



STEIERMÄRKISCHER LANDTAG

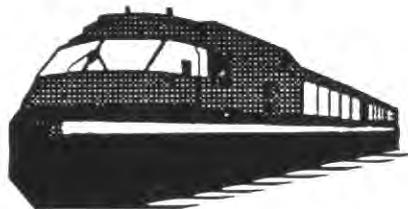
LANDESRECHNUNGSHOF

GZ.: LRH 21 L 2 - 1995 / 5

# *BERICHT*

betreffend die

Überprüfung der Steiermärkischen Landesbahnen



# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	<b>Seite</b>
I. PRÜFUNGS-AUFTRAG .....	1
II. BETRIEBSGEGENSTAND .....	2
1. Entwicklung der Bahnlinien .....	3
2. Betriebsleistung im Bahnbetrieb .....	7
3. Kraftwagenbetrieb .....	16
4. Sonstige Geschäftstätigkeiten .....	20
5. Betriebsleistung im Kraftwagenbetrieb ..	20
III. INVESTITIONSTÄTIGKEIT .....	24
IV. PERSONALENTWICKLUNG .....	55
V. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE .....	87
1. Vermögens- und Kapitalstruktur .....	87
2. Betriebsvermögensvergleich .....	92
3. Darstellung der Betriebsergebnisse .....	98
VI. UNTERNEHMENSKONZEPTION .....	119
VII. SCHLUSSBEMERKUNGEN .....	141

## I. PRÜFUNGSaufTRAG

Der Landesrechnungshof hat eine Überprüfung der Steiermärkischen Landesbahnen durchgeführt.

Die gegenständliche Prüfung befaßte sich neben allgemeinen wirtschaftlichen Betrachtungen speziell mit den Bereichen Investitionstätigkeit, Personalentwicklung und Unternehmenskonzeption.

Mit der Durchführung der Prüfung war die Gruppe 2 des Landesrechnungshofes betraut. Unter dem verantwortlichen Gruppenleiter Hofrat Dipl.-Ing. Werner Schwarzl hat die Einzelprüfungen im besonderen OAR Reg.-Rat Harald Kronegger durchgeführt.

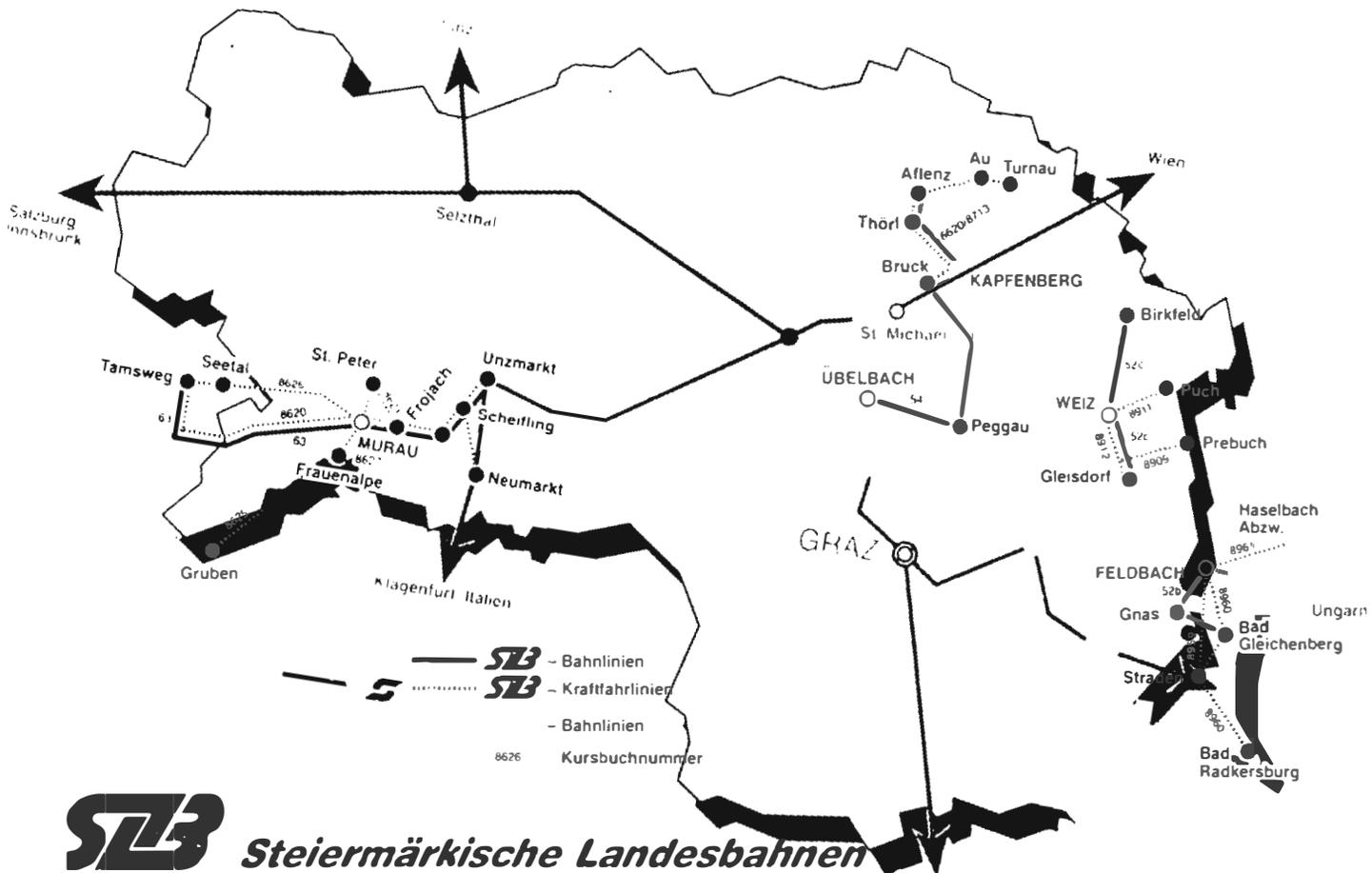
Die Überprüfung erfolgte anhand der von den Steiermärkischen Landesbahnen vorgelegten Unterlagen und erteilten Auskünfte. Zur Informationsgewinnung vor Ort hat der Landesrechnungshof im Verlauf der Prüfung alle Betriebsstandorte in Augenschein genommen. Als Auskunftspersonen standen dem Landesrechnungshof der Landeseisenbahndirektor mit seinen Mitarbeitern hilfreich zur Verfügung.

## II. BETRIEBSGEGENSTAND

Die Steiermärkischen Landesbahnen, im folgenden auch mit ihrem Kürzel "STLB" bezeichnet, umfassen folgendes Leistungsprogramm:

- \* Eisenbahnbetriebe,
- \* Kraftwagenbetriebe
- \* und sonstige Aktivitäten.

Die Steiermärkischen Landesbahnen sind über die Steiermark wie folgt verteilt:



Die einzelnen Leistungsbereiche stehen in einem gewissen Zusammenhang. Sei es, daß der Kraftwagenbetrieb bereichsweise den Eisenbahnbetrieb durch Parallelführung (Schutzfunktion gegen Konkurrenzverkehre) oder als Zubringer unterstützt, oder daß einfach eine sachliche Ergänzung (Reisebüro und Gastwirtschaften) für die Diversifikation maßgebend war.

Im folgenden wird anhand dieser Dreiteilung des Leistungsprogrammes auf die einzelnen Sektoren näher eingegangen:

## **1. Entwicklung der Bahnlinien**

Die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts wurde ganz wesentlich von der Eisenbahn mitgeprägt. Dies gilt auch für Österreich und insbesondere die Steiermark, in der u.a. mit der Semmeringbahn eine technische Pionierleistung gesetzt wurde.

Die Streckenführungen der Eisenbahnlinien gehen im wesentlichen auf die Zeit der Monarchie zurück. Nach Fertigstellung der Hauptverkehrsverbindungen wurden die abgelegeneren Gebiete durch Sekundärbahnen erschlossen, die zumeist auch von privaten Unternehmungen getragen waren.

Um die Wende des vorigen Jahrhunderts wurden normal- und schmalspurige Nebenbahnen im Bereich des Raab- und unteren Feistritztales (1889 Bahnlinie: Gleisdorf-Weiz),

des Thörlgrabens (1893 Bahnlinie: Kapfenberg-Seebach-Au), der westlichen Steiermark (1892 Bahnlinie: Preding-Wieselsdorf-Stainz) sowie des oberen Murtales einschließlich des Lungaues (1894 Bahnlinie: Unzmarkt-Mauterndorf) errichtet bzw. in Betrieb genommen.

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

Soweit das Land Steiermark nicht bereits von Anbeginn an Eigentümer und Konzessionär für diese Strecken war, sind die genannten Lokalbahnen im Verlauf der Zeit aufgrund vertraglicher Vereinbarungen bzw. durch Rechtsnachfolge in das Eigentum des Landes Steiermark übergegangen. Eine Ausnahme bildet lediglich die 10,4 km lange Schmalspurbahn Mixnitz-St. Erhard; hier fungieren die STLB jedoch als Betriebsführer ohne Eigentümerrechte zu vertreten.

Derzeit betreibt das Land Steiermark aufgrund bestehender Konzessionen im Rahmen der als Wirtschaftsbetrieb, ohne eigene Rechtspersönlichkeit, eingerichteten Steiermärkischen Landesbahnen als Rechtsträger und Eigentümer

**6 Bahnlinien in Eigenregie.** Daneben wird aufgrund vertraglicher Festlegungen entgeltlich auch die Betriebsführung für die im Eigentum der gleichnamigen Aktiengesellschaft stehende Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard wahrgenommen. Im einzelnen umfaßt das Liniennetz der Steiermärkischen Landesbahnen die folgenden normal- und schmalspurigen Strecken mit einer **Gesamtlänge von rund 139 km:**

- \* Unzmarkt-Tamsweg
  
- \* Gleisdorf-Weiz
  
- \* Weiz-Oberfeistritz
  
- \* Kapfenberg-Thörl
  
- \* Peggau-Übelbach
  
- \* Feldbach-Bad Gleichenberg

Im folgenden sind die wesentlichen Charakteristika der genannten Bahnlinien tabellarisch zusammengestellt:

Linie	Konzessions- daten	Betriebs- eröffnung	Strecken- länge in km	Spur- weite in mm	Betriebs- u. Stromart
<b>STLB-Strecken</b>					
Unzmarkt - Tamsweg (Personen- und Güterverkehr)	07.04.1893 *) RGBl.Nr. 74	09.10.1894	65,530	760	Diesel u. Dampf
Gleisdorf - Weiz (Personen- und Güterverkehr)	17.04.1888 *) RGBl.Nr. 67	28.07.1889	15,170	1435	Diesel
Weiz - Birkfeld (Güterverkehr und beschränkt- öffentlicher Personenverkehr)	15.09.1910 **) RGBl.Nr. 170	15.12.1911	13,500	760	Diesel u. Dampf
Kapfenberg - Aflenz (Güterverkehr)	15.09.1892 *) RGBl.Nr. 182	19.12.1893	13,150	760	Diesel
Peggau - Übelbach (Personen- und Güterverkehr)	20.12.1915 **) RGBl.Nr. 402	03.09.1919	10,247	1435	elektr. Wechsel- strom 15 kV
Feldbach - Bad Gleichenberg (Personen- und Güterverkehr)	10.12.1928 **) BGBl.Nr. 334	15.06.1931	21,214	1435	elektr. Gleichstrom 1800 V
<b>Betriebsführung durch die STLB</b>					
Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard (Güterverkehr)	19.09.1913 **) RGBl.Nr. 209	12.09.1913	10,380	760	elektr. Gleichstrom 800 V

\*) Konzessionsablauf 31.12.1998

\*\*) Ablauf 90 Jahre nach erstmaliger Konzessionserteilung

Im Jahre 1995 hatte das STLB-Eisenbahnnetz einen Umfang von 138,810 km. Hievon entfielen 92,179 km auf Schmalspur- und 46,631 km auf Normalspurstrecken.

Sehr deutlich sind aus obiger Tabelle die an sich äußerst ungünstigen Rahmenbedingungen der Steiermärkischen Landesbahnen zu ersehen. Nicht nur, daß die Bahnen über die ganze Steiermark verteilt sind, bestehen betriebswirtschaftliche Handikaps, angefangen von 760 mm Schmalspur und 1.435 mm Normalspur, sowie den unterschiedlichsten Betriebsarten, wie Diesel, Strom in verschiedener Variation und auch noch Dampf.

Mit Antrag vom 29. Dezember 1993 haben die Steiermärkischen Landesbahnen die gänzliche und dauernde Einstellung des Eisenbahnverkehrs auf der Teilstrecke Anger-Birkfeld der Landesbahn Weiz-Birkfeld (beginnend ab km 13,500 bis Streckenende) wegen des geringen Beförderungsaufkommens beantragt. Eine bescheidmäßige Erledigung steht noch aus.

Durch die 1995 erfolgte Schließung der "Margarethenhütte" der Fa. Pengg wird eine Leistungsvereinigung auf der Bahnstrecke Kapfenberg-Aflenz unumgänglich.

## **2. Betriebsleistung im Bahnbetrieb**

Im Bahnbetrieb der Steiermärkischen Landesbahnen wurden **1994 insgesamt 1,053.051 Personen befördert**, das waren um 19.074 oder 1,84 % mehr als im Jahre 1993. Im Jahr 1993 wiederum wurden insgesamt 1,033.977 Personen befördert, das waren um 130.451 oder 14,44 % mehr als im Jahr davor.

Die **Personenfrequenzen** im mittelfristigen Vergleich der Jahre 1992 bis 1994 betragen:

<b>Strecke</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
Unzmarkt - Tamsweg	442.146	424.372	398.403
Gleisdorf - Weiz	420.381	406.689	326.573
Weiz-Birk- feld (nur Dampfzugverkehr)	4.147	21.878	16.364
Peggau - Übelbach	157.861	156.845	137.747
Feldbach- Bad Gleichen- berg	28.516	24.193	24.439
<b>Summe</b>	<b>1,053.051</b>	<b>1,033.977</b>	<b>903.526</b>
=====			

Auf allen Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen mit ganzjährigem planmäßigem Personenverkehr konnten Fahrgastzuwächse erzielt werden. Lediglich auf der Bahnlinie Weiz - Anger (- Birkfeld) gab es starke Rückgänge, die darauf zurückzuführen sind, daß einerseits die Dampfzüge nur mehr von Weiz bis Anger geführt wurden und andererseits ab August 1994 die Abwicklung dieses Verkehrs der Club U 44 - Freunde der Feistritzalbahn - besorgt.

Auf der Strecke Unzmarkt - Tamsweg, die einen stetigen Zuwachs aufweist, nahm die Beförderung der Berufsfahrer und Schüler zu.

Der Beförderungszuwachs auf der Strecke Gleisdorf - Weiz ist vor allem auf zusätzliche Berufsfahrer und Schüler zurückzuführen. Die Frequenzsteigerung hat aber auch ihre Ursache im direkten Zugverkehr zwischen Weiz und Graz mit modernen Nahverkehrstriebwägen, die den Personenverkehr attraktiv gestalten.

Der Beförderungszuwachs auf der Strecke Peggau - Übelbach ist auf zusätzliche Berufsfahrer und Vollzahler zurückzuführen.

Auf der Strecke Feldbach - Bad Gleichenberg nahm die Anzahl der Schüler zu, bei den Vollzahlern und Berufsfahrern trat ebenfalls eine leichte Steigerung ein.

Seit 28. Februar 1994 sind die Bahnlinien Gleisdorf - Weiz, Peggau - Übelbach und Feldbach - Bad Gleichenberg in den neu eingeführten **Verkehrsverbund Großraum Graz** einbezogen. Dies wirkte sich auf die Fahrgastfrequenzen bei den Berufsfahrern und Einzelreisenden günstig aus. Die höheren Einnahmen im Personenverkehr sind auf die Frequenzsteigerungen sowie auf die bereits zum 1. Dezember 1993 vorgenommene Tarifierhöhung zurückzuführen.

Nachstehend erfolgt zum längerfristigen Vergleich eine Gegenüberstellung der **Entwicklung der Personenbeförderungen** im Jahr 1994 gegenüber 1985:

<u>Strecke</u>	<u>1985</u>	<u>1994</u>	<u>Veränderung</u>
Unzmarkt - Tamsweg	363.875	442.146	+ 78.271
Gleisdorf - Weiz	238.661	420.381	+ 181.720
Weiz - Birk- feld *)	11.800	4.147	- 7.653
Peggau - Übelbach	104.991	157.861	+ 52.870
Feldbach - Bad Gleichenberg	33.213	28.516	- 4.697
<b>Summe</b>	<b>752.540</b>	<b>1,053.051</b>	<b>+ 300.511</b> <b>(39,93 %)</b>

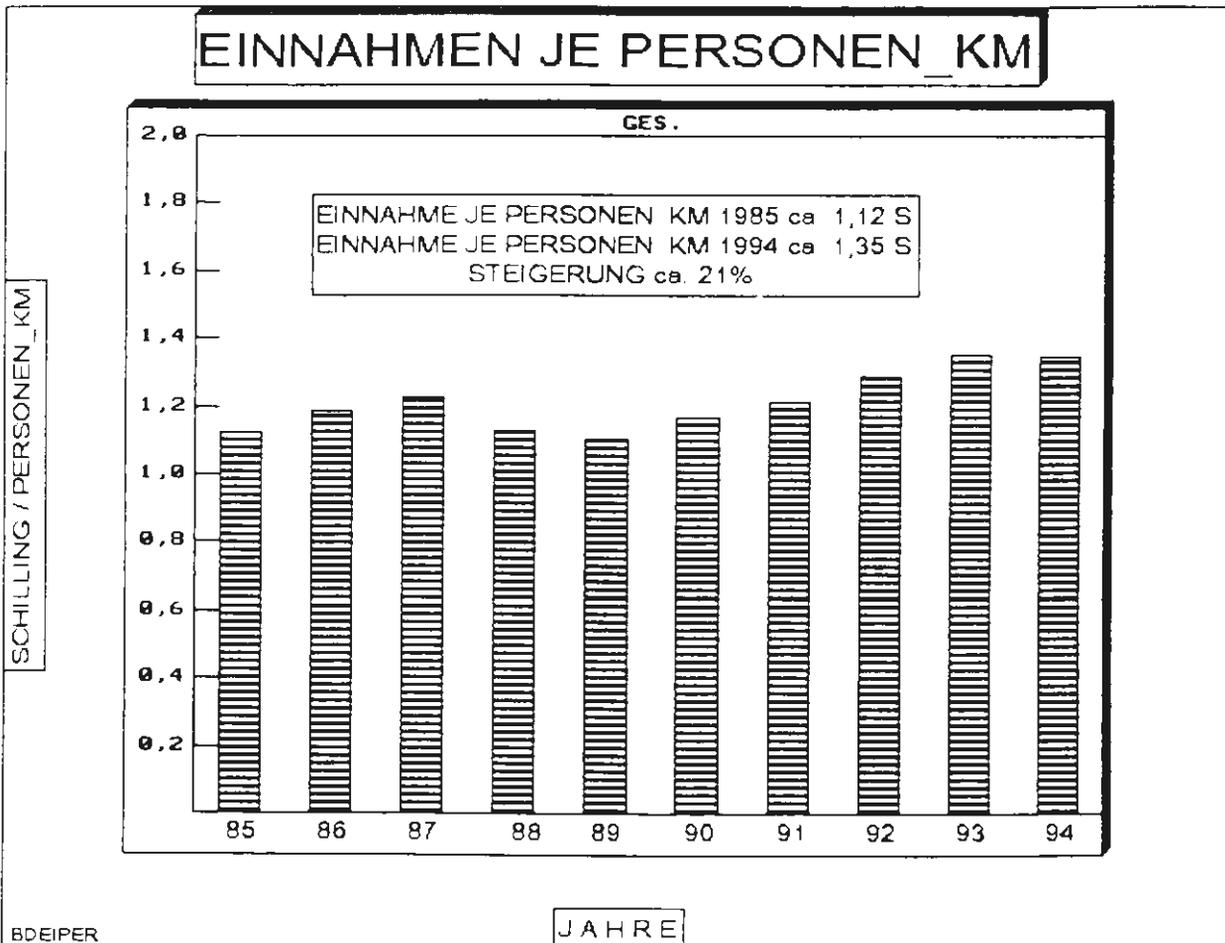
\*) Personenverkehr eingestellt!

Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, daß im längerfristigen Vergleich zum Jahr 1985

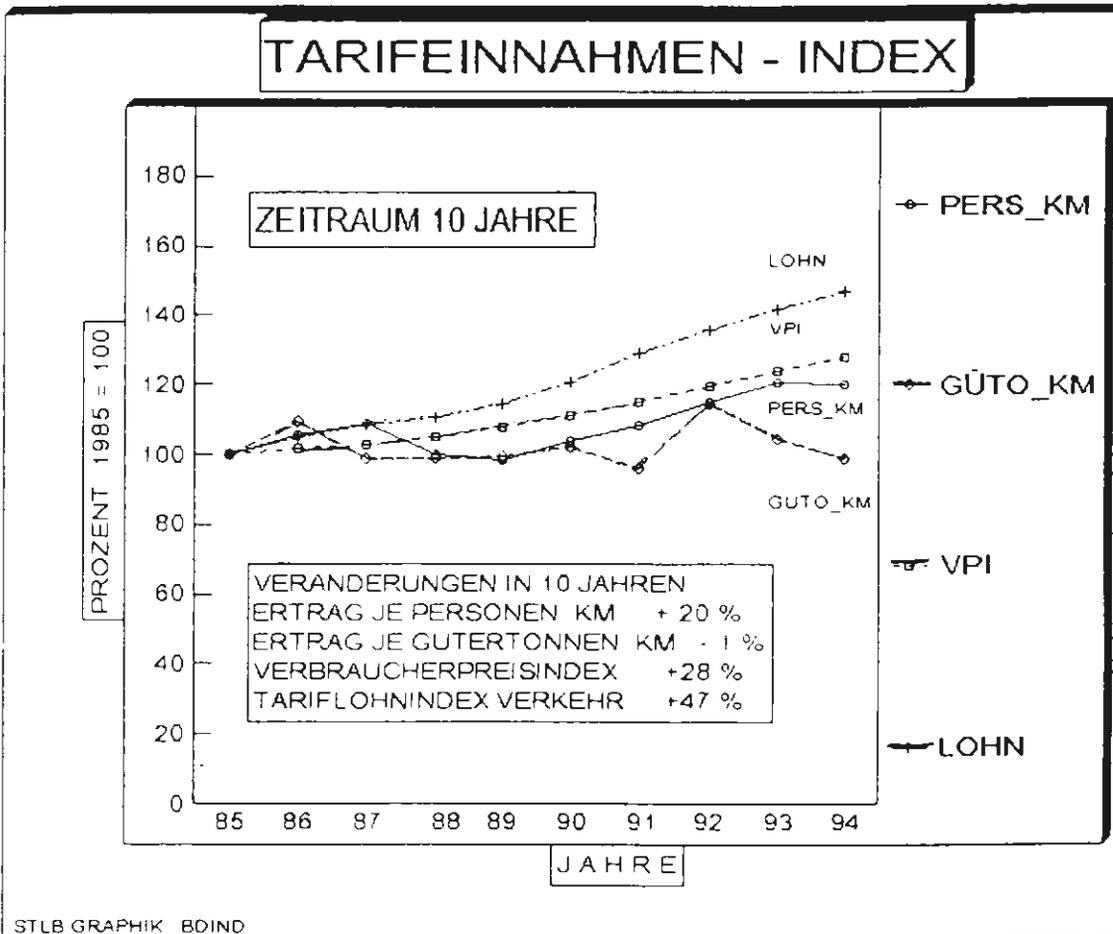
\* bei allen Bahnlinien mit planmäßigem ganzjährigem Personenverkehr bis auf die Strecke Feldbach - Bad Gleichenberg eine Steigerung in der Personenbeförderung feststellbar ist und

\* im gesamten Bahnbetrieb eine beachtliche Frequenzsteigerung von 39,93 % im Vergleich zum Jahr 1985 eingetreten ist.

Die Einnahmen je Personen-Kilometer sind, wie die folgende Grafik zeigt, von S 1,12 im Jahre 1985 auf S 1,35 im Jahre 1994 gestiegen. Das entspricht einer Steigerung von 21 %.



Unter Berücksichtigung der Inflationsrate im selben Zeitraum von 28 % bedeutet dies allerdings eher einen Rückgang, wie u.a. an der folgenden Grafik der Steiermärkischen Landesbahnen zu ersehen ist:



Im **Güterverkehr** wurden im Jahr 1994 insgesamt 319.186 t befördert. Der Beförderungszuwachs beträgt 18.410 t oder 6,12 % gegenüber dem Jahre 1993. Aus der nachstehenden Gegenüberstellung ist die mittelfristige Entwicklung der Güterbeförderungen der Jahre 1992 bis 1994 nach den einzelnen Strecken aufgegliedert:

<b>Strecke</b>	<b>1994</b> t	<b>1993</b> t	<b>1992</b> t
Unzmarkt - Tamsweg	22.038	23.674	21.403
Gleisdorf - Weiz	99.155	84.883	90.709
Weiz - Birk- feld	33.844	28.526	29.702
Kapfenberg - Aflenz	60.950	50.707	58.341
Peggau - Übelbach	1.559	1.554	5.586
Feldbach - Bad Gleichenberg	101.640	111.432	121.152
<b>Summe</b>	<b>319.186</b>	<b>300.776</b>	<b>326.893</b>

Der tendenzielle Transportrückgang auf auf der Strecke Unzmarkt-Tamsweg ist auf die Abnahme von Mineralöl- und Holztransporten zurückzuführen.

Die Zunahme der Beförderungstonnage auf der Strecke Gleisdorf - Weiz bei Eisenwaren und Maschinen sowie die gestiegene Durchfuhr von Talksendungen der Strecke Weiz - Anger ergeben insgesamt eine höhere Transportleistung.

Der Transportrückgang auf der Strecke Kapfenberg-Aflenz konnte im Betrachtungszeitraum zwar aufgefangen werden; der Konkurs des Werkes "Margarethenhütte" der Firmengruppe Pengg bedeutet jedoch das Aus für diese Strecke.

Das Güteraufkommen im Bereich Peggau - Übelbach ist unverändert schlecht.

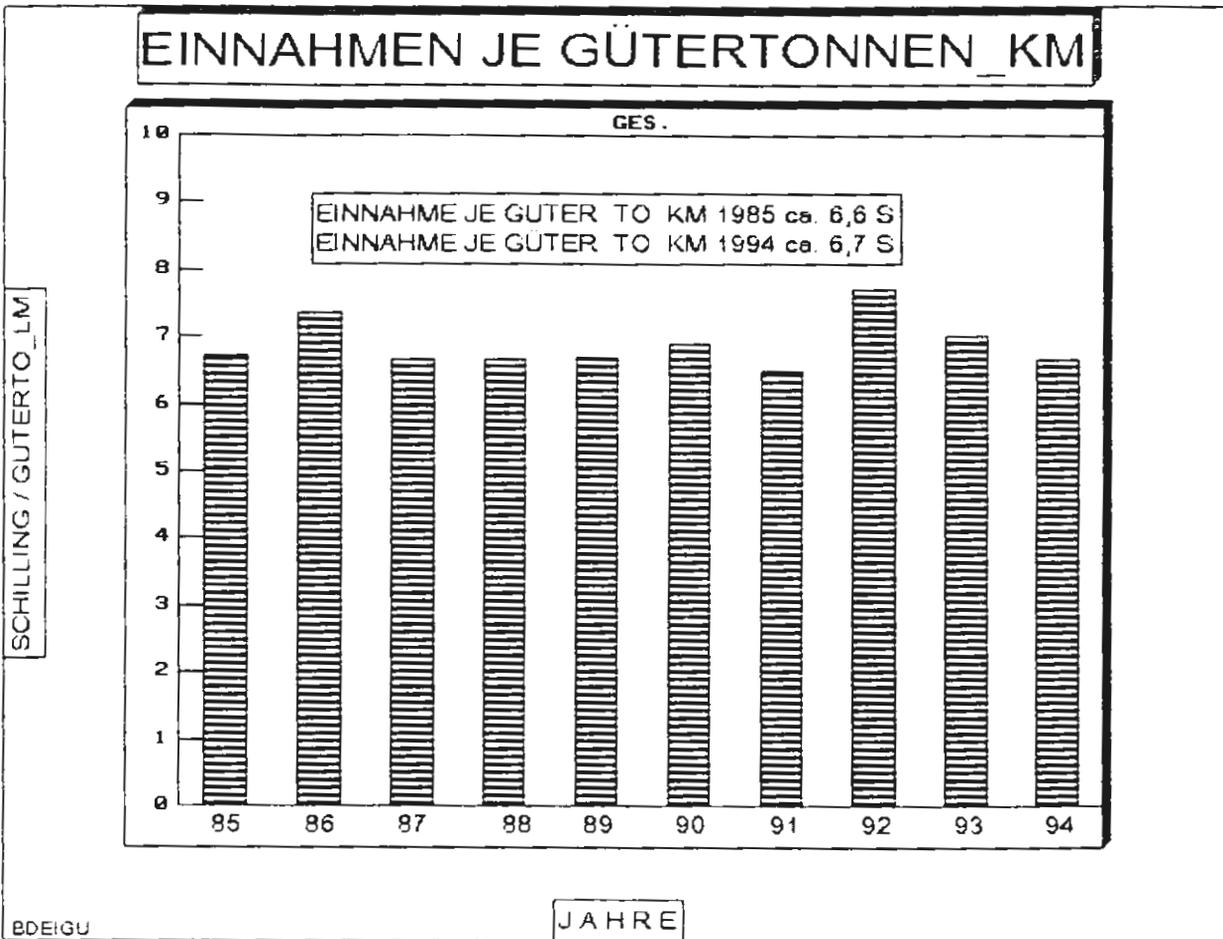
Die weitere starke Verringerung des Transportaufkommens auf der Strecke Feldbach - Bad Gleichenberg wurde durch die weitere Abnahme bei der Kalksteinbeförderung verursacht.

Nachstehend erfolgt ein Langzeitvergleich der **Entwicklung des Güterverkehrs** (Beförderung in Tonnen) der Jahre 1985 bis 1994:

<b>Strecke</b>	<b>1985</b>	<b>1994</b>	<b>Veränderung</b>
	<b>t</b>	<b>t</b>	<b>t</b>
Unzmarkt - Tamsweg	37.206	22.038	- 15.168
Gleisdorf - Weiz	113.123	99.155	- 13.968
Weiz - Birk- feld	24.603	33.844	+ 9.241
Kapfenberg - Aflenz	108.069	60.950	- 47.119
Peggau - Übelbach	10.175	1.559	- 8.616
Feldbach - Bad Gleichenberg	153.113	101.640	- 51.473
<b>Summe</b>	<b>446.289</b>	<b>319.186</b>	<b>- 127.103</b>

Aus dieser Aufstellung ist zu ersehen, daß im längerfristigen Vergleich zum Jahr 1985 im gesamten Bahnbetrieb eine Abnahme des Güterverkehrs von 28,48 % eingetreten ist.

