GmbH zur Optimierung der Buchhaltungs- und Kostenrechnungsabläufe, um den Anforderungen an die Rechnungskontrolle bei großen Infrastrukturvorhaben zu genügen und eine raschere Zahlungsfreigabe sicherzustellen.

30.2.

Aus Sicht des LRH ist es grundsätzlich zweckmäßig, dass die Schiene OÖ GmbH aus Ressourcengründen ihre Buchhaltung und Kostenrechnung in die OÖVG ausgelagert hat. Der LRH empfiehlt, die im Prüfungszeitraum begonnenen Arbeiten zur Verbesserung der Buchhaltungs- und Kostenrechnungsabläufe weiterzuverfolgen. Dadurch sollten Optimierungspotentiale für zukünftige Infrastrukturvorhaben genutzt werden.

Fahrzeugbeschaffung TramTrain

31.1.

Die Schiene OÖ GmbH war Mitglied einer Arbeitsgruppe deutscher und österreichischer Verkehrsunternehmen, die sich mit der Standardisierung von Schienenfahrzeugen beschäftigte. Der Fokus der Arbeitsgruppe lag darauf, Fahrzeugspezifikation zu definieren. Dies wird als Grundlage für eine allfällige Fahrzeugausschreibung benötigt. Im Zuge der Arbeiten stellte sich heraus, dass die dort spezifizierten Fahrzeuge auch für den Einsatz auf der LILO geeignet sind und dort ab 2030 ein Fahrzeugbeschaffungsbedarf gegeben ist bzw. in der

weiteren Folge auch daran gedacht ist, die LILO in das Netz der künftigen Regional-Stadtbahn einzubinden. Damit war eine Beteiligung an der inzwischen zu einer Beschaffungsgemeinschaft weiterentwickelten Arbeitsgruppe möglich.

Im August 2020 erfolgte die europaweite Bekanntmachung zur beabsichtigten Vergabe. Insgesamt nahmen sieben öffentliche Auftraggeber aus Deutschland und Österreich an dem Vergabeverfahren teil. Die Vergabe erfolgte nach deutschem Vergaberecht.

Nach der Durchführung des Vergabeverfahrens schloss die Schiene OÖ GmbH im April 2022 einen Fahrzeugliefervertrag¹⁴ mit dem erstgereihten Bieter ab. Um den Bedarf für die Regional-Stadtbahn zu decken, wurde in diesen Vertrag – neben der Fixbestellung – die Option für den Abruf von bis zu 50 zusätzlichen TramTrain-Fahrzeugen aufgenommen. Die Lieferung der für den Einsatz auf der LILO fix bestellten 20 Fahrzeuge erfolgt gestaffelt von 2026 bis 2030. Bei Abruf der Option erstreckt sich der Zeitraum bis 2036.

Im Jahr 2023 wurde die Beschaffung vom Rechnungshof (RH) im Zuge der Prüfung „Straßenbahnprojekte Graz, Innsbruck, Linz“ geprüft. Der RH stellte positiv fest, dass Skaleneffekte und Synergien durch die gemeinsame Beschaffung (Beschaffungsgemeinschaft) genutzt wurden.

Mit der Auslieferung erster Fahrzeuge nach Oberösterreich wird 2026 gerechnet.

Der Einsatz der Fahrzeuge auf der LILO macht eine enge Zusammenarbeit mit dem Betreiber der Verkehrsdienste auf der LILO erforderlich. Dieser Einsatz der Fahrzeuge ist in einem Verkehrsdienstvertrag vereinbart. Die Schiene OÖ GmbH hat im April 2024 zusätzlich einen Vertrag mit dem Betreiber der Verkehrsdienste abgeschlossen. In diesem Vertrag wird die Instandhaltung der Fahrzeuge vom Beschaffer (Schiene OÖ GmbH) an den Betreiber der Verkehrsdienste übertragen und ein Benutzungsentgelt gegenüber der Schiene OÖ GmbH vereinbart.

32.1.

Zur Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung wurden drei Landtagsbeschlüsse gefasst und drei Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Schiene OÖ GmbH und dem Land OÖ geschlossen.

Durch die krisenbedingten Entwicklungen der letzten Jahre, insbesondere die maßgebliche Teuerung in der gesamten Lieferkette, sowie die zusätzlichen Veränderungen beim Schienen-Netzzugang (verschärfte Vorgaben an Fahrzeug-sicherungs- und Leitsystemen), haben sich seit der ersten Beschlussfassung des Landtages für die Finanzierung deutliche Veränderungen ergeben. Für die in den drei Landtagsbeschlüssen genannten Beschaffungen wurden keine Kostenpositionen für Unvorhergesehenes bzw. Risiko berücksichtigt.

