

## **Neubau Betriebszentrum Gmünd und Betrieb der Waldviertelbahn**

### **Zusammenfassung**

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG) investierte seit dem Jahr 2010 in die Infrastruktur der Waldviertelbahn 14,72 Millionen Euro. Der Neubau des Betriebszentrums Gmünd wurde mit 8,28 Millionen Euro abgerechnet.

Die touristisch ausgerichtete Waldviertelbahn konnte trotz baulicher, technischer und organisatorischer Investitionen sowie gestiegener Fahrgastzahlen nicht kostendeckend geführt werden. Das stellte eine finanzielle Belastung für das Land NÖ als Alleineigentümer der NÖVOG dar. Für den Betrieb der Waldviertelbahn wies die NÖVOG im Jahr 2015 einen Jahresfehlbetrag von 1,24 Millionen Euro aus, im Jahr 2016 einen geplanten von 964.900,00 Euro. Zusätzlich rechnete sie mit einem Instandhaltungsaufwand von 1,19 Millionen Euro für das Jahr 2016.

Wegen dieses Finanzbedarfs war die mittelfristige Wirtschafts- und Investitionsplanung der NÖVOG mit der mittelfristigen Budgetplanung des Landes NÖ in Einklang zu bringen.

### **Übernahme der Waldviertelbahn**

Die Waldviertler Schmalspurbahn war eine von insgesamt 28 Nebenbahnen, die das Land NÖ im Jahr 2010 von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen hatte. Davon waren bereits 20 stillgelegt, auch die anderen Nebenbahnen sollten wegen Unwirtschaftlichkeit aufgelassen werden. Im Auftrag der NÖ Landesregierung erfolgte die Übernahme durch die NÖVOG. Der Weiterbetrieb der Waldviertelbahn sollte vor allem das touristische Angebot in der Region erhalten und verbessern.

Anlässlich der Übernahme der Nebenbahnen erhielt die NÖVOG insgesamt 211,74 Millionen Euro für Investitionen. In den Jahren 2010 bis 2015 verbrauchte die NÖVOG davon 184,33 Millionen Euro oder rund 87 Prozent. Daher waren zum 1. Jänner 2016 noch 27,41 Millionen Euro verfügbar.

### **Neubau Betriebszentrum Gmünd**

Das veraltete Betriebszentrum der Waldviertelbahn am Bahnhof Gmünd entsprach nicht mehr den behördlichen und betrieblichen Anforderungen. Mit dem neuen Betriebszentrum Gmünd schuf die NÖVOG eine Infrastruktur für eine zweckmäßigere Betriebsführung, die auch Einsparungen erbrachte. Der Neubau konnte mit Unterstützung des Hochbauplaners in

der vorgesehenen Zeit, Quantität, Qualität und unter Einhaltung des Kostenrahmens errichtet werden.

### **Vergabeverfahren**

Für den Neubau des Betriebszentrums Gmünd führte die NÖVOG insgesamt 115 Vergabeverfahren für Dienstleistungs-, Bau- und Lieferaufträge mit einer Gesamtauftragssumme von 8,21 Millionen Euro durch. Davon entfielen sieben Millionen Euro auf Bauaufträge, die zu 82 Prozent europaweit offen ausgeschrieben wurden.

Der Widerruf der ersten beiden Ausschreibungen für die Hochbau-Planung führte in weiterer Folge teilweise zu unangemessen kurzen Angebotsfristen bei den offen ausgeschriebenen Bauleistungen. Diese sowie die zahlreichen Zusatzaufträge schränkten den freien und lautereren Wettbewerb ein und wiesen auf eine unzureichende Ausschreibungsplanung hin.

Die Verfahrensmängel bei den Vergabeverfahren und bei deren Dokumentation ließen auf eine noch geringe Erfahrung mit Vergabeverfahren im Eisenbahnwesen schließen, insbesondere in den ersten Jahren nach der Übernahme der Nebenbahnen.

In Summe wurden Aufträge von 5.620.000,00 Euro in offenen Verfahren und Aufträge von 2.593.000,00 Euro in nicht offenen Verfahren vergeben. Da rund 32 Prozent der Gesamtauftragssumme nur einem eingeschränkten Wettbewerb unterlagen, wurde das Einsparungspotential aus Wettbewerben nicht voll ausgeschöpft.

### **Regionalwirtschaftliche Bedeutung**

Zufolge einer externen Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Privatbahnen betrug die Wertschöpfung das 1,96-fache der Betriebsleistung bzw. das 1,85-fache der Investitionsleistung. Demnach sicherte jeder Vollzeitarbeitsplatz einen weiteren ab. Einer weiteren Studie zufolge erhöhte auch der Betrieb der Waldviertelbahn die Wertschöpfung und die Beschäftigung in der Region. Von den fiskalischen Effekten (umsatz- und lohnabhängige Abgaben und Steuern) profitierten vor allem Sozialversicherung, Bund und Gemeinden.

Die Waldviertelbahn beschäftigte im Jahr 2015 neun Mitarbeitende (7,50 Vollzeitäquivalente) und erhöhte den Personalstand im Jahr 2016 weiter auf zehn (8,25 Vollzeitäquivalente). Die ganzjährige Beschäftigung der Mitarbeitenden ermöglichte es, Reparaturen und Wartungen außerhalb der Saison mit eigenem Personal durchzuführen, das auch auf anderen Bahnstrecken eingesetzt werden konnte.

**Die NÖ Landesregierung teilte in ihrer Stellungnahme vom 31. Jänner 2017 im Wesentlichen mit, dass sie und die NÖVOG die Empfehlungen des Landesrechnungshofs umsetzen werden.**

**Die NÖVOG verzichtete in ihrem Schreiben vom 2. Februar 2017 auf eine gesonderte Stellungnahme.**



© ARCHITEKT MACHO ZT GmbH  
*Bahnhofshalle Waldviertelbahn,  
Warteraum mit Kundencenter*



© ARCHITEKT MACHO ZT GmbH  
*Bahnsteig Dampflokomotivzug*