Die Einnahmen je Gütertonnen-Kilometer sind, wie die folgende Grafik zeigt, von S 6,6 im Jahre 1985 auf S 6,7 im Jahre 1994 gestiegen. Unter Berücksichtigung der Inflation bedeutet dies einen erheblichen Rückgang:



### 3. Kraftwagenbetrieb

Der Kraftwagenbetrieb der Steiermärkischen Landesbahnen wird an vier Stützpunkten, und zwar in Murau, Weiz, Feldbach und Kapfenberg, betrieben. Insgesamt werden 13 Kraftfahrlinien mit zusammen 338 km Betriebslänge

befahren. Außerdem besitzen die Steiermärkischen Landesbahnen auch Konzessionen zum Betrieb des Gelegenheitsverkehrs an verschiedenen Standorten in der Steiermark. Zusätzlich zum Personenverkehr wird bereichsweise das Güterverkehrsgewerbe auf der Straße betrieben. Im folgenden wird eine Übersicht über die einzelnen Kraftfahrlinien an den einzelnen Standorten gegeben:

### M u r a u

#### \* Linienverkehr

(5 Kraftfahrlinien mit 155 km Betriebslänge):

- Kfl. 8620 Neumarkt — Scheifling-Murau-Tamsweg-  
Unzmarkt Mauterndorf  
(Strecke Tamsweg-Mauterndorf Betriebs-  
führung durch die Post)
- Kfl. 8621 Murau-Schöder-St. Peter am Kammersberg-  
Frojach
- Kfl. 8625 Tamsweg-Mandling - Thomatal-Gruben  
Ramingstein
- Kfl. 8626 Murau-Ranten-Seetal-Tamsweg
- Kfl. 8627 Murau Bahnhof-Schlatting-Frauenalm

#### \* Miet- und Ausflugswagengewerbe

#### \* Güterbeförderungsgewerbe

(Berechtigung für den Fernverkehr für 2 Lkw - eingeschränkt auf 7 t Nutzlast, Kleingutbeförderung)

## W e i z

### \* Linienverkehr

(4 Kraftfahrlinien mit 63 km Betriebslänge):

Kfl. 8909 Preßguts-Reichendorf-Elz Abzw. - Preßguts-  
Prebuch-Wollsdorf-Albersdorf-Gleisdorf  
Bahnhof (derzeit in Betrieb Strecke  
Prebuch-Wollsdorf/St.Ruprecht a.d.Raab)

Kfl. 8910 Weiz Schulzentrum-Weiz Postamt-Weizberg-  
Krottendorf-Regerstätten-Preding Ort-  
Weiz Postamt-Weiz Schulzentrum =  
Rundverkehr Weiz

Kfl. 8911 Weiz - Etzersdorf-Puch bei Weiz  
Harl Abzw.-Unterfeistritz-  
Floing Abzw.  
(derzeit kein Verkehr)

Kfl. 8912 Gleisdorf-Weiz

### \* Miet- und Ausflugswagengewerbe

## K a p f e n b e r g

### \* Linienverkehr

(1 Kraftfahrlinie mit 34 km Betriebslänge):

Kfl. 8713 Bruck an der Mur-Kapfenberg-Aflenz Kurort-  
Au bei Aflenz-Turnau (Gemeinschaftsverkehr  
mit der Post)

**\* Miet- und Ausflugswagengewerbe**

**\* Güterbeförderungsgewerbe**

(Berechtigung für den Fernverkehr für 1 Lkw)

**F e l d b a c h**

**\* Linienverkehr**

(3 Kraftfahrlinien mit 86 km Betriebslänge):

Kfl. 8959 Feldbach Bahnhof-Maierdorf-Straden

Kfl. 8960 Feldbach Bahnhof-Bad Gleichenberg-Straden-  
Bad Radkersburg

Kfl. 8961 Feldbach-Fehring-Unterlamm-Haselbach Abzw.

**\* Miet- und Ausflugswagengewerbe**

**\* Güterbeförderungsgewerbe**

(Berechtigung für den Fernverkehr für 10 Lkw)

**Ü b e l b a c h**

**\* Güterbeförderungsgewerbe**

(Berechtigung für den Fernverkehr für 1 Lkw)

**G r a z**

**\* Miet- und Ausflugswagengewerbe**

#### **4. Sonstige Geschäftstätigkeiten**

Ergänzend ist festzustellen, daß die Steiermärkischen Landesbahnen über folgende Konzessionen verfügen:

**\* Reisebüro:**

Vollkonzessioniertes Reisebüro in Murau, Bahnhofviertel 4a

**\* Bahnhofgastwirtschaften:**

2 Konzessionen in Murau und Frojach (= verpachtet)

**\* Buffetwagenbetrieb:**

Konzession in Murau (= verpachtet)

**\* Taxigewerbe:**

Konzession für 1 Personenwagen in Murau

#### **5. Betriebsleistung im Kraftwagenbetrieb**

Die Anzahl der beförderten Personen im Kraftwagenbetrieb verteilt sich auf die einzelnen Stützpunkte wie folgt:

<b>Stützpunkt</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
Murau:			
Linie (L)	527.409	524.194	506.990
Gelegenheits- verkehr (G)	100.629	104.634	107.691
Weiz: (L)	403.169	406.758	416.901
(G)	65.211	78.761	78.035
Kapfenberg:			
(L)	197.372	199.066	182.455
(G)	190.644	217.590	218.530
Feldbach:			
(L)	395.469	393.515	369.881
(G)	20.008	22.522	27.116
<b>Summe (L)</b>	<b>1,523.419</b>	<b>1,523.533</b>	<b>1,476.227</b>
<b>(G)</b>	<b>376.492</b>	<b>423.507</b>	<b>431.372</b>
<b>insgesamt</b>	<b>1,899.911</b>	<b>1,947.040</b>	<b>1,907.599</b>

L = Linienverkehr; G = Gelegenheitsverkehr

Während im **Linienverkehr** praktisch unveränderte Verhältnisse verzeichnet werden konnten, nahm der Beförderungsumfang im **Gelegenheitsverkehr** weiter ab. Der Rückgang ist vorwiegend auf den Wegfall des Arbeiterverkehrs Weiz - Graz sowie auf eine Verminderung des Schüler-Gelegenheitsverkehrs (5-Tage-Woche zahlreicher Schulen) zurückzuführen.

Nachstehend erfolgt ein Vergleich der im Busbetrieb beförderten Personen durch Gegenüberstellung der Jahre 1985 und 1994, also eines Zeithorizontes von neun Jahren:

<u>Stützpunkt</u>	<u>1985</u>	<u>1994</u>	<u>Veränderungen</u>
Murau:			
Linie (L)	641.730	527.409	- 114.321
Gelegenheits- verkehr (G)	146.870	100.629	- 46.241
Weiz: (L)	394.166	403.169	+ 9.003
(G)	144.870	65.211	- 79.659
Kapfenberg:			
(L)	241.400	197.372	- 44.028
(G)	426.978	190.644	- 236.334
Feldbach:			
(L)	447.139	395.469	- 51.670
(G)	36.956	20.008	- 16.948
<hr/>			
Summe (L)	1,724.435	1,523.419	- 201.016
(G)	755.674	376.492	- 379.182
<hr/>			
insgesamt	2,480.109	1,899.911	- 580.198 (23,39 %)

Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, daß im Vergleich zum Jahr 1985 bei allen Stützpunkten ein beträchtlicher Rückgang in der Personenbeförderung eingetreten ist, der insgesamt bei rund 23,39 % liegt, wobei allerdings bereichsweise positive Trends bemerkbar sind.

Im Personenverkehr (Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr) standen zum Jahresende 1994 insgesamt 35 Omnibusse im Einsatz. Für die Abwicklung des Güter- und Bahn-Expresverkehrs standen insgesamt 6 Lastwagen und 3 Anhänger zur Verfügung.

### III. INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Bis einschließlich zum Jahr 1991 wurde das Eigenkapital derart dargestellt, daß ausgehend vom Stand am Jahresanfang der Jahresverlust zur Gänze abgezogen und die Zuschüsse für die Verlustabdeckung und die Investitionen direkt als Einlagen hinzugerechnet wurden. In der Rücklage waren jene Teile des Zuschusses ausgewiesen, welche den nicht fertiggestellten Anlagen bzw. Aufwendungen, die im Bilanzjahr zwar budgetmäßig bedeckt waren, jedoch erst im Folgejahr zur Verrechnung gelangt sind. In Anpassung an das Rechnungslegungsgesetz (RLG) wurde mit dem Jahre 1992 beginnend die Darstellung geändert, weil davon ausgegangen wurde, daß 100 % des Anlagevermögens durch Zuschüsse von öffentlicher Hand finanziert werden.

Voraussetzung hierfür ist, daß die zur Deckung von Investitionen ins Anlagevermögen verwendeten Mittel ihrer Natur nach **Förderungen** darstellen. Hierzu ist festzustellen:

Nach § 4 Abs. 1 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl.Nr. 606/1988, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Haupt- und Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden, auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren.

Diese Investitionen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Hiefür haben die Unternehmen mehrjährige Investitionspläne vorzulegen. In diesen sind die einzelnen Investitionsvorhaben darzustellen; hiebei ist glaubhaft zu machen, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen.

Die **Gewährung dieser Förderungen** kann davon abhängig gemacht werden, daß andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.

Zur Erlangung der Förderungsmittel hat die Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen ein mittelfristiges Investitionsprogramm für die Jahre 1991 bis 1995 bezüglich der von ihr betriebenen 6 Eisenbahnstrecken erstellt. Diesem hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zugestimmt. Das zwischen der Republik Österreich und dem Land Steiermark diesbezüglich vorgesehene **Übereinkommen** sieht ein Investitionsvolumen in den Jahren 1991 bis 1995 für die Steiermärkischen Landesbahnen von insgesamt 180 Mio.S vor:

Vorhaben	1991 - 1995 in Mio.S
* Ankauf von Triebfahrzeugen für Personenverkehr Gleisdorf-Weiz	38
* Beschaffung weiterer Eisen- bahnfahrzeuge	58
* Eisenbahnwagen	15,3
* Oberbauanlagen	25
* Betriebsanlagen	15
* Anlagen für Stromversorgung	4,2
* Eisenbahnsicherungsanlagen	<u>24,5</u>
	180,0
	=====

Die Steiermärkische Landesregierung hat dem Übereinkommen mit Beschluß vom 16. Dezember 1991, GZ.: 03-24 L 398-91/1, zugestimmt. In diesem Übereinkommen zum dritten mittelfristigen Investitionsprogramm für die Jahre 1991 bis 1995 sind wesentliche Anschaffungen und Ausbauten aller Steiermärkischen Landesbahnen in den nächsten Jahren enthalten. Die Finanzierungszusagen ermöglichen den Steiermärkischen Landesbahnen im Rahmen dieses Investitionsumfangs auch solche Liefer- und Leistungsaufträge zu erteilen, die wegen des Umfangs und der Lieferfristen über die Jahresquote hinausgehen, insbesondere für Fahrbetriebsmittel. Allfällige Finanzierungskosten sind im Rahmen des anerkannten Investitionsprogrammes zu berücksichtigen.

Die Vertragspartner, Bund und Land Steiermark, verpflichten sich, nach Maßgabe der im jeweiligen Bundes- und Landesvoranschlag von den gesetzgebenden Körperschaften genehmigten Mittel, zur Finanzierung je zur Hälfte. **Jeder Vertragspartner leistet somit in diesen 5 Jahren je 18 Mio.S, wobei in den Jahren 1991 bis 1995 Verschiebungen entsprechend den Investitionserfordernissen möglich sind.** Der Bund leistet die Investitionsförderungsbeiträge bis spätestens 30. Juli eines jeden Jahres ohne besondere Aufforderung auf das Konto der Steiermärkischen Landesbahnen bei der Landes-Hypothekenbank für Steiermark. Das Land Steiermark leistet seine Beiträge nach dem im jeweiligen Jahr erforderlichen Finanzierungsbedarf.

Der Landesrechnungshof stimmt mit den Steiermärkischen Landesbahnen bezüglich der Rechtsnatur der Investitionszuschüsse vom Bund als auch vom Land Steiermark als Subventionen überein und vertritt die Ansicht, daß Subventionen wirtschaftlich nicht dem Gewährungsjahr zuzuordnen sind, daher auch optisch entsprechend der Nutzungsdauer der mit ihrer Hilfe angeschafften bzw. hergestellten Wirtschaftsgüter offen auszuweisen sind.

Diese Transparenz wird dadurch erreicht, daß in der Handelsbilanz die unverminderten - also auch die durch Subventionen gedeckten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Anlagevermögens aktiviert werden und zum Ausgleich eine Gegenposition (Bewertungsreserve für getätigte Investitionen) in Höhe der für Anlagenzugänge verwendeten Subventionen ausgewiesen wird.

Die Abschreibungen sind sodann von den vollen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Anlagevermögens zu berechnen und nach direkter Abschreibungsmethode zu verrechnen, sodaß das Anlagevermögen jeweils zu Buchwerten ausgewiesen wird. Jener Teil der Abschreibungen, der auf die mit Subventionen finanzierten Teile der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten des Anlagevermögens (Subventionsverbrauch) entfällt, wird der "Bewertungsreserve aufgrund von Subventionen" entnommen; damit wird erreicht, daß in der Gewinn- und Verlustrechnung nur der steuerlich verrechenbare Nettobetrag der Abschreibungen (von dem um die Subventionen gekürzten Anschaffungs- bzw. Herstellungswert) ausgewiesen wird.

Die sohin in den jeweiligen Bilanzen ausgewiesenen "Bewertungsreserven aufgrund von Subventionen" zeigen jenen Teil der zur Deckung von Anlagenanschaffungen verwendeten Subventionen, der nach Abzug der seit Anschaffung dieser Anlagen verrechneten Abschreibungen übriggeblieben ist. **Wirtschaftlich gesehen handelt es sich hierbei um unversteuerte Rücklagen.**

Nach herrschender Lehre sind Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand auf der Passivseite in einer eigenen Position bei den unversteuerten Rücklagen auszuweisen. Dies gilt aber nur für Anlagenzugänge dieser speziellen Finanzierungsform. Die Steiermärkischen Landesbahnen investieren im Schnitt der Jahre mehr als aufgrund der Investitionszuschüsse möglich wäre.

Insbesondere werden auch Investitionen getätigt, die sachlich nicht unter das geltende Übereinkommen fallen, wie beispielsweise die gesamten Investitionen im Kraftwagenbetrieb. So sehr der Landesrechnungshof im Hinblick auf die Investitionszuschüsse die gewählte Darstellungsform begrüßt, ist festzuhalten, daß diese nicht auch für Investitionen, die aus eigener Wirtschaftskraft erfolgen, gelten kann. Dadurch wird das Bilanzbild verfälscht, da bislang die "Bewertungsreserve für getätigte Investitionen" exakt den Buchwerten des Anlagevermögens über eine Position "Anpassung an die Bewertungsreserve" jeweils angeglichen wurde, wodurch der Eindruck der Saldierbarkeit beider Positionen entsteht.

Die Investitionen, die ohne Investitionszuschüsse finanziert werden, haben sich üblicherweise im Eigenkapitalansatz niederzuschlagen. Erst damit ist nämlich die angestrebte Transparenz voll gewährleistet, weil sohin im Bilanzbild abzusehen ist, welche Teile des Anlagevermögens mit Hilfe der Investitionszuschüsse bzw. im überdeckten Ausmaß mit Eigenmitteln erfolgt sind. Diese Form zwingt nämlich zur Deklaration bzw. Nachweisbarkeit der im Wege der Finanzierungszuschüsse getätigten Investitionen. Im Sinne des bestehenden Übereinkommens ist die Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen verhalten, bis zum 30. Mai eines jeden Jahres einen Verwendungsnachweis für die erhaltenen Förderungsbeiträge des jeweiligen Vorjahres dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung vorzulegen.

Wie sich der Landesrechnungshof überzeugen konnte, wird der Verpflichtung gegenüber dem Bund voll entsprochen, nicht aber gegenüber dem Land Steiermark. Der zuständigen Rechtsabteilung 11 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung sind bislang keine Verwendungsnachweise angeboten, noch sind solche eingefordert worden.

Nun könnte man der Meinung sein, daß die dem Bundesministerium angebotenen Verwendungsnachweise auch für das Land Steiermark akzeptabel wären. Dies ist aber nicht so, da dem Bund gegenüber nur die Verwendung seiner Zuschußleistung rechnungsmäßig belegt wird. Welche Aktivierungen dem Zuschuß des Landes Steiermark entsprechen, ist daraus nicht ersehbar!

Nachdem die bilanzielle Darstellung, wie bereits ausgeführt, das Gesamtausmaß der mit Hilfe der Zuschüsse getätigten Investitionen nicht exakt erkennen läßt, ist auch über eine Differenzbildung durch Abzug der dem Bund nachgewiesenen Investitionen nichts zu gewinnen. Seitens des Landesrechnungshofes wird nicht einem vermehrten Verwaltungsaufwand das Wort geredet. Was allerdings im Wohnbau bzw. beim geförderten Gewerbe- oder Industriebetrieb Gültigkeit hat, muß in punkto Erbringung von Verwendungsnachweisen auch für die Steiermärkischen Landesbahnen gelten.

Wie aus der im folgenden dargestellten Entwicklung des Anlagevermögens zu ersehen ist, haben die Nettoanlagenzugänge im Zeitbereich 1991 bis 1994 insgesamt rund 180 Mio.S betragen, wovon rund 135 Mio.S auf den Bahnbetrieb entfallen. Die getätigten Investitionen

liegen daher per 31. 12. 1994 um rund 9 Mio.S gegenüber dem genehmigten Zuschußvolumen von 144 Mio.S zurück. Aus der Detaillierung der Rücklage "Zukünftige Investitionen" von S 40,792.987,- ist jedoch zu ersehen, daß hievon rund 36 Mio.S für den Bahnbetrieb per 31. 12. 1994 bereits vergeben wurden, sodaß die Investitionsquote letztlich um rund 27 Mio.S überdeckt ist. Ein Nachweisproblem zur widmungsgemäßen Mittelverwendung ist daher insoferne nicht ersehbar.

Bezüglich der Darstellung jener Mittel, die im jeweiligen Bilanzjahr leistungsmäßig nicht finalisiert werden konnten, ist nach Auffassung des Landesrechnungshofes zu unterscheiden, ob es sich um Zuschußmittel oder Eigenmittel handelt. Soferne es sich um noch nicht verwendete Zuschußmittel handelt, weil die Leistungen zwar genehmigt, beauftragt oder bestellt, aber noch nicht erbracht oder geliefert worden sind, sind diese Investitionsvorhaben unter den Rückstellungen auszuweisen, da erst mit der Anerkennung des Verwendungsnachweises diese Mittel zu Eigenkapital bzw. stillen Reserven werden.

Im folgenden wird eine Übersicht über die zu den Bilanzstichtagen der Jahre 1991 bis 1994 vorhandenen Anlagen zu Buchwerten nach der von den Steiermärkischen Landesbahnen gewählten Anlagengruppierung gegeben. Gleichfalls sind für die genannten Jahre die Abschreibungsquoten gegenüber den ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten ausgewiesen, sodaß in retrograder Rechnung

die Nettoanlagenzugänge (saldiert mit allfälligen Anlagenabgängen) sich ergeben. Die durchschnittlichen jährlichen Investitionen, also die langfristigen Festlegungen von Finanzmitteln in Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens, belaufen sich demnach auf rund 45 Mio.S.

ENTWICKLUNG des ANLAGEVERMÖGENS der STEIERMÄRKISCHEN LANDESBAHNEN (1991 - 1994):

B U C H W E R T E per:	1.1.1991	31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	31.12.1994	Summen
Grundstücke, Bahnkörper u. Gebäude:		47.846.025,00	46.546.917,00	50.568.827,00	52.814.246,00	
Gleisanlagen inkl. Oberbau u. Nebenanlagen:		43.551.818,00	44.882.602,00	52.568.827,00	65.299.908,00	
Streckenausrüstung und -sicherung		27.355.090,00	32.660.042,00	43.766.933,00	36.854.754,00	
Werkwohngrundstücke und -gebäude		320.674,00	317.905,00	291.360,00	288.590,00	
Betriebsmittel (Fahrzeuge)		84.994.841,00	118.867.835,00	114.288.801,00	125.276.176,00	
Maschinen und maschinelle Anlagen		10.925.062,00	9.549.163,00	8.615.189,00	9.269.392,00	
Werkzeuge, Geräte, Betr.- u. Geschäftsausstattung		8.416.561,00	8.600.172,00	8.702.999,00	8.939.841,00	
<b>I. SUMME BAHNBETRIEB</b>	<b>207.973.622,00</b>	<b>223.410.071,00</b>	<b>261.424.636,00</b>	<b>278.802.936,00</b>	<b>298.742.907,00</b>	
Betriebsgrundstücke und -gebäude		20.042.456,00	19.523.161,00	18.946.226,00	18.430.981,00	
Betriebsmittel (Fahrzeuge)		28.350.844,00	32.855.586,00	29.582.849,00	24.353.751,00	
Maschinen und maschinelle Anlagen		571.238,00	538.849,00	468.670,00	403.716,00	
Werkzeuge, Geräte, Betr.- u. Geschäftsausstattung		1.724.239,00	1.790.971,00	1.790.971,00	1.610.734,00	
<b>II. SUMME KRAFTWAGENBETRIEB</b>		<b>50.688.777,00</b>	<b>54.708.567,00</b>	<b>50.788.716,00</b>	<b>44.799.182,00</b>	
<b>III. INVENTAR DIREKTION STLB</b>		<b>4.005.718,00</b>	<b>3.766.646,00</b>	<b>3.164.212,00</b>	<b>2.529.316,00</b>	
<b>IV. IM BAU befindl. ANLAGEN / ANZAHLUNGEN</b>		<b>3.472.570,70</b>	<b>7.156.551,88</b>	<b>29.006.022,49</b>	<b>31.396.887,09</b>	
<b>V. IMMATERIELLES VERMÖGEN</b>		<b>101.000,00</b>	<b>101.000,00</b>	<b>101.000,00</b>	<b>101.000,00</b>	
<b>SUMME ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>267.375.500,66</b>	<b>281.678.136,70</b>	<b>330.157.400,88</b>	<b>361.862.886,49</b>	<b>377.569.292,09</b>	

Jahresabschreibungen insgesamt	16.351.913,66	16.424.546,81	17.709.029,46	20.018.517,45	70.504.007,38
Abschreibungen - Bahnbetrieb	10.270.939,46	10.420.683,19	10.644.607,46	13.216.277,02	44.552.507,13
Investitionszugänge insgesamt	30.654.549,70	64.903.810,90	49.414.481,07	35.724.923,05	180.697.774,72
Investitionen - Bahnbetrieb	25.707.388,00	48.435.248,00	28.022.907,00	33.156.248,00	135.321.791,00

Im folgenden wird auf die wesentlichen Investitionen bzw. Verbesserungsmaßnahmen pro Betrieb jahresweise näher eingegangen:

## 1 9 9 1

### **Eisenbahnbetrieb:**

#### **1. Unzmarkt - Tamsweg**

Die 1988 begonnene Hauptreparatur der Dampflokomotive U 43 wurde fortgesetzt. Für zwei Schmalspur-Dieseltriebwagen wurde die Beschaffung neuer Antriebsmotoren samt Kühlanlage vorgenommen. Diese etwas stärkeren Motoren sollten die in Verwendung befindlichen, durch den ständigen Einsatz sehr reparaturanfälligen, Dieselmotoren ersetzen. Der erste Motortausch erfolgte beim Triebwagen VT 34 im Sommer 1992. Der durch einen Unfall beschädigte Dienst-PKW der Betriebsleitung Murau wurde durch eine Neuanschaffung ersetzt.

Auf der Strecke Unzmarkt-Tamsweg wurden im Jahre 1991 insgesamt 120 lfm Schwellen- und Gleisneulagen durchgeführt, wovon ca. 140 lfm als lückenlos verschweißte Gleise mit Betonschwellen ausgeführt wurden. Darüber hinaus wurden ca. 24 km mit einer automatischen Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Im Bereich der Bahnkilometer 37,5 und Bahnkilometer 37,6 wurde mit der Sanierung der vorhandenen Stütz- und Futtermauern begonnen.

## **2. Gleisdorf - Weiz**

Es wurden die Vorarbeiten zur Beschaffung von neuen Dieseltriebwagen für den Personenverkehr von Weiz nach Gleisdorf und für die durchgehenden Züge nach Graz vorgenommen. Diese Dieseltriebwagen ersetzen die beiden von der ÖBB geliehen Nahverkehrstriebwagen 5047. Des weiteren sollten die Triebwagen einen Teil der schon über 30 Jahre alten Dieseltriebwagen (sogenannte "Schienenbusse") und Steuerwagen ersetzen. Auf der Strecke Gleisdorf-Weiz wurden im Jahr 1991 insgesamt 995 lfm Schwellenneulagen mit lückenlos verschweißten Gleisen hergestellt. Die gesamten Schwellenneulagen wurden im Betonschwellenoberbau ausgeführt. Zur Verbesserung der Gleislage wurden insgesamt ca. 5,5 km Gleis mit dem mechanischen Durcharbeitungszug bearbeitet. Für die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im Streckenabschnitt St. Ruprecht-Weiz wurden die Lichtzeichenanlagen in Bahnkilometer 10,290, 10,995, 12,903 und 12,958 fertiggestellt.

## **3. Weiz - Birkfeld**

Schon im Jahre 1990 wurden zwei alte Schmalspur-Personenwagen neu aufgebaut, wobei die alten Holzwagenkasten durch Stahlwagenkasten ersetzt wurden. 1991 wurden von der Fa. Elin für weitere zwei vierachsige Personenwagen die entsprechenden Stahlkästen hergestellt. Der komplette Ausbau dieser Wagen (Ba 77 und Ba 78) wurde

in der Folge von einer beauftragten Tischlerei und der Landesbahnwerkstätte Weiz vorgenommen. Auf der Strecke Weiz-Birkfeld wurden im Jahre 1991 zur Verbesserung der Betriebssicherheit insgesamt 240 lfm Schwellenneulagen hergestellt. Zur Verbesserung der Gleislage wurde die Stopf- und Richtmaschine für Schmalspur auf einer Länge von 4.660 m eingesetzt.

#### **4. Kapfenberg - Aflenz**

Der 30-Tonnen-Brückenkran für die Verladung von Holz, Stahlprodukten, Containern usw. wurde generalüberholt, wobei die kleine 10-t-Hubkatze des Feinhubwerkes durch eine 16-t-Hubkatze ersetzt wurde. Im Jahre 1991 wurden auf dieser Strecke Schwellenneulagen in einer Länge von 510 m mit Firmeneinsatz durchgeführt. Zur Verbesserung der Gleislage wurden 4.980 lfm mit der Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Bei dem Objekt in Bahnkilometer 7,7 wurden die Brückenhölzer und die Bedielung gewechselt.

#### **5. Peggau - Übelbach**

Der Elektrotriebwagen ET 11 wurde zur Unterflur-Drehmaschine der Österreichischen Bundesbahnen nach Salzburg überstellt, wo bei den vier Radsätzen eine Radreifen-Umrißberichtigung vorgenommen wurde. Auf der Landesbahn

Peggau-Übelbach wurden im Jahre 1991 insgesamt 690 lfm Schwellen- und Gleisneulagen vorgenommen. Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit wurde auf insgesamt 2.830 m Streckenlänge eine maschinelle Durcharbeitung mit der Stopf- und Richtmaschine und einer Schotterplaniermaschine durchgeführt. Bei der Murbrücke in Kilometer 0,6 wurden die Brückenhölzer ausgetauscht.

## **6. Feldbach - Bad Gleichenberg**

Im Jahre 1985 wurde begonnen, die nicht mehr den Erfordernissen entsprechende Fahrleitung dieser 21,2 km langen Normalspurstrecke abschnittsweise zu sanieren. Die alten Fahrleitungsmaste blieben größtenteils bestehen, wogegen die Fahrleitungsaufhängung durch Verwendung eines modernen Fahrleitungssystems erneuert und verbessert wurde. In den neuen Streckenabschnitten wurde die Isolation auf 15 kV ausgelegt, sodaß bei einer allfälligen Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Graz-Ostbahnhof-Fehring eine Umstellung der Landesbahn Feldbach-Bad Gleichenberg von 1,8 kV Gleichstrom auf 15 kV Wechselstrom möglich ist. 1991 wurde der Bereich des Bahnhofes Feldbach-Landesbahn, Streckenabschnitt-Kilometer 1,4 bis 1,9 erneuert. Damit wurde die Fahrleitungsanlage vom Anschlußbahnhof Feldbach-ÖBB bis Gnas durchgehend saniert. Der 1989 begonnene Neuaufbau des Triebwagens ET 2 wurde im Herbst 1991 abgeschlossen. Der Wagenkasten wurde als Stahlkonstruktion ausgeführt. Darüber hinaus wurden Teile der elektrischen und pneumatischen Ausrüstung wie auch der Inneneinrichtung erneuert.

### **Kraftwagenbetrieb:**

Im Personenverkehr (Kraftfahrlinien und Gelegenheitsverkehr) waren zum Jahresende 1991 insgesamt 37 Omnibusse im Einsatz. Für die Abwicklung des Güter- und Bahnexpressverkehrs standen insgesamt 6 Lastkraftwagen und 2 Anhänger zur Verfügung. Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit und zur Verfügungstellung eines zeitgemäßen Reisekomforts im Linien- und Gelegenheitsverkehr wurden 1991 folgende Ersatzbeschaffungen vorgenommen:

- 1 Reiseomnibus für den Kraftwagenstützpunkt Murau,
- 1 Reiseomnibus für den Kraftwagenstützpunkt Kapfenberg,
- 1 Überland-Linienomnibus für den Kraftwagenstützpunkt Weiz und
- 1 Linien- und Reiseomnibus für den Kraftwagenstützpunkt Feldbach.

Weiters ist für den LKW-Zustreifverkehr Kapfenberg ein gebrauchter LKW-Zug (Motorwagen samt Anhänger) angekauft worden.

