Wir leben die Stadt

STADT : SALZBURG

Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024

23804/2025/007 vom 23.9.2026

Prüfbericht

Tel. 0662 8072-2320
www.stadt-salzburg.at
stadtrechnungshof@stadt-salzburg.at

Stadtrechnungshof Salzburg

Europäisches Qualitätszertifikat
Der Stadtrechnungshof ist Inhaber des CAF-Gütesiegels.
Der CAF (Common Assessment Framework) ist das für den öffentlichen Sektor entwickelte Qualitätsmanagementsystem der Europäischen Union.

Impressum
Stadtgemeinde Salzburg
Stadtrechnungshof
Kranzlmarkt 1
5020 Salzburg
Tel. 0662 8072 2320
stadtrechnungshof@stadt-salzburg.at
www.stadt-salzburg.at/stadtrechnungshof
Datenschutzerklärung auf www.stadt-salzburg.at/datenschutz
Impressum auf www.stadt-salzburg.at/impressum

Das Wesentliche auf einen Blick

Der Stadtrechnungshof prüfte die Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (*kurz Projektgesellschaft*) für den Zeitraum 2019 bis 2024. Gegenstand war die Gebarung der Projektgesellschaft in Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.

Die Projektgesellschaft wurde im Jahr 2019 gegründet, um die schienengebundene Infrastruktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Stadt Salzburg und deren Einzugsgebiet zu planen und zu projektieren. Die Streckenplanung des S-Link (Lokalbahnhof bis Hallein) war dabei eine Teilaufgabe der Projektgesellschaft. Die Haltestelle Mirabellplatz wurde als Umsteigeknotenpunkt für mehrere Anbindungen geplant. Der geplante Streckenausbau enthielt auch einen Nordast (Ausbau Lokalbahn), Anbindungen an das ÖBB-Netz sowie weitere Ausbaumöglichkeiten wie die Messe- oder Stieglbahn. Infolge des negativen Ausgangs einer Volksbefragung im November 2024 beauftragten die Gesellschafter die Geschäftsführung der Projektgesellschaft mit der Erarbeitung eines Konzepts zur Abwicklung der Gesellschaft.

Die Finanzierung der Projektgesellschaft erfolgte durch den Bund, das Land und die Stadt Salzburg. Der Finanzierungschlüssel teilte sich im Verhältnis 50 % Bund, 25 % Land und 25 % Stadt auf. Der Bund förderte nur aktivierungsfähige Aufwendungen, Stadt und Land leisteten daher zusätzlich Zuschüsse zur Finanzierung des laufenden Geschäftsaufwandes. Der Finanzierungsanteil der Stadt belief sich bis Ende 2024 auf rund € 7,6 Mio, was einem Anteil von 27,8 % entsprach.

Die Ziele der Projektgesellschaft wurden im Gesellschaftsvertrag sowie in der Rahmenvereinbarung von Land und Stadt mit dem Bund definiert. Mit der Geschäftsführung wurden Detailziele vereinbart. Übergeordnete Ziele wie der Aufbau einer Projektorganisation wurden von Seiten der Gesellschafter nicht vorgegeben. Die Ziele waren auf unterschiedliche Reifegrade ausgerichtet. Während die Planung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell bis zur Genehmigungsreife ausgeführt werden sollte, wurde für andere Ziele nur die übergeordnete Planung angestrebt.

Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes hätte die Gesamtstrecke Lokalbahnhof bis Hallein einheitlich als ein Ziel behandelt werden sollen, anstatt Teilabschnitte auf unterschiedliche Reifegrade auszurichten. Die Strecke bis Mirabellplatz wurde bis zur

Genehmigungsreife vorangetrieben, während für die Anschlussstrecke der Finanzierungsschlüssel zwischen Stadt und Land nicht geklärt war und lange keine konkrete Trassenfestlegung vorgenommen worden war. Darüber hinaus war unklar, wie sich die Finanzierung eines laufenden späteren Betriebs gestalten würde.

Es fehlte eine gesamthafte Darstellung zu den Bau- und Betriebskosten des S-Link, zudem erhöhten sich die Kostenschätzungen für den Bau der Bahn in kurzer Zeit erheblich. Die Kostenschätzungen für den unterirdischen Tunnelabschnitt stiegen in einem Zeitraum von 4 Jahren stark an. Die geplanten Baukosten je Streckenkilometer in der unterirdischen Bauweise wurden im Jahr 2020 auf € 106 Mio, im Jahr 2023 auf € 254 Mio und im Jahr 2024 auf € 405 Mio geschätzt. Der Fremdvergleich zeigte eine Bandbreite von € 250 Mio bis € 468 Mio.

Letztlich wäre es für die politischen Entscheidungsträger:innen und auch für die Bevölkerung wesentlich gewesen, vor Detailplanungen für den Teilabschnitt bis Mirabell (inklusive Einleitung eines UVP-Verfahrens), auf Basis eines Gesamtkonzeptes die weitere Vorgehensweise entscheiden zu können. Dafür wären die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes, die konkrete Trassenführung und auch die laufenden Kosten als wesentliche Information notwendig gewesen. Erst auf Basis dieser Information hätte zweckmäßig entschieden werden können, ob und wie das Projekt umgesetzt werden kann. Damit hätten auch Ausgaben für unnötige Detailplanungen vermieden werden können.

Die Projektgesellschaft verfügte über kein umfassendes Projektmanagement, die projektspezifischen Rollen und Verantwortlichkeiten sowie die Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse waren nicht definiert. Ein Lenkungsausschuss als das zentrale Gremium fehlte. Ein Projektauftrag, ein Projekthandbuch und ein formalisiertes Organigramm der Projektorganisation lagen nicht vor. Es gab nur einzelne Elemente eines Projektmanagements sowie Studien zu einzelnen Themenbereichen. Dies führte zu unklaren Zuständigkeiten, Verzögerungen (insbesondere in der Entscheidungsfindung), Zielkonflikten und erhöhtem Koordinationsaufwand sowie zu einer fehlenden übergeordneten Gesamtbetrachtung des Projekts.

Für die gesamtwirtschaftliche Betrachtung ermittelte die Projektgesellschaft das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten. Der Nutzen-Kosten-Indikator lag bei 1,03 und damit überwog der Nutzen knapp die Kosten. Der Wert bezog sich auf den

Streckenabschnitt des S-Link, dh vom Lokalbahnhof bis Hallein für die wahrscheinlichste Variante der Trassenführung. Für die Umsetzung des Gesamtprojektes, dh inkl Nordast, Ausbau Messe- und Stieglbahn sowie diverse Anbindungen an das ÖBB-Netz gab es keine Nutzen-Kosten-Analyse. In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass erst das Zusammenwirken aller Maßnahmen einen höheren Nutzen gebracht hätte.

Im geprüften Zeitraum wurden in den Jahren 2019 - 2024 insgesamt € 27,6 Mio für das Projekt S-Link aufgewendet. Der Großteil der getätigten Aufwendungen entfiel auf die bezogenen Leistungen und diese teilten sich wieder in Aufwendungen für Planungs- und Projektierungsleistungen sowie Beratungsleistungen auf. Den größten Anteil nahmen dabei die Generalplanungsleistungen mit rund € 5,6 Mio und die Leistungen für geotechnische Erkundungen sowie Probebohrungen mit rund € 6,4 Mio ein. Der Personalaufwand belief sich auf rund € 2 Mio.

Der externe Aufwand für die Projektkommunikation belief sich im Prüfzeitraum auf rund € 1,5 Mio, davon betrafen 77 % der Leistungen eine einzige Agentur. Die Leistungen der Projektkommunikation waren in den Rahmenvereinbarungen und der Rechnungslegung wenig strukturiert und damit war für den Stadtrechnungshof nicht nachvollziehbar, wie die Projektgesellschaft eine leistungsbezogene Kostenverfolgung sicherstellen konnte.

In der Projektgesellschaft waren die Projektkosten sowohl im Anlagevermögen aktiviert als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht und damit doppelt dargestellt. Es fehlte eine klare Abgrenzung von Investitionen, Investitionszuschüssen, Aufwandszuschüssen, Erträgen und Aufwendungen. Damit verfehlte die Projektgesellschaft die von Land und Stadt geforderte Trennung zwischen Projekt- und Basisbetrieb.

Mangels entsprechender personeller und organisatorischer Voraussetzungen war ein systemgestütztes bzw laufendes Controlling nicht von Beginn an implementiert. Eine zeitnahe, transparente und belastbare Steuerungs- und Kontrollfunktion war daher nicht gewährleistet.

Inhaltsverzeichnis

Feststellungen und Empfehlungen 9

1 Prüfungsgrundlagen 31

1.1 Anlass der Prüfung 31
1.2 Prüfberechtigung 31
1.3 Gegenstand und Umfang der Prüfung 31
1.4 Prüfungsziel und Prüfungsmaßstab 32
1.5 Prüfungssicherheit 32
1.6 Zeitlicher Ablauf der Prüfung 32
1.7 Datenschutz und Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse 32
1.8 Prüfungsunterlagen 33

2 Ausgangslage 34

2.1 Mobilitätslösung 36
2.2 Volksbefragung 38

3 Projektgesellschaft 40

3.1 Gründung 40
3.2 Eigentümerstruktur 40
3.3 Zweck der Gesellschaft 41
3.4 Organe der Gesellschaft 41
3.4.1 Generalversammlung 41
3.4.2 Geschäftsführung 42
3.4.3 Aufsichtsrat 44
3.4.4 Fachbeirat 45
3.5 Salzburg Corporate Governance Kodex 47

4 Projektmanagement 49

4.1 Organisation 52
4.1.1 Rollen 53
4.1.2 Kommunikation 57
4.1.3 Berichterstattung an die Gremien der Stadt 58
4.2 Umfeld 59
4.3 Ziele - Abgrenzung 60
4.4 Leistungen und Termine 64
4.5 Projektcontrolling 65
4.6 Projektabschluss 66

4.7 Fazit Projektmanagement 67

5 Kostenplanung 69

5.1 Baukostenplanung 69
5.2 Baukostenplanung je Streckenkilometer 72
5.3 Betriebskostenplanung 74
5.4 Gesamtwirtschaftliche Bewertung 77

6 Finanzierung 79

6.1 Finanzierungsstruktur 79
6.2 Plan Finanzierung 80
6.3 Ist-Finanzierung 82

7 Rechnungslegung 83

7.1 Wirtschaftsprüfung 83
7.2 Rechnungslegung 83
7.3 Bestell- und Rechnungsprüfung 86

8 Vermögenslage 88

8.1 Aktiva - Mittelverwendung 88
8.2 Passiva - Mittelherkunft 90

9 Gewinn- und Verlustrechnung 93

9.1 Erlöse und Erträge 94
9.1.1 Erlöse Bund, Land, Stadt 94
9.1.2 Aktivierte Eigenleistungen 94
9.1.3 Sonstige betriebliche Erträge 95
9.2 Aufwandbezogene Leistungen 95
9.2.1 Planung und Projektierung 96
9.2.2 Beratungsaufwand 97
9.3 Personalaufwand 98
9.4 Abschreibung 99
9.5 Aufwand Projektkommunikation 99
9.5.1 Rahmenvereinbarungen 100
9.5.2 Rechnungskontrolle 103
9.6 Sonstiger Aufwand 104

10 Plan-Ist-Vergleich 106

11 Stellungnahme und Schlussbesprechung 108

12 Glossar 109

13 Amtsvorschlag 111

14 Stellungnahmen 112

Feststellungen und Empfehlungen

Die zusammenfassenden Feststellungen und Empfehlungen bieten einen Überblick über die Ergebnisse aus der Prüfung. Detaillierte Ausführungen sind im Berichtsteil ab Kapitel 1 zu finden.

Prüfauftrag und Prüfumfang

F 1 Der Stadtrechnungshof prüfte im Auftrag des Kontrollausschusses auf Antrag der Bürgerliste/die Grünen die Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Der Prüfzeitraum umfasste die Jahre 2019 - 2024.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Aus Sicht der Projektgesellschaft ist besonders zu berücksichtigen, dass der Großteil des Prüfungszeitraums in einen Zeitraum fiel, zu dem die Projektgesellschaft nur über wenige Dienstnehmer verfügte, die fundierte Auskünfte zu den Fragen des Stadtrechnungshofes erteilen konnte. Der seit 01.01.2020 bestellte selbständig vertretungsbefugte Geschäftsführer der Projektgesellschaft ist mit Wirksamkeit zum Ablauf des 31.03.2025 aus der Projektgesellschaft ausgeschieden.

Auch wenn die Unterlagen und Informationen, die dem Stadtrechnungshof durch die Projektgesellschaft zur Verfügung gestellt wurden, stets sorgfältig und umfassend recherchiert, aufbereitet und übermittelt wurden, lässt sich durch die wiederholte Feststellung im betreffenden Rohbericht, wonach Unterlagen oder Dokumente nicht vorgelegt werden konnten, keinesfalls der Schluss ableiten, dass die angefragten Unterlagen / Dokumente nicht existiert hätten.

Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen

F 2 Der Stadtrechnungshof hat gemäß § 52b Abs 6 Salzburger Stadtrecht 1966 bei der Veröffentlichung des Prüfberichtes geeignete Vorkehrungen zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen zu treffen.

F 3 Nach Auskunft der geprüften Stelle enthält dieser Prüfbericht keine schützenswerten persönlichen Daten sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse.

Ausgangslage

F 4 Die Planungen für eine Stadtbahn reichen bis in die 1980er Jahre zurück; mit dem Bau des unterirdischen Lokalbahnhofs am Bahnhofsvorplatz wurde im Jahr 1996 bereits die erste Baustufe für die Verlängerung der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum geschaffen.

F 5 Im Jahr 2002 beschloss der Gemeinderat, dass bei zukünftigen Bauvorhaben entlang der in der sogenannten Herbrich-Studie definierten Trasse Maßnahmen zur Trassensicherung für die Stadt-Regionalbahn zu setzen sind.

F 6 Im Jahr 2018 fasste der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zur Verlängerung der Lokalbahn bis Schloss Mirabell und Prüfung ergänzender Maßnahmen wie unter anderem die spätere Weiterführung der Lokalbahn bis Hallein.

F 7 Im Jahr 2019 wurde die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (kurz Projektgesellschaft) gegründet. Ziel war die Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell und darüber hinaus Varianten zur weiteren Trassenführung, Ausbaustrecken und Anbindungen zu planen.

F 8 Im Jahr 2020 wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen Bund, Land und Stadt abgeschlossen, welche eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes von 50 % sicherstellte.

F 9 Im Jahr 2023 wurde für die Strecke vom Lokalbahnhof bis Hallein (S-Link) ein Trassenauswahlverfahren durchgeführt. Im Jahr 2024 erfolgten die Erteilung der Konzession für den Schienenbetrieb auf dieser Strecke sowie der erstinstanzliche Bescheid im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

F 10 Am 10.11.2024 sprachen sich im Rahmen einer Volksbefragung in der Stadt Salzburg, im Flachgau und im Tennengau 53 % der Teilnehmer:innen gegen das Projekt S-Link als Teil einer Mobilitätslösung aus. Am 12.12.2024 wurde ein Gesellschafterbeschluss gefasst, welcher den Arbeitsauftrag an die Geschäftsführung enthielt, bis zum 7.2.2025 ein Konzept zur Abwicklung der Projektgesellschaft vorzulegen.

Mobilitätslösung

F 11 Das Projekt S-Link war Teil einer gesamthaften Mobilitätslösung. Der Zweck der Projektgesellschaft lag in der Planung und Projektierung von mehreren Strecken. Die Streckenplanung des S-Link war dabei eine Teilaufgabe der Projektgesellschaft. Die Haltestelle Mirabellplatz wurde als Umsteigeknotenpunkt für mehrere Anbindungen geplant.

F 12 Der geplante Streckenausbau enthielt auch einen Nordast (Ausbau Lokalbahn), Anbindungen an das ÖBB-Netz sowie weitere Ausbaumöglichkeiten wie die Messe- oder Stieglbahn und Königseebahn.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Da die detaillierte Ausarbeitung einer durchgehenden, lage- und höhenmäßig bereits fixierten Trasse zwischen Salzburg und Hallein auf einheitlichem technischem und rechtlichem Stand mehrere Jahre in Anspruch genommen hätte, erfolgte von Seiten der Projektgesellschaft – mit Zustimmung der Eigentümer – ein etappenweise bzw. zeitlich versetztes Vorgehen, bei welchem parallel mehrere Planungsabschnitte in unterschiedlicher Detailtiefe projektiert wurden. Das Hauptaugenmerk galt dabei – entsprechend Pkt. 3. Abs. 1 lit. a des Gesellschaftsvertrags – dem Abschnitt zwischen dem Lokalbahnhof und dem Mirabellplatz, da von Seiten der Gesellschafter der Projektgesellschaft vorgegeben war, das Projekt von Nord nach Süd voranzutreiben.

Ferner wurde von der Projektgesellschaft – im Sinne des Pkt. Drittens Abs. 2. des Gesellschaftsvertrags der Projektgesellschaft idgF – als Ziel eine Errichtung der Strecke bis Hallein betont und angestrebt. Das war eine Vorbedingung seitens des Bundes zur Mitfinanzierung.

Wie Untersuchungen und Studien, die von der Projektgesellschaft in Auftrag gegeben wurden, zeigten, wäre bereits dieser Streckenabschnitt bis Mirabell – auch unter Berücksichtigung der geplanten Schaffung eines Umsteigeknotens am Mirabellplatz – verkehrswirksam gewesen und hätte den Hauptbahnhof als Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs signifikant entlastet. Dieser positive Effekt wäre durch die Errichtung einer Messebahn und die Führung von Pendler- und Touristenströmen von der Messe zum Mirabellplatz zusätzlich gesteigert worden.

In Anbetracht dieses differenzierten Vorgehens wurde seitens der Projektgesellschaft einerseits danach getrachtet, möglichst rasch einen

rechtsgültigen Bescheid für die Realisierung des Abschnitts Lokalbahnhof-Mirabell zu erlangen; andererseits wurde parallel dazu die Ausarbeitung möglicher Korridore für den weiteren Streckenverlauf, die unter Angabe der zugehörigen Kostenrahmen den Gesellschaftern zur Auswahl vorgelegt wurden, vorangetrieben.

Projektgesellschaft

F 13 Die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH wurde im Mai 2019 gegründet. Zweck und Gegenstand der Projektgesellschaft war es, die schienengebundene Infrastruktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Stadt Salzburg und deren Einzugsgebiet zu planen und zu projektieren.

F 14 Stadt, Land und Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH[1] waren per 31.12.2024 zu gleichen Teilen (zu je 33,33 %) Gesellschafter der Projektgesellschaft.

F 15 Die im Gesellschaftsvertrag definierten Organe der Gesellschaft setzten sich wie folgt zusammen:

- Generalversammlung
- Geschäftsführung
- Aufsichtsrat (fakultativ)
- Fachbeirat

F 16 Die **Generalversammlung** entsprach im Prüfzeitraum den formalen Bestimmungen aus dem Gesellschaftsvertrag. Die Generalversammlung fand im Prüfzeitraum mindestens einmal jährlich statt, zusätzlich wurden Beschlüsse auf schriftlichem Weg in Form von Umlaufbeschlüssen gefasst. Den Vorsitz hatte der Vorsitzende des Aufsichtsrates. Es wurden Protokolle geführt, welche vom Vorsitzenden unterzeichnet waren.

F 17 Die **Geschäftsführung** hatte ab 1.1.2020 ein Geschäftsführer inne, der bei der Projektgesellschaft angestellt war. Der Vertrag dieses Geschäftsführers wurde auf fünf Jahre bis 31.12.2024 abgeschlossen und mit Ende 2024 um drei Monate verlängert.

[1] Zum Zeitpunkt der Gründung der Projektgesellschaft war die Salzburg AG Gesellschafterin, diese wurde im November 2023 von der „Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH" abgelöst.

F 18 Der Dienstvertrag des Geschäftsführers im Angestelltenverhältnis entsprach der Vertragsschablonenverordnung. Die Gehaltsabrechnungen und die Nutzung des Firmenfahrzeuges entsprachen den vertraglichen Vereinbarungen.

F 19 Im Dienstvertrag wurde für diesen Geschäftsführer ein variabler Gehaltsbestandteil von maximal einem Monatsgehalt ab dem zweiten Beschäftigungsjahr, dh ab 2021 vereinbart. Die Leistungskriterien waren in einer gesonderten Zielvereinbarung zwischen dem Geschäftsführer und der Projektgesellschaft festzulegen.

F 20 Die Zielvereinbarungen zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat erfolgten überwiegend erst im Nachhinein, dh nach oder gegen Ende der Zielperiode. Die Zielerreichung wurde durch den Aufsichtsrat beurteilt und die Auszahlung des variablen Gehaltsbestandteils wurde von den Gesellschaftern genehmigt.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Klarstellend zu den Ausführungen des Stadtrechnungshofes wird angemerkt, dass gemäß Geschäftsführer-Dienstvertrag die Generalversammlung über die Gewährung der Prämie entscheidet. Die leistungs- und erfolgsorientierte Prämie kann als variabler Bezugsbestandteil festgelegt werden.

Für das Jahr 2021 erfolgte nach der Beurteilung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden noch die Übermittlung eines Zielerreichungsberichtes durch den Geschäftsführer. Erst im Anschluss daran erfolgte die Beschlussfassung durch die Gesellschafter.

F 21 Laut Firmenbuch war ein **Aufsichtsrat** eingerichtet, der aus sechs Mitgliedern bestand. Der Aufsichtsrat entsprach im Prüfzeitraum den formalen Bestimmungen aus dem Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung. Im Prüfzeitraum fanden viermal jährlich Sitzungen des Aufsichtsrates der Projektgesellschaft statt.

F 22 Der **Fachbeirat** hatte gemäß Gesellschaftsvertrag für den Aufsichtsrat sowie die Geschäftsführung beratende Funktion. Mit welchen konkreten Themenstellungen der Fachbeirat kontinuierlich befasst werden sollte, war nicht definiert.

F 23 In allen Fachbeiratssitzungen gab es einen umfassenden Bericht der Geschäftsführung über aktuelle Entwicklungen in Hinblick auf die Organisation der Projektgesellschaft und zum Status der Projektziele wie Trassenführung, Geologie, Zeitplan, Kosten, technische Machbarkeit oder Öffentlichkeitsarbeit. Es wurden

Empfehlungen an die Gesellschafter und den Aufsichtsrat protokolliert, jedoch ohne exakte Verantwortungen.

Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK)

F 24 Der Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK) hat das Ziel, den Prozess der Unternehmensführung und den Informationsfluss zwischen den Beteiligungsunternehmen und der Beteiligungsverwaltung sicherzustellen und die Transparenz zu erhöhen.

F 25 Der Stadtrechnungshof prüfte die Einhaltung der Bestimmungen des Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK).

F 26 Im Jahr 2023 entstanden nach Ansicht des Stadtrechnungshofes im Aufsichtsrat Interessenskonflikte. Ein neues Aufsichtsratsmitglied war vor Entsendung in den Aufsichtsrat Mitglied der Geschäftsführung jener Kommunikationsagentur, mit welcher ein laufender Vertrag bis 2026 bestand.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Entgegen der Ansicht des Stadtrechnungshofes, wonach lt. den Bestimmungen des Salzburger Corporate Governance Kodex (SCGK) im Aufsichtsrat der Projektgesellschaft im Jahr 2023 bei einem Mitglied ein Interessenskonflikt vorgelegen hätte, lag ein solcher Interessenskonflikt nach Ansicht der Projektgesellschaft tatsächlich nicht vor.

Es mag zwar in zeitlicher Hinsicht zutreffend sein, dass der Projektleiter als Mitglied der Geschäftsführung (weder eine organschaftliche Funktion wurde ausgeübt, noch bestand eine finanzielle Beteiligung als Gesellschafter) eines von der Projektgesellschaft beauftragten Kommunikationsunternehmens rd. 7 Monate nach Abschluss der bezughabenden Rahmenvereinbarung aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen ausschied und weitere 5 Monate danach in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft berufen wurde. Hieraus lässt sich mit Blick auf die maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK jedoch kein Interessenkonflikt ableiten.

Das betreffende Mitglied des Aufsichtsrates stand nach dem Ausscheiden aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen sowie dem Eintritt in den Dienst des Landes Salzburg bzw. nach seiner später erfolgten Entsendung in den Aufsichtsrat

der Projektgesellschaft in keiner geschäftlichen oder sonstigen wirtschaftlichen oder familiären Beziehung zum betreffenden Kommunikationsunternehmen.

Überdies war zu diesem Zeitpunkt die bezughabende Rahmenvereinbarung mit dem betreffenden Kommunikationsunternehmen schon seit langem abgeschlossen. Im Lichte der maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK ist die Annahme des Vorliegens eines Interessenkonflikts sachlich nicht rechtfertigbar. Vielmehr wurde den Anforderungen des SCGK stets vollumfänglich entsprochen.

Selbst nach anderen (strengeren) gesetzlichen Bestimmungen (vgl. etwa § 86 Abs. 4 Z 2 AktG) läge im konkreten Anlassfall durch die erfolgte Übernahme eines Aufsichtsratsmandats durch die betreffende Person kein Fall eines potentiellen Interessenkonflikts vor.

Der Stadtrechnungshof entgegnet: Ein Interessenskonflikt kann dahingehend bestehen, dass das Aufsichtsratsmitglied aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen Beendigung der Tätigkeit und Übernahme der Aufsichtsratsfunktion auch Zeiträume zu beurteilen hatte, in denen er selbst Leistungen für die Gesellschaft erbracht hat bzw war die Rahmenvereinbarung auch nach dem Ausscheiden noch weiterhin aufrecht.

F 27 Ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen Männern und Frauen im Aufsichtsrat wurde nicht erreicht. Insgesamt lag der Anteil der weiblichen Aufsichtsratsmitglieder bei 33 %, wobei dieser Anteil auf die Mitglieder der Salzburg AG zurückzuführen war. Von Seiten der Stadt und des Landes wurde kein weibliches Mitglied entsandt.

E 1 **Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Die Stadt Salzburg sollte bei Entsendungen in einen Aufsichtsrat, entsprechend den Bestimmungen des Salzburg Corporate Governance Kodex, auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Männern und Frauen achten.**

Projektmanagement

F 28 Das Projektmanagement umfasst die Planung, Steuerung und Überwachung eines Projektes. Die zentralen Dokumente des Projektmanagements stellen dabei der Projektauftrag und das Projekthandbuch (PHB) dar.

F 29 Dem Stadtrechnungshof konnte von der Projektgesellschaft kein formaler Projektauftrag zur Verfügung gestellt werden. Die Ziele bzw der Zweck der Projektgesellschaft wurden im Gesellschaftsvertrag definiert.

F 30 Dem Stadtrechnungshof konnte kein Projekthandbuch zur Verfügung gestellt werden, in dem die Nachvollziehbarkeit der Abläufe für alle Beteiligten sichergestellt war. Nach Auskunft der Projektgesellschaft war vorgesehen, für die Bauphase ein umfassendes Projektmanagement zu etablieren.

F 31 Im Oktober 2020 beauftragte die Projektgesellschaft einen externen Berater mit der Erstellung eines Detailkonzeptes zu Projektmanagement und Controlling mit einem Auftragswert von € 28.800,-.

F 32 Das beauftragte Detailkonzept zum Projektmanagement konnte dem Stadtrechnungshof von der Projektgesellschaft nicht vorgelegt werden. Die beauftragten und verrechneten Leistungen stimmten mit den nach Auskunft der Projektgesellschaft erbrachten Leistungen nicht überein. Es fehlte der Leistungsnachweis für den verrechneten Wert von € 28.800,-.

F 33 Für die Abwicklung des Projektes Regionalstadtbahn war eine Projektorganisation notwendig. In einer Projektorganisation wird in gemischten Teams gearbeitet. Die Projektgesellschaft teilte dem Stadtrechnungshof mit, dass es kein formalisiertes Projektorganigramm gab und verwies auf das Organigramm der Stammorganisation. Eine Projektorganisation ist neben der Stammorganisation aber notwendig, um ein eigenes, entscheidungsfähiges Managementumfeld mit klar zugeordneten projektspezifischen Verantwortlichkeiten und Entscheidungsbefugnissen sicherzustellen.

Rollen

F 34 Mit Hilfe von Rollen werden personenunabhängige Erwartungen, Kompetenzen und Handlungen definiert. Dadurch werden Verantwortungsbereiche und Schnittstellen

im Projekt vorhersehbar, ohne jedes Detail im Einzelfall explizit abklären zu müssen.

F 35 Der Rechnungshof Österreich hebt besonders die Bauherrenverantwortung hervor, wenn es mehrere öffentliche Bauherren gibt. Der Bauherr muss jene Entscheidungen treffen, welche die Projektabwicklung maßgeblich beeinflussen.

F 36 Die Projektgesellschaft konnte dem Stadtrechnungshof keine Rollendefinitionen zur Verfügung stellen.

F 37 Ein zentrales Element in einer Projektorganisation ist der Lenkungsausschuss. Ein Lenkungsausschuss ist das oberste beschlussfassende Gremium einer Projektorganisation. Im Lenkungsausschuss sollten die Interessen aller Projektbeteiligten vertreten sein. Ein Lenkungsausschuss wird vor allem dann eingesetzt, wenn die Gesamtprojektinteressen nicht von einer Person wahrgenommen werden können.

F 38 In der Absichtserklärung des Bundes aus 2019 und der Rahmenvereinbarung aus 2020 zwischen Bund, Land und Stadt wurde vereinbart, dass ein Lenkungsausschuss einzurichten ist, welchem die Vertreter der Unterzeichner angehören sollten. Eine Einsetzung eines Lenkungsausschusses erfolgte bis Ende 2024 jedoch nicht.

F 39 Die Projektgesellschaft verfügte über keine klar definierte Bauherrenrolle und definierte Entscheidungsprozesse.

F 40 In der Folge kam es zu einem erhöhten Koordinierungsaufwand der Geschäftsführung mit den Gesellschaftern, zu verzögerten Entscheidungsfindungen sowie zu einer fehlenden übergeordneten Gesamtbetrachtung des Projekts.

Kommunikation

F 41 Die Projektinformation und -kommunikation umfasst die Definition des Informationsflusses, dh das Berichtswesen, die Sitzungen, die Dokumentation, die Schnittstellen und die Projektkommunikation nach außen. Durch einen Informations- und Kommunikationsplan wird dies konkretisiert.

F 42 Die Projektgesellschaft hatte keinen Kommunikationsplan mit Angabe von Kommunikationskanälen oder Häufigkeiten. Nach Auskunft der Projektgesellschaft erfolgte die Kommunikation hin zu den Gesellschaftern und den politischen Entscheidungsträgern mittels laufender Abstimmungen ohne formale Regelungen. Die Projektgesellschaft wurde von externen Agenturen in der Kommunikation nach innen und außen beraten und in der operativen Umsetzung unterstützt.

F 43 Durch das Fehlen einer strukturierten Kommunikation bzw eines Lenkungsausschusses kam es immer wieder zu Unklarheiten und Verzögerungen, so wurde zB im Jahr 2020 in einem Protokoll des Aufsichtsrates erwähnt, dass es unterschiedliche „Wahrnehmungen" zur Projektausrichtung von Stadt und Land gebe.

Berichterstattung an die Stadt

F 44 Der Rechnungshof Österreich fordert in Bezug auf Bauprojekte eine genaue Definition des Berichtswesens. Die Entscheidungsträger sind durch ein standardisiertes Berichtswesen zeitnah und transparent zu informieren. Abstimmungsgespräche sind regelmäßig und strukturiert zu installieren, die Ergebnisse sind zu protokollieren und Vorhaben bis zur nächsten Sitzung zu definieren.

F 45 Die Berichtspflichten der Projektgesellschaft an die Stadt Salzburg ergaben sich aus dem Gesellschaftsvertrag, dem Salzburg Corporate Governance Kodex und dem GmbH-Gesetz.

F 46 Nach Auskunft der MA 4/00 – Finanzen wurden Quartals- und Jahresberichte, Wirtschaftspläne sowie die Jahresabschlüsse an die Beteiligungsverwaltung der Stadt übermittelt.

F 47 Nach Auskunft der Projektgesellschaft und der MA 4/00 – Finanzen erfolgte die Kommunikation hin zu den Gesellschaftern bzw den politischen Entscheidungsträger:innen mittels laufender Abstimmungen ohne formale Regelungen.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Die Gesellschafter der Projektgesellschaft einerseits, wie auch der Bund als wesentlicher Stakeholder andererseits wurden stets lückenlos im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen

zur Finanzierung der Projektgesellschaft über den laufenden Projektfortgang informiert.

Projektumfeld

F 48 Die Projektumfeldanalyse dient dem systematischen Erfassen aller wesentlichen Einflussgrößen auf das Projekt. Die Projektgesellschaft verfügte über keine umfassende Projektumfeldanalyse.

Ziele

F 49 Projektziele sind eine verbindliche Vereinbarung zwischen Projektauftraggeber und Projektleiter und bilden die Basis für eine detaillierte Projektplanung und -steuerung.

F 50 Die Ziele der Projektgesellschaft wurden im Gesellschaftsvertrag sowie in der Rahmenvereinbarung von Land und Stadt mit dem Bund definiert. Mit der Geschäftsführung wurden Detailziele vereinbart und in den Wirtschaftsplänen der einzelnen Jahre berücksichtigt.

F 51 Eine Darstellung der Ziele in einer hierarchischen Form zB in einem Projekthandbuch existierte nicht.

F 52 Übergeordnete Ziele wie der Aufbau einer Projektorganisation wurden von Seiten der Gesellschafter nicht vorgegeben. Die Ziele waren auf unterschiedliche Reifegrade ausgerichtet. Während die Planung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell bis zur Genehmigungsreife ausgeführt werden sollte, wurde für andere Ziele (wie die Strecke Mirabell bis Hallein oder der Ausbau der Messe- und Stieglbahn) nur die übergeordnete Planung angestrebt. Darüber hinaus war unklar, wie sich die Finanzierung eines laufenden späteren Betriebs gestaltet.

F 53 Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes hätte die Gesamtstrecke Lokalbahnhof bis Hallein einheitlich als ein Ziel behandelt werden sollen, als anstatt Teilabschnitte auf unterschiedliche Reifegrade auszurichten. Die Strecke bis Mirabellplatz wurde bis zur Genehmigungsreife vorangetrieben, während in der Anschlussstrecke weder der Finanzierungsschlüssel zwischen Stadt und Land geklärt war noch lange Zeit eine konkrete Trassenfestlegung vorgenommen worden war.

F 54 Letztlich wäre es aber für die politischen Entscheidungsträger:innen und auch für die Bevölkerung wesentlich gewesen - vor Detailplanungen für den Teilabschnitt bis Mirabell (inklusive Einleitung eines UVP-Verfahrens) - auf Basis eines Gesamtkonzeptes die weitere Vorgehensweise entscheiden zu können. Dafür wären die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes, die konkrete Trassenführung und auch die laufenden Kosten als wesentliche Information notwendig gewesen. Erst auf Basis dieser Information hätte zweckmäßig entschieden werden können, ob und wie das Projekt umgesetzt werden kann. Damit hätten auch Ausgaben für unnötige Detailplanungen vermieden werden können.

Projektstrukturplan

F 55 Die Projektplanung im engeren Sinn bezieht sich auf die Zielgrößen Leistungen, Termine, Ressourcen, Kosten und Finanzmittel unter Berücksichtigung von Risiken. Dies kann durch einen Projektstrukturplan (PSP) erfolgen, welcher sich in Arbeitspaketen mit klaren Verantwortlichkeiten gliedert.

F 56 Der Fachbeirat forderte im Oktober 2020 die Vorlage eines Projektstrukturplanes und eines Projektorganigramms. Im Rahmen einer Aufsichtsratssitzung Ende 2022 wurde in einer Präsentation durch die Geschäftsführung der Auszug eines Projektstrukturplanes gezeigt, welcher von einem Consulting-Unternehmen erstellt wurde. Dieser Projektstrukturplan konnte dem Stadtrechnungshof nicht zur Verfügung gestellt werden.

