

STEIERMÄRKISCHER LANDTAG

Landesrechnungshof

GZ.: LRH 13 L 1 - 83/5

B e r i c h t

betreffend die bei den Steiermärki-
schen Landesbahnen durchgeführte Über-
prüfung des Bahnbetriebes.

	19
	21
	24
	27
	29
	31
	33
	35
	37
	39
	41
	43
	45
	47
	49
	51
	53
	55
	57
	59
	61
	63
	65
	67
	69
	71
	73
	75
	77
	79
	81
	83
	85
	87
	89
	91
	93
	95
	97
	99
	101
	103
	105
	107
	109
	111
	113
	115
	117
	119
	121
	123
	125
	127
	129
	131
	133
	135
	137
	139
	141
	143
	145
	147
	149
	151
	153
	155
	157
	159
	161
	163
	165
	167
	169
	171
	173
	175
	177
	179
	181
	183
	185
	187
	189
	191
	193
	195
	197
	199
	201
	203
	205
	207
	209
	211
	213
	215
	217
	219
	221
	223
	225
	227
	229
	231
	233
	235
	237
	239
	241
	243
	245
	247
	249
	251
	253
	255
	257
	259
	261
	263
	265
	267
	269
	271
	273
	275
	277
	279
	281
	283
	285
	287
	289
	291
	293
	295
	297
	299
	301
	303
	305
	307
	309
	311
	313
	315
	317
	319
	321
	323
	325
	327
	329
	331
	333
	335
	337
	339
	341
	343
	345
	347
	349
	351
	353
	355
	357
	359
	361
	363
	365
	367
	369
	371
	373
	375
	377
	379
	381
	383
	385
	387
	389
	391
	393
	395
	397
	399
	401
	403
	405
	407
	409
	411
	413
	415
	417
	419
	421
	423
	425
	427
	429
	431
	433
	435
	437
	439
	441
	443
	445
	447
	449
	451
	453
	455
	457
	459
	461
	463
	465
	467
	469
	471
	473
	475
	477
	479
	481
	483
	485
	487
	489
	491
	493
	495
	497
	499
	501
	503
	505
	507
	509
	511
	513
	515
	517
	519
	521
	523
	525
	527
	529
	531
	533
	535
	537
	539
	541
	543
	545
	547
	549
	551
	553
	555
	557
	559
	561
	563
	565
	567
	569
	571
	573
	575
	577
	579
	581
	583
	585
	587
	589
	591
	593
	595
	597
	599
	601
	603
	605
	607
	609
	611
	613
	615
	617
	619
	621
	623
	625
	627
	629
	631
	633
	635
	637
	639
	641
	643
	645
	647
	649
	651
	653
	655
	657
	659
	661
	663
	665
	667
	669
	671
	673
	675
	677
	679
	681
	683
	685
	687
	689
	691
	693
	695
	697
	699
	701
	703
	705
	707
	709
	711
	713
	715
	717
	719
	721
	723
	725
	727
	729
	731
	733
	735
	737
	739
	741
	743
	745
	747
	749
	751
	753
	755
	757
	759
	761
	763
	765
	767
	769
	771
	773
	775
	777
	779
	781
	783
	785
	787
	789
	791
	793
	795
	797
	799
	801
	803
	805
	807
	809
	811
	813
	815
	817
	819
	821
	823
	825
	827
	829
	831
	833
	835
	837
	839
	841
	843
	845
	847
	849
	851
	853
	855
	857
	859
	861
	863
	865
	867
	869
	871
	873
	875
	877
	879
	881
	883
	885
	887
	889
	891
	893
	895
	897
	899
	901
	903
	905
	907
	909
	911
	913
	915
	917
	919
	921
	923
	925
	927
	929
	931
	933
	935
	937
	939
	941
	943
	945
	947
	949
	951
	953
	955
	957
	959
	961
	963
	965
	967
	969
	971
	973
	975
	977
	979
	981
	983
	985
	987
	989
	991
	993
	995
	997
	999

Beilage: Verzeichnis anwertig

I n h a l t

	Seite
I. Prüfungsauftrag und Prüfungsgrundlagen	1
II. Vorbemerkung	1
III. Betriebliche Verhältnisse	4
1. Liniennetz	4
2. Auflassung und Verpachtung von Streckenteilen	6
3. Ablauf und Verlängerung von Konzessionen	12
4. Fahrbetriebsmittel	16
5. Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, der betrieblichen Anlagen und Einrichtungen	19
5.1. Betriebswerkstätten	19
5.2. Bau- und Bahnerhaltung	26
6. Investitionstätigkeit	34
IV. Personelle Verhältnisse	46
1. Direktion	46
1.1. Organisation	46
1.2. Personalstand	47
2. Bahnbetrieb	56
V. Betriebliche Leistungsverhältnisse	63
1. Personenverkehr	63
2. Güterverkehr	67
VI. Gebarungsverhältnisse	72
1. Direktion	72
2. Bahnbetrieb	75
VII. Zusammenfassung und Schlußbemerkung	84

Beilagen: Verzeichnis umseitig

B e r i c h t s a n h a n g

Beilage

Entwicklung des Frachtaufkommens und der Personenfrequenz in den Jahren 1968/82	1
Zusammensetzung des Frachtauf- kommens (Warenstatistik) in den Jahren 1978/82	2
Betriebsleistungen	3
Oberbauerhaltung bei den einzelnen Bahnlinien	4 - 9
Übersicht über die Entwicklung der Stellenpläne in den Jahren 1971, 1983 und 1984	10

I. Prüfungsauftrag und Prüfungsgrundlagen

Der Landesrechnungshof hat bei den Steiermärkischen Landesbahnen den Eisenbahnbetrieb überprüft und hiebei neben den allgemeinen Belangen des Geschäftsbetriebes insbesondere die personelle Organisation sowie die Gebarungs- und Leistungsverhältnisse dieses - ständig steigende Verluste ausweisenden - Betriebszweiges untersucht.

Mit der Durchführung dieser Überprüfung war Wirkl. Hofrat Dkfm. Rudolf Bauer betraut.

An Auskunftsmitteln standen dem Landesrechnungshof neben den Rechnungsabschlüssen für die Geschäftsjahre 1978/82 sowie einzelner Vorjahre die betrieblichen Aufzeichnungen sowie die für die einzelnen Sachbereiche (Rechnungswesen, Verkehrs- und kommerzieller Dienst, Personalwesen, Bau- und Bahnerhaltung, Maschinendienst) hiezu ergänzend beigebrachten Unterlagen zur Verfügung.

Soweit im einzelnen Auskünfte und Aufklärungen erforderlich waren, wurden diese vom Landeseisenbahndirektor bzw. über dessen Auftrag von den für die einzelnen Sachgebiete zuständigen Bereichsleitern erteilt.

Über das Ergebnis dieser Einschau wird nachstehend im einzelnen wie folgt berichtet:

II. Vorbemerkung

An der Wende des vorigen Jahrhunderts wurden über Initiative des Steiermärkischen Landesausschusses sowie privater Rechtsträger zwecks Anschluß und Einbindung damals verkehrsmäßig noch ungenügend erschlossener steirischer Landesteile an bzw. in den bereits bestehenden, in weiterem Ausbau begriffenen Eisenbahn-

verkehr schmal- und normalspurige Nebenbahnen im Bereich des Raab- und unteren Feistritztales (Bahnlinie Gleisdorf - Weiz: 1888), des Thörlgrabens (Bahnlinie Kapfenberg - Seebach-Au: 1892), der westlichen Steiermark (Bahnlinie Preding - Wieselsdorf - Stainz: 1892) sowie des oberen Murtales einschließlich des Lungaß (Bahnlinie Unzmarkt - Mauterndorf: 1893) errichtet und in Betrieb genommen.

Dieser erste Ausbau ist späterhin mit der Erschließung des mittleren Feistritztales (Bahnlinie Weiz - Birkfeld: 1910), des Raumes Mixnitz-- St.Erhard (1913), des Übelbachgrabens (Bahnlinie Peggau - Übelbach: 1915) sowie des Bereiches Feldbach - Bad Gleichenberg (1928) fortgesetzt und im Jahre 1930 mit der Erschließung des oberen Feistritztales (Bahnlinie Birkfeld - Ratten) abgeschlossen worden.

Soweit das Land Steiermark nicht bereits von Anbeginn Eigentümer und Konzessionsträger für diese Verkehrsanlagen war, sind die vorerwähnten Lokalbahnen mit Ausnahme der Bahnlinie Mixnitz - St. Erhard im Verlauf jeweils auf Grund entsprechender vertraglicher Vereinbarungen bzw. aus dem Titel der Rechtsnachfolge in das Eigentum des Landes Steiermark übergegangen.

Für die letztgenannte Bahnlinie wurde auf Grund eines zwischen deren Eigentümerin, das ist die Lokalbahn Mixnitz - St.Erhard AG, und dem damals durch die Betriebsdirektion der Steiermärkischen Landes- und Lokalbahnen (heute: Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen) vertretenen Land Steiermark am 11. bzw. 14. April 1927 abgeschlossenen Vertrages die Betriebsführung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1927 den Steiermärkischen Landesbahnen übertragen.

Auf Grund von organisatorischen Änderungen in der Führung des Betriebes dieser Lokalbahn ist eine den geänderten Verhältnissen angepaßte Neufassung des Betriebsführungsvertrages ab 1. Jänner 1974 notwendig geworden. Ein

diesbezüglicher Vertrag wurde zwischen den beiden Kontrahenten am 19. Dezember 1973 bzw. 24. April 1974 abgeschlossen und gleichzeitig das bisher geltende Vertragswerk außer Kraft gesetzt.

Gemäß Punkt 9.2. des neuen Vertrages erhalten die Steiermärkischen Landesbahnen als Entgelt für ihre Betriebsführungstätigkeit 4 % der verrechneten Verkehrseinnahmen der Lokalbahn zuzüglich 7 % des Bruttopersonalaufwandes der letzteren entsprechend der Ausweisung in den Positionen 2. - 5. "Personalauslagen" der Jahresbetriebsabrechnung. Mit diesem Betrag ist der gesamte, mit der Erfüllung der im gegenständlichen Vertrag beschriebenen Aufgaben verbundene administrative Aufwand abgegolten.

Demgegenüber wurde nach der bis zum Jahresende 1973 geltenden Regelung die Entschädigung für die Betriebsführung mit jenem Betrag bemessen, der sich für die analog den eigenen Linien der Steiermärkischen Landesbahnen in die Aufteilung der Zentralleitungskosten einbezogenen Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard jeweils als Anteil ergeben hat. Während sich letzterer in der Regel auf 5 % bis 7 % der Zentralleitungskosten belief, hat das von der Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard auf Grund der Neuregelung an die Steiermärkischen Landesbahnen für die Betriebsführung bezahlte Entgelt auf Basis der Zentralleitungskosten im Durchschnitt der Jahre 1977/81 bei fallender Tendenz 1,9 %, im Jahre 1982 nur mehr 1,6 % oder 0,235 Mio. S betragen. Dieser Betrag entspricht nach der für die Steiermärkischen Landesbahnen geltenden Besoldungsordnung der ÖBB unter Berücksichtigung eines Zuschlages von 23 % für soziale Abgaben und Leistungen dem Jahresgehalt eines in die Gehaltsgruppe VIb, Stufe 5 eingereihten Verwaltungsbeamten I.

Durch die Neuregelung der Entgeltbemessung haben die Steiermärkischen Landesbahnen demnach eine bedeutende finanzielle Einbuße erlitten.

Wenngleich sich der Leistungsumfang zufolge Wegfall des Bestellwesens, die Beschränkung der Buchhaltung auf die Einnahmenverrechnung u.a.m. verringert hat, wird von den Steiermärkischen Landesbahnen betriebsintern zu prüfen sein, ob und inwieweit unter den gegenwärtigen Voraussetzungen die nach dem Beschäftigungsmaß für das zur Erfüllung der Betriebsführungsaufgaben eingesetzte Personal sowie die eingesetzten Sachmittel anfallenden Kosten in der jeweiligen Entschädigung ihre Deckung finden.

Sollte diese Voraussetzung nicht zutreffen, wäre für den Fall der Beibehaltung der derzeitigen Bemessungsgrundlage im Verhandlungswege eine angemessene Anhebung der für diese festgelegten Prozentsätze anzustreben.

III. Betriebliche Verhältnisse

1. Liniennetz

Derzeit betreibt das Land Steiermark auf Grund bestehender Konzessionen im Rahmen der als Wirtschaftsbetrieb ohne eigene Rechtspersönlichkeit eingerichteten Steiermärkischen Landesbahnen als Rechtsträger und Eigentümer sechs Bahnlinien in Eigenregie. Daneben wird von den Steiermärkischen Landesbahnen, wie bereits erwähnt, auch die Betriebsführung für die im Eigentum der gleichnamigen Aktiengesellschaft stehende Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard wahrgenommen.

Im einzelnen umfaßt das Liniennetz der Steiermärkischen Landesbahnen, im folgenden kurz STLB bezeichnet, die nachstehenden normal- und schmalspurigen Eisenbahnlinien mit einer Streckenlänge von insgesamt 156,262 km wie folgt:

B a h n l i n i e	Konzession erteilt am am	Streckenlänge km	Spurweite mm	Betriebsart
Feldbach-Bad Gleichenberg	10.12.1928	21,214	1435	Elektr. Gleichstrom 1800 V
Gleisdorf-Weiz	17. 4.1888	14,901	1435	Diesel u. Dampf
Kapfenberg-Seebach-Turnau	15. 9.1892	20,130	760	Diesel u. Dampf
Peggau-Übelbach	20.12.1915	10,247	1435	Elektr. Wechselstrom 15KV
Unzmarkt-Tamsweg	7. 4.1893	65,650	760	Diesel u. Dampf
Weiz-Birkfeld	15. 9.1910	24,120	760	Diesel u. Dampf
		156,262		
<u>Im Betrieb der Steierm. Landesbahnen</u>				
Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard AG	19. 9.1913	10,380	760	Elektr. Gleichstrom 800 V

Hievon wird über die Bahnlinie Kapfenberg - Seebach/Turnau nur mehr der Güterverkehr, über die Bahnlinie Weiz - Birkfeld der Güterverkehr sowie in den Sommermonaten (1983: 6. Juli bis 10. September) an drei Tagen (1983) auch ein beschränkt öffentlicher Personenverkehr (Dampfbummelzüge) geführt.

Dampfbummelzüge verkehren in der Sommersaison auch auf der Teilstrecke Murau - Tamsweg der Murtalbahn, auf welcher außerdem Amateurlokfahrten durchgeführt werden.

2. Auflassung und Verpachtung von Streckenteilen

Auf der gleichfalls im Eigentum des Landes Steiermark stehenden, am 27. November 1892 eröffneten Bahnlinie Preding - Wieselsdorf - Stainz, über welche seit 1. Februar 1951 nur mehr der Güterverkehr mit einem Bedarfszugspaar an Werktagen geführt wurde, ist auf Grund der mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Oktober 1980, Zl. EB 29.121 - 3 - II/2 - 1980, gemäß § 29 Abs. 1, 2 und 3 Eisenbahngesetz unter gleichzeitigem Verzicht des Bundes auf den Heimfall erteilten Bewilligung der Güterverkehr mit Wirksamkeit vom 1. November 1980 dauernd eingestellt und die Kon-
zession für erloschen erklärt worden.

Diese Bahnstrecke hat das durch die Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen vertretene Land Steiermark mit Bestandvertrag vom 3. Dezember 1979 bzw. 10. Juli 1980 einschließlich der Anlagen und Fahrbetriebsmittel (eine Dampflokomotive S 11, eine Diesellokomotive VL 3, je ein schmalspuriger Güterwagen OS 264 und Jrs 116, ein schmalspuriger Personenwagen C 65) an die Marktgemeinde Stainz verpachtet. Als Entgelt für die Benützung der Anlagen und Fahrbetriebsmittel sowie der Inventar- und Ausrüstungsgegenstände ist ein jährlicher, wertgesicherter Betrag von S 1.000,-- zuzüglich 18 % USt. vereinbart worden.

Die Marktgemeinde Stainz betreibt auf der von ihr gepachteten Strecke einen beschränkt öffentlichen Personenverkehr und wurde ihr hiefür mit Bescheid des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung gemäß § 21 des Gesetzes vom 8. Juli 1969, LGBI. Nr. 192 (Steiermärkisches Veranstaltungsgesetz) als Pächterin der Schmalspurbahn die Genehmigung erteilt, die gesamte Bahnanlage samt Maschinenpark als Betriebsstätte im Sinne der obzitierten Gesetzesstelle für den Veranstaltungsbetrieb (Bummelzugfahrten - "Flascherzug") zu benützen. Diese Genehmigung wurde auf 10 Jahre, das ist bis 31. Dezember 1990, erteilt.

Was die bei der gegenständlichen Bahnanlage zuletzt beschäftigten fünf Dienstnehmer anlangt, sind hievon bei der Auflassung derselben drei Bedienstete auf Grund der erreichten Altersgrenze sowie ein Bediensteter vorzeitig in den Ruhestand und ein Dienstnehmer zur Direktion der STLB nach Graz versetzt worden.

Eine weitere betriebliche Einschränkung und finanzielle Entlastung war bei den STLB durch die Auflassung je einer Teilstrecke der Bahnlinien Weiz - Birkfeld - Ratten (Feistritzalbahn) und Unzmarkt - Mauterndorf (Murtalbahn) zu verzeichnen.

Auf dem Streckenteil Birkfeld - Ratten war der Personenverkehr bereits ab 1. März 1971 und danach ab 3. Juni 1973 auch auf der Strecke Weiz - Birkfeld eingestellt worden. Anlässlich der eisenbahnbehördlichen Überprüfung hat das Bundesministerium für Verkehr wegen des schlechten Streckenzustandes mangels ausreichender Sicherheit des Bahnbetriebes mit Bescheid vom 12. September 1980, Zl. EB 1433 - 11 - II/2 - 1980, überdies das Befahren der Bahnstrecke Birkfeld - Ratten ab km 0,2 untersagt und gemäß § 19 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGI. Nr. 60, i.d.g.F. die Einstellung des Betriebes auf diesem Streckenteil verfügt.

Zufolge der Änderungen in der Wirtschaftsstruktur des oberen Feistritztales, insbesondere durch den Wegfall des Kohlenbergbaues in Ratten (1960), sowie durch die Verbesserung der Straßenverhältnisse, welche im Verlauf zu einer starken Ausweitung der gewerblichen und werksmäßigen Güterbeförderung auf der Straße geführt hat, fiel der Gütertransport auf dieser Eisenbahnlinie sehr stark ab. Von diesem Beförderungsrückgang wurde besonders der Streckenteil Birkfeld - Ratten betroffen, auf welchem die Beförderungsleistung in den Jahren 1978 und 1979 nur mehr 5.294 t bzw. 7.809 t betragen hat.

Die Steiermärkischen Landesbahnen haben daher auf Grund der ihnen mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 3. November 1980, GZ.: 3 - 329 Bi 33/7 - 1980, erteilten Ermächtigung mit Eingabe vom 5. Dezember 1980 beim Bundesministerium für Verkehr auf der Grundlage des vorgeschilderten Sachverhalts die gänzliche und dauernde Einstellung des Eisenbahnverkehrs auf der Teilstrecke Birkfeld - Ratten der Steiermärkischen Landesbahnlinie Weiz - Ratten ab dem Betriebskilometer 0,2 sowie die Bewilligung zur Beseitigung der Eisenbahnanlagen im aufgelassenen Streckenbereich beantragt.

Diesem Antrag hat das Bundesministerium für Verkehr stattgegeben und mit Bescheid vom 15. April 1981 gemäß § 29 Abs. 1, 2 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60 i.d.g.F. die dauernde Einstellung des Güterverkehrs auf der Steiermärkischen Landesbahnstrecke Birkfeld - Ratten mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1981 bewilligt und zu diesem Zeitpunkt die Konzession für erloschen erklärt.

Begründet wurde diese Entscheidung damit, daß die Einnahmen im Güterverkehr in den letzten Jahren nur rund 0,5 Mio. S, die jährlichen Aufwendungen für die gegenständliche Strecke einschließlich des Abschnittes Weiz - Birkfeld hingegen 12 Mio. Schilling betragen haben, weshalb dem Eisenbahnunternehmen die Weiterführung des Güterverkehrs wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden konnte.

Mit Bescheid des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 4. November 1981, GZ.: 3 - 329 Bi 33/32 - 1981, wurde den STLB unter anderem die Beseitigung der Gleise und der Schwellen aufgetragen. Das Schotterbett und die Kunstbauten, wie Durchlässe und Brücken, werden belassen, wenn eine entsprechende Nutzung bzw. Erhaltung gewährleistet ist; andernfalls sind auch diese entsprechend den Vorschreibungen zu entfernen.

Im Zuge der Verwertung der abzutragenden Anlagen ist u.a. auch der Verkauf des gesamten Areals des ehemaligen Bahnhofes Ratten sowie der ehemaligen Bahntrasse von km 16,762 bis km 17,5 an die Gemeinde Ratten zum Gesamtpreis von S 850.000,-- beabsichtigt. Diese Maßnahme wurde vom Steiermärkischen Landtag bereits mit Beschluß Nr. 151 vom 1. Februar 1983 genehmigt und steht der Abschluß des Kaufvertrages unmittelbar bevor.

Was die Bahnlinie Unzmarkt - Mauterndorf anlangt, ist der Personen- und Reisegepäckverkehr auf der Teilstrecke Tamsweg - Mauterndorf auf Grund der mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. März 1973, Zl. EB 14.645 - 4 - II/1 - 1972, hiefür erteilten Bewilligung bereits mit Wirksamkeit vom 31. März 1973 eingestellt worden. Seither wurde nur mehr der Güterverkehr mit einem Bedarfszugspaar an einigen Werktagen über diesen Streckenteil geführt.

Da die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf diesem Abschnitt der Murtalbahn ausschließlich im lokalen Interesse lag, wurde in jahrelangen Verhandlungen mit dem Bundesland Salzburg versucht, eine Beteiligung desselben an der Erhaltung des Teilstückes Tamsweg - Mauterndorf zu erreichen. Letztmalig befaßte sich die Salzburger Landesregierung am 3. März 1980 mit diesem Verlangen, wobei eine Kostenbeteiligung abgelehnt und die bei Nichtzustandekommen einer solchen beabsichtigte Einstellung des Verkehrs auf dem gegenständlichen Streckenteil zur Kenntnis genommen worden ist.