1 9 9 2

## **Eisenbahnbetrieb:**

### **1. Unzmarkt - Tamsweg**

Die Hauptreparatur der Dampflokomotive U 43 wurde 1992 fortgesetzt und im Frühjahr 1993 abgeschlossen. Im Herbst 1992 wurde mit der Hauptreparatur der Dampflokomotive U 40 begonnen, welche zum größten Teil in Tschechien erfolgte und für das Jahr 1993 planlich abgeschlossen sein sollte. Bei dem Dieseltriebwagen VT 34 wurde im Juli 1992 der alte Unterflurmotor Büssing U 10 mit 228 kW-Leistung durch den neuen Antriebsmotor MAND 2866 LUE mit 250 kW-Leistung ersetzt. Für den Bahnerhaltungsdienst wurde als Ersatz für eine Draisine und einen Unimog ein Traktor der Type Steyr 964A mit Zusatzgeräten beschafft. Auf der Strecke Unzmarkt-Tamsweg wurden im Jahre 1992 insgesamt 1.986 lfm Schwellen- und Gleisneulagen durchgeführt, wovon ca. 1.430 lfm als lückenlos verschweißte Gleise mit Betonschwellen ausgeführt wurden. Darüber hinaus wurden einschließlich der Neuanlagenbereiche ca. 23,32 km mit einer automatischen Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Im Bereich des Bahnhofes Murau wurde ein Werkstättenzubau errichtet, der mit einem geeigneten Freiwaschplatz für Eisenbahnfahrzeuge und Omnibusse ausgestattet ist. Darüber hinaus wurden die Kanableitungen der Werkstätten- und Waschabwässer erneuert und auf einen zeitgerechten Umweltstandard gebracht. Das Dach des Aufnahmegebäudes Frojach wurde erneuert. Des weiteren

wurden im Bereich des Bahnkilometers 37,0 insgesamt 142 lfm Ufermauern generalsaniert und in einem anschließenden Streckenbereich 120 lfm Sickerleitung erneuert. Die Haltestellen Tamsweg-St. Leonhard, Kaindorf im Murtal und Kreischberg-Talstation wurden mit Bahnsteigkanten ausgerüstet.

## **2. Gleisdorf - Weiz**

Im Oktober 1992 wurden zwei neue Nahverkehrs-Dieseltriebwagen VT 51 und VT 52, deren Ausführung weitestgehend dem Triebwagen der ÖBB-Baureihe 5047 entspricht, in Betrieb genommen. Diese Triebwagen ersetzen die von der ÖBB seit 1989 zur Verfügung gestellten Dieseltriebwagen 5047.016 und 5047.017 und werden zur teilweisen Abwicklung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Gleisdorf-Weiz und der durchgehenden Züge Weiz-Graz eingesetzt.

In der zweiten Jahreshälfte 1992 wurde an der Diesellokomotive DE 2 eine Teilausbesserung durchgeführt. In der Betriebswerkstätte Weiz wurde eine neue Hubanlage in Betrieb genommen. Mit dieser Hubanlage, welche 4 Einzelhubsäulen mit insgesamt 53,2 t Nenntragefähigkeit aufweist, können sämtliche Schienen- wie auch Straßenfahrzeuge angehoben werden. Auf der Strecke Gleisdorf-Weiz wurden im Jahre 1992 insgesamt 943 lfm Schwellenneulagen mit lücklos verschweißten Gleisen

hergestellt. Die gesamten Schwellenneulagen wurden im Betonschwellenoberbau ausgeführt, wobei die Verlegung im sogenannten Portalkran-Verfahren, einer besonders rationellen Gleisbauweise für eingleisige Strecken, erfolgte. Zur Verbesserung der Gleislage wurden insgesamt ca. 4,11 km Gleis mit dem mechanischen Durcharbeitungszug (MDZ) bearbeitet. Für die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit wurden die Eisenbahnkreuzungen im Bereich Kilometer 5,41, Kilometer 6,395, Kilometer 6,39, Kilometer 7,80 und Kilometer 8,20 mit Lichtzeichenanlagen ausgestattet.

### **3. Weiz - Birkfeld**

Im Frühjahr 1992 wurde bei den Personenwagen Pa 77 und Pa 78, deren Holzwagenkasten durch einen Stahlaufbau ersetzt wurde, der komplette Innenausbau vorgenommen. Beide Wagen wurden im Juni 1992 in Betrieb genommen. Auf dieser Bahnlinie wurden im Jahre 1992 zur Verbesserung der Betriebssicherheit insgesamt 406 lfm Schwellenneulagen im Bereich des Streckenabschnittes zwischen Weiz und Oberfeistritz hergestellt. Zur Verbesserung der Gleislage wurde die Stopf- und Richtmaschine für Schmalspur im gesamten Streckenbereich auf einer Länge von 4.065 lfm eingesetzt.

### **4. Kapfenberg - Aflenz**

Im Jahre 1992 wurden auf dieser Strecke mit Rücksicht auf die schlechte betriebswirtschaftliche Situation

nur kleine Erhaltungsarbeiten im Oberbau durchgeführt und dabei insgesamt 160 lfm Schwellenneulagen, verteilt auf einzelne Bereiche, vorgenommen. Zur unbedingt notwendigen Verbesserung der Gleislage wurden 3.460 lfm mit der Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Beim Objekt in Kilometer 9,7 wurden die Brückenhölzer und die Bedielung ausgewechselt.

## **5. Peggau - Übelbach**

In der zweiten Jahreshälfte 1992 wurde beim Elektrotriebwagen ET 12 in einer Hauptwerkstätte der ÖBB bei den zwei Treib- und zwei Laufradsätzen ein Radreifenwechsel vorgenommen. Während dieser Zeit wurde von der Werkstätte Übelbach eine Teilausbesserung des Triebwagens durchgeführt. Auf der Bahnlinie Peggau-Übelbach wurden im Jahre 1992 aufgrund der unklaren betriebswirtschaftlichen Situation die Erhaltungsarbeiten im Bereich der Bau- und Bahnerhaltung nur in jenem Umfang ausgeführt, die zur Abdeckung betriebsgefährdender Mängel notwendig waren. Dabei wurden insgesamt 103 lfm Schwellenneulagen und 230 lfm einfache Durcharbeitung im Gleisbereich ausgeführt. Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit wurden ferner insgesamt 2.495 lfm Gleis maschinell mit der Stopf- und Richtmaschine und einer Schotterplaniermaschine durchgearbeitet.

## 6. Feldbach - Bad Gleichenberg

Nachdem im Jahr 1975 im Unterwerk Gnas eine der beiden alten Gleichrichteranlagen erneuert wurde, wurde in der zweiten Jahreshälfte 1992 auch die zweite, schon 60 Jahre alte Gleichrichteranlage, die noch mit Quecksilberdampf-Gleichrichterröhren arbeitete, durch eine neue Anlage mit Silicium-Gleichrichtern ersetzt. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch neue Trenn- und Schutz-einrichtungen sowie ein neuer Transformator für den Eigenbedarf installiert. Weiters hat das zuständige Elektroversorgungsunternehmen die Freileitung für die 20 kV-Stromversorgung durch ein Erdkabel ersetzt. Durch diese Maßnahmen befinden sich jetzt alle Komponenten zur 1800 V-Gleichstromversorgung und auch der 380 V-Wechselstromversorgung in nur einem Raum, wodurch auch die 1930 erbaute gesamte 20 kV-Freiluftanlage ersetzt wurde. Die Hauptreparatur der Draisine X 51 wurde begonnen. Auf dieser Strecke wurden Gleis- und Schwellen-neulagen im Umfang von insgesamt 337 lfm vorgenommen sowie im Bahnhof Feldbach eine Weiche im Bereich des Hauptgleises erneuert. Zur Verbesserung der Gleislage wurden in diesem Streckenabschnitt insgesamt 5.270 lfm mit einem mechanischen Durcharbeitungszug bearbeitet und dabei in diesem Bereich eine wesentliche Verbesserung der Gleislage erzielt. Die Brücke in Kilometer 0,85 über die Raab wurde einer Sanierung unterzogen und der Windverband verstärkt. In Kilometer 1,1 wurde aus Gründen der Tragfähigkeit das Tragwerk ausgewechselt und durch ein neues Stahltragwerk mit obenliegender Fahrbahn ersetzt.

### **Kraftwagenbetrieb:**

Im Personenverkehr waren zum Jahresende 1992 insgesamt 35 Omnibusse im Einsatz. Für die Abwicklung des Güter- und Bahnexpressverkehrs standen insgesamt 6 Lastkraftwagen und 3 Anhänger zur Verfügung. Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit und zur Verfügungstellung eines zeitgemäßen Reisekomforts im Linien- und Gelegenheitsverkehr wurden 1992 folgende Ersatzbeschaffungen vorgenommen:

- Der Kraftwagenbetrieb Murau erhielt 2 neue Überland-Linienomnibusse, wodurch 3 alte Linienomnibusse ersetzt werden konnten.
- Im August 1992 wurden 3 alte Linienomnibusse im Kraftwagenbetrieb Kapfenberg durch 2 neue Überland-Linienomnibusse ersetzt.
- Für den Bahnexpressverkehr Weiz wurde ein neuer Anhängerwagen angekauft.

### **1 9 9 3**

#### **Bahnbetrieb:**

##### **1. Unzmarkt - Tamweg**

Die Hauptreparatur der Dampflokomotive U 40, welche erstmals in Tschechien in Auftrag gegeben wurde, konnte

im Juni 1993 abgeschlossen werden. Für die Vorbereitung der "100 Jahr-Feier Murtalbahn" wurden bei mehreren Personenwagen der Bummelzuggarnitur Teilausbesserungen mit Neulackierungen vorgenommen. Im Jahre 1993 wurden insgesamt 2.154 lfm Schwellen- und Gleisneulagen durchgeführt, wovon ca. 1.600 lfm als lückenlos verschweißte Gleise mit Betonschwellen ausgeführt wurden. Darüber hinaus wurden einschließlich der Neulagenbereiche ca. 26,10 km mit einer automatischen Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Durch die Modernisierung der Gleisanlagen des ÖBB-Anschlußbahnhofes Unzmarkt wurden auch die Gleisanlagen der Steiermärkischen Landesbahnen den neuen Verhältnissen angepaßt, wobei auch eine Überdachung des Bahnsteiges der Steiermärkischen Landesbahnen erfolgte. Gleichzeitig wurde mit dem Umbau der ÖBB-Sicherungsanlage, in welche auch die Gleise der Steiermärkischen Landesbahnen eingebunden sind, begonnen. Die Stützmauern von Kilometer 20,664 bis Kilometer 20,889, Kilometer 36,940 bis Kilometer 36,982 und von Kilometer 62,854 bis Kilometer 62,895 wurden generalsaniert sowie von Kilometer 38,382 bis Kilometer 38,438 eine Trockenmauer neu hergestellt. Am Bahnhof Murau-Stolzalpe wurde das Betriebsleitungsgebäude einer Außensanierung unterzogen und dabei die Fassade des gesamten Gebäudes mit einem neuen Anstrich versehen. Für die Werkstätte Murau wurde ein Zubau mit einem Freiwaschplatz zur Fahrzeugreinigung errichtet und dabei für eine umweltgerechte Ableitung der anfallenden Abwässer gesorgt.

## **2. Gleisdorf - Weiz**

Im Februar 1993 wurde die im Jahre 1992 bestellte dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive ausgeliefert. Die Lokomotive weist eine Leistung von 1.500 PS auf und ist mit einer Funkfernsteuerungsanlage ausgestattet. Durch den Einsatz dieser Technologie konnten die Aufgaben des Lokführers und des Verschubleiters von einer Person wahrgenommen und somit der Güterverkehr rationaler abgewickelt werden. Zusätzlich wird dabei der Betrieb sicherer, weil die Kontroll- und Steuerfunktion von einer Person wahrgenommen werden kann, wodurch Verständigungsfehler gar nicht auftreten können. Im Frühjahr 1993 wurde in der Werkstätte Weiz mit der Hauptreparatur von 4 Personenwagen bzw. deren Umbau zu einer Wendezuggarnitur begonnen. Im Jahr 1993 wurden insgesamt 892 lfm Schwellenneulagen mit lücklos verschweißten Gleisen hergestellt. Die gesamten Neulagen wurden mit Betonschwellen ausgeführt, wobei die Verlegung mit dem Portalkran-Verfahren erfolgte. Zur Verbesserung der Gleislage wurden insgesamt ca. 5.170 lfm Gleis mit dem mechanischen Durcharbeitungszug bearbeitet. Zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 90 km/h wurde die Eisenbahnkreuzung in Kilometer 14,276 mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattet.

## **3. Weiz - Birkfeld**

Da die Dampflokomotive Kh 101 sehr starke, altersbedingte Schäden aufgewiesen hat, wurde im Herbst 1993 der

Bau eines neuen Dampfkessels in moderner Schweißkonstruktion in Auftrag gegeben. Die Reparatur des Triebwerkes und der Zusammenbau der Lokomotive wurde in Tschechien in Auftrag gegeben. Die Lokomotive wurde im Juni 1994, zu Beginn der Dampfzugsaison, wieder in Betrieb genommen. Im Jahre 1993 wurden weiters im Streckenabschnitt Weiz-Anger zur Verbesserung der Betriebssicherheit insgesamt 530 lfm Schwellenneulagen hergestellt. Zur Verbesserung der Gleislage wurde im selben Streckenabschnitt die Stopf- und Richtmaschine für Schmalspur auf einer Länge von 3.538 lfm eingesetzt.

#### **4. Kapfenberg - Aflenz**

In der Betriebswerkstätte Kapfenberg wurde im Berichtsjahr mit den Umbauarbeiten für die Ausrüstung von zwei Diesellokomotiven mit Funkfernsteuerungsanlagen begonnen. Die beiden Lokomotiven sollen in umgebauter Form in Betrieb genommen werden und ermöglichen ähnlich wie auf der Strecke Gleisdorf-Weiz eine rationellere Abwicklung des Güterverkehrs. Im Jahre 1993 wurden auf dieser Strecke mit Rücksicht auf die schlechtere betriebswirtschaftliche Situation nur kleine Erhaltungsarbeiten im Oberbau durchgeführt. Zur unbedingt notwendigen Verbesserung der Gleislage wurden wiederum 3.528 lfm mit der Stopf- und Richtmaschine bearbeitet.

## **5. Peggau - Übelbach**

Am Elektrotriebwagen ET 12 wurde die Hauptreparatur eines Fahrmotors erforderlich. Im Jahr 1993 stand für diese Bahnlinie ein sehr knappes Erhaltungsbudget für den Bahnerhaltungsbereich zur Verfügung, welches nur jene Maßnahmen erlaubte, die zur Abdeckung der betriebsgefährdenden Mängel notwendig waren.

## **6. Feldbach - Bad Gleichenberg**

Die Draisine X 51 wurde nach einer durchgeführten Hauptreparatur im Juni 1993 wieder in Betrieb genommen. Das Fahrzeug wurde mit einer leistungsfähigen LKW-Antriebsanlage und einem funkferngesteuerten Hydraulikkran mit Montagekorb ausgestattet. Mit Hilfe dieses Fahrzeuges können Wartungs- und Reparaturarbeiten an der elektrischen Streckenausrüstung auf rationellere Weise durchgeführt werden.

### **Kraftwagenbetrieb:**

Der Kraftwagenbetrieb Weiz erhielt einen neuen Überland-Linienbus, wodurch ein alter Linienbus ersetzt werden konnte.

1 9 9 4

**Bahnbetrieb:**

**1. Unzmarkt - Tamsweg**

Die seit dem Jahre 1981/82 im Einsatz stehenden 8 Trieb- und Steuerwagen dieser Strecke wurden neu lackiert. Sie erhielten u.a. die Aufschrift "Murtalbahn". Durch die Neulackierung entsprechen nun auch die Fahrzeuge der Murtalbahn dem neuen Design der Steiermärkischen Landesbahnen. Durch den Einbau neuer bequemer Polstersitze konnte der Reisekomfort für die Fahrgäste auf ein zeitgemäßes Niveau angehoben werden. Im Jahre 1994 wurden auf dieser Bahnlinie insgesamt ca. 1.950 lfm Schwellen- und Gleisneulagen durchgeführt, wovon ca. 1.800 lfm als lückenlos verschweißte Gleise mit Betonschwellen ausgeführt wurden. Darüber hinaus wurden einschließlich der Neulagenbereiche ca. 25,8 km mit einer automatischen Stopf- und Richtmaschine bearbeitet. Die Uferschutzmauer von Kilometer 54,910 bis Kilometer 55,180 sowie die Stützmauer von Kilometer 0,200 bis Kilometer 0,260 wurden generalsaniert. Bei Kilometer 58,2 wurden Felssicherungsarbeiten vorgenommen und bei Kilometer 56,2 eine Lawinenverbauung gemeinsam mit der Wildbach- und Lawinenverbauung hergestellt. Bei diversen Brücken wurden Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und dabei die Auflageverhältnisse verbessert. Das Aufnahmsgebäude des Bahnhofs Murau wurde teilweise saniert, diverse andere Bahnhofsgebäude fassadenmäßig erneuert. Zur Verbesserung im Kundenservice wurde das Reisebüro Murau umgebaut und erweitert.

## 2. Gleisdorf - Weiz

Im Februar 1994 wurde die im Jahre 1992 bestellte dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive geliefert. Dieses Fahrzeug, welches die Bezeichnung "D 3" erhielt, weist eine Leistung von 1.500 PS auf und ist mit einer Funkfernsteuerungsanlage ausgestattet. Mit dieser neuen Lokomotive können die Verschubarbeiten mit weniger Personal abgewickelt werden. Außerdem ist es möglich, mit diesem Fahrzeug bei kürzeren Fahrzeiten höhere Anhängelasten zu befördern. Im Güterverkehrsbereich des Bahnhofes Weiz wurde eine neue vollelektronische Gleisbrückenwaage installiert. Die Waage ist derart situiert, daß der Verschubaufwand vermindert wird. Damit wurden ferner die räumlichen Voraussetzungen geschaffen, daß der Bahnhof Weiz für eine attraktive Nahverkehrsdrehscheibe im Personenverkehr durch Einrichtung von Park- & Ride-, Bike- & Ride-Plätzen und Omnibus-Haltestellen umgestaltet werden kann. Im Jahre 1994 wurden auf dieser Bahnlinie insgesamt 910 lfm Schwellenneulagen mit lückenlos verschweißten Gleisen hergestellt. Die gesamten Neulagen wurden wieder mit Betonschwellen ausgeführt, wobei die Verlegung mit dem Portalkran-Verfahren bewerkstelligt wurde. Zur Verbesserung der Gleislage wurden insgesamt ca. 5.700 lfm Gleis mit dem mechanischen Durcharbeitungszug bearbeitet. Der Güterverkehrsbereich im Bahnhof Weiz wurde umgebaut und die Verschubsituation zwischen Schmalspur und Normalspur wesentlich verbessert. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch eine neue Brückenwaage

eingebaut. Im Bereich der Eisenbahnwerkstätte Weiz wurden Sanierungsmaßnahmen im Gebäudeinneren im Zusammenhang mit einer Verbesserung des Arbeitnehmerschutzes vorgenommen. Die Eisenbahnkreuzungen in Kilometer 9,477 und 9,750 wurden mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattet und zur Auflassung anderer Eisenbahnkreuzungen zwischen Kilometer 9,0 und Kilometer 9,5 ein Wirtschaftsweg neu errichtet.

### **3. Weiz - Anger (Birkfeld)**

Im Zuge der Verbesserung der Abwicklung der Talktransporte von Oberfeistritz nach Weiz wurden 4 Staubgutbehälterwaggons, die ursprünglich auf der Murtalbahn im Einsatz waren, umgebaut. Dabei wurden die Behälterwagen an die Erfordernisse der Befüllungsanlage im Talkumwerk angepaßt sowie das Transportvolumen vergrößert. Der Umbau weiterer, derartiger Behälter sowie die Modernisierung der maschinellen Einrichtung im Umladebereich ist für das Jahr 1995 vorgesehen. Die Dampflokomotive Kh 101 wurde im Zuge der Übergabe des Dampfbetriebes der Feistritztalbahn an regionale Betreiber einer umfangreichen Hauptreparatur unterzogen. Über das normale Ausmaß einer Hauptreparatur hinausgehend wurde die Lokomotive mit einem neuen Dampfkessel in Stahlschweißkonstruktion ausgestattet. Damit steht der Feistritztalbahn langfristig eine leistungsfähige Dampflokomotive zur Verfügung.

Im Jahre 1994 wurden weiters im Streckenabschnitt Weiz-Anger zur Verbesserung der Betriebssicherheit insgesamt 512 lfm Schwellenneulagen hergestellt. Zur Verbesserung der Gleislage wurde im selben Streckenabschnitt die Stopf- und Richtmaschine für Schmalspur auf einer Länge von ca. 3.950 lfm eingesetzt.

#### **4. Kapfenberg - Aflenz**

In der Betriebswerksstätte Kapfenberg wurde im Berichtsjahr mit den Umbauarbeiten für die Ausrüstung der beiden Diesellokomotiven VL 22 und VL 23 mit Funkfernsteuerungsanlagen begonnen. Auf dieser Strecke wurden kleine Erhaltungsarbeiten im Oberbau mit einer Gesamtlänge von ca. 280 lfm durchgeführt. Zu unbedingt notwendigen Verbesserungen der Gleisanlage wurden ca. 3.300 lfm mit der Stopf- und Richtmaschine bearbeitet.

#### **5. Peggau - Übelbach**

Im Februar 1994 wurde von der schweizerischen Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn zu sehr günstigen Bedingungen eine gebrauchte Nahverkehrsgarnitur, bestehend aus einem Trieb- und Steuerwagen, erworben. Im Laufe des Jahres 1994 wurden die beiden Fahrzeuge in der Werkstätte Übelbach für den Einsatz auf dieser Landesbahn adaptiert. Dabei wurden der Außenlack entsprechend

dem Design der Steiermärkischen Landesbahnen erneuert, komfortable Sitze für die Fahrgäste und Triebfahrzeugführer eingebaut sowie Verbesserungen an der Türsteuerung vorgenommen. Die Nahverkehrsgarnitur mit der Bezeichnung "ET 14/ES 24" ist seit 11. Jänner 1995 planmäßig im Einsatz und erfreut sich bei den Benützern großer Beliebtheit. Im Jahr 1994 stand für diese Bahnlinie ein sehr knappes Erhaltungsbudget für den Bahnerhaltungsbereich zur Verfügung, welches nur jene Maßnahmen erlaubte, die zur Abdeckung der betriebsgefährdenden Mängel notwendig waren. Dabei wurden insgesamt 290 lfm Schwellenneulagen und einfache Gleisdurcharbeitungen ausgeführt. Zur Verbesserung der Gleislage wurden insgesamt 3.950 lfm Gleis mit einer Stopf- und Richtmaschine maschinell durchgearbeitet. Im Zuge des Ausbaues der Landesstraße Nr. L 395 wurde die gemeinsam mit der ÖBB-Strecke Wien-Spielfeld-Straß benützte Eisenbahnkreuzung im STLK-Km 0,354 aufgelassen und durch eine Unterführung ersetzt. In diesem Zusammenhang wurden von den Steiermärkischen Landesbahnen ebenfalls ca. 120 lfm Schwellenneulagen hergestellt.

## **6. Feldbach - Bad Gleichenberg**

In der Werkstätte Feldbach wurde 1994 mit Vorarbeiten für die Ausstattung der Elektrolokomotive E 41 mit einer Funkfernsteuerungsanlage begonnen. Der Umbau des Fahrzeuges, welcher eine längere Außerbetriebsetzung

erfordert, wird im Laufe des Jahre 1995 durchgeführt werden. Auf dieser Strecke wurden Gleis- und Schwellenneulagen im Umfang von insgesamt 723 lfm vorgenommen. Zur Verbesserung der Gleisanlage wurden insgesamt 5.750 lfm mit einem mechanischen Durcharbeitungszug bearbeitet und dabei eine wesentliche Verbesserung der Gleislage erzielt.

**Kraftwagenbetrieb:**

Zur Beförderung von Fahrrädern wurde für den Kraftwagenbetrieb Murau ein Fahrradtransportanhänger beschafft. Für den Kraftwagenbetrieb Weiz wurde 1994 ein neuer Überland-Linienbus bestellt, dessen Auslieferung im April 1995 erfolgt ist.

#### IV. PERSONALENTWICKLUNG

Die Zentraleitung des Bahnbetriebes und des Kraftwagenbetriebes der Steiermärkischen Landesbahnen obliegt der Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen, deren Organisation mit Beschluß der Steiermärkischen Landesregierung vom 2. März 1964, GZ.: 3-AVG 29/4-64, neu festgelegt worden war. Darauf fußend ist der innere Geschäftsbetrieb der Direktion hinsichtlich der organisatorischen Gliederung sowie der Verteilung der Geschäftsbefugnisse jeweils durch entsprechende Dienst-anweisungen geregelt.

Nach der zuletzt mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1982 erlassenen, im Nachrichtenblatt der Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen, Folge 1/82, vom 19. Jänner 1982, verlautbarten Dienstanweisung, gliedert sich die Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen in die Gesamtleitung 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, Materialbeschaffung und -verwaltung)

FG 3 Maschinendienst  
(Zugförderung, Werkstätten, Starkstrom, Kraft-  
fahrzeugtechnik)

FG 4 Betriebsdienst  
(Kommerzielle-, Verkehrsangelegenheiten)

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

Das derzeit gültige Organigramm der Steiermärkischen Landesbahnen ist als Beilage 1 angeschlossen.

Auch bei den Steiermärkischen Landesbahnen stellen die Ausgaben für das Personal naturgemäß den wesentlichsten Kostenfaktor dar. Aus der seit dem Jahre 1992 in Staffelform erstellten GuV-Rechnung ergibt sich der Personalaufwand vergleichsweise folgend:

<u>Jahr</u>	<u>Löhne und Gehälter inkl. Sozialaufwand</u>	<u>Pensions- und Abfertigungsaufwand</u>
1992	S 96,315.335,43	S 18,860.154,38
1993	S 92,715.423,85	S 19,395.770,94
1994	S 94,400.303,94	S 20,096.075,14

Mit rund 114,5 Mio.S erreichte der **Personalaufwand im Jahre 1994 rund 61 % des Gesamtaufwandes** und lag daher in der Relation gleichauf mit dem Jahre 1993 bzw. unter der Marke des Jahres 1992 (rund 63 %).

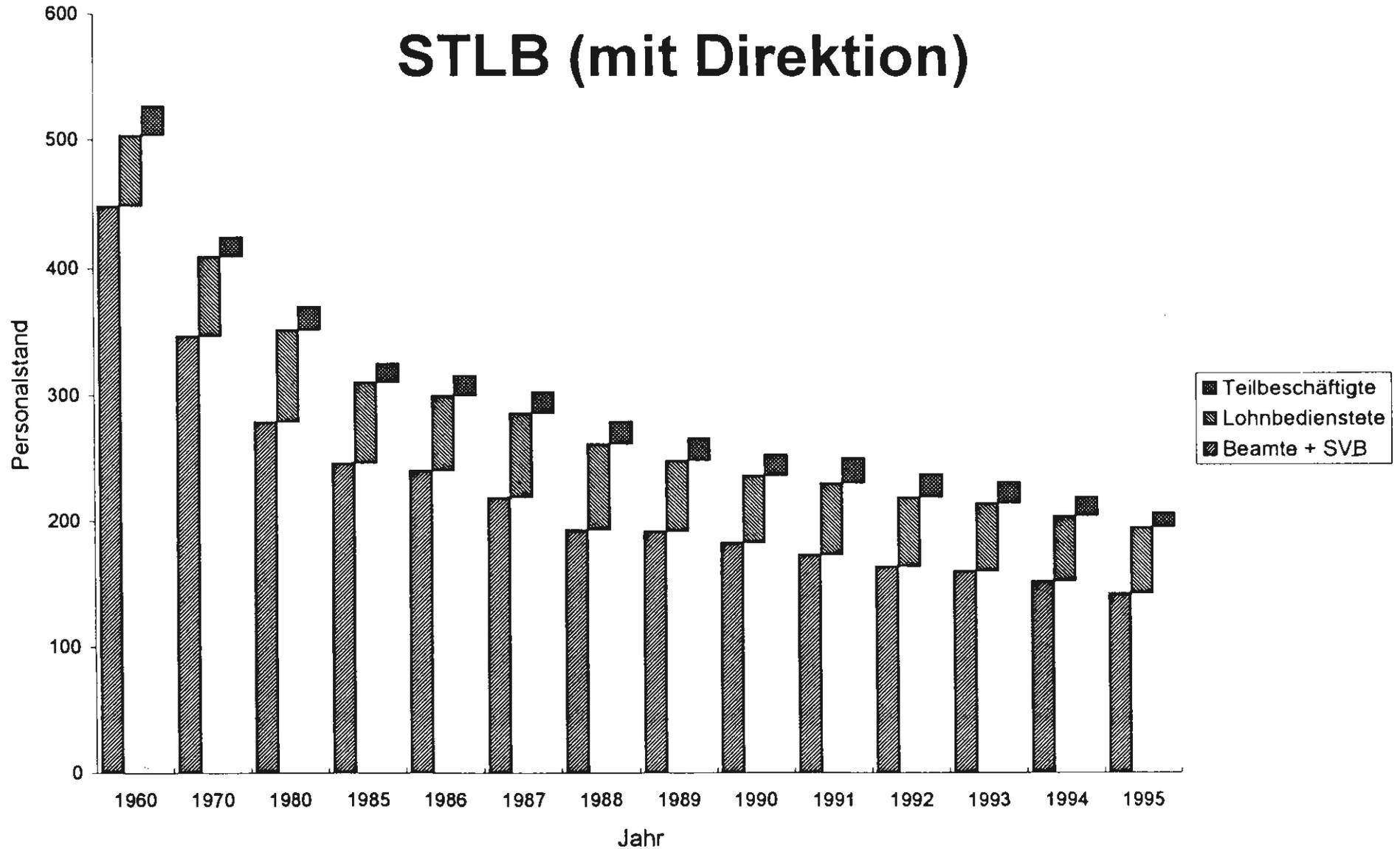
Die Betrachtung der Personalkosten, der Personalstruktur sowie des Personalbedarfes hat daher eine entsprechende Aussagekraft über die Entwicklung der Kostenstruktur des Unternehmens insgesamt.

Es kann natürlich nicht Aufgabe einer Kontrollinstanz sein, fundierte Untersuchungen zum Personalbedarf anzustellen, wenn es sich um derart komplexe Einrichtungen wie die Steiermärkischen Landesbahnen handelt. Wollte man hier zu einigermaßen gesicherten Ergebnissen gelangen, so müßte die Effizienz des Personaleinsatzes im Analysewege von Arbeitsabläufen ermittelt werden, wobei die notwendigen Beobachtungszeiträume weit über den Rahmen einer Gebarungsprüfung hinausgingen. Die gegenständliche Prüfung orientiert sich daher an einer differenzierten Betrachtung der Personalsituation bzw. speziell an deren Langzeitentwicklungen.