Projektcontrolling

F 57 Das Projektcontrolling soll das Projektmanagement bei der Zielerreichung unterstützen. Die Aufgaben umfassen die Schaffung von Strukturen zur Kostenverfolgung, die Implementierung von Systemen zur Erhebung von Kennzahlen und Messdaten sowie Soll-Ist-Vergleiche, um Abweichungen zu erkennen und den Projekterfolg erfassen zu können.

F 58 Mangels entsprechender personeller und organisatorischer Voraussetzungen war ein systemgestütztes bzw laufendes Controlling nicht von Beginn an implementiert. Eine zeitnahe, transparente und belastbare Steuerungs- und Kontrollfunktion war daher nicht vollumfänglich sichergestellt.

Fazit Projektmanagement

F 59 Die Projektgesellschaft verfügte über kein umfassendes Projektmanagement, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie die Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse waren nicht definiert. Ein Lenkungsausschuss als zentrales Gremium fehlte. Es gab nur einzelne Elemente eines Projektmanagements sowie Studien zu einzelnen Themenbereichen. Dies führte zu unklaren Zuständigkeiten, Verzögerungen (insbesondere in der Entscheidungsfindung), Zielkonflikten und erhöhtem Koordinationsaufwand.

E 2 **Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Die Stadt sollte für Großprojekte sicherstellen, dass vor Projektstart ein umfassendes Projektmanagement mit Projektauftrag, Projektorganisation sowie einem Lenkungsausschuss mit definierten Entscheidungsbefugnissen installiert wird.**

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Es darf zunächst nicht außer Acht gelassen werden, dass die Projektgesellschaft nicht über das Stadium der bloßen Planung und Projektierung hinausgetreten ist.

Insofern war die Projektgesellschaft seit ihrer Gründung stets bestrebt, die mögliche Umsetzung des Projekts entsprechend den Zielsetzungen der Gesellschafter rasch voranzubringen. Insofern wurde bereits zu Beginn der Tätigkeit der Projektgesellschaft das Ziel vorgegeben, für den ersten Abschnitt (= Lokalbahnhof bis Mirabell) die Projektphasen Grundlagenerhebung, Planung, Genehmigung und Ausführung möglichst rasch in Angriff zu nehmen und umzusetzen.

Gleichzeitig trat auf Ebene der Projektgesellschaft ab dem Jahr 2023 die Ungewissheit hinzu, dass für die Projektgesellschaft nicht absehbar war, ob diese in ihrer damaligen rechtlichen Struktur fortbestehen bleibt oder in einer anderen Organisationseinheit, die von der Stadtgemeinde Salzburg und / oder dem Land Salzburg zur weiteren Stärkung und Verwaltung des Öffentlichen Verkehrs etabliert würde, aufgehen soll bzw. darin integriert würde.

In diesem sich für die Projektgesellschaft ergebenden Spannungsverhältnis wurde in den ersten Jahren zwar kein den nunmehrigen Anforderungen des Stadtrechnungshofes gerecht werdendes vollständiges und durchgängiges Projektmanagement konzipiert bzw. etabliert.

Unbeschadet dessen bestand sowohl innerhalb der Projektgesellschaft, wie auch auf Ebene ihrer Gesellschafter das gemeinsame Verständnis, dass es in einem fortgeschrittenen Stadium der Projektumsetzung (Realisierung des Baus der Salzburger Regionalstadtbahn) entsprechender Anpassungen in Bezug auf die betriebliche Struktur zwingend bedurft hätte. Eine derartige Notwendigkeit zur strukturellen Anpassung hätte sich für die Projektgesellschaft schon mit Blick auf die gebotenen Änderungen ihres Unternehmensgegenstandes ergeben.

Nach Bekanntgabe der Entscheidung der Gesellschafter, eine Bürgerbefragung zu dem zu realisierenden Verkehrsprojekt in der Stadtgemeinde Salzburg bzw. in Teilen des Landes Salzburg durchzuführen, wurde die Etablierung des Projektmanagements unter Berücksichtigung der von Seiten der Eigentümer gegenüber der Projektgesellschaft gemachten finanziellen Vorgaben bewusst auf die Zeit nach Durchführung dieser Bürgerbefragung verschoben.

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

F 60 Das Ziel einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Maßnahme. Als Kennzahl dient dabei das Verhältnis von Nutzen zu Kosten. Ist der Nutzen größer als die Kosten, ergibt sich ein Indikator von > 1 und damit ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

F 61 Der von der Projektgesellschaft ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator bezog sich nur auf den Streckenabschnitt des S-Link, dh vom Lokalbahnhof bis Hallein und lag für die wahrscheinlichste Variante bei 1,03 und damit überwog der Nutzen knapp die Kosten.

F 62 Für die Umsetzung des Gesamtprojektes, dh inkl Nordast, Ausbau Messe- und Stieglbahn sowie diverse Anbindungen an das ÖBB-Netz gab es keine Nutzen-Kosten-Analyse. In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass erst das Zusammenwirken aller Maßnahmen einen höheren Nutzen gebracht hätte.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Wenngleich der Unternehmensgegenstand der Projektgesellschaft lt. Gesellschaftsvertrag in der Projektierung einzelner Schienenverbindungen (bzw. vorab der Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit) gelegen ist, so war die gesamte Tätigkeit der Projektgesellschaft immer im Zusammenspiel mit den bereits

bestehenden Verkehrsbetreibern (Salzburg AG bzw. SLV, SVV etc.) und deren mittel- und langfristigen Verkehrskonzepten zu betrachten.

Die (Teil-)Projekte, insb. der Neubau einer Messebahn oder der Ausbau der Stieglbahn samt Anbindung an das Netz der ÖBB, stellten für die Projektgesellschaft vorab zu prüfende Optionen dar, die nicht per se als Teil eines „Gesamtprojektes" zu sehen waren.

So zeigten sich etwa schon in der Phase der Voruntersuchung der Prüfung der Umsetzbarkeit von Verbindungen zur ÖBB-Gleisinfrastruktur (sowohl im Bereich Hauptbahnhof als auch beim Stieglgleis) sowohl technische als auch organisatorische Hindernisse, aufgrund derer die Weiterverfolgung dieses (Teil)-Projektes durch die Projektgesellschaft unterblieben ist. Anders verhielt es sich bei der Prüfung des (Teil)-Projekts einer Messebahn, dessen Realisierung im übrigen Kontext der Planung und Projektierung der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1 / S11 vom Salzburger Hauptbahnhof (unterirdischer Lokalbahnhof) bis zum Mirabellplatz aufgrund der aus Sicht der Projektgesellschaft möglichen technischen und organisatorischen Machbarkeit sowie den vergleichsweise geringen Kosten, intensiv vorangetrieben wurde.

Letztendlich hätte dieses Projekt unter der unabdingbaren Grundvoraussetzung der Verlängerung der Lokalbahn in Richtung Süden (zumindest bis hin zum Mirabellplatz), da andernfalls das Nadelöhr am Hauptbahnhof und das innerstädtische Verkehrssystem noch stärker belastet statt entlastet würde, Ende des Jahres 2024 kurz vor dem Beginn eines UVP-Verfahrens gestanden.

Kostenplanung

F 63 In der Projektgesellschaft wurde die Baukostenplanung zu mehreren Zeitpunkten durchgeführt und dem Planungsstand angepasst. Die Betriebskostenplanung wurde im Jahr 2023 im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, weitere Betriebskostenplanungen lagen dem Stadtrechnungshof nicht vor.

F 64 Es fehlte eine gesamthafte Darstellung zu den Bau- und Betriebskosten der Regionalstadtbahn, zudem erhöhten sich die Kostenschätzungen für den Bau der Bahn in kurzer Zeit erheblich.

F 65 Die Kostenschätzungen für den unterirdischen Tunnelabschnitt stiegen in einem Zeitraum von 4 Jahren stark an. Die geplanten Baukosten je Streckenkilometer in der unterirdischen Bauweise wurden im Jahr 2020 auf € 106 Mio, im Jahr 2023 auf € 254 Mio und im Jahr 2024 auf € 405 Mio geschätzt. Der Fremdvergleich zeigt eine Bandbreite von € 250 Mio bis € 468 Mio.

F 66 Der Baukostenvergleich je Streckenkilometer für die oberirdische Bauweise zeigt, dass die Grobkostenschätzung aus dem Jahr 2023 einem Fremdvergleich standhält, wenngleich der angenommene Wert im Jahr 2020 noch weit darunter lag.

F 67 Im Bericht zur Nutzen-Kosten-Analyse war keine gesamthafte Darstellung der jährlichen Kosten enthalten. Die Betriebskosten des Fahrbetriebes waren in der Position des Nutzens saldiert. Es konnte von Seiten der Projektgesellschaft kein Dokument zur Verfügung gestellt werden, welches einen gesamthaften Überblick der laufenden Kosten für den Betrieb und dazugehörige Kennzahlen vermittelt hätte. Zudem lagen die Kosten für den Betrieb der Infrastruktur im Vergleich unter den Referenzwerten.

E 3 **Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Vor einer Entscheidung über die Umsetzung eines Infrastrukturprojektes sollten nach Ansicht des Stadtrechnungshofes alle entscheidungswesentlichen Rahmenbedingungen sowie belastbare Daten vorliegen. Erst auf Basis dieser Informationen sollte über die weitere Realisierung des Projektes entschieden werden. Zuvor sollten keine unnötigen Ausgaben für Detailplanungen und dergleichen verursacht werden.**

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Soweit hierzu im bezughabenden Rechnungshofbericht eine sukzessive Steigerung der Projektkosten moniert wird, wird dem von der Projektgesellschaft entgegengehalten, dass diese durch den höheren Planungs- bzw. Projektierungsgrad bedingt war.

Zudem sind die seitens der Projektgesellschaft berichteten Kostensteigerungen in Bezug auf die unterirdischen, innerstädtischen Bauabschnitte zwischen den Jahren 2020 und 2023 auch zum Teil in dem erfolgten signifikanten Anstieg des Baukostenindexes, der nicht berücksichtigten Valorisierung von Zahlen aus Fremdvergleichen sowie der erst im Zuge der Einreichplanung festgelegten Baumethodik bedingt. Trotz all dieser Faktoren lagen die von der Projektgesellschaft zuletzt geschätzten Kosten nach wie vor innerhalb der vom Stadtrechnungshof

mittels eines Fremdvergleiches ermittelten Bandbreite von € 250 bis 468 Mio. (vgl. Feststellung 65).

Der Stadtrechnungshof entgegnet: Wie im Kapitel 5 ausgeführt wurden alle Werte – auch die Fremdvergleiche - mit dem Baupreisindex auf die Preisbasis 2022 valorisiert. Letztendlich hätte ein Fremdvergleich bereits im Jahr 2020 einen wesentlich höheren Wert aufgezeigt.

Finanzierung

F 68 Die Finanzierung der Projektgesellschaft erfolgte durch den Bund, das Land und die Stadt Salzburg.

F 69 Die Finanzierung erfolgte aus den Mitteln des Mittelfristigen Investitionsprogrammes (MIP) und Sonderinvestitionsprogrammes (SIP), wobei der Bund jeweils 50 % übernahm. Den verbleibenden Rest teilten sich Stadt und Land zu jeweils 25 %. Zusätzlich finanzierten Stadt und Land zu gleichen Teilen den laufenden Geschäftsaufwand der Projektgesellschaft, da der Bund nur aktivierungsfähige Aufwendungen finanzierte.

F 70 Die Finanzierungsanteile gestalteten sich von 2019 - 2024 wie folgt:

Ist Finanzierung 2019 - 2024 in €				
	Bund	**Land**	**Stadt**	**Summe**
MIP - Mittelfristiges Investitionsprogramm	9.722.100	4.861.050	4.861.050	19.444.200
SIP -Sonderinvestitionsprogramm	2.442.092	1.221.046	1.221.046	4.884.184
Zuschüsse Investitionen	**12.164.192**	**6.082.096**	**6.082.096**	**24.328.384**
Laufender Geschäftsaufwand 2019-2023	0	469.139	469.139	938.278
Laufender Geschäftsaufwand 2024	0	1.095.065	1.095.065	2.190.129
Zuschüsse laufender Geschäftsaufwand	**0**	**1.564.204**	**1.564.204**	**3.128.407**
Summe Zuschüsse bis 31.12.2024	**12.164.192**	**7.646.300**	**7.646.300**	**27.456.792**
Anteil	44,3%	27,8%	27,8%	100,0%

F 71 Insgesamt waren in der Projektgesellschaft bis Ende 2024 rund € 27,5 Mio an Zuschüssen ausgewiesen. Zusätzlich war per 31.12.2024 gegenüber der Stadt eine Forderung in Höhe von rund € 1,0 Mio ausgewiesen, die zur geplanten Abdeckung von Aufwendungen im Jahr 2025 vorgesehen war.

Rechnungslegung

F 72 Die Projektgesellschaft unterlag als GmbH der Rechnungslegungspflicht nach § 189 ff UGB. Die Rechnungslegung der Projektgesellschaft entsprach nicht den §§ 195, 222 und 231 UGB und der AFRAC-Stellungnahme zur Behandlung von Zuschüssen im öffentlichen Sektor.

F 73 In der Projektgesellschaft waren die Projektkosten sowohl im Anlagevermögen aktiviert als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht und damit doppelt dargestellt. Dies betraf auch die Investitionszuschüsse von Bund, Land und Stadt, welche als Erlös in der Gewinn- und Verlustrechnung und in der Bilanz verbucht waren.

F 74 Es fehlte eine klare Abgrenzung von Investitionen, Investitionszuschüssen, Aufwandszuschüssen, Erträgen und Aufwendungen. Zudem erforderte diese Buchungsweise umfassende zusätzliche Buchungen und Umbuchungen, wodurch die Prüfspur (besonders auf Detailebene) wesentlich eingeschränkt war.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Auskunftsgemäß wurde die KPMG von den Berichtsadressat:innen, dh insbesondere dem Aufsichtsrat der Gesellschaft sowie den beteiligungsverwaltenden Stellen des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg ersucht, die Darstellung der weitergeleiteten Bundesförderungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten möglichst aussagekräftig und transparent in den Rechenwerken darzustellen.

In Zusammenschau aus AFRAC 6, den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des UGB und der Sonderlösung weitergeleiteter Bundesförderungen sowie unter Berücksichtigung der Wünsche der Berichtsadressat:innen wurde der Ausweis der oa Erträge in Form von Umsatzerlösen nach § 231 Abs 2 Z1 UGB mit begleitendem Ausweis als Anlagen in Bau und korrespondierenden Investitionszuschuss-passivierungen als vertretbar erachtet.

F 75 Land und Stadt forderten in der Finanzierungsvereinbarung mit der Projektgesellschaft im Jahr 2020 eine nachvollziehbare Abgrenzung der Projekte untereinander sowie vom Basisbetrieb der Gesellschaft. Bei seiner Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass dieser Vorgabe nicht entsprochen wurde.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Gesamtheitlich ist im Zusammenhang mit der Rechnungslegung festzuhalten, dass:

- *die Gremien der Projektgesellschaft, dh Aufsichtsrat und Generalversammlung, die Jahresabschlüsse, Planunterlagen sowie Berichte der Kolleg:innen der KMPG sowie die in weiterer Folge von der BDO ausgefertigten Unterlagen laufend zur Kenntnis nahmen und mittels Beschlussfassung als ordnungsgemäß einstuften*
- *die Jahresabschlüsse von der Wirtschaftsprüfung audit.salzburg in Summe als ordnungsmäßig iSd UGB testiert wurden*
- *die gesetzlichen Vorgaben in vertretbarer Art und Weise erfüllt wurden und*
- *der Jahresabschluss sowie die gewählten Bilanzierungsgrundsätze vom Wirtschaftsprüfer ausführlich in den jeweiligen Berichtsjahren den Gremien detailliert erläutert wurden.*

Gewinn- und Verlustrechnung

F 76 Im geprüften Zeitraum wurden in den Jahren 2019 - 2024 insgesamt € 27,6 Mio für das Projekt S-Link aufgewendet. Die Finanzierung erfolgte überwiegend durch Bund, Land und Stadt Salzburg.

F 77 Die Gewinn- und Verlustrechnung der Projektgesellschaft wird der Übersichtlichkeit halber in der nachfolgenden Tabelle als Summe des gesamten Prüfzeitraumes von 2019 bis 2024 dargestellt:

Gewinn- und Verlustrechnung in €	
	2019 - 2024
Summe Erlöse / Erträge	**27.639.477**
Aufwand bezogene Leistungen	-19.901.215
Personalaufwand	-4.144.928
Abschreibungen	-228.505
Projektkommunikation	-1.512.511
sonstiger Aufwand	-1.845.344
Summe Aufwand	**-27.632.503**
Finanzergebnis	4.125
Steuern vom Einkommen	-11.099
Ergebnis nach Steuern	**0**

F 78 Der Großteil der getätigten Aufwendungen entfiel auf die bezogenen Leistungen und diese teilten sich wieder in Aufwendungen für Planungs- und Projektierungsleistungen sowie Beratungsleistungen auf. Den größten Anteil nahmen dabei die Generalplanungsleistungen mit rund € 5,6 Mio, Leistungen für

geotechnischen Erkundungen von € 3,4 Mio und die Leistungen für Probebohrungen in Höhe von € 3 Mio ein. Die bezogenen Beratungsleistungen beliefen sich auf rund € 3,3 Mio.

F 79 Der Stadtrechnungshof prüfte in Form von Stichproben die Abrechnungen der Leistungen im Zusammenhang mit der Generalplanung. Die Leistungsnachweise der Generalplanung waren unvollständig und inkonsistent. Eine vollständige Rechnungsprüfung war aus Sicht des Stadtrechnungshofes nicht möglich.

F 80 Der Personalaufwand belief sich im Prüfzeitraum auf rund € 4,1 Mio. Nach der Gründung der Projektgesellschaft wurde das Personal ab dem Jahr 2020 kontinuierlich aufgebaut. Im Jahr 2024 waren im Durchschnitt 15 Personen im Ausmaß von 13,75 VZÄ beschäftigt.

F 81 Die Gehaltserhöhungen der Mitarbeitenden der Projektgesellschaft wurden personenbezogen sehr unterschiedlich gehandhabt. Vereinzelt wurden die Erhöhungen an den Landesbediensteten ausgerichtet, in den meisten Fällen lagen die Erhöhungen jedoch über jenen der Landesbediensteten. Es gab zwei Schlüsselkräfte, welche von 2020 bis 2024 Gehaltserhöhungen von 58 % bzw 74 % erhielten. Das Gehaltsniveau der Schlüsselkräfte zeigte eine große Bandbreite.

F 82 Der externe Aufwand für die Projektkommunikation belief sich im Prüfzeitraum auf rund € 1,5 Mio, davon betrafen 77 % der Leistungen eine einzige Agentur. Zusätzlich entstand in der Gesellschaft ein Personalaufwand iHv rund € 0,4 Mio für Mitarbeiter:innen, welche für die Kommunikation angestellt waren und rund € 81.000,- für die Aktivierung der Homepage. Somit belief sich der Gesamtaufwand für die Kommunikation im Prüfzeitraum auf rund € 2,0 Mio, dies entsprach rund 7 % der gesamten Projektkosten im Prüfzeitraum.

F 83 Der Stadtrechnungshof prüfte in Form einer Stichprobe die Ausschreibung, Vergabe und Abrechnung der Strategischen Projektkommunikation in Hinblick auf Transparenz und Gleichbehandlung.

F 84 Bei einer Rahmenvereinbarung (RV) zur Projektkommunikation wurden im Nachhinein die Stunden zwischen den Positionen Projektleitung und Projektkommunikation und den sonstigen Stunden neu verteilt. Waren ursprünglich 30 % für Projektleitung vorgesehen, waren dies nach Änderung 7 %, aber dafür zusätzlich 44 % für Projektmanagement, dh insgesamt 51 % für Management-

aufgaben. Für die operative Umsetzung bedeutete dies, dass anstatt 70 % nur noch 49 % der Gesamtstunden vorgesehen waren.

F 85 Die Auswahlkriterien in der Ausschreibung der Rahmenvereinbarung (RV) 3 wurden mit 50 % Preis und 50 % Qualität gewichtet. Die Ausgestaltung der Formeln für die Berechnung der Bewertung führte jedoch zu einer Untergewichtung des Kriteriums Preis. Die Vergabe der Punkte sah vor, dass beim Kriterium Qualität eine Rangfolge zu erstellen war und der Zweitgereihte nur die Hälfte der Punkte des Erstgereihten erreichen konnte. Für das Kriterium Preis gab es diese reduzierte Punktevergabe für den Zweitgereihten nicht. Wäre die Berechnung gleich wie bei der Qualität erfolgt, hätte es zumindest einen Punktegleichstand der zwei Anbieter gegeben.

F 86 Die Leistungen der Projektkommunikation waren in den Rahmenvereinbarungen und der Rechnungslegung wenig strukturiert und damit war für den Stadtrechnungshof nicht nachvollziehbar, wie die Projektgesellschaft eine leistungsbezogene Kostenverfolgung sicherstellen konnte.

Bericht des Stadtrechnungshofs über die Prüfung

Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024

1 Prüfungsgrundlagen

1.1 Anlass der Prüfung

Der Kontrollausschuss erteilte auf Antrag der Gemeinderatsfraktion der Bürgerliste/DIE GRÜNEN gemäß § 35 Abs 2 GGO am 20.2.2025 einen Prüfauftrag an den Stadtrechnungshof.

1.2 Prüfberechtigung

Nach § 52a Abs 1 lit c Salzburger Stadtrecht unterliegen der Prüfung durch den Stadtrechnungshof jene Unternehmungen, an welchen die Stadt mit mindestens 25 % des Stamm-, Grund- oder Eigenkapitals beteiligt ist. Da die Stadt mit 33,3 % an der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH beteiligt war, war die Prüfberechtigung gegeben.

1.3 Gegenstand und Umfang der Prüfung

Der Prüfauftrag umfasste die Prüfung der Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH für die Jahre 2021 bis 2024 in Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Der Stadtrechnungshof weitete den Prüfungszeitraum auf den Zeitpunkt der Gründung der Gesellschaft aus und prüfte somit die Jahre 2019 bis 2024.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Aus Sicht der Projektgesellschaft ist besonders zu berücksichtigen, dass der Großteil des Prüfungszeitraums in einen Zeitraum fiel, zu dem die Projektgesellschaft nur über wenige Dienstnehmer verfügte, die fundierte Auskünfte zu den Fragen des Stadtrechnungshofes erteilen konnte. Der seit 01.01.2020 bestellte selbständig vertretungsbefugte Geschäftsführer der Projektgesellschaft ist mit Wirksamkeit zum Ablauf des 31.03.2025 aus der Projektgesellschaft ausgeschieden.

Auch wenn die Unterlagen und Informationen, die dem Stadtrechnungshof durch die Projektgesellschaft zur Verfügung gestellt wurden, stets sorgfältig und umfassend recherchiert, aufbereitet und übermittelt wurden, lässt sich durch die wiederholte Feststellung im betreffenden Rohbericht, wonach Unterlagen oder Dokumente nicht vorgelegt werden konnten, keinesfalls der Schluss ableiten, dass die angefragten Unterlagen / Dokumente nicht existiert hätten.

1.4 Prüfungsziel und Prüfungsmaßstab

Ausgehend vom Prüfauftrag, wonach die Prüfung an der Ordnungsmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit auszurichten war, leitete der Stadtrechnungshof folgende Ziele für die Prüfung der Projektgesellschaft ab:

- Darstellung der geplanten Bau- und Betriebskosten
- Darstellung der Finanzierungsstruktur
- Darstellung der wirtschaftlichen Lage und der entstandenen Kosten
- Darstellung der Projektorganisation

Gemäß § 52b Abs 1 Salzburger Stadtrecht erfolgte die Prüfung der Gebarung auf ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften sowie in Hinblick auf Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.

Die Abwicklung der Projektgesellschaft lag nicht im Prüfzeitraum und war somit nicht Ziel der Prüfung.

1.5 Prüfungssicherheit

Der Umfang der Prüfungshandlungen des Stadtrechnungshofes bestimmte sich nach dem Maßstab einer begrenzten Prüfungssicherheit. Der Stadtrechnungshof beurteilte nur Sachverhalte, die er auch beschrieben und geprüft hat.

1.6 Zeitlicher Ablauf der Prüfung

Darstellung des zeitlichen Ablaufs der Prüfung:

- Prüfauftrag: 20.2.2025
- Einführungsbesprechung: 31.3.2025
- Zeitraum Prüfungshandlungen: Juni 2025 bis März 2026
- Übermittlung Rohbericht an geprüfte Stelle: 3.6.2026
- Schlussbesprechung: 27.7.2026
- Übermittlung des Endberichts an Gemeinderatskanzlei: 23.9.2026

1.7 Datenschutz und Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

Der Stadtrechnungshof hat gemäß § 52b Abs 6 Salzburger Stadtrecht 1966 bei der Veröffentlichung des Prüfberichtes geeignete Vorkehrungen zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere in Hinblick auf den Schutz schutzwürdiger personenbezogener Daten und auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu treffen.

Nach Auskunft der geprüften Stelle enthält dieser Prüfbericht keine schützenswerten persönlichen Daten sowie keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse.

1.8 Prüfungsunterlagen

Dem Stadtrechnungshof standen im Rahmen der Prüfung folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Verträge
- Amtsberichte
- Protokolle Generalversammlung, Aufsichtsrat, Fachbeirat und deren Beilagen
- Jahresabschlüsse und Buchungsjournale
- Einzelbelege
- Fragenbeantwortung durch die geprüfte Stelle

Grafiken und Tabellen des Prüfberichts basieren, soweit nicht anders angegeben, auf den übermittelten Daten.

2 Ausgangslage

Studien und Planungen für eine Stadtbahn reichen bis in die 1980er Jahre zurück und fanden auch in die Landesmobilitätskonzepte und Regionalprogramme sowie in das EuRegio-Entwicklungskonzept[2] Eingang. Eines der Entwicklungsziele war die Verkehrsverlagerung von stärker umweltbelastende auf weniger umweltbelastende Verkehrsmittel, woraus sich die Maßnahme einer Regionalbahn ableitete.

Die nachfolgende Grafik bietet einen groben Überblick der Historie zu Planungen einer Stadtbahn, beginnend mit dem **Jahr 1990**, in welchem in einem Vorprojekt die Lokalbahnverlängerung Richtung Süden vorgesehen war. Mit dem Bau des unterirdischen Lokalbahnhofs im **Jahr 1996** wurde bereits die erste Baustufe für die Verlängerung der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum geschaffen.

Im **Jahr 1998** schlossen Stadt und Land Salzburg aufbauend auf dem Nahverkehrsinfrastrukturprogramm (NAVIS) eine Grundsatzvereinbarung zur Salzburger Lokalbahn. In dieser Vereinbarung war auch die Verlängerung der Lokalbahn in der Stadt Salzburg vorgesehen.

Im **Jahr 2002** beschloss der Gemeinderat, dass bei zukünftigen Bauvorhaben entlang der in der sogenannten Herbrich-Studie definierten Trasse Maßnahmen zur Trassensicherung für die Stadt-Regionalbahn zu setzen sind.

Im **Jahr 2008** wurde vom Gemeinderat das Räumliches Entwicklungskonzept (REK 2007) beschlossen. Das REK 2007 sah den Ausbau der Stadt-Regionalbahn Richtung Süden und die Trassenfreihaltung „Westspange" als Verbindung zum Flughafen als Maßnahme vor, um die Qualität des ÖPNV zu verbessern.

[2] EuRegio ist ein freiwilliger partnerschaftlicher Zusammenschluss aus Kommunen (Salzburg, Berchtesgadener Land, Traunstein) und Einrichtungen, die den gemeinsamen grenzübergreifenden Lebensraum entwickeln und gestalten wollen.

Im **Jahr 2016** wurde im Salzburger Landesmobilitätkonzept (Salzburg.mobil 2025) die Trassenfreihaltung im Umland der Stadt für die Schieneninfrastruktur als Handlungsfeld definiert. Weitere Handlungsfelder waren die Verlängerung der Lokalbahn bis Hallein und der Ausbau Richtung Norden, die Anbindung des Flughafens und die Absicherung der Finanzierung durch den Bund.

Im **Jahr 2018** fasste der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zur Verlängerung der Lokalbahn bis Schloss Mirabell und Prüfung ergänzender Maßnahmen wie unter anderem die spätere Weiterführung der Lokalbahn bis Hallein.[3]

Im **Jahr 2019** wurde die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (kurz Projektgesellschaft) gegründet. Ziel war die Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell und darüber hinaus Varianten zur weiteren Trassenführung, Ausbaustrecken und Anbindungen zu planen.

Im **Jahr 2020** wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen Bund, Land und Stadt abgeschlossen, welche eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes von 50 % sicherstellte.

Im **Jahr 2023** wurde für die Strecke vom Lokalbahnhof bis Hallein (S-Link) ein Trassenauswahlverfahren durchgeführt.

Im **Jahr 2024** erfolgten die Erteilung der **Konzession** für den Schienenbetrieb auf dieser Strecke sowie der erstinstanzliche Bescheid im Rahmen der **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**.

Das vorrangige Ziel lag in der raschen Umsetzung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell mit dem geplanten Baubeginn im **Jahr 2025** und der Anbindung der Messebahn mit Baubeginn im **Jahr 2027**. In den Folgejahren ab dem **Jahr 2031** sollten die weiteren Streckenabschnitte und Anbindungen erfolgen.

Am **10.11.2024** sprachen sich im Rahmen einer Volksbefragung in der Stadt Salzburg, im Flachgau und im Tennengau 53 % der Teilnehmer:innen gegen das Projekt S-Link als Teil einer Mobilitätslösung aus.

Am **12.12.2024** wurde ein Gesellschafterbeschluss gefasst, welcher den Arbeitsauftrag an die Geschäftsführung enthielt, bis zum 7.2.2025 ein Konzept zur Abwicklung der Projektgesellschaft vorzulegen.

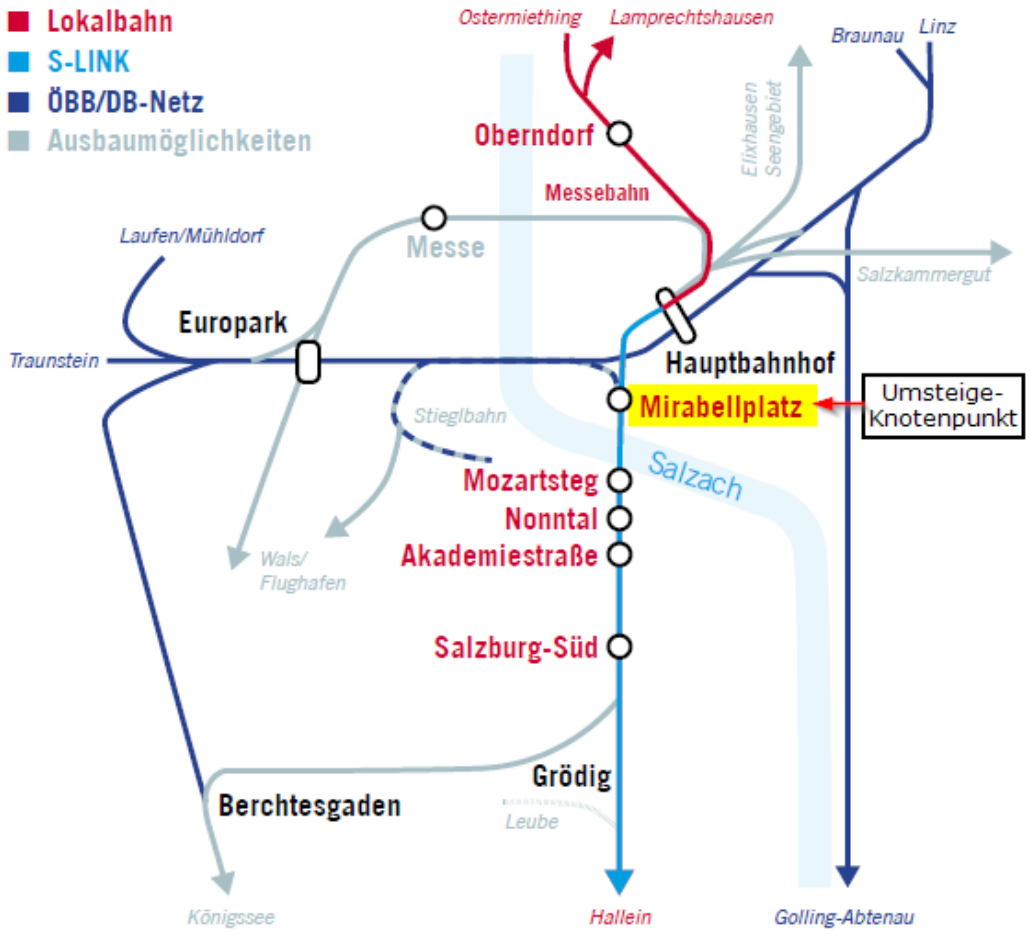
[3] Vgl Amtsbericht Grundsatzbeschluss Verlängerung Lokalbahn bis Schloss Mirabell, Zl: MD/00/44475/2014/115.

2.1 Mobilitätslösung

Der Zweck der Projektgesellschaft lag in der Planung und Projektierung von mehreren Strecken.

Die nachfolgende Grafik[4] zeigt den geplanten Streckenausbau:

- Südast (blaue Linie): S-Link - Lokalbahnhof über Mirabell in Richtung Süden
- Nordast (rote Linie): Lokalbahnhof in Richtung Norden
- Anbindungen (dunkelblaue Linie): ÖBB/DB-Netz
- Ausbaumöglichkeiten (graue Linie) Messebahn, Stieglbahn, Königseebahn



Die Grafik verdeutlicht, dass die Strecke des S-Link (blaue Linie) eine Teilaufgabe der Projektgesellschaft war.

[4] Vgl Stadt Salzburg, Mobilität in Salzburg, Pro und Contra S-Link (2024), 4

Der Mirabellplatz hatte in der Streckenplanung eine zentrale Funktion. Im Antrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde betont, dass der Mirabellplatz neben dem Hauptbahnhof ein weiterer Umsteigeknotenpunkt für mehrere Anbindungen sein sollte.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Streckenplanung des S-Link war eine Teilaufgabe der Projektgesellschaft. Die Haltestelle Mirabellplatz wurde als Umsteigeknotenpunkt für mehrere Anbindungen geplant.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Da die detaillierte Ausarbeitung einer durchgehenden, lage- und höhenmäßig bereits fixierten Trasse zwischen Salzburg und Hallein auf einheitlichem technischem und rechtlichem Stand mehrere Jahre in Anspruch genommen hätte, erfolgte von Seiten der Projektgesellschaft – mit Zustimmung der Eigentümer – ein etappenweise bzw. zeitlich versetztes Vorgehen, bei welchem parallel mehrere Planungsabschnitte in unterschiedlicher Detailtiefe projektiert wurden. Das Hauptaugenmerk galt dabei – entsprechend Pkt. 3. Abs. 1 lit. a des Gesellschaftsvertrags – dem Abschnitt zwischen dem Lokalbahnhof und dem Mirabellplatz, da von Seiten der Gesellschafter der Projektgesellschaft vorgegeben war, das Projekt von Nord nach Süd voranzutreiben.

Ferner wurde von der Projektgesellschaft – im Sinne des Pkt. Drittens Abs. 2. des Gesellschaftsvertrags der Projektgesellschaft idgF – als Ziel eine Errichtung der Strecke bis Hallein betont und angestrebt. Das war eine Vorbedingung seitens des Bundes zur Mitfinanzierung.