¹⁴ Die in diesem Vertrag bestellten Fahrzeuge dienen in erster Linie der Sicherstellung des Betriebs der LILO. Das Erfordernis der Beschaffung von TramTrain-Fahrzeugen für die LILO ist in einem Verkehrsdienstvertrag geregelt. Dieser Vertrag wurde zwischen dem OÖ Verkehrsverbund und dem für die LILO beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen.

Tabelle 6: Landtagsbeschlüsse und Finanzierungsvereinbarungen zur TramTrain Beschaffung

Datum Landtagsbeschluss	Datum Finanzierungsvereinbarung	in Euro	
		Genehmigte Zahlung für Investitionen (zuzüglich Zinsen)	Garantie des Landes
30.1.2020	26.3.2020	90.000.000	90.000.000
16.12.2021	22.12.2021	105.405.000	92.100.000
20.4.2023	17.9.2023	124.700.000	106.200.000

Quelle: LRH-eigene Darstellung

Jede vom Landtag genehmigte Zahlung wurde von Seiten des Landes OÖ mit einer Garantieübernahme hinterlegt. Mit Beschluss des Aufsichtsrates nahm die Schiene OÖ GmbH im November 2023 erstmals Fremdkapital zur Zahlung von Verbindlichkeiten in Höhe von 32,5 Mio. Euro aus dem Fahrzeugliefervertrag auf. Für diese erste Aufnahme von Fremdkapital hat das Land OÖ eine Garantie in Höhe von 32,5 Mio. Euro übernommen.

32.2.

Aus Sicht des LRH ist nicht nachvollziehbar, warum trotz des großen Investitionsvolumens und der in dieser Form bisher einmaligen Beschaffung keine Kostenposition für Unvorhergesehenes bzw. Risiko in der Kostenermittlung vorgesehen war und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt wurde. Der LRH verweist an dieser Stelle auf das Projekt Busterminal Ried im Innkreis. Obwohl dieses Projekt das Kerngeschäft der Schiene OÖ widerspiegelt und entsprechende Erfahrung vorliegt, wurden hier – völlig zu Recht – in der Kostenschätzung Reserve- und Risikozuschläge vorgesehen. Der LRH empfiehlt, beim Ziehen der Option für den Abruf von bis zu 50 zusätzlichen TramTrain-Fahrzeugen Unvorhergesehenes in der Kostenermittlung zu berücksichtigen.

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

33.1.

Nachstehend fasst der LRH die Empfehlungen an die geprüften Stellen zusammen:

33.2.

- a) Der LRH bekräftigt seine Empfehlung, dass das „Mobilitätsleitbild OÖ 2035“ – als ein verkehrspolitisches Leitbild des Landes OÖ – als inhaltliche Grundlage zur Festlegung von Zielen herangezogen werden sollte. Bei der Definition von Wirkungskriterien sollte auf eine zweckmäßige Formulierung und auf Kausalität geachtet werden. (Berichtspunkt 3)
- b) Der LRH empfiehlt, die Fristigkeit der Forderung in Höhe von 105.614.000 Euro in der Bilanz des Jahresabschlusses 2023 entsprechend der Finanzierungsvereinbarung auf mehr als ein Jahr zu berichtigen. (Berichtspunkt 5)