Die folgende Grafik vermittelt in anschaulicher Weise das Ergebnis der permanenten Personalreduzierung in den letzten Jahrzehnten. So wurde der Personalstand der Steiermärkischen Landesbahnen vom Jahre 1960 von 526 Bediensteten auf 205 Mitarbeiter im Jahre 1995 stetig reduziert. Allein in den letzten fünf Jahren konnte der Personalstand von 249 auf 205 Personen gesenkt werden. Dies zeigt das bestehende Rationalisierungspotential, aber auch, daß der Personalstand nicht

beliebig reduzierbar ist und der Personalaufwand als primäre Steuerungsgröße ab einem gewissen Punkt zunehmend an Bedeutung verliert.

# STLB (mit Direktion)



Für die Mitarbeiter der Steiermärkischen Landesbahnen sind aufgrund des **Gleichstellungsvertrages** vom 7. Juli 1954 - Kollektivvertrag, der zwischen der Gewerkschaft der Eisenbahner und dem Fachverband der Schienenbahnen abgeschlossen wurde - die dienst-, besoldungs-, pensionsrechtlichen Vorschriften und Bestimmungen der ÖBB analog anzuwenden. Dieser Gleichstellungsvertrag, dem die Steiermärkische Landesregierung am 27. April 1954 zugestimmt hat, sieht unter Punkt 1 vor, daß die jeweils bei den Österreichischen Bundesbahnen geltenden dienst- und besoldungsrechtlichen Vorschriften und Bestimmungen auf die Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen so anzuwenden sind, als wenn die Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen Bedienstete auf gleichwertigen Lokalbahnstrecken der ÖBB oder deren Rechtsnachfolger wären. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß im Gegensatz zu den Österreichischen Bundesbahnen, wo eine Ruhestandsversetzung bereits nach 35 Dienstjahren erfolgen kann, bei den Steiermärkischen Landesbahnen die allgemein gültigen gesetzlichen Bestimmungen diesbezüglich zum Tragen kommen.

Im Sinne des Gleichstellungsvertrages ist zu unterscheiden in:

- "Beamte",
- Sondervertragsbedienstete,
- Lohnbedienstete,
- Teilbeschäftigte.

Die einzelnen Bedienstetenkategorien unterscheiden sich durch folgende Wesensmerkmale:

	„Beamte“	Sondervertragsbedienstete	Lohnbedienstete	Teilbeschäftigte
Rechtsgrundlage	Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963	Vertrag u. Vertragsbedienstetengesetz 1948	Dienst-u.Lohnordnung 1954	Teilbeschäftigtenordnung 1977
Beschäftigungsausmaß	vollbeschäftigt	vollbeschäftigt	vollbeschäftigt	maximal 36 Stunden, 38 Minuten im Wochendurchschnitt
Unkündbarkeit	ja	nein	nein	nein
Abfertigung	nein	ja	ja	ja
Pensionsregelung	83 % des Letzbezuges (ASVG + Pensionszuschuß des Pensionsinstituts für Verkehr u. öffentl. Einrichtungen + STLB-Zuschuß)	ASVG + PI-Zuschuß	ASVG + PI-Zuschuß	ASVG + PI-Zuschuß

Bei Neuaufnahmen werden vollbeschäftigte Mitarbeiter bei den Steiermärkischen Landesbahnen zunächst Lohnbedienstete, bei höheren Verwendungen Sondervertragsbedienstete (Akademiker und Maturanten). Soferne die entsprechenden Voraussetzungen (Prüfungen, Wartezeiten, freier Posten im Stellenplan) erfüllt sind, erfolgt eine Anstellung, d.h. daß dem Mitarbeiter der "Beamtenstatus" zuerkannt wird. Bei den ÖBB erfolgt dies in der Regel 4 Jahre nach Bahneintritt und Vorhandensein der entsprechenden Voraussetzungen. Bei den Steiermärkischen Landesbahnen wurde in den letzten Jahren die Wartezeit teilweise auf 10 Jahre ausgedehnt.

Die Untergliederung der Mitarbeiter in verschiedene Dienstzweige entspricht dem Schema der ÖBB, jedoch werden bei den Steiermärkischen Landesbahnen die Bediensteten zur Auslastung oft in zwei oder mehreren Dienstzweigen wechselweise und flexibel eingesetzt (z.B. Triebfahrzeugfahrdienst und Werkstätte oder Autobuschauffeur und Mechaniker). **Insgesamt bestehen folgende Dienstzweige:**

- Bau- und Bahnerhaltung
- Bahnhofsdienst
- Zugbegleitdienst
- Triebfahrzeugfahrdienst
- Werkstättendienst (Bahnbetrieb)
- Elektrodienst
- Werkstättendienst (Kraftwagenbetrieb)
- Fahrdienst (Kraftwagenbetrieb)

Das zentrale Thema zur Verminderung der jährlichen Zuschußleistung des Landes an die Steiermärkischen Landesbahnen ist eine Senkung der Personalkosten. Die Personalkosten stehen weitgehend in Wechselbeziehung

zum Personalstand. Die folgende Tabelle zeigt in einem Langzeitvergleich von 1960 bis 1995 die den einzelnen Dienstzweigen bzw. der Gliederung nach Beamten, Sondervertragsbediensteten und Lohnbediensteten bzw. Teilbeschäftigten zurechenbaren Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen:

		STLB (mit Direktion)													
Anzahl der Mitarbeiter/innen zum Stichtag		1.1. 1980	1.1. 1970	1.1. 1980	1.1. 1985	1.1. 1986	1.1. 1987	1.1. 1988	1.1. 1989	1.1. 1990	1.1. 1991	1.1. 1992	1.1. 1993	1.1. 1994	1.1. 1995
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	Beamte	109	90	67	50	49	45	41	32	32	26	24	24	20	19
	Lohnbedienstete	19	33	6	8	7	9	9	10	9	10	10	11	13	15
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahnhofsdienst	Beamte + SVB	63	56	44	44	44	40	33	32	31	32	31	27	26	25
	Lohnbedienstete	3	8	19	13	14	11	12	9	4	6	7	5	5	6
	Teilbeschäftigte	20	12	11	10	9	11	10	9	11	14	12	12	10	6
Zugbegleitedienst	Beamte	45	32	23	17	14	13	13	14	14	9	10	9	9	7
	Lohnbedienstete	2	0	1	2	0	2	0	2	3	2	3	3	3	1
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Triebfahrzeugfahrdienst	Beamte	48	34	25	22	22	21	16	22	21	23	22	21	21	20
	Lohnbedienstete	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	3	2	1
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkstättendienst	Beamte	121	54	42	43	42	37	31	30	25	26	23	23	19	19
	Lohnbedienstete	8	9	10	11	10	13	14	9	11	15	12	8	7	8
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elektrodienst	Beamte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lohnbedienstete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkstättendienst (KWB)	Beamte	8	10	7	7	6	6	5	5	4	3	3	3	3	3
	Lohnbedienstete	6	0	2	3	3	3	3	1	3	2	2	1	1	1
	Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrdienst (KWB)	Beamte	22	39	42	38	37	32	29	31	33	33	31	33	33	30
	Lohnbedienstete	11	11	28	21	19	21	22	18	15	14	14	17	17	17
	Teilbeschäftigte	0	0	4	2	3	2	5	5	4	3	3	3	3	3
<b>Summen</b>															
Bau- und Bahnerhaltung		128	123	73	58	56	54	50	42	41	36	34	35	33	34
Bahnhofsdienst		86	76	74	67	67	62	55	50	46	52	50	44	41	37
Zugbegleitedienst		47	32	24	19	14	15	13	18	17	11	13	12	12	8
Triebfahrzeugfahrdienst		48	34	25	23	23	22	17	22	21	23	22	24	23	21
Werkstättendienst		129	63	52	54	52	50	45	39	38	41	35	31	26	27
Elektrodienst		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkstättendienst (KWB)		14	10	9	10	9	9	8	6	7	5	5	4	4	4
Fahrdienst (KWB)		33	50	74	61	59	55	56	54	52	50	48	53	53	50
Summe Bahnbetrieb:	Beamte + SVB	386	266	201	176	171	156	134	130	123	116	110	104	95	90
	Lohnbedienstete	32	50	36	35	32	36	36	30	27	33	32	30	30	31
	Teilbeschäftigte	20	12	11	10	9	11	10	9	11	14	12	12	10	6
Summe Kraftwagenbetrieb:	Beamte	30	49	49	45	43	38	34	36	37	36	34	36	36	33
	Lohnbedienstete	17	11	30	24	22	24	25	19	18	16	16	18	18	18
	Teilbeschäftigte	0	0	4	2	3	2	5	5	4	3	3	3	3	3
Summe Direktion	Beamte	32	32	28	24	25	24	24	25	22	20	19	19	20	18
	Lohnbedienstete	6	1	8	6	6	7	7	7	8	8	7	6	4	4
	Teilbeschäftigte	3	3	3	3	4	4	3	4	2	3	3	2	2	2
<b>Jahresgesamtstand</b>															
	Beamte + SVB	448	347	278	245	239	218	192	191	182	172	163	159	151	141
	Lohnbedienstete	55	62	74	65	60	67	68	56	53	57	55	54	52	53
	Teilbeschäftigte	23	15	18	15	16	17	18	18	17	20	18	17	15	11
<b>Summe</b>		526	424	370	325	315	302	278	265	252	249	236	230	218	205

Wie aus der vorigen Tabelle ersichtlich ist, ist der Stand an Lohnbediensteten in den letzten 35 Jahren beinahe konstant geblieben. Hingegen ist der Anteil an Beamten und Sondervertragsbediensteten um mehr als 2/3 zurückgegangen.

**Die Reduzierung des Personalstandes konnte im wesentlichen durch verstärkten Einsatz technischer Hilfsmittel erreicht werden.** Beispielsweise erfolgte in den 60er Jahren auf den nicht elektrifizierten Landesbahnstrecken die Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion. Auch wurde Ende der 70er Jahre, Anfang der 80er Jahre damit begonnen, im Personenverkehr Triebwagen einzusetzen und diese nur noch im Einmann-Betrieb zu führen, um dergestalt Zugbegleitpersonal einzusparen. Derzeit sind die Steiermärkischen Landesbahnen mit der Umsetzung des Einmann-Betriebes im Güterverkehr durch Verwendung der Funkfernsteuertechnik beschäftigt.

Durch den Einsatz von Zugfunk auf der Murtalbahn sowie Betriebsfunkanlagen, Umstellung des Bahnexpressverkehrs von der Schiene zur Straße, Einbau von Rückfallweichen konnten zahlreiche Bahnhöfe geschlossen werden und somit wieder Personal reduziert werden.

Die Steiermärkischen Landesbahnen haben sich mit der Frage der Möglichkeiten der Personalverminderung sehr intensiv im Laufe der Jahre auseinandergesetzt. Aus der anhand der Gegebenheiten des Jahres 1995 von den Steiermärkischen Landesbahnen erstellten Analysen der

Altersstruktur (vgl. die Grafik "Alterspyramide STLB alle Mitarbeiter", Beilage 2) ist zu ersehen, daß über den natürlichen Abgang das **Pensionierungspotential der nächsten 5 Jahre rund 17 Personen** beträgt. Nach Auffassung der Steiermärkischen Landesbahnen sind unter der Prämisse der Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Betriebsvolumens jeweils mindestens 50 % der Personalabgänge über Rationalisierungen abdeckbar. Ein geringes Maß an Aufnahmen muß aber aus Qualifikationsgründen eingeplant werden, weil allein durch das Eisenbahngesetz verschiedene ausbildungs- und prüfungsmäßige Erfordernisse für die Erfüllung gewisser Aufgaben erforderlich sind.

Bezüglich der Überlegung, dort wo mit natürlichen Abgängen auf Sicht nichts zu gewinnen ist, allenfalls Bedienstete der Steiermärkischen Landesbahnen im Bereich der Landesverwaltung unterzubringen, sind folgende Problemfakten ins Kalkül zu ziehen:

- \* Für die Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen gelten aufgrund des Gleichstellungsvertrages die Dienst-, Lohn- und Besoldungsregelungen der Österreichischen Bundesbahnen in der Weise, als ob sie Bedienstete einer gleichwertigen ÖBB-Lokalbahnstrecke wären. Diese bereits erwähnten Bestimmungen sehen ausdrücklich eine Verwendung der Mitarbeiter im Eisenbahndienst vor. Die Möglichkeit, Steiermärkische Landesbahnen-Mitarbeiter gegen ihren Willen in andere Bereiche des Landes

zu versetzen, wird von Rechts wegen als undurchführbar angesehen, tatsächlich wird es nur dann möglich sein, wenn damit eine Verbesserung der Arbeitssituation und der Aufstiegsmöglichkeiten verbunden ist. Da das Eisenbahndienstrecht in Abhängigkeit von der Verwendung vorgezeichnete Aufstiegswege beinhaltet, ist eine Zustimmung durch den Dienstnehmer von attraktiven Angeboten abhängig, die letztlich mit Mehrkosten verbunden sind.

- \* Die Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen haben ihre Dienstprüfungen nach den analogen Bestimmungen der ÖBB für den Bereich der Steiermärkischen Landesbahnen abgelegt. Mitarbeiter der Steiermärkischen Landesbahnen erfüllen daher keine prüfungsmäßigen Voraussetzungen für eine Verwendung in anderen Bereichen des Landes Steiermark.
  
- \* Die Bediensteten der Steiermärkischen Landesbahnen erwerben sich den Ruhegenuß durch Beiträge bei der gesetzlichen Pensionsversicherung gemäß dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl.Nr. 1089/1955 i.d.j.g.F. (ASVG), und dem Pensionsinstitut für Verkehr und öffentliche Einrichtungen (PI) sowie einem Ruhegenußbetrag der Steiermärkischen Landesbahnen. Im Falle eines Übertrittes von STLB-Bediensteten zum Land Steiermark werden 50 % der bereits eingezahlten Beträge rückerstattet. Für das Land Steiermark entstehen daher bei einem Übertritt für den Ruhegenuß Mehraufwendungen.

- \* Das ÖBB-Dienstrecht kennt keine starre Trennung der Bediensteten nach schulischer Vorbildung. Es ist möglich, nach Ablegung der erforderlichen Dienstprüfungen und entsprechender persönlicher Eignung bis in leitende Positionen aufzusteigen.
  
- \* Bei den ÖBB wurde mit Wirksamkeit vom 1. 1. 1995 ein neues Dienstrecht eingeführt. Dieses hat lediglich für neu eintretende Mitarbeiter Gültigkeit. Da die Detailregelungen derzeit bei den ÖBB erst ausgearbeitet werden, überlegen die Steiermärkischen Landesbahnen, in welcher Art und Weise das bestehende Dienstrecht abgeändert bzw. in welcher modifizierten Form das ÖBB-Dienstrecht übernommen wird.

Sollte der Zuschuß des Landes Steiermark an die Steiermärkischen Landesbahnen vermindert werden, ist eine Senkung der Personalkosten unumgänglich notwendig, wobei innerhalb der nächsten fünf Jahre fast ausschließlich mit dem bestehenden Personal das Auslangen gefunden werden muß. Die Erstellung eines "Sozialplanes" als unterstützende Maßnahme für eine vorzeitige Pensionierung bzw. einen Übertritt in den Landesdienst ist angesichts der dargestellten Problematik kein probates Mittel, um die Kosten für das Land Steiermark insgesamt zu senken. Bei Ruhestandsversetzungen steht einer Verminderung der Personalkosten bei den aktiven Bediensteten eine Erhöhung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse gegenüber, vor allem dann, wenn die Voraussetzungen für die Erlangung einer ASVG-Pension noch nicht gegeben sind.

Auch jede Art der Ausgliederung der Steiermärkischen Landesbahnen und die Umwandlung beispielsweise in eine Kapitalgesellschaft, wie sie die vom Koordinierungsausschuß zur Durchführung einer Aufgaben- und Verwaltungsvereinfachung in der Landesverwaltung eingerichtete Projektgruppe III vorgeschlagen hat, hat keinen Einfluß auf die Bewältigung der Personalprobleme. Eine Anpassung der Betriebsaufgaben an die jeweilige Personalstruktur ist oftmals sinnvoller, auch wenn der Eindruck von Beschäftigungstherapie entstehen mag. Im Bereich der Werkstätten werden beispielsweise diverse Umbauten und Adaptierungen an Lokomotiven und Triebwagen in Eigenregie durchgeführt. Dies widerspricht an sich der Logik der Arbeitsteilung in der Industriegesellschaft; im Wissen, daß die Werkstätten auch eine Art Pufferfunktion für Personalengpässe (Krankenstände usw.) und zur Niedrighaltung des Fuhrparks erfüllen, läßt eine andere Problembetrachtung zu, zumal die Werkstätten auch im Hinblick auf die unterschiedlichen technischen Gegebenheiten der Steiermärkischen Landesbahnen unabdingbar erscheinen.

Insgesamt sind auch nach Auffassung der Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen Personaleinsparungen möglich. Bereichsweise stößt man jedoch bereits an die nicht unterschreitbaren Personalgrenzen, insbesondere, wenn man die Disloziertheit der einzelnen Bahnen ins Kalkül zieht, und durch ein permanentes Auspendeln-Müssen von einer Bahn zur anderen Bahn individuelle Härten zu erwarten sind.

Im folgenden wird auf die Personalsituation der einzelnen Bahnlinien und bereichsweise Möglichkeiten der Personaleinsparungen eingegangen. Im Kraftwagenbetrieb ist allerdings davon auszugehen, daß kein wesentliches Reduzierungspotential besteht.

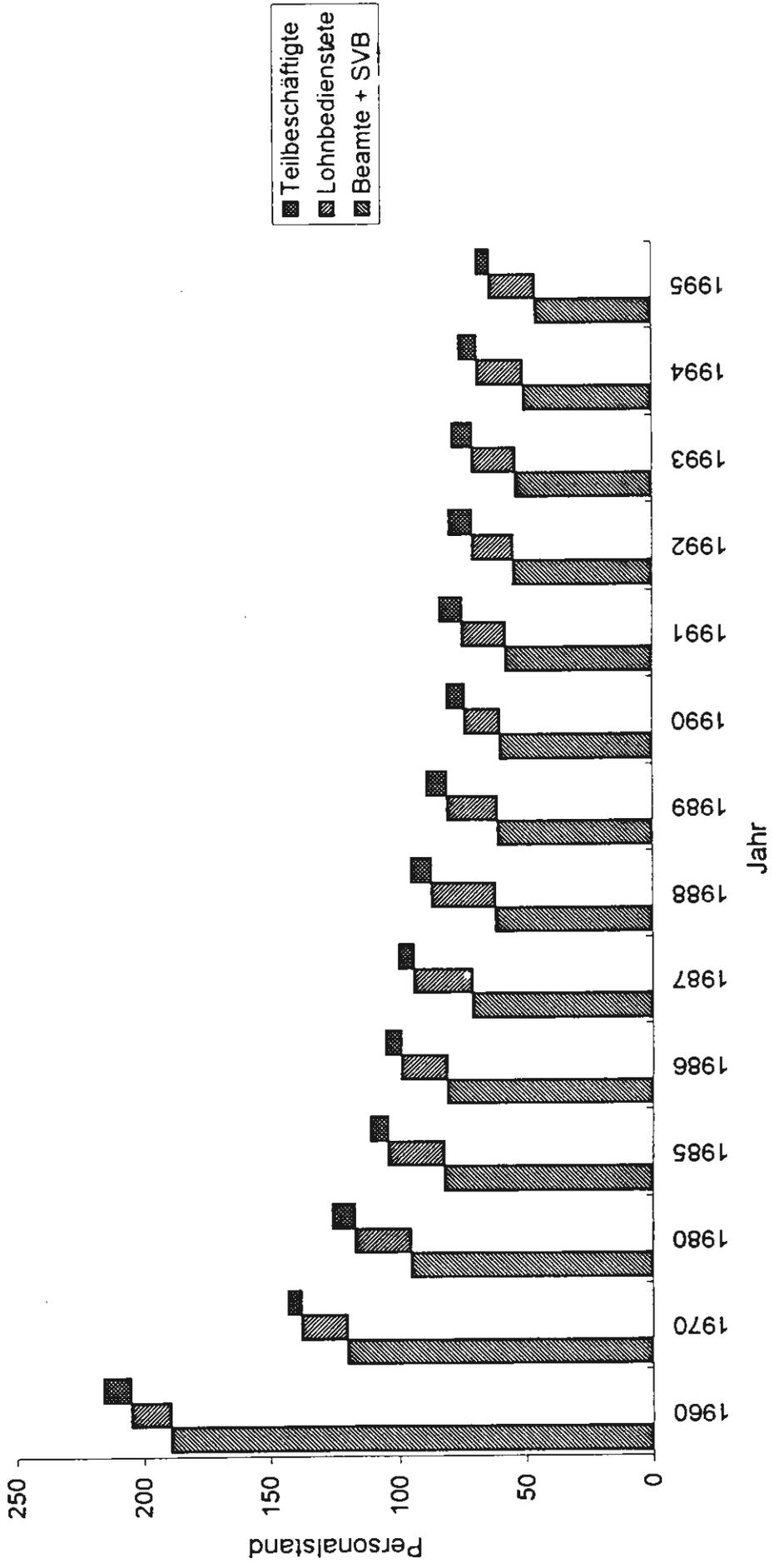
**Unzmarkt - Tamsweg**

Der Personalstand der Bahnstrecke Unzmarkt-Tamsweg, der beispielsweise 1960 196 oder 1980 noch 103 Mitarbeiter aufgewiesen hat, ist auf 53 im Jahre 1995 zurückgegangen. Betroffen sind ziemlich alle Dienstbereiche. Manche stärker, manche weniger stark. Am stärksten zweifelsohne ist die Reduktion im Werkstätten-dienst bei der Zugbegleitung und im Bahnhofsdienst sichtbar. Hier werden die gesetzten Rationalisierungsmaßnahmen sehr deutlich.

In den anderen Bereichen (z.B. Triebfahrzeugfahrdienst oder im Kraftwagenbetrieb) sind kaum noch Reserven zu erkennen, insbesondere da, wo geringe Chancen weiterer Rationalisierung bestehen. Die zahlenmäßige Personalentwicklung im Bahn- bzw. Kraftwagenbetrieb der Strecke Unzmarkt-Tamsweg über den Zeithorizont 1960 bis 1995 soll durch die folgende Tabelle und die angeschlossene Grafik vermittelt werden:

BAHNLINIE: UNZMARKT - TAMSWEG									
Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1. 1960	1.1. 1970	1.1. 1980	1.1. 1990	1.1. 1991	1.1. 1992	1.1. 1993	1.1. 1994	1.1. 1995
Bau- und Bahnerhaltung	49	48	30	19	19	17	17	18	17
Bahnhofdienst	31	31	34	18	20	20	19	17	14
Zugbegleitedienst	18	11	10	6	3	3	3	3	2
Triebfahrzeugfahrdienst	16	12	9	7	9	8	9	9	9
Werkstätten-dienst	82	21	20	14	16	14	13	11	11
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>196</b>	<b>123</b>	<b>103</b>	<b>64</b>	<b>67</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>53</b>
Beamte und SVB	173	102	79	48	46	43	42	39	36
Lohnbedienstete	12	16	17	12	15	13	14	15	15
Teilbeschäftigte	11	5	7	4	6	6	5	4	2
Werkstätten-dienst (KWB)	6	5	2	2	2	2	1	1	1
Fahrdienst (KWB)	14	15	21	15	15	16	17	17	15
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>16</b>
Beamte	16	18	16	12	12	12	12	12	10
Lohnbedienstete	4	2	5	2	2	3	3	3	3
Teilbeschäftigte	0	0	2	3	3	3	3	3	3
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>216</b>	<b>143</b>	<b>126</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>69</b>

# Unzmarkt - Tamsweg



Im Vergleich der Betriebsergebnisse der einzelnen Geschäftsbereiche schneidet auf dieser Linie der Güterverkehr am schlechtesten ab. Dieser zeigt bei den leistungsabhängigen variablen Kosten eine gravierende Unterdeckung. Im Hinblick darauf, daß auch mittelfristig mit keiner Verbesserung der Auftragsituation zu rechnen ist, wobei auch jetzt schon der Güterverkehr nur nach Bedarf geführt wird, erscheint auch weiterhin ein Rückgang im Transportaufkommen realistisch.

Die sofortige Auflassung der Güterverkehrs würde unter der Voraussetzung der Lösung des Problems des freiwerdenden Personals unmittelbar eine jährliche Senkung des Betriebsabganges um rund 6 bis 7 Mio.S bringen. Von den Maßnahmen wären folgende Mitarbeiterkategorien betroffen:

Fahrdienst	3	Mitarbeiter
Bahnhofsdienst	7	Mitarbeiter
Werkstättendienst	<u>2</u>	<u>Mitarbeiter</u>
insgesamt	12	Mitarbeiter

Die Altersstruktur ist ungünstig, weil von den 75 Mitarbeitern nur insgesamt 8 über 55 Jahre alt sind, wovon 3 dem Busbetrieb angehören. Das eigene Pensionierungspotential reicht also nicht aus, um den Güterverkehr aufzulassen. Die Schwierigkeiten bei der Auflassung dieses Geschäftsbereiches liegen darin, daß die Auflösung zu einem Stichtag erfolgen muß und die überzähligen Bediensteten en bloc überstellt werden müßten, weil ansonsten die Einsparung nicht entsprechend genutzt werden kann.

### **Gleisdorf - Weiz - Anger**

Bei den beiden Bahnstrecken Gleisdorf-Weiz (Normalspur) und Weiz-Birkfeld (Schmalspur) ist zu berücksichtigen, daß diese beiden Bahnlinien personalmäßig eng miteinander verflochten sind. Seit Beginn der 80er Jahre werden auf dieser Bahnlinie keine Neuaufnahmen mehr durchgeführt. Erforderliches Personal wird von der Strecke Gleisdorf-Weiz (z.B. Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter oder Werkstättenbedienstete) zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Arbeitszeitaufschreibungen werden die angefallenen Personalkosten sodann der Strecke Weiz-Anger angelastet. Um diese beiden Strecken mit den übrigen in personeller Hinsicht vergleichen zu können, müßte man die Personalstände beider Bahnlinien zusammenzählen.

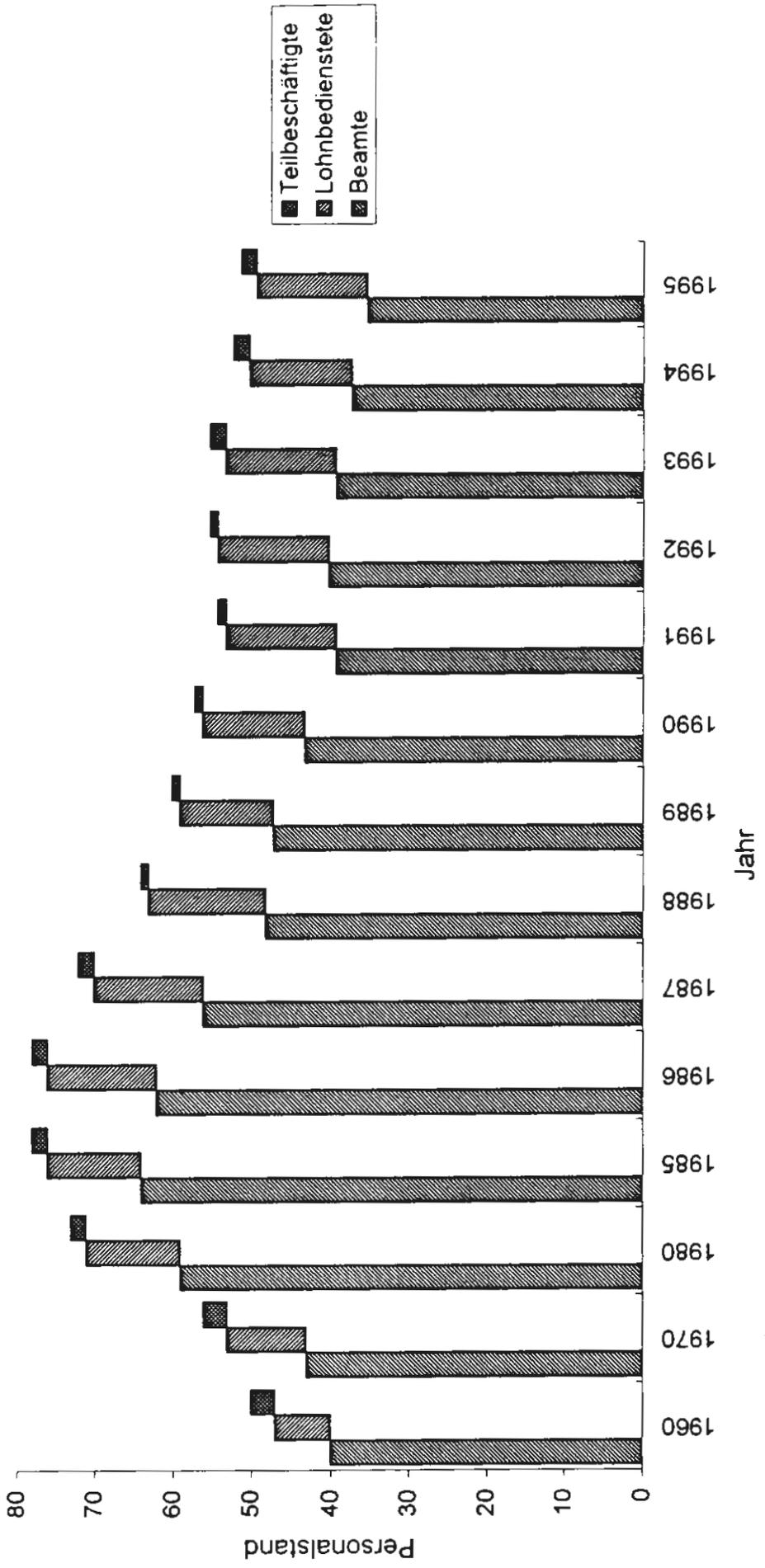
Hatte die Linie Weiz-Birkfeld vor 10 Jahren noch 9 Mitarbeiter, so beträgt der Personalstand 1995 nur mehr 3 Mitarbeiter, und zwar zwei für die Bau- und Bahn-erhaltung und einen im Bereich Bahnhofsdienst. Infolge der Geringfügigkeit der Personalstände wird auf eine tabellarische bzw. grafische Darstellung verzichtet.

Der Personalstand der Strecke Gleisdorf-Weiz, der beispielsweise in den 80er Jahren den Höchststand von 78 erreicht hatte, ist mittlerweile auf 51 zurückgenommen worden. Die Personaleinsparungen betreffen den Bahnbereich, da im Kraftwagenbetrieb von annähernd statischen Verhältnissen jeweils auszugehen ist.