Die STLB sahen sich daher veranlaßt, auf Grund der ihnen mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 3. November 1980, GZ.: 3 - 331 T 2/5 - 1980, erteilten Ermächtigung beim BM f. Verkehr mit Eingabe vom 5. Dezember 1980 die gänzliche und dauernde Einstellung des Eisenbahnverkehrs auf der Teilstrecke Tamsweg - Mauterndorf der Landesbahn Unzmarkt - Mauterndorf ab dem Betriebskilometer 65,650, und weiters neben der Auflassung der Bahnhöfe Maria Pfarr und Mauterndorf sowie der unbesetzten Ladestellen St. Andrä und Wölting auch die Bewilligung zur Beseitigung der Eisenbahnanlagen im aufgelassenen Streckenbereich zu beantragen.

Im Sinne dieses Antrages hat das BM f. Verkehr mit Bescheid vom 27. Juli 1981, Zl. EB 14.645 - 15 - II/2 - 1981, die dauernde Einstellung des Güterverkehrs auf dem Streckenteil Tamsweg - Mauterndorf der Bahnlinie Unzmarkt - Mauterndorf samt Auflassung der Bahnhöfe etc. mit Wirksamkeit vom 1. September 1981 bewilligt und die Konzession für erloschen erklärt. Gleichzeitig hat das bezogene Bundesministerium im Einvernehmen mit dem BM f. Finanzen erklärt, daß der Bund auf den Heimfall hinsichtlich dieses Streckenteiles der Bahn verzichtet.

Auf Grund der ihnen mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 8. März 1982, GZ.: 3 - 331 L 207/1 - 1982 erteilten Ermächtigung, haben die STLB sodann mit Pachtvertrag vom 18. Mai 1982 die Teilstrecke Tamsweg - Mauterndorf der Bahnlinie Unzmarkt - Mauterndorf vom Betriebskilometer 65,650 bis zum km 76,117 (ehemals Bahnhof Mauterndorf) einschließlich der Anlagen, jedoch ohne Fahrbetriebsmittel, nach Maßgabe der in diesem Vertrag festgelegten Bestimmungen sowie der vom BM f. Verkehr im Einstellungsbescheid für diese Teilstrecke erteilten Auflagen an die Taurach-Bahn, Studiengesellschaft m.b.H., im folgenden kurz mit TB bezeichnet, verpachtet. Der gegenständliche, am 1. April 1982 in Kraft getretene Vertrag endet spätestens 4 Jahre ab Wirksamkeitsbeginn. Beide Vertragsteile können den Vertrag jedoch zu einem früheren Zeitpunkt gegen halbjährliche Kündigung jeweils zum 30. Juni oder 31. Dezember jeden Jahres auflösen.

Als Entgelt für die Benützung der baulichen Anlagen sowie der Inventar- und Ausrüstungsgegenstände wurde ein jährlicher Pachtzins von S 20.000,-- zuzüglich 18 % USt vereinbart. Hiezu kommt ein Pauschalbetrag von jährlich S 8.000,-- zuzüglich 18 % USt für die Mitbenützung der Gleisanlagen und den normalen Verschub am Bahnhof Tamsweg an maximal 40 Betriebstagen mit je zwei Zugpaaren. Beide Beträge sind auf Basis des Preises für eine Bahnfahrkarte (Vollzahler) von Murau nach Tamsweg wertgesichert.

Darüberhinaus erhalten die STLB 25 % sämtlicher Einnahmen (ohne Steuern) der TB, welche diese im Rahmen der Dampfbummelzugsfahrten und der Sonderzüge für Selbstfahrer erzielt.

Durch die vorgenommenen Verkehrseinstellungen und die Auflassung von Streckenteilen sowie die teilweise Verpachtung derselben einschließlich der Anlagen an daran interessierte Rechtsträger, welche verpflichtet sind, die Pachtobjekte samt Zugehör die gesamte Pachtdauer hindurch in gutem Zustand zu erhalten, ersparen sich die STLB auf Dauer den ansonsten hiefür anfallenden Betriebs- und Erhaltungsaufwand. Als einmaliger Aufwand werden künftig jedoch die Kosten für die Beseitigung bzw. Abtragung nicht mehr benötigter Anlagen aufgelassener Streckenteile anfallen.

3. Ablauf und Verlängerung von Konzessionen

Im Hinblick auf den bevorstehenden Ablauf der Konzessionen für die vor der Jahrhundertwende errichteten, vom Land Steiermark betriebenen Lokalbahnen, ist mangels der Bereitschaft des Bundes, die für den Heimfall heranreifenden Bahnlinien zu übernehmen, zwecks vorsorglicher Sicherstellung des weiteren Betriebes derselben, für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz im Jahre 1978, für die Bahnlinien Kapfenberg - Seebach/Turnau und Unzmarkt - Tamsweg in den Jahren 1982 bzw. 1983 eine entsprechende Verlängerung der Konzessionsdauer notwendig geworden.

Hiebei ist die Direktion **der** STLB bei der **Antragstellung** auf **Verlängerung** der **Konzessionsdauer** für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz zufolge der mit dem BM f. Verkehr über den Fragenkomplex der Steirischen Lokalbahnen laufenden Verhandlungen unter Zeitdruck geraten.

In diesen Verhandlungen hat der Bund für die im Landesinteresse gelegene Weiterführung der weststeirischen Bahnlinien der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (GKB) eine Beteiligung des Landes Steiermark angestrebt und hiefür als Gegenleistung eine Beteiligung des Bundes im selben Verhältnis bei jenen Landesbahnen in Aussicht gestellt, für die in nächster Zeit die Konzessionen ablaufen. Für den Fall des Scheiterns der Verhandlungen wurde seitens des Bundes angedroht, auf den Heimfall der jeweils anfallenden Landesbahnstrecken zu verzichten.

Da nach dem Gang der gegenständlichen Verhandlungen ein Abschluß derselben vor dem Ablauf der Konzessionsdauer für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz (17. April 1978) nicht zu erwarten war, hat die Direktion der STLB auf Grund der ihr mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 19. Dezember 1977, GZ.: 3 - 329 La 34/1 - 1977, erteilten Ermächtigung am 16. Jänner 1978 beim BM f. Verkehr eine - offenbar aus taktischen Gründen so kurz bemessene - Verlängerung der Konzessionsdauer für die vorbezogene Bahnlinie bis zum 31. Dezember 1978 beantragt. Diesem Antrag wurde mit dem unter Zahl EB 200.311/1 - II/2 - 1978 vom 20. Februar 1978 ergangenen Bescheid des genannten Bundesministeriums stattgegeben und die Konzessionsdauer bis zum Jahresende 1978 verlängert.

Nach endgültigem Zustandekommen der vom BM f. Verkehr entrichteten, seitens der Steiermärkischen Landesregierung bereits mit Beschluß vom 10. Juli 1978, GZ.: 10 - 23 Ga 31/1 - 1978, akzeptierten Vereinbarung über die wechselseitigen Beitragsleistungen an die GKB bzw. die **STLB** durch die mit Schreiben des BM f. Verkehr vom 2. November 1978, Zl. EB 200.311/3 -

II/2 - 1978, analog eingegangene Leistungsverpflichtung hat die Direktion der STLB mit dem von ihr am 8. November 1978 im Wege der Rechtsabteilung 3 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung eingebrachten Sitzungsantrag um die Ermächtigung der Steiermärkischen Landesregierung zur Antragstellung auf Verlängerung der Konzessionsdauer für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz bis zum 31. Dezember 1983 er sucht.

Diese Ermächtigung ist der Direktion der STLB mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 27. November 1978, GZ.: 3 - 329 La 34/5 - 1978, erteilt worden, doch hat die genannte Direktion nach der Aktenlage bereits mit Schreiben vom 8. November 1978, demnach vor der Beschlußfassung durch die Steiermärkische Landesregierung, beim BM f. Verkehr die Verlängerung der Konzessionsdauer für die bezogene Bahnlinie bis zum 31. Dezember 1983 beantragt.

Zu bemängeln ist, daß damit eine - den Umständen nach zwar zu erwartende zustimmende - Entscheidung der Landesregierung vorweggenommen wurde, wofür im Hinblick auf den zeitlich feststehenden Ablauf der Konzessionsdauer bei zeitgerechter Antragstellung keine Notwendigkeit bestanden hätte.

Nach der mit Bescheid des BM f. Verkehr vom 21. November 1978, Zl. EB 200.311/4 - II/2 - 1978 erfolgten Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum 31. Dezember 1983 hat die Direktion der STLB auf Grund der ihr mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 20. September 1982, GZ.: 3 - 329 La 34/17 - 1982, erteilten Ermächtigung mit Schreiben vom 13. Oktober 1982 beim bezogenen Bundesministerium eine weitere Ver-

längerung der Konzession für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz bis zum Jahresende 1990 beantragt. Diese Verlängerung wurde mit Bescheid des BM f. Verkehr vom 28. März 1983, Zl. EB 200.311/7 - II/2 - 1983, bewilligt.

Gemäß der für den Betrieb der Bahnlinie Kapfenberg - Seebach/Turnau, auf die Dauer von 90 Jahren erteilten Konzession stand deren Ablauf am 15. September 1982 bevor. Die Direktion der STLB ist daher auf Grund der ihr mit Ferialverfügung vom 3. August 1982, GZ.: 3 - 331 L 220/1 - 1982, erteilten Ermächtigung mit Schreiben vom 6. August 1982 beim BM f. Verkehr zunächst um Verlängerung der Konzessionsdauer für diese Bahnlinie bis zum 30. Juni 1983 eingekommen. Diesem Antrag hat das genannte Bundesministerium mit Bescheid vom 31. August 1982, Zl. EB 200.701/1 - II - 1982, stattgegeben und die Konzessionsdauer bis zum 30. Juni 1983 verlängert.

Eine weitere Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum 30. Dezember 1990 hat die Direktion der STLB auf Grund der ihr mit dem bereits erwähnten Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 20. September 1982 erteilten Ermächtigung beim BM f. Verkehr mit Schreiben vom 13. Oktober 1982 beantragt, welches mit Bescheid vom 24. März 1983, Zl. EB 200.701/3 - II/2 - 1983 die Konzessionsdauer bis zum 31. Dezember 1990 verlängert hat.

Für die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg, deren seinerzeit auf 90 Jahre erteilte Konzession am 7. April 1983 abgelaufen wäre, wurde auf Grund der gleichfalls mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 20. September 1982 hiezu erteilten Ermächtigung am 13. Oktober 1982 beim BM f. Verkehr die Verlängerung der Konzessionsdauer ebenfalls bis zum 31. Dezember 1990 beantragt. Diese Verlängerung ist mit Bescheid

des genannten Bundesministeriums vom 17. März 1983, Zl. EB 200.753/1 - II/2 - 1983, erfolgt.

Damit läuft die verlängerte Konzessionsdauer für die Bahnlinien Gleisdorf - Weiz, Kapfenberg - Seebach/Turnau und Unzmarkt - Tamsweg nunmehr einheitlich am 31. Dezember 1990 ab.

4. Fahrbetriebsmittel

Für die Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben im Bahnbetrieb stehen den Steiermärkischen Landesbahnen derzeit (Oktober 1983) an Triebfahrzeugen 26 Lokomotiven, hievon 4 für den normalspurigen und 22 für den schmalspurigen Betrieb, weiters 5 Elektrotriebwagen (Normalspur), 4 diesel-elektrische Triebwagen samt Steuerwagen (Schmalspur), 3 Schienenbusse samt Steuerwagen (Normalspur) sowie 3 Traktoren für den Rangierbetrieb zur Verfügung.

Diese Fahrzeuge verteilen sich auf die einzelnen Linien nachstehend wie folgt:

	L o k o m o t i v e n				T r i e b w a g e n			S c h i e n e n b u s s e		R a n g i e r - t r a k t o r e	
	D e s e l - L o k e		D i e s e l - L o k e		E l e k t r o - L o k e	T r i e b f a h r z e u g e		S t e u e r - w a g e n	v T r i e b - f a h r z e u g e		S t e u e r - f a h r z e u g e
	i n B e t r i e b	a b g e s t e l l t	S t r e c k e	V e r s c h u b		D i e s e l T W	E l e k t r o T W				
A. Normalspur											
Bahnlinie:											
Gleisdorf - Weiz	1	-	2 ¹⁾					3		3	
Peggau - Übelbach					1		3				
Feldbach - Bad Gleichenberg							2				
zusammen	1	-	2		1		5		3	3	
B. Schmalspur											
Bahnlinie:											
Unzmarkt - Tamsweg	4 ²⁾	1	3	2	-	4 ¹⁾	-	4	-	-	
Kapfenberg - Seeb.-Turnau	-	-	4 ³⁾	1	-	-	-	-	-	-	
Weiz-Birkfeld	2	2 ⁴⁾	2	1	-	-	-	-	-	1	
zusammen	6	3	9	4	-	4 ¹⁾	-	4	-	1	
LB insgesamt	7	3	11	4	1	4 ¹⁾	5	4	3	3	

Anmerkungen: 1) Dieselelektrisch 2) davon 2 in Neubetrieb 3) davon 2 in Umbau 4) davon 1 in Steins

Von diesen Triebfahrzeugen waren zum Zeitpunkt der Einschau 3 Dampflokomotiven (Schmalspur) abgestellt. An 2 weiteren Dampflokomotiven wurde die Hauptreparatur durchgeführt und 2 im Jahre 1980 angeschaffte, gebraucht gekaufte jugoslawische Diesellokomotiven (Schmalspur) befanden sich in Umbau. Von den letzteren soll eine Diesellokomotive im Jahre 1984 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Die auf der Murtalbahn in Betrieb stehenden 4 diesel-elektrischen Triebwagen sowie die dazu gehörenden Steuerwagen wurden im Rahmen des für die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg erstellten Triebwagenprogrammes in den Jahren 1978/79 bei der Firma Knotz KG, Wien, in Auftrag gegeben und von dieser in den Jahren 1980/81 ausgeliefert. Nach entsprechender Erprobung dieser Fahrzeuge konnte der Triebwagenverkehr auf der gegenständlichen Bahnlinie mit Beginn des Sommerfahrplanes 1982 (23. Mai) in vollem Umfang aufgenommen werden.

Diese Anschaffung ist erfolgt, um den auf der Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg bisher in gemischten Zügen geführten Personenverkehr vom Güterverkehr zu trennen. Dadurch, sowie durch den Ausbau der Strecke für höhere Fahrgeschwindigkeiten wurde eine Verkürzung der Fahrzeit ermöglicht und in Verbindung mit der Verdichtung des Zugverkehrs das Verkehrsangebot der Eisenbahn attraktiver gestaltet.

Dieselbe Zielsetzung lag auch der im Jahre 1982 erfolgten Anschaffung von 3 gebrauchten, aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahnen ausgemusterten Schienenbusse samt Steuerwagen für die Bahnlinie Gleisdorf - Weiz zugrunde. Um so mehr, als in Weiz ein neues Bundesschulzentrum errichtet wurde und ein Teil der Schü-

2 Plateauwagen sowie einen Post- und Gepäckswagen für die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg.

5. Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, der betrieblichen Anlagen und Einrichtungen

5.1. Betriebswerkstätten

Bedingt durch die Streulage der Landesbahnstrecken - von den 6 Bahnlinien stehen nur die Bahnlinien Gleisdorf - Weiz und Weiz - Birkfeld über den Bahnhof Weiz miteinander in Verbindung - sind für die Wartung und Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, der Betriebsanlagen sowie der sonstigen Betriebseinrichtungen in den Bahnhöfen Murau, Kapfenberg, Weiz, Feldbach und Übelbach dem jeweiligen Betriebserfordernis entsprechende Werkstätten eingerichtet. In diesen werden neben der laufenden Wartung und Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, den anfallenden Revisionen der Wagen und Triebfahrzeuge einschließlich der Hauptreparaturen verschiedentlich Um- bzw. Neuaufbauten von Personen- und Güterwagen durchgeführt.

So sind in den Werkstätten Murau, Kapfenberg und Weiz in den Jahren 1978/82 insgesamt 64 Güterwagen, 2 Plateauwagen, 9 Trichterwagen, 2 Kesselwagen, 1 Post- und Gepäckswagen sowie 2 Personenwagen mit einem Arbeitsaufwand von 28.243 Stunden umgebaut, neuaufgebaut bzw. ausrüstungsmäßig modernisiert oder adaptiert worden. Diese Leistungen wurden im Anlagevermögen des Bahnbetriebes mit 3,791.927,-- S aktiviert. Dieser Betrag verteilt sich auf die Werkstätten Murau, Kapfenberg und Weiz nachstehend wie folgt:

Betriebswerkstätte			
	Murau	Kapfenberg	Weiz
Anzahl d.umge- bauten Wagen	32	43	9
Hiefür gelei- stete Arbeits- stunden	17.336	9.190	1.717
Aktivierter Betrag (S)	2,675.008	850.790	226.129

Von der insgesamt erbrachten Leistung entfallen 19.012 Arbeitsstunden mit einem Gesamtwert von S 2,408.972,-- auf die 64 umgebauten bzw. neu adaptierten Güterwagen, welcher Betrag nur 19,1 % des mit S 12,612.015 bezifferten Gesamtherstellungsaufwandes entspricht. Der durch die Art und den Umfang des Umbaus bzw. Neuaufbaues bestimmte Anteil der erbrachten Eigenleistungen am gesamten Herstellungsaufwand schwankt im untersuchten Zeitraum 1978/82 zwischen 8,25 % (Kapfenberg: 9 Umbauwagen 1981) und 42,5 % (Murau: 8 Umbauwagen 1979). Der vorerwähnte niedrige Gesamtdurchschnitt von 19,1 % ist im wesentlichen durch den hohen Bedarf an Zulieferteilen für die in der Betriebswerkstätte Kapfenberg umgebauten 41 Güterwagen bedingt, der sich allein auf S 7,370.802,--, d.s. 89,8 % der für die Herstellung dieser Einheiten insgesamt angefallenen Kosten, belief. Da für die durchgeführten, aus Zweckmäßigkeitsgründen auch auf eine Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen von bisher 8 bis 10 Tonnen auf 15 Tonnen abgestellten Umbauten nur in beschränktem Umfang Altteile verwendet werden können, ergibt sich ein entsprechender Be-

darf an neuen Rahmen und Untergestellen, Achsen und Radsätzen, Bremsanlagen und anderem mehr. Diese in Eigenregie um- bzw. neuaufgebauten Wagen kommen daher in ihrem Gebrauchswert Neuwagen gleich. Ihre Herstellungskosten bewegen sich im Vergleichszeitraum je nach Type und Umfang von S 156.084,-- (Ikrm, Murau 1979) bis S 283.659,-- (Ikm und Om, Kapfenberg 1982).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erstellte, auf die jeweiligen Einheiten bezogene Vor- bzw. Nachkalkulationen liegen für die bisher durchgeführten Umbauten nicht vor. Solche sind jedoch für die Ermittlung der realen - als Grundlage sowohl für den externen (Fremdanbote) als auch den internen (zwischenbetrieblichen) Vergleich dienenden - Herstellungs-(Selbst-) Kosten unerlässlich. Künftig wären daher solche Kalkulationen zu erstellen und soweit hiefür bereits Unterlagen vorhanden sind, diese entsprechend auszuwerten, ansonsten die erforderlichen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Erst auf dieser Basis wird sich unter Berücksichtigung der fortwirkenden, aus der Bereithaltung des für den Wagenumbau erforderlichen Arbeitskräftepotentials resultierenden Personalkostenbelastung einschließlich der künftigen Ruhegehälter die Rentabilität dieser Eigenproduktionen real feststellen lassen.

Als Nachweis für den jeweiligen, der Voranschlagserstellung zugrundeliegenden Personalbedarf werden der Direktion der STLB von den Werkstättenleitern alljährlich Arbeitsprogramme vorgelegt. In diesen ist das vorhandene, auf Basis des gegebenen Personalstandes unter Berücksichtigung der Gebührenurlaube, der Krankenstände und Feiertage errechnete, in Stunden ausgedrückte Leistungspotential global dem voraussichtlichen Arbeitsstundenbedarf für die im Instandhaltungs- und Reparaturdienst anfallenden Arbeiten gegenübergestellt

und ein allfälliges Deckungsmanko stundenmäßig ausgewiesen. Hierbei gründen die Betriebswerkstätten Weiz, Feldbach und Übelbach ihre Bedarfsfeststellung jeweils auf die einschlägigen Konti der Betriebsabrechnung des Bahnbetriebes und deren Bezeichnung, wogegen die Werkstätten Murau und Kapfenberg hierfür thematisch gleichartige, im Detail jedoch unterschiedliche Erfordernisse ohne Kontenbezeichnung und außerdem die Art und Anzahl der instandgehaltenen Fahrbetriebsmittel anführen.

Aus Gründen der Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit wären diese Arbeitsprogramme künftig nach einem einheitlichen, von der Direktion der STLB vorgegebenden Muster zu erstellen. Dieses sollte in entsprechender Anordnung eingangs den vorhandenen Personalstand getrennt nach Aufsichts- (Verwaltungs-) und Werkstättendienst, die hieraus auf Basis der 40 Stundenwoche errechneten Jahresarbeitsstunden und das effektiv verfügbare Arbeitspotential ausweisen, das nach jeweils gesondert darzustellendem Abzug der auf kalendermäßig nachgewiesene gesetzliche Feiertage, auf den gesetzlichen Urlaubsanspruch sowie auf die mit den Erfahrungswerten aus den Vorjahren anzusetzenden Krankheitstage entfallenden Nichtleistungsstunden verbleibt.

Die Bedarfsfeststellung sollte danach unter zahlenmäßiger Voranstellung der instandzuhaltenden Betriebsmittel (Fahrzeuge, Geräte) auf Basis der nach den einzelnen Erfordernissen (z.B. laufende Instandhaltung von Güterwagen, Umbau von Güterwagen, laufende Instandhaltung der Dampflokomotiven, der Diesellokomotiven, Umbau von Lokomotiven, Einbau von neuen Motoren in Diesellokomotiven, Elektrotriebwagen, Leistungen für andere Kostenstellen der eigenen sowie

fremder Betriebszweige etc.) unterteilten Konti der Bahnbetriebsabrechnung in Stunden erfolgen. Bei dieser Bedarfsermittlung wären die Grundsätze der Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechend zu beachten und demgemäß in bezug auf die Notwendigkeit einzelner Maßnahmen strenge Maßstäbe anzulegen. Aus dem abschließend durchzuführenden Vergleich des vorhandenen mit dem benötigten Leistungspotential ergibt sich der jeweilige Deckungsabgang oder Überschuß.