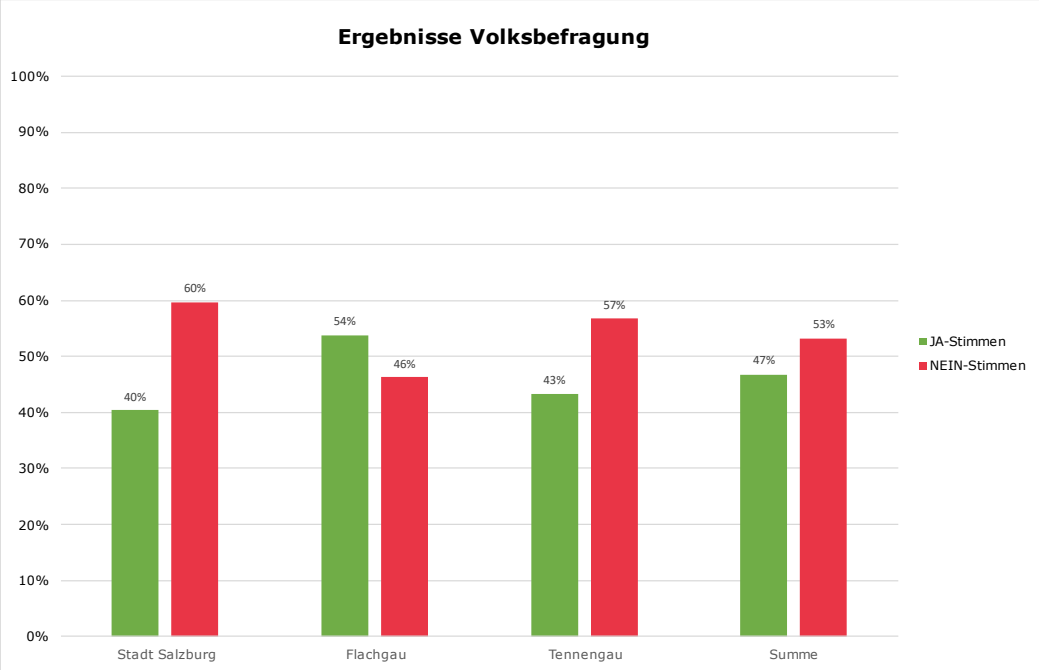
Wie Untersuchungen und Studien, die von der Projektgesellschaft in Auftrag gegeben wurden, zeigten, wäre bereits dieser Streckenabschnitt bis Mirabell – auch unter Berücksichtigung der geplanten Schaffung eines Umsteigeknotens am Mirabellplatz – verkehrswirksam gewesen und hätte den Hauptbahnhof als Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs signifikant entlastet. Dieser positive Effekt wäre durch die Errichtung einer Messebahn und die Führung von Pendler- und Touristenströmen von der Messe zum Mirabellplatz zusätzlich gesteigert worden.

In Anbetracht dieses differenzierten Vorgehens wurde seitens der Projektgesellschaft einerseits danach getrachtet, möglichst rasch einen rechtsgültigen Bescheid für die Realisierung des Abschnitts Lokalbahnhof-Mirabell zu erlangen; andererseits wurde parallel dazu die Ausarbeitung möglicher Korridore für den weiteren Streckenverlauf, die unter Angabe der zugehörigen Kostenrahmen den Gesellschaftern zur Auswahl vorgelegt wurden, vorangetrieben.

2.2 Volksbefragung

Da sich die Umsetzung der Mobilitätslösung auf viele Aspekte des Zusammenlebens im Zentralraum Salzburg auswirken würde, fand am 10.11.2024 in der Stadt Salzburg, im Flachgau und im Tennengau eine Volksbefragung statt. Die Fragestellung lautete: *„Soll das Land Salzburg darauf hinwirken, dass im Interesse der Verkehrsentlastung die Verlängerung der Lokalbahn bis Hallein (S- Link) als Teil einer Mobilitätslösung, die auch eine Stiegl- und eine Messe-/Flughafenbahn vorsieht, umgesetzt wird?*"

Es waren 249.600 Personen abstimmungsberechtigt, die Beteiligung lag bei 42,2 %. Die nachfolgende Grafik zeigt die Ergebnisse der Volksbefragung.



Insgesamt überwogen die NEIN-Stimmen mit 53 %. Die Gesellschafter kamen in der Folge überein, dass Projekt nicht mehr weiterzuverfolgen.

Der im Vorfeld der Abstimmung von der Stadt Salzburg veröffentlichte Folder „Mobilität in Salzburg – Pro und Contra S-Link" wies gesondert darauf hin, dass unabhängig vom Ausgang der Befragung, das Projekt „Messebahn" jedenfalls weiterverfolgt werden sollte. Dies steht im Widerspruch zur Fragestellung der Volksabstimmung, welche auf die Umsetzung der Gesamtlösung abzielte und damit die Messebahn inkludierte.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Fragestellung der Volksbefragung stand in Bezug auf die Messebahn im Widerspruch zu den von der Stadt kommunizierten Informationen.

Verfassungsgerichtshof zur Fragestellung

Am 8.1.2026 stellte der Verfassungsgerichtshof fest, dass die Fragestellung der Volksbefragung gesetzeswidrig war. Der Verfassungsgerichtshof beanstandete die Fragestellung, weil nicht eindeutig erkennbar war, ob sie ausschließlich die Landesverwaltung betraf. Die Formulierung „Hinwirken des Landes" war zu unbestimmt und ließ offen, ob hoheitliches oder privatwirtschaftliches Handeln gemeint war oder sogar Angelegenheiten der individuellen Vollziehung, die nicht Gegenstand einer Volksbefragung sein dürften.

3 Projektgesellschaft

Mit dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates im Jahr 2018 „Personennahverkehr (ÖPNV) – Verlängerung der Lokalbahn bis Schloss Mirabell" wurde die Schaffung einer geeigneten Organisationsstruktur zur Umsetzung der Ziele Lokalbahnverlängerung bis Mirabell bzw Hallein, Ausbaustrecken und Anbindungen an das ÖBB-Netz beschlossen.

3.1 Gründung

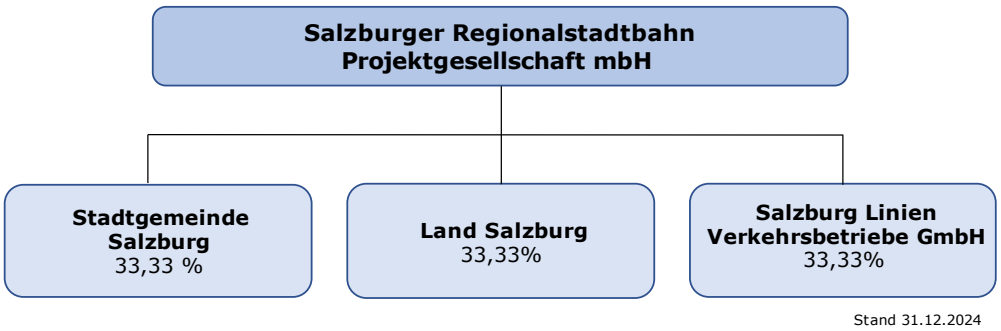
Die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH wurde am 16.05.2019 mit Firmensitz in Salzburg im Firmenbuch eingetragen. Die Gesellschaft wird nachfolgend zur besseren Lesbarkeit als Projektgesellschaft bezeichnet. Im Gesellschaftsvertrag wurde die Anwendung des Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK) sowie die Einhaltung der Verhaltensrichtlinien der Stadtgemeinde Salzburg für städtische Beteiligungen festgelegt.

3.2 Eigentümerstruktur

Die folgenden drei Gesellschafter waren per 31.12.2024 zu gleichen Teilen (zu je 33,33 %) an der Projektgesellschaft beteiligt:

- Stadtgemeinde Salzburg
- Land Salzburg
- Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH

Die Stammeinlage betrug € 36.000,- und wurde von den Gesellschaftern zu gleichen Teilen einbezahlt. Nachfolgend die grafische Darstellung der Gesellschafterverhältnisse:



Zum Zeitpunkt der Gründung der Projektgesellschaft war die Salzburg AG Gesellschafterin. Diese wurde im November 2023 von der „Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH" abgelöst. Die neue Gesellschafterin übernahm alle Rechte und Pflichten der Salzburg AG.

3.3 Zweck der Gesellschaft

Zweck und Gegenstand der Projektgesellschaft war, die schienengebundene Infrastruktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Stadt Salzburg und deren Einzugsgebiet zu planen und zu projektieren. Die im Gesellschaftsvertrag genannten Detailziele werden im Kapitel Projektmanagement näher erläutert.

3.4 Organe der Gesellschaft

Die im Gesellschaftsvertrag definierten Organe der Gesellschaft setzten sich wie folgt zusammen:

- Generalversammlung
- Geschäftsführung
- Aufsichtsrat (fakultativ)
- Fachbeirat

3.4.1 Generalversammlung

Die Gesellschafter mussten mindestens einmal im Jahr eine Generalversammlung abhalten. Die Generalversammlung war beschlussfähig, wenn mindestens 70 % der Stammeinlage vertreten waren, mit einer Stimme je € 1.000,- Stammeinlage. Die Beschlüsse wurden mit einfacher Mehrheit gefasst. Bei einem Gesellschaftsanteil von 33,33 % je Gesellschafter mussten daher alle drei Gesellschafter bei der Generalversammlung anwesend sein und zwei der drei Gesellschafter konnten einen Beschluss herbeiführen. Die Beschlussfassung auf schriftlichem Weg wurde als zulässig erklärt.

Die zentralen Beschlüsse und Aufgaben waren:

- Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Verwendung des Bilanzgewinnes
- Entlastung der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates und des Fachbeirates
- Genehmigung des Jahresberichtes
- Bestellung und Abberufung der Geschäftsführung, Prokura und von Handlungsvollmachten
- Festsetzung von Vergütungen an Mitglieder des Aufsichtsrates
- Wahl des Abschlussprüfers

Die Generalversammlung konnte auch weitere Arten von Geschäften bestimmen, die ihrer vorherigen Zustimmung oder der Zustimmung des Aufsichtsrates bedurften.

Der Vorsitz der Generalversammlung oblag dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder dessen Stellvertreter. Über Beratungen und Beschlüsse der Generalversammlung war Protokoll zu führen, welches vom Vorsitzenden zu unterfertigen war.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Generalversammlung entsprach im Prüfzeitraum den formalen Bestimmungen aus dem Gesellschaftsvertrag. Die Generalversammlung der Projektgesellschaft fand im Prüfzeitraum mindestens einmal jährlich statt, zusätzlich wurden Beschlüsse auf schriftlichem Weg in Form von Umlaufbeschlüssen gefasst. Den Vorsitz hatte der Vorsitzende des Aufsichtsrates. Es wurden Protokolle geführt, welche vom Vorsitzenden unterzeichnet waren.

3.4.2 Geschäftsführung

Bei Gesellschaftsgründung wurde ein interimistischer Geschäftsführer bestellt. Auf Basis eines Auswahlverfahrens folgte die Suche nach einer Geschäftsführung mit facheinschlägigen Kenntnissen. Mit 1.1.2020 wurde ein neuer Geschäftsführer bestellt, welcher die Geschäfte der Projektgesellschaft alleinverantwortlich führte und in der Projektgesellschaft angestellt war. Der Vertrag dieses Geschäftsführers wurde auf fünf Jahre bis 31.12.2024 abgeschlossen und mit Ende 2024 um drei Monate, bis 31.3.2025 verlängert.

In der Folge wurde ab Anfang April 2025 eine interimistische Geschäftsführerin bestellt. Am 7.7.2025 wurde diese durch einen Geschäftsführer abgelöst, welcher bei einer Anwaltskanzlei tätig war und mit der Abwicklung der Projektgesellschaft betraut wurde.

Für geschäftsführende Organe von Unternehmungen mit eigener Rechtspersönlichkeit, die der Kontrolle des Rechnungshofes unterliegen und an denen das Land und Gemeinden überwiegend beteiligt sind, war das Manager-Dienstverträge-Gesetz (MDVG) anzuwenden. Gemäß MDVG waren für Dienstverträge zur Bestellung von geschäftsführenden Organen die Vertragsschablonen des Bundes anzuwenden, welche die Inhalte von Dienstverträgen regeln.

Der Stadtrechnungshof prüfte, ob der Dienstvertrag jenes Geschäftsführers, der zwischen 1.1.2020 und 31.3.2025 angestellt war, der Vertragsschablonenverordnung entsprach. Zudem wurde geprüft, ob die Gehaltsabrechnungen und die Nutzung des Dienstfahrzeuges den Regelungen des Dienstvertrages entsprachen.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Der Dienstvertrag des Geschäftsführers im Angestelltenverhältnis entsprach der Vertragsschablonenverordnung. Die

Gehaltsabrechnungen und die Nutzung des Firmenfahrzeuges entsprachen den vertraglichen Vereinbarungen.

Der Geschäftsführer erwarb das Dienstfahrzeug nach Beendigung des Dienstverhältnisses. Für den privaten Ankauf des Firmenfahrzeuges durch die Geschäftsführung lag eine Genehmigung des Aufsichtsrates vor.

Variabler Gehaltsbestandteil

Im Dienstvertrag wurde für jenen Geschäftsführer, welcher ab 1.1.2020 bestellt war, ein variabler Gehaltsbestandteil von maximal einem Monatsgehalt ab dem zweiten Beschäftigungsjahr, dh ab 2021 vereinbart. Die Leistungskriterien waren in einer gesonderten Zielvereinbarung zwischen dem Geschäftsführer und der Projektgesellschaft, vertreten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Gesellschafter festzulegen. Über die Gewährung der Prämie hatte die Generalversammlung zu entscheiden.

Der Stadtrechnungshof prüfte, ob Zielvereinbarungen getroffen wurden und ob die Gewährung der Prämie den vertraglichen Bestimmungen entsprach.

Für das Jahr 2021 gab es keine gesonderte schriftliche Zielvereinbarung, sondern eine Rückschau auf die vereinbarten Grundlagen vor Arbeitsbeginn wie den Aufbau der Projektgesellschaft, Aufbau des Ausschreibungs- und Vergabesystems und den Start der Einreichplanung samt Architekturwettbewerb der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell. Im Zuge eines Mitarbeitergespräches Anfang 2022 wurden mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden die Ziele für 2021 im Nachhinein besprochen und mit einem Erreichungsgrad von 100 % festgesetzt. Die Genehmigung der Prämie durch die Gesellschafter wurde eineinhalb Jahre später im September 2023 beschlossen, die Auszahlung erfolgte im November 2023.

Für die Jahre 2022/2023 gab es eine gemeinsame Zielvereinbarung, welche im Dezember 2023 von den Gesellschaftern unterzeichnet wurde, dh gegen Ende der Zielperiode. Die Ziele umfassten unter anderem die Ausarbeitung einer Grobkostenschätzung, den Antrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Trassenauswahl Lokalbahnhof bis Hallein. Der Erreichungsgrad für das Jahr 2022 lag bei 100 % und für das Jahr 2023 bei 92,5 %. Die Genehmigung durch die Gesellschafter wurde im Juli 2024 beschlossen, die Auszahlung der Prämie erfolgte im September 2024.

Die Zielvereinbarung für das Jahr 2024 wurde im Juli 2024 von den Gesellschaftern unterzeichnet. Ob die Prämie für das Jahr 2024 gewährt und ausbezahlt wurde, lag nicht im Prüfzeitraum des Stadtrechnungshofes.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Zielvereinbarungen zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat erfolgten überwiegend erst im Nachhinein, dh nach oder gegen Ende der Zielperiode. Die Zielerreichung wurde durch den Aufsichtsrat beurteilt und die Auszahlung des variablen Gehaltsbestandteils wurde von den Gesellschaftern genehmigt.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Klarstellend zu den Ausführungen des Stadtrechnungshofes wird angemerkt, dass gemäß Geschäftsführer-Dienstvertrag die Generalversammlung über die Gewährung der Prämie entscheidet. Die leistungs- und erfolgsorientierte Prämie kann als variabler Bezugsbestandteil festgelegt werden.

Für das Jahr 2021 erfolgte nach der Beurteilung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden noch die Übermittlung eines Zielerreichungsberichtes durch den Geschäftsführer. Erst im Anschluss daran erfolgte die Beschlussfassung durch die Gesellschafter.

3.4.3 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat war das Kontroll- und Beratungsorgan zur Überwachung der Geschäftsführung.

Gemäß Gesellschaftsvertrag war die Bestellung des Aufsichtsrates fakultativ und konnte durch Beschluss der Gesellschafter installiert werden. Dieser Beschluss lag dem Stadtrechnungshof nicht vor, es gab jedoch eine Eintragung der Aufsichtsratsmitglieder im Firmenbuch. Zudem waren bereits im Gesellschaftsvertrag die Rahmenbedingungen für den Aufsichtsrat geregelt.

Der Aufsichtsrat bestand aus sechs Mitgliedern, wobei jeder Gesellschafter je zwei Mitglieder entsenden konnte.

Die Sitzungen des Aufsichtsrates mussten mindestens vierteljährlich stattfinden. Die Beschlussfähigkeit war bei Anwesenheit von mindestens zwei Dritteln der Mitglieder gegeben und Beschlüsse konnten mit einfacher Mehrheit gefasst werden.

Es gab für den Aufsichtsrat eine eigene Geschäftsordnung, die von den Mitgliedern beschlossen wurde.

Folgende zentrale Angelegenheiten bedurften der Zustimmung des Aufsichtsrates, sofern nicht die Generalversammlung ohnehin zur Beschlussfassung zuständig war:

- Genehmigung von Investitionen im Einzelfall iHv € 10.000,- oder im Geschäftsjahr iHv € 30.000,-
- Planungsaufträge und Aufträge über Gutachten im Einzelfall oder insgesamt in einem Geschäftsjahr über € 40.000,-
- Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, ab € 10.000,- bzw € 30.000,- pro Jahr
- Abschluss von Dienstverträgen mit leitenden Mitarbeiter:innen
- Abschluss, Abänderung oder Auflösung bedeutender Verträge wie zB Immobilienmietverträge, Miet-, Leasing- und Pachtverträge von beweglichen Wirtschaftsgütern
- Entsendung in andere Gremien
- Gewährung von Darlehen und Krediten, soweit sie nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören

Die Zustimmung des Aufsichtsrates war nicht einzuholen, wenn die vorgesehenen Maßnahmen bereits in einer genehmigten Vorschaurechnung enthalten waren und sich der Aufsichtsrat bei der Genehmigung der Vorschaurechnung (Jahresbericht) die Einzelgenehmigung nicht vorbehalten hatte.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Der Aufsichtsrat entsprach im Prüfzeitraum den formalen Bestimmungen aus dem Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung. Im Prüfzeitraum fanden viermal jährlich Sitzungen des Aufsichtsrates der Projektgesellschaft statt.

3.4.4 Fachbeirat

Der Fachbeirat hatte gemäß Gesellschaftsvertrag für den Aufsichtsrat sowie die Geschäftsführung beratende Funktion. Der Vorsitzende konnte zu den Sitzungen auch Sachverständige und Auskunftspersonen beiziehen.

Entsprechend dem Gesellschaftsvertrag verfügte die Projektgesellschaft über einen Fachbeirat mit höchstens sechs Mitgliedern, jeder Gesellschafter hatte das Recht zwei Mitglieder zu entsenden. Die Gesellschafterin Land Salzburg hatte das Recht, den Vorsitzenden aus dem Kreis der vom Land bestellten Mitglieder zu nominieren, der Stadt oblag die Nominierung der Stellvertretung.

Die von der Stadt entsandten Mitglieder des Fachbeirates waren keine Mitarbeiter:innen der Stadt, sondern externe Experten. Die externen Kosten für die Stadt beliefen sich jährlich auf € 13.200,-.

Der Fachbeirat war beschlussfähig, wenn mehr als 70 % der Mitglieder anwesend waren, darunter der Vorsitzende oder der Stellvertreter. Der Fachbeirat fasste seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit. Die Protokolle des Fachbeirates waren vom Leiter der Sitzung zu unterzeichnen. Der Vorsitzende des Fachbeirates hatte einen Sitz aber kein Stimmrecht im Aufsichtsrat. Zudem konnte der Fachbeirat für sich eine Geschäftsordnung beschließen.

In der ersten Sitzung wurde der Entwurf einer Geschäftsordnung vorgelegt, in welcher neben organisatorischen Regelungen auch die Aufgaben beschrieben waren. Die Sitzungen sollten mindestens viermal mal jährlich und jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen stattfinden und das Recht des Stellvertreters auf einen Sitz ohne Stimmrecht im Aufsichtsrat aufgenommen (vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrates) werden.

Mit welchen konkreten Themenstellungen der Fachbeirat kontinuierlich befasst werden sollte, wurde jedoch nicht festgelegt.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Dem Stadtrechnungshof lagen keine Informationen vor, ob die Geschäftsordnung des Fachbeirates durch den Fachbeirat selbst beschlossen und damit gültig war. Mit welchen konkreten Themenstellungen der Fachbeirat kontinuierlich befasst werden sollte, war nicht definiert.

In allen Fachbeiratssitzungen gab es einen umfassenden Bericht der Geschäftsführung über aktuelle Entwicklungen in Hinblick auf die Organisation der Projektgesellschaft und zum Status der Projektziele wie Trassenführung, Geologie, Zeitplan, Kosten, technische Machbarkeit oder Öffentlichkeitsarbeit. Es wurden Empfehlungen an den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung protokolliert.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Es wurden Empfehlungen an die Gesellschafter und den Aufsichtsrat protokolliert, jedoch ohne exakte Verantwortungen und Verfolgung der Umsetzung. So empfahl zB der Fachbeirat im Jahr 2020 in Bezug auf die Handlungsfähigkeit, dass Vergaben bis zu € 500.000,- selbständig durch die Geschäftsführung zu tätigen sein sollten. Der Aufsichtsrat sprach wiederum eine Empfehlung an die Geschäftsführung aus, für die Umsetzung dieser Empfehlung bei den Gesellschaftern zu sorgen.

3.5 Salzburg Corporate Governance Kodex

Der Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK) hat das Ziel, den Prozess der Unternehmensführung und den Informationsfluss zwischen den Beteiligungsunternehmen und der Beteiligungsverwaltung sicherzustellen und die Transparenz zu erhöhen.

Der Stadtrechnungshof prüfte die Einhaltung der Bestimmungen des Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK)[5].

Die Projektgesellschaft erstellte für das Jahr 2023 einen SCGK-Bericht, in welchem die Punkte in Bezug auf die Unternehmensleitung enthalten waren. Die Punkte, die in der Sphäre der Gesellschafter lagen wie die Unternehmensaufsicht wurden darin nicht thematisiert.

Der Stadtrechnungshof stellt fest:

- Der SCGK-Bericht des Jahres 2023 entsprach der Mustervorlage und wurde in einer Aufsichtsratssitzung präsentiert. Ein weiterer SCGK-Bericht lag dem Stadtrechnungshof nicht vor.
- Im Jahr 2023 entstanden nach Ansicht des Stadtrechnungshofes im Aufsichtsrat Interessenskonflikte. Ein neues Aufsichtsratsmitglied war vor Entsendung in den Aufsichtsrat Mitglied der Geschäftsführung jener Kommunikationsagentur, mit welcher ein laufender Vertrag bis 2026 bestand.

  Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Entgegen der Ansicht des Stadtrechnungshofes, wonach lt. den Bestimmungen des Salzburger Corporate Governance Kodex (SCGK) im Aufsichtsrat der Projektgesellschaft im Jahr 2023 bei einem Mitglied ein Interessenskonflikt vorgelegen hätte, lag ein solcher Interessenskonflikt nach Ansicht der Projektgesellschaft tatsächlich nicht vor.

  Es mag zwar in zeitlicher Hinsicht zutreffend sein, dass der Projektleiter als Mitglied der Geschäftsführung (weder eine organschaftliche Funktion wurde ausgeübt, noch bestand eine finanzielle Beteiligung als Gesellschafter) eines von der Projektgesellschaft beauftragten Kommunikationsunternehmens rd. 7 Monate nach Abschluss der bezughabenden Rahmenvereinbarung aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen ausschied und weitere 5 Monate danach in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft berufen wurde. Hieraus lässt sich mit Blick auf die maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK jedoch kein Interessenkonflikt ableiten.

[5] in der Fassung 28.2.2022

Das betreffende Mitglied des Aufsichtsrates stand nach dem Ausscheiden aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen sowie dem Eintritt in den Dienst des Landes Salzburg bzw. nach seiner später erfolgten Entsendung in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft in keiner geschäftlichen oder sonstigen wirtschaftlichen oder familiären Beziehung zum betreffenden Kommunikationsunternehmen.

Überdies war zu diesem Zeitpunkt die bezughabende Rahmenvereinbarung mit dem betreffenden Kommunikationsunternehmen schon seit langem abgeschlossen. Im Lichte der maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK ist die Annahme des Vorliegens eines Interessenkonflikts sachlich nicht rechtfertigbar. Vielmehr wurde den Anforderungen des SCGK stets vollumfänglich entsprochen.

Selbst nach anderen (strengeren) gesetzlichen Bestimmungen (vgl. etwa § 86 Abs. 4 Z 2 AktG) läge im konkreten Anlassfall durch die erfolgte Übernahme eines Aufsichtsratsmandats durch die betreffende Person kein Fall eines potentiellen Interessenkonflikts vor.

Der Stadtrechnungshof entgegnet: Ein Interessenskonflikt kann dahingehend bestehen, dass das Aufsichtsratsmitglied aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen Beendigung der Tätigkeit und Übernahme der Aufsichtsratsfunktion auch Zeiträume zu beurteilen hatte, in denen er selbst Leistungen für die Gesellschaft erbracht hat bzw war die Rahmenvereinbarung auch nach dem Ausscheiden noch weiterhin aufrecht.

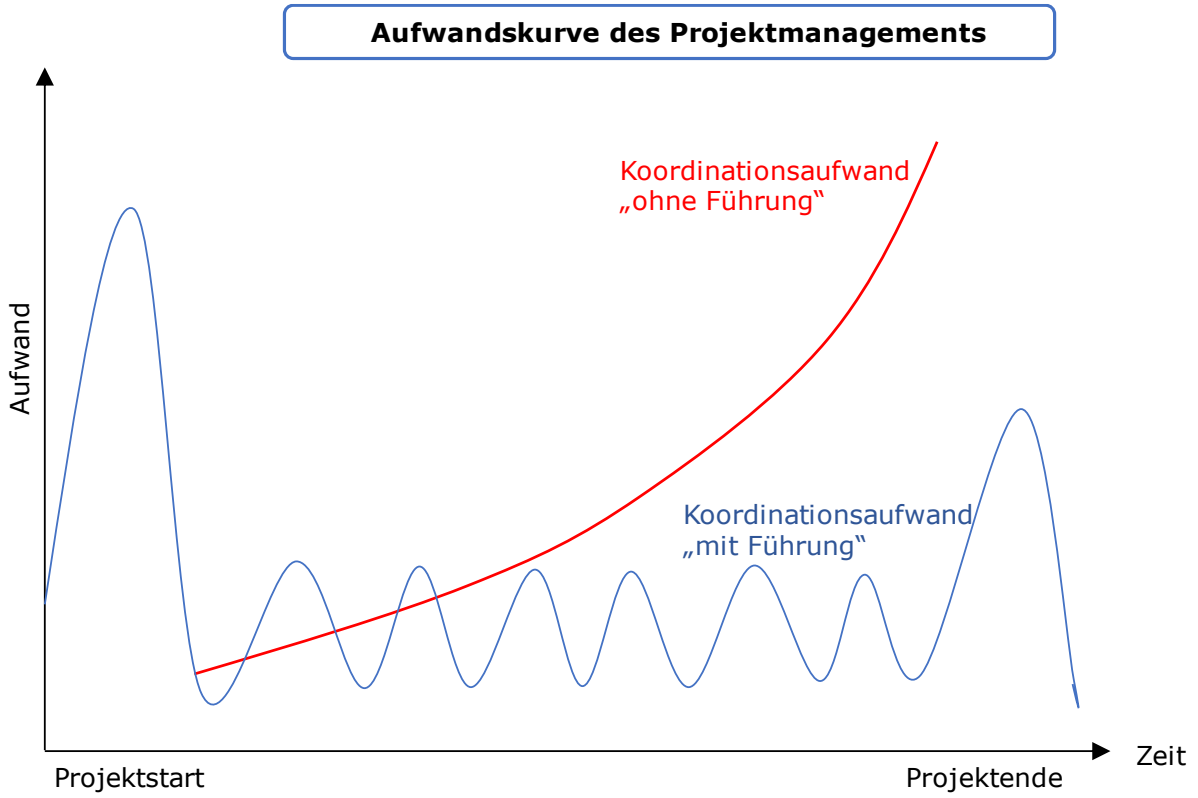
- Die administrativen Regelungen wurden teilweise nicht eingehalten. Die Beschlüsse von Aufsichtsrat und Fachbeirat wurden im Protokoll nicht in einem eigenen Beschlussbogen geführt. Aus den Protokollen konnte teilweise nicht eindeutig nachvollzogen werden, ob es zu einer Beschlussfassung gekommen war.
- Ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen Männern und Frauen im Aufsichtsrat wurde nicht erreicht. Insgesamt lag der Anteil der weiblichen Aufsichtsratsmitglieder bei 33 %, wobei dieser Anteil auf die Mitglieder der Salzburg AG zurückzuführen war. Von Seiten der Stadt und des Land wurde kein weibliches Mitglied entsandt.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Die Stadt Salzburg sollte bei Entsendungen in einen Aufsichtsrat, entsprechend den Bestimmungen des Salzburg Corporate Governance Kodex, auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Männern und Frauen achten.

4 Projektmanagement

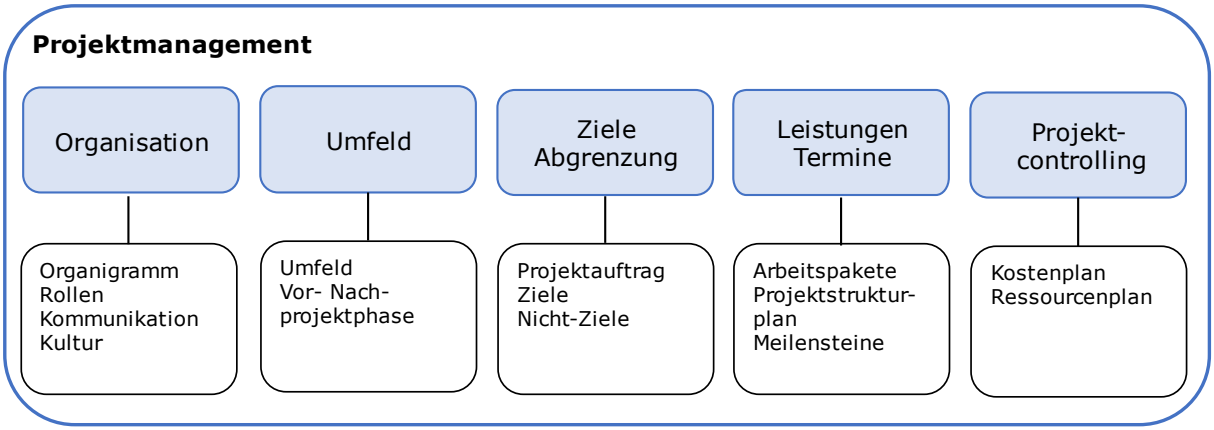
Ein Projekt ist ein zeitlich befristetes Vorhaben, das mit klar definierten Zielen, begrenzten Ressourcen (Zeit, Geld, Personal) und einer spezifischen Organisation durchgeführt wird. Um ein Projekt erfolgreich umzusetzen, ist ein umfassendes Projektmanagement Voraussetzung.

Das Projektmanagement umfasst die Planung, Steuerung und Überwachung eines Projektes. Wesentlich ist die Intensität des Projektmanagements in der ersten Phase, um die Rahmenbedingungen für die Projektsteuerung zu schaffen. Wird am Anfang in eine professionelle Projektplanung und -steuerung mit klarer Projektorganisation, Zielsetzung und Verantwortlichkeiten investiert, ist der Aufwand für das Projektmanagement in der Folge wesentlich geringer. Die nachfolgende Grafik zeigt die Aufwandskurve des Projektmanagements.[6]



Ein umfassendes Projektmanagement gliedert sich in mehrere Teilbereiche. Die nachfolgende Grafik zeigt die Teilbereiche eines Projektmanagements.[7]

[6] Vgl Sterrer/Winkler, Let your projects fly (2006), 125.
[7] Vgl Sterrer/Winkler, Let your projects fly (2006), 13.



Fehlen Elemente des Projektmanagements zu Beginn eines Projektes, steigen die Risiken wie zB fehlende oder zu späte Entscheidungen oder Kostenüberschreitungen. Die zentralen Dokumente des Projektmanagements stellen dabei der Projektauftrag und das Projekthandbuch (PHB) dar.

Projektauftrag

Im Projektauftrag werden die grundlegenden Ziele, Inhalte, Rahmenbedingungen sowie Verantwortlichkeiten festgelegt und dieser stellt damit die formale Freigabe dar.

Dem Stadtrechnungshof konnte von der Projektgesellschaft kein formaler Projektauftrag zur Verfügung gestellt werden. Die Ziele bzw der Zweck der Projektgesellschaft wurde im Gesellschaftsvertrag definiert.

Projekthandbuch

Im PHB werden alle Teilbereiche, Regeln und der Projektmanagementprozess abgebildet. Das PHB dient als Nachschlagewerk für alle Beteiligten bzw neue Projektmitarbeiter und stellt die Nachvollziehbarkeit der Abläufe sicher.[8]

Dem Stadtrechnungshof konnte kein Projekthandbuch zur Verfügung gestellt werden. Zudem gab es in Protokollen des Aufsichtsrates oder des Fachbeirates keine Erwähnung eines Projekthandbuches. Im September 2023 wurde im Aufsichtsrat ein „Project Paper - S-Link 2023+" vorgestellt, in welchem einzelne Teilebereiche eines Projektmanagements enthalten waren wie zB Interessensgruppen, Nutzen-Kosten, Grobkostenschätzung, Konzepte und Ausbaustufen oder Verkehrsanalysen. Wesentliche Elemente wie der Projektauftrag, die Organisation, Kommunikation, Entscheidungsprozesse, Rollen oder ein Projektstrukturplan fehlten jedoch. Bei diesem Dokument handelte es sich um eine „Vorversion" und nach Auskunft der Projektgesellschaft gab es keine freigegebene Version.

[8] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement (2014) 369.

Nach Auskunft der Projektgesellschaft war vorgesehen für die Bauphase ein umfassendes Projektmanagement zu etablieren.

Im Bericht zum Internen Kontrollsystem aus dem Jahr 2022 wurden die Prozesse der Geschäftsführung definiert und auf die Aufgaben gemäß dem Gesellschaftsvertrag verwiesen, ein Prozess Projektmanagement wurde darin nicht erwähnt.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Projektgesellschaft verfügte über kein Projekthandbuch, in dem die Nachvollziehbarkeit der Abläufe für alle Beteiligten sichergestellt war.

Im Oktober 2020 beauftragte die Projektgesellschaft einen externen Berater mit der Erstellung eines Detailkonzeptes zu Projektmanagement und Controlling mit einem Auftragswert von € 28.800,-. Das Angebot umfasste vier Arbeitspakete:

1. Grundlagenerhebung – Vergleichsprojekte
2. Entwurf einer Projektorganisation
3. Vorschlag für ein Projektteam
4. Baumethoden und Logistik

Die Abrechnung des externen Beraters erfolgte in vier Teilbeträgen, wobei der letzte Teilbetrag erst im Mai 2022 in Rechnung gestellt wurde.

Das Detailkonzept zum Projektmanagement des externen Beraters konnte dem Stadtrechnungshof von der Projektgesellschaft nicht vorgelegt werden. Nach Auskunft der Projektgesellschaft handelte es sich bei den Leistungen um Beratungen im Bereich Tunnelbau und Geotechnik mit einer Vielzahl von Besprechungen und Telefonaten. Vom 1.8.2022 bis 31.12.2024 war der externe Berater im Umfang von 10 Monatsstunden geringfügig als Teil-Projektleiter Geotechnik beschäftigt mit dem Dienstort Wien und Salzburg. Neben dem Gehalt wurde für die Jahre 2022 und 2023 ein Klimaticket Österreich gewährt.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Das bei einem externen Berater beauftragte Detailkonzept zum Projektmanagement konnte dem Stadtrechnungshof von der Projektgesellschaft nicht vorgelegt werden. Die beauftragten und verrechneten Leistungen stimmten mit den nach Auskunft der Projektgesellschaft erbrachten Leistungen nicht überein. Es fehlte der Leistungsnachweis für den verrechneten Wert von € 28.800,-.