Die Personalstände im Bahn- und Kraftwagenbetrieb der Strecke Gleisdorf-Weiz über den Zeitbereich 1960 bis 1995 ist aus der folgenden Tabelle zu ersehen bzw. in der nachfolgenden Grafik optisch aufgelöst:

BAHNLINIE: GLEISDORF - WEIZ									
Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.
	1960	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Bau- und Bahnerhaltung	10	11	17	9	7	7	6	6	8
Bahnhofdienst	21	21	19	13	13	13	12	12	11
Zugbegleitdienst	5	6	5	5	3	6	6	5	4
Triebfahrzeugfahrdienst	8	3	4	6	7	7	8	8	8
Werkstättendienst	0	0	9	12	13	12	10	7	7
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>38</b>
Beamte und SVB	37	31	46	35	31	33	31	29	28
Lohnbedienstete	4	7	6	9	11	11	9	7	8
Teilbeschäftigte	3	3	2	1	1	1	2	2	2
Werkstättendienst (KWB)	2	0	3	1	1	1	1	1	1
Fahrdienst (KWB)	4	15	16	11	10	9	12	13	12
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>13</b>
Beamte	3	12	13	8	8	7	8	8	7
Lohnbedienstete	3	3	6	4	3	3	5	6	6
Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>216</b>	<b>143</b>	<b>126</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>69</b>

# Gleisdorf - Weiz



Der Dampfzugbereich, welcher bei den variablen Kosten bereits eine gravierende Unterdeckung aufgewiesen hat, wurde im Zuge der Einstellung des Streckenabschnittes Anger-Birkfeld an eine private Betreibergesellschaft übergeben. Die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr liefern zumindest Deckungsbeiträge zur Abdeckung der Fixkosten.

Die Altersstruktur ist an sich ungünstig. Es sind lediglich 7 Mitarbeiter über 55 Jahre, weshalb es sehr schwierig ist, die bereits eingeleiteten Rationalisierungsmaßnahmen, wie Einführung der Funkfernsteuerung und Neuorganisation des Güterverkehrs, in Erfolgsverbesserungen durch mittelfristige Personalverminderungen umzusetzen. Hoffnungen der Geschäftsleitung für die Erbringung zusätzlicher Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf Schiene oder Straße werden in diesem Bereich in die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft gesetzt, weil damit eine betriebswirtschaftlich günstigere Auslastung der Fahrbetriebsmittel und auch ein effizienterer Einsatz des vorhandenen Personals erreicht werden kann.

Der Streckenabschnitt Weiz-Anger (Schmalspur) ist als reine Güterverkehrsstrecke zu sehen. Mit dem einzigen Kunden, dem Mineralwerk Naintsch, wurde ein Beförderungsvertrag über eine Liefermenge von rund 300.000 t in 10 Jahren abgeschlossen. Die direkte Bedienung des Werkes auf der Schiene ist insofern wichtig, weil ansonsten auch diese Tonnage entweder überhaupt auf

die Straße abwandern oder Verladepunkte außerhalb der Steiermärkischen Landesbahnen in Frage kommen und damit auch eine bedeutende Schwächung des Ertrages des folgenden Streckenabschnittes Gleisdorf-Weiz nach sich ziehen würde.

Für den Gütertransportsektor haben die Steiermärkischen Landesbahnen ein Rationalisierungskonzept auf Basis der funkferngesteuerten Gleisbedienung entwickelt, welches 1994 umgesetzt wurde und 1995 im Betriebsergebnis des Güterverkehrs bei entsprechenden Pensionierungsmöglichkeiten eine Aufwandsminderung von rund 2 Mio.S bewirken soll und damit eine Verbesserung der Deckung der variablen Kosten gewährleistet.

Mit diesem Rationalisierungskonzept soll der an sich ungünstigen Situation, nämlich der Bedienung eines einzigen Stammkunden, gepaart mit dem Handikap der Überbrückung der Schmalspur auf Normalspur im Wege der Talkumladung im Bahnhof Weiz von den Schmalspur-Transportbehältern auf Normalspur-Waggons, entgegengewirkt werden. Die Steiermärkischen Landesbahnen fungieren also insoweit als Werkbahn für das Talkumwerk, was dazu führt, daß permanent Druck auf die Beförderungsentgelte der Steiermärkischen Landesbahnen ausgeübt wird. Dem Landesrechnungshof erscheint eine Ausgliederung des Schmalspurbahnbetriebes aus dem Leistungsangebot der Steiermärkischen Landesbahnen überdenkenswert. Die Personalsituation vergleichsweise zu den Vorjahren ist folgend dargestellt:

BAHNLINIE: WEIZ - BIRKFELD									
Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.
	1960	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Bau- und Bahnerhaltung	28	29	6	2	2	2	3	2	2
Bahnhofdienst	7	5	2	2	2	2	2	1	1
Zugbegleitdienst	9	5	1	1	1	0	0	0	0
Triebfahrzeugfahrdienst	12	6	2	0	0	0	0	0	0
Werkstättendienst	27	25	8	0	0	0	0	0	0
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>83</b>	<b>70</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Beamte und SVB	70	56	19	4	4	3	4	3	3
Lohnbedienstete	12	14	0	0	0	0	0	0	0
Teilbeschäftigte	1	0	0	1	1	1	1	0	0
Werkstättendienst (KWB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrdienst (KWB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Beamte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lohnbedienstete	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>83</b>	<b>70</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

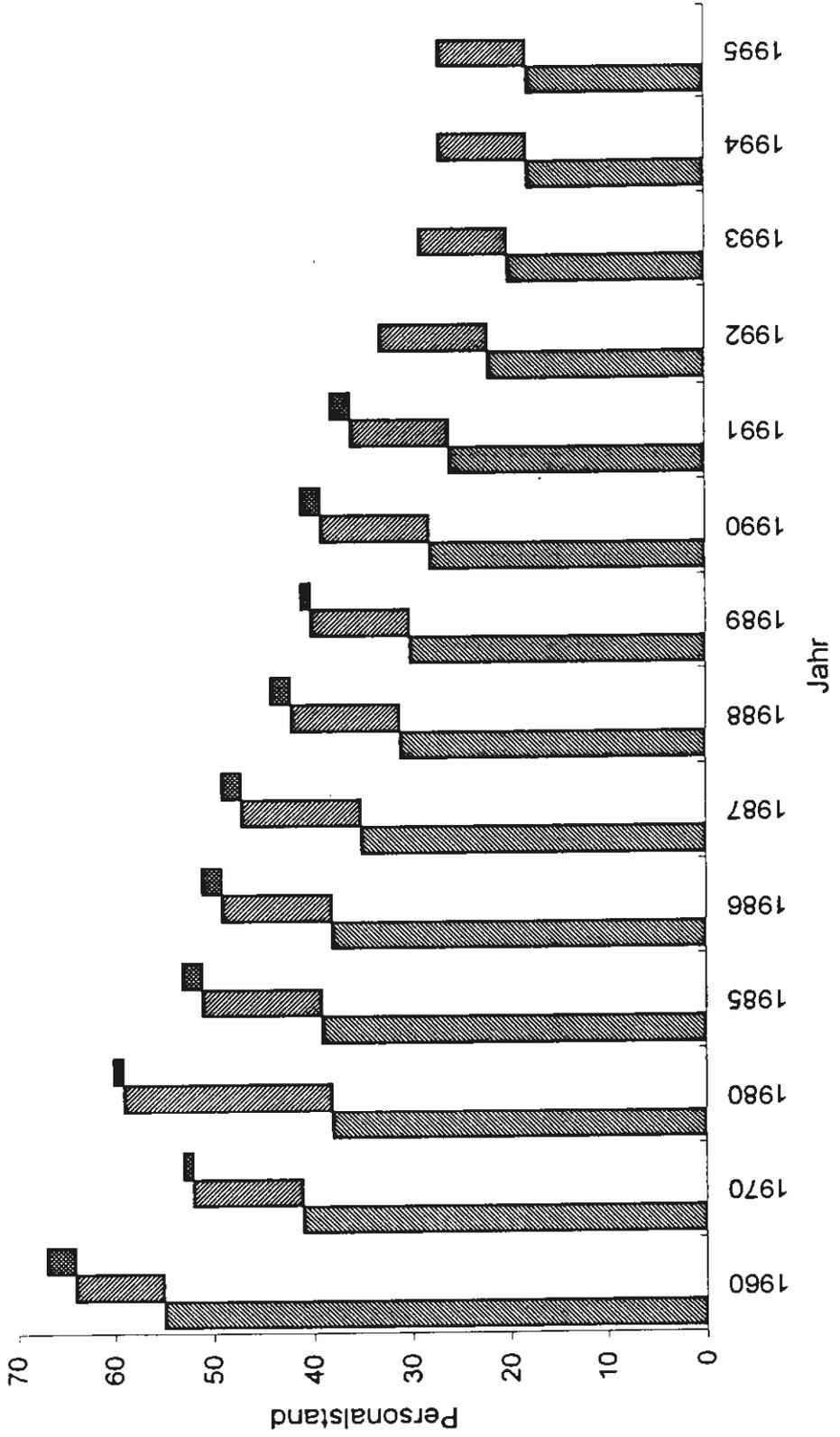
### Kapfenberg - Aflenz

Auch bezüglich der Strecke Kapfenberg-Aflenz werden die gesetzten Rationalisierungseffekte zulasten des Beschäftigungspotentials deutlich. Dem Bahnbetrieb sind derzeit noch 12 Bedienstete zugeordnet. Im Jahre 1980 waren es beispielsweise noch 30. Der Bereich des Kraftwagenbetriebes, der naturgemäß in sich ein wesentlich geringeres Einsparungspotential am Personalsektor aufweist, zeigt in den letzten Jahren daher eher gleichförmige Entwicklungstendenzen.

BAHNLINE: KAPFENBERG - AFLENZ									
Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.	1.1.
	1960	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Bau- und Bahnerhaltung	14	10	5	4	1	2	3	2	1
Bahnhofdienst	14	8	10	5	8	6	4	4	5
Zugbegleitdienst	8	3	3	3	2	2	2	2	1
Triebfahrzeugfahrdienst	6	5	3	3	2	2	3	3	1
Werkstättendienst	11	9	9	4	6	4	1	1	4
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>53</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Beamte und SVB	50	12	15	15	14	11	10	9	9
Lohnbedienstete	0	6	15	3	3	5	3	3	3
Teilbeschäftigte	3	0	0	1	2	0	0	0	0
Werkstättendienst (KWB)	4	3	3	3	1	1	1	1	1
Fahrdienst (KWB)	10	15	27	19	18	16	15	14	14
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
Beamte	5	12	15	13	12	11	10	9	9
Lohnbedienstete	9	6	15	8	7	6	6	6	6
Teilbeschäftigte	0	0	2	1	0	0	0	0	0
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>67</b>	<b>53</b>	<b>60</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>27</b>

Das Pensionierungspotential umfaßt aufgrund der Analyse der Altersstruktur zwei Mitarbeiter des Busbetriebes, wobei entsprechende Umschichtungen möglich bzw. notwendig sind. Bei der Betrachtung des Standortes Kapfenberg sind nämlich die jüngsten Entwicklungen durch die Betriebsstillegung des Walzwerkes "Margarethenhütte" der Fa. Pengg zu berücksichtigen. Auf dieser Strecke wird des längeren bereits kein Personenverkehr mehr abgewickelt, sondern lediglich eine Art Werkverkehr-Anbindung für die Fa. Pengg an die ÖBB sichergestellt. Der Wegfall dieses einzigen Stammkunden mit einer monatlichen Beförderungsleistung von rund 2.000 t bedeutet wohl auch die Einstellung der Bahnlinie für Zwecke der Güterbeförderung. Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen daher vor dem Problem, die Mitarbeiter des Bahnbetriebes anderweitig einzusetzen, was vermutlich nicht ohne Härten für den einen oder anderen Mitarbeiter abgehen wird können.

# Kapfenberg - Aflenz



### **Peggau - Übelbach**

Auch auf der Bahnstrecke Peggau-Übelbach, auf der seit der Auflassung des Sägewerkes Lichtenstein quasi nur mehr Beförderungsleistungen für Personen abgewickelt werden, wurde die Anzahl der Mitarbeiter deutlich vermindert.

Haben im Jahre 1980 vergleichsweise noch 11 Bedienstete auf dieser Strecke Dienst versehen, so sind es im Jahre 1995 lediglich noch 5. Hier ist man allerdings bereits an die personellen Grenzen gestoßen, weil mit weniger Bediensteten die Verkehrsleistung und Verkehrssicherheit kaum mehr gewährleistet wäre, zumal auf dieser Strecke immerhin 160.000 Personen pro Jahr befördert werden.

Dieses Beförderungsaufkommen entspricht einer rund 50 %igen Steigerung gegenüber den Vergleichswerten vor 5 Jahren, wobei eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung abzusehen ist. Die Spitzenfrequenz des Verkehrsaufkommens beträgt über 100 Personen je Zug.

Im Bereich des Personenverkehrs besteht im Übelbachtal ein Parallelverkehr auf der Straße durch den KWD der ÖBB. Der Anteil dieser Buslinie am öffentlichen Verkehrsmarkt im Übelbachtal beträgt rund 30 %. Die Linienführung der Bahnstrecke ist für den Personenverkehr ideal, weil sie fast alle Siedlungsgebiete direkt durchfährt. Es wäre daher sinnvoll, im Rahmen des Verkehrsverbundes den Parallelverkehr auszuschalten und den Personentransport im Übelbachtal der Schiene zuzuweisen,

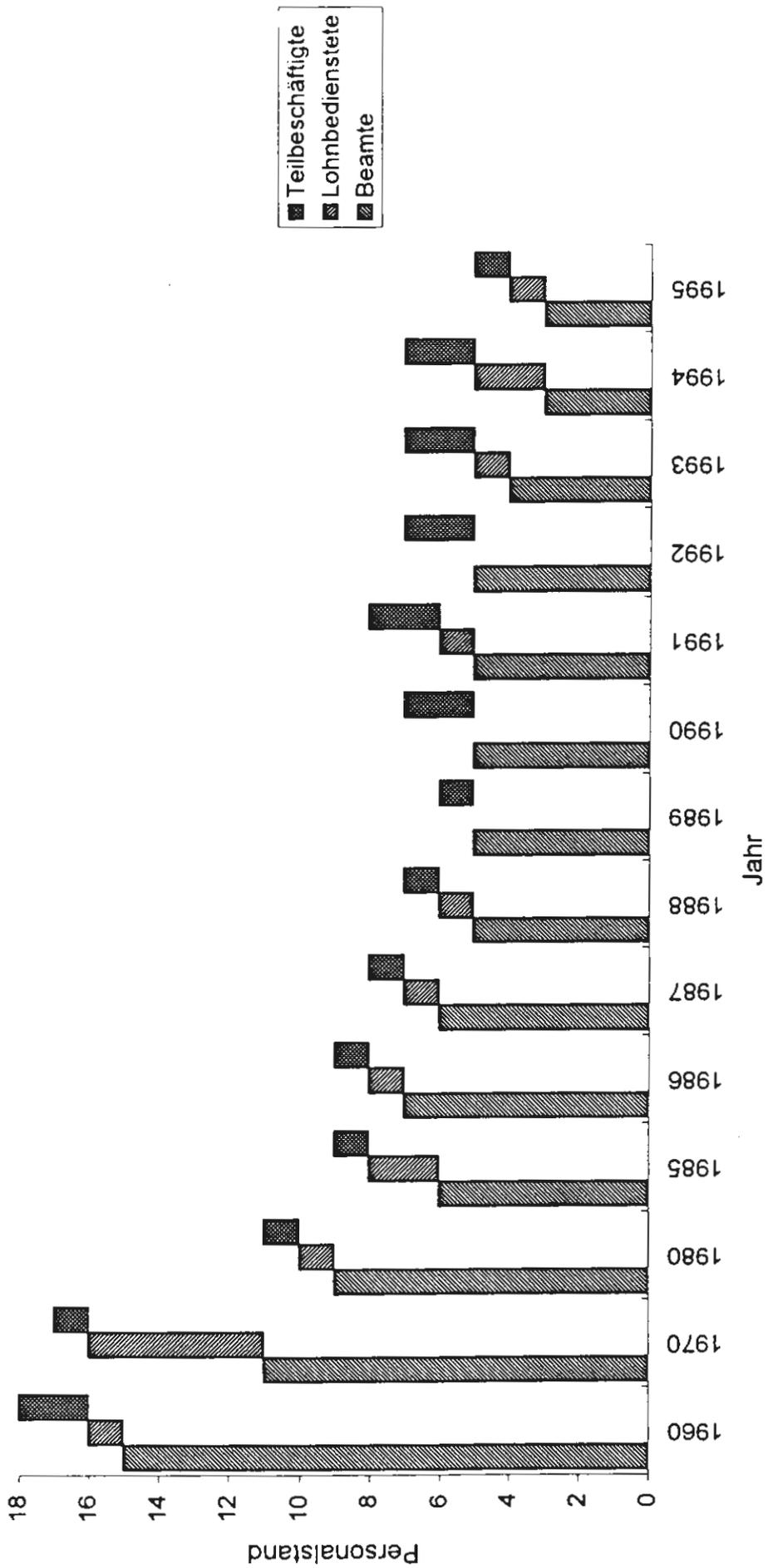
weil damit der umweltfreundlicheren Betriebsform - elektrischer Betrieb - der Vorzug gegeben wird und Spitzenfrequenzen (mindestens 150 Personen), die einem Eisenbahnbetrieb entsprechen, erreicht werden.

Die Problematik unzureichender Fahrbetriebsmittel für den Personenverkehr konnte durch den Ankauf einer gebrauchten Triebwagengarnitur bei der Züricher S-Bahnlinie (SZU) mittelfristig äußerst günstig gelöst werden, weil mit einem Gesamtaufwand für Ankauf und Modernisierung von 1,5 Mio.S adäquate und den Bedürfnissen des modernen Personenverkehrs entsprechende Fahrzeuge eingesetzt werden können.

Die folgende Tabelle bzw. Grafik veranschaulicht in augenfälliger Weise die Personalentwicklung auf Basis eines Langzeitvergleiches vom Jahre 1960 bis zum Jahre 1995:

BAHNLINIE: PEGGAU - ÜBELBACH									
Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1. 1960	1.1. 1970	1.1. 1980	1.1. 1990	1.1. 1991	1.1. 1992	1.1. 1993	1.1. 1994	1.1. 1995
Bau- und Bahnerhaltung	8	7	3	1	1	1	1	1	1
Bahnhofdienst	4	2	2	2	2	2	2	2	1
Zugbegleitdienst	3	3	2	1	1	1	0	1	0
Triebfahrzeugfahrdienst	1	3	3	2	2	2	3	2	1
Werkstättendienst	2	2	1	1	2	1	1	1	2
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>
Beamte und SVB	15	11	9	5	5	5	4	3	3
Lohnbedienstete	1	5	1	0	1	0	1	2	1
Teilbeschäftigte	2	1	1	2	2	2	2	2	1
Werkstättendienst (KWB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrdienst (KWB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>0</b>								
Beamte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lohnbedienstete	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Teilbeschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>

# Peggau - Übelbach



### **Feldbach - Bad Gleichenberg**

Der Personalstand in diesem Streckenbereich, der beispielsweise 1980 immerhin noch 36 Bedienstete umfaßt hat, ist im Jahre 1995 auf 26 Bedienstete zurückgegangen. In der Differenzierung von Bahn- und Kraftwagenbetrieb zeigt sich im Bahnbereich eine kontinuierliche Reduzierung bis an die möglichen Personalgrenzen, während im Busbereich statische bzw. leicht steigende Tendenzen offenbar werden.

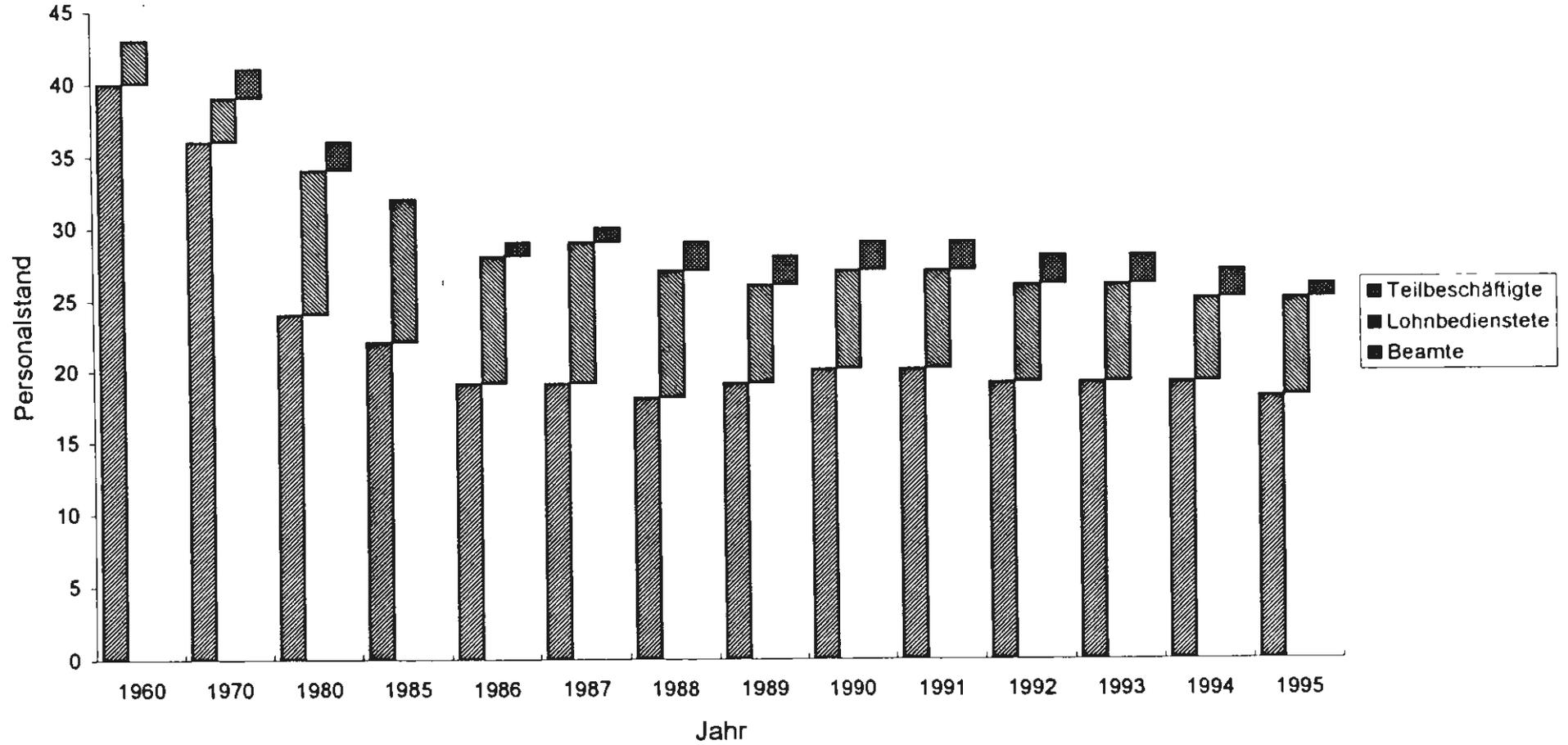
In mittelfristiger Betrachtung stößt man, wie bereits erwähnt, an die personellen Grenzen bzw. werden mittelfristig im Bahnbereich unter Aufrechterhaltung des bestehenden Leistungsumfanges sogar Nachbesetzungen erforderlich sein. Es stellt sich daher in dieser Situation ganz besonders aktuell die Frage nach Optimierungsmöglichkeiten zwischen Personaleinsatz und Leistungsangebot, zumal der regionale Stellenwert des schienengebundenen Beförderungsaufkommens an Personen und Gütern äußerst gering ist. Unter Optimierung ist daher auch eine allfällige Rücknahme des Leistungsangebotes unter Kompensation durch den Busbetrieb zur Sicherstellung eines entsprechenden Verkehrsangebotes bzw. rationellen Personalauslastung zu subsumieren.

In der folgenden Tabelle bzw. Grafik wird in Differenzierung der einzelnen Dienstbereiche ein Langzeitvergleich zwischen dem Jahre 1960 und dem Jahre 1995 für den gegenständlichen Streckenbereich vorgenommen:

BAHNLINIE: FELDBACH - BAD GLEICHENBERG

Anzahl der Mitarbeiter zum:	1.1. 1960	1.1. 1970	1.1. 1980	1.1. 1990	1.1. 1991	1.1. 1992	1.1. 1993	1.1. 1994	1.1. 1995
Bau- und Bahnerhaltung	14	13	8	6	6	5	5	4	5
Bahnhofdienst	8	8	6	6	7	7	5	5	5
Zugbegleitdienst	4	4	3	1	1	1	1	1	1
Triebfahrzeugfahrdienst	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Werkstättendienst	7	6	5	5	4	4	4	4	3
Elektrodienst	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Bahnbetrieb:</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
Beamte und SVB	34	29	19	16	16	15	13	12	11
Lohnbedienstete	2	3	6	3	3	3	3	3	4
Teilbeschäftigte	0	2	0	2	2	2	2	2	1
Werkstättendienst (KWB)	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Fahrdienst (KWB)	5	5	10	7	7	7	9	9	9
<b>Summe Kraftwagenbetrieb:</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
Beamte	6	7	5	4	4	4	6	7	7
Lohnbedienstete	1	0	4	4	4	4	4	3	3
Teilbeschäftigte	0	0	2	0	0	0	0	0	0
<b>Insges. Mitarbeiteranzahl:</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>26</b>

# Feldbach - Bad Gleichenberg



## V. WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE

Grundlage für die Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse waren in erster Linie die Jahresabschlüsse und Geschäftsberichte der Steiermärkischen Landesbahnen. Weiters standen die Buchhaltungen der einzelnen Jahre, das Anlagenverzeichnis und die Belegsammlung der Steiermärkischen Landesbahnen zur Verfügung.

Seit dem Jahre 1992 wird der Jahresabschluß in Anlehnung an die Bestimmungen des Rechnungslegungsgesetzes (RLG) erstellt. Das Gliederungsschema der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung entspricht weitgehend den Richtlinien für Privatbahnen, die vom Fachverband der Schienenbahnen in Abstimmung mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Eisenbahnaufsichtsbehörde) veröffentlicht wurden. Die Steiermärkischen Landesbahnen als Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark unterliegen zwar nicht dem RLG, jedoch erfolgte aufgrund der von der Aufsichtsbehörde gewünschten besseren Vergleichbarkeit der Eisenbahnunternehmungen untereinander eine weitgehende Anlehnung an diese neuen Bestimmungen.

### **1. Vermögens- und Kapitalstruktur**

Der Landesrechnungshof hat die in den Jahresbilanzen zusammengefaßten Positionen des Anlage- und Umlaufvermögens sowie die des Eigenkapitals und Fremdkapitals umseitig gerafft dargestellt.

**STEIERMÄRKISCHE LANDESBAHNEN - GERAFFTE VERMÖGENS- und KAPITALSTRUKTUR:**

<b>A K T I V A</b>	<b>1991</b>	<b>%</b>	<b>1992</b>	<b>%</b>	<b>1993</b>	<b>%</b>	<b>1994</b>	<b>%</b>
Anlagevermögen	281.678	72,58%	330.157	80,29%	353.146	77,94%	377.569	79,94%
Umlaufvermögen	101.641	26,19%	76.029	18,49%	95.076	20,98%	90.357	19,13%
Rechnungsabgrenzung	4.791	1,23%	5.036	1,22%	4.866	1,07%	4.384	0,93%
<b>V E R M Ö G E N</b>	<b>388.110</b>	<b>100%</b>	<b>411.222</b>	<b>100%</b>	<b>453.088</b>	<b>100%</b>	<b>472.310</b>	<b>100%</b>
<b>P A S S I V A</b>	<b>1991</b>	<b>%</b>	<b>1992</b>	<b>%</b>	<b>1993</b>	<b>%</b>	<b>1994</b>	<b>%</b>
Eigenkapital	364.672	46,98%	382.234	92,95%	414.761	91,54%	440.602	93,29%
Fremdkapital	23.430	3,02%	28.980	7,05%	38.311	8,46%	31.700	6,71%
Rechnungsabgrenzung	388.110	50,00%	8	0,00%	16	0,00%	8	0,00%
<b>K A P I T A L</b>	<b>776.212</b>	<b>100%</b>	<b>411.222</b>	<b>100%</b>	<b>453.088</b>	<b>100%</b>	<b>472.310</b>	<b>100%</b>

Einerseits ist aus dem hohen Anteil des Anlagevermögens die hohe Anlagenintensität zu erkennen, andererseits zeigt der jeweils hohe Eigenkapitalanteil einen äußerst geringen Verschuldungsgrad der Steiermärkischen Landesbahnen auf. Im Jahr 1991 betrug der Eigenkapitalanteil 93,96 %, im Jahr 1992 92,95 %, im Jahre 1993 91,54 % und schließlich im Jahre 1994 93,29 %.

Das abnutzbare Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Planmäßige Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode unter Zugrundelegung folgender Nutzungsdauern:

Anlagen	Jahre	%
Betriebsgebäude	20 - 75	1,33 - 5
Fahrbetriebmittel	10 - 25	4 - 10
Maschinen und maschinelle Anlagen	5 - 15	6,67 - 20
Krananlagen	25 - 33	3 - 4

Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit einem Einzelanschaffungswert von unter S 5.000,- werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben.

Für Anlagengruppen, wie Gleisanlagen, Streckenausrüstung (Fahrleitung) und Sicherungsanlagen sowie Werkzeuge, Geräte, Betriebs- und Geschäftsausstattung, werden Festwerte angesetzt.

Die Entwicklung der einzelnen Posten des **Anlagevermögens** und die Aufgliederung der Jahresabschreibung nach einzelnen Posten ist in der Zergliederung des Anlagevermögens als Beilage zur Bilanz dargestellt. Der ausgewiesene immaterielle Vermögenswert betrifft das Heimfallrecht für das Personalwohnhaus Murau, Monspergstraße 20, aufgrund eines im Jahre 1958 geleisteten Baukostenbeitrages.

Im **Umlaufvermögen** sind die Vorräte für die Bau- und Bahnerhaltung sowie im Bereich der Werkstätten die Forderungen sowie Geldkontenbestände zusammengefaßt. Die Vorratsmaterialien wurden nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren unter Anwendung des Niederstwertprinzips bewertet. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden jeweils mit dem Nennwert oder im Fall erkennbarer Einzelrisiken mit dem zum Bilanzstichtag maßgebenden niedrigeren Wert angesetzt.

Das **Eigenkapital** setzt sich zusammen aus dem um den Bilanzverlust (abzüglich der Einlagen zur Verlustabdeckung) verminderten Nennkapital und aus der jeweiligen nicht gebundenen Kapitalrücklage, die sich aus der Bereithaltung der im Bilanzjahr bedeckten Bestellungen ergibt, die aber jeweils erst im Folgejahr ausgeliefert bzw. durchgeführt werden.