Diese Arbeitsprogramme wären seitens der Zentraleitung sowohl in bezug auf die Notwendigkeit und den Umfang der zu erbringenden Leistungen, als auch hinsichtlich der hierfür veranschlagten Arbeitsstunden entsprechend zu prüfen. Auf diese Weise könnten zu einem überhöhten Personalbedarf führende oder einen solchen rechtfertigende Fehleinschätzungen wenn nicht zur Gänze, so doch teilweise vermieden werden.

Wie die Durchsicht der Arbeitsprogramme für das Jahr 1983 ergeben hat, wurde von der Werkstätte Murau bei einem Personalstand von 16 Mann das verfügbare Arbeitsvolumen mit 30.000 Stunden angegeben, wovon nach Abzug des mit 3.000 Stunden bezifferten Urlaubsanspruches und der mit 2.500 Stunden eingeschätzten Krankenkstände ein effektives Leistungsvolumen von 24.500 Stunden verblieben ist. Auf dieses wurde der Bedarf abgestellt, sodaß sich stundenmäßig weder ein Manko noch ein Überschuß ergeben hat. Abgesehen davon, daß bei der geübten Vorgangsweise der nach den unabdingbaren Notwendigkeiten tatsächlich erforderliche Personalstand verborgen bleibt, ist diese Berechnung auch fehlerhaft.

Wird der Ermittlung des verfügbaren Arbeitspotentials auf Basis von 52 Jahreswochen eine wöchent-

liche Arbeitszeit von 40 Stunden zugrundegelegt, so ergibt sich bei einem Personalstand von 16 Mann ein Leistungsvolumen von 33.280 Stunden. Werden von diesem die im Jahre 1983 auf 11 Werktage entfallenden 1.408 Feiertagsstunden in Abzug gebracht, so verringert sich dieses Leistungsvolumen zunächst auf 31.872 Stunden. Hievon verbleibt nach Abzug der von der Werkstättenleitung mit 3.000 Stunden für den Urlaubsanspruch und 2.500 Stunden für die voraussichtlichen Krankenstände angesetzten Nichtleistungsstunden ein Leistungspotential von 26.372 Arbeitsstunden und damit gegenüber den im Arbeitsprogramm der gegenständlichen Werkstätte ausgewiesenen 24.500 Arbeitsstunden ein Überhang von 1.872 Arbeitsstunden. Dieser Überhang übersteigt bereits ohne Veranschlagung eines Urlaubsanspruches und Krankenstandes das Leistungssoll eines Werkstättenbediensteten. Demnach erscheint bereits ohne Prüfung des mit 24.500 Arbeitsstunden ausgewiesenen Bedarfes in der Werkstätte Murau eine Arbeitskraft entbehrlich.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß - bezogen auf das jeweils um die Feiertagsstunden reduzierte - Leistungsvolumen nach Berichtigung desselben die für den Krankenstand veranschlagten Stunden bei der Betriebswerkstätte Murau 7,84 %, die bei der Werkstätte in Übelbach auf Basis von 1 1/2 Mann für den Krankenstand, Schulung und sonstiges veranschlagten Stunden hingegen nur 3,03 % betragen. Der Ausfall an Arbeitsstunden durch Krankenstände erscheint nach der - wie angenommen werden muß - auf Erfahrungswerten beruhenden Einschätzung im Arbeitsprogramm bei der Betriebswerkstätte Murau sehr hoch. Eine Bestätigung hiefür hat die bei der Betriebswerkstätte Murau vorgenommene Durchsicht der Arbeitsbücher für die Zeit vom 1. Jänner bis einschließlich 17. August d.J. erbracht. Nach den hie-

bei getroffenen Feststellungen weisen einige Werkstättenbedienstete besonders hohe Abwesenheitszeiten zufolge Krankheit oder sonstiger Dienstfreistellungen auf. Diese haben in einem besonders krassen Fall 98 Werktage, bei weiteren 5 Dienstnehmern jeweils 77, 45, 37, 36 bzw. 24 Werktage betragen. Insgesamt sind im bezogenen Zeitraum durch Krankenstände und sonstige Abwesenheiten 3.216 Arbeitsstunden ausgefallen, d.s. rund 10 % des für die Werkstätte Murau für das Jahr 1983 ermittelten Leistungsolls. Läßt man den mit 98 Tagen (784 Arbeitsstunden) auf einen mit 1. Juni d.J. in den Ruhestand getretenen Bediensteten entfallenden Krankenstand außer Betracht, so reduziert sich der durch Krankenstände und sonstige Abwesenheiten bedingte Leistungsausfall auf den immerhin noch sehr hohen Anteil von 7,63 %.

Für die übrigen Werkstätten läßt sich aus den Arbeitsprogrammen zufolge der mit den Urlaubsansprüchen jeweils zusammen, oder - wie bei der Betriebswerkstätte Weiz - überhaupt nicht veranschlagten Krankenstände der Anteil derselben am Leistungssoll nicht feststellen.

Als Arbeitsnachweis führt jeder Werkstättenbedienstete ein Arbeits-(Schichten-)buch, in welches dieser die jeweils von ihm verrichteten Tätigkeiten nach dem hiefür bestehenden Kontenplan zeitmäßig einträgt. Die solcherart erfaßten Zeitwerte werden vom Werkstättenleiter täglich summarisch in den von diesem für die gesamte Belegschaft geführten Arbeitsnachweis (Arbeitsbuch) übernommen und letzterer monatlich der Direktion der STLB zur Einsichtnahme vorgelegt. Eine entsprechende Auswertung dieser Arbeitsbücher für betriebliche Zwecke (wie Arbeitsplanung, Ablauf- und Vollzugskontrolle, personelle Auslastung, innerbetrieblicher Einsatz- und Leistungsvergleich und anderes mehr) ist bisher nicht erfolgt, doch wird sich künftig eine solche empfehlen.

Ein allfälliger personeller Mehrbedarf für diese und andere notwendige Auswertungen im Maschinendienst kann durch entsprechende personelle Umschichtungen in der Zentraleitung unschwer abgedeckt werden.

Was die der Direktion zur Einsichtnahme vorgelegten Arbeitsbücher anlangt, wäre zwecks Vereinfachung der Auswertung durch eine entsprechende Dienstanweisung sicherzustellen, daß im monatlichen Zusammensatz die Leistungsstunden aufsummiert und die Nichtleistungsstunden artweise (Feiertage, Krankenstände, Gebührenurlaube, sonstige Freistellungen etc.) aufgegliedert werden. Dies war bisher vereinzelt nicht der Fall.

5.2. Bau und Bahnerhaltung

Die Erhaltung und Erneuerung des Schienenweges der einzelnen Strecken der STLB erfolgt normalmäßig durch die Bediensteten des Baudienstes und zusätzlich durch hiefür herangezogene Oberbaufirmen. Hierbei sind die eigenen Arbeitskräfte hauptsächlich mit kleineren, in oberbautechnischer Hinsicht unter dem Begriff "kleine Durcharbeitung" zusammengefaßten Erhaltungsarbeiten befaßt, während gründlichere Erneuerungsarbeiten, wie Schwellenneulagen, gründliche Durcharbeitungen und Gleisneulagen an Oberbaufirmen vergeben werden. Dies deshalb, weil durch einen intensiven Maschinen- und Personaleinsatz eine rationellere Abwicklung solcher Erneuerungen sowie daraus resultierend auch eine zeitliche Verkürzung der mit solchen Arbeiten verbundenen Verkehrsbehinderungen gegeben ist.

Darüberhinaus hat diese Aufteilung der Oberbauarbeiten den STLB in den letzten 15 Jahren eine starke Reduzierung des eigenen Personals im Bahnerhaltungsdienst ermöglicht, obwohl in diesem Zeitraum die Anforderungen an den Oberbau in Bezug auf Sicherheit und Belastung wesentlich gestiegen sind.

Die in Betracht kommenden Oberbauarbeiten wurden von den STLB im Jahre 1980 auf Grundlage des österreichischen Standard-Leistungsbuches für Oberbau unter Anführung aller Leistungspositionen, welche auf der jeweiligen Strecke vorkommen, beschränkt ausgeschrieben. Hierbei ist erstmals die Form eines Jahresbauvertrages gewählt worden, die den Vorteil geboten hat, daß die in Betracht kommenden Bauunternehmungen kurzfristig im gesamten Bereich der jeweiligen Landesbahnstrecke herangezogen werden konnten, weil die Einheitspreise sowie die entsprechenden vertraglichen Bedingungen auf Grund der umfassenden Ausschreibung bereits vorlagen.

Zur Anbotlegung wurden die in Steiermark ansässigen Bahnbauunternehmen eingeladen. Wenngleich die aus der Heranziehung ortsansässiger Firmen beim Einsatz gebotenen Vorteile nicht verkannt werden, ist festzustellen, daß in allen Fällen die für beschränkte Ausschreibungen geltende Wertgrenze überschritten wurde und daher, wie auch im Hinblick auf den keinesfalls erschöpften Kreis der in Betracht kommenden Firmen, eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen gewesen wäre.

Die Abwicklung der beschränkten Ausschreibungen ist ordnungsgemäß nach den Bestimmungen der Vergabevorschrift erfolgt und der Zuschlag auf Grund entsprechender Beschlüsse der Steiermärkischen Landesregierung jeweils dem Bestbieter erteilt worden.

Für die in den Jahren 1981 und 1982 vergebenen Oberbauarbeiten wurden keine neuen Ausschreibungen vor-

genommen, sondern mit den jeweils in Betracht kommenden Bietern auf Grund der vorliegenden, auf den Preisen vom Februar 1980 basierenden Anbotsunterlagen Preisverhandlungen geführt. Hierbei konnten die Lohnerhöhungen für das Jahr 1980 statt mit 3,4 % mit 1,7 % festgelegt und die im Jahre 1981 mit 6,4 % wirksam gewordene Erhöhung des Lohnanteiles, der bei Oberbauarbeiten über 90 % liegt, für nach Einheitspreisen zu verrechnende Arbeiten auf 4 % und für Regiarbeiten auf 5,4 % reduziert werden.

Auf Basis der für das betreffende Jahr jeweils verlängerten Bauverträge sind auf Grund der mit entsprechenden Beschlüssen der Steiermärkischen Landesregierung hiezu erteilten Ermächtigungen in den Jahren 1981 und 1982 nachstehende Oberbauarbeiten wie folgt vergeben worden:

Strecke	Art der Arbeiten	Ausführende Firma	Auftragssumme
<u>1981</u>			
Unzmarkt-Tamsweg	Schwellen-Neulage 1.735 m	F.Maier & Co Knittelfeld	1,602.882
Kaofenberg-Seeb./Turnau	Schwellen u. Gleisneulage 1.000 m	Dipl.-Ing. Reuppach Bruck/Mur	1,031.125
Peggau-Übelbach	Gleisneulage 600 m	Dipl.-Ing. Reuppach Dipl.-Ing. Webern	253.160 920.046
Feldbach-Bad Gleichenberg	Gleis-u.Schwellenneulage 900m	Dipl.-Ing. Webern Graz	1,757.155
			<hr/> 5,574.378 <hr/>
<u>1982</u>			
Unzmarkt-Tamsweg	Gleisarbeiten 2.600 m	F.Meier & Co.	2,670.000
Kaofenberg-Seeb./Turnau	Gleisarbeiten 1.100 m	Dipl.-Ing. Reuppach	1,230.000
Peggau-Übelbach	Schwellen-Neulage 700 m und 500 m	Dipl.-Ing. Webern Dipl.-Ing. Reuppach	1,150.000 275.000
Feldbach-Bad Gleichenberg	Gleisarbeiten 1.100 m	Dipl.-Ing. Webern	2,150.000
			<hr/> 7,475.000 <hr/>

Im Jahre 1983 wurden die Oberbauarbeiten für die Strecken Unzmarkt - Tamsweg (Gleisneulage 600 m, Schwellenneulage 1.200 m, 3,979.400,-- S) und Feldbach - Bad Gleichenberg (Schwellenneulage: 1.020 m, Gleisdurcharbeitungen: 160 m, 2,679.038,-- S) neu ausgeschrieben und jeweils 7 bzw. 6 Firmen zur Anbotlegung eingeladen. Der Zuschlag ist auf Grund entsprechender Beschlüsse der Steiermärkischen Landesregierung jeweils an die Bestbieter, das waren die Firmen F. Maier bzw. Dipl.-Ing. Webern, erteilt worden.

Daneben wurden in den Jahren 1981/83 außerdem maschinell durchzuführende Gleisstopf- und Richtarbeiten für folgende Strecken im nachstehenden Umfang an die Firmen Franz Plasser, Wien (Schmalspurstrecken) und Bahnbauges. m.b.H., Wels (Normalspurstrecken) vergeben:

Eisenbahnstrecke	1981	1982	1983
	K i l o m e t e r		
<u>Schmalspur</u>			
Unzmarkt - Tamsweg	21,5	21,4	18,0
Kapfenberg-Seeb./Turnau	7,2	7,0	6,4
Weiz - Birkfeld	-	-	6,8
<u>Normalspur</u>			
Gleisdorf - Weiz	-	-	4,16
Peggau - Übelbach	4,0	4,5	4,0
Feldbach - Bad Gleichenberg	3,5	3,5	4,6

Die Termine für die Durchführung dieser Arbeiten auf den Schmalspurstrecken werden von den STLB je-

weils im Einvernehmen mit den ÖBB, welche sich für die maschinellen Gleisstopf- und Richtarbeiten gleichfalls der beiden vorgenannten Firmen bedienen, festgelegt, und - hinsichtlich der Schmalspur - in den der ÖBB erstellten Einsatzplan integriert.

Die Preise für den Maschineneinsatz werden zwischen den ÖBB und den Firmen ausgehandelt und schließen sich die STLB diesen Preisvereinbarungen jeweils an. Hierbei profitieren die STLB insoferne, als sich die Preise nach dem Gesamteinsatz der Gleisstopf- und Richtmaschinen im betreffenden Jahr richten.

Nach der Preisliste vom 7. März 1983 beliefen sich die Preise für Gleisstopf- und Hebearbeiten mit der Gleisstopfmaschine 08-8 für Schmalspur 760 mm bei Hebungen bis 10 cm und vorher gereinigtem sowie vorverdichtetem Schotterbett (Holz- und Betonschwellen) auf S 29,90 je lfm. Für beidseitige Flankenprofilierung sowie das Richten nach angegebenen Verschiebungsmaßen über 5 cm werden jeweils S 3,20/lfm bzw. S 13,50/lfm verlangt.

Die Preise für das Heben, Stopfen und Richten von Normalspurgleisen mit der Maschine 07-275 haben bei vorher nicht gereinigtem Schotterbett, Holzschwellen und einer Hebung von 5 cm S 34,20/lfm, bei einer Hebung von 10 cm S 42,70/lfm betragen (Strecken Peggau-Übelbach sowie Feldbach - Bad Gleichenberg).

Über die von den Eisenbahnstrecken der STLB im Zeitraum 1978 bis 1983 und früher durchgeführten Erhaltungsarbeiten geben die dem Bericht als Beilagen (4 bis 9) angeschlossenen, zum Teil bis in die 50iger Jahre (Unzmarkt - Tamsweg) zurückreichenden graphischen Übersichten entsprechend Aufschluß.

Anlässlich der im Jahre 1980 stattgefundenen aufsichtsbehördlichen Überprüfung der Eisenbahnstrecke Peggau - Übelbach durch den Sachverständigen des BM f. Verkehr für Eisenbahntechnik wurde den STLB die Renovierung je eines Brückentragwerkes in Km 1,335 und 3,846 einschließlich Stahltragwerk und Widerlager bindend im Jahr 1982 vorgeschrieben.

Diesem Auftrag entsprechend, hat die Direktion der STLB am 23. November 1981 die Tragwerks-erneuerung unter Aufrechterhaltung des Betriebes in km 1,335 und km 3,846 beschränkt ausgeschrieben und 7 Firmen zur Anbotstellung eingeladen. An dieser Ausschreibung haben sich alle eingeladenen Firmen beteiligt und hiebei Anbote mit Schlußsummen von 7,983 Mio. S bis 9,818 Mio. S gelegt. Als Bestbieter wurde laut Anbotseröffnung die Firma Universale, Hoch- und Tiefbau AG, Graz, mit einer Bruttoanbotssumme von 7,983 Mio. S ermittelt, welche in der Folge auf Basis einer reduzierten Nettoanbotssumme auch zum Zuge gekommen ist.

Der Zuschlag erfolgte in zwei Teilen, wobei die Direktion der STLB mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 14. Dezember 1981, GZ.: 3 - 331 L 204/1 - 1981, zunächst ermächtigt wurde, mit der Erneuerung des Objektes in km 3,846 der Strecke Peggau - Übelbach zu den hiefür gemäß Antrag mit S 3,251.750,-- bezifferten Kosten die Firma Universale zu beauftragen.

Der diesbezügliche Auftrag ist der Firma am 30. Dezember 1981 mit einer Summe von 3,25 Mio. Schilling netto und einer mit 24 Wochen befristeten Bauzeit erteilt worden. Mit der Durchführung hat die

Firma Universale am 16. Juni 1982 begonnen und das Bauwerk mit 24. September 1982 fertiggestellt.

Mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 7. Juni 1982, GZ.:3-331 L 217/1-1982, ist die Direktion der STLB sodann ermächtigt worden, die Erneuerung des in km 1,335 gelegenen Bauwerkes mit den gemäß Antrag hierfür mit S 3,416.430,-- beziffer-ten Kosten als zweiten Teilauftrag an die Firma Uni-versale zu vergeben. Die Auftragserteilung ist am 7. Juli 1982 mit einer Summe von 3,4 Mio. S netto erfolgt und hiebei die Bauzeit gleichfalls mit 24 Wochen befristet worden. Mit den Arbeiten wurde am 27. September 1982 begonnen und das Bauwerk - nach-dem am 17. Dezember 1982 bereits das Tragwerk einge-schoben worden war - mit 31. Jänner 1983 fertigge-stellt.

Die Gesamtkosten für beide Objekte beliefen sich laut der von der Firma Universale am 11. April 1983 gelegten Schlußrechnung netto auf S 6,348.765,-- und zuzüglich 18 MWSt, d.s. S 1,142.778,--, brutto zusammen S 7,491.543,--. Die in Rechnung gestellten Gesamtkosten (netto) liegen demnach um rund 0,301 Mio. Schilling unter der netto mit 6,65 Mio. S vergebenen Auftragssumme.

Auf der Eisenbahnstrecke Weiz - Birkfeld wur-den im Berichtszeitraum das in km 22,4 angeordnete, ca. 73 m lange Hollosbachviadukt sowie das in km 22,8 ge-legene, ca. 90 m lange Birkfelderviadukt in zwei Bau-etappen instandgesetzt. Die Durchführung dieser Ar-beiten war in zwei Bauetappen vorgesehen, wobei in der ersten unter Aufrechterhaltung des Betriebes jeweils der gesamte Brückentrog mit einer neuen Wasserfugen-isolierung versehen und gleichzeitig die bereits ein-getretenen Schäden an den tragenden Bauteilen durch

Injektionen und andere geeignete Maßnahmen behoben werden sollten. Anschließend war der vorhandene Oberbau ebenfalls zu erneuern.

Die gegenständlichen Arbeiten sind am 26. November 1981 beschränkt ausgeschrieben und 7 Firmen zur Anbotstellung eingeladen worden. Letztere haben vollzählig und in einer Anbotsbreite von brutto 4,455 Mio. S (netto 3,776 Mio. S) bis 5,547 Mio. Schilling (netto 4,834 Mio. S) offeriert.

Als Bestbieter wurde bei der Anbotseröffnung die Firma Dipl.-Ing. Rauppach, Baugesellschaft, Bruck/Mur, ermittelt, und der Auftrag von der Direktion der STL B auf Grund der ihr jeweils durch entsprechende Beschlüsse der Steiermärkischen Landesregierung unter gleichzeitiger Freigabe der beantragten Mittel hiezu erteilten Ermächtigung in drei Tranchen an die vorgenannte Firma vergeben.

Im einzelnen sind von der Steiermärkischen Landesregierung für die gegenständlichen Instandhaltungsarbeiten nachstehende Beträge freigegeben und darauf fußend seitens der STL B die entsprechenden Aufträge der Firma Rauppach, wie folgt erteilt worden:

	S	Auftragserteilung:
1. Freigabe	815.780,--	30. Dezember 1981
2. Freigabe	2,000.000,--	5. April 1982
3. Freigabe	1,100.000,--	31. August 1982

Nach Abschluß der Arbeiten hat die Firma Rauppach am 1. Oktober 1982 ihre Schlußrechnung gelegt, die sich netto auf S 3,733.211,-- und zuzüglich der Umsatzsteuer von S 671.978,-- auf brutto S 4,405.189,-- belief.

Alle angeführten, in ihrer Abwicklung sowie hinsichtlich der ihnen zugrundeliegenden Mengen- und Wertansätze stichprobenweise überprüften Ober- und Unterbauarbeiten wurden in der Erfolgsrechnung der STLB jeweils als Aufwand verrechnet. Sie stellen innerhalb der Gebarung des Bahnbetriebes auf Grund ihres Umfangs einen bedeutenden Kostenfaktor dar und haben im Jahre 1982 durch ihre Kumulierung das Jahresergebnis besonders augenfällig beeinflußt.

Was die Vergebung der Lieferungen und Leistungen anlangt, war auch in bezug auf die zuletzt behandelten Bauführungen festzustellen, daß hiebei die Bestimmungen der Vergabungsvorschrift für das Land Steiermark insoferne nicht eingehalten worden sind, als im Hinblick auf die zu den jeweiligen Ausschreibungsstichtagen geltenden Wertgrenzen sowie die bei strenger Auslegung nach hierortigem Dafürhalten in keinem Fall zutreffenden Ausnahmebestimmungen (§ 3 Z. 1) die zu vergebenden Lieferungen und Leistungen öffentlich und nicht beschränkt auszuschreiben gewesen wären. Ansonsten ist die Abwicklung ordnungsmäßig entsprechend den geltenden Vorschriften erfolgt.