- c) Der LRH sieht die Bestrebungen der Schiene OÖ GmbH zur Anschaffung der beiden Softwareprodukte als unbedingt notwendig und empfiehlt, die Beschaffungsvorgänge rasch und qualitativ voranzutreiben. (Berichtspunkt 6 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)
- d) Der LRH weist darauf hin, dass die wirtschaftliche und zweckmäßige Realisierung von der rechtzeitigen und strukturierten Erarbeitung einiger aufeinander abgestimmter Konzepte und Planungen abhängt. Weiters ist den Themenkreisen Nutzen-Kosten-Relation, Finanzierbarkeit und Prioritätensetzung im Zusammenhang mit anderen Vorhaben der Schiene OÖ GmbH weiterhin besonderes Augenmerk zu schenken. (Berichtspunkt 11)
- e) In zeitlicher Hinsicht ist dabei jedenfalls die prioritäre Einordnung mit den anderen geplanten schienengebundenen Vorhaben des Landes OÖ – insbesondere im oberösterreichischen Zentralraum – zu berücksichtigen. Die jeweiligen erwartbaren bzw. abschätzbaren Nutzen-Kosten-Relationen werden dazu von besonderer Bedeutung sein. (Berichtspunkt 13)
- f) Vertraglich ist jedoch insbesondere zu berücksichtigen, dass die zukünftige Nutzung nicht beeinträchtigt wird und Nutzungs- bzw. Widmungsänderungen nicht zum wirtschaftlichen und/oder betrieblichen Nachteil der Schiene OÖ GmbH führen können. Generell hat die Schiene OÖ GmbH bei derartigen Verkäufen auf die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu achten. (Berichtspunkt 16)
- g) Der LRH empfiehlt der GVÖV, den Kostendeckel bei der Zahlung für das Jahr 2023 vertragskonform zu berücksichtigen und die bereits erfolgten vertragswidrigen Überzahlungen von in Summe 166.143 Euro (exkl. Wertsicherung der jeweiligen Überzahlung) zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen. Bei den in den Jahren 2004 bis 2022 angefallenen vertragswidrigen Überzahlungen wäre bei der jahresbezogenen Ermittlung des von der Stadt Linz an das Land OÖ zurückzuzahlenden Betrages noch die vertraglich vereinbarte Wertsicherung hinzuzurechnen. Die Summe von 166.143 Euro würde sich dementsprechend erhöhen. (Berichtspunkt 17 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG II)
- h) Das Land OÖ sollte die Verhandlungen mit der Stadt Linz weiterhin intensiv betreiben und eine Realisierung der Maßnahmen spätestens zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Sommer 2025 ermöglichen. Der Fortschritt oder auch die Hemmnisse im Projekt sollten sachlich und transparent der Öffentlichkeit kommuniziert werden. (Berichtspunkt 20 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)
- i) Bezüglich der für den LRH der Höhe nach plausibel dargelegten, bereits angefallenen „frustrierten Aufwendungen“ rät der LRH dem Land OÖ – obwohl kein rechtlicher Anspruch besteht –, sich diese vom Verursacher Stadt Linz wertgesichert ersetzen zu lassen. Dies gilt auch für allenfalls noch anfallende „frustrierten Aufwendungen“. (Berichtspunkt 21 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV)
- j) Der LRH empfiehlt beim Busterminal Gaspoltshofen, die Erhaltungsverpflichtungen durch eine von beiden Seiten unterschriebene Vereinbarung auch in Bezug auf Haftungsfragen umgehend festzulegen und bei zukünftigen Projekten zeitgerecht die Vertragswerke zu unterfertigen. (Berichtspunkt 23)

- k) Der LRH empfiehlt für zukünftige Projekte den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen. (Berichtspunkt 24)
- l) Der LRH empfiehlt daher, diese Vorgehensweise beizubehalten. Im Sinne eines Mehraugenprinzips und einer Kontrollfunktion ist es auch weiterhin wichtig, dass sämtliche Aufträge in Aufsichtsratssitzungen der Schiene OÖ GmbH freigegeben werden und dies protokolliert wird. (Berichtspunkt 28)
- m) Der LRH empfiehlt für zukünftige Bauvorhaben, das Partnerschaftsitzungsmodell beizubehalten. (Berichtspunkt 29)
- n) Der LRH empfiehlt, die im Prüfungszeitraum begonnenen Arbeiten zur Verbesserung der Buchhaltungs- und Kostenrechnungsabläufe weiterzuverfolgen. (Berichtspunkt 30)
- o) Der LRH empfiehlt, beim Ziehen der Option für den Abruf von bis zu 50 zusätzlichen TramTrain-Fahrzeugen Unvorhergesehenes in der Kostenermittlung zu berücksichtigen. (Berichtspunkt 32)

1 Beilage

Linz, am 2. Juli 2024

Rudolf Hoscher

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
4021 Linz • Bahnhofplatz 1



Oö. Landesrechnungshof
Promenade 31
4020 Linz

Geschäftszeichen:
GVOEV-2022-683686/13-SCL

Bearbeiter/-in: Lisa Schaffner
Tel: (+43 732) 77 20-12124
Fax: (+43 732) 77 20 - 212822
E-Mail: GVOEV.Post@ooe.gv.at

Linz, 29.05.2024

Initiativprüfung "Projekte der Schiene OÖ GmbH"
Geänderte Besprechungsunterlage vom 08.05.2024 (LRH-120000-21/4-2024-CP)
Stellungnahme der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorläufigen Ergebnis der o.a. Initiativprüfung des Oberösterreichischen Landesrechnungshofs (LRH), uns per E-Mail in Form der "geänderten Besprechungsunterlage" vom 08.05.2024 übermittelt, dürfen wir seitens der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr (GVÖV) als geprüfte Stelle wie folgt Stellung nehmen.

Zunächst bedanken wir uns für die Schlussbesprechung vom 08.05.2024 und die Möglichkeit, dort Anmerkungen zum vorläufigen Ergebnis zu machen. Diese haben in der geänderten Besprechungsunterlagen bereits Niederschlag gefunden.