**Rückstellungen für Abfertigungen** wurden im Jahre 1992 erstmals gebildet. Sie wurden finanzmathematisch unter Verwendung des Teilwertverfahrens mit einem Zinssatz von 6 % bewertet. Es wurden 3/5 der am 31. 12. 1991

bestehenden Ansprüche sowie die Veränderungen in den Folgejahren berücksichtigt. Die Rückstellungen für noch nicht abgeglichene Mehrleistungen und nicht konsumierte Urlaube wurden unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht in der Höhe des voraussichtlichen Anfalles gebildet. Unberücksichtigt bleiben jeweils Rückstellungen für Jubiläumsgelder, Pensionsverpflichtungen, Wiederherstellung des früheren Zustandes infolge der Einstellung der Teilstrecke Aflenz-Seebach-Turnau der Landesbahnstrecke Kapfenberg-Seebach-Turnau und die Heimfallstockdotierung.

Die **Verbindlichkeiten** sind jeweils mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Alle Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit von maximal einem Jahr. Unter den Verbindlichkeiten scheinen keine Bankverbindlichkeiten auf. Der überwiegende Teil der Schulden stammt aus Lieferungen und Leistungen.

## **2. Betriebsvermögensvergleich**

Zur Darstellung der pauschalen Bilanzergebnisse der letzten vier Jahre und zur Überprüfung der kumulierten Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen hat der Landesrechnungshof einen Betriebsvermögensvergleich vom 1. Jänner 1991 bis 31. Dezember 1994 erstellt.

Das Prinzip des Betriebsvermögensvergleiches liegt in der Gegenüberstellung des Eigenkapitals am Anfang und am Ende des Betrachtungszeitraumes. Positive oder negative Veränderungen des Eigenkapitalstandes unter Hinzurechnung der Entnahmen und unter Abzug der getätigten Einlagen spiegeln den Erfolg der untersuchten Periode wider.

Der pauschale Betriebsvermögensvergleich über die Kalenderjahre 1991 bis 1994 zeigt folgendes Bild bzw. Ergebnis:

**BETRIEBSVERMÖGENSVERGLEICH**

öS

**BETRIEBSVERMÖGEN per 31.12.1994** **440.601.959,66**

Abzüglich der gewährten SUBVENTIONEN :

Investitionszuschuß 1994 Bund	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1994 Land Steiermark	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1993 Bund	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1993 Land Steiermark	-18.000.000,00
Förderungszuschuß 1993 Land Salzburg	-1.250.000,00
Investitionszuschuß 1992 Bund	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1992 Land Steiermark	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1992 Land Salzburg	-1.250.000,00
Investitionszuschuß 1991 Bund	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1991 Land Steiermark	-18.000.000,00
Investitionszuschuß 1991 Land Salzburg	-1.250.000,00
<b>Korr. Betriebsvermögen per 31.12.1994</b>	<b>292.851.959,66</b>

**BETRIEBSVERMÖGEN per 1.1.1991** **-322.343.756,06**

-29.491.796,40

Abzüglich der EINLAGEN des Eigentümers:

Einlagen Land Steiermark 1994	-67.000.000,00
Einlagen Land Steiermark 1993	-72.500.000,00
Einlagen Land Steiermark 1992	-62.500.000,00
Einlagen Land Steiermark 1991	-74.000.000,00
Einlagen Land Steiermark ao. Hh.	-15.363.611,00

**PERIODENVERLUST (1991 - 1994)** **-320.855.407,40**

**KUMULIERTES ERGEBNIS lt. GuV-RECHNUNG (1991-1994)**

VERLUST 1991	-84.285.384,07
VERLUST 1992	-82.187.948,94
VERLUST 1993	-77.222.829,48
VERLUST 1994	-77.159.244,91

**KUMULIERTER VERLUST (1991 - 1994)** **-320.855.407,40**

Anhand dieser **indirekten Gewinnermittlung** (Betriebsvermögensvergleich) ist somit festzustellen, daß im betrachteten Zeitraum der letzten vier Jahre, nämlich von Anfang 1991 bis Ende 1994, ein Gesamtverlust von S 320,855.407,40 erwirtschaftet wurde. Anzumerken ist weiters, daß dieser Wert mit den kumulierten Ergebnissen der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1991 bis 1994 übereinstimmt, was die rechnerische Richtigkeit dieser Rechnung und den Bilanzenzusammenhang erweist.

Daß trotz des verlustbedingten Kapitalverzehr keine Vermögensinsuffizienz aufgetreten ist, liegt in zwei Fakten begründet:

- \* der permanenten Kapitalzufuhr durch den Eigentümer (Land Steiermark) des Betriebes gewerblicher Art im Wege von jährlichen Einlagen zur Verlustabdeckung sowie
- \* den in den letzten Jahren geflossenen beachtlichen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand, wobei Bund und Land Steiermark zu gleichen Teilen als Förderer aufgetreten sind.

Im Hinblick auf die Doppelnatur des Landes Steiermark, nämlich als Eigentümer der Landesbahnen und als Förderer von Privatbahnen, ist die Rechtsnatur der Zahlungsströme seitens des Landes ambivalent. Analog sind auch im

Landeshaushalt getrennte Ansätze eingerichtet. Nämlich der Ansatz 1/878009-7402 für den Zuschuß (Einlagen) zur Verlustabdeckung und 1/878018-7452 für die Zuschußrate (Subvention) an die Steiermärkischen Landesbahnen für das Investitionsprogramm mit Beteiligung des Bundes.

Die Kapitaleinlagen werden im vorhinein (Voranschlag) in den letzten Jahren jeweils zu 4,5 Mio.S (vgl. Wirtschaftsplan 87800) insbesondere für Investitionen im Kraftwagenbetrieb veranschlagt, was an der Rechtsnatur dieser Mittel als Kapitaleinlagen nichts ändert.

Für das vorgesehene Investitionsprogramm der Steiermärkischen Landesbahnen in den Jahren 1991 bis 1995 in Höhe von 180 Mio.S hat sich der Bund bereiterklärt, die Hälfte der Kosten zu tragen, soferne die andere Hälfte vom Land Steiermark übernommen wird. Insoferne liegen Gewährungen von Förderungen vor. Auf das diesbezügliche Übereinkommen wird im folgenden Berichtskapitel noch näher eingegangen.

**Die Unterscheidung der Zahlungsströme des Landes Steiermark nach ihrer Rechtsnatur in Einlagekapital und Subventionen ist für die buchtechnische und steuertechnische Behandlung im Bereich der Landesbahnen von Belang, nicht jedoch für die Ausgabenwirksamkeit im Landeshaushalt.** Die Belastung des ordentlichen Landeshaushaltes aus dem Titel "Landesbahnen" hat demnach in den letzten vier Jahren betragen:

Jahr	Kapitaleinlagen in tsd.S	Förderungen in tsd.S	Haushaltsbelastung in tsd.S
1991	74.000	18.000	92.000
1992	62.500	18.000	80.500
1993	72.500	18.000	90.500
1994	67.000	18.000	85.000
	276.000	72.000	348.000

Nachdem die Murtalbahn mit einem Streckenanteil von rund 23 % auf Salzburger Gebiet verläuft, besteht naturgemäß ein Interesse des Landes Salzburg an dieser Eisenbahn, was in einer anteiligen Bereitschaft zur Investitionsbeteiligung zum Ausdruck kommt. Für den Investitionshorizont der Jahre 1991 bis einschließlich 1993 wurde ein Einvernehmen über Anteilsraten von 1,25 Mio.S pro Jahr erzielt. Für die Jahre 1994 und 1995 erklärte sich das Land Salzburg bereit, jeweils 1,8 Mio.S als Beitrag für die Schienenverkehrsleistung auf Salzburger Gebiet durch die Murtalbahn zu leisten. Die Ermittlung dieses Beitrages ergibt sich aus folgender Überlegung:

Durchschnittliche Vollkosten der Streckenerhaltung	21,90 Mio. S
Mittel der Investitions- und Instandhaltungskosten für Schienen- fahrzeuge im Personenverkehr	<u>4,10 Mio. S</u>
	26,00 Mio. S
Abzüglich 50 % Bundesförderung nach dem BUG	- <u>13,00 Mio. S</u>
	13,00 Mio. S
davon 23 % Streckenanteil	2,99 Mio. S
<u>abzüglich 40 % Kostendeckungsgrad</u>	<u>- 1,19 Mio.S.</u>
<b>Anteil des Landes Salzburg</b>	<b>1,80 Mio. S</b>
=====	

### 3. Darstellung der Betriebsergebnisse

Die **Betriebsergebnisse** für die Sparten **"Bahnbetrieb und Kraftwagenbetrieb"** haben sich wie folgt im Vergleichszeitraum 1992 bis 1994 entwickelt:

Periode	Bahnbetrieb	Kraftwagenbetrieb	insgesamt
1992	-73,5 Mio.S	-1,1 Mio.S	-74,6 Mio.S
1993	-74,2 Mio.S	-1,2 Mio.S	-75,4 Mio.S
1994	-71,9 Mio.S	-2,2 Mio.S	-74,1 Mio.S

In dieser Tabelle wurden die Betriebsergebnisse, das sind jene Leistungen, die von den Sparten Bahn und Kraftwagenbetrieb selbst erwirtschaftet wurden, dargestellt. Nach Berücksichtigung der **"Sonstigen Gebarung"**, die vor allem Aufwendungen und Erträge, welche den beiden Betriebssparten nicht unmittelbar und direkt zugerechnet werden, umfaßt, ergeben sich nachstehende **Jahresbilanzergebnisse** (Beilage 3) für die Steiermärkischen Landesbahnen:

Periode	Bilanzergebnisse
1992	- 82,2 Mio. Schilling
1993	- 77,2 Mio. Schilling
1994	- 77,2 Mio. Schilling

Um diese Abgänge abzudecken hat **das Land Steiermark** in den letzten Jahren folgende **Zuschüsse** getätigt:

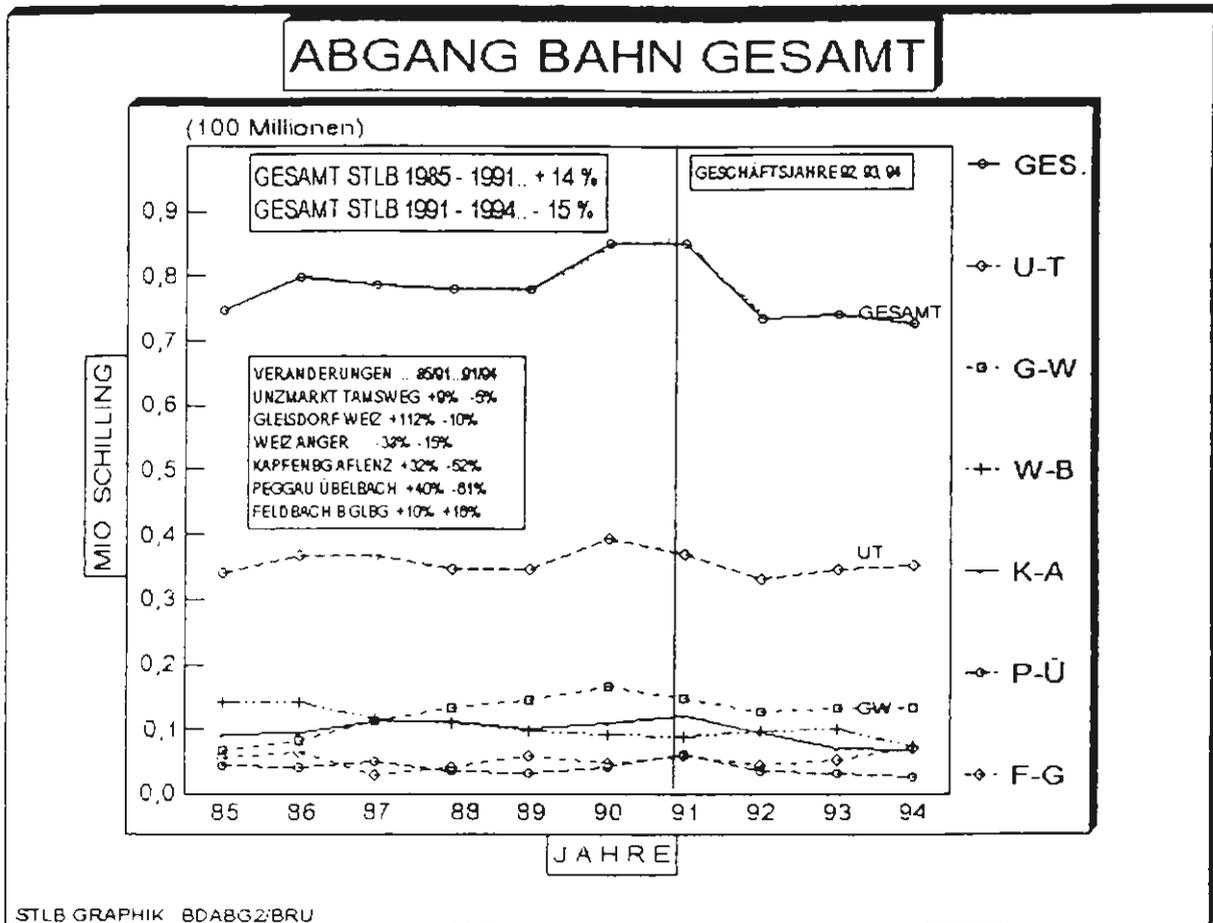
<b>Periode</b>	<b>Verlustabdeckungen</b>
1992	62,5 Mio. Schilling
1993	72,5 Mio. Schilling
1994	67,0 Mio. Schilling

Die **Gewinn- und Verlust-Rechnungen** werden ab dem Jahr 1993 unter Orientierung am RLG in der neuen Staffelform erstellt. Der Jahresabgang ist unter Position 13 "Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit" ermittelt.

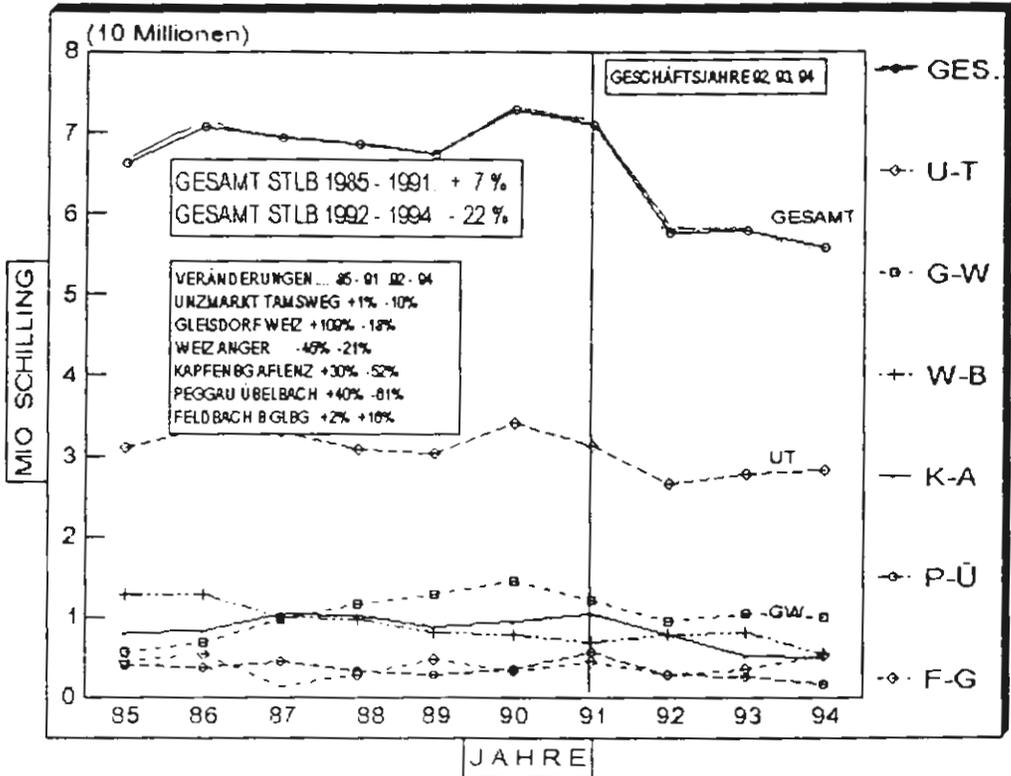
Für die letzten **drei Wirtschaftsjahre (1992 bis 1994)** ergibt sich beispielsweise folgendes **Gesamtbild der Gebarung**:

BETRIEBSSPARTE	ERTRÄGE	AUFWÄNDE	VERLUST	RELATION
<b>1992</b>				
Bahnbetrieb	60.132.260,89	133.593.666,26	-73.461.405,37	89,38%
Kraftwagenbetrieb	40.306.483,69	41.396.471,49	-1.089.987,80	1,33%
Sonstige Bereiche	1.131.690,45	8.768.246,22	-7.636.555,77	9,29%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>101.570.435,03</b>	<b>183.758.383,97</b>	<b>-82.187.948,94</b>	<b>100,00%</b>
<b>1993</b>				
Bahnbetrieb	61.876.118,65	136.044.865,81	-74.168.747,16	96,05%
Kraftwagenbetrieb	43.624.094,01	44.777.819,76	-1.153.725,75	1,49%
Sonstige Bereiche	2.615.111,88	4.515.468,45	-1.900.356,57	2,46%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>108.115.324,54</b>	<b>185.338.154,02</b>	<b>-77.227.829,48</b>	<b>100,00%</b>
<b>1994</b>				
Bahnbetrieb	67.742.685,04	139.692.134,46	-71.949.449,42	93,25%
Kraftwagenbetrieb	44.872.309,53	47.029.628,99	-2.157.319,46	2,80%
Sonstige Bereiche	2.461.133,36	5.513.609,39	-3.052.476,03	3,96%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>115.076.127,93</b>	<b>192.235.372,84</b>	<b>-77.159.244,91</b>	<b>100,00%</b>

Die folgenden Grafiken zeigen, mittel- und langfristig, insgesamt, mit bzw. ohne Pensionsaufwand, eine gewisse Stabilisierung:



# ABGANG BAHN OHNE PENSIONEN



Hiezu ist folgendes festzustellen:

Nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 (PBUG), BGBl.Nr. 606/1988, und der Privatbahn-Tarifverordnung, BGBl.Nr. 406/1989, wird den Privatbahnen ein Leistungsauftrag für gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen im Personen- und Güterverkehr erteilt, wie er auch für die Österreichischen Bundesbahnen besteht. Die daraus entstehenden Einnahmenseinfälle sind den Privatbahnen auf Antrag abzugelten.

Aufgrund dieser Gesetzeslage haben die Privatbahnen einen **Anspruch auf Abgeltungsleistungen für Tarifiermäßigungen**. Die Abgeltungsbeträge werden daher ab dem Jahre 1990 der Periode zugerechnet, für die sie beansprucht werden, d.h. in der die Tarifiermäßigungen geleistet werden. Vordem hatten die Steiermärkischen Landesbahnen die Zuwendungen des Bundes aperiodisch verrechnet, nämlich im Zuflußjahr, da bis zum PBUG 1988 kein Rechtsanspruch auf diese Mittel bestanden hat.

So wurden daher von den Steiermärkischen Landesbahnen die Tarifabgeltungen des Bundes nach dem PBUG und dem Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG) im Bahnbetrieb verrechnet:

1992:	S 18,537.802,76
1993:	S 20,661.648,96
1994:	S 21,589.996,18

Aus den vorangegangenen **Gebardungsdarstellungen** lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- \* Der Abgang im Bahnbetrieb ist 1993 gegenüber 1992 gestiegen bzw. hat sich 1994 gegenüber den Vorjahren verringert.
- \* Im Kraftwagenbetrieb sind insbesondere die Sachausgaben und die Ausgaben für Personal gestiegen, wobei allerdings auch bei den Einnahmen Zuwächse zu verzeichnen sind, sodaß sich das Ergebnis, verglichen mit dem Vorjahresabgang, wenig verändert darstellt.
- \* Die Mehreinnahmen bei der "Sonstigen Gebardung" im Jahre 1993 resultieren daraus, daß im Jahre 1993 der Verkaufserlös für die festen Anlagen der ehemaligen Landesbahnenstrecke Preding-Wieselsdorf enthalten war. Die Mehrausgaben gegenüber 1992 ergeben sich im wesentlichen daraus, daß im Jahre 1994 einmalige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Übertragung des Dampfzugverkehrs auf der Strecke Weiz-Birkfeld (Feistritztalbahn) an eine regionale Betreibergesellschaft angefallen sind.
- \* Im Vergleich aller drei Gebardungsbereiche (Bahn, Kraftwagen, Sonstige) ergibt sich buchmäßig im Jahre 1994 gegenüber den beiden Vorjahren eine Abgangsminderung.

Nachstehend erfolgt eine **Gegenüberstellung der Gesamtgebarung der Steiermärkischen Landesbahnen der Jahre 1994, 1993 und 1992:**

<u>Periode</u>	<u>1994</u>	<u>1993</u>	<u>1992</u>
Erträge	115,1 Mio.S	108,1 Mio.S	101,6 Mio.S
Aufwände	192,3 Mio.S	185,3 Mio.S	183,8 Mio.S
<b>Jahresverlust</b>	<b>- 77,2 Mio.S</b>	<b>- 77,2 Mio.S</b>	<b>- 82,2 Mio.S</b>

Die nahezu identen Jahresverluste der Jahre 1994 und 1993 sind im Zusammenhang mit den verbesserten Ergebnissen im Bereich des "Bahnbetriebes" zu sehen.

**Feststellungen zu den einzelnen Betriebssparten:**

**Bahnbetrieb:**

Nach wie vor ist der eigentliche Verlustträger der Bahnbetrieb. Der Verlust des Bahnbetriebes konnte in den letzten Jahren stabilisiert und im Jahre 1994 mit 79,9 Mio.S sogar gesenkt werden.

Die Konzessionen für die Landesbahnstrecken Gleisdorf - Weiz, Unzmarkt - Tamsweg und Kapfenberg - Aflenz gelten bis 31. Dezember 1998. Die Strecke Kapfenberg - Aflenz,

auf der nur mehr ein Werkverkehr zum Walzwerk "Margarethenhütte" aufrechterhalten wurde, wird im Zusammenhang mit der Insolvenz dieses Werkes wohl aufzulassen sein.

Aus den vorgelegten Rechnungsabschlüssen ergibt sich folgende **Verteilung des Betriebsabganges auf die einzelnen Strecken** der Steiermärkischen Landesbahnen bzw. nachstehender Jahresvergleich:

<b>Strecke</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
	<b>Mio.S</b>	<b>Mio.S</b>	<b>Mio.S</b>
Unzmarkt - Tamsweg	34,712	34,692	33,299
Gleisdorf - Weiz	13,405	13,458	12,678
Weiz-Birk- feld	7,100	10,177	9,852
Kapfenberg - Aflenz	6,780	6,978	9,446
Peggau - Übelbach	2,999	3,385	3,609
Feldbach - Bad Gleis- chenberg	6,953	5,479	4,577
<b>Summe</b>	<b>71,949</b>	<b>74,169</b>	<b>73,461</b>

Aus dieser Gegenüberstellung der Wirtschaftsjahre ist ersichtlich, daß sich der Abgang aller Strecken, entweder unwesentlich verändert oder sogar vermindert hat. Die Murtalbahn hat naturgemäß den größten Anteil am Gesamtabgang. Insgesamt ist der Abgang 1994 gegenüber dem Vorjahr um **rund 2,22 Mio. Schilling gesunken** bzw. liegt dieser auch unter dem Ergebnis des Jahres 1992 und ist insoferne **eines der besten Ergebnisse seit Jahren.**

Die vergleichende Gegenüberstellung einzelner Erfolgs- bzw. **Aufwandsgruppen des Bahnbetriebes** für das Wirtschaftsjahr 1992 bis 1994 zeigt folgendes Bild:

	1994 Mio.S	1993 Mio.S	1992 Mio.S
<b><u>Erträge:</u></b>			
Personen	10,148	9,113	8,023
Frachtgut	18,634	18,141	22,468
Postbeförderungen	970	970	962
versch.Einnahmen (inkl.Anlagenverkauf)	14,017	10,162	7,161
Zuschuß d.Bundes aus PBUG + FLAG	21,590	20,662	18,538
Ant.Einnahmen an Direktion	2,383	2,828	2,980
<b>Summe der Erträge</b>	<b>67,742</b>	<b>61,876</b>	<b>60,132</b>
<b><u>Ausgaben:</u></b>			
Personalaufwand	61,884	61,757	61,718
Ruhe- u.Versor- gungsgenüsse	16,905	16,308	15,880
Sachausgaben	47,149	46,775	45,281
Abschreibungen	13,754	11,204	10,715
<b>Summe der Ausgaben</b>	<b>139,692</b>	<b>136,044</b>	<b>133,594</b>
<b>Erfolg</b>	<b>- 71,950</b>	<b>- 74,168</b>	<b>- 73,462</b>

Zu dieser Gegenüberstellung wird folgendes ausgeführt:

- \* Die Gesamteinnahmen des Bahnbetriebes weisen gegenüber dem Jahre 1992 eine Steigerung von 7,6 Mio. Schilling auf.
- \* Auf der Ausgabenseite stagnieren der Personalaufwand.
- \* Die Ruhe- und Versorgungsgenüsse sind unwesentlich gestiegen.

Im Bahnbetrieb der Steiermärkischen Landesbahnen wurden 1994 insgesamt 1,053.051 Personen befördert, das sind um 19.074 oder 1,84 % mehr als im Jahre 1993.

#### **Kraftwagenbetrieb:**

Die vergleichende Gegenüberstellung der Gebarungsergebnisse im **Kraftwagenbetrieb** der letzten drei Jahre (1992 bis 1994) zeigt folgendes Bild:

	1994	1993	1992
	S	S	S
<b><u>Erträge:</u></b>			
Personen u.Gepäck	32,394.954,67	31,980.306,03	31,481.112,37
Frachtgut	11,143.920,82	9,724.639,66	7,996.639,64
Postbeförderungen	43.851,32	39.378,87	39.443,20
versch.Einnahmen	547.397,32	990.698,25	910.641,12
Ant.Einnahmen an Direktion	742.185,40	889.071,20	878.647,36
<b>Summe der Erträge</b>	<b>44,872.309,53</b>	<b>43,624.094,01</b>	<b>40,306.483,69</b>
<b><u>Ausgaben:</u></b>			
Personalaufwand	26,312.843,09	25,342.568,74	24,140.704,19
Ruhe- u.Versor- gungsgenüsse	2,449.363,70	2,086.064,40	2,004.214,10
Sachausgaben	12,114.845,50	10,913.990,35	9,612.278,59
Abschreibungen	6,152.576,70	6,435.196,27	5,639.274,61
<b>Summe der Ausgaben</b>	<b>47,029.628,99</b>	<b>44,777.819,76</b>	<b>41,396.471,49</b>
<b>Abgang</b>	<b>- 2,157.319,46</b>	<b>- 1,153.725,75</b>	<b>- 1,089.987,80</b>
=====			

Hiezu ist folgendes festzustellen:

Die Einnahmen im Personenverkehr des Kraftwagenbetriebes haben eine Steigerung erfahren.

Die Einnahmen in Güterverkehr stammen im wesentlichen aus den Einnahmen im Stückgutverkehr (Flächenbedienung mit LKW). Im Vergleich zu den Vorjahren wurden in dieser Sparte Mehreinnahmen erzielt.

Die Mehraufwendungen bei den Personalkosten sowie den Ruhe- und Versorgungsgenüssen sind auf die Gehalts- und Lohnerhöhungen zurückzuführen. Die Erhöhung beim Sachaufwand ergab sich im wesentlichen aus der Beauftragung eines Frächters für den Bahnexpressverkehr in Tamsweg.

Die Beförderungstonnage im Bahnexpressverkehr hat sich mittelfristig wie folgt entwickelt:

Stützpunkt	1994	1993	1992
	t	t	t
Murau/Tamsweg	810,9	754,8	1,560,8
Tamsweg	873,8	802,7	--
Weiz	2,749,7	2,498,2	2,583,1
Kapfenberg	361,2	267,9	256,8
Feldbach	723,0	685,9	714,6
<b>Summe</b>	<b>5,518,6</b>	<b>5,009,5</b>	<b>5,115,3</b>

Trotz einer gewissen Sättigung des Stückgutmarktes und einer verschärften Konkurrenzsituation mit privaten Paketzustelldiensten konnten bei allen Standorten Beförderungszuwächse erzielt werden.

In den Bereichen der Stützpunkte Weiz, Kapfenberg und Feldbach sind im Stückgutverkehr (Bahnexpress) eigene LKW im Einsatz. Der Stützpunkt Tamsweg wird seit 1. 1. 1993 vom ÖBB-Verteilzentrum Bischofshofen und der Stützpunkt Murau seit 1. 6. 1994 vom ÖBB-Knoten Leoben durch von den Steiermärkischen Landesbahnen beauftragte Frächter bedient.

Die in den letzten Jahren erzielten günstigen Ergebnisse im Bahnexpressverkehr werden sich im Jahr 1995 allerdings nicht mehr fortsetzen lassen. Im Zuge der rigorosen Sparmaßnahmen der ÖBB mußten die Steiermärkischen Landesbahnen, wie auch alle anderen österreichischen Privatbahnen, einer Änderung der Aufteilung der Frachtanteile im Bahnexpressverkehr zu ihren Ungunsten zustimmen. Dies bedeutet, daß die Umsätze im Bahnexpressverkehr im Jahr 1995 auf rund 7 Mio. Schilling (1994 11 Mio. Schilling) sinken werden. Im Jahr 1996 ist mit einem weiteren Rückgang auf 6 Mio. Schilling zu rechnen.