6. Investitionstätigkeit

In dem der Betrachtung unterzogenen Zeitraum 1978/82 haben die STLB eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrs sowie des Verkehrsangebotes im allgemeinen auf den von ihnen betriebenen Eisenbahnstrecken mit Personenverkehr gesetzt. Diese hatten vor allem die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr, eine Erhöhung der

Fahrgeschwindigkeit zur Erzielung einer kürzeren Reisedauer und damit verbunden eine den heutigen Anforderungen entsprechende Fahrplangestaltung, sowie eine Verbesserung des Fahrkomforts - die Personenwagen stammen zum Teil noch aus dem vorigen Jahrhundert - zum Ziele. Hierzu waren neben der Ausstattung mit entsprechenden Fahrbetriebsmitteln auch Streckenverbesserungen, Gleisumlegungen, die Umgestaltung bzw. Neuerrichtung von Kunstbauten, der Ausbau und die Vergrößerung von Zugförderungsanlagen einschließlich der Werkstätten u.a.m. erforderlich.

Als erste Maßnahme war die Errichtung eines Triebwagenverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Unzmarkt - Tamsweg geplant, wobei das hierfür erstellte Mindestprogramm als Kernstück die Anschaffung von 4 diesel-elektrischen Triebwagen, 3 dazugehörigen Steuerwagen, eines Beiwagens und eines Postwagens sowie eines Reservedrehgestells (mit Fahrmotor) und eines Reserveaggregates (Dieselmotor und Generator) vorsah.

Mit der Realisierung dieses Projektes wurde im Jahre 1978 begonnen und sind auf Grund der mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 6. Februar 1978, GZ.: 3 - 331 L 138/1 - 1978, hiezu erteilten Ermächtigung im Rahmen der ersten Beschaffungsstufe bei der Maschinenfabrik Franz Knotz AG, Wien (eisenbahnmechanischer Teil) sowie der österreichischen Brown-Boveri AG (BBC) in ARGE mit der Elin-Union AG (elektrische Ausrüstung) am 1. März 1978 4 diesel-elektrische Schmalspurtriebwagen sowie ein Reservedrehgestell und ein Reserveantriebsaggregat hiezu im Gesamtbetrag von S 29,204.060,--

bestellt worden. Hievon entfiel auf die Firma Knotz eine Auftragssumme von S 16,032.967,--, auf die Firma Brown-Boveri eine solche von S 13,171.093,--.

Auf Grund der mit den vorgenannten Firmen geführten Preisverhandlungen wurden von der Maschinenfabrik Knotz der Materialanteil (40 %) als Fixpreis, der Lohnanteil (60 %) je zur Hälfte als Fix- bzw. Gleitpreis gewährt und mit den Elektrofirmen der Gesamtauftrag zum Fixpreis abgeschlossen. Die Zahlungsmodalitäten waren bei der Firma Knotz auf den Baufortschritt abgestellt, von der Firma Brown-Boveri waren 40 % der Auftragssumme als Anzahlung bei der Bestellung, 57 % bei Lieferung der einzelnen Fahrzeuge und 3 % nach Inbetriebnahme und Genehmigung derselben bedungen.

Die Wahl dieser Firmen ist erfolgt, weil die für den eisenbahnmechanischen Teil zur Anbotlegung eingeladenen renommierten Firmen Simmering-Graz-Pauker AG, Jenbacher Werke AG sowie die Wagenfabriken Uerdingen AG, Talbot in Aachen, Orenstein und Koppl in Dortmund, Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter nach kurzer Prüfung der gestellten Forderungen von der Anbotlegung Abstand genommen haben, die Schweizerische Industriegesellschaft SIG in Neuhausen einen um 80 % über dem österreichischen Bestbieter gelegenen Richtpreis vorgelegt hat, und die zur Anbotlegung für den elektrischen Teil eingeladenen Firmen Siemens AG und Elin-Union AG ebenfalls von einer Offertstellung Abstand genommen haben. Letztere wurde als Bahnkunde der STLB über deren Betreiben jedoch in den an die österreichische BBC vergebenen Auftrag für die Lieferung eines Teiles der Motoren einbezogen.

Im Rahmen der zweiten, von der Steiermärkischen Landesregierung genehmigten Baustufe, welche sich wertmäßig einschließlich des Mehrbedarfes für Konstruktionsverbesserungen bei den 4 Triebwagen auf S 15,046.195,-- belief, wurden am 30. Mai 1979 bei der Firma Knotz der mechanische Teil für 3 Steuerwagen, einen Zwischenwagen und einen Postwagen, bei der BBC die dazugehörige elektrische Ausrüstung bestellt.

Als erstes Fahrzeug wurde am 28. November 1980 ein diesel-elektrischer Schmalspurtriebwagen an die STLB abgeliefert, die Lieferung der restlichen Triebwagen erfolgte im Frühjahr 1981. Mit Ausnahme des Post- und Gepäckwagens waren bis Mai 1982 alle Fahrzeuge ausgeliefert und erprobt, und stehen die Triebwagengarnituren seit dem Fahrplanwechsel am 23. Mai 1982 im fahrplanmäßigen Einsatz.

Die Gesamtkosten des Triebwagenprojektes beliefen sich einschließlich der Mehrkosten für vorgenommene Konstruktionsverbesserungen sowie die innerhalb des Lieferzeitraumes eingetretenen, **vertragsgemäß** zu übernehmenden Lohnerhöhungen auf rund 49,481 Mio. Schilling. Die Finanzierung erfolgte durch das Land Steiermark (ao. Haushalt) und durch Bereitstellung von Förderungsmitteln für das mittelfristige Investitionsprogramm durch den Bund.

Im Zusammenhang mit dem Triebwagenprogramm mußten die Murbrücke in km 58.687 (Madlingbrücke) neu gebaut und die Gleise umgelegt werden. Mit den Vorarbeiten wurde bereits im Jahre 1979 begonnen und sind für dieses im abgelaufenen Geschäftsjahr noch unter den in Bau befindlichen Anlagen geführte Objekt bis 31. Dezember 1982 insgesamt S 16,256.826,-- aufgewendet worden.

Außerdem mußten für die neuangeschafften Fahrzeuge entsprechende Hinterstell- und Wartungsräumlichkeiten geschaffen werden, wobei als Standort für die neuzuerrichtende Triebwagenhalle aus organisatorischen Gründen in der Betriebsabwicklung und Wartung der Fahrzeuge der Sitz der Betriebsleitung und der Werkstättenleitung in Murau gewählt worden ist.

Die Baumeisterarbeiten für dieses Objekt wurden am 11. Juni 1980 beschränkt ausgeschrieben und hierbei 8 Firmen zur Anbotlegung eingeladen. Bei der am 24. Juni 1980 erfolgten Anbotseröffnung ist die Firma Ing. Arthur Petautschnig, Murau, mit einem Anbotspreis von S 5,993.998,-- (netto S 5,079.660,--) als Bestbieter ermittelt und der Bauauftrag in zwei Teilbeträgen (3. Dezember 1980: 1,65 Mio. S, 26. März 1981: 3,13 Mio. S) an diese Firma vergeben worden (Bauende: 28. Mai 1982). Da der ursprünglich vorgesehene Garagenzubau nicht vergeben worden ist, hat sich die Anbotsumme von S 5,079.666,-- (netto) um S 527.108,-- auf S 4,552.552,-- vermindert, sodaß sich im Vergleich mit der auf einen Betrag von S 4,776.606,-- (netto) lautenden Schlußrechnung vom 25. August 1982 ein Mehraufwand von S 224.054,-- (4,69 %) ergibt, wovon ein Betrag von S 88.954,-- (1,86 %) auf Lohn- und Preiserhöhungen entfällt.

Alle übrigen Lieferungen und Leistungen wurden gleichfalls beschränkt ausgeschrieben und auf Grund der jeweils mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung hiezu erteilten Ermächtigung an die Bestbieter vergeben. Die verschiedentlich zu verzeichnenden, teils auf Lohn- und Preiserhöhungen, teils auf Änderungen in der Ausführung zurückzuführenden Kostenüberschreitungen halten sich in tolerierbaren Grenzen. Eine größere Überschreitung hat sich lediglich bei den an die Firma Zeman & Co. Ges.m.b.H.

vergebenen Spengler- und Gewichtschlosserarbeiten (Auftragssumme: S 538.260,--, Kosten laut Abrechnung: S 753.273,--, Differenz: S 215.013,--) ergeben. Diese ist einerseits durch im Zusammenhang mit den Rauchgasabzügen und den Wasserableitungen notwendig gewordenen Mehrleistungen, andererseits durch die in der Planung nicht vorgesehene Fassadenerneuerung beim bestehenden Betriebsgebäude bedingt. Laut Verhandlungsschrift vom 5. November 1980 (lit. c Ziffer 3) haben die STLB sich zum Vorbringen des Ortsbildsachverständigen betreffend die Fassadengestaltung dahingehend geäußert, "daß die Außenfassade an der Nordseite des Gebäudes unter Berücksichtigung der Wünsche des Ortsbildsachverständigen so gestaltet wird, daß die Fassadenfläche in einzelne Abschnitte gegliedert wird. Sofern die Gliederung gegenüber dem eingereichten Projekt bedeutende Mehrkosten verursachen würde, könnte diesem Wunsch nicht entsprochen werden." Späterhin ist diesem Wunsch jedoch Rechnung getragen und die Firma Zeman auf Grund eines am 5. August 1981 diesbezüglich gelegten, auf S 159.054,-- lautenden Nachtragsanbotes mit den Fassadenerneuerungen am Betriebsgebäude beauftragt worden.

Im seinerzeitigen Antrag der STLB vom 3. Oktober 1980, LB Zl. 691/23 - 2 - 1980, waren die Kosten für die Errichtung der Triebwagenhalle auf 8,6 Mio. S geschätzt worden. Tatsächlich wurden hiefür letztlich jedoch 9,383 Mio. S aufgewendet, das sind um 0,783 Mio. S oder 9,1 % mehr als ursprünglich angenommen.

Da sich für die Eisenbahnstrecke Gleisdorf - Weiz grundsätzlich dieselben Probleme ergeben haben, wie sie vor Einführung des Triebwagenverkehrs auf der Murtalbahn bestanden, in Weiz außerdem ein neues Bundes-schulzentrum errichtet wurde und ein Teil der Schüler aus dem Süden des Bezirkes über die Landesbahn Gleisdorf -

Weiz anreist, war für einen zunehmenden Personenverkehr auf dieser Bahnstrecke vorzusorgen. Hierbei haben sich für eine längerfristige Verkehrsplanung grundsätzlich drei Möglichkeiten ergeben. Nämlich

a) die Weiterführung des Dieselbetriebes,

unter Weiterverwendung der beiden vorhandenen Diesellokomotiven sowie die zusätzliche Beschaffung von entsprechenden Nebenbahntriebwagen. Hiedurch wäre eine - allerdings mit zusätzlichen Betriebs- und Personalkosten verbundene - Verdichtung des Personenverkehrs möglich.

b) die Elektrifizierung der Strecke als Inselbetrieb

mit eigener Stromversorgung (50 Hz.) oder mit Stromübertragung von Graz (16 2/3 Hz.). Im Fahrbetrieb Weiterverwendung der vorhandenen zwei Diesellokomotiven, zusätzlich Ankauf einer gebrauchten Elektrolokomotive, Beschaffung von entsprechenden elektrischen Nebenbahntriebwagen, und

c) Elektrifizierung im Anschluß an die ÖBB-Strecke Graz - Gleisdorf - Fehring

und allfällige Führung durchgehender Züge von Weiz bis Graz. Im Fahrbetrieb analog lit. b.

Von der grundsätzlichen Frage nach der Zukunft der STL B abgesehen, erfordern diese Planungsarbeiten einen mehrjährigen Zeitraum, da Koordinationen mit den ÖBB notwendig sind und Projekte für neukonstruierte Triebwagen zu erarbeiten sind. Außerdem ist die Elektrifizierung der Ostbahnen bei den ÖBB noch nicht festgelegt.

Um im Hinblick auf die aus der Errichtung des Schulzentrums in Weiz erwartete Frequenzzunahme bereits ab Herbst 1982 einen verbesserten Personenverkehr anbieten zu können, wurde als Zwischenlösung für die nächsten 5 bis 6 Jahre die Einstellung gebrauchter Diesel-Personenfahrzeuge in Erwägung gezogen. Hiefür kamen vor allem von der Deutschen Bundesbahn laufend ausgemusterte Schienenbusse der Baujahre 1955 bis 1960 in Betracht. Diese Fahrzeuge sind in der Regel in durchschnittlich gutem Zustand, sodaß eine weitere Nutzungsdauer mit mäßigem Erhaltungsaufwand erwartet werden kann. Es wurden daher mit der Deutschen Bundesbahn entsprechende Verhandlungen aufgenommen und haben die STLB nach Besichtigung geeigneter Fahrzeuge im Ausbesserungswerk Kassel im Wege der Rechtsabteilung 3 des AdLR. die Ermächtigung zur Anschaffung von zwei, für eine Nutzung von 6 Jahren geeigneten Schienenbussen VT 798 zum Preis von insgesamt 32.000 DM, zwei Steuerwagen VS 998 zum Preis von insgesamt 24.000 DM, d.s. zusammen 56.000 DM bzw. umgerechnet rund 0,4 Mio. S, sowie zur Beschaffung von Ersatzteilen und Durchführung notwendiger Instandsetzungen bzw. Adaptierungen an Fahrzeugen mit einem geschätzten Kostenaufwand von 0,2 Mio. S beantragt. Diese Ermächtigung wurde den STLB mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 5. Mai 1982 erteilt und haben diese danach am 20. Juli 1982 zwei Stück Schienenbusse (Nr. 798.577-3 und Nr. 798.645-8) zum Preis von 32.000 DM, weiters einen allgemein in schlechtem Zustand befindlichen, als Ersatzteilspender gedachten Schienenbus (Nr. 798.643-3) zum Preis von 12.000 DM, sowie drei Steuerwagen zum Preis von 24.000 DM, zusammen daher Lieferungen im Gesamtbetrag von 68.000 DM bestellt. Die Fahrzeuge wurden von Bediensteten der STLB in Kassel übernommen und auf dem Schienenwege im Eigenbetrieb nach Weiz überstellt. Der ursprünglich als Er-

satzteilspender angekaufte Schienenbus konnte nach entsprechender Adaptierung für den Personenverkehr auf der Strecke eingesetzt werden. Unter Berücksichtigung der Fracht- und Verzollungskosten sowie eines Paares Transportlaufgestelle beliefen sich die Gesamtkosten für die gebrauchten Schienenbusse zusammen auf S 615.390,--. Es kann daher diese Anschaffung unter der Voraussetzung einer Mindestbetriebsdauer von 6 Jahren sowie eines mäßigen Erhaltungsaufwandes als günstig bezeichnet werden.

Zusammengefaßt haben die STLB im Zeitraum 1978/82 in ihre Betriebsanlagen, ihren Fahrpark sowie in ihresonstigen Betriebs- und Geschäftseinrichtungen insgesamt S 128,391.741,-- investiert. Dieser Betrag verteilt sich anlagemäßig im einzelnen wie folgt:

	S	S
1) Grundstücke		169.609
2) Betriebsgebäude		10,712.102
3) Gleisanlagen:		
Oberbau	4,087.578	
Unterbau	<u>16,674.129</u>	20,761.707
4) Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		417.675
5) Fahrbetriebsmittel		
Schienentriebfahr- zeuge	58,311.889	
Personenwagen	1,648.839	
Güterwagen	28,886.106	
Sonstige Schienen- fahrzeuge	<u>444.333</u>	
	89,291.167	
Kraftfahrzeuge	<u>1,559.481</u>	90,850.648
6) Werkstättenmaschinen u. masch. Anlagen		2,919.348
7) Werkzeuge, Geräte, Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung		<u>2,560.652</u>
		<u>128,391.741</u>
zusammen		<u>128,391.741</u>

Hievon wurde im Jahre 1979 ein aus Förderungszuschüssen des Bundes finanzierter Betrag von S 3,004.849,-- abgebucht und nicht aktiviert.

Vom gesamten Investitionsaufwand haben das Land Steiermark S 96,286.892,--, der Bund im Rahmen der Förderungsmaßnahmen für die Privatbahnen S 32,104.849,-- getragen.

Die österreichischen Privatbahnen sind seit langem bemüht, für die Finanzierung des Investitionsaufwandes, der für die Erhaltung der Betriebssicherheit und damit für die Weiterführung des Betriebes notwendig ist, vom Bund entsprechende Beiträge zu erhalten. Um sich einen Überblick über die hierfür erforderlichen Mittel zu verschaffen, hat das BM für Verkehr u.a. die STLB bereits im Jahre 1974 und danach neuerlich im Jahre 1975 aufgefordert, die für einen nachfragegerechten Nahverkehrsausbau auf den Strecken der STLB mit Personenverkehr in den Jahren 1976/79 bzw. 1976/80 erforderlichen Investitionen bekanntzugeben. Dieser Aufforderung haben die STLB jeweils mit Schreiben vom 21. März 1974 bzw. 22. April 1975 entsprochen und darin diesen Bedarf zunächst mit 147,5 Mio. S und danach mit 123,8 Mio. S beziffert.

Im Zuge der hierüber sowie über einen allfälligen Beitrag des Bundes zur Abdeckung des Gebarungsabganges bei den STLB mit dem BM f. Verkehr geführten Verhandlungen, hat letzteres Zuschußleistungen an die STLB an die Bedingung geknüpft, daß sich das Land Steiermark durch entsprechende Beiträge an der Erhaltung der Eisenbahnstrecken der GKB beteiligt.

Diese Verhandlungen wurden im Jahre 1978 mit dem Ergebnis abgeschlossen, daß beginnend mit dem Jahre 1979 der Bund zur Abdeckung des Abganges sowie für In-

vestitionen der STLB jährlich einen Beitrag von 1 Mio. S bzw. 5 Mio. S, zusammen daher einen Zuschuß von 6 Mio. S leistet, und andererseits das Land Steiermark der GKB Beiträge im selben Ausmaß und für denselben Verwendungszweck gewährt.

Mit Schreiben vom 6. November 1979 hat sich der Fachverband der Schienenbahnen unter Hinweis auf die Verkehrsbedeutung der privaten Schienenbahnen und einen auf Grund der Umfrage bei seinen Mitgliedern mit 825 Mio. S ermittelten Investitionsbedarf an den Bundesminister für Verkehr mit dem Ersuchen um Investitionshilfe gewandt. Dieser Antrag wurde damit begründet, daß die Privatbahnen nur mit Fremdhilfe in der Lage seien, ein Modernisierungskonzept zu verwirklichen.

Im Zuge der hierüber geführten Verhandlungen hat sich der Bund schließlich bereit erklärt, von einem mittelfristigen Förderungsprogramm der Privatbahnen die Hälfte der Investitionssumme zu übernehmen. In diesem, den Zeitraum 1981 bis 1985 umfassenden Gesamtprogramm sind die STLB mit einem Investitionsprogramm von 140 Mio. S enthalten. Letzteres verteilt sich im vorerwähnten Zeitraum auf die einzelnen Landesbahnstrecken wertmäßig global wie folgt:

	Gesamt- aufwand	hievon entfallen auf die Jahre				
		1981	1982	1983	1984	1985
in Millionen Schilling						
<u>Landesbahnstrecke</u>						
Unzmarkt-Tamsweg	80,6	14,1	37,5	3,0	18,0	8,0
Gleisdorf-Weiz	36,7	1,5	3,5	2,0	8,7	21,0
Feldbach-B. Gleichenberg	13,7	- -	-	3,7	5,0	5,0
Peggau-Übelbach	9,0	2,5	3,5	3,0	-	-
STLB insgesamt	140,0	18,1	44,5	11,7	31,7	34,0

Nach Prüfung des von den STLB vorgelegten Investitionsprogrammes hat sich der Bund bereit erklärt, zur Finanzierung dieses mittelfristigen Investitionsprogrammes beginnend mit dem Jahre 1981 auf die Dauer von 5 Jahren alljährlich einen Förderungszuschuß in Höhe von 4,5 Mio. S unter der Voraussetzung zu gewähren, daß das Land Steiermark seinerseits äquivalente Zuschüsse sowohl an die STLB, als auch an die GKB leistet. Diese Verpflichtung wurde vom Land Steiermark übernommen und hat letzteres im Zeitraum 1978/82 auf Grund der beiden vorerwähnten Vereinbarungen mit dem Bund an die GKB und die STLB zusammen Beiträge in Höhe von insgesamt 66,2 Mio. S geleistet und vom Bund für die STLB seinerseits insgesamt 33,1 Mio. S erhalten. Festzustellen ist, daß dem Land Steiermark aus der Beitragsleistung des Bundes keine finanziellen Vorteile erwachsen und die getroffenen Vereinbarungen in ihrer Handhabung insofern wenig sinnvoll erscheinen, als bei einer direkten Zuschußleistung des Bundes an die ohnehin von diesem finanzierte GKB und einer ebensolchen Beitragsleistung des Landes Steiermark an die STLB eine unnötige administrative Manipulation vermieden werden könnte.

Hingegen profitieren die STLB insofern, als ihnen auf Grund der wechselseitigen Verpflichtungen von Bund und Land bis einschließlich 1985 zusätzlich Mittel für die Investitionsfinanzierung garantiert sind.

Im Rahmen von Gesprächen, die seitens der STLB im April v.J. beim BM f. Verkehr über Verkehrsprobleme des Landes Steiermark geführt worden sind, wurde von den Vertretern des Bundes zwar neuerlich eine Beteiligung desselben an der Abgangsdeckung für den Betrieb der STLB abgelehnt, für den Fall einer Verlängerung der mit 31. Dezember 1983 für 3 Eisenbahn-

Strecken der STLB ablaufenden Konzessionen jedoch eine Aufstockung der Zuschußleistungen des Bundes für die STLB im Rahmen des mittelfristigen Investitionsprogrammes in den Jahren 1983 bis 1985 um jährlich 2,3 Mio. S in Aussicht gestellt. Diese Zusage ist auf Grund der mittlerweile erfolgten Verlängerung der Konzessionen für die 3 bezogenen Eisenbahnstrecken bis zum 31. Dezember 1990 inzwischen zum Tragen gekommen und hat der Bund die den STLB bisher jährlich in Höhe von 9,6 Mio. S gewährten Investitionszuschüsse ohne Gegenleistung des Landes Steiermark für die GKB für die Jahre 1983/85 jeweils um 2,3 Mio. S auf nunmehr 11,9 Mio. S jährlich erhöht.