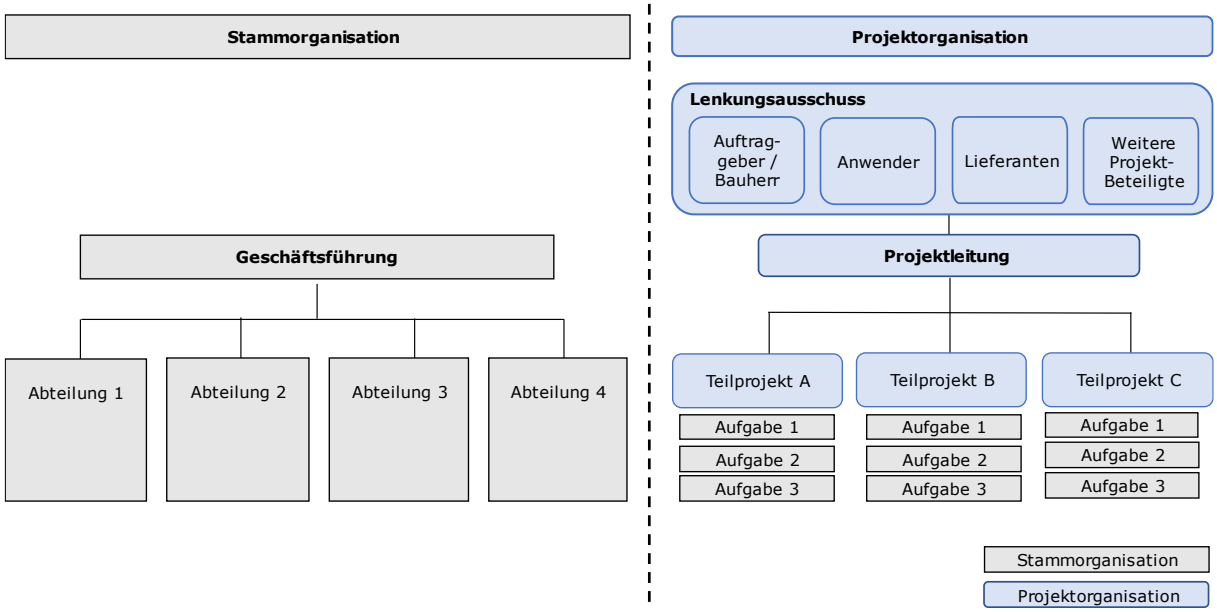
Nachfolgend werden einzelne Aspekte des Projektmanagements der Projektgesellschaft näher betrachtet.

4.1 Organisation

Die Projektgesellschaft wurde gegründet, um die schienengebundene Infrastruktur des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Stadt Salzburg und deren Einzugsgebiet (insbesondere der Regionalstadtbahn) zu planen und zu projektieren.

Es war daher eine Projektorganisation notwendig, um das Projekt abwickeln zu können. Die Projektorganisation umfasst den aufbauorganisatorischen Rahmen des Projekts. Zu unterscheiden davon ist die Stammorganisation eines Unternehmens, welche die dauerhafte Grundstruktur eines Unternehmens regelt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Unterschied zwischen einer Stammorganisation und einer Projektorganisation.[9]



Während die Stammorganisation in festen Abteilungen (Linien) organisiert ist, kann in einer Projektorganisation in gemischten Teams gearbeitet werden. Zudem ist in einer Projektorganisation der Lenkungsausschuss das zentrale und steuernde Gremium.

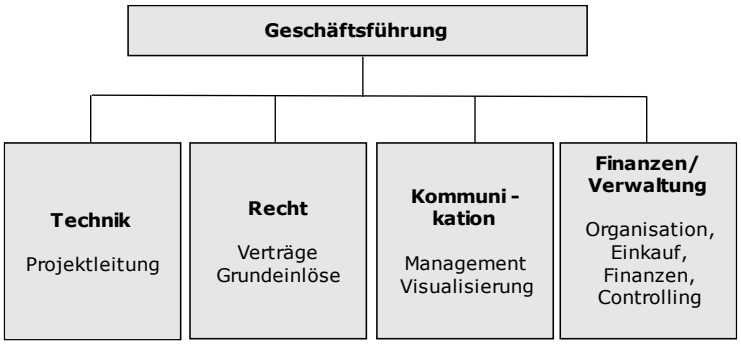
Das Ziel einer Projektorganisation ist es, den Rahmen für eine erfolgreiche Projektarbeit sicherzustellen durch:

- die Einbindung aller Beteiligten und Teams in eine eigene und entscheidungsfähige Managementumgebung,
- die eindeutige Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Entscheidungsbefugnissen,

[9] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement (2014) 153. Deutsches Institut für Interne Revision, Leitfaden zur Prüfung von Projekten (2010) 39f.

- die Abnahme der Projektergebnisse und die laufende Überwachung des Projektes.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Stammorganisation der Projektgesellschaft im Jahr 2024. Die Organisationsstruktur entwickelte sich ausgehend von der Unternehmensgründung im Jahr 2019 kontinuierlich. Ab dem 1.1.2020 wurden die einzelnen Positionen nach und nach besetzt. Im Jahr 2024 waren im Durchschnitt 15 Personen im Ausmaß von 13,75 VZÄ beschäftigt.



Die Projektgesellschaft teilte dem Stadtrechnungshof mit, dass es kein formalisiertes Projektorganigramm gab und verwies auf das Organigramm der Stammorganisation.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Projektgesellschaft verfügte über kein Organigramm der Projektorganisation.

Nachfolgend wird auf die Rollen und Gremien sowie die Kommunikation einer Projektorganisation näher eingegangen.

4.1.1 Rollen

Mit Hilfe von Rollen werden personenunabhängige Erwartungen, Kompetenzen und Handlungen definiert. Dadurch werden Verantwortungsbereiche und Schnittstellen im Projekt vorhersehbar, ohne jedes Detail im Einzelfall explizit abklären zu müssen. Rollen werden explizit und damit auch formal einer Person zugeordnet und im PHB dokumentiert.[10]

[10] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement (2014) 144.

Zentrale Rollen sind der Bauherr und der Projektleiter, welche im BauKG[11] definiert sind:

Bauherr	**Projektleiter**
– natürliche oder juristische Person – in deren Auftrag ein Bauwerk ausgeführt wird	– natürliche oder juristische Person – wird vom **Bauherren** mit der Planung, der Ausführung oder Überwachung der Ausführung eines Bauwerks beauftragt

Rolle Bauherr

Der Rechnungshof Österreich hebt besonders die Bauherrenverantwortung hervor, wenn es mehrere öffentlichen Bauherren gibt. Der Bauherr muss jene Entscheidungen treffen, welche die Projektabwicklung maßgeblich beeinflussen, wie die geeignete Projektorganisation oder die Wahl von Vertragsmodellen. Der öffentliche Bauherr kann aber Bauherrenaufgaben delegieren, wie zB Planung, Ausführung oder begleitende Kontrolle. Es muss jedoch internes Know-How für die technischen, bauwirtschaftlichen und rechtlichen Belange sichergestellt werden, um die Interessen des Bauherren zu wahren.[12]

Die Projektgesellschaft konnte dem Stadtrechnungshof keine Rollendefinitionen zur Verfügung stellen. Die Rolle des Bauherren und damit Auftraggebers war nicht geklärt, dh ob das Land und die Stadt sowie die Salzburg AG als Bauherren auftraten. Erst im Jahr 2024 wurde auf Vorschlag des Aufsichtsratsvorsitzenden von Seiten der Stadt eine einstweilige zentrale Ansprechperson für die Belange der Projektgesellschaft festgelegt, welche auch die Kommunikation zum Projekt in der Stadt koordinieren sollte.

In der Projektgesellschaft waren ein Aufsichtsrat und ein Fachbeirat installiert und die Aufgaben im Gesellschaftsvertrag geregelt. Während der Schwerpunkt der Aufgaben des Aufsichtsrates die wirtschaftliche Gebarung der Projektgesellschaft betraf, war die Aufgabe des Fachbeirates die Beratung in fachlichen Belangen für die Gesellschafter und den Aufsichtsrat.

Die Rolle des Aufsichtsrates und des Fachbeirates war nicht klar, so beauftragte der Aufsichtsrat immer wieder die Geschäftsführung an die Gesellschafter zur Entscheidungsfindung heranzutreten oder umgekehrt ersuchte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat um Abklärung mit den Gesellschaftern. Auch der Fachbeirat trat mit Empfehlungen an den Aufsichtsrat heran. Dieser gab wiederum dem Geschäftsführer die Aufgabe, die Empfehlungen des Fachbeirates an die Gesellschafter weiterzugeben und die Umsetzung zu forcieren.

[11] Vgl BauKG Bauarbeitenkoordinationsgesetz, § 2

[12] Vgl Rechnungshof Österreich, Management von öffentlichen Bauprojekten (2018), 7

In einem Protokoll des Fachbeirates wurde auf den Aufbau eines „Teams Bauherrenseite" hingewiesen. Dazu sollten Spezialisten eingebunden werden, die die Bauherrenseite in fachlichen Fragen unterstützen und ein einheitliches Niveau sicherstellen. Zudem sollten Mitglieder des „Teams Bauherrenseite" Ansprechpartner für Abstimmungen anderer Verkehrsteams sein. Nach Auskunft der Projektgesellschaft wurde das Bauherrenteam in der Praxis nicht gebildet, da in den Fachbereichen eine trilaterale Arbeitsweise (Projektgesellschaft – Experte – Generalplaner) installiert wurde.

Lenkungsausschuss

Ein zentrales Element in einer Projektorganisation ist der Lenkungsausschuss. Ein Lenkungsausschuss ist das oberste beschlussfassende Gremium einer Projektorganisation. Im Lenkungsausschuss sollten die Interessen aller Projektbeteiligten vertreten sein.[13] Ein Lenkungsausschuss wird vor allem dann eingesetzt, wenn die Gesamtprojektinteressen nicht von einer Person wahrgenommen werden können.

Der Lenkungsausschuss übernimmt bei mehreren Entscheidern die Rolle des Auftraggebers als Gremium. Die Aufgaben umfassen die strategische Steuerung, die Entscheidungsfindung, die Ressourcenfreigabe und die Überwachung. Die Sitzungen sollten monatlich bis wöchentlich stattfinden und es sollten im Gremium die Bauherrenseite, externe Lieferanten, Nutzer, Anrainer und sonstige Interessengruppen mit Rollendefinition vertreten sein.[14]

In der Absichtserklärung des Bundes aus 2019 und der Rahmenvereinbarung aus 2020 zwischen Bund, Land und Stadt wurde vereinbart, dass ein Lenkungsausschuss einzurichten ist, welchem die Vertreter der Unterzeichner angehören sollten.

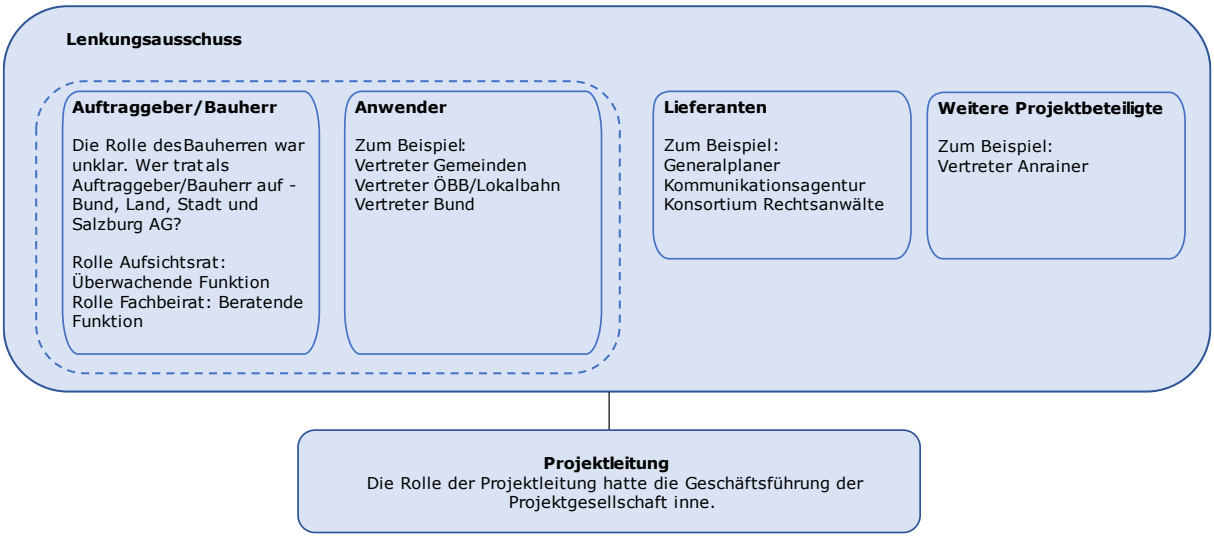
Im Dezember 2022 wurde im Aufsichtsrat und in Abrechnungen der externen Kommunikationsagentur eine politische Steuerungsgruppe erwähnt. Die Projektgesellschaft führte dazu aus, dass es sich dabei um informelle Gesprächstermine in unregelmäßigen Abständen handelte. Es ging dabei um eine erste Grobabstimmung mit den zuständigen politischen Ressorts zu bestimmten Fragen wie zB Finanzierung oder Kommunikation. Die Steuerungsgruppe diente als Plattform bzw Bindeglied zu den Gesellschaftern, um einen geordneten Informationsfluss zu gewährleisten. Die Projektgesellschaft konnte zu dieser Steuerungsgruppe keine konkreten Auskünfte zur Zusammensetzung erteilen, noch konnten Protokolle zur Verfügung gestellt werden.

[13] Vgl Deutsches Institut für Interne Revision, Leitfaden zur Prüfung von Projekten (2010) 122.

[14] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 153.

Die Projektgesellschaft und die Stadt teilten dem Stadtrechnungshof mit, dass es keinen Lenkungsausschuss gab und dieser nur für die Bauphase vorgesehen gewesen wäre. Es wurde auf den Aufsichtsrat und den Fachbeirat verwiesen.

Die nachfolgende Grafik zeigt die mögliche Zusammensetzung eines Lenkungsausschusses.



Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Projektorganisation verfügte weder über einen Lenkungsausschuss noch über eine klar definierte Bauherrenrolle und Entscheidungsprozesse. In der Folge kam es zu einem erhöhten Koordinierungsaufwand der Geschäftsführung mit den Gesellschaftern, zu verzögerten Entscheidungsfindungen sowie zu einer fehlenden übergeordneten Gesamtbetrachtung des Projekts.

Rolle Projektleitung

Der Rechnungshof Österreich sieht in der Projektleitung eine nicht delegierbare Bauherrenaufgabe, dh der Bauherr hat diese jedenfalls selbst wahrzunehmen.

Nicht delegierbare Aufgaben der Projektleitung sind die Abstimmung der Projektziele, Gestaltung der Projektorganisation, Erstellung von Projektplänen, Management von Schnittstellen, Kommunikation und Projektinformationssystem, Projektdokumentation und Projektcontrolling.[15] Delegierbare Aufgaben sind die Planung, die Ausführung, die begleitende Kontrolle oder die Örtliche Bauaufsicht.

Die Rolle der Projektleitung hatte die Geschäftsführung der Projektgesellschaft inne. Da die Gesellschafter der Projektgesellschaft Land, Stadt und Salzburg AG auch die Bauherren

[15] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 155ff.

waren, wurde das Kriterium erfüllt, wonach die Projektleitung durch den Bauherren selbst wahrzunehmen war.

4.1.2 Kommunikation

Die Projektinformation und -kommunikation umfasst die Definition des Informationsflusses, dh das Berichtswesen, die Sitzungen, die Dokumentation, die Schnittstellen und die Projektkommunikation nach außen. Durch einen Informations- und Kommunikationsplan wird dies konkretisiert, dh es werden Kommunikationsinstrumente, Ersteller, Inhalte, Adressaten und die Häufigkeit der Termine definiert. Auch die mündliche und informelle Kommunikation ist ein zentraler Erfolgsfaktor.[16]

Die Projektgesellschaft wurde von externen Agenturen in der Kommunikation nach innen und außen beraten und in der operativen Umsetzung unterstützt.

Dem Stadtrechnungshof konnte kein Kommunikationsplan zur Verfügung gestellt werden. Nach Auskunft der Projektgesellschaft erfolgte die Kommunikation hin zu den Gesellschaftern und den politischen Entscheidungsträgern mittels laufender Abstimmungen ohne formale Regelungen. Auf Ebene der Stadt gab es wöchentliche Abstimmungen mit den zuständigen Stadträten und einmal im Quartal einen Statusbericht im Stadtsenat. Auf Ebene des Landes erfolgte die Kommunikation vorrangig mit dem Büro des zuständigen Landesrates und der Beteiligungsverwaltung. Es konnten keine Protokolle zu diesen Treffen vorgelegt werden.

Durch das Fehlen einer strukturierten Kommunikation bzw eines Lenkungsausschusses kam es immer wieder zu Unklarheiten und Verzögerungen, so wurde zB im Jahr 2020 in einem Protokoll des Aufsichtsrates erwähnt, dass es unterschiedliche „Wahrnehmungen" zur Projektausrichtung von Stadt und Land gebe.

Im Oktober 2023 wurde im Aufsichtsrat protokolliert, dass es bei Abendveranstaltungen zur Bürgerinformation in der Öffentlichkeit falsche Wahrnehmungen gab und das Projekt S-Link als isolierter Streckenast ohne Verknüpfungen und ohne Verbindung zu anderen Verkehrssystemen angesehen wurde. Es wurde die Empfehlung ausgesprochen, den Nutzen des Gesamtsystems deutlich hervorzuheben.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Projektgesellschaft hatte keinen Kommunikationsplan mit Angabe von Kommunikationskanälen oder Häufigkeiten. Die

[16] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 24ff, 342ff.

Projektgesellschaft wurde von externen Agenturen in der Kommunikation nach innen und außen beraten und in der operativen Umsetzung unterstützt.

4.1.3 Berichterstattung an die Gremien der Stadt

Eine verlässliche Berichterstattung schafft die Grundlage für fundierte Beschlüsse und ermöglicht eine wirksame Steuerung.

Der Rechnungshof Österreich fordert in Bezug auf Bauprojekte eine genaue Definition des Berichtswesens. Die Entscheidungsträger sind durch ein standardisiertes Berichtswesen zeitnah und transparent zu informieren. Abstimmungsgespräche sind regelmäßig und strukturiert zu installieren, die Ergebnisse sind zu protokollieren und Vorhaben bis zur nächsten Sitzung zu definieren.[17]

Berichtswesen

Die Berichtspflichten der Projektgesellschaft leiteten sich aus dem Gesellschaftsvertrag, dem Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK) und dem GmbH-Gesetz ab. So war sowohl im GmbH-Gesetz als auch im Gesellschaftsvertrag geregelt, dass die Projektgesellschaft Quartalsberichte, Jahresberichte sowie Sonderberichte[18] zu erstellen hatte. Zudem musste ein den Anforderungen entsprechendes Rechnungswesen und ein Internes Kontrollsystem geführt werden.[19]

Nach Auskunft der MA 4/00 – Finanzen wurden von der Projektgesellschaft Quartalsberichte, Jahresberichte, Wirtschaftspläne und der Jahresabschluss an die Beteiligungsverwaltung der Stadt übermittelt. Dem Aufsichtsrat wurden die genannten Berichte ebenfalls übermittelt und in den Sitzungen erläutert.

Politische Entscheidungsträger:innen

Die Stadt war als Gesellschafterin der Projektgesellschaft in der politischen Verantwortung. Die Beteiligungsverwaltung oder zuständige Fachausschüsse waren daher regelmäßig, transparent und strukturiert über wirtschaftliche Entwicklungen, strategische Entscheidungen und wesentliche Risiken zu informieren.

Bei den von der Stadt entsandten Mitgliedern der Gremien Gesellschafterversammlung, Aufsichtsrat und Fachbeirat handelte es sich um keine politischen Vertreter:innen. In den

[17] Vgl Rechnungshof Österreich, Management von öffentlichen Bauprojekten (2018), 17
[18] Im Falle von Umständen von erheblicher Bedeutung
[19] Vgl GmbH-Gesetz § 22, 28a

Aufsichtsrat wurden von der Stadt Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung und in den Fachbeirat externe Expert:innen entsandt.

Im Jahr 2022 wurde in einem Zusatzantrag zu einem Amtsbericht[20] gefordert, dass die Geschäftsführung der Projektgesellschaft quartalsweise im Stadtsenat über den Projektfortschritt berichten sollte.

Nach Auskunft der Projektgesellschaft und der MA 4/00 – Finanzen erfolgte die Kommunikation hin zu den Gesellschaftern bzw den politischen Entscheidungsträger:innen mittels laufender Abstimmungen ohne formale Regelungen. Die Geschäftsführung der Projektgesellschaft nahm unregelmäßig an Terminen von Kollegiumssitzungen[21] bzw Gemeinderatssitzungen der Stadt teil.

Auf Landesebene erfolgte die Kommunikation mit dem Büro des Verkehrslandesrates und zur Beteiligungsverwaltung.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Information an die politischen Gremien der Stadt erfolgten informell und in unregelmäßigen Terminen.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Die Gesellschafter der Projektgesellschaft einerseits, wie auch der Bund als wesentlicher Stakeholder andererseits wurden stets lückenlos im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zur Finanzierung der Projektgesellschaft über den laufenden Projektfortgang informiert.

4.2 Umfeld

Aus der Erhebung und Analyse des Umfeldes lassen sich erste grobe Risiken für den Projektverlauf abschätzen. Die Projektumfeldanalyse dient dem systematischen Erfassen aller wesentlichen Einflussgrößen auf das Projekt. Daraus kann in einer frühen Phase des Projektes eingeschätzt werden, welche Interessengruppen die Projektziele und den Projektablauf in bestimmte Richtungen bewegen möchten oder auch welche Schwerpunkte und Anforderungen im Projekt unbedingt zu erfüllen sind. Zudem kann der Einfluss auf das Projekt und das Konfliktpotential daraus abgeleitet werden.[22]

Die Projektgesellschaft befasste sich im „Project Paper - S-Link 2023+" mit den Interessensgruppen wie Politik, Wirtschaft, Pendler oder Touristen und hob vor allem die

[20] Vgl Amtsbericht: S-Link Salzburg, Zahl: 05/03/100312/2022/002.
[21] Das Stadtratskollegium (Bürgermeister, Bgm.-Stellvertreter und Stadträt:innen) versammelt sich regelmäßig zu Arbeitsbesprechungen, bei denen der Magistratsdirektor das Protokoll führt.
[22] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 93ff.

positiven Aspekte des Projektes hervor. Eine Projektumfeldanalyse zur Einschätzung der Einflussgrößen und Risiken war darin nicht enthalten.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Projektgesellschaft verfügte über keine umfassende Projektumfeldanalyse.

4.3 Ziele - Abgrenzung

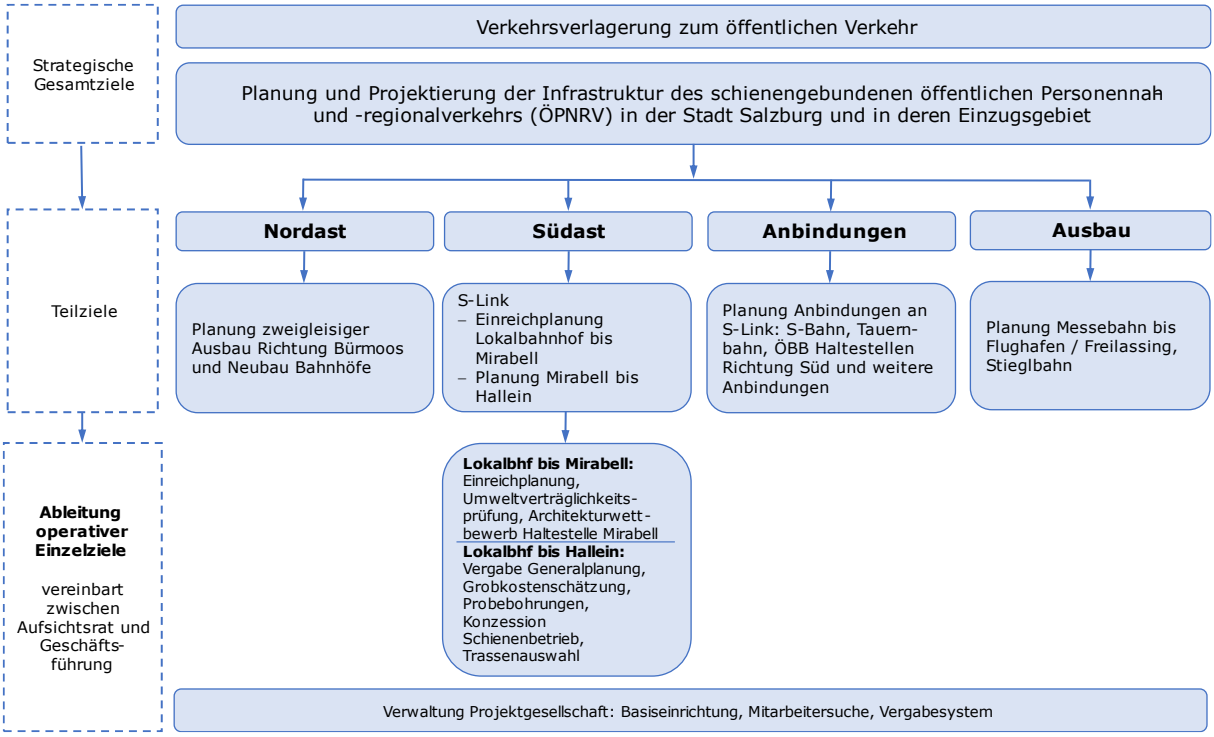
Die Projektziele beschreiben jenen Zustand, der am Projektende vorliegen soll und dienen der Abgrenzung. Zudem sind Projektziele eine verbindliche Vereinbarung zwischen Projektauftraggeber und Projektleiter und bilden die Basis für eine detaillierte Projektplanung. Die Darstellung einer Zielhierarchie, ausgehend von strategischen Gesamtzielen, zeigt die vertikale Abhängigkeit der Ziele und es wird der Grundsatz eingehalten, dass ein Teilziel zur Erreichung des übergeordneten Zieles beitragen muss.

Ziele auf gleicher hierarchischer Ebene stehen in Beziehung zueinander. Die Ziele können neutral nebeneinander, gegenseitig positiv oder in Konkurrenz zueinander stehen. Die Zielkonkurrenz ist die im Projektmanagement am häufigsten anzutreffende Ursache von Problemen.[23]

Die Ziele der Projektgesellschaft wurden im Gesellschaftsvertrag sowie in der Rahmenvereinbarung von Land und Stadt mit dem Bund definiert. Mit der Geschäftsführung wurden Detailziele vereinbart und in den Wirtschaftsplänen der einzelnen Jahre berücksichtigt. Es gab keinen Projektauftrag und auch kein Projekthandbuch in welchem die Ziele in einer hierarchischen Form dargestellt waren.

Der Stadtrechnungshof hat die strategischen Gesamtziele und die Teilziele der Projektgesellschaft aus der Rahmenvereinbarung mit dem Bund und dem Gesellschaftsvertrag in der nachfolgenden Grafik in einer Zielhierarchie dargestellt.

[23] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 116ff



Als **strategisches Gesamtziel** wurde in der Rahmenvereinbarung zur Finanzierung aus dem Jahr 2020 zwischen Bund, Land Salzburg und Stadt Salzburg die Förderung der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr definiert. Sowohl in der Rahmenvereinbarung mit dem Bund als auch im Gesellschaftsvertrag wurde als übergeordnetes Gesamtziel, die Planung und Projektierung der Infrastruktur des schienengebundenen öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Stadt Salzburg und in deren Einzugsgebiet, genannt. Wer in späterer Folge die Infrastruktur tatsächlich errichten und auch betreiben sollte, war damit nicht definiert.

Als **Teilziele** wurden in der Rahmenvereinbarung mit dem Bund und im Gesellschaftsvertrag folgende Planungen und Bauausführungen definiert:

- Nordast: Planung und Durchführung erforderlicher Genehmigungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke, Neubau von Bahnhöfen wie Bergheim oder Bürmoos, Errichtung Betriebswerk Bergheim/Anthering und weitere zweigleisige Abschnitte und neue Bahnhöfe
- Südast: S-Link - Erarbeitung Einreichplanung[24] Lokalbahnhof bis Mirabell mit Baubeginn im Jahr 2025 und Planungstätigkeiten für die Strecke von Mirabell bis Hallein
- Ausbau: Planungstätigkeiten zur Anbindung der Messebahn, Stieglbahn

[24] Die Einreichplanung/Genehmigungsreife bedeutet, dass alle gesetzlichen Auflagen zur Erteilung einer Baubewilligung erfüllt sein müssen. Diese Auflagen betrafen ua die Infrastrukturkonzession oder die Umweltverträglichkeitsprüfung.

- Anbindungen: Planungstätigkeiten und multilaterale Abstimmungen für die Strecke bis Salzburg Süd mit Verknüpfung zu bestehenden Verkehrsträgern und Untersuchung möglicher Verknüpfung mit dem ÖBB-Netz

Im Gesellschaftsvertrag der Projektgesellschaft vom 16.4.2019 wurden ursprünglich prioritäre und sekundäre Ziele definiert. Als prioritäres Ziel wurde der S-Link vom Lokalbahnhof bis Hallein definiert:

- Planung und Projektierung bis zur Genehmigungsreife der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1/S11 vom Lokalbahnhof bis Mirabell.
- Planung der technischen Machbarkeit und Vorbereitung der Systementscheidung zu einer möglichen späteren Weiterführung der S1/S11 in Richtung Süden.

Erst nach Abarbeitung der prioritären Projektziele sollten die Planungen für den Nordast, die Anbindungen und den Ausbau erfolgen.

Im Mai 2020 gab es dazu ein Abstimmungsgespräch zum Projektumfang zwischen den politischen Vertretern von Stadt und Land, der Geschäftsführung und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Darin wurde festgehalten, dass der Zweck der Gesellschaft nicht nur in der Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell liege, sondern der Ausbau bis Hallein unter Berücksichtigung der Verknüpfungen und Anschlüsse Zweck der Gesellschaft war. Diese Anpassung geschah vor dem Hintergrund, dass die Bundesfördermittel nur unter der Prämisse geflossen wären, dass das Gesamtprojekt realisiert wird.

Die **operativen Einzelziele** betrafen die Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung. Im Jahr 2020 war die Aufgabe der Geschäftsführung auf den Aufbau der Projektgesellschaft gerichtet. Dies beinhaltete die Personalsuche, die Basisausstattung oder die rechtliche Abklärung von Vergabemöglichkeiten.

Im Jahr 2021 lag der Schwerpunkt auf der Einreichplanung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell und dem Trassenauswahlverfahren des S-Link. Zudem wurde ein Architekturwettbewerb für die Haltestelle Mirabell als Ziel definiert.

In den Jahren 2022 und 2023 lag der Schwerpunkt auf der Ausarbeitung einer Grobkostenschätzung des S-Link, der Trassenauswahl S-Link und für den Streckenabschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell auf der Einreichplanung, Baumethodik und dem Verfahren der UVP.

Im Jahr 2024 lag der Schwerpunkt in der Erlangung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn, der Trassenauswahl S-Link und für den Streckenabschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell das Verfahren der UVP und die erste Bauausschreibung.

Aus den Teilzielen Nordast, Anbindungen und Ausbau wurden zwar keine operativen Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung abgeleitet, aber in den jährlichen Wirtschaftsplänen der Geschäftsführung gab es dazu Detailziele und auch im Leistungsumfang der Rahmenvereinbarung des Generalplaners waren Ziele zu den Teilzielen enthalten. So gab es im Jahr 2023 eine Voruntersuchung für die Messebahn, obwohl dies nicht in den operativen Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung enthalten war.

Die Ableitung der operativen Ziele für die Geschäftsführung bezog sich ausschließlich auf den Südast: S-Link – Lokalbahnhof bis Hallein. Aus den anderen Teilzielen wurden keine operativen Ziele für die Geschäftsführung abgeleitet. Der Zielschwerpunkt der Geschäftsführung lag bereits im Jahr 2021 auf der Genehmigungsreife für den Streckenabschnitt vom Lokalbahnhof bis Mirabell und so wurde bereits im Jahr 2021 ein Architekturwettbewerb für die Haltestelle Mirabell initiiert. Bereits im Oktober 2020 wurde in der Aufsichtsratssitzung protokolliert, dass von Seiten der Stadt der Fokus nicht auf dem Gesamtprojekt lag, sondern in der Realisierung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Übergeordnete Ziele wie der Aufbau einer Projektorganisation wurden von Seiten der Gesellschafter nicht vorgegeben. Die Ziele waren auf unterschiedliche Reifegrade ausgerichtet. Während die Planung der Strecke Lokalbahnhof bis Mirabell bis zur Genehmigungsreife ausgeführt werden sollte, wurde für andere Ziele nur die übergeordnete Planung angestrebt. Darüber hinaus war unklar, wie sich die Finanzierung eines laufenden späteren Betriebs gestaltet.

Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes hätte die Gesamtstrecke Lokalbahnhof bis Hallein einheitlich als ein Ziel behandelt werden sollen, anstatt Teilabschnitte auf unterschiedliche Reifegrade auszurichten. Die Strecke bis Mirabellplatz wurde bis zur Genehmigungsreife vorangetrieben, während in der Anschlussstrecke weder der Finanzierungsschlüssel zwischen Stadt und Land geklärt war, noch eine konkrete Trassenfestlegung vorgenommen worden war.

Letztlich wäre es aber für die politischen Entscheidungsträger:innen und auch für die Bevölkerung wesentlich gewesen, vor Detailplanungen für den Teilabschnitt bis Mirabell (inklusive Einleitung eines UVP-Verfahrens), auf Basis eines Gesamtkonzeptes die weitere Vorgehensweise entscheiden zu können. Dafür wären die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes, die konkrete Trassenführung und auch die laufenden Kosten als wesentliche Information notwendig gewesen. Erst auf Basis dieser Information hätte entschieden werden können, ob und wie das Projekt umgesetzt werden könnte. Damit hätten auch Ausgaben für unnötige Detailplanungen vermieden werden können.

Zielkonflikte

Der Gesellschaftsvertrag und die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung mit dem Bund zeigten zu Beginn unterschiedliche Prioritäten. Dazu gab es eine Klarstellung in der ersten Generalversammlung im Juli 2020, wonach die Ziele mit dem Bund im Einklang mit dem Gesellschaftsvertrag waren. Dennoch wurde bereits im Oktober 2020 im Aufsichtsrat darauf verwiesen, dass es in Hinblick auf die Priorisierung von Planungen „leicht unterschiedliche Wahrnehmungen" zwischen Stadt und Land gebe. Zudem war nicht klar, wer der Errichter und Betreiber der Regionalstadtbahn sein sollte. Dies wirkte sich auf die Genehmigungsverfahren wie die Infrastrukturkonzession für den Schienenbetrieb und das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aus, da unklar war, wer Antragsteller sein sollte.

Auch in Verbindung mit der Volksbefragung und dem Abbruch des Projektes entstanden Zielkonflikte, so wurde im Info-Folder der Stadt „Mobilität in Salzburg – Pro und Contra S-Link" darauf hingewiesen, dass ein Alternativplan zu S-Link auf jeden Fall das Projekt Messebahn beinhalten würde. Dies führte in der Projektgesellschaft zur Ansicht, dass der Streckenabschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell unabhängig vom Ausgang der Volksbefragung umgesetzt werden sollte.