**In den nachfolgenden Aufstellungen ist die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in den einzelnen Betriebsstandorten für die Sparten Busbetrieb, Bahnexpressdienst und LKW-Einsatz dargestellt:**

B U S B E T R I E B

1992

	Gesamt	Murau	Weiz	Kapfenberg	Feldbach
<b>Einnahmen:</b>					
Personen	30,438.112,37	10,511.728,84	5,653.317,92	8,586.191,42	5,686.874,19
Versch.Einnahmen	896.909,12	399.437,50	51.610,55	339.100,37	106.760,70
Postbeförderung	39.443,20	-	-	21.668,82	17.774,38
Anteil Verwaltung	755.937,73	251.207,49	151.264,72	232.685,27	120.780,25
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>32,130.402,42</b>	<b>11,162.373,83</b>	<b>5,856.193,19</b>	<b>9,179.645,88</b>	<b>5,932.189,52</b>
<b>Ausgaben:</b>					
Personal	20,796.625,58	7,544.710,84	3,886.724,22	6,323.846,78	3,041.343,74
Ruhe- u.Versorgungs- genüsse	2,004.214,10	828.583,--	391.522,--	404.374,90	379.734,20
Sachausgaben	8,520.468,32	2,757.149,95	1,809.192,52	2,349.126,86	1,604.998,99
Abschreibungen	5,171.451,40	1,883.431,96	702.081,73	1,882.839,54	703.098,17
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>36,492.759,40</b>	<b>13,013.875,75</b>	<b>6,789.520,47</b>	<b>10,960.188,08</b>	<b>5,729.175,10</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>32,130.402,42</b>	<b>11,162.373,83</b>	<b>5,856.193,19</b>	<b>9,179.645,88</b>	<b>5,932.189,52</b>
<b>Abgang/Ertrag</b>	<b>- 4,362.356,98</b>	<b>- 1,851.501,92</b>	<b>- 933.327,28</b>	<b>- 1,780.542,20</b>	<b>+ 203.014,42</b>
Abgang in % vom Ertrag	13,58 %	16,59 %	15,94 %	19,40 %	-
Ertrag in % vom Aufwand	-	-	-	-	3,54 %

B U S B E T R I E B

1993

	Gesamt	Murau	Weiz	Kapfenberg	Feldbach
<b>Einnahmen:</b>					
Personen	31,940,721,03	11,421.367,95	5,920.629,72	8,727.261,12	5,871.462,24
Versch.Einnahmen	964.022,80	592.155,--	36.455,50	169.349,75	166.062,55
Postbeförderung	39.378,87	-	-	21.668,42	17.710,45
Anteil Verwaltung	736.308,55	260.179,70	146.072,32	208.515,44	121.541,09
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>33,680,431,25</b>	<b>12,273.702,65</b>	<b>6,103.157,54</b>	<b>9,126.794,73</b>	<b>6,176.766,33</b>
<b>Ausgaben:</b>					
Personal	21,734.805,95	7,863.882,06	4,094.260,73	6,387.139,10	3,389.524,06
Ruhe- u.Versorgungs- genüsse	2,086.064,40	818.176,40	397.707,40	438.808,60	431.372,--
Sachausgaben	8,500.157,44	2,908.075,96	1,807.464,05	2,187.354,34	1,597.263,09
Abschreibungen	5,933.533,19	2,137.359,06	953.679,38	2,217.127,95	715.366,80
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>38,254.560,98</b>	<b>13,727.493,48</b>	<b>7,253.111,56</b>	<b>11,140.429,99</b>	<b>6,133.525,95</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>33,680,431,25</b>	<b>12,273.702,65</b>	<b>6,103.157,54</b>	<b>9,126.794,73</b>	<b>6,176.776,33</b>
<b>Abgang/Ertrag</b>	<b>- 4,574.129,73</b>	<b>- 1,453.790,83</b>	<b>- 1,149.954,02</b>	<b>- 2,013.635,26</b>	<b>+ 43.250,38</b>
Abgang in % vom Ertrag	13,58 %	18,45 %	18,84 %	22,06 %	-
Ertrag in % vom Aufwand	-	-	-	-	0,71 %

B U S B E T R I E B

1 9 9 4

	Gesamt	Murau	Weiz	Kapfenberg	Feldbach
<b>Einnahmen:</b>					
Personen	32,394.954,67	12,116.682,36	5,864.694,13	8,442.587,22	5,970.990,96
Versch.Einnahmen	475.030,32	184.010,40	81.823,60	142.389,40	66.806,92
Postbeförderung	43.851,32	-	-	26.266,32	17.585,--
Anteil Verwaltung	604.060,79	223.124,37	109.687,19	170.624,52	100.624,71
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>33,517.897,10</b>	<b>12,523.817,13</b>	<b>6,056.204,92</b>	<b>8,781.867,46</b>	<b>6,156.007,59</b>
<b>Ausgaben:</b>					
Personal	22,281.793,70	8,253.760,23	3,682.345,24	6,719.815,85	3,625.872,38
Ruhe- u.Versorgungs- genüsse	2,449.363,70	984.650,20	518.701,--	495.001,80	451.010,70
Sachausgaben	8,962.986,44	3,227.848,57	1,755.854,79	2,296.941,96	1,682.341,12
Abschreibungen	5,647.247,51	2,145.957,52	828.579,83	1,956.950,18	715.759,98
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>39,341.391,35</b>	<b>14,612.216,52</b>	<b>6,785.480,86</b>	<b>11,468.709,79</b>	<b>6,474.984,18</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>33,517.897,10</b>	<b>12,523.817,13</b>	<b>6,056.204,92</b>	<b>8,781.867,46</b>	<b>6,156.007,59</b>
<b>Abgang/Ertrag</b>	<b>- 5,823.494,25</b>	<b>- 2,088.399,39</b>	<b>- 729.275,94</b>	<b>- 2,686.842,33</b>	<b>- 318.976,59</b>
<b>Abgang in % vom Ertrag</b>	<b>17,37 %</b>	<b>16,67 %</b>	<b>12,04 %</b>	<b>30,60 %</b>	<b>5,18 %</b>
<b>Ertrag in % vom Aufwand</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

B A H N E X P R E S S ( B E X ) + L K W

1992

	SUMME BEX	Weiz	Kapfenberg	Feldbach	Summe LKW	Weiz	Kapfenberg
<b>Einnahmen:</b>							
Güterbeförderung	7.721.391,--	5.700.385,--	532.068,--	1.488.938,--	318.248,64	-	318.248,64
Versch.Einnahmen	5.869,--	3.909,--	1.960,--	-	7.863,--	-	7.863,--
Anteil Verwaltung	112.290,89	76.018,23	12.734,02	23.538,64	10.418,74	-	10.418,74
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>7.839.550,89</b>	<b>5.780.312,23</b>	<b>546.762,02</b>	<b>1.512.476,64</b>	<b>336.530,38</b>	<b>-</b>	<b>336.530,38</b>
<b>Ausgaben:</b>							
Personal	3.237.423,18	2.137.428,32	482.487,91	617.506,95	106.655,43	-	106.655,43
Sachausgaben	971.688,53	689.217,64	84.927,21	197.543,68	120.121,74	-	120.121,74
Abschreibungen	363.693,59	206.665,02	56.474,87	100.553,70	104.129,62	-	104.129,62
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>4.572.805,30</b>	<b>3.033.310,98</b>	<b>623.889,99</b>	<b>915.604,33</b>	<b>330.906,79</b>	<b>-</b>	<b>330.906,79</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>7.839.550,89</b>	<b>5.780.312,23</b>	<b>546.762,02</b>	<b>1.512.476,64</b>	<b>336.530,38</b>	<b>-</b>	<b>336.530,38</b>
<b>+ Überschuß</b>	<b>+ 3.266.745,59</b>	<b>+ 2.747.001,25</b>	<b>- 77.127,97</b>	<b>+ 596.872,31</b>	<b>+ 5.623,59</b>	<b>-</b>	<b>+ 5.623,59</b>

B A H N E X P R E S S ( B E X ) + L K W

1993

	SUMME BEX	Tamsweg	Weiz	Kapfenberg	Feldbach	Summe LKW	Kapfenberg
<b>Einnahmen:</b>							
Güterbeförderung	9.577.794,90	1.860.111,50	5.573.994,40	582.057,--	1.561.632,--	186.429,76	186.429,76
Versch.Einnahmen	14.230,45	2.947,45	3.789,--	871,--	6.623,--	12.445,--	12.445,--
Anteil Verwaltung	144.585,58	25.274,60	81.399,08	13.380,67	24.531,23	8.177,07	8.177,07
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>9.736.610,93</b>	<b>1.888.333,55</b>	<b>5.659.182,48</b>	<b>596.308,67</b>	<b>1.592.786,23</b>	<b>207.051,83</b>	<b>207.051,83</b>
<b>Ausgaben:</b>							
Personal	3.500.189,68	142.985,24	2.175.204,95	445.686,45	736.313,04	107.573,11	107.573,11
Sachausgaben	2.300.705,32	1.292.204,32	708.932,47	86.461,29	213.107,24	113.127,59	113.127,59
Abschreibungen	396.988,55	5.623,99	230.337,57	57.894,41	103.132,58	104.674,53	104.674,53
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>6.197.883,55</b>	<b>1.440.813,55</b>	<b>3.114.474,99</b>	<b>590.042,15</b>	<b>1.052.552,86</b>	<b>325.375,23</b>	<b>325.375,23</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>9.736.610,93</b>	<b>1.888.333,55</b>	<b>5.659.182,48</b>	<b>596.308,67</b>	<b>1.592.786,23</b>	<b>207.051,83</b>	<b>207.051,83</b>
<b>+ Überschuß</b>	<b>+ 3.538.727,38</b>	<b>+ 447.520,--</b>	<b>+ 2.544.707,49</b>	<b>+ 6.266,52</b>	<b>+ 540.233,37</b>	<b>- 118.323,40</b>	<b>- 118.232,40</b>

BAHNEXPRESS (BEX) + LKW

1994

	SUMME BEX	Tamsweg	Weiz	Kapfenberg	Feldbach	Murau	Summe LKW
<b>Einnahmen:</b>							
Güterbeförderung	10.945.942,--	1.975.630,--	5.605.981,--	713.873,--	1.521.011,--	1.129.447,--	197.978,82
Versch.Einnahmen	3.835,--	-	-	-	3.835,--	-	68.532,--
Anteil Verwaltung	129.999,63	20.624,94	70.312,30	8.124,98	19.687,44	11.249,97	8.124,98
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>11.079.776,63</b>	<b>1.996.254,94</b>	<b>5.676.293,30</b>	<b>721.997,98</b>	<b>1.544.533,44</b>	<b>1.140.696,97</b>	<b>274.635,80</b>
<b>Ausgaben:</b>							
Personal	3.805.061,71	157.378,--	2.288.566,40	532.642,76	712.666,29	113.808,26	225.987,68
Sachausgaben	3.038.020,25	1.344.830,08	730.485,34	100.343,42	229.002,84	633.358,57	113.838,81
Abschreibungen	400.258,94	5.623,32	231.395,41	57.131,25	103.041,70	3.067,26	105.070,25
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>7.243.340,90</b>	<b>1.507.831,40</b>	<b>3.250.447,15</b>	<b>690.117,43</b>	<b>1.044.710,83</b>	<b>750.234,09</b>	<b>444.896,74</b>
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>11.079.776,63</b>	<b>1.996.254,94</b>	<b>5.676.293,30</b>	<b>721.997,98</b>	<b>1.544.533,44</b>	<b>1.140.696,97</b>	<b>274.635,80</b>
<b>+ Überschub</b>	<b>+ 3.836.435,73</b>	<b>+ 488.423,54</b>	<b>+ 2.425.846,15</b>	<b>+ 31.880,55</b>	<b>+ 499.822,61</b>	<b>+ 390.462,88</b>	
<b>- Abgang</b>							<b>- 170.260,94</b>

Aus diesen Aufstellungen ist nachstehendes zu ersehen:

- \* Der Abgang im gesamten **Busbetrieb**, der in den Jahren 1992 und 1993 je 13,58 % der Einnahmen betragen hat, ist 1994 auf 17,37 % angestiegen. Hierzu ist festzustellen, daß die Abgänge im Betriebsstandort Kapfenberg zwischen 20 % und 30 % der erzielten Einnahmen liegen und somit als Hauptverlustträger des Busbetriebes fungiert. Auch im Standort Feldbach wurde mittlerweile ein Abgang von 5,18 % bezogen auf die Einnahmen erzielt.
  
- \* Im **Bahnexpressverkehr** konnten nahezu in allen Standorten und Jahren Überschüsse erwirtschaftet werden.
  
- \* Im **LKW-Verkehr** (Standort Kapfenberg) wurde im Jahre 1992 letztmalig ein Überschuß erwirtschaftet.

## VI. UNTERNEHMENSKONZEPTION

Die Steiermärkischen Landesbahnen zählen zu den sogenannten Wirtschaftsbetrieben des Landes Steiermark. Das sind Landesbetriebe, die nach kaufmännischen Grundsätzen geführt und dementsprechend mit einem eigenen Rechnungswesen ausgestattet sind. Diese wirtschaftlichen Unternehmungen haben für Zwecke der Erstellung des Landesvoranschlages eigene Wirtschaftspläne aufzustellen. Neben den Steiermärkischen Landesbahnen stellen derzeit noch die Steiermärkischen Landesforste, der Landesforstgartenbetrieb sowie das Steirische Heimatwerk Wirtschaftspläne auf.

Die Steiermärkischen Landesbahnen, die zwar ohne eigene Rechtspersönlichkeit, aber mit weitgehender Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit ausgestattet sind, werden im Landesvoranschlag als Wirtschaftsplan "87 800 Steiermärkische Landesbahnen" geführt und sind der Rechtsabteilung 11 als Bewirtschafter zugeordnet. Die Untergliederung in Finanzplan (Bewegungsbilanz) und Erfolgsplan (GuV-Rechnung) ist als Beilage zum Landesvoranschlag angelegt. Diese Planrechnungen stellen den grundsätzlichen Handlungsrahmen für die Steiermärkischen Landesbahnen dar. Wirtschaftliche Unternehmen, die eigene Wirtschaftspläne aufstellen, erscheinen im Landesvoranschlag lediglich mit ihrem abzuführenden Gewinn oder zu deckenden Verlust. Gewinnabfuhren sind im gegenständlichen Fall ohne praktische Bedeutung, da die Zuschüsse (Kapitaleinlagen) des Landes Steiermark zur Verlustabdeckung sowie die Investitionszuschüsse der

öffentlichen Hand (Land und Bund je zur Hälfte) beispielsweise in den letzten vier Jahren betragen haben:

<b>Periode</b>	<b>Verlustabdeckung in Mio.S</b>	<b>Investitionsfinanzierung in Mio.S</b>	<b>Gesamtzuschuß in Mio.S</b>
1991	74,0	36	110,0
1992	62,5	36	98,5
1993	72,5	36	108,5
1994	67,0	36	103,0

Die Unternehmereigenschaft von Gebietskörperschaften im Sinne des Umsatzsteuergesetzes besteht nur hinsichtlich ihrer gewerblichen und beruflichen Tätigkeit im Rahmen eines

- Betriebes gewerblicher Art oder
- land- und forstwirtschaftlichen Betriebes.

Die Steiermärkischen Landesbahnen sind nach § 2 des Körperschaftssteuergesetzes als "Betrieb gewerblicher Art" von Körperschaften des öffentlichen Rechtes einzustufen und somit grundsätzlich körperschaftssteuerpflichtig, wenngleich die steuerliche Konsequenz aufgrund der ständigen Verlustsituation unbedeutend ist. Die Steiermärkischen Landesbahnen führen als Versorgungsbetrieb eine nachhaltige wirtschaftliche Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen oder anderen wirtschaftlichen Vorteilen aus, wobei sich die Einrichtung innerhalb der Gesamtbetätigung des Landes Steiermark wirtschaftlich heraushebt. Eine Gewinnerzielungsabsicht ist nicht erforderlich. Die wirtschaftliche Selbständigkeit kann in einer besonderen Leitung, in einem geschlossenen Geschäftskreis, in der Buchführung oder in einem ähnlichen auf eine Einheit hindeutenden Merkmal bestehen.

Aufgrund der Eigenschaften als Betrieb gewerblicher Art ist nach § 2 Abs. 3 des Umsatzsteuergesetzes die Umsatzsteuerpflicht erfüllt, die aber auch die Berechtigung zum Vorsteuerabzug begründet. Aufgrund der Liebhabereiverordnung des Bundesministeriums für Finanzen, BGBl Nr. 22/1990, ist klargestellt, daß der Tatbestand der Liebhaberei auf Betriebe gewerblicher Art nicht anwendbar ist, da in aller Regel die Betriebsführung im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Die Gewerbesteuer und die Vermögenssteuer sind mittlerweile ohne Belang, da die jeweilige Steuerpflicht mit 1. Jänner 1994 überhaupt entfallen ist.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Landesvoranschlages 1993 wurde zwischen den Regierungsparteien Übereinstimmung darüber erzielt, daß die Steiermärkischen Landesbahnen aus der Landesverwaltung ausgegliedert werden, je nach Zweckmäßigkeit in einem weiteren Schritt mit anderen Schienenträgern in einer Gesellschaft zusammengeführt werden oder eine gegenseitige Beteiligung mit solchen eingegangen wird. Grundlage für die Ausgliederungsintention bildete der Endbericht der Projektgruppe III "Umstrukturierung der Landesbahnen - Eingliederung in die Verbundgesellschaft" vom 8. Mai 1992.

Die Absicht des Landes, Verkehrsverbände in der gesamten Steiermark einzurichten, führte zur Gründung der Steirischen Verkehrsverbund GmbH (Kürzel: StVG) am 1. Juli 1991. In den Verkehrsverbänden (z.B. Großraum Graz) soll das Angebot am öffentlichen Verkehr tariflich vereinheitlicht, planlich besser aufeinander abgestimmt und durch zusätzliche Leistungen attraktiviert werden. Von Anfang an stand die Frage einer möglichst engen Kooperation zwischen Verbundgesellschaft und den Landesbahnen zur Diskussion. Zur Durchführung einer Aufgaben- und Verwaltungsvereinfachung in der Landesverwaltung wurde u.a. eine Arbeitsgruppe gebildet, die vor allem die betriebliche Reorganisation der Landesbahnen, die Frage der Rechtsform und die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund relevant untersuchen sollte. Als Grundlage stand ein vom Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der TU Wien unter der Leitung von Dr. Gerhard Rüscher erarbeitetes

Reorganisationskonzept der Steiermärkischen Landesbahnen zur Verfügung.

Folgende 5 Varianten wurden in Betracht gezogen, wobei die Varianten 1 bis 3 aus der Reorganisationsstudie übernommen bzw. die Varianten 0 und 4 von Projektgruppenmitgliedern vorgeschlagen wurden:

- \* Variante: 0 Status quo; keine Veränderung der Organisationsform
- \* Variante 1: STLB bleiben öffentliches Unternehmen; Übertragung wichtiger Verwaltungsfunktionen an die StVG
- \* Variante 2: STLB bleiben öffentliches Unternehmen; Übertragung der Geschäftsführung an die StVG
- \* **Variante 3: Ausgliederung und Umwandlung in eine Tochter-GmbH der StVG**
- \* **Variante 4: Ausgliederung und Umwandlung in eine GmbH unter der Verwaltung der Landesholding**

Anhand einer durchgeführten Bewertung von festgelegten Zielkriterien (Verkehrspolitik, Wirtschaft, Organisation und Mitarbeiter) wurde die Variante 3 an erste Stelle, knapp gefolgt von der Variante 4 (zweite Stelle),

die Variante 0 an dritte und die Variante 1 abgeschlagen an die letzte Stelle gereiht. Die Projektgruppe zur Umstrukturierung der Steiermärkischen Landesbahnen empfiehlt daher eine Ausgliederung und Umwandlung in eine GmbH, wobei aufgrund der geringen Bewertungsdifferenz die Varianten 3 und 4 als gleichrangig erachtet werden.

Bezüglich der dienstrechtlichen Regelungen wurde außer Streit gestellt, daß bei jeder Form der Ausgliederung die derzeitigen Bediensteten mit allen erworbenen Rechten Landesbedienstete bleiben. Bezüglich der neu aufzunehmenden Mitarbeiter ergab es keinen klaren Konsens. Mehrheitlich wurde für die Variante - Neuaufnahmen werden automatisch Bedienstete der Landesbahnen GmbH, wobei die kollektivvertraglichen Regelungen noch vor der Ausgliederung ausgehandelt und fixiert werden müßten - votiert, wobei allerdings die Personalvertretung sich ausdrücklich dagegen ausgesprochen hat.

Unter GZ.: 11-83 St 8-92/71 hat die Steiermärkische Landesregierung am 23. November 1992 folgenden Grundsatzbeschuß einstimmig gefaßt:

"1. Die Steiermärkischen Landesbahnen werden aus der Landesverwaltung ausgegliedert und in eine Ges.mBH umgewandelt.

2. Nach Gründung der neuen Gesellschaft ist je nach Zweckmäßigkeit die Zusammenführung mit anderen Schienenträgern bzw. Beteiligungen mit solchen zu verfolgen.

3. Zur Vorbereitung der Ausgliederung der Steiermärkischen Landesbahnen werden mit den zuständigen Landesregierungsmitgliedern für Personal und für Finanzen bis zum 15. Februar 1993 die Detailfragen (Gesellschaftsrecht, Vermögensausstattung, Eigentumsfrage, Personalrecht) ausgearbeitet.“

Die erforderlichen Verträge bzw. Gesetze wurden erarbeitet und liegen für die folgenden Bereiche als Entwürfe vor:

- Gesellschaftsvertrag
- Einbringungsvertrag
- Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat
- Geschäftsordnung für die Geschäftsführung
- Gesetz über die Zuweisung von Bediensteten der STLB zur Dienstleistung bei der STLB-GmbH
- Änderung des Landesvertragsbedienstetengesetzes

Da eine Ausgliederung nur in Verbindung mit einem Bilanzstichtag praktikabel erscheint, war beispielsweise der 1. Jänner 1994 ein möglicher Termin. Mittlerweile ist aber auch der nächste 1. Jänner verstrichen, ohne

daß sich in punkto Ausgliederung ein Fortschritt abzeichnet. Es erscheint vielmehr so, daß das Interesse an einer Ausgliederung erlahmt ist. Diesfalls empfiehlt der Landesrechnungshof, den vorgenannten Regierungsbeschluß aufzuheben.

Ausgliederung bedeutet, daß eine ursprünglich vom Verwaltungsapparat einer Gebietskörperschaft selbst wahrgenommene Aufgabe in der Folge einem eigens zu diesem Zweck eingerichteten Rechtsträger übertragen wird. Im konkreten Fall heißt das, daß ein schon organisatorisch bestehender Wirtschaftsbetrieb, nämlich die Steiermärkischen Landesbahnen lediglich in eine andere Rechtsform, nämlich die einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, überführt werden soll, wobei das finanzielle Risiko dem Land voll erhalten bleibt. Es handelt sich demnach um keine materielle Ausgliederung, bei der beispielsweise auch neue Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden sollen, sondern um eine rein formelle Ausgliederung, die maximal straffere bzw. flexiblere Entscheidungsabläufe bzw. Kooperationen ermöglichen kann.

In der Zusammenfassung (Beilage 4) des vorliegenden Gutachtens des beeideten Wirtschaftsprüfers und Steuerberaters Dr. Hermann Pucher vom 21. November 1994 heißt es dazu auf Seite 32 u.a.:

"7. Eine Ausgliederung der Steiermärkischen Landesbahnen führt folglich bei grundsätzlicher Beibehaltung der jetzigen vom Eigentümer vorgegebenen Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen zu keinen positiven Veränderungen in finanzieller Hinsicht, sondern vielmehr zu finanziellen Mehrbelastungen."

Speziell wird auf die maßgeblichste Aufwandsposition, nämlich den Personalaufwand, hingewiesen und die Befürchtung konkretisiert, daß durch die Ausgliederung sogar mit Kostenerhöhungen zu rechnen ist. Auch wird unmißverständlich festgestellt, daß die Steiermärkischen Landesbahnen aus eigener Wirtschaftskraft nicht lebensfähig sind und, unabhängig von der Rechtsform, immer auf Kapitalzuführungen durch das Land Steiermark angewiesen sein werden. Das Gutachten schließt mit der Empfehlung, zuzuwarten und die weiteren rechtlichen Entwicklungen im rechtlichen Umfeld zu beobachten.

Auch der Landesrechnungshof erblickt in einer Rechtsformänderung schlechthin bzw. in einer Verbindung mit der STVG keine eminenten Vorteile oder Verbesserungen der derzeitigen rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen. Eine materielle Privatisierung im Sinne einer Entlassung in die marktwirtschaftliche Selbständigkeit ist infolge der weiterbestehenden wirtschaftlichen Abhängigkeit wenig realistisch. Zumal bei der ins Auge gefaßten Eigentümerstruktur einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung von 98 % Land und 2 % Landeshypothekenbank so gut wie keine Änderung gegenüber den bestehenden Risikoverhältnissen eintritt, bezieht sich die geplante Ausgliederung nur auf einen Strukturwandel. In jedem Fall ist aus rechtlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht mit der Ausgliederung eine entsprechende Eigenkapitalausstattung vorzusehen, zumindest müßten verbindliche Zusagen zur Verlustabdeckung vorliegen, zumal bei einem Unternehmen in der Rechtsform einer

juristischen Person (z.B.: GmbH) der Insolvenztatbestand bereits mit einer Überschuldung erfüllt sein kann.

Steht hingegen lediglich die Struktur im Vordergrund der Betrachtung, muß berücksichtigt werden, daß den Steiermärkischen Landesbahnen immer schon sehr weitgehende Befugnisse eingeräumt waren. Im Reigen der Wirtschaftsbetriebe des Landes waren sie, nicht zuletzt aufgrund des besonderen eisenbahnrechtlichen Status, immer schon der Betrieb mit der größten wirtschaftlichen Autonomie. Mit einer Ausgliederung in struktureller Hinsicht ist aber nur etwas zu gewinnen, wenn vor dem eine völlige Einbettung in die Verwaltung einer Gebietskörperschaft bestanden hat. Aufgrund ihrer Eigenart verfügen die Steiermärkischen Landesbahnen aber seit jeher über eine Management, das keinen öffentlichrechtlichen Dienstrechtsbezug aufweist, und an dem sich auch im Falle einer formellen Ausgliederung operativ wenig ändern kann.

Die Aspekte, die regelmäßig im Zusammenhang mit Ausgliederungsintentionen genannt werden, sind:

- straffere Entscheidungsabläufe mit klaren Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten,
- mehr Gestaltungsfreiheit bei der Unternehmensführung (Unabhängigkeit gegenüber politischen Eingriffen),

- dezentrale Führungsstruktur und
- mehr Flexibilität bei Personal- und Investitionsentscheidungen.

Nach Auffassung des Landesrechnungshofes können die angestrebten Ziele auch weitgehend ohne Ausgliederung im Wege der Vorgabe eines Unternehmensleitbildes (Geschäftsordnung) in Verbindung mit weitgehender Verantwortlichkeitsdelegierung sowie der Festlegung mittelfristiger Unternehmenskonzepte erreicht werden. Der im neuen Leitbild der Steirischen Landesverwaltung verankerte Grundsatz: "So dezentral wie möglich, so zentral wie notwendig" sollte ganz besonders für Wirtschaftsbetriebe des Landes gelten. Das Wesen und die Bedeutung des Profit-Center-Konzeptes könnten ein Ansatzpunkt sein. Das Profit-Center als weitgehend selbständige, ertragsverantwortliche und operative Organisationseinheit bildet die Grundlage zur Umsetzung einer aktiven Unternehmensstrategie. Auch ist das in der obgenannten Reorganisationsstudie propagierte neue Selbstverständnis der Steiermärkischen Landesbahnen - "Vom defizitären Landesbetrieb zum erfolgsorientierten Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichem Leistungsauftrag" - keineswegs an eine spezielle Rechtsform gebunden. Ein mittelfristiges Unternehmenskonzept der vorgenannten Art wurde beispielsweise bereits im Frühjahr 1994 dem zuständigen Regierungsmitglied vorgelegt.

Eine Ausgliederung ohne entsprechende Kommerzialisierung, d.h. echte Wettbewerbschancen und Beseitigung von Monopolpositionen, hat wenig Sinn. Die auf Bundesebene nach dem Bundesbahngesetz 1992 erfolgte Neugestaltung, mit der zumindest ansatzweise die unterschiedlichen Kostenbedingungen von "Straße" und "Schiene" beseitigt werden sollen bzw. Differenzierung in

- \* Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur und
- \* entgeltliche Benützung dieser Infrastruktur durch privatrechtliche Betreiber

erscheint in Bezug auf die Steiermärkischen Landesbahnen schon aus Gründen der äußerst unterschiedlichen technischen Gegebenheiten insgesamt kaum umsetzbar. Eine Ausnahme kann allenfalls in der fremdenverkehrsmäßigen Nutzung der Eisenbahnnostalgie gesehen werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß der Bahnbetrieb einen Transport- und Beförderungsauftrag hat und folglich fremdenverkehrsmäßige Vermarktungsaktivitäten bzw. wirtschaftliche Nutzung von Attraktionen von hiezu

berufenen Einrichtungen wahrzunehmen sind. Nach Auffassung des Landesrechnungshofes bedarf es einer klaren Trennung zwischen

- Fremdenverkehrsbetrieb und

- Transportunternehmen,

zumal ein jeweils vollkommen anderes Marketing notwendig erscheint und Umsetzung von Eisenbahnnostalgie nicht primäre Aufgabe eines öffentlichen Verkehrsträgers wie der Steiermärkischen Landesbahnen sein kann.

Soweit regional ein entsprechender Bedarf besteht, und die Strecke von den Steiermärkischen Landesbahnen planmäßig nicht mehr befahren wird, sollte eine vollständige Ausgliederung der gesamten Eisenbahn an eigene Rechtsträger erfolgen. Soweit ein Parallelbetrieb unumgänglich ist, wie beispielsweise auf der Murtalbahn, sollte die Infrastruktur auf Basis tragfähiger betriebswirtschaftlicher Vereinbarungen nach dem Vorbild der ÖBB-Neuordnung vermietet werden. Die Fahrbetriebsmittel (Dampfzüge) sollten in jedem Falle aus dem Vermögen der Steiermärkischen Landesbahnen ausscheiden und dem jeweiligen Rechtsträger übereignet werden, da ansonsten eine permanente Beanspruchung Werkstatteleistungen wahrscheinlich wäre. Diese Werkstättenleistungen müßten von den Steiermärkischen Landesbahnen mehr oder minder kostenlos bereitgestellt werden und würden den Steiermärkischen Landesbahnen anderweitig fehlen.

Ein wichtiger Aspekt am Wege zur Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen ist nicht die Ausgliederung an sich, sondern die Trennung von wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Zielen. In dieser Konsequenz bedeutet das, daß öffentliche Unternehmen durch ihre Ausrichtung auf wirtschaftliche Ziele vergleichbaren Unternehmen der Privatwirtschaft gleichgestellt werden. Solange an unwirtschaftlichen Transportaufträgen aus gesellschaftspolitischen Erwägungen festgehalten wird, kann sich nichts ändern, da den Wechselbeziehungen von Kosten und Nutzen nicht wirtschaftlich Rechnung getragen werden muß. Erst die Vermischung von "Leistungsbestellung" und "Leistungserstellung" in der öffentlichen Hand hat diese Unwirtschaftlichkeiten entstehen lassen. Rechnet sich die bestellte Leistung nicht, muß die öffentliche Hand vorgeben, welche Leistungen ihr welchen Preis wert sind. Sie muß diesen Preis wie jeder andere Kunde auch bezahlen !

Eine ganz wesentliche Grundlage der Verkehrsangebotplanung ist die **Liniendeckungsbeitragsrechnung**. Sie ermöglicht es erst, den Ressourceneinsatz (Personalstunden, Fahrzeugstunden und Kilometer) zu den beförderten Personen und Gütertonnagen ins Verhältnis zu setzen und so das spezifische Subventionsausmaß je Fahrgast und Linie berechnen und beeinflussen zu können.