IV. Personelle Verhältnisse

1. Direktion der STLB

1.1. Organisation

Die Zentraleitung des Bahnbetriebes obliegt der Direktion der STLB deren Organisation mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 2. März 1964, GZ.: 3 - AVG 29/4 - 64, neu festgelegt wurde. Darauf fußend ist der innere Geschäftsbetrieb der Direktion hinsichtlich der organisatorischen Gliederung sowie der Verteilung der Geschäftsbefugnisse jeweils durch entsprechende Dienstanweisungen geregelt. Nach der zuletzt mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1982 erlassenen, im Nachrichtenblatt der Direktion der STLB, Folge 1/82 vom 19. Jänner 1982, verlautbarten Dienstanweisung, gliedert sich die Direktion der STLB in die Gesamtlei-

tung und 4 dieser unterstellte Fachgebiete (FG) wie folgt:

- D Direktion - Gesamtleitung
- FG 1 Verwaltungsdienst
 (Personal-, Pensions-, Rechnungs- und
 Rechtsangelegenheiten, Kanzleiführung)
- FG 2 Bau-, Beschaffungsdienst
 (Bau- und Bahnerhaltung, Materialbeschaf-
 fung und -verwaltung)
- FG 3 Maschinendienst
 (Zugförderung, Werkstätten, Starkstrom,
 Kraftfahrzeugtechnik)
- FG 4 Betriebsdienst
 (Kommerzielle-, Verkehrsangelegenheiten)

Die Obliegenheiten der einzelnen Fachgebiete ergeben sich aus ihrer Bezeichnung und dem sachlichen Zusammenhang der Geschäfte.

1.2. Personalstand

Der genehmigte Dienstpostenplan der STLB für das Jahr 1983 sieht für die Direktion 36 Dienstposten, hievon 28 für Beamte, 1 für Vertragsbedienstete und 7 für sonstige Bedienstete vor. Von den genehmigten Dienstposten waren zum Zeitpunkt der Einschau 35, nämlich 25 durch Beamte, 1 durch einen Vertragsbediensteten und 9 durch sonstige Bedienstete einschließlich der teilzeitbeschäftigten Raumpflegerinnen besetzt.

Dieser Personalstand (Ist) verteilt sich im Vergleich der Jahre 1971 und 1983 auf die einzelnen Fachgebiete wie folgt:

	1971	1983	1984 *)
Direktion (Gesamtleitung)	2	2	2
Verwaltungsdienst	17	16	16
Bau- u. Beschaffungsd.	7	4,5	4,5
Maschinendienst	2	1,5	2,5
Betriebsdienst	10	11	10
zusammen	38	35	35
Veränderung (+/-)		- 3	-

Anmerkung: *) lt. DP-Plan beantragt

Wie daraus hervorgeht, hat sich der effektive Personalstand (Ist) bei der Zentralleitung im Vergleich der Jahre 1971 und 1983 durch Einsparungen im Verwaltungsdienst (- 1), Bau- und Beschaffungsdienst (- 2,5) und Maschinendienst (- 0,5), denen eine Postenvermehrung beim Betriebsdienst (+ 1) gegenübersteht, per Saldo um 3 Personen vermindert. Trotzdem erscheint dieser Personalstand im Hinblick auf die im Zeitraum 1971/83 erfolgten Betriebseinschränkungen, die vorgenommenen Rationalisierungen etc. immer noch sehr hoch. Diese Feststellung trifft vor allem in bezug auf den Verwaltungs- und Betriebsdienst zu, wobei ersterer nach Abzug des unter diesem subsumierten Reinigungsdienstes (2 teilbeschäftigte Raumpflegerinnen) mit den verbleibenden 14 Dienstnehmern die höchste Besetzung aufweist.

Während im bezogenen Zeitraum die effektive Anzahl der Dienstnehmer im Verwaltungsdienst wenigstens um eine Person reduziert wurde, hat sich der Personalstand im Betriebsdienst um einen Dienstnehmer erhöht.

Für das Jahr 1984 sind insgesamt 35 Dienstposten beantragt und diese gegenüber dem Vorjahr zum Teil höher bewertet worden. Darunter befinden sich 5 als künftig wegfallend bezeichnete Posten, wobei auf den Zeitpunkt des künftigen Wegfalles nur aus der altersmäßigen Gliederung in der vorgegebenen Dienstverwendung geschlossen werden kann. So ist der für den - im mittleren Bereich bisher unterdotierten - Maschinendienst zusätzlich vorgesehene, als künftig wegfallend bezeichnete Dienstposten (Beamter mit voller Hochschulbildung, GG VIb-VIII) offenbar für die Heranbildung eines Nachfolgers für den derzeitigen Leiter dieses Fachgebietes gedacht. Da letzterer altersmäßig bei normalem Verlauf nach den derzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen frühestens in 8 Jahren ausscheiden kann, spätestens aber erst in 13 Jahren ausscheiden muß, erscheint eine solche Vorsorge selbst bei voller Würdigung der für einen Dienstposten dieser Art zu fordernden Erfahrung verfrüht und daher nicht opportun. Dies auch im Hinblick auf einen Eventualfall, da ansonsten alle leitenden Posten doppelt besetzt werden müßten.

Weiters wurde in den Dienstpostenplan für das Jahr 1984 wiederum ein im Jahr 1983 nicht zur Besetzung gelangter, ursprünglich für den Bereich der Gesamtleitung (Direktion) vorgesehener, nunmehr dem ohnehin überbesetzten Fachgebiet 1 zugeordneter Dienstposten aufgenommen, der nach Auffassung des LRH entbehrlich ist.

Darüber hinaus könnte beim Fachgebiet (FG) 1 der dort bestehende und auch entsprechend besetzte Dienstposten der Ordnungsnummer 981 (Referent im Zentraldienst) künftig aus folgenden Gründen eingespart werden:

Mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 21. Juli 1969, GZ.: 1 - 332 Za 3/34 - 1969, wurde der derzeitige Direktor der STLB für diese Funktion "bestellt und beauftragt, sowohl die Obliegenheiten eines Direktors der STLB, als auch jene des Fachgebietes 1 (Personal-, Rechnungs- und Verwaltungsangelegenheiten) verantwortlich zu besorgen.

Dem zitierten Regierungsbeschluß entsprechend, ist diese - in bezug auf die einschlägige seinerzeitige Abteilung IV bereits vom Vorgänger des gegenwärtigen Direktors wahrgenommene - Doppelfunktion, auch in der vom zuständigen politischen Referenten der Steiermärkischen Landesregierung mit Wirksamkeit vom 1. August 1969 neu erlassenen, die Gliederung der Direktion und die Zuständigkeitsbereiche regelnden Dienstanweisung niedergelegt worden.

Nach dieser im Nachrichtenblatt (NBL) 7/1969 der Direktion der STLB unter Nr. 41 verlautbarten Dienstanweisung waren mit der Leitung der Direktion sowie des Fachgebietes 1 der Direktor, mit der Leitung der übrigen Fachgebiete ein Abteilungsvorstand (FG 4) und zwei Sachwalter (FG 2 und 3) beauftragt.

Während beim Fachgebiet 1 bis zum Jahre 1975 neben dem gesondert (Direktion) systemisierten Direktor nur ein Dienstposten für einen Beamten mit voller Hochschulbildung (Ordn.Nr. 876 - GG VIII) bestanden hat, wurde für diese Fachgruppe in den Jahren 1975 und 1978 jeweils ein Dienstposten für einen Beamten mit voller Hochschulbildung zusätzlich geschaffen und auch besetzt. Es standen daher ab

dem Jahre 1978 im Fachgebiet 1 einschließlich des Direktors vier Beamte mit voller Hochschulbildung zur Verfügung. Es weist daher das gegenständliche Fachgebiet ab diesem Zeitpunkt eine sachlich nicht gerechtfertigte Dotierung mit Dienstposten der vorerwähnten Kategorie auf.

Gemäß der im NBL. 1/1982 der Direktion der STLB unter Nr. 2 bekanntgemachten Dienstanweisung des zuständigen politischen Referenten der Steiermärkischen Landesregierung ist die Organisation der Direktion der STLB unter Beibehaltung der bisherigen, die Gesamtleitung (Direktion) sowie 4 Fachgebiete umfassenden Gliederung dahingehend neu festgelegt worden, daß das früher vom Landeseisenbahndirektor unmittelbar geleitete Fachgebiet 1, sowie die von einem Abteilungsvorstand (FG 4) und zwei Sachwaltern (FG 2 und 3) geleiteten Fachgebiete nunmehr von Referenten geleitet werden.

Diese Änderung, für welche nach Auffassung des LRH sachlich keine zwingenden Gründe vorgelegen haben, wird in Auswirkung der damit verbundenen Umwandlung von Dienstposten künftig entsprechende finanzielle Belastungen nach sich ziehen. Darüber hinaus ist festzustellen, daß die Betrauung eines Referenten mit der Leitung des Fachgebietes 1 dem geltenden Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 21. Juli 1969, demzufolge die Obliegenheiten des Fachgebietes I vom Direktor der STLB verantwortlich zu besorgen sind, widerspricht. Mit der entgegen diesem Regierungsbeschluß getroffenen Neuregelung wurde die demselben aus finanziellen Erwägungen zugrundeliegende Absicht, einen Dienstposten für eine leitende Funktion einzusparen, vereitelt.

Im Sinne des vorliegenden, für den Bereich der Direktion allerdings sehr allgemein gehaltenen Personalverminderungsplanes der STLB sollte als erste Maßnahme der Dienstpostenplan für die Direktion unter Auflassung der beiden derzeit nicht besetzten, für den Verwaltungsdienst und den Maschinendienst vorgesehenen Dienstposten, sowie Auflassung eines weiteren Dienstpostens beim Verwaltungsdienst auf 32 planmäßige und - unter Berücksichtigung des derzeitigen Standes - zwecks Vermeidung von Härten gegebenenfalls einen künftig wegfallenden außerplanmäßigen Dienstposten reduziert werden. Für den Maschinendienst müßte durch interne Umschichtungen ein entsprechender Ausgleich gefunden werden können.

Hinsichtlich der altersmäßigen Gliederung der gegenwärtig bei der Direktion der STLB beschäftigten Dienstnehmer ergibt sich folgendes Bild:

Lebensalter (in Jahren)	Anzahl
über 60	1
51 - 60	5
41 - 50	8
31 - 40	6
21 - 30	13
20 und jünger	2
	<hr/>
	35
	<hr/>

Hievon scheiden bei normalem Ablauf durch Erreichung des vollen Pensionsalters (65 Jahre) im Jahre 1985 ein Bediensteter, im Jahre 1993 4 Bedienstete, in den Jahren 1996 und 1998 je ein Be-

diensteter, bis zum Jahre 2000 demnach 7 Bedienstete aus. Innerhalb dieses Zeitraumes können daher entsprechende personelle Dispositionen getroffen werden.

In dienst- und besoldungsrechtlicher Hinsicht unterliegen die Bediensteten der STLB auf Grund des Gleichstellungsvertrages den diesbezüglichen, bei den ÖBB geltenden Vorschriften.

Dieser am 7. Juli 1954 zwischen der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Sektion Verkehr, Fachverband der Privatbahnen, und dem Österr. Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Eisenbahner, abgeschlossene Gleichstellungsvertrag, dem die Steiermärkische Landesregierung am 27. April 1954 zugestimmt hat, sieht unter Punkt 1 vor, daß die jeweils bei den Österr. Bundesbahnen geltenden dienst- und besoldungsrechtlichen Vorschriften und Bestimmungen auf die Bediensteten der STLB so anzuwenden sind, "als wenn der Bedienstete der STLB, Bediensteter auf gleichwertigen Lokalbahnstrecken der ÖBB" oder deren Rechtsnachfolger wäre (Gleichstellung !).

Diese Determinierung schließt an sich eine Vergleichbarkeit der Steiermärkischen Landesbahnen mit anderen, überregionalen Einrichtungen der ÖBB (Bundesbahndirektionen, Generaldirektion) aus.

Als - demzufolge unverbindliche - Orientierungshilfe werden für die Dienstpostenbewertung bei der Direktion der STLB jedoch vergleichbare Dienstposten aus dem Bereich von ÖBB-Zentralstellen herangezogen.

Obwohl sich seit der im Jahre 1971 gemäß den Bestimmungen der 9. Novelle der Bundesbahn-Be-

soldungsordnung 1963, BGBl. 1971/122, vorgenommenen Überleitung der Dienstposten der Personalbedarf bei den STLB in sachlicher und qualitativer Hinsicht kaum geändert hat, ist die Dienstpostenbewertung in jüngerer Zeit durch höhere, verschiedentlich den Zentralstellen der ÖBB adäquate Einstufungen gekennzeichnet.

Diese Höherreihungen sind in der Regel durch Umwandlungen (Verwendungsänderungen) erfolgt, wobei durch die Verleihung von Dienstposten bestimmter Ordnungsnummern auf Grund der für diese obligatorischen Bezugszuerkennungen nach Zurücklegung der für die letzteren erforderlichen Zeiten die Bezüge der nächsthöheren Gehaltsgruppe erreicht werden können.

In welchem Ausmaß die Dienstposten bei der Direktion der STLB in den letzten 13 Jahren aufgewertet worden sind, ist aus dem nachstehenden Vergleich der Dienstpostenpläne sowie des Ist-Standes der Jahre 1971 und 1983 ersichtlich.

Über die Entwicklung innerhalb der einzelnen Fachgebiete gibt die dem Bericht als Beilage (10) angeschlossene Übersicht Aufschluß.

Gehaltsgruppe	Anzahl der Dienstposten					
	1971		1983		1971 / 1983 Veränderung	
	lt.DP Plan	Ist	lt.DP Plan	Ist	lt.DP Plan	Ist
X	1	1	1	3	-	+ 2
IXb	1	1	4	2	+ 3	+ 1
IXa	2	-	-	1	- 2	+ 1
VIII	2	1	3	3	+ 1	+ 2
VIIb	2	5	2	3	-	- 2
VIIa	7	6	4	2	- 3	- 4
VIb	4	5	2	2	- 2	- 3
VIa	1	1	1	5	-	+ 4
Vb	4	4	5	-	+ 2	- 4
Va	3	4	2	2	- 1	- 2
IVb	1	5	-	2	- 1	- 3
IVa	-	-	-	-	-	-
IIIb	5	1	2	-	- 4	- 1
IIIa	-	-	-	-	-	-
IIb	-	-	1	-	+ 1	-
IIa	-	-	-	-	-	-
I	1	-	-	-	- 1	-
SVB	-	-	1	1	+ 1	+ 1
Dilo	1	2	5	7	+ 4	+ 5
Teilzeitb.	2	2	2	2	-	-
	38	38	36	35	- 2	- 3

Wie daraus hervorgeht, haben sich im Vergleich der beiden vorbezogenen Jahre die planmäßigen Dienstposten ab der Gehaltsgruppe VIII um 2, der durch Beförderungen und Bezugszuerkennungen in diesen Gehaltsgruppen erreichte Ist-Stand (bezugsmäßig) um 6 derartige Dienstposten erhöht. Bezogen auf den Gesamtpersonalstand der Direktion betrug der Anteil der vorerwähnten Gehaltsgruppen im Jahre 1971 noch 15,8 %, im Jahre 1983 hingegen 22,2 %, wovon jeweils 5,3 % (1971) bzw. 13,9 % (1983) auf die höchsten Gehaltsgruppen (IXb-X) entfielen. Der Dienstpostenplan für das Jahr 1984 sieht eine weitere Ausweitung dieser Gehaltsgruppen auf 25,7 % des gesamten Personalstandes vor, wovon planmäßig bereits 14,3 % auf die beiden höchsten Gehaltsgruppen entfallen.

Durch die aufgezeigte, an den Rängen der Zentralstellen der ÖBB orientierte höhere Bewertung der Dienstposten wird nicht nur ein beachtlicher Teil der aus den Personalverminderungen resultierenden Einsparungen absorbiert, sondern darüberhinaus auch eine entsprechende Aufwertung der Dienstposten im Gesamtbetrieb präjudiziert.

Im Sinne einer größeren Flexibilität im personellen Bereich sollten die Dienstposten für Beamte tunlichst reduziert und durch Umwandlung in solche für Vertrags- bzw. Lohnbedienstete ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den bestehenden Anstellungsarten angestrebt werden.

2. Bahnbetrieb

Die Anzahl der den STLB für die Erfüllung ihrer Aufgaben in den einzelnen Betriebszweigen des Bahnbetriebes zur Verfügung stehenden Bediensteten zeigt im Berichtszeitraum nachstehende Entwicklung:

	Anzahl der Bediensteten					
	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Betriebsleitung	8	8	8	8	8	6
Bau- u. Bahnerhaltung	77,5	72	70	63	62	61,5
Bahnhofdienst	64,5	65	66,5	63,5	62	67
Zugbegleitdienst	26,5	27,5	28	24,5	24,5	21
Aufs. D. i. Zugf. u. Werkstättendienst	8,5	9,5	9	8,5	8,5	5
Lokomotivdienst	24,5	25	24,5	22	23	25
Werkstättendienst	48	46	45	45,5	45	43,5
Elektrodienst	1	1	0,5	0,5	0,5	-
	258,5	254	251,5	235,5	233,5	229

Danach hat sich der Personalstand des Bahnbetriebes in den letzten 5 Jahren von 258,5 Bediensteten (1978) sukzessive um 29,5 auf 229 Bedienstete (1983) vermindert. Diese Personalrestriktion resultiert per Saldo aus der im Bahnhofdienst eingetretenen Personalvermehrung (+ 2,5 Bedienstete) und den in den übrigen Betriebszweigen erzielten Personaleinsparungen (32 Bedienstete).

Im Langzeitvergleich zwischen den Jahren 1968 und 1982 ergibt sich in Bezug auf die Entwicklung der Personalstände bei den einzelnen Linien folgendes Bild:

	Unzmarkt Terswey(-k)		Gleisdorf Weiz		Weiz Birkfeld (A)		Klofenberg Turnau		Peggau Lieselbach		Feldbach Gleichenberg		Preding Steinz		Landesbahnen Insgesamt	
	1968	1982	1968	1982	1968	1982	1968	1982	1968	1982	1968	1982	1968	1982	1968	1982
Bahnbetrieb																
Betriebsleitung	4	4	4	3			1	1							9	8
Bau- und Bahnerhaltung	46	29,5	12	16	29	4	13	5	7	1,5	17	7	5	-	129	62
Zugweildienst	13	7,5	7	5	6	3	4	4	4	2	4	3			36	24,5
Aufa. D. i. Zugf. und Werkstatt.D.	3	3		1	3	2	1	1	1	1	1	0,5			9	8,5
Bahnhofdienst	26	27,5	16	16,5	6	2	8	9	2	1	9	6	1	-	77	62
Lokomotivdienst	14	9	3	4	5	2	5	3	2	2	3	3	2	-	38	23
Werkstättendienst	21 ¹⁾	16 ¹⁾		8	24 ²⁾	8 ³⁾	5	5,5 ⁴⁾	1	2	5	5,5		-	56	45
Elektrodienst	-	-									1	0,5			1	0,5
zusammen	129	95,5	42	53,5	77	21	37	28,5	17	9,5	40	25,5	8	-	350	233,5
Veränderung (+/-)	-	- 33,5		+ 11,5		- 56		- 8,5		- 7,5		- 14,5		- 8		- 116,5

Anmerkung: 1) 7 Betriebsassistentenlehrlinge nicht inbegriffen
 2) 3 Betriebsassistentenlehrlinge nicht inbegriffen
 3) 11 Betriebsassistentenlehrlinge nicht inbegriffen
 4) 1 Betriebsassistentenlehrling nicht inbegriffen

Wie daraus hervorgeht, konnte der Personalstand im Bahnbetrieb im Zeitraum 1968/1982 insgesamt um 116,5 Bedienstete gesenkt werden, wobei die größte Personaleinsparung mit 67 Bediensteten beim Bau- und Bahnerhaltungsdienst, die geringste mit einem Bediensteten im Elektrodienst zu verzeichnen war. Von den einzelnen Bahnlinien weisen die Eisen-

bahnstrecken Weiz - Birkfeld (- 56 Bedienstete) und Unzmarkt - Tamsweg (- 33,5 Bedienstete) die größte Personalreduktion auf, welche sich bei beiden Linien überwiegend in der Bau- und Bahnerhaltung (WB: - 25, UT: - 17,5 Bedienstete) ergeben haben.

Zieht man in Betracht, daß der Anteil der Personalauslagen am Gesamtaufwand des Bahnbetriebes ohne Pensionslasten im Jahre 1982 bereits 44 % betragen hat, bei gleichbleibendem Personalstand die jährlichen Personalkostensteigerungen zwangsläufig zu einer immer höher werdenden Gesamtkostenbelastung der nur bedingt steigerungsfähigen, tarifgebundenen Einnahmen führen, so erscheinen im Bahnbetrieb weitere Personalvermindierungen unerläßlich.

Solche sollen nach dem aus dem Jahre 1983 vorliegenden Personalverminderungsplan der Direktion der STLB durch folgende Maßnahmen ermöglicht werden:

- * Straffung der Verwaltungs- und Ausführungsfunktionen
- * Organisationsänderungen (Änderung der Arbeitszuweisung, vielseitige Verwendung der Mitarbeiter etc.)
- * marktgerechte Anpassung der Aufgabenbereiche
- * Leistungsvergabe an Firmen
- * Einsatz technischer Mittel (weitere Ausstattung mit technischen Hilfsmitteln).

Im Bau- und Bahnerhaltungsdienst ist bereits eine fühlbare Verminderung des Personalstandes durch Verlagerung von Arbeiten auf einschlägige Firmen mög-

lich geworden. Sie wäre auch weiterhin bis zur Erreichung des betriebsnotwendigen Minimalstandes fortzusetzen. Der hiedurch erzielte Rationalisierungseffekt liegt darin, daß Ausgaben nur im Umfang der vergebenen Arbeiten und nicht fortlaufend für ständiges Personal sowie in der Folge für anspruchsberechtigte Pensionsparteien anfallen. Weitere Vorteile ergeben sich daraus, daß bei der Vergabe von Lieferungen und Leistungen an Firmen die Preisbildung im Wettbewerb der Anbieter erfolgt und die Arbeiten durch den konzentrierten Personal- und Maschineneinsatz rationeller und rascher durchgeführt werden können.