4.4 Leistungen und Termine

Die Projektplanung im engeren Sinn bezieht sich auf die Zielgrößen Leistungen, Termine, Ressourcen, Kosten und Finanzmittel unter Berücksichtigung von Risiken. Dies kann durch einen Projektstrukturplan (PSP) erfolgen, welcher sich in Arbeitspakete mit klaren Verantwortlichkeiten gliedert. Der Projektstrukturplan gibt eine detaillierte Antwort auf die Frage: „Was ist im Projekt alles zu tun?"[25]

Dem Stadtrechnungshof konnte im Rahmen der Prüfung kein Projektstrukturplan zur Verfügung gestellt werden. Der Fachbeirat forderte im Oktober 2020 die Vorlage eines Projektstrukturplanes und eines Projektorganigramms. Im Rahmen einer Aufsichtsratssitzung Ende 2022 wurde in einer Präsentation durch die Geschäftsführung der Auszug eines Projektstrukturplanes gezeigt, welcher von einem Consulting-Unternehmen erstellt wurde. Dieser Projektstrukturplan konnte dem Stadtrechnungshof nicht zur Verfügung gestellt werden.

[25] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 218ff.

4.5 Projektcontrolling

Das Projektcontrolling soll das Projektmanagement bei der Zielerreichung unterstützen. Die Aufgaben umfassen die Schaffung von Strukturen zur Kostenverfolgung, die Implementierung von Systemen zur Erhebung von Kennzahlen und Messdaten sowie Soll-Ist-Vergleiche, um Abweichungen zu erkennen und den Projekterfolg erfassen zu können. Zudem unterstützt das Projektcontrolling durch die Interpretation der Daten und die Ableitung von Maßnahmen.[26]

Die Berichterstattung der Projektgesellschaft an die Gesellschafter und den Aufsichtsrat war im Gesellschaftsvertrag und im SCGK geregelt und enthielt Berichtspflichten wie Quartalsbericht, Jahresbericht, Sonderberichte sowie die Führung eines internen Kontrollsystems. Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund enthielt die Anforderung, jährliche Verwendungsnachweise gegenüber dem Bund vorzulegen.

Im Zuge der Einführung des Internen Kontrollsystems (IKS) im Jahr 2021 wurde darauf hingewiesen, dass dringend eine Stelle im kaufmännischen Bereich zu besetzen sei. Die Geschäftsführung bildete in den Personalplänen des Jahres 2022 die Position einer Finanzleitung ab, mit der Überlegung in späterer Folge den Aufstieg zur kaufmännischen Geschäftsführung zu ermöglichen. Im Personalplan der Projektgesellschaft für das Jahr 2024 war die Stelle für die kaufmännischen Agenden nach wie vor unbesetzt.

Im IKS-Jahresbericht 2022 der Projektgesellschaft wurde darauf hingewiesen, dass die Prozesse iZ mit der Beschaffung, Verbuchung, Bilanzierung und Reporting zeitnah und softwareunterstützt aufgebaut werden sollten. Damit sollte sichergestellt werden, dass den Anforderungen der öffentlichen Prüforgane, in Hinblick auf die vollumfängliche Nachvollziehbarkeit der Subventionsverwendung, nachgekommen wird.

Zudem wurde im IKS-Jahresbericht 2022 für den Bestellprozess explizit auf die Freigabe und den Durchlauf sowie die Verbuchung hingewiesen. Der Bestellprozess sollte dringend über die Buchhaltungssoftware abgewickelt werden, um ein umfassendes Controlling innerhalb einer Softwarelösung sicherzustellen. Zudem wurde darauf verwiesen, dass die Zusammenfassung von Aufträgen besser berücksichtigt werden sollte, damit Überschreitungen von Vergabegrenzen erkannt werden können.

So wurden erst im Jahr 2023 auf den Rechnungen des Generalplaners Bestellnummern der Projektgesellschaft angeführt und damit war erst ab diesem Zeitpunkt ein systematischer Abgleich der Bestellung mit der Rechnung möglich.

[26] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 24ff, 408ff.

Es wurde eine manuelle Controlling-Liste in Excel geführt, in welcher die Rahmenvereinbarungen und die abgerechneten Beträge enthalten waren.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Mangels entsprechender personeller und organisatorischer Voraussetzungen war ein systemgestütztes bzw laufendes Controlling nicht von Beginn an implementiert. Eine zeitnahe, transparente und belastbare Steuerungs- und Kontrollfunktion war daher nicht vollumfänglich sichergestellt.

4.6 Projektabschluss

Im Rahmen des Projektabschlusses wird das Ergebnis des Projektes von der Projektleitung an die Auftraggeber übergeben. Im Allgemeinen erfolgt der Projektabschluss nach Projektende in zwei Teilen, der Projektübergabe und der Projektübernahme.[27]

Da das Projekt S-Link aufgrund des Ergebnisses der Volksbefragung beendet wurde, kam es zu keinem „klassischen" Projektabschluss. Im Dezember 2024 gab es einen Gesellschafterbeschluss, mit dem Auftrag an die Geschäftsführung der Projektgesellschaft ein Konzept zur Abwicklung der Projektgesellschaft zu erarbeiten. Die Geschäftsführung präsentierte mit Anfang Februar 2025 ein umfassendes Konzept zur werterhaltenden Abwicklung. In diesem Konzept wurden die Meilensteine zu den Projekten, der Stand des Konzessionsverfahrens und der Umweltverträglichkeitsprüfung und deren Verwertbarkeit sowie die Vertragsverhältnisse und die Risiken dargestellt. Zudem ging das Konzept auf die Risiken iZ mit Untreue und Kridadelikten ein.

Die Abwicklung der Projektgesellschaft war im Erstellungszeitraum des Prüfberichtes noch nicht abgeschlossen.

[27] Vgl Patzak/Rattay, Projektmanagement[6] (2014) 485ff.

4.7 Fazit Projektmanagement

Die Projektgesellschaft verfügte über kein umfassendes Projektmanagement, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie die Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse waren nicht definiert. Ein Lenkungsausschuss als das zentrale Gremium fehlte. Es gab nur einzelne Elemente eines Projektmanagements sowie Studien zu einzelnen Themenbereichen. Dies führte zu unklaren Zuständigkeiten, Verzögerungen (insbesondere in der Entscheidungsfindung), Zielkonflikten und erhöhtem Koordinationsaufwand.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Die Stadt sollte für Großprojekte sicherstellen, dass vor Projektstart ein umfassendes Projektmanagement mit Projektauftrag, Projektorganisation sowie einem Lenkungsausschuss mit definierten Entscheidungsbefugnissen installiert wird.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Es darf zunächst nicht außer Acht gelassen werden, dass die Projektgesellschaft nicht über das Stadium der bloßen Planung und Projektierung hinausgetreten ist.

Insofern war die Projektgesellschaft seit ihrer Gründung stets bestrebt, die mögliche Umsetzung des Projekts entsprechend den Zielsetzungen der Gesellschafter rasch voranzubringen. Insofern wurde bereits zu Beginn der Tätigkeit der Projektgesellschaft das Ziel vorgegeben, für den ersten Abschnitt (= Lokalbahnhof bis Mirabell) die Projektphasen Grundlagenerhebung, Planung, Genehmigung und Ausführung möglichst rasch in Angriff zu nehmen und umzusetzen.

Gleichzeitig trat auf Ebene der Projektgesellschaft ab dem Jahr 2023 die Ungewissheit hinzu, dass für die Projektgesellschaft nicht absehbar war, ob diese in ihrer damaligen rechtlichen Struktur fortbestehen bleibt oder in einer anderen Organisationseinheit, die von der Stadtgemeinde Salzburg und / oder dem Land Salzburg zur weiteren Stärkung und Verwaltung des Öffentlichen Verkehrs etabliert würde, aufgehen soll bzw. darin integriert würde.

In diesem sich für die Projektgesellschaft ergebenden Spannungsverhältnis wurde in den ersten Jahren zwar kein den nunmehrigen Anforderungen des Stadtrechnungshofes gerecht werdendes vollständiges und durchgängiges Projektmanagement konzipiert bzw. etabliert.

Unbeschadet dessen bestand sowohl innerhalb der Projektgesellschaft, wie auch auf Ebene ihrer Gesellschafter das gemeinsame Verständnis, dass es in einem fortgeschrittenen

Stadium der Projektumsetzung (Realisierung des Baus der Salzburger Regionalstadtbahn) entsprechender Anpassungen in Bezug auf die betriebliche Struktur zwingend bedurft hätte. Eine derartige Notwendigkeit zur strukturellen Anpassung hätte sich für die Projektgesellschaft schon mit Blick auf die gebotenen Änderungen ihres Unternehmensgegenstandes ergeben.

Nach Bekanntgabe der Entscheidung der Gesellschafter, eine Bürgerbefragung zu dem zu realisierenden Verkehrsprojekt in der Stadtgemeinde Salzburg bzw. in Teilen des Landes Salzburg durchzuführen, wurde die Etablierung des Projektmanagements unter Berücksichtigung der von Seiten der Eigentümer gegenüber der Projektgesellschaft gemachten finanziellen Vorgaben bewusst auf die Zeit nach Durchführung dieser Bürgerbefragung verschoben.

5 Kostenplanung

Eine realistische und transparente Kostenplanung dient nicht nur der wirtschaftlichen Steuerung, sondern beeinflusst auch die gesellschaftliche und politische Akzeptanz von Infrastrukturprojekten.

In Bezug auf die ÖNORM[28] wird von unterschiedlichen Stufen der Kostenplanung in Abhängigkeit von der Projektphase ausgegangen. In der Vorbereitungsphase wird von einem Kostenrahmen gesprochen und in der Planungsphase von einer Kostenschätzung.

In der Projektgesellschaft wurde die Baukostenplanung zu mehreren Zeitpunkten durchgeführt und dem Planungsstand angepasst. Die Betriebskostenplanung wurde im Jahr 2023 im Rahmen der Nutzen-Kosen-Analyse durchgeführt, weitere Betriebskostenplanungen lagen dem Stadtrechnungshof nicht vor. Nachfolgend werden die Daten der Bau- und Betriebskostenplanung näher erläutert.

5.1 Baukostenplanung

Bereits in einer frühen Phase des Projektes gab es erste Ermittlungen zum Kostenrahmen für die Strecke S-Link - Lokalbahnhof bis Hallein.

Die Planung ging im Jahr 2020 von einer Gesamtstreckenlänge des S-Link von rund 17 km aus. Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Jahr 2023 ermittelten Kilometer der Grobkostenschätzung.

Strecke in Kilometer			
	unterirdisch (Tunnel)	**oberiridisch**	**Summe**
Lokalbahnhof bis Miarbell	0,85		0,85
Mirabell bis Akademiestrasse	2,33		2,33
Akademiestrasse bis Hallein	1,23	12,85	14,08
Summe	**4,41**	**12,85**	**17,26**

Im Jahr 2023 wurden die Streckenkilometer aus dem Jahr 2020 mit insgesamt 17,26 km bestätigt, davon 4,41 km Tunnel und 12,85 km oberirdische Streckenführung. Die Teilstrecke vom Lokalbahnhof bis Mirabell betrug 0,85 km und die Teilstrecke vom Lokalbahnhof bis zur Akademiestraße betrug 3,18 km.

[28] ÖNORM 1801-1 – Österreichische Norm - Bauprojekt- und Objektmanagement

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Baukostenplanungen. Dem Stadtrechnungshof lagen mehrere Kostenschätzungen vor, teilweise enthielten diese jedoch unterschiedliche Gliederungen bzw umfassten nicht den gesamten Streckenverlauf. Eine vergleichende Darstellung war daher nicht mit allen Kostenschätzungen möglich.

Der Stadtrechnungshof verglich die Kostenschätzung aus der Rahmenvereinbarung von Stadt und Land mit dem Bund aus dem Jahr 2020 mit der Kostenschätzung des Jahres 2023 (Preisbasis 2022). Die Werte aus der Rahmenvereinbarung wurden zur besseren Vergleichbarkeit auf die Preisbasis 2022 hochgerechnet[29]. Die in der Tabelle angegebene Kostenschätzung aus 2023 zeigt die Kostenschätzung der „wahrscheinlichsten" Variante der Trassenführung.

Bau- und Planungskosten (Preisbasis 2022) in € Mio		
Strecke	**Jahr 2020 Rahmenvereinbarung**	**Jahr 2023 Grobkostenschätzung**
Lokalbahnhof bis Akademiestrasse	338	807
Akademiestrasse bis Salzburg Süd	82	369
Salzburg Süd bis Hallein	122	995
Summe	**542**	**2.171**
Kosten je Streckenkilometer	32	126
Schwankungsbreite	30%	30%

In der Beilage zur **Rahmenvereinbarung** mit dem Bund wurde im Jahr 2020 ein Kostenrahmen dargestellt, welcher aufgrund der noch fehlenden Planungsgrundlagen auf Basis von Quervergleichen ermittelt wurde. Für Bau und Planung wurde insgesamt ein Kostenrahmen iHv € 542,0 Mio (Preisbasis 2022) mit einer Schwankungsbreite von 30 % angegeben. Dies ergab einen Kostenrahmen von € 32 Mio je Streckenkilometer als Mischsatz von ober- und unterirdischer Streckenführung.

Mitte 2023 wurde mit Unterstützung eines Consulting-Unternehmens eine **Kostenschätzung** für mehrere Varianten der Trassenführung erstellt (Preisbasis 2022) und für die wahrscheinlichste Variante ein Wert iHv € 2.171,0 Mio mit einer Schwankungsbreite von 30 % ermittelt. Dies ergab eine Kostenschätzung von € 126 Mio je Streckenkilometer als Mischsatz von ober- und unterirdischer Streckenführung.

Die Kostenschätzung aus 2023 beruhte auf Kostensätzen von vergleichbaren Referenzprojekten in Österreich und Süddeutschland und enthielt Reserven für Baukosten, Zuschläge für Gemeinkosten oder noch nicht detailliert erfasste Positionen sowie Zuschläge

[29] Indexierung mit Baupreisindex Tiefbau

für Baubegleitung und Nebenleistungen. Die Kosten für den Ausbau der Messe- und Stieglbahn sowie Anschlüsse an das ÖBB-Netz waren nicht enthalten.

Streckenabschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell

Der Streckenabschnitt von 0,85 km vom Lokalbahnhof bis Mirabell wurde einerseits nicht in allen Kostenplanungen gesondert ausgewiesen, andererseits gab es Kostenplanungen, in welchen ausschließlich der Teilabschnitt bis Mirabell enthalten war. Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick der Kostenrahmen und Kostenschätzungen.

Bau- und Planungskosten (Preisbasis 2022) in € Mio		
Lokalbahnhof bis Miarbell	**Kostenrahmen/ Kostenschätzung**	**Anteil der Stadt 25%**
Absichtserklärung des Bundes	166	41
Rahmenvereinbarung Bund, Land, Stadt	122	31
Amtsbericht Stadt	203	51
SIP Sonderinvestitionsprogramm	343	86

Im Februar 2019 bestätigte der Bund in einer Absichtserklärung die Mitfinanzierung der Verlängerung der Lokalbahn. Für den Streckenabschnitt bis Mirabell wurde ein Kostenrahmen für Planung und Bau von € 166 Mio (Preisbasis 2022) angegeben. Dies hätte bei einem Anteil der Stadt von 25 % ein Volumen von € 41 Mio bedeutet.

Im Dezember 2020 wurde in der Rahmenvereinbarung mit dem Bund für Planungs- und Baukosten insgesamt € 122 Mio (Preisbasis 2022) veranschlagt. Dies hätte bei einem Anteil der Stadt von 25 % ein Volumen von € 31 Mio bedeutet.

Im Mai 2022 wurde in einem Amtsbericht der Stadt Planungs- und Baukosten von € 203 Mio (Preisbasis 2022) für den ersten Streckenabschnitt bis Mirabell angenommen. Dies hätte bei einem Anteil der Stadt von 25 % ein Volumen von € 51 Mio bedeutet.

Im Mai 2024 wurden im Rahmen der Vereinbarung zum SIP – Sonderinvestitionsprogramm mit dem Bund Planungs- und Baukosten von insgesamt € 343 Mio (Preisbasis 2022) angenommen. Dies hätte bei einem Anteil der Stadt von 25 % ein Volumen von € 86 Mio bedeutet.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Für den ersten Streckenabschnitt vom Lokalbahnhof bis Mirabell lag der Kostenrahmen für den Anteil von 25 % der Bau- und Planung im Jahr 2020 bei € 31 Mio und stieg im Jahr 2024 auf € 86 Mio an (Preisbasis 2022).

Ausbaustrecken

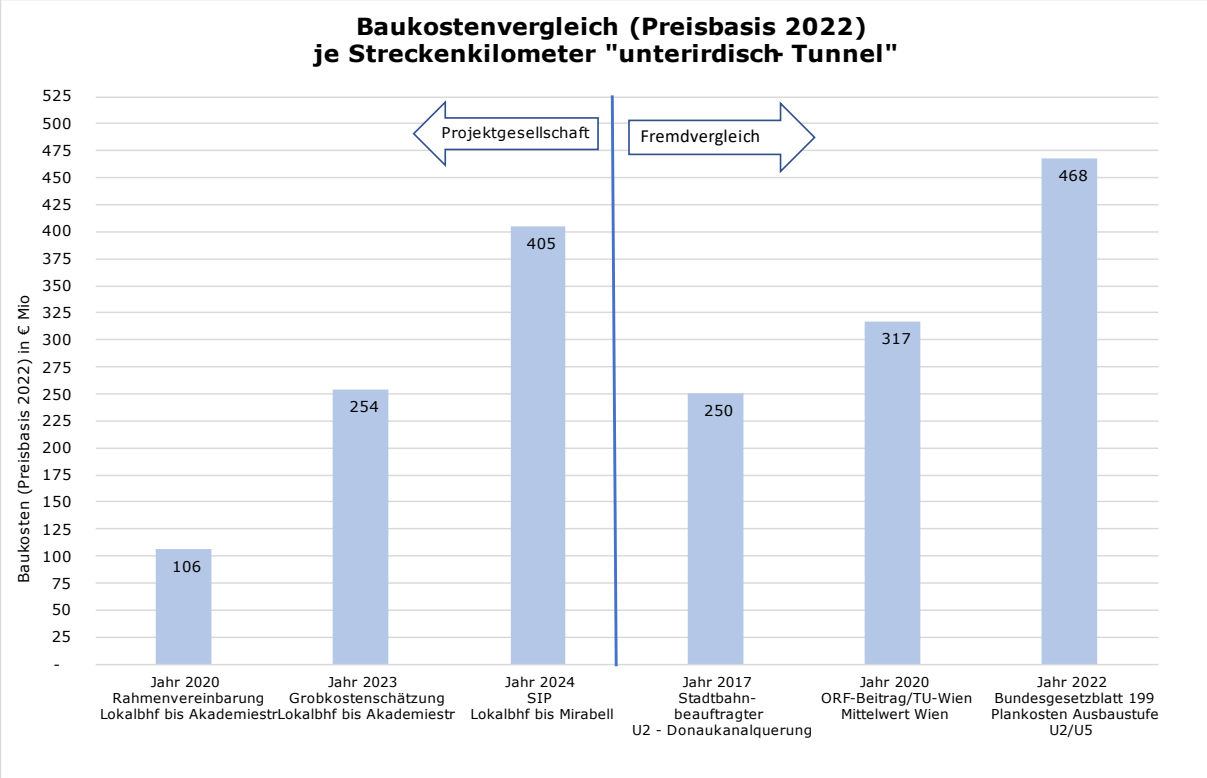
Im Jahr 2020 wurde in der Rahmenvereinbarung mit dem Bund für den Ausbau der Messe- und Stieglbahn ein Kostenrahmen von € 86 Mio (Preisbasis 2022) angenommen. In einer Voruntersuchung zur Messebahn aus dem Jahr 2023 lag die Planungs- und Baukostenschätzung allein für die Messebahn bei rund € 50 Mio (Preisbasis 2022).

5.2 Baukostenplanung je Streckenkilometer

Um einen Vergleich der Kostenplanungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten als auch im Fremdvergleich darzustellen, ermittelte der Stadtrechnungshof die Kosten je Streckenkilometer für die unterirdische Bauweise (Tunnel) und für die oberirdische Bauweise.

Kostenschätzung je Streckenkilometer für die unterirdische Teilstrecke

Die nachfolgende Grafik zeigt die geschätzten Baukosten je Streckenkilometer bezogen auf den unterirdischen Streckenabschnitt (Tunnel) und zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Gegenübergestellt wurden im Fremdvergleich Werte aus anderen Bauvorhaben zur Orientierung.



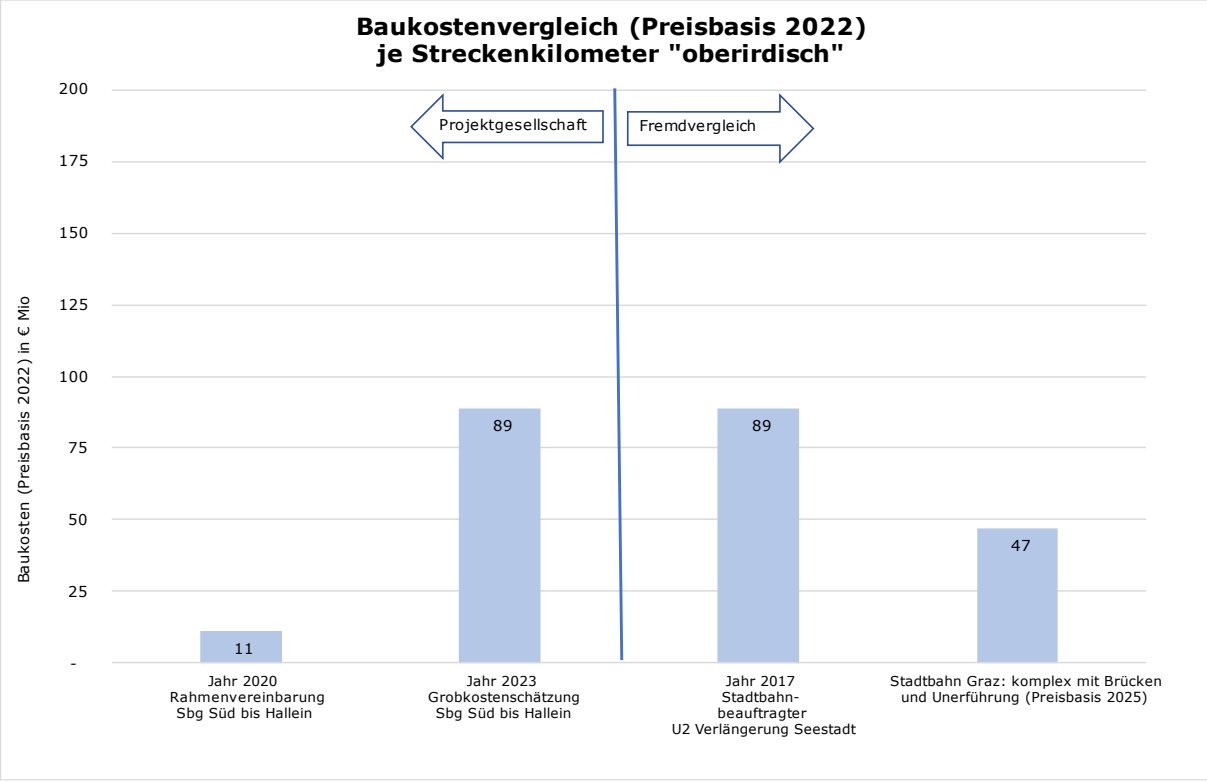
Auf Basis der in der Rahmenvereinbarung aus 2020 angegebenen Kosten errechnete der Stadtrechnungshof auf Preisbasis 2022 Baukosten von € 106 Mio je Streckenkilometer. Die

Kostenschätzung aus 2023 ging von € 254 Mio je Streckenkilometer aus. Im SIP – Sonderinvestitionsprogramm waren im Jahr 2024 für den Abschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell € 405 Mio je Streckenkilometer angegeben.[30]

Der Fremdvergleich der Baukosten für unterirdische Bahnen zeigt eine Spannweite von € 250 Mio bis € 468 Mio. Die Vergleichbarkeit der einzelnen Baukosten ist abhängig von den Gegebenheiten und nur bedingt möglich. Allerdings zeigt dieser Vergleich, dass die ursprünglich im Jahr 2020 geschätzten Baukosten weit unter dem Niveau aus den Fremdvergleichen liegen. In der Folge näherten sich die geschätzten Baukosten den Fremdvergleichswerten immer mehr an.

Kostenschätzung je Streckenkilometer für die oberirdische Teilstrecke

Die nachfolgende Grafik zeigt den Vergleich der Baukosten je Streckenkilometer für den oberirdischen Streckenabschnitt.



Der Vergleich der Baukosten für den oberirdischen Streckenabschnitt zeigt, dass die Kostenschätzung der Rahmenvereinbarung aus 2020 weit unter der Grobkostenschätzung aus 2023 lag. Die Grobkostenschätzung aus dem Jahr 2023 entsprach aber dem oberen Niveau der Fremdvergleiche.

[30] Da im Sonderinvestitionsprogramm nur die Baukosten für den Abschnitt Hauptbahnhof bis Mirabell angegeben waren, konnte der Stadtrechnungshof diese Baukosten nicht in den Gesamtübersicht miteinbeziehen, sondern nur in den Baukostenvergleich je Streckenkilometer.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Kostenschätzungen für den unterirdischen Tunnelabschnitt stiegen in einem Zeitraum von 4 Jahren stark an. Die geplanten Baukosten je Streckenkilometer in der unterirdischen Bauweise wurden im Jahr 2020 auf € 106 Mio, im Jahr 2023 auf € 254 Mio und im Jahr 2024 auf € 405 Mio geschätzt. Der Fremdvergleich zeigt eine Bandbreite von € 250 Mio bis € 468 Mio.

Der Baukostenvergleich je Streckenkilometer für die oberirdische Bauweise zeigt, dass die Grobkostenschätzung aus dem Jahr 2023 einem Fremdvergleich standhält, wenngleich der angenommene Wert im Jahr 2020 noch weit darunter lag.

5.3 Betriebskostenplanung

In der Betrachtung der Betriebskosten ist zwischen den Betriebskosten der Infrastruktur und den Betriebskosten des Fahrbetriebes zu unterscheiden, zudem sind die jährlichen Abschreibungen der Investitionen und die Finanzierungskosten zu berücksichtigen.

Die nachfolgend angeführten Betriebskosten basieren auf den Daten einer Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahr 2023 und dem darin angeführten Prognosejahr 2040, dh nach Fertigstellung der gesamte Strecke Lokalbahnhof bis Hallein. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf die Betriebskosten des S-Link ohne Berücksichtigung weiterer Strecken wie Messe- oder Stieglbahn bzw weiteren Anbindungen. Die Kosten je km Fahrleistung ergeben sich aus der Annahme von 846.240 Fahrkilometern im Jahr 2040 für die Strecke des S-Link.

Betriebskostenschätzung		
	jährliche Betriebskosten (Preisbasis 2040) in € Mio	**Kosten je km Fahrleistung in €**
Betriebskosten Infrastruktur	4,5	5,3
Betriebskosten Fahrbetrieb	7,1	8,4
Abschreibung und Finanzierung	76,9	90,9
Summe	**88,6**	**104,7**

Betriebskosten Infrastruktur

In der Nutzen-Kosten-Analyse wurde im Jahr 2023 auf Basis verschiedener Trassenvarianten die Betriebskosten der Infrastruktur geschätzt. Es wurden dabei Kostensätze für ober- und unterirdische Haltestellen, Tunnelwartung sowie die Wartung für Oberflächenstrecken sowie die Kosten für Park & Ride berücksichtigt. Die jährlichen Betriebskosten der Infrastruktur für die „wahrscheinlichste" Variante bei Vollausbau bis Hallein lagen bei € 2,8 Mio (Preisbasis 2021) und ergab damit in der Nutzen-Kosten-Analyse einen valorisierten Wert im Jahr 2040 von € 4,5 Mio. Es wurde darauf verwiesen,

dass die Daten durch die Projektverantwortlichen der Projektgesellschaft übermittelt wurden und die Daten der Lokalbahn die Grundlage bildeten.

Im Vergleich dazu wurde im Bericht des Stadtbahnbeauftragten aus dem Jahr 2017 auf einen vergleichbaren Streckenabschnitt der U-Bahn in Wien verwiesen und daraus abgeleitet ein Wert für die Strecke vom Lokalbahnhof bis Hallein von jährlich € 15,8 Mio (Preisbasis 2030) ermittelt. Würde man diesen Wert bis zum Jahr 2040 valorisieren, ergäbe sich ein Vergleichswert von € 20,3 Mio. Diese Schätzung kann durch Ist-Werte eines Projektes der U-Bahn Hamburg aus dem Jahr 2023 verifiziert werden.[31]

Geht man von den Vergleichswerten der Referenzprojekte aus, wären die jährlichen Betriebskosten der Infrastruktur durch die Projektgesellschaft bei € 4,5 Mio (Preisbasis 2040) und damit um € 15,8 Mio, dh 351 % unter den Referenzwerten.

Betriebskosten Fahrbetrieb

Die Betriebskosten des Fahrbetriebes umfassten Energiekosten, Lohnkosten Fahrbetrieb, Maut, Abschreibungen der Fahrzeuge, Werkstätte sowie Verwaltungskosten.

Im Bericht der Nutzen-Kosten-Analyse wurden Betriebskosten des Fahrbetriebes für das Jahr 2040 mit jährlich € 7,14 Mio angegeben. Im Bericht des Stadtbahnbeauftragten aus 2017 war zu den Betriebskosten des Fahrbetriebs keine Aussage enthalten, da Frequenz und Umfang noch nicht realistisch feststellbar waren.

Abschreibung Investitionen und Finanzierungskosten

Im Bericht der Nutzen-Kosten-Analyse wurde abgeleitet aus den Investitionskosten von € 2.171 Mio, einer Nutzungsdauer von 60 bis 100 Jahren und einem Finanzierungszinssatz von 2,5 % eine Annuität von jährlich € 76,9 Mio für das Jahr 2040 errechnet.

Gesamtbetrachtung

Bei geplanten jährlichen Fahrkilometern von 846.240 hätte sich unter Berücksichtigung der oben angeführten Komponenten ein Aufwand für den laufenden Betrieb von € 104,7 je gefahrenem Kilometer für das Prognosejahr 2040 ergeben.

Aufteilung Betriebskosten

Zwischen Stadt und Land gab es nach Auskunft der Projektgesellschaft keine Vereinbarung über die Aufteilung der Betriebskosten.

[31] Vgl Intraplan Consult GmbH, Nutzen-Kosten-Untersuchung für die U-Bahn-Linie U5 in Hamburg (2023), 3.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Im Bericht zur Nutzen-Kosten-Analyse war keine gesamthafte Darstellung der jährlichen Kosten enthalten. Die Betriebskosten des Fahrbetriebes waren in der Position des Nutzens saldiert. Es konnte von Seiten der Projektgesellschaft kein Dokument zur Verfügung gestellt werden, welches einen gesamthaften Überblick der laufenden Kosten für den Betrieb und dazugehörige Kennzahlen vermittelt hätte. Zudem lagen die Kosten für den Betrieb der Infrastruktur im Vergleich unter den Referenzwerten.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Es fehlte eine gesamthafte Darstellung zu den Bau- und Betriebskosten der Regionalstadtbahn, zudem erhöhten sich die Kostenschätzungen für den Bau der Bahn in kurzer Zeit erheblich.

Der Stadtrechnungshof empfiehlt: Vor einer Entscheidung über die Umsetzung eines Infrastrukturprojektes sollten nach Ansicht des Stadtrechnungshofes alle entscheidungswesentlichen Rahmenbedingungen sowie belastbare Daten vorliegen. Erst auf Basis dieser Informationen sollte über die weitere Realisierung des Projektes entschieden werden. Zuvor sollten keine unnötigen Ausgaben für Detailplanungen und dergleichen verursacht werden.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Soweit hierzu im bezughabenden Rechnungshofbericht eine sukzessive Steigerung der Projektkosten moniert wird, wird dem von der Projektgesellschaft entgegengehalten, dass diese durch den höheren Planungs- bzw. Projektierungsgrad bedingt war.

Zudem sind die seitens der Projektgesellschaft berichteten Kostensteigerungen in Bezug auf die unterirdischen, innerstädtischen Bauabschnitte zwischen den Jahren 2020 und 2023 auch zum Teil in dem erfolgten signifikanten Anstieg des Baukostenindexes, der nicht berücksichtigten Valorisierung von Zahlen aus Fremdvergleichen sowie der erst im Zuge der Einreichplanung festgelegten Baumethodik bedingt. Trotz all dieser Faktoren lagen die von der Projektgesellschaft zuletzt geschätzten Kosten nach wie vor innerhalb der vom Stadtrechnungshof mittels eines Fremdvergleiches ermittelten Bandbreite von € 250 bis 468 Mio. (vgl. Feststellung 65).

Der Stadtrechnungshof entgegnet: Wie im Kapitel 5 ausgeführt wurden alle Werte – auch die Fremdvergleiche - mit dem Baupreisindex auf die Preisbasis 2022 valorisiert. Letztendlich hätte ein Fremdvergleich bereits im Jahr 2020 einen wesentlich höheren Wert aufgezeigt.

5.4 Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Das Ziel einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Maßnahme. Sie soll eine Entscheidungsgrundlage in Bezug auf die Sinnhaftigkeit einer einzelnen Investitionsmaßnahme sein. Als Kennzahl dient dabei das Verhältnis von Nutzen zu Kosten. Ist der Nutzen größer als die Kosten ergibt sich ein Indikator von > 1 und damit ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

Der von der Projektgesellschaft ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator bezog sich nur auf den Streckenabschnitt des S-Link, dh vom Lokalbahnhof bis Hallein und lag für die wahrscheinlichste Variante bei 1,03[32] und damit überwog der Nutzen knapp die Kosten. Im Vergleich dazu wurden im Bericht des Stadtbahnbeauftragten aus dem Jahr 2017 ein Nutzen-Kosten-Indikator von 0,85 ermittelt.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Für die Umsetzung des Gesamtprojektes, dh inkl Nordast, Ausbau Messe- und Stieglbahn sowie diverse Anbindungen an das ÖBB-Netz gab es keine Nutzen-Kosten-Analyse. In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass erst das Zusammenwirken aller Maßnahmen einen höheren Nutzen gebracht hätte.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Wenngleich der Unternehmensgegenstand der Projektgesellschaft lt. Gesellschaftsvertrag in der Projektierung einzelner Schienenverbindungen (bzw. vorab der Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit) gelegen ist, so war die gesamte Tätigkeit der Projektgesellschaft immer im Zusammenspiel mit den bereits bestehenden Verkehrsbetreibern (Salzburg AG bzw. SLV, SVV etc.) und deren mittel- und langfristigen Verkehrskonzepten zu betrachten.

Die (Teil-)Projekte, insb. der Neubau einer Messebahn oder der Ausbau der Stieglbahn samt Anbindung an das Netz der ÖBB, stellten für die Projektgesellschaft vorab zu prüfende Optionen dar, die nicht per se als Teil eines „Gesamtprojektes" zu sehen waren.

So zeigten sich etwa schon in der Phase der Voruntersuchung der Prüfung der Umsetzbarkeit von Verbindungen zur ÖBB-Gleisinfrastruktur (sowohl im Bereich Hauptbahnhof als auch beim Stieglgleis) sowohl technische als auch organisatorische Hindernisse, aufgrund derer die Weiterverfolgung dieses (Teil)-Projektes durch die Projektgesellschaft unterblieben ist. Anders verhielt es sich bei der Prüfung des (Teil)-Projekts einer Messebahn, dessen Realisierung im übrigen Kontext der Planung und

[32] Bewertung auf Basis RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchung im Verkehrswesen nach der Methode der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA).

Projektierung der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1 / S11 vom Salzburger Hauptbahnhof (unterirdischer Lokalbahnhof) bis zum Mirabellplatz aufgrund der aus Sicht der Projektgesellschaft möglichen technischen und organisatorischen Machbarkeit sowie den vergleichsweise geringen Kosten, intensiv vorangetrieben wurde.

Letztendlich hätte dieses Projekt unter der unabdingbaren Grundvoraussetzung der Verlängerung der Lokalbahn in Richtung Süden (zumindest bis hin zum Mirabellplatz), da andernfalls das Nadelöhr am Hauptbahnhof und das innerstädtische Verkehrssystem noch stärker belastet statt entlastet würde, Ende des Jahres 2024 kurz vor dem Beginn eines UVP-Verfahrens gestanden.