Die bei der Steiermärkischen Landesbahnen derzeit in Verwendung stehende Kostenrechnung wurde in Analogie zu dem bei den ÖBB eingerichteten System modifiziert. Dergestalt ist grundsätzliche Vergleichbarkeit gegeben

und, soweit Lokalbahn- oder Nebenbahncharakter vorliegt, auch ein effektiver Datentransfer möglich.

Grundsätzlich baut diese Kostenrechnung auf der Differenzierung der leistungsabhängigen Kosten, den sogenannten variablen Kosten, und den fixen Kosten auf. Letztere werden bei den Steiermärkischen Landesbahnen weiter in direkte und indirekte Fixkosten unterschieden. Aus der Relativierung der jeweiligen Kostenbasen und den Leistungserlösen errechnet sich der Deckungsbeitrag.

Entsprechend der Dreiteilung der Kosten ergeben sich drei im Aussageumfang unterschiedliche Deckungsbeiträge, die sich folgend errechnen:

1. Erlöse minus variable Kosten
2. Erlöse minus (variable Kosten plus direkte Fixkosten)
3. Erlöse minus Vollkosten

Bezogen auf die sechs Bahnlinien der Steiermärkischen Landesbahnen sind die von den Steiermärkischen Landesbahnen ermittelten Ergebnisse der Kosten und Leistungsrechnung in der Beilage 5 dargestellt. Zum besseren Verständnis der Wertermittlungen wird erläuternd angeführt:

**Erlöse:**

Unter "**Personenverkehr-Allgemein**" sind die Fahrgeldeinnahmen der Reisenden, die Abgeltungen für die Gewährung von Sozialtarifen durch den Bund sowie bei den Strecken Unzmarkt-Tamsweg und Weiz-Anger(-Birkfeld) die Fahrgeldeinnahmen aus dem Dampfzugverkehr enthalten.

Unter der Bezeichnung "**Schüler-Lehrlinge**" sind die Erlöse aus den Leistungen des Familienlastenausgleichsfonds (Schülerfreifahrten) enthalten.

Unter "**Postbeförderung**" sind die Entgelte aus der Beförderung der Brief- und Paketpost zu verstehen (zurzeit: nur auf der Bahnstrecke Unzmarkt-Tamsweg).

Unter dem Titel "**Güterverkehr**" sind die Erlöse aus den Güterbeförderungen (In- und Ausland) enthalten.

Unter der Position "**Stückgut**" sind die Erlöse aus dem Bahn-Expresverkehr bis Mitte 1994 erfaßt. Ab dann erfolgt die Bahn-Expresabwicklung zur Gänze auf der Straße bzw. die Verrechnung beim Kraftwagenbetrieb.

**Variable Kosten:**

Unter dieser Kostengruppe sind jene Kosten erfaßt, die bei der Abwicklung einer Transportleistung auf alle Fälle anfallen. Oder anders ausgedrückt, die beim Entfall der Transportleistung gar nicht entstehen würden. Dazu gehören:

**Der Fahrdienst.** Unter diesen Begriff fallen Personalkosten für den Fahrdienst (Triebwagenfahrzeugführer und Zugbegleiter), die Kosten für die Betriebsstoffe (Diesel, Strom, Kohle, Öle usw.).

**Der Zugdienst.** Darunter werden die Kosten für die Zugfunkanlagen, die Miete für die Fahrbetriebsmittel (Wagenstandsgelder) usw. erfaßt.

**Die Fahrzeuge.** Mit diesem Ansatz werden sämtliche Kosten für die Erhaltung der einzelnen Fahrzeuge erfaßt. Im wesentlichen sind das Personal- und Sachkosten der Werkstätten und die Kosten für die Versicherungen.

**Die Umladung.** Darin sind bei schmalspurigen Bahnstrecken die Kosten für die von privaten Unternehmen vorgenommene Umladung zwischen Normal- und Schmalspur bzw. zwischen LKW und Normalspur enthalten.

**Der sonstige Aufwand;** worin im wesentlichen die Kosten für Frächter und Mietwagenunternehmer impliziert sind.

***Direkte Fixkosten:***

Unter dieser Begriffsbezeichnung sind alle jene Kosten zusammengefaßt, die neben dem "variablen Aufwand" vor Ort anfallen. Dazu werden gerechnet:

**Der Bahnhofsdienst.** Also die Personalkosten der Betriebsleitungen, der Bahnhofsbediensteten (Fahrdienstleiter, Güterkassiere, Vertretungsbeamte usw.) sowie der dazugehörige Sachaufwand.

**Die Streckenerhaltung.** Das sind die Kosten für die gesamte Fahrwegerhaltung.

**Die Betriebsgebäude.** Darin sind vor allem die Haus- und Grundabgaben, sowie die erforderlichen Erhaltungsarbeiten enthalten.

**Die AfA;** also die buchmäßige Wertabschreibung der Anlagengüter.

**Indirekte Kosten:**

Unter dieser Kostengruppe sind im wesentlichen die Kosten der Zentralstellen (Oberhead) zu verstehen, also:

**Die Verwaltung** mit den Kosten der zentralen Verwaltung (Steiermärkische Landesbahnen-Direktion), die auf die einzelnen Eisenbahn- und Kraftwagenbetriebe aufgeteilt werden.

**Die Ruhe- und Versorgungsgenüsse.** Darunter sind die Kosten der Steiermärkischen Landesbahnen für Pensionszuschüsse der ehemaligen Mitarbeiter zu verstehen.

Versieht man die Kostenseite jeweils mit dem Indexwert 1 und relativiert daran die Erlöse, so ergeben sich vergleichsweise für die betrachteten Jahre 1992 bis 1994 folgende Deckungsbeitrags-Indizes:

INDIZES DER DECKUNGSBEITRÄGE

DECKUNGSBEITRÄGE	1992	1993	1994
<b>UNZMARKT - TAMSWEG:</b>			
Deckungsbeitrag 1	1,45	1,41	1,5
Deckungsbeitrag 2	0,51	0,51	0,54
Deckungsbeitrag 3	0,4	0,4	0,42
<b>GLEISDORF - WEIZ:</b>			
Deckungsbeitrag 1	1,45	1,43	1,5
Deckungsbeitrag 2	0,67	0,69	0,72
Deckungsbeitrag 3	0,53	0,55	0,57
<b>WEIZ - BIRKFELD:</b>			
Deckungsbeitrag 1	0,95	0,8	1,21
Deckungsbeitrag 2	0,43	0,41	0,56
Deckungsbeitrag 3	0,34	0,32	0,42
<b>KAPFENBERG - AFLENZ:</b>			
Deckungsbeitrag 1	0,87	1,38	1,34
Deckungsbeitrag 2	0,36	0,55	0,56
Deckungsbeitrag 3	0,28	0,41	0,41
<b>PEGGAU - ÜBELBACH:</b>			
Deckungsbeitrag 1	1,13	1,14	1,8
Deckungsbeitrag 2	0,57	0,6	0,79
Deckungsbeitrag 3	0,45	0,46	0,57
<b>FELDBACH - BAD GLEICHENBERG:</b>			
Deckungsbeitrag 1	2,86	2,32	2,1
Deckungsbeitrag 2	0,9	0,82	0,7
Deckungsbeitrag 3	0,69	0,06	0,53

Die Deckungsbeiträge errechnen sich folgend:

DB1 = Erlöse : variable Kosten; DB2 = Erlöse : (variable Kosten + dir. Fixkosten);

DB3 = Erlöse : Vollkosten;

Die Indizes der Deckungsbeiträge zeigen nicht nur innerhalb einer Bahn die Entwicklungstendenz, sondern auch das Gefälle zu den anderen Bahnen. Die besseren Strecken weisen Deckungsbeiträge auf Basis der variablen Kosten um die 1,5 und darüber auf. Auf Basis der Vollkosten liegen die besseren Strecken über 0,5. Alles, was unter diesen Werten situiert ist, erscheint, sofern bei keinem der beiden Deckungsbeiträge ein Aufwärtstrend absehbar ist, hochgradig problembehaftet. Am schlechtesten jedenfalls schneiden in der Zusammenschau die Strecken Weiz-Birkfeld und Kapfenberg-Aflenz ab.

Diese Indikatoren sind jedoch nicht alleine aussagekräftig, sondern es bedarf natürlich zusätzlicher Information und Erläuterung bezüglich der Kosten- und Leistungssituation. Andererseits sind in einem Unternehmenskonzept die Prinzipien, Strategien und Maßstäbe zu verankern, die zur Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes verbindlich erachtet werden. Werden beispielsweise diese Maßstäbe auf Dauer unterschritten, muß es auch möglich sein, das Leistungsangebot konsequent entsprechend zu reduzieren. Bezogen auf den Deckungsbeitrag der variablen Kosten heißt das, daß der Indexwert immer über 1 liegen muß. Werden die variablen Kosten nicht oder nur mit Mühe gedeckt, besteht entsprechender Handlungsbedarf. Analogie besteht, sofern der Deckungsbeitrag auf Basis der Vollkosten oder jeder beliebig anders definierte Deckungsbeitrag auf Dauer den Normpegel unterschreitet.

Wirtschaftlichkeit verlangt den optimalen Einsatz der begrenzten Ressourcen. Die Rahmenbedingungen für das

jeweilige Optimum liefert der Markt beispielsweise als Regelmechanismus für den Preis. Gerade der Wettbewerb bedingt, daß von einer kostenorientierten Preisbildung auf Marktpreisbildung in nahezu allen Geschäftsfeldern umgestellt werden muß. Dazu gehört auch, sich Klarheit darüber zu verschaffen, welche Leistungen auf welchem Leistungsniveau zu erbringen sind. Die Monopolmacht des öffentlichen Verkehrs ist längst durch den Individualverkehr gebrochen bzw. muß sich der öffentliche Verkehr diesem Wettbewerb stellen, wobei gerade Eisenbahnen, die aus ökologischer Sicht im Aufwärtstrend liegen, berechnete ökonomische Chancen haben.

Aus der Sicht der öffentlichen Hand steht nicht die Frage nach den Kosten als solche, sondern nach ihrer Deckung und damit der Zuschußeingrenzung im Vordergrund der Betrachtung. Grundsätzlich gilt es, die definierten Rahmenbedingungen ausreichend zu berücksichtigen, wobei es keineswegs so ist, daß nur ein bestimmter Personenkreis angesprochen ist. Unter methodischen Gesichtspunkten muß dies vielmehr ein Anliegen aller maßgeblichen Gruppen sein, die auf die Unternehmensentwicklung Einfluß nehmen, also Eigentümer, Direktion, Betriebsrat, mittleres Management und Mitarbeiter. Sie alle sind aufgerufen, gemeinsam Szenarien zur Unternehmenszukunft zu entwickeln und umzusetzen. Der Landesrechnungshof weist daher abschließend nochmals daraufhin, daß eine Entscheidung über das vorgelegte mittelfristige Unternehmenskonzept für den Bahnbetrieb bzw. eine konkrete Auftragserteilung zur Unternehmensorganisation bzw. zur operativen Unternehmensführung durch den Eigentümervertreter dringend notwendig wäre.

## VII. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof hat eine Überprüfung der Steiermärkischen Landesbahnen durchgeführt.

Die gegenständliche Prüfung befaßte sich neben allgemeinen wirtschaftlichen Betrachtungen speziell mit den Bereichen Investitionstätigkeit und Unternehmenskonzeption.

Derzeit betreibt das Land Steiermark aufgrund bestehender Konzessionen im Rahmen der als Wirtschaftsbetrieb ohne eigene Rechtspersönlichkeit eingerichteten Steiermärkischen Landesbahnen als Rechtsträger und Eigentümer 6 Bahnlinien. Das Liniennetz umfaßt normal- und schmalspurige Strecken mit einer **Gesamtlänge von rund 139 km**. Auf allen Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen mit ganzjährigem planmäßigem Personenverkehr konnten Fahrgastzuwächse erzielt werden. Lediglich auf der Bahnlinie Weiz-Anger gab es starke Rückgänge, die darauf zurückzuführen sind, daß einerseits die Dampfzüge nur mehr von Weiz bis Anger geführt wurden und andererseits ab August 1994 die Abwicklung dieses Verkehrs der Club U 44 - Freunde der Feistritzalbahn - besorgt.

Im Güterverkehr zeigt ein längerfristiger Vergleich bis zum Jahr 1985 im Gesamtbetrieb eine Abnahme von rund 28 %.

Der **Kraftwagenbetrieb** der Steiermärkischen Landesbahnen wird an 4 Stützpunkten betrieben, wobei insgesamt

13 Kraftfahrlinien mit zusammen 338 km Betriebslänge befahren werden. Außerdem besitzen die Steiermärkischen Landesbahnen auch Konzessionen zum Betrieb des Gelegenheitsverkehrs an verschiedenen Standorten in der Steiermark. Zusätzlich zum Personenverkehr wird bereichsweise das Güterverkehrsgewerbe auf der Straße betrieben. Während im Linienverkehr praktisch unveränderte Verhältnisse bei der Anzahl der beförderten Personen verzeichnet werden konnten, nahm der Beförderungsumfang im Gelegenheitsverkehr weiter ab. Bei einem längerfristigen Vergleich bis zum Jahr 1985 ist aber auch in der Personenbeförderung ein Rückgang von rund 23 % feststellbar.

Bund und Land gewähren Förderungen für Investitionen. Nach einem bestehenden Vertrag leisteten Bund und Land in den letzten 5 Jahren je 18 Mio.S. jährlich. Der Bund und das Land verlangen für die Verwendung dieser Mittel Verwendungsnachweise. Wie sich der Landesrechnungshof überzeugen konnte, wird der Verpflichtung gegenüber dem Bund voll entsprochen, nicht aber gegenüber dem Land Steiermark.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen stellen **die Ausgaben für das Personal** den wesentlichsten Kostenfaktor dar. Mit rund 114,5 Mio.S erreichte der Personalaufwand im Jahre 1994 rund 61 % des Gesamtaufwandes und lag daher in der Relation gleichauf mit dem Jahr 1993 bzw. unter der Marke des Jahres 1992.

Grundsätzlich ist festzustellen, daß bei den Steiermärkischen Landesbahnen in den letzten Jahrzehnten eine

permanente Personalreduzierung durchgeführt wurde. So wurde der Personalstand der Steiermärkischen Landesbahnen vom Jahre 1960 von 526 Bediensteten auf 205 Mitarbeiter im Jahre 1995 stetig reduziert. Allein in den letzten 5 Jahren konnte der Personalstand von 249 auf 205 Personen gesenkt werden. Dies zeigt das bestehende Rationalisierungspotential, aber auch, daß der Personalaufwand als primäre Steuerungsgröße ab einem gewissen Punkt zusehends an Bedeutung verliert.

Für die Mitarbeiter der Steiermärkischen Landesbahnen sind aufgrund des Gleichstellungsvertrages vom 7. Juli 1954 - Kollektivvertrag, die dienst-, besoldungs-, pensionsrechtlichen Vorschriften und Bestimmungen der ÖBB analog anzuwenden. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß im Gegensatz zu den Österreichischen Bundesbahnen, wo eine Ruhestandsversetzung bereits nach 35 Dienstjahren erfolgen kann, bei den Steiermärkischen Landesbahnen die allgemein gültigen gesetzlichen Bestimmungen diesbezüglich zum Tragen kommen. Im Sinne des Gleichstellungsvertrages ist zu unterscheiden in:

- Beamte,
- Sondervertragesbedienstete,
- Lohnbedienstete,
- Teilbeschäftigte.

Die Untergliederung der Mitarbeiter in verschiedene Dienstzweige entspricht dem Schema der ÖBB, jedoch werden bei den Steiermärkischen Landesbahnen die Bediensteten zur Auslastung oft in zwei oder mehreren Dienstzweigen wechselweise und flexibel eingesetzt (z.B. Triebfahrzeugfahrdienst und Werkstätte oder Autobuschauffeur und Mechaniker).

In den letzten 35 Jahren ist der Stand an Lohnbediensteten beinahe konstant geblieben, während der Anteil an Beamten und Sondervertragsbediensteten um mehr als zwei Drittel zurückgegangen ist. Die Reduzierung des Personalstandes konnte im wesentlichen durch verstärkten Einsatz technischer Hilfsmittel erreicht werden. Die Steiermärkischen Landesbahnen haben sich mit der Frage der Möglichkeiten der Personalverminderung sehr intensiv im Laufe der Jahre auseinandergesetzt. Aus der anhand der Gegebenheiten des Jahres 1995 von den Steiermärkischen Landesbahnen erstellten Analysen der Altersstruktur ist zu ersehen, daß über den natürlichen Abgang das Pensionierungspotential der nächsten 5 Jahre rund 17 Personen beträgt.

Sollte der Zuschuß des Landes Steiermark an die Steiermärkischen Landesbahnen vermindert werden, ist eine Senkung der Personalkosten unumgänglich notwendig, wobei innerhalb der nächsten 5 Jahre fast ausschließlich mit dem bestehenden Personal das Auslangen gefunden werden muß. Die Erstellung eines "Sozialplanes" als unterstützende Maßnahme für eine vorzeitige Pensionierung bzw. einen Übertritt in den Landesdienst ist angesichts der im Bericht dargestellten Problematik kein probates

Mittel, um die Kosten für das Land Steiermark insgesamt zu senken. Bei Ruhestandsversetzungen steht einer Verminderung der Personalkosten bei den aktiven Bediensteten eine Erhöhung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse gegenüber, vor allem dann, wenn die Voraussetzungen für die Erlangung einer ASVG-Pension noch nicht gegeben sind. Auch jede Art der Ausgliederung der Steiermärkischen Landesbahnen und die Umwandlung beispielsweise in eine Kapitalgesellschaft, wie sie die vom Koordinierungsausschuß zur Durchführung einer Aufgaben- und Verwaltungsvereinfachung in der Landesverwaltung eingerichtete Projektgruppe III vorgeschlagen hat, hat keinen Einfluß auf die Bewältigung der Personalprobleme. Der Landesrechnungshof hat versucht, im Bericht auf den Seiten 70 bis 86 auf die Personalprobleme bei den einzelnen Bahn- und Kraftfahrlinienbetrieben näher einzugehen, um die Personalsituation näher zu durchleuchten.

Zur Darstellung der pauschalen Bilanzergebnisse der letzten 4 Jahre und zur Überprüfung der kumulierten Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen hat der Landesrechnungshof einen Betriebsvermögensvergleich vom 1. Jänner 1991 bis 31. Dezember 1994 erstellt. Das Prinzip des Betriebsvermögensvergleiches liegt in der Gegenüberstellung des Eigenkapitals am Anfang und am Ende des Betrachtungszeitraumes. Positive oder negative Veränderungen des Eigenkapitalstandes unter Hinzurechnung der Entnahmen und unter Abzug der getätigten Einlagen spiegeln den Erfolg der untersuchten Periode wider. Dieser Betriebsvermögensvergleich zeigt, daß im betrachteten Zeitraum der letzten 4 Jahre, nämlich von Anfang 1991 bis Ende 1994, ein Gesamtverlust von

S 320,855.407,40 erwirtschaftet wurde. Anzumerken ist weiters, daß dieser Wert mit den kumulierten Ergebnissen der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1991 bis 1994 übereinstimmt, was die rechnerische Richtigkeit dieser Rechnung und den Bilanzenzusammenhang erweist.

Daß trotz des verlustbedingten Kapitalverzehr keine Vermögensinsuffizienz aufgetreten ist, liegt in zwei Fakten begründet:

- \* in der permanenten Kapitalzufuhr durch den Eigentümer Land Steiermark des Betriebes gewerblicher Art im Wege von jährlichen Einlagen zur Verlustabdeckung sowie
- \* in den in den letzten Jahren geflossen beachtlichen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand, wobei Bund und Land Steiermark zu gleichen Teilen als Förderer aufgetreten sind.

Der Landesrechnungshof hat unter Punkt V des Berichtes auch die Betriebsergebnisse für die Sparten Bahnbetrieb und Kraftwagenbetrieb dargestellt. Diese Betriebsergebnisse haben sich in den letzten 3 Jahren wie folgt entwickelt:

BETRIEBSSPARTE	ERTRÄGE	AUFWÄNDE	VERLUST	RELATION
<b>1992</b>				
Bahnbetrieb	60.132.260,89	133.593.666,26	-73.461.405,37	89,38%
Kraftwagenbetrieb	40.306.483,69	41.396.471,49	-1.089.987,80	1,33%
Sonstige Bereiche	1.131.690,45	8.768.246,22	-7.636.555,77	9,29%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>101.570.435,03</b>	<b>183.758.383,97</b>	<b>-82.187.948,94</b>	<b>100,00%</b>
<b>1993</b>				
Bahnbetrieb	61.876.118,65	136.044.865,81	-74.168.747,16	96,05%
Kraftwagenbetrieb	43.624.094,01	44.777.819,76	-1.153.725,75	1,49%
Sonstige Bereiche	2.615.111,88	4.515.468,45	-1.900.356,57	2,46%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>108.115.324,54</b>	<b>185.338.154,02</b>	<b>-77.222.829,48</b>	<b>100,00%</b>
<b>1994</b>				
Bahnbetrieb	67.742.685,04	139.692.134,46	-71.949.449,42	93,25%
Kraftwagenbetrieb	44.872.309,53	47.029.628,99	-2.157.319,46	2,80%
Sonstige Bereiche	2.461.133,36	5.513.609,39	-3.052.476,03	3,96%
<b>Gesamtgebarung</b>	<b>115.076.127,93</b>	<b>192.235.372,84</b>	<b>-77.159.244,91</b>	<b>100,00%</b>

Für die einzelnen Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen ergibt sich im Jahresvergleich folgender Betriebsabgang:

Strecke	1994 Mio.S	1993 Mio.S	1992 Mio.S
Unzmarkt - Tamsweg	34,712	34,692	33,299
Gleisdorf - Weiz	13,405	13,458	12,678
Weiz-Birk- feld	7,100	10,177	9,852
Kapfenberg - Aflenz	6,780	6,978	9,446
Peggau - Übelbach	2,999	3,385	3,609
Feldbach - Bad Gleichenberg	6,953	5,479	4,577
<b>Summe</b>	<b>71,949</b>	<b>74,169</b>	<b>73,461</b>

Aus dieser Gegenüberstellung der Wirtschaftsjahre ist ersichtlich, daß sich der Abgang aller Strecken, entweder unwesentlich verändert oder sogar vermindert hat. Die Murtalbahn hat naturgemäß den größten Anteil am Gesamtabgang. Insgesamt ist der Abgang 1994 gegenüber dem Vorjahr um rund 2,22 Mio.S gesunken bzw. liegt dieser auch unter dem Ergebnis des Jahres 1992 und ist **insoferne eines der besten Ergebnisse seit Jahren.**

Im Busbetrieb ist der Abgang, der in den Jahren 1992 und 1993 je 13,58 % der Einnahmen betragen hat, im Jahr 1994 auf 17,37 % angestiegen. Hiezu ist festzustellen, daß insbesondere die Abgänge im Betriebsstandort Kapfenberg zwischen 20 % und 30 % der erzielten Einnahmen liegen und somit als Hauptverlustträger des Busbetriebes fungieren.

Im Bahnexpresverkehr konnten nahezu in allen Standorten und Jahren Überschüsse erwirtschaftet werden.

Am 23. November 1992 hat die Steiermärkische Landesregierung den Grundsatzbeschluß gefaßt, die Steiermärkischen Landesbahnen aus der Landesverwaltung auszugliedern und in eine Ges.m.b.H. umzuwandeln. Der Landesrechnungshof stellt fest, daß bislang keine Ausgliederung der Steiermärkischen Landesbahnen aus der Steiermärkischen Landesverwaltung erfolgt ist. Hiezu ist seitens des Landesrechnungshofes folgendes zu bemerken:

Ausgliederung bedeutet, daß eine ursprünglich vom Verwaltungsapparat einer Gebietskörperschaft selbst wahrgenommene Aufgabe in der Folge einem eigens zu diesem

Zweck eingerichteten Rechtsträger übertragen wird. Im konkreten Fall heißt das, daß ein schon organisatorisch bestehender Wirtschaftsbetrieb, nämlich die Steiermärkischen Landesbahnen, lediglich in eine andere Rechtsform, nämlich die einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, überführt werden soll, wobei das finanzielle Risiko dem Land voll erhalten bleibt. Es handelt sich demnach um keine materielle Ausgliederung, bei der beispielsweise auch neue Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden sollen, sondern um eine rein formelle Ausgliederung, die maximal straffere bzw. flexiblere Entscheidungsabläufe bzw. Kooperationen ermöglichen kann. Ein Gutachten des Wirtschaftsprüfers und Steuerberaters Dr. Pucher vom 21. November 1994 hat u.a. ergeben, daß durch die Ausgliederung sogar mit Kostenerhöhungen insbesondere beim Personalaufwand zu rechnen ist. Das Gutachten schließt mit der Empfehlung zuzuwarten, um die weiteren Entwicklungen im rechtlichen Umfeld zu beobachten.

Auch der Landesrechnungshof erblickt in einer Rechtsformänderung schlechthin bzw. in einer Verbindung mit der Steirischen Verbundgesellschaft keine eminenten Vorteile oder Verbesserungen der derzeitigen rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen. Eine materielle Privatisierung im Sinne einer Entlassung in die marktwirtschaftliche Selbständigkeit ist infolge der weiterbestehenden wirtschaftlichen Abhängigkeit wenig realistisch. Zumal bei der ins Auge gefaßten Eigentümerstruktur einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung von 98 % Land Steiermark und 2 % Landeshypothekenbank so gut wie keine Änderung gegenüber den bestehenden

Risikoverhältnissen eintritt, bezieht sich die geplante Ausgliederung nur auf einen Strukturwandel. In jedem Fall ist aus rechtlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht mit der Ausgliederung eine entsprechende Eigenkapitalausstattung vorzusehen bzw. müßten verbindliche Zusagen zur Verlustabdeckung vorliegen, zumal bei einem Unternehmen in der Rechtsform einer juristischen Person der Insolvenztatbestand bereits mit einer Überschuldung erfüllt sein kann. Nach Auffassung des Landesrechnungshofes können die angestrebten Ziele auch ohne Ausgliederung im Wege der Vorgabe eines Unternehmensleitbildes (Geschäftsordnung in Verbindung mit weitgehender Verantwortlichkeitsdelegierung sowie der Festlegung mittelfristiger Unternehmenskonzepte) erreicht werden. Ein mittelfristiges Unternehmenskonzept wurde von den Steiermärkischen Landesbahnen bereits im Frühjahr 1994 erstellt. Diesbezüglich fehlen allerdings entsprechende Regierungsbeschlüsse.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß der Bahnbetrieb einen Transport- und Beförderungsauftrag hat und folglich fremdenverkehrsmäßige Vermarktungsaktivitäten bzw. wirtschaftliche Nutzung von Attraktionen von hiezu berufenen Einrichtungen wahrzunehmen sind. Nach Auffassung des Landesrechnungshofes bedarf es einer klaren Trennung zwischen

- Fremdenverkehrsbetrieb und
  
- Transportunternehmen,

zumal ein jeweils vollkommen anderes Marketing notwendig erscheint und Umsetzung von Eisenbahnnostalgie nicht primäre Aufgabe eines öffentlichen Verkehrsträgers, wie der Steiermärkischen Landesbahnen, sein kann. Soweit regional ein entsprechender Bedarf besteht und die Strecke von den Steiermärkischen Landesbahnen planmäßig nicht mehr befahren wird, sollte eine vollständige Ausgliederung der gesamten Eisenbahn an eigene Rechtsträger erfolgen. Soweit ein Parallelbetrieb unumgänglich ist, wie beispielsweise auf der Murtalbahn, sollte die Infrastruktur auf Basis tragfähiger betriebswirtschaftlicher Vereinbarungen nach dem Vorbild der ÖBB-Neuordnung vermietet werden. Die Fahrbetriebsmittel (Dampfzüge) sollten in jedem Fall aus dem Vermögen der Steiermärkischen Landesbahnen ausscheiden und dem jeweiligen Rechtsträger übereignet werden, da ansonsten eine permanente Beanspruchung von Werkstatteleistungen gegeben wäre.

Eine ganz wesentliche Grundlage der Verkehrsangebotplanung ist die Liniendeckungsbeitragsrechnung. Sie ermöglicht es, den Ressourceneinsatz zu den beförderten Personen- und Gütertonnagen ins Verhältnis zu setzen und so das spezifische Subventionsausmaß je Fahrgast und Linie berechnen und beeinflussen zu können. Eine Überprüfung der Deckungsbeiträge hat gezeigt, daß am schlechtesten die Strecken Weiz-Birkfeld und Kapfenberg-Aflenz abschneiden. Bei der Betrachtung des Standortes Kapfenberg sind die jüngsten Entwicklungen durch die Betriebsstillegung des Walzwerkes Margarethenhütte der Fa. Pengg zu berücksichtigen. Auf dieser Strecke wird des längeren bereits keine Personenverkehr mehr

abgewickelt, sondern lediglich eine Art Werkverkehr für die Fa. Pengg an die ÖBB sichergestellt. Der Wegfall dieses einzigen Stammkunden mit einer monatlichen Beförderungsleistung von rund 2.000 t wird wohl die Einstellung der Bahnlinie für Zwecke der Güterbeförderung notwendig machen.

Abschließend weist der Landesrechnungshof darauf hin, daß eine Entscheidung über das vorgelegte mittelfristige Unternehmenskonzept für den Bahnbetrieb bzw. eine konkrete Auftragserteilung zur Unternehmensorganisation bzw. zur operativen Unternehmensführung durch den Eigentümervertreter dringend notwendig wäre.

Am 9. Oktober 1995 fand im Sitzungszimmer des Landesrechnungshofes eine Schlußbesprechung statt, an der

von der Rechtsabteilung 1: HR Dr. Alex MEIXNER

von der Rechtsabteilung 11: W.HR Dr. Franz NUNNER

von den Steiermärkischen Landesbahnen: Direktor Dipl.-Ing. Franz BRÜNNER

vom Landesrechnungshof: Landesrechnungshofdirektor  
HR Dr. Günther GROLLITSCH

Landesrechnungshofdirektor-  
stellvertreter  
W.HR Dr. Hans LEIKAUF

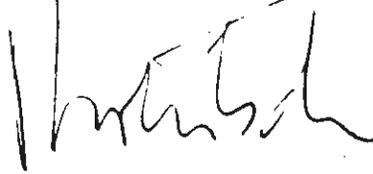
HR Dipl.-Ing. Werner  
SCHWARZL

Reg.-Rat OAR Harald  
KRONEGGER

teilgenommen haben.

Bei dieser Schlußbesprechung wurden die wesentlichsten Prüfergebnisse in ausführlicher Form behandelt.

Graz, am 11. Oktober 1995  
Der Landesrechnungshofdirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Grollitsch', written in a cursive style.

(Dr. Grollitsch)