Bei entsprechender Planung und Programmierung sowie Beschränkung der betrieblichen Tätigkeiten auf jene Arbeiten, die unvermeidlich nur in Eigenregie zu besorgen sind und nicht an fremde Firmen vergeben werden können, oder deren Vergabe an Dritte auf Grund eines realen, Folgelasten einschließenden Kostenvergleiches nicht opportun erscheint, lassen sich auch im Werkstättendienst sicherlich noch weitere Personaleinsparungen erzielen.

Nach dem Personalverminderungsplan der STLB sollen

- * im Bahnhofdienst Personaleinsparungen durch die Auflassung der Besetzung von Bahnhöfen, Straffung der Besetzungszeit, Einrichtung von Zugfunkanlagen auf den Strecken Unzmarkt - Tamsweg und Feldbach - Bad Gleichenberg,
- * im Zugbegleitdienst durch vermehrte Führung von Zügen im Einmannbetrieb (Entfall von Zugführern und Schaffnern), den vermehrten Einsatz von Bahnhofbediensteten bei Verschubar-

beiten, durch die Ausstattung der Bahnen mit neuen oder neueren Fahrzeugen (Triebwagen, Schienenbusse, automatische Bremsanlagen) erreicht werden.

Die geringsten Einsparungen sind bei gleichbleibendem Betriebsumfang im Zugförderungsdienst zu erwarten, da die Züge zumindest mit einem Triebfahrzeugführer zu besetzen sind. Hier wären aus der Fahrplangestaltung sich ergebende Möglichkeiten und gegebenenfalls die Auflassung einzelner, unterfrequentierter Züge zu prüfen.

Bedingt durch die Bestimmungen des Dienstrechtes sowie aus sozialen Gründen - einmal in den Stand aufgenommene Bedienstete werden wegen Änderung der Auftragslage bei den STLB nicht mehr ausgeschieden - sind einem flexiblen Personaleinsatz relativ enge Grenzen gesetzt. Hinzu kommt, daß vollbeschäftigte Dienstnehmer in der Regel nach mehreren Dienstjahren bereits in ein definitives Dienstverhältnis übernommen werden und daher bei Übertritt in den Ruhestand zu den Pensionen der gesetzlichen Pensionsversicherungsträger Verwaltungszuschüsse zu leisten sind. Es wird daher die im vorangegangenen Abschnitt ergangene Anregung wiederholt, künftig bei ersatzweise erforderlichen Neueinstellungen auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den im Vertragsdienstverhältnis zu belassenden und den in ein definitives Dienstverhältnis zu übernehmenden Bediensteten entsprechend Bedacht zu nehmen.

Personalverminderungen werden sich im Hinblick auf die vorerwähnten Umstände im wesentlichen nur im Umfang des natürlichen Abganges und bei Verzicht auf nicht unbedingt erforderliche Nachbesetzungen realisieren lassen.

Bezogen auf die einzelnen Bahnlinien gehören die Bediensteten des Bahnbetriebes folgenden Altersgruppen an:

Anzahl der Bediensteten *)							
Unzm. Tamsw	Gleisd. Weiz	Weiz Birkf.	Kapfbg. Seeb.	Peggau Übelb.	Feldb. Gleichbg	Bahnbetr. Zus.	
Lebensalter (in Jahren)							
über 60	-	-	1	-	-	1	
51 - 60	41	26	5	10	5	6	93
41 - 50	24	20	3	8	2	7	64
31 - 40	15	8	1	3	1	7	35
21 - 30	14	8	1	6	1	3	33
	94	62	10	28	9	23	226

Anmerkung: *) ohne den im Jahre 1983 ausgeschiedenen Dienstnehmern

Wie daraus hervorgeht, bilden die 51 bis 60 jährigen Dienstnehmer bei allen Bahnlinien zahlenmäßig die stärkste Gruppe. Hievon scheiden bei normalmäßigem Ablauf mit dem Erreichen des vollen Pensionsalters (65. Lebensjahr) bis zum Jahre 1990 global 11 Dienstnehmer, bis zum Jahre 1995 weitere 67 und danach bis zum Jahre 2000 nochmals 18 Bedienstete, in den nächsten 17 Jahren demnach insgesamt 96 Dienstnehmer aus.

Nach dem Personalverminderungsplan der Direktion sind künftig für den Bahnbetrieb nur mehr 162 Dienstposten, für die Zentraleitung (Direktion) nur

mehr 30 Dienstposten vorgesehen. Es müßte daher der derzeitige Personalstand beim Bahnbetrieb um 64 Dienstnehmer, jener bei der Zentraleitung (Direktion) um 5 Bedienstete reduziert werden.

Da die Direktion in Ansehung des Gesamtbetriebes bis zum Jahre 1990 bereits mit einem Abgang von mindestens 97 Dienstnehmern rechnet, könnte dieses Ziel in den nächsten 7 bis 10 Jahren erreicht werden. Dies unter der Voraussetzung, daß die auf den Erfahrungen der letzten Jahre basierende Annahme der Direktion, derzufolge die Mitarbeiter zwischen dem 60. und 63. Lebensjahr in den Ruhestand treten, zutrifft.

Was die Dienstposten anlangt, sind diese beim Bahnbetrieb in den letzten Jahren gleichfalls aufgewertet worden, wobei sich die Anzahl der Dienstposten (Ist) ab der Gehaltsgruppe VIIa im Vergleich mit dem Jahre 1968 bei der Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg (UT) um 4, bei der Bahnlinie Gleisdorf - Weiz (GW) um 3 und bei der Bahnlinie Kapfenberg - Seebach/Turnau (KS) um 2 erhöht hat. Bei den bezogenen Bahnlinien rangieren die Betriebsleiter nunmehr jeweils in der Gehaltsgruppe IXa, woraus sich für diese Dienstposten eine Aufwertung um 3 (KS), 2 (UT) bzw. 1 Gehaltsgruppe (GW) ergibt.

Auch hier wird künftig bei der an "gleichwertigen Lokalbahnstrecken der ÖBB" zu orientierenden Postenbewertung ein strenger, auf die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse der STLB entsprechend beachtnehmender Maßstab anzulegen sein.

V. Betriebliche Leistungsverhältnisse

1. Personenverkehr

Im Berichtszeitraum wurden auf den Eisenbahnstrecken der STLB insgesamt 13.638 Personenzüge und 42.784 gemischte Züge (GmP) geführt, die sich jahrweise auf die einzelnen Bahnlinien wie folgt verteilen:

Bahnlinie	1978		1979		1980		1981		1982		1978 / 82	
	Pers.Z.	GmP	Pers.Z.	GmP								
Unzmarkt-Ramsweg	282	2.106	285	2.114	264	2.106	1.239	1.544	2.336	862	4.413	8.752
Gleisdorf-Weiz	1.584	1.006	1.601	1.102	1.603	1.115	1.588	1.001	1.774	911	8.150	5.315
Weiz - Birkfeld	126	-	110	-	113	-	108	-	114	1	577	1
Peggau-Mellach	-	3.480	-	3.547	-	3.570	-	3.445	-	3.474	-	17.516
Feldb.-Bad Gleichenberg	24	2.055	-	2.116	8	2.123	2	2.115	-	2.117	34	10.526
Freilng - Grains	160	-	145	517	179	157	-	-	-	-	464	674
Zusammen	2.163	8.737	2.141	9.416	2.171	9.071	2.937	8.195	4.224	7.365	13.638	42.784

Wie daraus hervorgeht, ist der Personenverkehr im Gesamtzeitraum überwiegend mit gemischten Zügen (Güterzüge mit Personenverkehr = GmP) abgewickelt worden. Bezogen auf die Gesamtzahl der Züge mit Personenbeförderung war der Anteil der gemischten Züge im Jahre 1979 mit 81,5 % am höchsten. Dieser Anteil ist in Auswirkung der zunächst auf der Murtalbahn mit der Einrichtung des Triebwagenverkehrs (1981/82) begonnen und späterhin mit dem Einsatz von Schienenbussen auf der Bahnstrecke Gleisdorf - Weiz (1982) fortgesetzten Verkehrsentflechtung im Verlauf sukzessive auf 63,6 % (1982) zurückgegangen. Auf den Bahnlinien

Unzmarkt - Tamsweg und Gleisdorf - Weiz selbst ist im Jahre 1982 die Abwicklung des Personenverkehrs bereits zu 73 % bzw. zu 66 % mit Personenzügen erfolgt.

Die größte Anzahl an gemischten Zügen wurde innerhalb des Gesamtzeitraumes jeweils auf der Strecke Peggau - Übelbach eingesetzt. Diese Bahnlinie weist neben der Bahnlinie Gleisdorf - Weiz im Personenverkehr sowohl an Werktagen als auch an Sonn- und Feiertagen die größte Verkehrsdichte auf.

Im Hinblick darauf, daß der Übelbachgraben nicht nur durch die Landesbahnlinie Peggau - Übelbach erschlossen wird, sondern zusätzlich in das Liniennetz des KWD der ÖBB (Graz-Peggau-Übelbach-Kleintal bzw. Neudorf) eingebunden ist, wäre betriebsintern zu prüfen, ob die Frequenz der einzelnen Kurse die Aufrechterhaltung des derzeitigen Verkehrsangebotes rechtfertigt oder mangels einer ausreichenden Frequenzierung nicht einzelne Eisenbahnkurse aufgelassen werden sollten. Hierbei wird sich empfehlen, in diese Überlegungen auch jene Eisenbahnkurse einzubeziehen, die relativ zeitnah zu Kursen des Kraftwagendienstes der ÖBB verkehren. Dies ist z.B. beim ersten Frühkurs der beiden Verkehrsträger an Schultagen wie folgt der Fall:

	<u>KWD/ÖBB</u>	<u>STLB</u>
Übelbach ab	5,45	6,02
Peggau-D.-Feistritz an	6,07	6,24

Eine weitere Variante betrifft den Abendkurs der STLB von Peggau - D.-Feistritz (ab 19h) nach Übelbach (an 19,22h) der praktisch parallel mit jenem des KWD/ÜBB (Peggau ab 19,04h, Übelbach an 19,20h) verkehrt.

Ähnliche Untersuchungen sollten auch hinsichtlich der einzelnen Kurse der übrigen Eisenbahnstrecken der STLB angestellt werden.

Was die Personenfrequenz anlangt, zeigt diese im Vergleichszeitraum entsprechend den in den jeweiligen Einzugsgebieten herrschenden, in ihrem Umfang maßgeblich durch den Stand der Eigenmotorisierung, die Beschäftigungslage etc. bestimmten Verkehrsbedürfnissen linienmäßig eine unterschiedliche, zum Teil konträr verlaufene Entwicklung wie folgt:

	1978	1979	1980	1981	1982	1978/82(+/-)	
	in 1.000 Personen					%	
<u>Bahnlinie</u>							
Unzmarkt - Tamsweg	398,1	374,8	333,2	330,1	379,5	-18,6	- 4,7
Gleisdorf - Weiz	158,0	171,7	173,3	158,2	159,1	+ 1,1	+ 0,7
Weiz - Birkfeld	15,7	14,7	15,2	13,2	12,9	- 2,8	-17,8
Peggau - Übelbach	158,3	153,6	148,7	147,2	152,9	- 5,4	- 3,4
Feldbach-Bd.Gleichenberg	32,9	37,0	35,7	34,2	29,5	- 3,4	-10,3
Preding - Stainz	-	11,7	12,0	-	-	-	-
zusammen	763,0	763,5	718,1	682,9	733,9	-29,1	- 3,8
<u>hievon entfallen auf</u>							
Vollzahler	208,9	261,4	228,7	231,3	223,6	+14,7	+ 7,0
Berufsfahrer	65,0	74,0	65,1	67,5	68,4	+ 3,4	+ 5,2
Schüler	489,1	428,1	424,3	384,1	441,9	-47,2	- 9,7

Danach hat die Anzahl der beförderten Personen bei den Bahnlinien Unzmarkt - Tamsweg und Peggau - Übelbach in den Jahren 1978/81 kontinuierlich abgenommen, wogegen bei den Linien Gleisdorf - Weiz und Feldbach - Bad Gleichenberg in den ersten Jahren der Berichtsperiode zunächst ein leichter Anstieg und späterhin wieder ein Rückgang auf den Stand des Basisjahres (GW) bzw. knapp unter diesen (FG) zu verzeichnen war. Ab dem Jahre 1982 tendiert die Personenfrequenz bei der Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg stark, bei den Bahnlinien Gleisdorf - Weiz und Peggau - Übelbach mäßig steigend, bei den Linien Feldbach - Bad Gleichenberg sowie Weiz - Birkfeld (Bummelzugverkehr) weiterhin fallend.

Bezogen auf den Gesamtbetrieb weisen die Vollzahler und Berufsfahrer bei schwankend verlaufener Entwicklung im Vergleich der Jahre 1978 und 1982 jeweils eine Zunahme (+ 7 % bzw. + 5,2 %), die Schüler hingegen eine Abnahme (-9,7 %) auf.

Der bei der Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg mit der Aufnahme des Triebwagenverkehrs im Jahre 1982 zu verzeichnende Anstieg der Beförderungsziffer ist fast ausschließlich zu Lasten des Kraftwagenbetriebes erfolgt, dessen Personenfrequenz im selben Jahr um 44.819 Fahrgäste zurückgegangen ist. So sind 32.934 Schüler und 16.251 Vollzahler, zusammen 49.202 Fahrgäste, vom Kraftwagenbetrieb abgewandert, welcher Ausfall durch den geringfügigen Zuwachs an Berufsfahrern (+ 4.366 Personen) nicht ausgeglichen werden konnte.

Diese Fluktuation hat sich bei der Bahnlinie Unzmarkt - Mauterndorf entsprechend niedergeschlagen, welche zwar bei den Vollzahlern eine geringe Einbuße (- 817 Personen) hinnehmen mußte, dafür jedoch 44.900 Schüler sowie 5.316 Berufsfahrer zusätzlich als Fahrgäste gewinnen konnte.

Bei der Bahnlinie Gleisdorf - Weiz, deren Personenfrequenz im Jahre 1982 gegenüber dem Vorjahr lediglich um 864 Fahrgäste - bei gleichzeitiger Umschichtung der Zusammensetzung derselben - zugenommen hat, bleibt die Entwicklung im Zusammenhang mit dem neuerrichteten Bundesschulzentrum sowie dem beabsichtigten Ausscheiden der STLB aus dem im Kraftwagenverkehr mit der Postverwaltung gebildeten Pool abzuwarten. Was die vorerwähnten Umschichtungen anlangt, waren hievon die Gruppe der Vollzahler (- 3.700 Personen) und die Berufsfahrer (- 3.426 Personen) negativ, jene der Schüler (+ 8.000 Personen) hingegen positiv betroffen.

Auf der Bahnlinie Feldbach - Bad Gleichenberg, deren Personenfrequenz seit 1980 permanent fallend tendiert, ist mit einer nennenswerten Verbesserung des Verkehrsaufkommens kaum zu rechnen.

2. Güterverkehr

In dem der Betrachtung unterzogenen Zeitraum 1978/82 haben die STLB auf ihren Eisenbahnstrecken insgesamt 20.184 Güterzüge geführt und hiebei Güter im Gesamtgewicht von 2,521.064 t befördert.

Dieses Frachtaufkommen verteilt sich jahresweise auf die einzelnen Bahnlinien nachstehend wie folgt:

	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)	1978/83(+/-)	
	in 1.000 T o n n e n						%	
Markt - Tamsweg	34,2	51,7	63,9	56,1	48,7	27,4	+14,5	+ 42,4
Waldsdorf - Weiz	115,1	135,9	148,3	135,6	120,5	74,8	+ 5,4	+ 4,7
Wald - Birkfeld	35,3	37,7	37,8	35,3	29,9	17,9	- 5,4	- 15,4
Waldenberg-Seeb./Turnau	129,1	152,9	142,1	126,7	120,5	82,9	- 6,2	- 6,6
Waldgäu - Übelbach	6,4	9,2	12,4	13,5	8,8	8,5	+ 2,4	+ 37,8
Waldbach-Bad Gleichenberg	116,9	147,9	155,3	148,9	131,8	103,6	+14,9	+ 12,7
Waldeding - Stainz	5,6	5,6	1,2	-	-	-	-	-
zusammen	442,6	540,9	561,0	516,1	460,2	315,1	+17,6	+ 3,9

Anmerkung: *) Jänner bis einschl. August 1983

Wie daraus hervorgeht, war im Verlauf bis zum Jahre 1981 bei allen Bahnlinien eine kontinuierliche Steigerung des Frachtaufkommens zu verzeichnen, die in Ansehung des Gesamtbetriebes in den Jahren 1979/80 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr 22,2 % bzw. 3,7 % betragen hat und damit zum Teil beachtlich über der Zuwachsrate bei den ÖBB (1979: 12,6 %, 1980: 2,8 %) lag. Diese Entwicklung steht im Zusammenhang mit der etwa ab Dezember 1978 einsetzenden zweiten Erdölpreisschwelle, die eine Erhöhung des Preises für ein Barrel Rohöl von 12,70 \$ (Dez. 1978) auf 34 \$ (Okt. 1981) gebracht und in Auswirkung der daraus resultierenden Verteuerung der Treibstoffe sicherlich zu einer Verlagerung von Transportgut von der Straße auf den Schienenweg geführt hat. Durch die stagnierende Industrieproduktion in den transportintensiven Branchen hat sich die Nach-

Danach ist das in den Jahren 1968/72 in einer Bandbreite von 30,9 Ts t schwankende Frachtaufkommen im Jahr 1973 erstmals unter die bis dahin mit 505,3 Ts t (1969) markierte Untergrenze abgesunken und hat 1975 mit 387,8 Ts t erstmals einen unter 400 Ts t gelegenen Tiefpunkt erreicht. In der folgenden Periode konnte die Beförderungsleistung bei stark schwankendem Verlauf zwar wieder angehoben und im Jahre 1980 auf 561 Ts t - d.i. die höchste in den letzten 15 Jahren erreichte Tonnage - gesteigert werden, doch ist in den letzten 2 Jahren das Frachtaufkommen sprunghaft wieder auf 460 Ts t zurückgefallen. Bei der Beurteilung der Gesamtentwicklung ist zu berücksichtigen, daß letztere ab dem Jahre 1980 in einem gewissen Ausmaß auch durch die Auflassung verschiedener Strecken und den dadurch bedingten Frachtausfall beeinflußt worden ist.

Was die Zusammensetzung des Frachtaufkommens anlangt, waren im Berichtszeitraum 1978/82 global die Industrie- und Handelsgüter mit Anteilen zwischen 48,9 % (1980) bis 60,1 % (1982) vorherrschend. Ihnen folgen mit Abstand Holz und Holzwaren (15,6 bis 26,1 %) und als letzte Gruppe nach den Bergbaugütern die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Bedarfsartikel (7,9 % bis 12,4 %).

Hinsichtlich der art- und mengenmäßigen Verteilung des Frachtaufkommens auf die einzelnen Bahnlinien ergibt sich im Jahre 1982 folgendes Bild:

	Unzmarkt Mauterndorf	Gleisdorf Weiz	Weiz Birkfeld	Kapfenberg Seebach/T.	Peggau Übelbach	Feldbach Bad Gleichenberg
	Frachtaufkommen in Tonnen					
Land-Erzeugnisse u. Be- darfsartikel	11.334	12.046	1.735	354	584	12.687
Holz- u. Holzwaren	22.841	18.513	2.773	16.510	6.019	5.098
Bergbaugüter	5.714	30.012	21.784	885	681	5.356
Industrie-, Handels- u. sonstige Güter	7.299	57.404	1.551	102.238	1.474	106.515
Stück-, Dienst- und Re- giegüter	1.488	2.546	2.051	526	28	2.152
zusammen	48.676	120.521	21.894	120.513	8.805	111.828

Bedingt durch die wirtschaftlichen Gegebenheiten in ihrem Einzugsgebiet ist das Frachtaufkommen innerhalb der einzelnen Bahnlinien naturgemäß sehr unterschiedlich, wobei auf den Bahnlinien Gleisdorf - Weiz, Kapfenberg - Seebach/Turnau und Feldbach - Bad Gleichenberg die Industrie- und Handelsgüter, auf den Bahnlinien Unzmarkt - Tamsweg und Peggau - Übelbach Holz- und Holzwaren, und auf der Bahnlinie Weiz - Birkfeld die Bergbaugüter dominieren.

Bezogen auf die beförderte Gütermenge und den zurückgelegten Weg (Gütertonnenkilometer = kurz Gtkm) wurden die größten Betriebsleistungen im Gesamtzeitraum auf den Eisenbahnstrecken Unzmarkt - Tamsweg (12,994.064 Gtkm) und Gleisdorf - Weiz (9,472.578 Gtkm) erbracht. In weitem Abstand folgen die Bahnlinien Kapfenberg - Seebach/Turnau (4,677.669 Gtkm), Feldbach - Bad Gleichenberg (3,008.341 Gtkm) und Weiz - Birkfeld (2,845.004 Gtkm). Die geringste

Betriebsleistung weisen mit 376.864 Gtkm bzw. 141,801 Gtkm die Eisenbahnstrecken Peggau - Übelbach und Pre-
ding - Stainz auf.

Über die Zusammensetzung des Frachtaufkommens und die Betriebsleistungen in den einzelnen Jahren des Berichtszeitraumes (1978/82) sowie die Beförderungsleistungen im Güter- und Personenverkehr in den Jahren 1968/82 geben die dem Bericht als Beilagen (1 bis 3) angeschlossenen Übersichten entsprechend Aufschluß.