6 Finanzierung

Die Finanzierung der Projektgesellschaft erfolgte durch Bund, Land und Stadt. Die Konzessionsträgerschaft für den Schienenbetrieb der Lokalbahn durch die Salzburg AG führte dazu, dass nicht alle Förderungen direkt an die Projektgesellschaft flossen, sondern indirekt über die Salzburg AG abgewickelt wurden. Nachfolgend wird die Abrechnungssystematik, die Plan-Finanzierung und die Ist-Abrechnung näher erläutert.

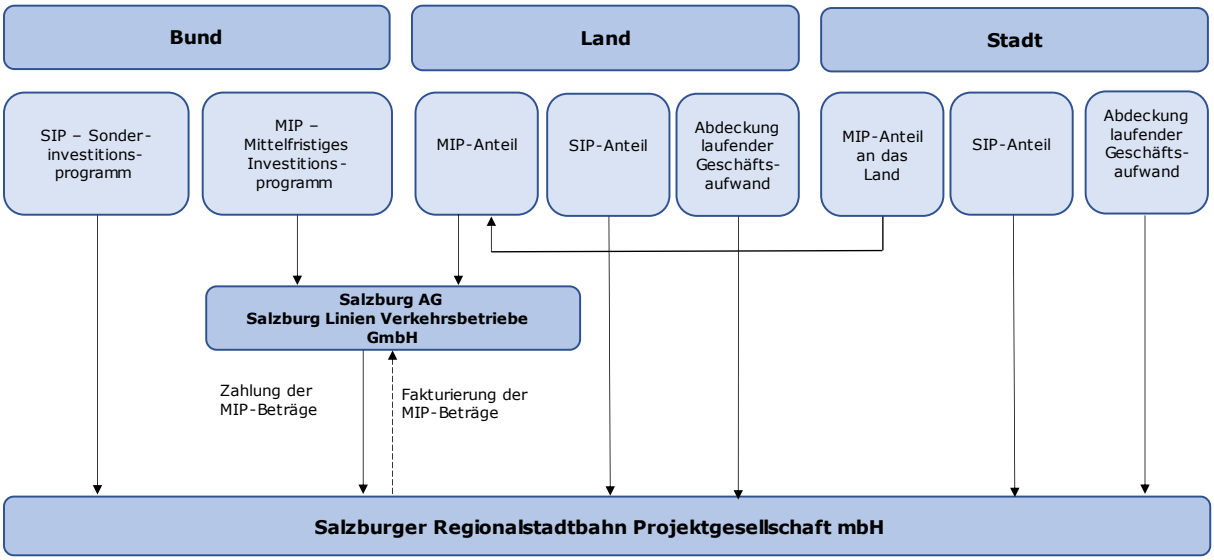
Die Finanzierung sowie deren Abrechnung gestalteten sich aufgrund von Vereinbarungen auf unterschiedlichen Ebenen mit verschiedenen Vertragspartnern sowie der in der Projektgesellschaft angewandten Buchungssystematik als sehr komplex.

6.1 Finanzierungsstruktur

Die Finanzierung durch Bund, Land und Stadt erfolgte für den

- Zeitraum 2019 bis 2023 im Rahmen des **MIP - Mittelfristiges Investitionsprogramm**
- Zeitraum 2024 bis 2031 im Rahmen des **SIP - Sonder-Investitionsprogramm**
- Zeitraum 2019 bis 2026 gemäß Vereinbarungen zur **Finanzierung des laufenden Geschäftsaufwandes** mit Land und Stadt

Die nachfolgende Grafik zeigt die direkten und indirekten Zahlungsflüsse zur Finanzierung der Projektgesellschaft.



Die Vereinbarungen zum **MIP** mit dem Bund wurden nicht direkt mit der Projektgesellschaft abgeschlossen, sondern mit der Salzburg AG, da diese die

Konzessionsträgerin für den Schienenbetrieb der Lokalbahn war. Zudem konnte die Stadt Salzburg aufgrund des hohen Zeitdrucks nicht als zusätzliche Vertragspartnerin des 9. MIP aufgenommen werden. Damit traten der Bund und das Land Salzburg im Verhältnis 50/50 als Finanzierungsgeber und die Salzburg AG als Finanzierungsnehmerin auf.[33] Der Anteil der Stadt Salzburg am MIP wurde zwischen Land und Stadt Salzburg durch Vereinbarungen zur Kofinanzierung geregelt und betrug 50 % des Landesanteils, dh 25 % des MIP.

Die Projektgesellschaft fakturierte die erbrachten Leistungen im Rahmen des MIP an die Salzburg AG, welche diese Rechnungen aus Geldern von Bund, Land und Stadt bezahlte. Die Stadt zahlte den MIP-Anteil an das Land, welches diesen an die Salzburg AG weiterleitete.

Die Vereinbarung zum **SIP** wurde von Bund und Land als Finanzierungsgeber direkt mit der Projektgesellschaft als Finanzierungsnehmerin abgeschlossen. Die Stadt schloss dazu direkt mit der Projektgesellschaft eine Kofinanzierungsvereinbarung für das Jahr 2024 bis zur angekündigten Bürgerbefragung ab, welche einen verminderten Aufteilungsschlüssel von 18,95 % des SIP enthielt.

Zudem leisteten das Land und die Stadt **Zuschüsse** als Direktzahlungen an die Projektgesellschaft zur Finanzierung des **laufenden Geschäftsaufwandes**. Diese Zuschüsse aus den Jahren 2019 und 2020 wurden als Verbindlichkeit mit Zweckbindung verbucht und die entstandenen jährlichen Verluste reduzierten die Verbindlichkeit gegenüber dem Land und der Stadt. Für den Zeitraum 2020 bis 2023 wurde dazu der 31.12.2023 als Endabrechnungstermin vereinbart und für die nicht verbrauchten Zuschüsse war eine Rückzahlung geplant. Im Jahr 2025 wurde in einer weiteren Finanzierungsvereinbarung die Kostenaufteilung der Abwicklung geregelt.

6.2 Plan Finanzierung

Die Finanzierung der Projektgesellschaft wurde zum Teil erst nach Gründung der Projektgesellschaft fixiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt die geplante Finanzierung der Projektgesellschaft durch Bund, Stadt und Land bis einschließlich 2024.

[33] Vgl Amtsbericht Land Salzburg 20612-VP_Allg/4/17-2020 Amtsbericht und Regierungsbeschluss zu Verträgen zum Ausbau der Salzburger Lokalbahn vom 7.6.2021

Plan Finanzierung 2019 - 2024 in €				
	Bund	**Land**	**Stadt**	**Summe**
MIP - Mittelfristiges Investitionsprogramm	10.450.000	5.225.000	5.225.000	20.900.000
SIP - Sonderinvestitionsprogramm	3.800.000	2.360.000	1.440.000	7.600.000
Zuschüsse Investitionen	**14.250.000**	**7.585.000**	**6.665.000**	**28.500.000**
Laufender Geschäftsaufwand 2019-2023	0	360.000	360.000	720.000
Laufender Geschäftsaufwand 2024	0	0	0	0
Laufender Geschäftsaufwand	**0**	**360.000**	**360.000**	**720.000**
Summe	**14.250.000**	**7.945.000**	**7.025.000**	**29.220.000**
Anteil	48,8%	27,2%	24,0%	100,0%

MIP – Mittelfristiges Investitionsprogramm

Das MIP umfasste den Zeitraum von 2015 bis 2023. Da die Stadt nicht Vertragspartnerin des MIP war, wurde der Finanzierungsanteil mit dem Land in gesonderten Vereinbarungen geregelt.

SIP - Sonder-Investitionsprogramm

Für die weiteren Planungen und den Bau wurde im Mai 2024 zwischen Bund und Land als Finanzierungsgeber und der Projektgesellschaft als Finanzierungsnehmerin eine Vereinbarung zum SIP abgeschlossen. Diese Vereinbarung umfasste den Zeitraum von 2024 bis 2031[34] mit einem Gesamtvolumen von € 423 Mio. Die Verteilung zwischen Bund und Land lag bei jeweils 50 %. Die Finanzierungsbeteiligung der Stadt am SIP wurde zwischen Land und Stadt im Rahmen einer Kofinanzierungsvereinbarung festgelegt.

Da eine Bürgerbefragung geplant war, vereinbarte die Stadt für das Jahr 2024 direkt mit der Projektgesellschaft (in Abstimmung mit dem Land) bis zur Bürgerbefragung einen gesonderten Aufteilungsschlüssel. Ausgehend von einem Teilbetrag von € 7,6 Mio erfolgte die Kostenverteilung nach dem Anteil der Strecken, welche das Stadtgebiet und welche das Umland betrafen. Es ergab sich somit folgender Verteilungsschlüssel: Bund 50,00 %, Land 31,05 % und Stadt 18,95 %.

Ausgehend von einem Teilbetrag des SIP von € 7,6 Mio ergab sich für die Stadt ein Betrag von € 1,44 Mio für das Jahr 2024.

In einer weiteren Vereinbarung zwischen Land und Stadt aus dem Jahr 2025 wurde für die Stadt (auch für Aufwendungen des Jahres 2024) wieder eine Kostenbeteiligung von insgesamt 25 % fixiert und damit die vorherige Vereinbarung iZ mit dem verminderten Kostenschlüssel aufgehoben.

[34] Verschiebungen im Bauzeitszenario sind möglich

Laufender Geschäftsaufwand 2019 bis 2023

Die geplanten Zahlungen von Stadt und Land für die Jahre 2020 bis 2023 überstiegen die Bundesförderung um € 720.000,-. Dieser Betrag war geplant, um den laufenden Geschäftsaufwand abzudecken, welcher nicht durch die Bundesförderung gedeckt war. Der Bund förderte in den Investitionsprogrammen nur aktivierungsfähige Investitionen und keinen laufenden Geschäftsaufwand.

6.3 Ist-Finanzierung

Die Ist-Finanzierung wurde entsprechend den geplanten Investitionsprogrammen von MIP und SIP abgerechnet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die verbuchten öffentlichen Zuschüsse.

Ist Finanzierung 2019 - 2024 in €				
	Bund	**Land**	**Stadt**	**Summe**
MIP - Mittelfristiges Investitionsprogramm	9.722.100	4.861.050	4.861.050	19.444.200
SIP -Sonderinvestitionsprogramm	2.442.092	1.221.046	1.221.046	4.884.184
Zuschüsse Investitionen	**12.164.192**	**6.082.096**	**6.082.096**	**24.328.384**
Laufender Geschäftsaufwand 2019-2023	0	469.139	469.139	938.278
Laufender Geschäftsaufwand 2024	0	1.095.065	1.095.065	2.190.129
Zuschüsse laufender Geschäftsaufwand	**0**	**1.564.204**	**1.564.204**	**3.128.407**
Summe Zuschüsse bis 31.12.2024	**12.164.192**	**7.646.300**	**7.646.300**	**27.456.792**
Anteil	44,3%	27,8%	27,8%	100,0%

Im Rahmen des MIP wurden € 19,44 Mio abgerechnet, der Planwert lag bei € 20,9 Mio, dh es wurden rund € 1,5 Mio bzw 7 % nicht ausgeschöpft.

Die Ist-Verlustabdeckung durch Stadt und Land belief sich für die Jahre 2019 bis 2023 auf € 938.278,-. Der Planwert für Aufwendungen, welche nicht aktivierungsfähig waren, belief sich für diesen Zeitraum auf € 720.000,-, damit lag der Ist-Wert um 30 % über dem Planwert. Im Jahr 2024 wurde die Endabrechnung des Zuschusses für den laufenden Geschäftsaufwand für die Jahre 2019 bis 2023 durchgeführt.

Für das Jahr 2024 lagen auf Basis der Finanzierungsvereinbarungen keine gesonderten Planwerte für den laufenden Geschäftsbetrieb vor.

Insgesamt waren in der Projektgesellschaft bis Ende 2024 rund € 27,5 Mio an Zuschüssen ausgewiesen. Zusätzlich war per 31.12.2024 gegenüber der Stadt eine Forderung in Höhe von rund € 1,0 Mio ausgewiesen, die zur geplanten Abdeckung von Aufwendungen im Jahr 2025 vorgesehen war.

7 Rechnungslegung

In der Projektgesellschaft entsprach das Geschäftsjahr dem Kalenderjahr und umfasste damit den Zeitraum vom 1.1. bis 31.12. Nachfolgend wird auf die Wirtschaftsprüfung und die Rechnungslegung näher eingegangen.

7.1 Wirtschaftsprüfung

Der Jahresabschluss wurde ab dem Geschäftsjahr 2020 von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Es handelte sich dabei in allen Jahren um eine freiwillige Abschlussprüfung, da es sich bei der Projektgesellschaft um eine kleine Kapitalgesellschaft iSd § 221 UGB handelte.

7.2 Rechnungslegung

Die Projektgesellschaft unterlag als GmbH der Rechnungslegungspflicht nach § 189 ff UGB. Der Jahresabschluss hatte gemäß § 195 und § 222 UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Ertragslage eines Unternehmens zu vermitteln. Die Verbuchung der Zuschüsse von Bund, Land und Stadt war aufgrund der Anwendung des UGB an der AFRAC-Stellungnahme[35] auszurichten und demnach als Investitions- oder als Aufwandszuschuss zu verbuchen.

Gemäß § 190 UGB war die Projektgesellschaft gesetzlich dazu verpflichtet, Bücher zu führen, die den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung entsprechen und einem sachverständigen Dritten (Wirtschaftstreuhänder, Bilanzbuchhalter, Betriebsprüfer) innerhalb angemessener Zeit einen Überblick über die Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens vermitteln. Die Buchführung hat daher insbesondere folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die Geschäftsvorfälle müssen sich in ihrer Entstehung und Abwicklung verfolgen lassen. Erforderlich ist somit eine Prüfspur, wonach der Weg von der Eintragung bis zum Beleg und der Weg vom Beleg zur Buchung jederzeit verfolgt werden kann.[36]
- Die Buchungen (Belege) haben eine eindeutige, die Inhalte kennzeichnende Bezeichnung der einzelnen Geschäftsvorfälle zu enthalten.
- Umbuchungen sind auf das notwendige Maß zu beschränken und als solche zu kennzeichnen.
- Der Kontenplan muss hinreichend tief und systematisch gegliedert sein, um eine sachgerechte Kontierung zu ermöglichen.

[35] Vgl AFRAC - Stellungnahme 6, Zuschüsse im öffentlichen Sektor (UGB), Dezember 2015
[36] VwGH 28.05.2002, 98/14/0097.

- Die Buchungen sind verständlich und sachlich richtig zu ordnen.

Zudem forderten Land und Stadt in der Finanzierungsvereinbarung mit der Projektgesellschaft im Jahr 2020 eine nachvollziehbare Abgrenzung der Projekte untereinander sowie vom Basisbetrieb der Gesellschaft. Bei seiner Prüfung stellte der Stadtrechnungshof fest, dass dieser Vorgabe nicht entsprochen wurde.

Bei bezogenen Leistungen ist zu unterscheiden, ob diese zur Schaffung eines Vermögenswerts oder zur Bestreitung des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs dienen. Wird ein Vermögenswert geschaffen, liegen Herstellungskosten vor, welche in der Bilanz zu aktivieren sind. In der Projektgesellschaft waren die Projektkosten sowohl im Anlagevermögen aktiviert als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht und damit doppelt dargestellt. Dies betraf auch die Investitionszuschüsse von Bund, Land und Stadt, welche als Erlös in der Gewinn- und Verlustrechnung und in der Bilanz verbucht waren.

Die sonstigen Investitionen wie zB in die Betriebs- und Geschäftsausstattung wurden hingegen nach den Vorschriften des UGB verbucht, dh es erfolgte eine Aktivierung ohne eine Aufwandsbuchung. Die Projektgesellschaft argumentierte diese Vorgehensweise mit dem Berichtswesen, und dass die Gewinn- und Verlustrechnung „leer" gewesen wäre und damit für die Adressaten wenig Aussagekraft gehabt hätte.

Dieser Argumentation kann der Stadtrechnungshof nicht folgen, da sich gerade durch diese Buchungsweise kein getreues Bild der Vermögens- und Ertragslage zeigte. Es fehlte eine klare Abgrenzung von Investitionen, Investitionszuschüssen, Aufwandszuschüssen, Erträgen und Aufwendungen. Zudem erforderte diese Buchungsweise umfassende zusätzliche Buchungen und Umbuchungen, wodurch die Prüfspur (besonders auf Detailebene) wesentlich eingeschränkt war.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Rechnungslegung der Projektgesellschaft entsprach nicht den §§ 195, 222 und 231 UGB und der AFRAC-Stellungnahme zur Behandlung von Zuschüssen im öffentlichen Sektor. Zudem war die Prüfspur gemäß § 190 UGB durch die Buchungssystematik nur erschwert nachvollziehbar. Die von Land und Stadt geforderte Abgrenzung der Projekte vom Basisbetrieb war nicht gegeben.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Auskunftsgemäß wurde die KPMG von den Berichtsadressat:innen, dh insbesondere dem Aufsichtsrat der Gesellschaft sowie den beteiligungsverwaltenden Stellen des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg ersucht, die Darstellung der weitergeleiteten Bundesförderungen im Rahmen der gesetzlichen

Möglichkeiten möglichst aussagekräftig und transparent in den Rechenwerken darzustellen.

In Zusammenschau aus AFRAC 6, den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des UGB und der Sonderlösung weitergeleiteter Bundesförderungen sowie unter Berücksichtigung der Wünsche der Berichtsadressat:innen wurde der Ausweis der oa Erträge in Form von Umsatzerlösen nach § 231 Abs 2 Z1 UGB mit begleitendem Ausweis als Anlagen in Bau und korrespondierenden Investitionszuschuss-passivierungen als vertretbar erachtet.

Die Buchungssystematik der Projektgesellschaft hatte folgende Auswirkungen:

- Aus der Gewinn- und Verlustrechnung waren die tatsächlichen Erlöse und Aufwendungen nicht ersichtlich. Der Verlust aufgrund von nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen konnte nicht abgelesen werden.
    - Zuschüsse wurden doppelt ausgewiesen, als Erlös/Ertrag und als Investitionszuschuss. Damit konnte in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht abgelesen werden, ob es sich bei den Erlösen um Aufwandszuschüsse oder um Investitionszuschüsse handelte.
    - Bezogene Leistungen von Dritten wurden doppelt ausgewiesen, im Aufwand und im Anlagevermögen. Damit konnte in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht abgelesen werden, ob es sich um Investition oder um Aufwände der Gesellschaft handelte.
    - Aktivierte Eigenleistungen wurden nicht ausgewiesen, dh Personalaufwand für die Projektplanung.
    - Die Auflösung der Investitionszuschüsse wurde mit dem Restbuchwert saldiert und steht damit im Widerspruch zum Saldierungsverbot.
- Der bilanzielle Ausweis (Aktivierung) der „Anlagen in Bau" erfolgte jeweils zum Bilanzstichtag in Form einer zusätzlichen Buchung als Gesamtsumme für die definierten Streckenabschnitte. In der Anlagenbuchhaltung führten diese Sammelbuchungen dazu, dass keine Einzelnachweise der Investitionen geführt wurden und damit nicht mehr nachvollzogen werden konnte, welcher Lieferant welche Leistungen erbracht hat.
- Die Passivierung der Investitionszuschüsse erfolgte jeweils zum Bilanzstichtag in einer zusätzlichen Buchung. Zahlungsflüsse waren damit nicht mehr direkt nachvollziehbar.
- Es wurden jährlich bis zu 10 % der Buchungszeilen über Verrechnungskonten („technische Gegenkonten") abgewickelt, wodurch Zahlungsflüsse erschwert nachvollziehbar waren. Zudem wurden vor allem in den Jahren 2020 und 2021 viele Umbuchungen durchgeführt.

- Endabrechnungen von Lieferanten wurden nicht über die Kreditorenkonten als Lieferungen und Leistungen gebucht, sondern über das Sammelkonto Sonstige Verbindlichkeiten.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Gesamtheitlich ist im Zusammenhang mit der Rechnungslegung festzuhalten, dass:

- *die Gremien der Projektgesellschaft, dh Aufsichtsrat und Generalversammlung, die Jahresabschlüsse, Planunterlagen sowie Berichte der Kolleg:innen der KMPG sowie die in weiterer Folge von der BDO ausgefertigten Unterlagen laufend zur Kenntnis nahmen und mittels Beschlussfassung als ordnungsgemäß einstuften*
- *die Jahresabschlüsse von der Wirtschaftsprüfung audit.salzburg in Summe als ordnungsmäßig iSd UGB testiert wurden*
- *die gesetzlichen Vorgaben in vertretbarer Art und Weise erfüllt wurden und*
- *der Jahresabschluss sowie die gewählten Bilanzierungsgrundsätze vom Wirtschaftsprüfer ausführlich in den jeweiligen Berichtsjahren den Gremien detailliert erläutert wurden.*

7.3 Bestell- und Rechnungsprüfung

Eine klare Beschreibung des Bestell- und Rechnungsprüfungsprozesses sowie die konsequente Einhaltung sind entscheidend für die Kostenkontrolle, die Rechtssicherheit und die Risikominimierung. Zudem wird damit die Transparenz und Nachvollziehbarkeit gesichert.

In der Projektgesellschaft wurden die Prozesse für die Abwicklung von Bestellungen und Rechnungsprüfungen in einer Beschaffungs- und Finanzrichtlinie dokumentiert. Im IKS-Bericht des Jahres 2022 wurde darauf verwiesen, dass die Bestellungen umfassend im Buchhaltungssystem BMD zu erfassen sind, um ein umfassendes Controlling innerhalb einer Softwarelösung zu gewährleisten.

Die Prozessorganisation war zu Beginn der Projektumsetzung nicht vollständig implementiert, sondern wurde erst schrittweise im Verlauf des Projektfortschritts aufgebaut. Eine strukturierte organisatorische Verankerung der maßgeblichen Abläufe lag somit in der Anfangsphase nicht vor. Darüber hinaus war die Schlüsselstelle im Bereich Finanzen nicht besetzt, obwohl die Besetzung bereits im Jahr 2022 durch die Geschäftsführung gefordert wurde. Aufgrund dieser Sachverhalte kam es zu Defiziten im Projektcontrolling (siehe dazu Kapitel 9).

Aus Sicht des Stadtrechnungshofes ist eine systemgestützte Bestellungs- und Rechnungsbuchung unbedingte Voraussetzung, um die vertraglich vereinbarten Konditionen zu prüfen und bei einer Vielzahl von Lieferanten und Vereinbarungen den Überblick sicherzustellen. Die Systematik der Datenerfassung und Datenauswertung ist ein zentrales Element, welches zu Beginn eines Projektes definiert werden sollte.

8 Vermögenslage

Die Bilanz der Projektgesellschaft war auf der Aktivseite aufgrund der aktivierten Projektplanungskosten im Anlagevermögen und auf der Passivseite durch die hohen Investitionszuschüsse von Bund, Land und Stadt gekennzeichnet.

Bilanz in €		
Aktiva	**31.12.2023**	**31.12.2024**
Immaterielle Vermöensgegenstände	21.459	2
Bauten fremde Gebäude	5.529	0
Betriebs- und Geschäftsausstattung	54.688	50.455
Anlagen in Bau	19.444.200	0
Anlagevermögen	19.525.877	50.456
Forderungen Lieferungen und Leistungen	3.299.873	0
sonstige Forderungen	497	3.450.242
Kassenbestand, Guthaben bei Banken	1.119.038	2.893.766
Umlaufvermögen	4.419.408	6.344.008
Rechnungsabgrenzung	2.608	6.782
Summe Aktiva	**23.947.893**	**6.401.246**

Bilanz in €		
Passiva	**31.12.2023**	**31.12.2024**
Stammkapital	36.000	36.000
Bilanzgewinn/-verlust	0	0
Eigenkapital	**36.000**	**36.000**
Investitionszuschüsse	19.444.200	1
Rückstellungen	108.283	1.963.339
Verbindlichkeiten Zweckbindungen	3.110.537	1.321.722
Verbindlichkeien Lieferungen und Leistungen	564.530	354.627
sonstige Verbindlichkeiten	684.343	565.686
Verbindlichkeiten	**4.359.410**	**2.242.035**
Rechnungsabgrenzung	**0**	**2.159.871**
Summe Passiva	**23.947.893**	**6.401.246**

Die Bilanzsumme sank von € 23,95 Mio per 31.12.2023 auf € 6,40 Mio per 31.12.2024, was hauptsächlich auf den Abgang der „Anlagen in Bau" bzw der Investitionszuschüsse zurückzuführen war. Durch den Abgang der Anlagen in Bau und der Investitionszuschüsse kam es zu einer Bilanzverkürzung per 31.12.2024 auf eine Bilanzsumme von € 6,40 Mio.

Die einzelnen Positionen der Aktiva und Passiva werden nachfolgend erläutert.

8.1 Aktiva - Mittelverwendung

Die Aktivseite der Bilanz war bis zum Jahresabschluss 31.12.2023 durch die Aktivierung der Planungs- und Projektierungskosten in der Position „Anlagen in Bau" geprägt. Aufgrund der Abwicklung der Projektgesellschaft wurden die Anlagen in Bau im Jahresabschluss 2024 ausgebucht.

Anlagevermögen

Das Anlagevermögen betraf zum überwiegenden Teil die Aktivierungen iZ mit den Planungsarbeiten. Die nachfolgende Tabelle zeigt das Anlagevermögen zu Anschaffungskosten per 31.12.2024, die Abgänge des Jahres 2024, die Abschreibung des Jahres 2024 und den Buchwert zum 31.12.2024.

Anlagevermögen in €				
	Anschaffungs-kosten 31.12.2024	**Abgänge zu Anschaffungs-kosten 2024**	**Abschreibung 2024**	**Buchwert 31.12.2024**
Immaterielles Vermögen	94.041		-94.039	2
Fremde Gebäude	15.744	-15.744		0
Betriebs- und Geschäftsausstattung	152.986	-29.902	-72.629	50.455
Sonstiges Anlagevermögen	**262.771**	**-45.646**	**-166.668**	**50.456**
Konzession Schienenbetrieb	**638.058**		**-638.058**	**0**
Planung Gesamtprojekt	6.698.527	-6.698.527		0
Lokalbahnhof-Mirabell	8.645.327	-8.645.327		0
Mirabell-Akademiestraße	3.019.560	-3.019.560		0
Messe-/Stieglbahn	86.197	-86.197		0
Hallein-Süd	356.531	-356.531		0
Sonderinvestitionsprogramm	4.884.184	-4.884.184		0
Anlagen in Bau	**23.690.326**	**-23.690.326**	**0**	**0**
Summe	**24.591.155**	**-23.735.972**	**-804.727**	**50.456**

Das **Immaterielle Vermögen** mit Anschaffungskosten iHv € 94.041,- betraf die Homepage sowie Software für die Buchhaltung. Das immaterielle Vermögen wurde im Jahr 2024 bis auf € 2,- abgeschrieben.

Bei den Anlagen **Fremde Gebäude** mit Anschaffungskosten iHv € 15.744,- handelte es sich um Mietereinbauten wie Böden, Beleuchtung oder Netzwerkanschlüsse. Die Mietereinbauten wurden im Jahr 2024 zur Gänze abgeschrieben.

Die **Betriebs- und Geschäftsausstattung** mit Anschaffungskosten iHv € 152.986,- betraf Notebooks, Büromöbel oder Outdoor-Displays. Das verbliebene Anlagevermögen befand sich nach Auskunft der Projektgesellschaft zum Zeitpunkt der Prüfung am Standort Mozartplatz und hatte am 31.12.2024 einen Buchwert iHv € 50.455,-.

Die **Konzession Schienenbetrieb** mit Anschaffungskosten iHv € 638.058,- wurde zwar zur Gänze abgeschrieben, aber nicht als Abgang definiert. Es wird damit davon ausgegangen, dass die Konzession noch von Nutzen für die Projektgesellschaft sein könnte. Die Konzession für den Schienenbetrieb wurde mit Bescheid am 12.2.2024 ausgestellt. Die Konzession wurde für 99 Jahre unter der Bedingung einer erstmaligen Betriebseröffnung innerhalb von 5 Jahren ab Bescheiddatum vergeben.

Die Konzession für den Schienenbetrieb musste beantragt werden, da die bestehende Infrastrukturkonzession nur bis zum Lokalbahnhof reichte und daher die Strecke bis Hallein nicht umfasste. Die Konzessionsinhaberin für die Strecke bis zum Lokalbahnhof war die Salzburg AG bzw Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH.

Die **Anlagen in Bau** mit Anschaffungskosten iHv € 23,69 Mio wurden als Abgang und somit als Verlust verbucht.

Ein Teil der Anlagen in Bau betraf die Kosten für das Verfahren der **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)** als Voraussetzung für den Bau des Streckenabschnittes Lokalbahnhof bis Mirabell. Der Antrag zum UVP-Verfahren wurde am 21.12.2022 durch die Projektgesellschaft eingereicht und der Bescheid 1. Instanz wurde am 15.5.2024 erteilt. Aufgrund des fehlenden Projektrealisierungswillens wurde der Genehmigungsantrag zurückgezogen, woraufhin das Bundesverwaltungsgericht den Genehmigungsbescheid ersatzlos aufhob.

Forderungen
Die Forderungen per 31.12.2024 beliefen sich insgesamt auf € 3,45 Mio und betrafen den Bund mit € 1,12 Mio, die Stadt mit € 1,96 Mio und sonstige Forderungen mit € 0,37 Mio.

Bei der Forderung an den Bund handelte es sich um Förderbeträge im Rahmen des SIP. Die Werthaltigkeit der Forderung bestätigte sich durch die Auszahlung durch den Bund von 80 % im Mai 2025.

Die Forderung gegenüber der Stadt von € 1,96 Mio wurde auf Basis der Vereinbarung zwischen Stadt und Land über die Aufteilung der Kosten für die Abwicklung der Projektgesellschaft bilanziert.

Die sonstigen Forderungen betrafen Guthaben beim Finanzamt und Gutschriften aus Abrechnungen mit Lieferanten.

8.2 Passiva - Mittelherkunft

Die Passivseite der Bilanz war bis zum Jahresabschluss 31.12.2023 durch die Investitionszuschüsse von Bund, Land und Stadt geprägt. Aufgrund der Abwicklung der Projektgesellschaft wurden die Investitionszuschüsse im Jahresabschluss 2024 ausgebucht.

Eigenkapital
Das Eigenkapital belief sich auf € 36.000,- und blieb konstant, da es durch den Verlustausgleich von Land und Stadt zu keinem Bilanzverlust kam.

Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse sind finanzielle Förderungen ohne Rückzahlungsverpflichtung. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Investitionszuschüsse im Jahr 2024.

Investitionszuschüsse in €				
	Stand 1.1.2024	**Zugänge**	**Auflösung**	**Stand 31.12.2024**
Investitionszuschüsse Anlagen in Bau	19.444.200	4.884.184	24.328.383	1

Die Anlagen in Bau wurden in der Anlagenbuchhaltung als Abgang definiert und damit erfolgte die korrespondierende Auflösung der Investitionszuschüsse iHv € 23.690.326,- und der Konzession aufgrund der Abschreibung iHv € 638.057,-.

Rückstellungen

Rückstellungen sind zukünftige finanzielle Verpflichtungen, deren genaue Höhe oder Fälligkeit zum Bilanzstichtag noch ungewiss sind.

Die Rückstellungen per 31.12.2024 beliefen sich insgesamt auf € 1.963.339,-. Davon betrafen € 1.796.461,- Schadenersatzforderungen von Lieferanten. Dazu wurde ein rechtsanwaltliches Gutachten eingeholt und der höchstmögliche Erfüllungsbetrag in der Bilanz angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen betrafen Urlaube mit € 97.613,-, Zeitausgleich mit € 19.265,- und Prozesskosten mit € 50.000,-.

Für Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber dem Bund gab es keine Rückstellung, da nach Einschätzung einer Rechtsanwaltskanzlei mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % von keiner Rückforderung durch den Bund auszugehen war. Diese Sichtweise wurde durch die Auszahlung einer SIP-Forderung durch den Bund im Mai 2025, welche unter den Forderungen bilanziert wurde, bestätigt.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten beliefen sich per 31.12.2024 insgesamt auf € 2.242.035,-.

Die **Verbindlichkeiten mit Zweckbindung** betrafen mit € 1.321.722,- das Land. Diese Verbindlichkeit entstand aus Einzahlungen des Landes zur Verlustabdeckung seit dem Jahr 2019. Gegenüber der Stadt wurde der offene Saldo aus der Zweckbindung im Jahr 2024 von der Projektgesellschaft zurückbezahlt und somit ergab sich für die Finanzierung der zukünftigen Verluste eine Forderung gegenüber der Stadt.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** beliefen sich auf € 354.627,-.

Die **Sonstigen Verbindlichkeiten** beliefen sich insgesamt auf € 565.686,-. Davon waren € 43.191,- den sonstigen Verbindlichkeiten für Lohnsteuer und Sozialabgaben zuzurechnen. Der Restbetrag von € 522.495,- wäre den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zuzurechnen gewesen, da es sich um Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten aus Schlussrechnungen usw handelte. Der Ausweis der sonstigen Verbindlichkeiten der Projektgesellschaft per 31.12.2024 stand im Widerspruch zu § 224 UGB, wonach unter den sonstigen Verbindlichkeiten nur jene Verbindlichkeiten auszuweisen waren, welche keinem anderen Posten zugeordnet werden können.[37]

Rechnungsabgrenzung

Die Rechnungsabgrenzung betraf die bereits verrechnete Verlustabdeckung von Stadt und Land für die Folgejahre von insgesamt € 2.159.871,-.

[37] Vgl Zib/Dellinger, UGB Unternehmensgesetzbuch – Großkommentar Band III (2013), Rz 281

9 Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Projektgesellschaft wird, der Übersichtlichkeit halber, in der nachfolgenden Tabelle als Summe des gesamten Prüfzeitraumes von 2019 bis 2024 dargestellt. Beim sonstigen Aufwand wurde die Projektkommunikation gesondert dargestellt, da diese Position im Rahmen der Aufwandsprüfung einen Prüfungsschwerpunkt darstellte.

Gewinn- und Verlustrechnung in €	
	2019 - 2024
Summe Erlöse / Erträge	**27.639.477**
Aufwand bezogene Leistungen	-19.901.215
Personalaufwand	-4.144.928
Abschreibungen	-228.505
Projektkommunikation	-1.512.511
sonstiger Aufwand	-1.845.344
Summe Aufwand	**-27.632.503**
Finanzergebnis	4.125
Steuern vom Einkommen	-11.099
Ergebnis nach Steuern	**0**

Wie im Punkt 7.2 erläutert, wurden sowohl Investitionen als auch Erlöse und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht.

Im geprüften Zeitraum wurden in den Jahren 2019 – 2024 insgesamt € 27,6 Mio für das Projekt S-Link aufgewendet; die Finanzierung erfolgte überwiegend durch Bund, Land und Stadt Salzburg.

Im Zuge der Mittelverwendungskontrollen der MIP-Zuschüsse durch die SCHIG[38] wurden Einzelbelegkontrollen und eine vertiefte Mittelverwendungskontrolle für die Jahre 2021, 2022 und 2023 durchgeführt. Für alle Stichproben wurde die Zuschussfähigkeit bestätigt. Darin sieht der Stadtrechnungshof die Zweckmäßigkeit der Aufwendungen als bestätigt. Die Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Rechtmäßigkeit bildeten damit die Schwerpunkte der Prüfung durch den Stadtrechnungshof, welche in Form von Stichproben und Datenanalysen erfolgte.

Nachfolgend werden die einzelnen Positionen näher erläutert.

[38] SCHIG – Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

9.1 Erlöse und Erträge

Die in den Jahresabschlüssen der Projektgesellschaft ausgewiesenen Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge waren einerseits Investitionszuschüsse und andererseits Aufwandszuschüsse zur Abdeckung der Verluste.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die erhaltenen Zuschüsse für Investitionen, die Zuschüsse zur Verlustabdeckung durch Land und Stadt sowie die sonstigen Erträge.