Ergänzend dazu dürfen wir zu Punkt 17.2 (Busterminal Linz Hauptbahnhof) eine Stellungnahme aus Sicht der geprüften Fachabteilung erstatten.

Die vom LRH im Zuge der Schlussinformation am 26.03.2024 angeregte Nachrechnung von geleisteten Zahlungen und (indexiertem) Deckel wurde von der Abteilung GVÖV noch während der laufenden Prüfung umgehend durchgeführt, an den LRH übermittelt und vom LRH in der geänderten Besprechungsunterlage inhaltlich bestätigt.

Seitens der Abteilung GVÖV wurden damit die Bereitschaft und der Wille an einer transparenten Aufarbeitung des Themas sowie zur Umsetzung der vom LRH empfohlenen Rückforderung von erkannten Überzahlungen aus der "Finanzierungsvereinbarung Erhaltungsaufwand Busterminal" dokumentiert.

Der Vollständigkeit halber ist aus Sicht der Abteilung GVÖV anzumerken, dass diese Nachrechnung auch für die 2005 zeitgleich abgeschlossene "Finanzierungsvereinbarung Erhaltungsaufwand Nahverkehrsdrehscheibe für die Bereiche Bike & Ride-Anlage LDZ, Bike & Ride-Anlage Linz Hbf (ÖBB), Bahnhofsvorplatz, Fußgängerunterführung Kärntnerstraße und Nahverkehrsdrehscheibe (NVD)-

Sicherheitskonzept" durchgeführt wurde. Diese Nachrechnung ergab, dass keine Überzahlungen erfolgt sind.

Es kann aus heutiger Sicht - mangels dokumentierter Festlegungen bzw. aufgrund des Ausscheidens der damals befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Landesdienst - nicht mehr nachvollzogen werden, warum es bereits ab dem ersten Jahr des Vollbetriebs (2005) zu einer Überzahlung hinsichtlich der vertraglich vereinbarten Deckelsumme aus der Finanzierungsvereinbarung "Busterminal" gekommen ist.

Den beiden oben genannten und zeitgleich unterfertigten Finanzierungsvereinbarungen liegt ein gemeinsamer Landtagsbeschluss (Beilage 366/2004 XXVI; vom 16. Dezember 2004) zu Grunde. In diesem Beschluss (Amtsvortrag und Regierungsvorlage) wurden die beiden Verträge zwar getrennt dargestellt, die Gesamtkosten in der Antragsformel des Amtsvortrags jedoch zusammengefasst dargestellt ("geschätzter gedeckelter Betrag"). Möglicherweise wurde zu Beginn der Abrechnung im Jahr 2005 sowohl bei der Stadt Linz als auch beim Land Oö. irrtümlich davon ausgegangen, dass bei der Rechnungsprüfung der gedeckelte Gesamtbetrag aus beiden Verträgen relevant ist (dieser Gesamtdeckel aus beiden Verträgen wurde nicht überschritten). Im Ergebnis tut dies jedoch nichts zur Sache, die vom LRH festgestellte Überzahlung eines der Verträge ist auch aus Sicht der Abteilung GVÖV auf Basis der Nachrechnung dokumentiert.

Der formulierten Empfehlung des LRH, die nicht vertragskonforme Überzahlung (zuzüglich Wertsicherung) von der Stadt Linz zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen, wird seitens der Abteilung GVÖV entsprochen. Die konkrete Vorgangsweise und der weitere Ablauf werden nach Vorliegen des Schlussberichtes in Abstimmung mit der Direktion Finanzen sowie den fachlich zuständigen politischen Referenten festgelegt.

Zusammenfassend ersuchen wir, einen Pkt. 17.3 mit folgendem Wortlaut in den Endbericht aufzunehmen:

Der Empfehlung des LRH, die nicht vertragskonforme Überzahlung (zuzüglich Wertsicherung) hinsichtlich der Finanzierungsvereinbarung "Busterminal" von der Stadt Linz zurückzufordern bzw. mit zukünftigen Zahlungen gegenzurechnen, wird seitens der Abteilung GVÖV entsprochen.

Im Zusammenhang wird aus Sicht der Abteilung GVÖV angemerkt, dass ein im Kontext stehender Vertrag (Finanzierungsvereinbarung "Nahverkehrsdrehscheibe"), welcher im selben Landtagsbeschluss im Jahr 2004 beschlossen und in weiterer Folge zeitgleich mit der Finanzierungsvereinbarung "Busterminal" abgeschlossen wurde, keine Überzahlungen aufweist und auch die Summe der Zahlungen beider Verträge die Summe der vertraglich geregelten Deckelungen nicht überschritt.

Für Rückfragen bzw. zur Abstimmung des Textes stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dipl.-Ing. Martin Pöcheim

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.