VI. Gebärungsverhältnisse

1. Direktion

Im Berichtszeitraum zeigen die jeweils auf die einzelnen Betriebszweige (Bahn-, Kraftwagen- und LKW-Betrieb) umgelegten Zentralleitungskosten (Direktion) nachstehende Entwicklung:

	1978		1979			1980			1981			1982		
	Mio. S	A	Mio. S	% A	% B	Mio. S	% A	% B	Mio. S	% A	% B	Mio. S	% A	% B
Personalauslagen	9,129	79,0	9,439	79,4	+ 3,4	9,964	80,6	+ 5,6	10,342	78,7	+ 3,8	11,424	78,2	+ 10,8
Ruhe- und Versorgungsgel- düsse	1,156	10,0	1,196	10,0	+ 3,5	1,000	8,4	- 13,2	1,294	9,9	+ 24,6	1,477	10,1	+ 14,2
Sachausgaben	1,161	10,1	1,136	9,7	- 2,2	1,251	10,1	+ 10,2	1,311	10,0	+ 4,8	1,609	11,0	+ 22,6
Abschreibungen (AFA)	0,103	0,9	0,110	0,9	+ 6,9	0,117	0,9	- 3,2	0,112	1,4	+ 10,0	0,127	0,7	- 46,6
	11,149	100	11,881	100	+ 2,9	12,310	101	+ 4,0	13,129	101	+ 6,2	14,617	100	+ 11,3

A = Anteil am Gesamtaufwand
B = Steigerung gg. Vorjahr

Wie daraus hervorgeht, haben die Kosten der Direktion im Vergleich der Jahre 1978/82 global von 11,549 Mio. S (1978) um 3,058 Mio. S auf 14,607 Mio. S (1982) zugenommen, wobei die Aufwendungen in den ersten Jahren der Berichtsperiode eine kontinuierliche, im Jahre 1982 hingegen eine sprunghafte Steigerung erfahren haben. Von der im Verlauf insgesamt eingetretenen Aufwandsausweitung entfallen 2,295 Mio. Schilling (75 %) auf die Personalauslagen, 0,448 Mio. Schilling (14,7 %) auf die Sachausgaben und 0,321 Mio. Schilling (10,5 %) auf die Ruhe- und Versorgungsgewinne, wogegen sich die Anlagenabschreibungen um 0,006 Mio. S (0,2 %) vermindert haben, sodaß sich per Saldo die eingangs erwähnte globale Aufwandssteigerung (3,058 Mio. S) ergibt. Im Vergleich mit dem jeweiligen Vorjahr war die geringste Aufwandsausweitung im Jahre 1979 (+ 0,332 Mio. S = 2,9 %), die größte mit 1,478 Mio. S (+ 11,3 %) im Jahre 1982 zu verzeichnen, wobei der Anteil der Personalauslagen an der letztbezogenen Aufwandssteigerung allein 1,082 Mio. S (73,2 %) betragen hat.

Was die Entwicklung der Personalkosten anlangt, lag die Erhöhung derselben in den Jahren 1979 (+ 3,4 %) und 1981 (+ 3,8%) unter, in den Jahren 1980 (+ 5,6 %) und 1982 (+ 10,46 %) hingegen über dem Ausmaß der gesetzlichen Bezugserhöhungen. Letztere haben in den Jahren 1979/80 jeweils 4,2 %, im Jahre 1981 6,2 % und im Jahre 1982 6 % betragen. Diese Differenzen erklären sich daraus, daß die durch das Ausscheiden (Ruhestandsversetzungen) von Dienstnehmern eingetretenen Personalkostenersparnisse in den Jahren 1979 und 1981 größer waren, als die durch vorgenommene Neuaufnahmen und Höherreihungen verursachten Mehrkosten, während sich in den Jahren 1980

und 1982 eine Umkehrung dieser Verhältnisse ergeben hat.

Innerhalb der Sachausgaben waren im Vergleich der Jahre 1978 und 1982 die Aufwandsteigerungen beim Erhaltungs- und Instandhaltungsaufwand (rund 0,24 Mio.S), bei den personalbedingten Steuern und Abgaben (Lohnsummensteuer und Familienlastenausgleichsfonds = 0,065 Mio.S) sowie bei den Gesamtkosten des Dienst-PKW (Betriebskosten und AFA = + 0,029 Mio. S) am größten.

Global sind die Zentralleitungskosten im Berichtszeitraum nachstehend wie folgt aufgeteilt worden:

	1973		1979		1980		1981		1982	
	Mio. S	%								
Zentralleitungskosten	11,543	100	11,881	100	12,360	100	13,129	100	14,607	100
<u>Umlage auf Bahnbetrieb</u>										
Bf. Unzmarkt - Tamsweg	3,311	28,7	3,284	27,6	3,418	27,7	3,911	29,8	4,305	29,5
Bf. Gleisdorf - Weiz	1,478	12,8	1,450	12,2	1,520	12,3	1,738	13,2	1,998	13,6
Bf. Weiz - Strkfeld	1,416	12,2	1,362	11,5	1,325	10,7	1,390	10,4	1,457	10,0
Bf. Kapfenberg - Seebach/T.	1,155	10,0	1,227	10,3	1,304	10,5	1,555	11,8	1,609	11,0
Bf. Peggau - Übelbach	0,426	3,7	0,417	3,5	0,525	4,2	0,570	4,3	0,611	4,2
Bf. Feldbach - Bad Gleichenberg	0,947	8,2	1,010	8,5	1,048	8,5	1,295	9,9	1,443	9,9
Preiding - Steinz	0,314	2,7	0,331	2,8	0,377	-	-	-	-	-
	9,024	78,1	9,081	76,4	9,477	76,7	10,430	79,4	11,423	78,2
<u>Kraftwagenbetrieb</u>										
Murau	0,772	6,5	0,844	7,1	0,873	7,0	0,780	6,0	0,931	6,4
Weiz	0,540	4,7	0,595	4,7	0,594	4,8	0,485	3,7	0,585	4,0
Kapfenberg	0,899	7,8	1,024	8,6	1,023	8,3	0,857	6,5	1,027	7,0
Feldbach	0,334	2,9	0,376	3,2	0,393	3,2	0,351	2,7	0,420	2,9
	2,545	21,9	2,800	23,6	2,883	23,5	2,473	18,9	2,963	20,3
<u>LKW-Betrieb</u>										
Weiz	-	-	-	-	-	-	0,161	1,2	0,142	1,0
Kapfenberg	-	-	-	-	-	-	0,065	0,5	0,079	0,5
	-	-	-	-	-	-	0,226	1,7	0,221	1,5

Die Ermittlung der auf die einzelnen Kostenträger (Bahnlinien, Omnibus- und LKW-Betrieb der einzelnen Kraftfahrbetriebsleitungen) entfallenden Anteile erfolgt auf Basis der Gesamteinnahmen und -ausgaben sowie des durchschnittlichen Personalstandes derselben, wobei die hieraus jeweils ermittelten Pro-

zentanteile beim Bahnbetrieb um den perzentuellen Anteil der einzelnen Bahnlinien am Gesamtstreckennetz der STLB aufgestockt werden. Danach werden alle auf die vorstehende Weise ermittelten Perzentsätze aufsummiert und daraus auf Basis des so ermittelten Gesamtprozentsatzes für die einzelnen Kostenträger die **endgültigen** Perzentanteile derselben am Gesamtprozentsatz errechnet und dieser letzte Wert der Aufteilung der Zentralleitungskosten zugrundegelegt.

Die im Wege dieser vereinfachten Verteilungsrechnung für die einzelnen Kostenträger ermittelten Prozentsätze stellen Näherungswerte dar, die als Grundlage für die Aufteilung der Zentralleitungskosten auf den Bahn- und Kraftwagenbetrieb jedoch ausreichend erscheinen.

2. Bahnbetrieb

Die in den Jahren 1968/75 durch ständig steigende Verluste gekennzeichnete Gebarungsentwicklung beim Bahnbetrieb hat sich - von kurzen Unterbrechungen abgesehen - auch im Berichtszeitraum fortgesetzt, wobei im Jahre 1982 mit einem Abgang von 81,8 Mio. S das bisher schlechtestete Gebarungsergebnis zu verzeichnen war.

Global ergibt sich hinsichtlich der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben sowie der daraus per Saldo resultierenden Gebarungsergebnisse im Berichtszeitraum folgendes Bild:

	1 9 7 8	1 9 7 9	1 9 8 0	1 9 8 1	1 9 8 2
Beträge in Schilling					
<u>Einnahmen:</u>					
<u>Verkehrseinnahmen</u>					
Personenverkehr	5,107	5,377	5,407	5,466	5,617
Güterverkehr	27,765	33,287	33,715	33,242	31,891
sonstige Verkehrseinnahm.	0,922	0,931	0,941	0,905	0,806
<u>Verkehrseinnahm.zusammen</u>	33,795	39,595	40,063	39,613	38,314
<u>verschiedene Einnahmen</u>	4,414	5,740	5,883	8,152	7,747
<u>Gesamteinnahmen</u>	38,209	45,335	45,946	47,766	46,061
<u>Aufwendungen:</u>					
Allgem. Verwaltung	10,700	10,722	11,327	12,430	12,622
Bau- u. Bahnerhaltung	24,756	27,910	27,027	25,213	27,757
Verkehrs.-u.komm. Dienst	14,737	15,757	16,651	16,407	17,264
Zugförd.u.Werkst.Dienst	19,833	20,106	21,449	23,259	23,855
Allg.Ausl.f.d.Bediensteten	8,401	8,022	8,229	8,178	8,460
Steuern u. Abgaben	3,434	3,024	3,257	3,167	3,349
Elektrodienst	0,262	0,099	0,191	0,225	0,277
Verschiedene Ausgaben	10,241	13,092	13,905	15,124	17,104
Ruhe-u.Versorgungsgenüsse	5,134	5,348	5,190	5,670	6,200
<u>Gesamtaufwand</u>	97,498	104,080	107,226	109,472	127,899
<u>Abgang</u>	51,289	58,745	61,280	61,907	81,838

Wie daraus hervorgeht, haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr trotz des bis zum Jahre 1982 zu verzeichnenden Frequenzrückganges zufolge der in den Jahren 1979/81 jeweils ab 1. Jänner im Ausmaß von 8,5 %, 8 % bzw. rund 14 % erfolgten Tarifierhöhungen im gesamten Verlauf leicht zugenommen. Zu bemerken ist in diesem Zusammenhang allerdings, daß die für die Beförderungsleistungen im Schülerverkehr gewährten Sozialtarifentschädigungen nicht unter den Einnahmen aus dem Personenverkehr subsumiert sind, sondern in der Gewinn- und Verlustrechnung als eigene Post gesondert ausgewiesen werden. Diese Entschädigungen beliefen sich im Jahre 1982 allein auf 7,366 Mio. S.

Einnahmensteigerungen waren zufolge des höheren Frachtaufkommens bis einschließlich 1980 auch im Güterverkehr zu verzeichnen, wobei der Einnahmenezuwachs in den Jahren 1979/80 unter Berücksichtigung der tarifklassenmäßigen Umschichtungen des Frachtgutes etwa der Entwicklung im Frachtaufkommen entsprochen hat. Ab dem Jahre 1981 sind unbeschadet der mit 1. Jänner d.J. erfolgten Anhebung der Gütertarife die Einnahmen aus dem Güterverkehr in Auswirkung des - vor allem bei tariflich höher eingestuften Gütern - eingetretenen Beförderungsrückganges entsprechend zurückgefallen.

Global konnte im Jahr 1981 das Manko bei den Verkehrseinnahmen durch den Zuwachs bei den verschiedenen Einnahmen nicht nur ausgeglichen, sondern darüberhinaus in Ansehung der Gesamteinnahmen eine beachtliche Steigerung erzielt werden. Dies war im Jahre 1982, in welchem die "verschiedenen Einnahmen" und - dadurch bedingt - auch die Gesamteinnahmen zurückgegangen sind, nicht mehr der Fall.

Da sich im Berichtszeitraum auch die Aufwendungen zunächst kontinuierlich und zuletzt sprunghaft erhöhten, die Aufwandsausweitungen mit Ausnahme des Jahres 1979 die Einnahmenssteigerungen jeweils zunehmend überschritten, haben sich die Gebbarungsergebnisse ab dem Jahre 1980 fortlaufend verschlechtert.

Auf der Ausgabenseite fallen die Aufwendungen im Rahmen der Bau- und Bahnerhaltung, des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes sowie die "verschiedenen Ausgaben", welche u.a. die Kosten für die Umladung, die Anschlußkosten, die Miete für Fahrbetriebsmittel, die Anlagenabschreibungen u.a.m. umfassen, besonders ins Gewicht. Ihr

Ausmaß war für den außerordentlich hohen Verlust im Jahre 1982 insgesamt ausschlaggebend.

Was die gegenüber dem Vorjahr um 12,544 Mio. S (49,8 %) höheren Aufwendungen im Bau- und Bahnerhaltungsdienst anlangt, sind diese im wesentlichen im Rahmen der Erhaltung, des Ersatzes und der Umgestaltung des Unterbaues (+ 10,090 Mio. S), für sonstige Leistungen im Oberbau (+ 1,329 Mio. S) sowie bei den Personalauslagen (+ 0,609 Mio. S) angefallen, woraus sich zusammen bereits eine Aufwandsausweitung um 12,028 Mio. S ergibt. Sie ist bei den Aufwendungen für den Unterbau **auf** die Erneuerung von zwei Brückentragwerken auf der Strecke Peggau - Übelbach sowie **auf** Viaduktrenovierungen auf der Strecke Weiz - Birkfeld zurückzuführen.

Im Rahmen der Ausgaben für die allgemeine Verwaltung sind die anteiligen Zentralleitungskosten (Direktion) um 0,966 Mio. S, die Kosten der örtlichen Betriebsleitungen um 0,145 Mio. S gestiegen, innerhalb der "verschiedenen Ausgaben" haben in Auswirkung der getätigten Neuanschaffungen die Anlagenabschreibungen um 1,275 Mio. S zugenommen. Daneben haben sich auch die Ruhe- und Versorgungsgenüsse um 0,530 Mio. S, die allgemeinen Auslagen für die Bediensteten um 0,282 Mio. S, die personalbedingten Steuern und Abgaben um 0,182 Mio. Schilling sowie auch andere Ausgaben entsprechend erhöht.

Insgesamt beliefen sich die Aufwandsteigerungen im Jahr 1982 auf 18,225 Mio. S, wovon global auf die Personalauslagen 3,095 Mio. S (17 %), auf die Ruhe- und Versorgungsgenüsse 0,713 Mio. S (3,9 %), auf die Sachausgaben 13,142 Mio. S (72,1 %) und auf die Anlagenabschreibungen 1,275 Mio. S (7 %) entfallen.

Unter Hinzurechnung der insgesamt in Höhe von 1,705 Mio. S (Verkehrseinnahmen: - 1,299 Mio.S, sonstige Einnahmen: - 406 Mio. S) zu verzeichnenden Einnahmenminderungen ergibt sich im Jahr 1982 gegenüber dem Vorjahr ein um 19,930 Mio. S (32,1 %) höherer Abgang.

Dieser Abgang verteilt sich auf die einzelnen Bahnlinien nachstehend wie folgt:

Bahnlinie	1 9 7 3	1 9 7 9	1 9 8 0	1 9 8 1	1 9 8 2
	Beträge in Mio. Schilling				
Unzmarkt-Tamsweg	23,812	21,901	23,727	25,168	29,942
Gleisdorf-Weiz	6,293	6,661	6,082	5,588	7,424
Weiz-Birkfeld	12,827	10,123	13,650	13,411	17,963
Kapfenberg-Seeback/T.	4,762	6,388	5,407	7,675	8,436
Peggau-Übelbach	5,208	8,469	6,151	5,891	12,427
Feldbach-Bad Gleichenbg.	4,861	3,793	5,084	4,174	5,645
Preding-Stainz	1,526	1,404	1,179	-	-
zusammen	59,289	58,745	61,280	61,907	81,837

Den höchsten Abgang weist im gesamten Verlauf die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg auf, welche in bezug auf das Frachtaufkommen zwar mit Abstand erst an dritter Stelle rangiert, zufolge ihrer Streckenlänge im Güterverkehr mit Ausnahme des Jahres 1982 jedoch jeweils die größte Beförderungsleistung erbracht hat. Trotz der größeren Transportleistung sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei dieser Bahnlinie wegen des hohen Anteils an niedrigtarifierten Gütern an der Gesamtfracht relativ geringer als beispielsweise bei der Bahnlinie Gleisdorf - Weiz. Bedingt durch die Streckenlänge hat die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg naturgemäß auch höhere Aufwendungen,

vor allem in der Bau- und Bahnerhaltung, im Zugförderungs- und Werkstättendienst sowie im Verkehrs- und kommerziellen Dienst, zu verzeichnen. Der Personalaufwand war bei dieser Bahnlinie im Jahre 1982 mit 21,274 Mio. S, d. s. 37,8 % des gesamten Personalaufwandes des Bahnbetriebes, am höchsten. Der Personalkostenanteil an den Gesamtausgaben der Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg belief sich im Jahre 1982 auf 50,3 %; er lag damit um 6,3 % über dem Gesamtdurchschnitt.

Den zweithöchsten Gebarungsabgang hatte im Berichtszeitraum jeweils die Bahnlinie Weiz - Birkfeld zu verzeichnen, die im Jahre 1982 in bezug auf die Transportleistungen im Güterverkehr an vorletzter Stelle liegt. Trotz der relativ kurzen Strecke ist **der Aufwand in der Bau- und Bahnerhaltung bei dieser Bahnlinie** - bedingt durch die Trassenführung (Viadukte) - gleichfalls sehr hoch. Sie weist im Jahre 1982 - bezogen auf die Personalauslagen des Gesamtbetriebes - mit 15,9 % (8,923 Mio. S) den dritthöchsten Personalaufwand auf und steht hinsichtlich des Sachaufwandes (11,925 Mio. S) an zweiter Stelle. Bei der Bahnlinie Peggau - Übelbach waren im bezogenen Jahr die Personalauslagen mit 2,973 Mio. S und einem Anteil von 5,3 % am gesamten Personalaufwand des Bahnbetriebes am geringsten, die Sachausgaben hingegen wegen der Brückenerneuerungen absolut (9,968 Mio. S) und - bezogen auf den Sachaufwand des Gesamtbetriebes - auch relativ (17,7 %) sehr hoch.

Temporär wird nach Abschluß des Nachholbedarfes der Sachaufwand in der Bau- und Bahnerhaltung generell zurückgehen und bei entsprechender Planung auf ein normales Maß zu beschränken sein. Langfristig müß-

te neben notwendigen Einsparungen beim Sachauf-
wand vor allem der Personalaufwand durch mögliche
Einsparungen reduziert werden, um das aus dem nur
sehr beschränkt veränderbaren Mißverhältnis zwischen
Leistungsangebot und Transportnachfrage zwangsläufig
resultierende finanzielle Defizit einzudämmen.

Bezogen auf den Gebarungsabgang, erscheinen
im Jahr 1982 auf Gewichtsbasis unter Zugrundelegung
der aus dem Frachtaufkommen und der Personenfrequenz
- bei der Annahme eines Durchschnittsgewichtes von
60 kg je beförderter Person - resultierenden Gesamt-
tonnage in Ansehung des Gesamtbetriebes die Tonne
Frachtgut global mit S 227,--, die beförderte Per-
son mit S 13,72 subventioniert.

Konkret wäre vor Durchführung kostspieliger
Investitionen zu prüfen, ob die örtliche Nachfrage
nach Transportleistungen den Ausbau von Eisenbahn-
strecken mit voraussichtlich auch in Zukunft gerin-
gem Verkehrsaufkommen überhaupt rechtfertigt.

In diesem Zusammenhang wird sich die Er-
stellung eines, an der - generell schwindenden - ver-
kehrswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Bahn-
linien zu orientierenden Gesamtkonzeptes empfehlen.
Dieses sollte unter Bedachtnahme auf die aus Erspa-
rungsgründen notwendige Auflassung weiterer, unter-
frequentierter und besonders defizitärer Strecken
oder Streckenteile, den künftigen, wirtschaftlich und
verkehrspolitisch vertretbaren Betriebsumfang der
STLB vorausschauend festlegen. Hiebei wären die zur
Erreichung des Planzieles in betriebstechnischer und
personeller Hinsicht vorzukehrenden Maßnahmen zeit-
lich entsprechend zu planen und aufeinander abzu-
stimmen.

In die gegenständlichen Überlegungen sollte jedenfalls die eventuelle Auflassung der Bahnlinien Weiz - Birkfeld und Peggau - Übelbach sowie die Verkürzung der Bahnlinie Feldbach - Bad Gleichenberg um den Streckenteil Gnas - Bad Gleichenberg einbezogen werden.

Für die Notwendigkeit eingehender Überlegungen bezüglich der Auflassung von Bahnlinien bzw. Streckenteilen spricht beispielsweise:

a) Bei der Bahnlinie Weiz - Birkfeld:

- * Der hohe jährliche Abgang, der in den Jahren zwischen 1978 und 1982 zwischen 10,129 Mio. S und 17,963 Mio. S betragen hat
- * Der hohe, durch die Trassenführung (Viadukte) bedingte Erhaltungsaufwand
- * Die bereits erfolgte Einstellung des Personenverkehrs (es verkehren nur mehr Dampf-Bummelzüge)

b) Bei der Bahnlinie Peggau-Übelbach:

- * Das nur geringe Frachtaufkommen niedrig tarifizierter Güter
- * Die gegenseitige Konkurrenzierung der Personenbeförderung in das Übelbachtal zwischen dem Bahnbetrieb der Landesbahnen und dem Kraftwagenlinienverkehr der Österr. Bundesbahnen

Diese Konkurrenzierung könnte dadurch beseitigt werden, daß der Kraftwagendienst der ÖBB den Personenverkehr zwischen Peggau und Übelbach zur Gänze durchführt und die ÖBB den Gütertransport im Rahmen eines Schleppbahnbetriebes besorgen.

- * Der hohe Abgang, der von 1978 bis 1982 jährlich zwischen 5,280 Mio. S und 12,427 Mio. S betragen hat.

c) Beim Streckenteil Gnas - Bad Gleichenberg:

- * Das geringe Güterbeförderungsvolumen im Zeitraum 1979/83 (jährlich zwischen 6.500 und 9.400 t)
- * Der durch die Steigungen und die engen Radien bedingte höhere Erhaltungsaufwand
- * Der sehr geringe Personenverkehr.

Allenfalls wäre darüberhinaus auch eine Reduktion des Bahnbetriebes auf der Gesamtstrecke auf einen Schleppbahnbetrieb im Raum Feldbach - Mühlendorf zu erwägen.

VII. Zusammenfassung und Schlußbemerkung

Das Land Steiermark betreibt auf Grund bestehender Konzessionen im Rahmen der als Wirtschaftsbetrieb ohne eigene Rechtspersönlichkeit eingerichteten "Steiermärkischen Landesbahnen" als Rechtsträger und Eigentümer derzeit 6 Bahnlinien in Eigenregie. Daneben besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen, im folgenden kurz STLB bezeichnet, auch die Betriebsführung für die im Eigentum der gleichnamigen Aktiengesellschaft stehende Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard.

Das Liniennetz umfaßt je 3 normal- und schmal- spurige Eisenbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 156,3 km wie folgt:

Bl. Feldbach - Bad Gleichenberg (Normalspur)	
Streckenlänge	21,214 km
Bl. Gleisdorf - Weiz (Normalspur)	
Streckenlänge	14,901 km
Bl. Kapfenberg-Seebach/Turnau (Schmalspur)	
Streckenlänge	20,130 km
Bl. Peggau - Übelbach (Normalspur)	
Streckenlänge	10,247 km
Bl. Unzmarkt - Tamsweg (Schmalspur)	
Streckenlänge	65,650 km
Bl. Weiz - Birkfeld (Schmalspur)	
Streckenlänge	24,120 km
	<hr/>
zusammen	156,262 km
	<hr/>

Hievon wird über die Eisenbahnstrecke Kapfenberg-Seebach/Turnau nur mehr der Güterverkehr, über die Eisenbahnstrecke Weiz - Birkfeld der Güterverkehr sowie in den Sommermonaten dreimal wöchentlich ein be-

schränkt öffentlicher Personenverkehr (Dampfbummelzüge) geführt. Solche Dampfbummelzüge verkehren in der Sommersaison auch auf der Teilstrecke Murau - Tamsweg der Murtalbahn, auf welcher außerdem Amateurlokfahrten durchgeführt werden.

Im Berichtszeitraum 1978 - 1982 ist der Bahnbetrieb durch die StLB auf folgenden Strecken eingestellt worden:

- * Preding - Wieselsdorf - Stainz: Verpachtung an die Marktgemeinde Stainz
- * Teilstrecke Tamsweg - Mauterndorf der Murtalbahn: Verpachtung an die Taurachbahn-Studien Ges.m.b.H.
- * Birkfeld - Ratten

Der Abgang des Bahnbetriebes hat im Überprüfungszeitraum betragen:

1978	59,289 Mio. S
1979	58,745 Mio. S
1980	61,280 Mio. S
1981	61,907 Mio. S
1982	81,837 Mio. S

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich ist, konnte der Abgang des Bahnbetriebes in den Jahren von 1978 bis 1981 stabilisiert werden, ist jedoch dann im Jahre 1982 sprunghaft angestiegen. Für 1984 ist ein Abgang von 85,408 Mio. S präliminiert.

Wie aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen ist, haben die Gesamteinnahmen im Zeitraum 1979 bis 1982 stagniert, während der Gesamtaufwand in diesem Zeitraum von 104,080 Mio. S auf 127,898 Mio. S gestiegen ist:

	1 9 7 8	1 9 7 9	1 9 8 0	1 9 8 1	1 9 8 2
Beträge in Schilling					
Einnahmen:					
<u>Verkehrseinnahmen</u>					
Personenverkehr	5,107	5,377	5,407	5,466	5,617
Güterverkehr	27,765	33,287	33,715	33,242	31,831
sonstige Verkehrseinnahm.	0,923	0,931	0,941	0,905	0,306
<u>Verkehrseinnahm. zusammen</u>	33,795	39,595	40,063	39,613	37,754
<u>verschiedene Einnahmen</u>	4,414	5,740	5,383	8,153	7,747
<u>Gesamteinnahmen</u>	38,209	45,335	45,946	47,766	45,501
Aufwendungen:					
Allgem. Verwaltung	10,700	10,722	11,327	12,430	12,632
Bau- u. Bahnerhaltung	24,756	27,910	27,027	25,213	37,757
Verkehrs.-u.komm. Dienst	14,737	15,757	15,651	16,407	17,264
Zugförd.u.Werkst.Dienst	19,833	20,106	21,449	23,259	23,955
Allg.Ausl.f.d.Bediensteten	6,401	8,022	8,229	8,178	8,460
Steuern u. Abgaben	3,434	3,024	3,257	3,167	3,349
Elektrodienst	0,252	0,099	0,191	0,225	0,277
Verschiedene Ausgaben	10,241	13,092	13,905	15,124	17,104
Ruhe-u.Versorgungsgenüsse	5,134	5,343	5,130	5,679	6,200
<u>Gesamtaufwand</u>	97,493	104,080	107,226	109,672	127,938
<u>Abgang</u>	59,284	58,745	61,230	61,907	81,837

Ein Grund für das sprunghafte Ansteigen des Abganges von 1981 auf 1982 war, daß sich die Aufwendungen für die Bau- und Bahnerhaltung von 25,213 Mio. S im Jahre 1981 auf 37,757 Mio. S im Jahre 1982 erhöht haben. Im Jahre 1982 wurden u.a. zwei Brückentragwerke auf der Strecke Peggau-Übelbach erneuert und Viaduktrenovierungen auf der Strecke Weiz - Birkfeld durchgeführt.

Der umseitig dargestellte Abgang verteilt sich auf die einzelnen Bahnlinien wie folgt:

Bahnlinie	1 9 7 3	1 9 7 9	1 9 8 0	1 9 8 1	1 9 8 2
	Beträge in Mio. Schilling				
Unzmarkt-Tamsweg	23,812	21,901	23,727	25,168	29,942
Gleisdorf-Weiz	6,293	6,661	6,082	5,588	7,424
Weiz-Birkfeld	12,827	10,129	13,650	13,411	17,963
Kapfenberg-Seebach/T.	4,762	6,388	5,407	7,675	8,436
Peggau-Übelbach	5,208	3,469	6,151	5,891	12,427
Feldbach-Bad Gleichenbg.	4,861	3,793	5,084	4,174	5,645
Preding-Stainz	1,525	1,404	1,179	-	-
zusammen	59,289	58,745	61,280	61,907	81,837

Wie aus obiger Darstellung ersichtlich, weist den höchsten Abgang die Bahnlinie Unzmarkt - Tamsweg auf.

Dies ist u.a. auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- * Bedingt durch die Streckenlänge sind die Aufwendungen vor allem in der Bau- und Bahnerhaltung relativ hoch.
- * Zufolge der Streckenlänge erbringt diese Strecke im Güterverkehr zwar die größte Beförderungsleistung, wegen des hohen Anteiles an niedrigtarifierten Gütern liegt diese Strecke mit ihren Frachteinnahmen jedoch erst an 3. Stelle.

Den zweithöchsten Gebarungsabgang verzeichnet die Bahnstrecke Weiz - Birkfeld. Im Jahre 1982 betrug dieser nahezu 18 Mio. S. Obwohl diese Strecke relativ kurz ist (24 km), hat sie im Jahre 1982 von allen Strecken

den dritthöchsten Personalaufwand (nahezu 9 Mio. S) und den zweithöchsten Sachaufwand (nahezu 12 Mio. S) aufgewiesen. Die Ausgaben für die Bau- und Bahnerhaltung sind - bedingt durch die Trassenführung (Viadukte)- sehr hoch.

Den dritthöchsten Abgang im Jahre 1982 weist die Bahnstrecke Peggau - Übelbach mit 12,427 Mio. S auf. Hiefür war u.a. maßgeblich, daß Brückenerneuerungen durchgeführt wurden.

Folgende Fahrbetriebsmittel stehen derzeit den Landesbahnen zur Verfügung:

- * 26 Lokomotiven
- * 5 Elektro-Triebwagen (Normalspur)
- * 4 diesel-elektrische Triebwagen (Schmalspur)
- * 3 Schienenbusse (Normalspur)
- * 378 Waggons, davon 23 Personenwagen und 343 Güterwagen.

Der Wagenpark stammt teilweise noch aus der Zeit der Inbetriebnahme der einzelnen Bahnlinien. Er wurde in den beiden letzten Jahrzehnten durch verschiedene Neanschaffungen ergänzt und durch in Eigenregie vorgenommene Umbauten modernisiert.

Die 4 oben erwähnten diesel-elektrischen Triebwagen stehen seit relativ kurzer Zeit auf der Murtalbahn im Einsatz. Die Anschaffung ist erfolgt, um den bisher auf dieser Strecke in gemischten Zügen geführten Personenverkehr vom Güterverkehr zu trennen. Es konnte dadurch eine Verkürzung der Fahrzeit erreicht werden und ist die Personenfrequenz auf dieser Strecke - allerdings zu Lasten des von den Landesbahnen geführten Kraftwagenbetriebes - gestiegen.

Gleiche Ziele wurden auch hinsichtlich der Bahnlinie Gleisdorf - Weiz verfolgt. Als Übergangslösung wurden im Jahre 1982 von der Deutschen Bundesbahn 3 gebrauchte Schienenbusse erworben.

Zur Wartung und Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel sind in den Bahnhöfen Murau, Kapfenberg, Weiz, Feldbach und Übelbach Werkstätten eingerichtet. In den Werkstätten Murau, Kapfenberg und Weiz wurden in den Jahren von 1978 bis 1982 insgesamt 64 Güterwagen, 14 Spezialwagen sowie 2 Personenwagen mit einem Arbeitsaufwand von 28.423 Stunden umgebaut, neu aufgebaut bzw. ausrüstungsmäßig modernisiert oder adaptiert.

Der Landesrechnungshof muß hiezu feststellen, daß nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erstellte, auf die jeweiligen Einheiten bezogene Vor- bzw. Nachkalkulationen nicht vorliegen. Um innerbetriebliche Vergleiche zu ermöglichen und als Entscheidungsgrundlage, ob derartige Arbeiten in Zukunft selbst durchgeführt oder vergeben werden sollen, wird dringend empfohlen, in Zukunft solche Kalkulationen zu erstellen..

Als Nachweis für den jährlichen Personalbedarf der Werkstätten müssen die Werkstättenleiter alljährlich der Direktion Arbeitsprogramme vorlegen.

Bei der Durchsicht der Arbeitsprogramme für das Jahr 1983 wurde festgestellt, daß von der Werkstätte Murau das verfügbare Arbeitspotential mit 24.500 statt richtig 26.372 Stunden ermittelt worden ist. Es ergibt sich demnach gegenüber dem veranschlagten, mit dem Be-

darf abgestimmten Arbeitspotential ein Überhang von 1.872 Arbeitsstunden, der das Leistungssoll eines Werkstättenbediensteten übersteigt. Dies bedeutet, daß bei der Erstellung des Arbeitsprogrammes eine volle Arbeitskraft nicht berücksichtigt wurde bzw. eine Arbeitskraft überhaupt entbehrlich erscheint.

Der Landesrechnungshof empfiehlt im Zusammenhang mit der Erstellung der Arbeitsprogramme folgendes:

- * Erstellung eines einheitlichen Schemas für die Arbeitsprogramme, damit betriebsinterne Vergleiche möglich sind.
- * Strenge Prüfung durch die Direktion
- * Auf Dauer müßte angestrebt werden, daß die Anzahl der in den einzelnen Werkstätten tätigen Bediensteten dem tatsächlichen Reparaturbedarf entspricht, wobei echte Wirtschaftlichkeitsberechnungen auf Grund exakter Aufzeichnungen durchzuführen wären.

Der Landesrechnungshof hat weiters festgestellt, daß der Ausfall an Arbeitsstunden durch Krankenstände und sonstige Abwesenheiten in einzelnen Werkstätten sehr hoch ist. Er hat z.B. in der Betriebswerkstätte Murau in der Zeit vom 1. Jänner bis 17. August 1983 rund 10 % betragen. Nach Ausscheidung der auf einen mit 1. Juni 1983 in den Ruhestand getretenen Bediensteten entfallenden Nichtleistungsstunden verbleibt immerhin noch ein Prozentsatz von 7,63 %. Der Landesrechnungshof empfiehlt daher, den Krankenständen in verschiedenen Bereichen ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Die Erhaltung und Erneuerung des Schienenweges der einzelnen Strecken erfolgt durch Bedienstete des Baudienstes und zusätzlich durch hierfür herangezogene Oberbaufirmen.

Die Vergabe größerer Arbeiten hat in den letzten 15 Jahren eine starke Reduzierung des eigenen Personals ermöglicht. Die in Betracht kommenden Oberbauarbeiten wurden stets beschränkt ausgeschrieben und zur Anbotlegung die in der Steiermark ansässigen Oberbaufirmen eingeladen. Die Abwicklung dieser Ausschreibungen und die Vergabe ist ordnungsgemäß nach den Bestimmungen der Vergebungsvorschrift für das Land Steiermark erfolgt. Es muß jedoch festgestellt werden, daß in allen überprüften Fällen die für beschränkte Ausschreibungen geltende Wertgrenze überschritten wurde und daher eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen gewesen wäre. Auch bei der Errichtung der Triebwagenhalle in Murau wurden die Baumeisterarbeiten beschränkt ausgeschrieben, obwohl nach den Vergebungsvorschriften eine öffentliche Ausschreibung hätte erfolgen müssen.

Zusammengefaßt haben die Steiermärkischen Landesbahnen im Zeitraum von 1978 bis 1982 in ihre Betriebsanlagen, ihren Fahrpark sowie in ihre sonstigen Betriebs- und Geschäftseinrichtungen insgesamt 128,39 Mio. S investiert. Hievon entfallen auf Grundstücke und Gebäude 10,88 Mio. S, auf Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen 21,18 Mio. S, auf Fahrbetriebsmittel und sonstige Fahrzeuge 90,85 Mio. S und auf Werkstätten, Maschinen, maschinelle Anlagen, Werkzeuge etc. 5,48 Mio. S.

Vom gesamten Investitionsaufwand haben das Land Steiermark 96,29 Mio. S und der Bund im Rahmen der Förderungsmaßnahmen für die Privatbahnen 32,10 Mio. S getragen.

Für die Erfüllung ihrer betrieblichen und administrativen Aufgaben standen den Steiermärkischen Landesbahnen im Jahre 1983 in der Zentralleitung 35 Dienstnehmer und im Bahnbetrieb 229 Dienstnehmer zur Verfügung.

Wie im Bericht eingehend dargelegt wurde, wurde der Personalstand in der Direktion seit dem Jahre 1971 um 3 Personen verringert. Nach Ansicht des Landesrechnungshofs ist dieser Personalstand im Hinblick auf die erfolgten Betriebseinstellungen sowie die vorgenommenen Rationalisierungen noch immer zu hoch.

Es kann hiebei nicht übersehen werden, daß -

- a) das Bahnbetriebspersonal immerhin um 33,2 % vermindert wurde, wodurch wesentlich weniger Personalverwaltungsarbeiten anfallen,
- b) die Personen- und Güterverkehre wesentlich zurückgegangen sind, womit eine beträchtliche Verminderung der Abrechnungsarbeiten verbunden ist,
- c) Bahnlinien in der Zwischenzeit überhaupt eingestellt oder zumindest eingeschränkt wurden und
- d) in der Direktion selbst durch Anschaffung z.B. eines Kleincomputers bedeutende Rationalisierungsmaßnahmen erfolgten.

Wie im Bericht näher dargelegt, erscheinen Einsparungen möglich und verweist der Landesrechnungshof darauf, daß auch nach einem von der Direktion selbst erstellten Personalverminderungsplan für die Zentralleitung nur mehr 30 Dienstposten vorgesehen sind.

Wie anlässlich der Überprüfung weiters festgestellt wurde, sind in letzter Zeit eine Reihe von Dienstposten höher bewertet worden. Durch die höhere Bewertung der Dienstposten in der Direktion wurde ein beachtlicher Teil der aus Personalverminderungen resultierenden Einsparungen absorbiert. In Anbetracht der finanziellen Situation der Steiermärkischen Landesbahnen empfiehlt der Landesrechnungshof dringend eine restriktive Vorgangsweise bei der Aufwertung von Dienstposten.

Die Anzahl der im Bahnbetrieb eingesetzten Bediensteten ist im Zeitraum 1978 bis 1983 von 258,5 auf 229 Bedienstete gesunken.

Da der Anteil der Personalausgaben am Gesamtaufwand des Bahnbetriebes (ohne Pensionslasten) im Jahre 1982 bereits auf 44 % gestiegen ist, ist sich auch die Direktion darüber im klaren, daß weitere Personalverminderungen unerlässlich sind.

Nach einem von der Direktion erarbeiteten Personalverminderungsplan sind künftig für den Bahnbetrieb nur mehr 162 Dienstposten (Reduktion gegenüber dem derzeitigen Stand um 64 Bedienstete) vorgesehen.

Nach dem Personalverminderungsplan der Steiermärkischen Landesbahnen sollen

- * im Bahnhofdienst Personaleinsparungen durch die Auflassung der Besetzung von Bahnhöfen, eine Straffung der Besetzungszeit, der Einrichtung von Zugfunkanlagen auf den Strecken Unzmarkt - Tamsweg und Feldbach - Bad Gleichenberg und
- * im Zugbegleitdienst durch die vermehrte Führung von Zügen im Ein-Mann-Betrieb, den vermehrten Einsatz von Bahnhofbediensteten bei Vershubarbeiten, durch die Ausstattung der Bahnen mit neuen oder neueren Fahrzeugen

erreicht werden.

Der Landesrechnungshof ist sich darüber im klaren, daß Personalverminderungen nur im Umfang des natürlichen Abganges möglich sein werden, empfiehlt aber dringend, konsequent den Weg der Personalverminderung zu beschreiten.

Zur Personenfrequenz ist festzustellen, daß diese in den Jahren von 1978 bis 1982 um 3,8 % zurückgegangen ist. Auf die diesbezüglichen, detaillierten Ausführungen im Prüfungsbericht wird verwiesen.

Der Landesrechnungshof empfiehlt dringend eine Prüfung, ob es nicht möglich wäre, einzelne Kurse aufzulassen. Beispielsweise wird auf diesbezügliche Möglichkeiten auf der Strecke Peggau - Übelbach verwiesen. Auf dieser Strecke verkehren parallel zur Bahnstrecke auch Linienbusse der Österreichischen Bundesbahnen. Ein Linienbus der Österr. Bundesbahnen verläßt Übelbach um 5.45 Uhr.

17 Minuten später fährt ein Zug der Landesbahnen. Am Abend verläßt ein Zug Peggau-Deutschfeistritz um 19.00 Uhr, 4 Minuten später fährt ein Linienbus der Bundesbahnen.

Der Güterverkehr auf den einzelnen Strecken hat sich sehr unterschiedlich entwickelt und wird auf die detaillierten Darlegungen im Bericht verwiesen.

In den Jahren von 1978 bis 1982 wurden auf den Eisenbahnstrecken der Steiermärkischen Landesbahnen insgesamt 13.638 Personenzüge, 42.784 gemischte Züge, 20.184 Güterzüge sowie 15.368 Überstellzüge und 9.785 Arbeits-, Lok- und Werkbedienungszüge geführt.

Zusammenfassend weist der Landesrechnungshof darauf hin, daß es wegen der immer größer werdenden Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben notwendig ist, permanent Einsparungsmöglichkeiten beim Personal- und Sachaufwand zu überlegen.

Wie aus den vom Landesrechnungshof angestellten Untersuchungen hervorgeht, nimmt die wirtschaftliche Bedeutung der vom Land Steiermark betriebenen Lokalbahnstrecken ständig ab. Es stellt sich daher die Frage, ob und inwieweit Eisenbahnlinien mit einer unter dem vertretbaren Minimum gelegenen Transportnachfrage künftig überhaupt aufrechterhalten und weitergeführt werden sollen. Es wird daher empfohlen, vor der Durchführung kostspieliger Investitionen vorausschauend zu prüfen, ob die örtliche Nachfrage nach Transportleistungen den weiteren Ausbau von Eisenbahnstrecken mit voraussichtlich auch in Zukunft nur geringem Verkehrsaufkommen überhaupt rechtfertigen.

In diesem Zusammenhang wird sich die Erstellung eines an der - generell schwindenden - verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Bahnlinien zu orientierenden Gesamtkonzeptes empfehlen. Dieses sollte unter Bedachtnahme auf die aus Ersparungsgründen notwendige Auflassung weiterer, unterfrequentierter und besonders defizitärer Strecken oder Streckenteile den künftigen, wirtschaftlich und verkehrspolitisch vertretbaren Betriebsumfang der Steiermärkischen Landesbahnen vorausschauend festlegen. Hiebei wären die zur Erreichung des Planzieles in betriebstechnischer und personeller Hinsicht vorzukehrenden Maßnahmen zeitlich entsprechend zu planen und aufeinander abzustimmen.

In die gegenständlichen Überlegungen sollte jedenfalls die eventuelle Auflassung der Bahnlinien Weiz - Birkfeld und Peggau - Übelbach sowie die Verkürzung der Bahnlinie Feldbach - Bad Gleichenberg um den Streckenteil Gnas - Bad Gleichenberg einbezogen werden.

Am 6. Februar 1984 fand bei dem für die Steiermärkischen Landesbahnen zuständigen Mitglied der Steiermärkischen Landesregierung, Herrn Landesrat Dr. Helmut Heidinger, eine Schlußbesprechung statt, an der neben dem Vorgenannten

vom Landesrechnungshof: Landesrechnungshofdirektor
Dr. Gerold Ortner
Landesrechnungshofdirektor-
stellvertreter Dr. Egbert Thaller
Wirkl. Hofrat Dkfm. Rudolf Bauer
Wirkl. Hofrat Dr. Rudolf Taus

von den Steiermärkischen
Landesbahnen:

Landeseisenbahndirektor
Dr. Wolfgang Zauhar

von der Rechtsabteilung 1:

ORR. Dr. Helmut Arnberger

vom Büro Landesrat
Dr. Helmut Heidinger:

LRR. Dr. Reingard Steiner

teilgenommen haben.

Bei dieser Schlußbesprechung wurden vom Landesrechnungshofdirektor die wesentlichsten Prüfungsergebnisse dargelegt und darüber eingehend diskutiert.

G r a z, am 8. Februar 1984

Der Landesrechnungshofdirektor:

Dr. Ortner eh.

F.d.R.d.A.

Kauf