Erlöse und Erträge in €	
	2019-2024
Investitionsprogramm MIP	19.444.200
Sonderinvestitionsprogramm SIP	4.884.184
Verlustabdeckung Land, Stadt	3.128.407
Summe Erlöse Bund, Land, Stadt	**27.456.792**
Erlösabgrenzung MIP	-48.537
Aktivierte Eigenleistungen	0
sonstige betriebliche Erträge	231.222
Summe Erlöse / Erträge	**27.639.477**

9.1.1 Erlöse Bund, Land, Stadt

Bei den Erlösen des MIP und des SIP handelte es sich um Investitionszuschüsse zur Finanzierung der Planung und Projektierungen. Der Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung und in der Bilanz wurde bereits in Kapitel 7.2 beschrieben. Die Abrechnung des MIP erfolgte wie im Kapitel 6 beschrieben über die Salzburg AG und somit kam es zur Fakturierung der Aufwendungen für die Planung und Projektierung an die Salzburg AG und diese leitete als Empfängerin der Förderungen die Gelder an die Projektgesellschaft weiter.

Die Zuschüsse zur Verlustabdeckung beliefen sich im Prüfzeitraum auf € 3.128.407,- (davon 2019 bis 2023 € 938.278,- und für 2024 € 2.190.129,-). Die Verluste entstanden durch Aufwendungen, welche nicht durch die Investitionsprogramme abgedeckt waren. Finanziert wurden die Verlustabdeckungen von Land und Stadt.

9.1.2 Aktivierte Eigenleistungen

Es wurden Eigenleistungen im Zusammenhang mit der Planung aktiviert, aber nicht gesondert in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, obwohl die Gliederungsvorschriften des § 231 UGB zwingend einen Ausweis vorsahen. Somit war nicht ersichtlich, in welcher Höhe aktivierungsfähige Leistungen durch das Personal der

Projektgesellschaft erbracht wurden und in welcher Höhe Leistungen dem Verwaltungsaufwand zuzurechnen waren.

9.1.3 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im Prüfzeitraum auf € 231.222,- und auf eine Erlösabgrenzung von € -48.537,-. Es handelte sich zum Großteil um Leistungen eines Architekturbüros betreffend Planung Bahnhof Itzling, welche an die Salzburg AG weiterverrechnet wurden. Zudem wurden die Erlöse aus Sachbezügen oder aus der Verrechnung von Untermiete in dieser Position ausgewiesen.

9.2 Aufwandbezogene Leistungen

Die bezogenen Leistungen beliefen sich im Prüfzeitraum auf rund € 19,9 Mio. Dieser Betrag teilte sich in Aufwendungen für Planungs- und Projektierungsleistungen und Beratung auf. Die Leistungen wurden von insgesamt 153 Lieferanten erbracht.

Bei diesen Aufwendungen handelte es sich unter anderem um die in der Bilanz geführten „Anlagen in Bau", welche in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand verbucht wurden und jeweils zum Bilanzstichtag zusätzlich aktiviert wurden.

Der Stadtrechnungshof fasste die Einzelbuchungen auf Basis der Buchungstexte zu Gruppen zusammen.

Aufwand bezogene Leistungen in €	
	2019-2024
Generalplanung	5.635.014
Geotechnische Erkundungen	3.363.410
Bohrungen, Grabungsinstandsetzung	3.019.633
Trassenführung	1.064.337
Architekten	576.960
Allgemeine Projektkosten	1.414.756
Bildung Rückstellung Schadenersatz	1.774.531
Summe Planung und Projektierung	**16.848.642**
Umweltrecht	1.004.413
Allgemeine Beratung	1.161.939
Grundeinlöse	560.140
Bauwirtschaftliche Beratung	446.398
Eisenbahnrecht/Konzession	112.648
Summe Beratung	**3.285.539**
Skontoertrag	-232.966
Gesamtsumme	**19.901.215**

9.2.1 Planung und Projektierung

Der Aufwand für Planungs- und Projektierungsleistungen betrug insgesamt € 16.848.642,-[39] und gliedert sich in folgende Teilbereiche:

- Generalplanung iHv € 5.635.014,-, die Leistungen wurden ausschließlich durch eine ARGE[40] erbracht, mit welcher eine Rahmenvereinbarung bestand
- Geotechnische Erkundungen, Baugrundsondierungen, bodenchemische Untersuchungen und Materialversuche iHv € 3.363.410,-
- Leistungen für Bohrungen, Monitoring, Datenerhebungen, Bohrkernlagerungen, Grabungsinstandsetzung iHv € 3.019.633,-
- Leistungen zur Trassenführung iHv € 1.064.337,-
- Leistungen von Architekten iHv € 576.960,- für die Planung der Haltestelle/Knotenpunkt Mirabellplatz
- Allgemeine Projektkosten iHv € 1.414.756,- für Verkehrsplanungen, Fahrleitungsplanungen, Verfahrensbetreuung oder Betriebskonzepte
- Bildung einer Rückstellung für Schadenersatz 2024 iHv € 1.774.531,- aufgrund bestellter und nicht abgerufener Leistungen per 31.12.2024

Der Stadtrechnungshof prüfte in Form von Stichproben die Abrechnungen der Leistungen im Zusammenhang mit der Generalplanung. In der Rahmenvereinbarung zur Generalplanung wurde dazu festgelegt, dass die Leistungsnachweise nach den Kriterien Kategorie/Projekt, Person, Zeitraum, Ort und Art der Leistungserbringung zu erfolgen haben.

Die Leistungsnachweise der Generalplanung wurden in zwei Listen erbracht, mit Summenbildung nach Projekten und nach Mitarbeiter:innen. Der Stadtrechnungshof stellte folgende Mängel fest:

- Die Liste der Mitarbeiter:innen enthielt nur Stunden, keine Stundensätze und keine verrechneten Beträge. Aus der Liste der Mitarbeiter:innen war daher nicht ersichtlich, welche Stundensatzkategorie verrechnet wurde. Ein Abgleich mit der Projektliste war durch die fehlenden Beträge nicht möglich.
- Die Listen waren teilweise inkonsistent, so waren in der Liste der Mitarbeiter:innen Projekte angeführt, welche in der Projektliste nicht vorhanden waren und umgekehrt.
- In der Liste der Projekte fehlte teilweise die Gesamtsumme der Beträge und damit war die Rechnung nur mit viel Aufwand abstimmbar.
- Es gab Rechnungen, welche nur eine oder keine Detaillisten enthielten.

[39] Um eine detaillierte Analyse vornehmen zu können, erhob der StRH die Details zu den Sammelbuchungen aus der Anlagenbuchhaltung der Jahre 2020 und 2021 iHv € 2.093.460,-.
[40] Arbeitsgemeinschaft aus drei Unternehmen aus dem Bereich Geotechnik und Tunnelbau

- In der Jahresendabrechnung 2022 war eine Liste der verrechneten Monatsbeträge je Projekt enthalten. Diese Liste konnte nicht vollständig mit den bereits abgerechneten Monatsbeträgen abgestimmt werden.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Leistungsnachweise der Generalplanung waren unvollständig und inkonsistent. Eine vollständige Rechnungsprüfung war aus Sicht des Stadtrechnungshofes nicht möglich.

9.2.2 Beratungsaufwand

Der Beratungsaufwand im Zusammenhang mit der Planung und Projektierung betrug insgesamt € 3.285.539,- und gliederte sich in folgende Teilbereiche:

- Allgemeine Beratung im Zusammenhang mit Vergaberecht, Ausschreibungen, Verträge, Anti-Claim-Begleitung[41] und Datenschutz iHv € 1.161.939,-
- Umweltrecht im Zusammenhang mit dem Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) iHv € 1.004.413,-
- Grundeinlöse iHv € 560.140,-
- Bauwirtschaftliche Beratung iHv € 446.398,-
- Eisenbahnrecht/Konzession iHv € 112.648,-

Die Leistungen wurden von 20 Lieferanten erbracht, davon 5 Rechtsanwaltskanzleien. Es gab zwei Rahmenvereinbarungen (RV):

- RV 1 mit zwei Kanzleien und einem Rahmen von € 4,9 Mio für die Themenbereiche Umweltrecht, Grundeinlöse, Eisenbahnrecht und sonstige Rechtsgebiete
- RV 2 mit zwei Kanzleien und einem Rahmen von € 1,6 Mio für die Themenbereiche Vergaberecht und Claim-Management

Die Bandbreite der Stundensätze lag bei den Rechtsanwaltskanzleien im Jahr 2024 in einer Bandbreite von € 240,- bis € 335,-. Bei den sonstigen Beratungen und Gutachten lag die Bandbreite bei den Stundensätzen im Jahr 2024 bei € 160,- bis € 500,-.

Bei den Stichproben stellt der Stadtrechnungshof fest:

- Die in einer Rahmenvereinbarung definierten Rechtsgebiete (Umweltrecht, Grundeinlöse, Eisenbahnrecht, Sonstiges) waren in den Detailangaben auf den Rechnungen ersichtlich und die Detailanagaben waren vollständig und konsistent.

[41] Eine Anti-Claim-Begleitung bezieht sich auf die vorausschauende, rechtliche und baubetriebliche Steuerung von Bauprojekten, um Kosten- und Terminüberschreitungen zu vermeiden oder sachgerecht zu bewerten.

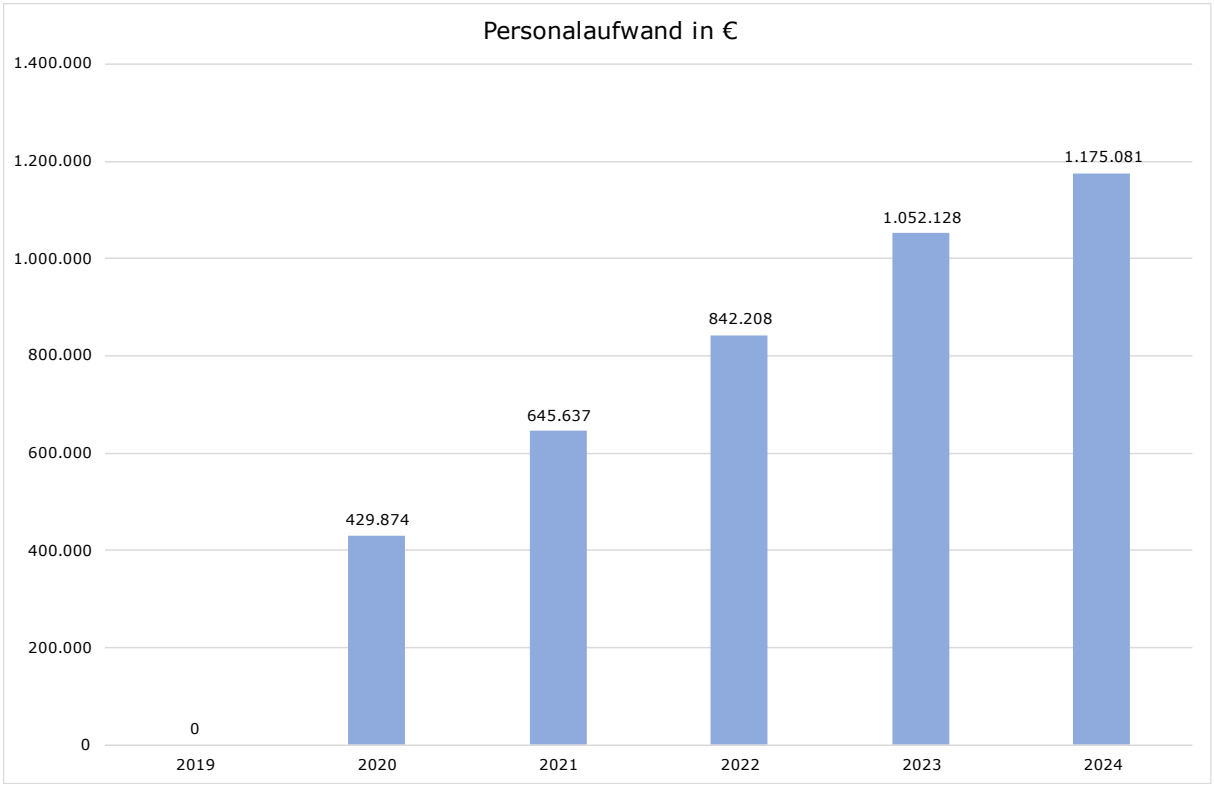
- Die in der Rahmenvereinbarung definierten Rechtsgebiete wurden in der Projektgesellschaft nicht systematisch erfasst und damit war eine Kostenverfolgung gemäß den Rechtsgebieten laut Rahmenvereinbarung nicht möglich.
- Bei Besprechungen waren von Seiten der Kanzleien teilweise mehrere Mitarbeiter:innen anwesend, was zu hohen Aufwendungen für Besprechungen führte.

Skontoerträge

Die Erträge aus Skonto beliefen sich auf € 232.966,- und wurden zur Gänze der Position Aufwandbezogene Leistungen zugerechnet, dh in Abzug gebracht. Bei zwei Stichproben kam es aufgrund von verspäteten Zahlungen zum Verlust des Skontos iHv rund € 22.000,- .

9.3 Personalaufwand

Der Personalaufwand belief sich im Prüfzeitraum auf € 4.144.928,-. Nach der Gründung der Projektgesellschaft wurde das Personal ab dem Jahr 2020 kontinuierlich aufgebaut. Die nachfolgende Grafik zeigt den jährlichen Personalaufwand des Prüfzeitraumes.



Im Jahr 2020 wurde mit dem Aufbau des Personals begonnen und im Durchschnitt waren 8 Personen im Ausmaß von 5,73 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) beschäftigt. Im Jahr 2024

waren im Durchschnitt 15 Personen im Ausmaß von 13,75 VZÄ beschäftigt. Damit ergab sich im Jahr 2024 ein durchschnittlicher Personalaufwand von rund € 85.000,- je VZÄ, was einem durchschnittlichen Monats-Bruttogehalt[42] von € 4.700,- entsprach.

Der Stadtrechnungshof prüfte die Dienstverträge der Angestellten stichprobenmäßig. Die darin genannten rechtlichen Grundlagen waren nicht bei allen Verträgen ident. So wurde bei den Urlaubsregelungen bei einer Stichprobe im Dienstvertrag auf das Urlaubsgesetz Bezug genommen, während bei allen anderen Stichproben auf einen Erlass des Landes Bezug genommen wurde. Dies ist deshalb von Bedeutung, da sich die Regelungen für die sechste Urlaubswoche davon ableiteten.

Zudem war die Valorisierung der Gehälter nicht exakt geregelt, da lediglich auf die Anwendung der Regelungen für Landesbedienstete verwiesen wurde, aber keine Angabe zur Entlohnungsgruppe erfolgte. Im Jahr 2023 gab es bei den Landesbediensteten unterschiedliche Erhöhungen in Abhängigkeit von der Entlohnungsgruppe.

Die Gehaltserhöhungen der Mitarbeitenden der Projektgesellschaft wurden personenbezogen sehr unterschiedlich gehandhabt. Vereinzelt wurden die Erhöhungen an den Landesbediensteten ausgerichtet, in den meisten Fällen lagen die Erhöhungen jedoch über jenen der Landesbediensteten. Es gab zwei Schlüsselkräfte, welche von 2020 bis 2024 Gehaltserhöhungen von 58 % bzw 74 % erhielten. Das Gehaltsniveau der Schlüsselkräfte zeigte eine große Bandbreite.

9.4 Abschreibung

Die Abschreibung belief sich im Prüfzeitraum auf € 228.505,-. Die Abschreibung betraf die Anlagegüter für den laufenden Geschäftsbetrieb wie zB Software oder die Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Im Jahr 2024 wurde die Konzession iHv € 638.058,26 abgeschrieben und im Gegenzug mit der Auflösung des Investitionszuschusses saldiert.

9.5 Aufwand Projektkommunikation

Der externe Aufwand für die Projektkommunikation belief sich im Prüfzeitraum auf rund € 1,5 Mio, davon betrafen 77 % der Leistungen eine einzige Agentur. Zusätzlich entstand in der Gesellschaft ein Personalaufwand iHv € 422.436,- für Mitarbeiter:innen, welche für

[42] Berechnung auf Basis 14 Gehälter und Dienstgeberanteil der Sozialabgaben von 30 %

die Kommunikation angestellt waren und € 81.330,- für die Aktivierung der Homepage. Somit belief sich der Gesamtaufwand für die Kommunikation im Prüfzeitraum auf rund € 2,0 Mio, dies entsprach rund 7 % der gesamten Projektkosten im Prüfzeitraum.

Der Stadtrechnungshof prüfte die Abrechnungen der Kommunikationsagenturen in Form von Stichproben. Die Basis bildeten dabei die Rahmenvereinbarungen mit den Agenturen.

9.5.1 Rahmenvereinbarungen

Für die „Strategische Projektkommunikation" wurden mehrere Rahmenvereinbarungen (RV) abgeschlossen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Eckdaten der RV.

Rahmenvereinbarungen Projektkommunikation			
	RV 1	**RV 2**	**RV 3**
Datum der RV	Juni 2020	März 2022	April 2024
Laufzeit	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Vertragspartner	Agentur 1	Agentur 1 und Salzburg AG	Agentur 2
Höhe der RV in €	141.000,-	2.000.000,- (davon Salzburg AG 400.000,-)	360.000,-
Auswahlkritierien	keine Daten ausgewertet	40 % Preis 30 % Konzept 30 % Projektleiter	50 % Preis 50 % Qualität

Im Juni 2020 wurde eine erste RV mit der Agentur 1 abgeschlossen mit einem Rahmen von € 141.000,- und im März 2022 erfolgte die zweite RV ebenfalls mit der Agentur 1. Die RV 2 war zum Zeitpunkt des Abschlusses der RV 3 im Jahr 2024 noch aktiv und lief bis zum Jahr 2026.

Die RV wurden aufgrund von öffentlichen Ausschreibungen abgeschlossen. Öffentliche Ausschreibungen sind ein zentrales Instrument zur wirtschaftlichen, transparenten und rechtskonformen Verwendung öffentlicher Mittel. Sie dienen der Sicherstellung von Wettbewerb sowie der Gleichbehandlung aller Bieter und unterliegen den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes (BVergG).

Zu den tragenden Grundsätzen des Vergaberechts zählen Transparenz, Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung sowie der freie und lautere Wettbewerb. Öffentliche Auftraggeber haben sicherzustellen, dass Leistungsbeschreibungen eindeutig und diskriminierungsfrei

erfolgen, Zuschlagskriterien sachlich gerechtfertigt und vorab bekannt gemacht werden sowie Entscheidungen nachvollziehbar dokumentiert sind.

Die Projektgesellschaft wurde in Bezug auf das Vergaberecht und die Durchführung von Ausschreibungen von einer Rechtsanwaltskanzlei beraten, welche den gesamten Prozess begleitete. Die Ausschreibungen und Vergaben der Projektgesellschaft erfolgten entweder über die Vergabeplattform Vemap[43] oder über eine Rechtsanwaltskanzlei.

Die Projektgesellschaft führte eine Excel-Liste, in welcher die Vergaben angeführt waren. Die in der Vergabeplattform geführten Kennnummern sowie die Bestellnummern waren in der Excel-Liste nicht durchgängig geführt, die Vergabeakte in der Vergabeplattform Vemap waren unvollständig und die Ablage unstrukturiert.

Der Stadtrechnungshof prüfte in Form einer Stichprobe die Ausschreibung und Vergabe der Strategischen Projektkommunikation in Hinblick auf Transparenz und Gleichbehandlung.

In den RV zur „Strategischen Projektkommunikation" wurden folgende Aufgaben definiert:

- Strategieentwicklung und Planung der internen und externen Kommunikation
- Beratung bei Zielformulierung, Kommunikationsmanagement, Medienarbeit, Marketingaktivitäten
- Operative Umsetzung insbesondere von Pressekonferenzen, Redaktion von Fachartikeln, Kontaktpflege zu Dialoggruppen, Koordination aller Public-Relations-Projekten

Der Stadtrechnungshof verglich die einzelnen Leistungen und Rahmenbedingungen der Verträge sowie die Abrechnungen.

Zum Kriterium Leistungsumfang stellte der Stadtrechnungshof fest:

- Die Leistungen der Rahmenvereinbarung mit Agentur 1 deckten sich im Wesentlichen mit den Leistungen der Agentur 2 und im Jahr 2024 wurden Leistungen parallel von beiden Agenturen abgerechnet.
- In den RV gab es keine exakte Aufgliederung der Auftragssumme nach Leistungen wie Kommunikationskonzept, Themenfeldanalyse, Kernbotschaften, Homepage oder Events, sondern ein jährliches Stundenkontingent nach Qualifikation der Mitarbeiter:innen mit Angabe der jeweiligen Stundensätze (Projektleitung, Projektmanagement, Grafik, Redaktion, Social Media, Assistenz).

[43] Vemap ist eine elektronische Vergabeplattform

- Zur RV 2 von März 2022 gab es im November 2022 einen Nachtrag, in welchem eine neue Stundensatzposition „Projektmanagement" angeführt war und die Stunden zwischen den Positionen neu verteilt wurden. Dies führte dazu, dass die Stunden für die operative Umsetzung wie Social Media, Grafik, Assistenz hin zu Projektmanagement verschoben wurden.

Stunden Leistungsverzeichnis - RV 2				
	Leistungsverzeichnis 16.3.2022		Leistungsverzeichnis 1.11.2022	
	Stunden	%	Stunden	%
Projektleitung	680	30%	160	7%
Projektmanagement			990	44%
Grafik	450	20%	700	31%
Redaktion, Koordination, Web, Social Media	900	40%	395	17%
Assistenz	230	10%	15	1%
Summe	**2.260**	**100%**	**2.260**	**100%**

Waren ursprünglich 30 % für Projektleitung vorgesehen, waren dies nach Änderung 7 %, aber dafür zusätzlich 44 % für Projektmanagement, dh insgesamt 51 % für Managementaufgaben. Für die operative Umsetzung bedeutete dies, dass anstatt 70 % nur noch 49 % der Gesamtstunden vorgesehen waren. Die Zulässigkeit wurde damit begründet, dass sich das Gesamtvolumen von 2.260 Stunden und die Gesamtsumme von € 276.000,- pro Jahr nicht veränderten, da für das Projektmanagement ein geringerer Stundensatz als für die Projektleitung verrechnet wurde.

Zum Auswahlkriterium Preis und Qualität stellte der Stadtrechnungshof fest:

- In der Ausschreibung zur RV 2 wurde das Hearing des Projektleiters mit 30 % gewichtet. Der Projektleiter (Mitglied der Geschäftsführung) schied rund 7 Monate nach Abschluss der RV aus der Agentur 1 aus und wurde nach weiteren 5 Monaten in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft berufen. Dies steht im Widerspruch zum Salzburg Corporate Governance Kodex, wonach keine Interessenskonflikte bestehen dürfen.
- Die Auswahlkriterien in der Ausschreibung der RV 3 wurden mit 50 % Preis und 50 % Qualität gewichtet. Die Ausgestaltung der Formeln für die Berechnung der Bewertung führte jedoch zu einer Untergewichtung des Kriteriums Preis. Die Vergabe der Punkte sah vor, dass beim Kriterium Qualität eine Rangfolge zu erstellen war und der Zweitgereihte nur die Hälfte der Punkte des Erstgereihten erreichen konnte. Für das Kriterium Preis gab es diese reduzierte Punktevergabe für den Zweitgereihten nicht. Wäre die Berechnung gleich wie bei der Qualität erfolgt, hätte es zumindest einen Punktegleichstand der zwei Anbieter gegeben.

- Sowohl vor Abschluss der zweiten RV mit Agentur 1 als auch vor Abschluss der RV 3 mit Agentur 2 gab es Geschäftsbeziehungen zu den jeweiligen Agenturen und somit bestanden bei einer Ausschreibung Wettbewerbsvorteile im Sinne des Bundesvergabegesetzes[44]. Die Projektgesellschaft sah in den vorgelagerten Leistungen keinen wesentlichen Wettbewerbsvorteil und verwies dazu auf die Ausschreibungsunterlagen und auf die angemessene Frist für das Erstangebot.
- Die Bewertung eines Jury-Mitglieds im Hearing der RV 3 wurde im Nachhinein mit dem Hinweis revidiert, dass die Bewertung aufgrund eines Flüchtigkeitsfehlers vertauscht wurde. Dieser Flüchtigkeitsfehler bezog sich auf das Kriterium Qualität.
- Die Reisekosten wurden in den Preisvergleich nicht einbezogen, obwohl der Standort der Agenturen außerhalb von Salzburg zu hohen Reisekosten führte.

9.5.2 Rechnungskontrolle

Der Stadtrechnungshof prüfte die Verrechnungen der Projektkommunikation in Form von Stichproben. Die Rechnungen enthielten detaillierte Stundenlisten mit Angabe von Datum, Kategorie, Mitarbeiter:in, Kurzbeschreibung, Anzahl Stunden, Stundensatz und Betrag je Position.

Die Analyse der Stichprobe ergab folgende Feststellungen:

- In den Rechnungen wurde der Großteil der Leistungen ohne weitere Unterteilungen in der Kategorie Allgemeine Beratung abgerechnet. Es gab viele Rechnungen mit Sammelbeträgen in der Kategorie Allgemeine Beratung von rund € 10.000,- bis € 20.000,-.
- In der Detailanalyse der Kategorie Allgemeine Beratung lag der Anteil für Management (Projektleitung, Projektmanagement, Besprechungen) bei 78 % des Gesamtaufwandes.
- Es wurden vereinzelt Stundensätze von mehr als € 1.000,- abgerechnet; in diversen anderen Positionen fanden sich geringfügige Berechnungsfehler bei der Multiplikation der Stundenanzahl mit dem Stundensatz oder es war kein Stundensatz bei Positionen hinterlegt und damit erfolgte keine Verrechnung.
- In einer Rechnung stimmten die Detailangaben nicht mit der Rechnungssumme überein.
- In einzelnen Detailangaben von Rechnungen waren keine Stundensätze angeführt, was die Rechnungskontrolle erschwerte.

[44] § 25, Abs 1 Bundesvergabegesetz 2018 (BVergG)

- Es gab einzelne Pauschalrechnungen ohne Angaben zu den darin enthaltenen Leistungen, es wurden in der Rahmenvereinbarung auch keine Pauschalen vereinbart.
- Bei einzelnen Weiterverrechnungen fehlten die Leistungsnachweise zu den verrechneten Positionen.

Der durchschnittliche Stundensatz der Agentur 1 lag bei € 113,- bis € 155,-, bei Agentur 2 lag der Stundensatz bei € 185,-.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Leistungen der Projektkommunikation waren in den Rahmenvereinbarungen und der Rechnungslegung wenig strukturiert und damit war für den Stadtrechnungshof nicht nachvollziehbar, wie die Projektgesellschaft eine leistungsbezogene Kostenverfolgung sicherstellen konnte.

9.6 Sonstiger Aufwand

Der sonstige Aufwand belief sich im Prüfzeitraum auf € 1.845.344,- und gliederte sich in folgende Teilbereiche:

- EDV-Aufwand iHv € 314.109,- beinhaltete den Aufwand für den laufenden Betrieb der Server und die Lizenzen wie für die Vergabeplattform, Buchhaltung, Windows oder Software für Verkehrsplanung.
- Beratungsaufwand iHv € 544.577,- beinhaltete den Aufwand für Beratungen iZ mit dem Risikomanagement iHv € 189.528,-, anwaltliche Leistungen iHv € 170.931,- für Beratungen zu Finanzierungsvereinbarungen, Zielstruktur und Abwicklung der Projektgesellschaft, an die Salzburg AG weiterverrechnete Architektenleistungen iHv € 184.117,-.
- Wirtschafts- und Steuerberatung iHv € 394.469,- beinhaltete die laufende Buchhaltung, die Lohnverrechnung und die steuerliche Beratung mit € 352.016,- und die Wirtschaftsprüfung mit € 42.453,-. Der Aufwand im Jahr 2024 war doppelt so hoch wie in den Vorjahren.
- Miet- und Leasingaufwand iHv € 214.501,- beinhaltete die Büromiete im Rathaus und am Mozartplatz, die Leasingrate für das Auto der Geschäftsführung sowie sonstige Raummieten. Lag der Mietaufwand im Jahr 2023 bei € 25.015,-, erhöhte sich dieser durch den Umzug an den Mozartplatz auf € 79.846,- im Jahr 2024, was auf die Erhöhung der Fläche von 146 m² im Rathaus auf 346 m² am Mozartplatz und Equipment-Mieten für Veranstaltungen zurückzuführen war.
- Sonstiger Aufwand iHv € 377.689,- beinhaltete den Aufwand für Versicherungen, Reisespesen, Instandhaltung, Aus- und Weiterbildung, Bankspesen oder Büromaterial.

Im sonstigen Aufwand wurde der Buchwert der abgegangenen Anlagen aus dem Abgang der Anlagen in Bau iHv € 23.696.116,17 mit der Auflösung der Investitionszuschüsse saldiert. Die Saldierung in dieser Position steht im Widerspruch zum Saldierungsverbot gemäß § 196 UGB, wonach die Auflösung unter der Position Übrige betriebliche Erträge auszuweisen gewesen wäre.

Die geprüfte Stelle teilte in ihrer Stellungnahme mit: Im Fall der S-LINK kam es zu keiner Inbetriebnahme der Anlagen in Bau. Vielmehr wurde der Buchwert der Anlagen in Bau aufgrund nachhaltiger Wertlosigkeit, welche aus dem abrupten Abbruch des Projektes durch die Gesellschafter:innen resultierte, zur Gänze ausgebucht und der Restbuchwert gemäß § 231 Abs 2 Z 8 UGB unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die ebenso vorzunehmende Auflösung des zugehörigen Passivpostens Investitionszuschüsse wurde ebenso zu den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegliedert, wie dies insbesondere im Falle von Veräußerungen von Anlagevermögen mit Verlusten vorgenommen wird. Ein Ausweis der Auflösung des Passivpostens Investitionszuschüsse gemäß § 231 Abs 2 Z 4 lit c UGB wäre im Sinne der einschlägigen Normen zwar ebenso möglich gewesen, allerdings erschien die gewählte Darstellung Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage unter Bezugnahme auf den Sonderfall der Abwicklung treffender und iSd Rechnungslegungsgesetz vertretbar und sind im Anhang erläutert.

10 Plan-Ist-Vergleich

Der Plan-Ist-Vergleich ist eine zentrale Controlling-Methode, die die geplanten Zielwerte den tatsächlichen Ist-Daten gegenüberstellt. Der Plan-Ist-Vergleich dient dazu, Abweichungen und Kostenüberschreitungen zu erkennen, deren Ursachen zu analysieren und korrigierende Maßnahmen für das Projekt- oder Unternehmensmanagement einzuleiten.

Da die Finanzierungszusagen und die Planungen des Jahres 2024 bereits durch den offenen Ausgang der Volksbefragung gekennzeichnet waren, beziehen sich die unten angeführten Daten auf den Zeitraum der Jahre 2019 – 2023 und stellen damit einen verkürzten Zeitraum dar.

Die Projektgesellschaft war zur Abdeckung der Kosten vollständig auf die Finanzierungen von Bund, Land und Stadt angewiesen. Die Vereinbarungen zur Finanzierung bildeten daher die Basis für die Planungen. Zudem erstellte die Projektgesellschaft Wirtschaftspläne, welche durch den Aufsichtsrat freigegeben wurden.

Der Stadtrechnungshof verglich die Plankosten der Finanzierungsvereinbarung mit den Plankosten der Projektgesellschaft und den Ist-Kosten der Gewinn- und Verlustrechnung. In der Finanzierungsvereinbarung und in den Jahresplänen der Projektgesellschaft wurden neben den Projektierungs- und Personalkosten auch Gesellschaftskosten für den laufenden Betrieb definiert.

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Gesamtkosten und Abweichungen.

Plan-Ist-Vergleich 2019 bis 2023 in €					
	Plan Finanzierungs-vereinbarung	**Plan Projekt-gesellschaft**	**Ist Projekt-gesellschaft**	**Abw Plan/Ist Finanzierungs-vereinbarung**	**Abw Plan/Ist Projekt-gesellschaft**
Planungstätigkeiten	17.900.000	24.976.368	15.306.463	2.593.537	9.669.905
Personal	3.000.000	3.431.642	2.969.847	30.153	461.795
Planungs- und Personalkosten	**20.900.000**	**28.408.010**	**18.276.310**	**2.623.690**	**10.131.700**
Abschreibungen		122.806	157.967		
Projektkommunikation		781.500	877.460		
sonstiger Aufwand	720.000	1.652.780	1.183.041		
Gesellschaftskosten	**720.000**	**2.557.086**	**2.218.468**	**-1.498.468**	**338.618**
Summe Kosten	**21.620.000**	**30.965.096**	**20.494.778**	**1.125.222**	**10.470.318**

Die Summe der gesamten Plankosten gemäß Finanzierungsvereinbarung iHv € 21.620.000,- wurde im Ist insgesamt um € 1.125.222,- unterschritten.

Die Summe der gesamten Plankosten der Projektgesellschaft iHv € 30.965.096,- wurde im Ist insgesamt um € 10.470.318,- unterschritten.

Die Ist-Gesellschaftskosten betrugen € 2.577.076,- und waren um € 1.498.468 höher als der Plan gemäß Finanzierungsvereinbarung. Gegenüber dem Plan der Projektgesellschaft waren die Ist-Gesellschaftskosten um € 338.618,- niedriger.

Der Stadtrechnungshof stellt fest: Die Pläne der Projektgesellschaft waren nicht mit den Planwerten aus der Finanzierungsvereinbarung abgestimmt. Durch die Vermischung der Aufwände mit den Investitionskosten in der Gewinn- und Verlustrechnung war die Ermittlung der Gesellschaftskosten nur erschwert möglich.

11 Stellungnahme und Schlussbesprechung

Der Stadtrechnungshof übermittelte den Rohbericht mit den Ergebnissen der Prüfung samt den Feststellungen und Empfehlungen der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH und der MA 4/00 - Finanzen am 3.6.2026 zur Stellungnahme.

Die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH übermittelte eine Stellungnahme, die diesem Bericht beigeschlossen ist und deren wesentliche Inhalte in den Bericht eingearbeitet wurden. Die MA 4/00 – Finanzen übermittelte eine Leermeldung.

Die Schlussbesprechung gem § 18 Abs 3 StRH-GO fand am 27.7.2026 mit dem Geschäftsführer der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH, dem Stadtrechnungshofdirektor und einer Prüferin statt. Im Zuge der Schlussbesprechung wurden die abgegebenen Stellungnahmen besprochen.

12 Glossar

BIM	Building Information Modeling: Arbeitsmethode für die vernetzte Planung, den Bau und die Bewirtschaftung von Bauwerken mithilfe von Software
BVergG	Bundesvergabegesetz
GmbH-Gesetz	Gesetz über Gesellschaften mit beschränkter Haftung
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm Förderprogramm des Bundes für regionale Privatbahnen, es stellt sicher, dass die notwendigen Mittel für Investitionen in Infrastrukturen bereitgestellt werden.
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und -Regionalverkehr
PHB	Projekthandbuch ohne ähnliche Regelwerke
PrivbG	Privatbahngesetz - Gesetz für Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen, deren Betreiber ein im Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist.
Projektgesellschaft	Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
RV	Rahmenvereinbarung
S-Link	Strecke vom Lokalbahnhof Salzburg bis Hallein als Teilaufgabe der Projektgesellschaft
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SCGK	Salzburg Corporate Governance Kodex
SIP	Sonder-Investitionsprogramm
SLV	Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH

UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VZÄ	Vollzeitäquivalent: gibt an, wie viele Vollzeitstellen sich rechnerisch bei einer gemischten Personalbelegung mit Teilzeitbeschäftigten ergeben

13 Amtsvorschlag

Der Stadtrechnungshof erstattet nachfolgenden

Amtsvorschlag

Der Kontrollausschuss möge gemäß § 49a Abs 1 Z 6 Salzburger Stadtrecht 1966 beschließen:

Der Prüfbericht des Stadtrechnungshofs über die Prüfung der Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024 wird zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:
Alexander Niedermoser, LLM.

Elektronisch gefertigt

14 Stellungnahmen

An die
Stadtgemeinde Salzburg / Stadtrechnungshof
z.H. Herrn Stadtrechnungshofdirektor
Alexander Niedermoser, LL.M.
Kranzlmarkt 1
5020 Salzburg

per E-Mail: **stadtrechnungshof@stadt-salzburg.at**

cc: **andrea.ibertsberger@stadt-salzburg.at**

Salzburg, am 15.07.2026

Betreff: **Ihre Zl. *RH/00/23804/2025/004***
Rohbericht Gebarung der
Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024

Sehr geehrter Herr Stadtrechnungshofdirektor Niedermoser, LL.M.,
sehr geehrte Damen und Herren!

Ich nehme Bezug auf Ihr geschätztes Schreiben vom 03.06.2026, mit dem von Seiten des Stadtrechnungshofes der Rohbericht zur „Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024“ samt den Feststellungen und Empfehlungen übermittelt wurde.

Binnen der gem. Ihrem vorgenannten Schreiben bis zum heutigen Tag gesetzten Frist darf ich namens der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH als geprüfte Stelle iSd § 52a Abs. 1 lit. c) Salzburger Stadtrecht 1966 idgF (nachfolgend kurz „*Projektgesellschaft*“ genannt) die nachstehende Stellungnahme zum Rohbericht erstatten:

1. **Allgemeine Vorbemerkungen zum gegenständlichen Rechnungshofbericht**

   Die Projektgesellschaft wurde am 19.03.2025 von Seiten des Stadtrechnungshofes über die bevorstehende Prüfung informiert, am 31.03.2025 fand eine Startbesprechung statt.

   Die gesamte Prüfung durch den Stadtrechnungshof fiel somit in einen Zeitraum, zu dem bereits die Abwicklung der Projektgesellschaft von Seiten der Gesellschafter beabsichtigt bzw. in weiterer Folge umgesetzt wurde und wird. Insofern ist aus Sicht der Projektgesellschaft besonders zu berücksichtigen, dass der Großteil des Prüfungszeitraums in einen Zeitraum fiel, zu dem die Projektgesellschaft nur über wenige Dienstnehmer verfügte, die fundierte Auskünfte zu den Fragen des Stadtrechnungshofes erteilen konnte. Insgesamt nahm die Anzahl der Mitarbeiter der Projektgesellschaft nach dem Bekanntwerden der von Seiten der Gesellschafter der Projektgesellschaft beabsichtigten Abwicklung der Projektgesellschaft rasch rapide ab.
   Dipl.-Ing. Stefan Knittel, MBA, als seit 01.01.2020 bestellter selbständig vertretungsbefugter Geschäftsführer der Projektgesellschaft ist mit Wirksamkeit zum Ablauf des 31.03.2025 aus der Projektgesellschaft ausgeschieden.

[2]

Vor diesem Hintergrund gilt es besonders zu berücksichtigen, dass die Projektgesellschaft bereits zum Zeitpunkt der am 14.07.2025 erfolgten Übermittlung der beantworteten Fragenliste 4 – neben meiner Person als seit 07.07.2025 bestelltem Geschäftsführer – bloß noch über einen (1) technischen Mitarbeiter sowie über einen (1) kaufmännischen Mitarbeiter verfügte.
Der kaufmännische Mitarbeiter ist per 31.07.2025 aus der Projektgesellschaft ausgeschieden.

Nach der Fragenliste 4 wurden von Seiten der Projektgesellschaft im Zeitraum August 2025 bis März 2026 noch vier weitere Fragenlisten des Stadtrechnungshofes beantwortet.

Mittels der vorstehenden Ausführungen soll aus Sicht der Projektgesellschaft illustriert werden, dass ein Großteil der Fragen des Stadtrechnungshofes nicht aus erster Hand von den damals involvierten bzw. handelnden Personen beantwortet werden konnte.
Auch wenn die Unterlagen und Informationen, die dem Stadtrechnungshof durch die Projektgesellschaft zur Verfügung gestellt wurden, stets sorgfältig und umfassend recherchiert, aufbereitet und übermittelt wurden, lässt sich durch die wiederholte Feststellung im betreffenden Rohbericht, wonach Unterlagen oder Dokumente nicht vorgelegt werden konnten, keinesfalls der Schluss ableiten, dass die angefragten Unterlagen / Dokumente nicht existiert hätten.
Vielmehr waren dem verbleibenden technischen Mitarbeiter bzw. mir als seit 07.07.2025 bestelltem Geschäftsführer sowie den teilweise bei der Beantwortung einzelner Fragen beigezogenen externen Beratern (sofern dies wirtschaftlich vertretbar war) im Nachhinein die Beantwortung der gestellten Fragen bzw. die Bereitstellung der angefragten Unterlagen nicht (mehr) möglich.

2. **Stellungnahme zu den Feststellungen 4 bis 12**:

Wie im Bericht des Stadtrechnungshofes dargelegt wurde, existierten bereits seit mehreren Jahrzehnten Pläne zur Errichtung einer leistungsfähigen, schienengebunden Verkehrsachse in Form einer Verlängerung der Salzburger Lokalbahn durch das Zentrum der Stadtgemeinde Salzburg nach Süden, die aus unterschiedlichen Gründen nie zur Realisierung gelangten.
Die Gründung der Projektgesellschaft im Jahr 2019 war als Ausdruck einer konzertierten Anstrengung der politischen Gremien auf Stadt- und Landesebene zu verstehen, dieses Verkehrsprojekt zu realisieren.

Aus diesem Grund wurde die Projektgesellschaft am 16.05.2019 zunächst zu folgendem Zweck (vgl. Pkt. Drittens des Gesellschaftsvertrags vom 24.04.2019 – „Zweck und Gegenstand des Unternehmens“) gegründet:

1. *Planung und Projektierung der Infrastruktur des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs (ÖPNRV) in der Landeshauptstadt Salzburg und in den Einzugsgebieten, insbesondere,*
   a. *die Planung und Projektierung (bis zur Genehmigungsreife) der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1 / S11 vom Salzburger Hauptbahnhof (unterirdischer Lokalbahnhof) bis zum Mirabellplatz;*
   b. *die Planung der technischen Machbarkeit der beziehungsweise Vorbereitung der Systementscheidung zu einer möglichen späteren Weiterführung der S1 / S11 in Richtung Süden.*
2. *Nach Abarbeitung der prioritär vorangegangenen Projekte und nach Maßgabe noch zu fassender Gesellschafterbeschlüsse ist Zweck und Gegenstand des Unternehmens die Planung möglicher weiterer Projekte im Bereich der öffentlichen Infrastruktur, insbesondere*
   a. *die Streckenverlängerung der S1 / S11 bis Hallein;*

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Sterneckstraße 35 | 5020 Salzburg
@ office@s-link.at
Sitz Salzburg, FN 512335 i
UID: ATU74737706 | BIC: RZOOAT2L
IBAN: AT76 3400 0310 0441 7457
www.s-link.at

b. *des partiellen zweigleisigen Ausbaus der SLB-Strecke vom Hauptbahnhof bis Bürmoos;*

c. *eine Schienenverbindung vom Messegelände (Terminal für den Reisebus-Tourismus) entlang der Autobahn A1 zur S1 / S 11 nahe der Plainbrücke;*

d. *der Nutzung der bestehenden (derzeit nur für den Güterverkehr als Anschlussbahn genutzten) Stieglbahn als Nahverkehrsverbindung vom Stadtteil Maxglan in Richtung Hauptbahnhof und Zentrum;*

e. *von Verknüpfungen zwischen der Salzburger Lokalbahn (S1 / S11) und den ÖBB S-Bahnlinien S2 / S3 (Straßwalchen – Salzburg Hauptbahnhof – Bad Reichenhall – Schwarzach / St. Veit) im Zuge der Errichtung der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahn zum Mirabellplatz*;

Nicht zuletzt auch angesichts der Zusage des Bundes, bis zu 50% der Planungs- und Errichtungskosten der Strecke bis Hallein zu übernehmen, wurde innerhalb der politischen Gremien auf Stadt- und Landesebene damals der Entschluss gefasst, ein derartiges Verkehrsprojekt zu realisieren.

Da die detaillierte Ausarbeitung einer durchgehenden, lage- und höhenmäßig bereits fixierten Trasse zwischen Salzburg und Hallein auf einheitlichem technischem und rechtlichem Stand mehrere Jahre in Anspruch genommen hätte, erfolgte von Seiten der Projektgesellschaft – mit Zustimmung der Eigentümer – ein etappenweise bzw. zeitlich versetztes Vorgehen, bei welchem parallel mehrere Planungsabschnitte in unterschiedlicher Detailtiefe projektiert wurden.
Das Hauptaugenmerk galt dabei – entsprechend Pkt. 3. Abs. 1 lit. a des Gesellschaftsvertrags – dem Abschnitt zwischen dem Lokalbahnhof und dem Mirabellplatz, da von Seiten der Gesellschafter der Projektgesellschaft vorgegeben war, das Projekt von Nord nach Süd voranzutreiben.

Wie Untersuchungen und Studien, die von der Projektgesellschaft in Auftrag gegeben wurden, zeigten, wäre bereits dieser Streckenabschnitt bis Mirabell – auch unter Berücksichtigung der geplanten Schaffung eines Umsteigeknotens am Mirabellplatz – verkehrswirksam gewesen und hätte den Hauptbahnhof als Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs signifikant entlastet.
Dieser positive Effekt wäre durch die Errichtung einer Messebahn und die Führung von Pendler- und Touristenströmen von der Messe zum Mirabellplatz zusätzlich gesteigert worden.

Ferner wurde von der Projektgesellschaft – im Sinne des Pkt. Drittens Abs. 2. des Gesellschaftsvertrags der Projektgesellschaft idgF – als Ziel eine Errichtung der Strecke bis Hallein betont und angestrebt. Das war eine Vorbedingung seitens des Bundes zur Mitfinanzierung.

Der S-LINK-Korridor Salzburg-Hallein kann hinsichtlich der Planungstiefe in vier Abschnitte unterteilt werden. Zwei dieser Abschnitte – der Abschnitt Lokalbahnhof bis Mirabell und der Abschnitt entlang der Alpenstraße bis Anif – sind aus geographischer sowie bau- und verkehrstechnischer Sicht lagemäßig mehr oder weniger vorgegeben. Bei den anderen beiden Abschnitten – zwischen Mirabell und Alpenstraße sowie zwischen Anif und Hallein – standen mehrere Varianten einer Trassenführung zur Verfügung, sodass hier vor Beginn einer Einreichplanung umfassende Voruntersuchungen von Trassenvarianten durchzuführen waren.

In Anbetracht dieses differenzierten Vorgehens wurde seitens der Projektgesellschaft einerseits danach getrachtet, möglichst rasch einen rechtsgültigen Bescheid für die Realisierung des Abschnitts Lokalbahnhof-Mirabell zu erlangen; andererseits wurde parallel dazu die Ausarbeitung möglicher Korridore für den weiteren Streckenverlauf, die unter Angabe der zugehörigen Kostenrahmen den Gesellschaftern zur Auswahl vorgelegt wurden, vorangetrieben.

[4]

Während jeder Planungsphase wurden den Gesellschaftern von der Projektgesellschaft möglichst akkurate (realistische und belastbare) Kostenschätzungen kommuniziert.

3. **Stellungnahme zu den Feststellungen 19 und 20**:

Entgegen den Ausführungen des Stadtrechnungshofes entscheidet gemäß Geschäftsführer-Dienstvertrag die Generalversammlung über die Gewährung der Prämie.
Die leistungs- und erfolgsorientierte Prämie kann als variabler Bezugsbestandteil festgelegt werden.

Für das Jahr 2021 folgte nach der Beurteilung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden noch die Übermittlung eines Zielerreichungsberichtes durch den Geschäftsführer.
Erst im Anschluss daran erfolgte die Beschlussfassung durch die Gesellschafter.

4. **Stellungnahme zur Feststellung 26**:

Entgegen der Ansicht des Stadtrechnungshofes, wonach lt. den Bestimmungen des Salzburger Corporate Governance Kodex (SCGK) im Aufsichtsrat der Projektgesellschaft im Jahr 2023 bei einem Mitglied ein Interessenskonflikt vorgelegen hätte, lag ein solcher Interessenkonflikt nach Ansicht der Projektgesellschaft tatsächlich nicht vor.

Es mag zwar in zeitlicher Hinsicht zutreffend sein, dass der Projektleiter als Mitglied der Geschäftsführung (weder eine organschaftliche Funktion wurde ausgeübt, noch bestand eine finanzielle Beteiligung als Gesellschafter) eines von der Projektgesellschaft beauftragten Kommunikationsunternehmens rd. 7 Monate nach Abschluss der bezughabenden Rahmenvereinbarung aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen ausschied und weitere 5 Monate danach in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft berufen wurde. Hieraus lässt sich mit Blick auf die maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK jedoch kein Interessenkonflikt ableiten.

Pkt. 7.4 des SCGK normiert, dass alle Mitglieder der Unternehmensaufsicht vor ihrer Entsendung oder Wahl den Unternehmens- bzw. Anteilseignern ihre fachliche Qualifikation, ihre beruflichen oder vergleichbaren Funktionen sowie alle Umstände darzulegen haben, die die Besorgnis einer Befangenheit begründen könnten. Hierzu ist von den Kandidaten eine schriftliche Erklärung gemäß den § 30b Abs. 1a GmbHG / §87 Abs. 2 AktG bzw. in analoger Anwendung dieser Vorschriften abzugeben.

Weiters normiert Pkt. 7.10 des SCGK, dass jedes Mitglied der Unternehmensaufsicht dem Unternehmensinteresse verpflichtet ist und bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen darf.

Ferner besagt Pkt. 7.11 des SCGK, dass jedes Mitglied der Unternehmensaufsicht Interessenskonflikte, insbesondere solche, die auf Grund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern, Konkurrenzunternehmen oder sonstigen Geschäftspartnern entstehen könnten, der Unternehmensaufsicht und den Unternehmens- bzw. Anteilseignern gegenüber offenlegen muss. Insofern muss etwa offengelegt werden, wenn das Mitglied der Unternehmensaufsicht in geschäftlicher und / oder familiärer Beziehung zum Unternehmen und / oder zur Unternehmensleitung steht.

Das betreffende Mitglied des Aufsichtsrates stand nach dem Ausscheiden aus dem betreffenden Kommunikationsunternehmen sowie dem Eintritt in den Dienst des Landes Salzburg bzw. nach seiner später erfolgten Entsendung in den Aufsichtsrat der Projektgesellschaft in keiner geschäftlichen oder sonstigen wirtschaftlichen oder familiären Beziehung zum betreffenden Kommunikationsunternehmen.

[5]

Überdies war zu diesem Zeitpunkt die bezughabende Rahmenvereinbarung mit dem betreffenden Kommunikationsunternehmen schon seit langem abgeschlossen.
Im Lichte der maßgeblichen Bestimmungen des Pkt. 7. des SCGK ist die Annahme des Vorliegens eines Interessenkonflikts sachlich nicht rechtfertigbar. Vielmehr wurde den Anforderungen des SCGK stets vollumfänglich entsprochen.

Selbst nach anderen (strengeren) gesetzlichen Bestimmungen (vgl. etwa § 86 Abs. 4 Z 2 AktG) läge im konkreten Anlassfall durch die erfolgte Übernahme eines Aufsichtsratsmandats durch die betreffende Person kein Fall eines potentiellen Interessenkonflikts vor.

5. **Stellungnahme zu den Feststellungen 28 bis 33 bzw. 44 bis 59**:

Unter Verweis auf die vorstehenden Ausführungen unter Pkt. 2. dieser Stellungnahme, insbesondere auf den in Pkt. Drittens des Gesellschaftsvertrags vom 24.04.2019 normierten Unternehmensgegenstand der Projektgesellschaft, darf zunächst nicht außer Acht gelassen werden, dass die Projektgesellschaft nicht über das Stadium der bloßen Planung und Projektierung hinausgetreten ist.

Insofern war die Projektgesellschaft seit ihrer Gründung stets bestrebt, die mögliche Umsetzung des Projekts entsprechend den Zielsetzungen der Gesellschafter rasch voranzubringen.
Insofern wurde bereits zu Beginn der Tätigkeit der Projektgesellschaft das Ziel vorgegeben, für den ersten Abschnitt (= Lokalbahnhof bis Mirabell) die Projektphasen Grundlagenerhebung, Planung, Genehmigung und Ausführung möglichst rasch in Angriff zu nehmen und umzusetzen.

Gleichzeitig trat auf Ebene der Projektgesellschaft ab dem Jahr 2023 die Ungewissheit hinzu, dass für die Projektgesellschaft nicht absehbar war, ob diese in ihrer damaligen rechtlichen Struktur fortbestehen bleibt oder in einer anderen Organisationseinheit, die von der Stadtgemeinde Salzburg und / oder dem Land Salzburg zur weiteren Stärkung und Verwaltung des Öffentlichen Verkehrs etabliert würde, aufgehen soll bzw. darin integriert würde.

In diesem sich für die Projektgesellschaft ergebenden Spannungsverhältnis wurde in den ersten Jahren zwar kein den nunmehrigen Anforderungen des Stadtrechnungshofes gerecht werdendes vollständiges und durchgängiges Projektmanagement konzipiert bzw. etabliert.
Unbeschadet dessen wurden die Gesellschafter der Projektgesellschaft einerseits, wie auch der Bund als wesentlicher Stakeholder andererseits stets lückenlos im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zur Finanzierung der Projektgesellschaft über den laufenden Projektfortgang informiert.

Unbeschadet dessen bestand sowohl innerhalb der Projektgesellschaft, wie auch auf Ebene ihrer Gesellschafter das gemeinsame Verständnis, dass es in einem fortgeschrittenen Stadium der Projektumsetzung (Realisierung des Baus der Salzburger Regionalstadtbahn) entsprechender Anpassungen in Bezug auf die betriebliche Struktur zwingend bedurft hätte.
Eine derartige Notwendigkeit zur strukturellen Anpassung hätte sich für die Projektgesellschaft schon mit Blick auf die gebotene Änderungen ihres Unternehmensgegenstandes ergeben.

Nach Bekanntgabe der Entscheidung der Gesellschafter, eine Bürgerbefragung zu dem zu realisierenden Verkehrsprojekt in der Stadtgemeinde Salzburg bzw. in Teilen des Landes Salzburg durchzuführen, wurde die Etablierung des Projektmanagements unter Berücksichtigung der von Seiten der Eigentümer gegenüber der Projektgesellschaft gemachten finanziellen Vorgaben bewusst auf die Zeit nach Durchführung dieser Bürgerbefragung verschoben.

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Sterneckstraße 35 | 5020 Salzburg
@ office@s-link.at

Sitz Salzburg, FN 512335 i
UID: ATU74737706 | BIC: RZOOAT2L
IBAN: AT76 3400 0310 0441 7457

www.s-link.at

[6]

Aus diesem Grund wurde aus Sicht der Projektgesellschaft – wie dies bereits im Rahmen der erstatteten Stellungnahme zum Bericht des Stadtrechnungshofes zum „*Projekt S-Link: Probebohrungen*“, Zl.: RH/00/22510/2024/004, dargelegt wurde – etwa mit dem Erwerb eines entsprechende Softwareproduktes für das Projekt-Controlling zugewartet.

6. **Stellungnahme zu den Feststellungen 60 bis 62**:

Wenngleich der Unternehmensgegenstand der Projektgesellschaft lt. Pkt. 3. des Gesellschaftsvertrags in der Projektierung einzelner Schienenverbindungen (bzw. vorab der Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit) gelegen ist, so war die gesamte Tätigkeit der Projektgesellschaft immer im Zusammenspiel mit den bereits bestehenden Verkehrsbetreibern (Salzburg AG bzw. SLV, SVV etc.) und deren mittel- und langfristigen Verkehrskonzepten zu betrachten.

Gerade die in Pkt. 3. Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags genannten (Teil-)Projekte, insb. der Neubau einer Messebahn oder der Ausbau der Stieglbahn samt Anbindung an das Netz der ÖBB, stellten für die Projektgesellschaft vorab zu prüfende Optionen dar, die nicht per se als Teil eines „Gesamtprojektes“ zu sehen waren.

So zeigten sich etwa schon in der Phase der Voruntersuchung der Prüfung der Umsetzbarkeit von Verbindungen zur ÖBB-Gleisinfrastruktur (sowohl im Bereich Hauptbahnhof als auch beim Stieglgleis) sowohl technische als auch organisatorische Hindernisse, aufgrund derer die Weiterverfolgung dieses (Teil-)Projektes durch die Projektgesellschaft unterblieben ist.

Anders verhielt es sich bei der Prüfung des (Teil-)Projekts einer Messebahn, dessen Realisierung im übrigen Kontext der Planung und Projektierung der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1 / S11 vom Salzburger Hauptbahnhof (unterirdischer Lokalbahnhof) bis zum Mirabellplatz aufgrund der aus Sicht der Projektgesellschaft möglichen technischen und organisatorischen Machbarkeit sowie den vergleichsweise geringen Kosten, intensiv vorangetrieben wurde.
Letztendlich hätte dieses Projekt unter der unabdingbaren Grundvoraussetzung der Verlängerung der Lokalbahn in Richtung Süden (zumindest bis hin zum Mirabellplatz), da andernfalls das Nadelöhr am Hauptbahnhof und das innerstädtische Verkehrssystem noch stärker belastet statt entlastet würde, Ende des Jahres 2024 kurz vor dem Beginn eines UVP-Verfahrens gestanden.

7. **Stellungnahme zu den Feststellungen 63 bis 67**:

Hinsichtlich der von Seiten der Projektgesellschaft erfolgten Angabe und Kommunikation von Kosten war diese bestrebt, die erforderlichen Zusatzinformationen zu Quellen, Herleitung und Belastbarkeit der Zahlen bereitzustellen, sodass stets eine Bewertung dieser genannten Beträge erfolgen kann.

Ausgehend von den auf diese Weise durch die Projektgesellschaft erarbeiteten Grobkostenschätzungen, die auf vergangenen Studien oder Zahlen zu vergleichbaren Fremdprojekten beruhten, wurden die prognostizierten Errichtungskosten mit zunehmender Detailtiefe der eigenen Planungs- und Projektierungsarbeiten bzw. mit der zunehmenden Konkretisierung des möglichen Trassenverlaufs immer konkreter und realistischer.

Soweit hierzu im bezughabenden Rechnungshofbericht eine sukzessive Steigerung der Projektkosten moniert wird, wird dem von der Projektgesellschaft entgegengehalten, dass diese durch den höheren Planungs- bzw. Projektierungsgrad bedingt war.

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Sterneckstraße 35 | 5020 Salzburg
@ office@s-link.at

Sitz Salzburg, FN 512335 i
UID: ATU74737706 | BIC: RZOOAT2L
IBAN: AT76 3400 0310 0441 7457

www.s-link.at

[7]

Zudem sind die seitens der Projektgesellschaft berichteten Kostensteigerungen in Bezug auf die unterirdischen, innerstädtischen Bauabschnitte zwischen den Jahren 2020 und 2023 auch zum Teil in dem erfolgten signifikanten Anstieg des Baukostenindexes, der nicht berücksichtigten Valorisierung von Zahlen aus Fremdvergleichen sowie der erst im Zuge der Einreichplanung festgelegten Baumethodik bedingt. Trotz all dieser Faktoren lagen die von der Projektgesellschaft zuletzt geschätzten Kosten nach wie vor innerhalb der vom Stadtrechnungshof mittels eines Fremdvergleiches ermittelten Bandbreite von € 250 bis 468 Mio. (vgl. Feststellung 65).

8. **Stellungnahme zu den Feststellungen 72 bis 86**:

In Erwiderung zu den Ausführungen des Stadtrechnungshofes zur Rechnungslegung der Projektgesellschaft wird auf das dieser Stellungnahme beigefügte Schreiben der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft vom 15.07.2026 verwiesen.

Die vorstehenden Stellungnahmen zu Feststellungen und Empfehlungen des Stadtrechnungshofes haben auch volle Gültigkeit in Bezug zu jenen textlichen Passagen des Berichtes des Stadtrechnungshofes über die Prüfung der „*Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024*“, in denen sich die Feststellungen und Empfehlungen des Stadtrechnungshofes inhaltlich wiederholen.

Für allfällige Rückfragen in Bezug auf die vorstehende Stellungnahme stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit dem Ersuchen um geschätzte Kenntnisnahme verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

MMag. Roland Reiter
Geschäftsführung

Beilage: Schreiben der BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft vom 15.07.2026

Salzburg – Regional – Stadt – Bahn

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
Sterneckstraße 35
5020 Salzburg

Büro: +43 662 880040
E-Mail: roland.reiter@s-link.at

Tel: +43 5 70 375 - 1000
Fax: +43 5 70 375 - 1053
bdo.at

QBC 4 - Am Belvedere 4
Eingang Karl-Popper-Straße 4
A-1100 Wien

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
zH Hr. GF MMag. Roland Reiter
Sterneckstraße 35
5020 Linz

Wien, am 15. Juli 2026

Stellungnahme zur Rohfassung des Prüfberichtes des Stadtrechnungshofes Salzburg betreffend die Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den Jahren 2019 bis 2024 23804/2025/004 vom 3.6.2026

Sehr geehrter Herr MMag.ª Reiter,

herzlichen Dank für die Übermittlung der oa Rohfassung des Prüfberichtes und die Gelegenheit, insbesondere zu den Ausführungen des Stadtrechnungshofes Salzburg gemäß Punkt 7 Stellung beziehen zu dürfen.

Eingangs erlauben wir uns festzuhalten, dass nachfolgende Ausführungen mit dem seit 2020 beauftragten Wirtschaftsprüfer, Hrn. Mag. Brugger, Partner und Miteigentümer der audit.salzburg. Wirtschaftsprüfung GmbH, kurz „*audit.salzburg*“, abgestimmt wurden.

Festzuhalten ist zudem, dass die BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, kurz „*BDO*“, mittels Rahmenvereinbarung von der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH, kurz „*S-LINK*“, ab dem Jahr 2024 mit der Erbringung von Steuerberatungs- und Rechnungslegungsdienstleistungen beauftragt wurde. Unsere Ausführungen beziehen sich daher vordringlich auf Feststellungen, welche den Beauftragungszeitraum entstammen oder mit diesem in unmittelbaren Zusammenhang stehen.

I. Replik zu den Feststellungen des Stadtrechnungshofes

1. Zum Ausweis von Zuschüssen

Im Zuge der Übernahme der Steuerberatungsagenden durch die BDO erfolgten kollegiale Abstimmungen mit der vormaligen steuerlichen Vertretung, der KPMG Treuhand - Salzburg GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, kurz „*KPMG*“, sowie dem beauftragten Wirtschaftsprüfungsunternehmen audit.salzburg.

Auskunftsgemäß wurde die KPMG von den Berichtsadressat:innen, dh insbesondere dem Aufsichtsrat der Gesellschaft sowie den beteiligungsverwaltenden Stellen des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg ersucht, die Darstellung der weitergeleiteten Bundesförderungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten möglichst aussagekräftig und transparent in den Rechenwerken darzustellen.

Mangels unmittelbarer vertraglicher Vereinbarung zwischen der Projektgesellschaft und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden die Mittel gemäß „*Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Salzburg AG - Salzburger Lokalbahn – 8. MIP*“ direkt der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, kurz „*SAG*“, zugewendet. Die S-LINK legte daraufhin Rechnungen für die Fortentwicklung des Projektes an die SAG. Der Projektgesellschaft wurde in Aussicht gestellt, dass nach erfolgter Konzessionserteilung Finanzierungen unmittelbar mit dieser abgeschlossen werden. Gleichsam vereinbarten die S-LINK und die Gesellschafter:innen Land Salzburg sowie Stadt Salzburg die Finanzierung des laufenden Betriebes, der Planung und den Start der Umsetzung für die Jahre 2020-2023.

BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft ist Mitglied von BDO International Limited und gehört zum internationalen BDO Netzwerk voneinander unabhängiger Mitgliedsfirmen. BDO ist ein Markenname für das BDO Netzwerk und für jede der BDO Mitgliedsfirmen.
Unsere Datenschutzerklärung finden Sie unter www.bdo.at/de-at/dsgvo.
Handelsgericht Wien | FN 96046w | ATU16135402 | WT-Code 800072

Tel: +43 5 70 375 - 1000
Fax: +43 5 70 375 - 1053
bdo.at

QBC 4 - Am Belvedere 4
Eingang Karl-Popper-Straße 4
A-1100 Wien

In Zusammenschau aus AFRAC 6, den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des UGB und der Sonderlösung weitergeleiteter Bundesförderungen sowie unter Berücksichtigung der Wünsche der Berichtsadressat:innen wurde der Ausweis der oa Erträge in Form von Umsatzerlösen nach § 231 Abs 2 Z1 UGB mit begleitendem Ausweis als Anlagen in Bau und korrespondierenden Investitionszuschusspassivierungen als vertretbar erachtet. Dies insbesondere unter der damaligen Annahme, dass künftige Finanzierungsvereinbarungen direkt mit der Projektgesellschaft abgeschlossen werden.

Diese rechnungslegungsbezogene Vorgehensweise wurde von der BDO – mit Einschränkungen hinsichtlich der Finanzierungsfolgevereinbarung ab 2024, welche direkt mit der S-LINK abgeschlossen wurde – in den Rechenwerken sowie im Berichtswesen für die beteiligungsführenden Stellen im Land Salzburg und in der Stadt Salzburg übernommen.

2. Zur Saldierung der Auflösung von Investitionszuschüssen und Restbuchwert

Nach *Kanduth-Kristen/Fritz-Schmied*[1] können im Unternehmensrecht echte Investitionszuschüsse entweder die Anschaffungskosten direkt reduzieren (Nettomethode) oder in der Bilanz als Passivposten (Bruttomethode) erfasst werden. Die Projektgesellschaft hat iS einer nachhaltigen Darstellung die gängige Bruttomethode gewählt.

Üblicherweise ist die der Nutzungsdauer entsprechende ratierliche Auflösung von Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen gemäß § 231 Abs 2 Z 4 lit c UGB unter den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen auszuweisen. Dies nur insoweit, als die Auflösung nicht als ein gesonderter Posten als Absetzung von den Abschreibungen erfolgt. Die ratierliche Auflösung erfolgt korrespondierend erst mit Beginn der Absetzung für Abnutzung, dh idR mit Inbetriebnahme.

Im Fall der S-LINK kam es zu keiner Inbetriebnahme der Anlagen in Bau. Vielmehr wurde der Buchwert der Anlagen in Bau aufgrund nachhaltiger Wertlosigkeit, welche aus dem abrupten Abbruch des Projektes durch die Gesellschafter:innen resultierte, zur Gänze ausgebucht und der Restbuchwert gemäß § 231 Abs 2 Z 8 UGB unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die ebenso vorzunehmende Auflösung des zugehörigen Passivpostens Investitionszuschüsse wurde ebenso zu den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegliedert, wie dies insbesondere im Falle von Veräußerungen von Anlagevermögen mit Verlusten vorgenommen wird. Ein Ausweis der Auflösung des Passivpostens Investitionszuschüsse gemäß § 231 Abs 2 Z 4 lit c UGB wäre im Sinne der einschlägigen Normen zwar ebenso möglich gewesen, allerdings erschien die gewählte Darstellung Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage unter Bezugnahme auf den Sonderfall der Abwicklung treffender und iSd Rechnungslegungsgesetz vertretbar und sind im Anhang erläutert.

3. Zusammenfassung zur Rechnungslegung

Gesamtheitlich ist für die von der BDO betreuten Zeiträume festzuhalten, dass:

- die Gremien der Projektgesellschaft, dh Aufsichtsrat und Generalversammlung, die Jahresabschlüsse, Planunterlagen sowie Berichte der Kolleg:innen der KMPG sowie die in weiterer Folge von der BDO ausgefertigten Unterlagen laufend zur Kenntnis nahmen und mittels Beschlussfassung als ordnungsgemäß einstuften;
- die Jahresabschlüsse von der Wirtschaftsprüfung audit.salzburg in Summe als ordnungsmäßig iSd UGB testiert wurden;
- die gesetzlichen Vorgaben in vertretbarer Art und Weise erfüllt wurden und
- der Jahresabschluss sowie die gewählten Bilanzierungsgrundsätze vom Wirtschaftsprüfer ausführlich in den jeweiligen Berichtsjahren den Gremien detailliert erläutert wurden.

[1] Vgl *Kanduth-Kristen/Fritz-Schmied*, Bilanzposten-Kommentar (2017), Teil 3 ABC der Begriffe.

BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft ist Mitglied von BDO International Limited und gehört zum internationalen BDO Netzwerk voneinander unabhängiger Mitgliedsfirmen. BDO ist ein Markenname für das BDO Netzwerk und für jede der BDO Mitgliedsfirmen.
Unsere Datenschutzerklärung finden Sie unter www.bdo.at/de-at/dsgvo.
Handelsgericht Wien | FN 96046w | ATU16135402 | WT-Code 800072

Tel: +43 5 70 375 - 1000
Fax: +43 5 70 375 - 1053
bdo.at

QBC 4 - Am Belvedere 4
Eingang Karl-Popper-Straße 4
A-1100 Wien

II. Abschließende Bemerkungen

Das abrupte Ende der Geschäftstätigkeit der S-LINK stellte sowohl das Projektteam als auch die beratenden Unternehmen vor unterschiedliche Herausforderungen. Im Zuge des Abwicklungsprozesses wurde trotz ungelöster Themenkomplexe, bspw Unklarheiten iZm den Fördervereinbarungen, versucht, die grundlegenden Complianceaufgaben im Sinne höchstmöglicher Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu erledigen. Die Gremien der Projektgesellschaft waren dabei stets eingebunden und in Kenntnis der Sachlage.

Sollten Sie zu unseren Ausführungen weitere Fragen haben, stehen wir Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Paul Pilz, 15.07.2026 09:48
qualifiziert elektronisch signiert

Dr. Peter Pilz

Stefan Schury, 15.07.2026 11:06
qualifiziert elektronisch signiert

ppa Stefan Schury, MSc, MSc

BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs-
und Steuerberatungsgesellschaft

Unsere Ausführungen basieren auf dem uns dargestellten Sachverhalt. Sollte der tatsächliche Sachverhalt anders ausfallen, könnte sich daraus eine abweichende steuerliche Beurteilung ergeben. Unsere Ausführungen basieren auf der heute geltenden Gesetzeslage, der aktuellen Rechtsprechung und Literaturmeinung.

BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft ist Mitglied von BDO International Limited und gehört zum internationalen BDO Netzwerk voneinander unabhängiger Mitgliedsfirmen. BDO ist ein Markenname für das BDO Netzwerk und für jede der BDO Mitgliedsfirmen.
Unsere Datenschutzerklärung finden Sie unter www.bdo.at/de-at/dsgvo.
Handelsgericht Wien | FN 96046w | ATU16135402 | WT-Code 800072

STADT : SALZBURG

Beteiligungsverwaltung und Zivilrecht

Mirabellplatz 4
Postfach 63, 5020 Salzburg

Tel. +43 662 8072 3415
Fax +43 662 8072
beteiligungen@stadt-salzburg.at
zivilrecht@stadt-salzburg.at

RH/00 Stadtrechnungshof

Bearbeitet von
Dr. Andreas Bayer
Tel. +43 662 8072 3408

Zahl (Bitte bei Antwortschreiben anführen)
04/00/51440/2026/001

13.7.2026

Betreff
Stellungnahme zu RH/00/23804/2025/004; Gebarung der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH in den der Jahren 2019 bis 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die MA 4/00 gibt eine Leermeldung ab.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Alexander Molnar

Elektronisch gefertigt

Dieses Dokument wurde amtssigniert.
Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.stadt-salzburg.at/amtssignatur

Verteiler:

1. Magistratsdirektion (MD/00)
2. Herrn Bürgermeister Bernhard Auinger
3. SPÖ
4. KPÖ plus
5. ÖVP
6. BÜRGERLISTE
7. FPÖ
8. NEOS
9. SALZ
10. Gemeinderatskanzlei
11. MA 4/00
12. Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH