

LILO – Linzer Lokalbahn AG

NACHFRAGEVERFAHREN

Inhaltsverzeichnis

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND UND -METHODIK	3
2. UNTERNEHMENSDATEN	3
2.1. Kennzahlen	6
2.2. Unfallzahlen	8
3. EMPFEHLUNGEN	9
4. FAZIT	13
5. AUSBLICK	13
Tabellenverzeichnis	15
Abkürzungsverzeichnis	15

1. PRÜFUNGSGEGENSTAND UND -METHODIK

Gegenstand dieses Nachfrageverfahrens war die Überprüfung der Umsetzung von Empfehlungen aus dem Initiativprüfbericht LILO – Linzer Lokalbahn AG vom 4. Dezember 2024. Dieses Verfahren entspricht dem System der Wirkungskontrolle und hat die Aufgabe, den Stand der Umsetzungen der Empfehlungen zu ermitteln und darzustellen.

2. UNTERNEHMENSDATEN

Für das Nachfrageverfahren werden relevante Abweichungen aus der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Die Beträge sind auf € Hundert gerundet und weisen Rundungsdifferenzen auf.

In den folgenden Tabellen sind die Daten der Jahresabschlüsse der LILO dargestellt.

Tabelle 1:
Aktiva – Jahre 2023 bis 2024

Bilanz – Aktiva in Tausend €, Rundungsdifferenzen	2023	2024	Veränderung
Sachanlagen	64.943.100	64.557.200	-0,6%
Anlagevermögen	64.943.100	64.557.200	-0,6%
Forderungen	358.800	530.400	47,8%
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	4.081.100	400.100	-90,2%
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	6.000.800	8.283.900	38,0%
Umlaufvermögen	10.440.700	9.214.400	-11,7%
Summe Aktiva	75.383.800	73.771.600	-2,1%

Quelle: Jahresabschluss

Das Anlagevermögen setzt sich aus den aktivierungspflichtigen Aufwendungen für die Infrastruktur¹ und aus dem Fuhrpark mit den Gelenktriebwagen² (GTW) zusammen.

Die Forderungen setzen sich aus Kostenbeiträgen zu einer Lichtzeichenanlage und zur Sanierung einer Eisenbahnkreuzung zusammen³ sowie Forderungen⁴ im Zusammenhang mit

¹ Unterbau, Oberbau, Hochbau, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Unterwerke, Neubau von Brücken und Lichtzeichenanlagen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

² 26 % des Anschaffungswertes der 14 GTW in Höhe von € 36,5 Mio. wurden von der Stadt Linz finanziert, 74 % vom Land Oö. und Bund über das MIP

³ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

⁴ Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

der Abrechnung des Infrastrukturbenützungsentgeltes (IBE), der Betriebsführungsvereinbarung sowie der Akontierung von MIP-Mitteln im Zuge von Projektabrechnungen.

In den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände befinden sich Erträge, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

Tabelle 2:
Passiva – Jahre 2023 bis 2024

Bilanz – Passiva in Tausend €, Rundungsdifferenzen	2023	2024	Veränderung
Eigenkapital	700.000	700.000	0,0%
Investitionszuschüsse	64.333.800	63.979.200	-0,6%
Jahresergebnis/Gewinnrücklage	2.352.000	3.009.400	28,0%
Rücklagen	5.570.000	5.570.000	0,0%
Eigenmittel	72.955.800	73.258.600	0,4%
Rückstellungen	9.200	6.800	-26,1%
Lieferverbindlichkeiten	9.400	-	-100,0%
Sonstige Verbindlichkeiten	1.945.900	65.400	-96,6%
Fremdmittel	1.964.500	72.200	-96,3%
Rechnungsabgrenzungsposten	463.400	440.900	-4,9%
Summe Passiva	75.383.700	73.771.700	-2,1%

Quelle: Jahresabschluss

In den Investitionszuschüssen befinden sich die Mittel, die von Bund und Land Oö. im Geschäftsjahr eingestellt und über die Nutzungsdauer aufgelöst werden. Einer Zuführung von € 4,4 Mio. steht eine Auflösung in Höhe von rund € 4,8 Mio. gegenüber. Siehe dazu die sonstigen betrieblichen Erträge in der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Rechnungsabgrenzungsposten beziehen sich auf die Instandhaltung von Lichtzeichenanlagen⁵, die jeweils über 25 Jahre aufgelöst werden.

⁵ Lichtzeichenanlagen Pollhammerstraße, Michaelnbach, Raffeldinger Landesstraße, Brechtweg, Kästnerstraße, Eferdingerstraße, Kürnbergstraße, Hörschinger Straße, Theninger Straße und Ruflinger Straße

Tabelle 3:
Gewinn- und Verlustrechnung - Jahre 2023 bis 2024

Gewinn- und Verlustrechnung (in Tausend €, Rundungsdifferenzen)	2023	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	2.205.500	2.324.100	5,4%
Bestandsveränderung, noch nicht abgerechnete Leistungen	-	-	
Sonstige betriebliche Erträge	5.991.600	7.165.400	19,6%
Betriebsleistung	8.197.100	9.489.500	15,8%
Personalaufwand*	-575.000		-100,0%
Abschreibungen	-4.410.900	-4.789.300	8,6%
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-2.643.000	-3.867.300	46,3%
sonstige betriebliche Aufwendungen	-129.400	-306.600	136,9%
Aufwendungen gesamt	-7.758.300	-8.963.200	15,5%
Betriebsergebnis (EBIT)	438.800	526.300	19,9%
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	189.800	327.400	72,5%
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-	-17.400	
Finanzergebnis	189.800	310.000	63,3%
Ergebnis vor Steuern	628.600	836.300	33,0%
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-124.700	-179.000	43,5%
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	503.900	657.300	30,4%
Gewinn- / Verlustvortrag	1.848.100	2.352.000	27,3%
Bilanzgewinn/-verlust	2.352.000	3.009.300	27,9%

* kein unmittelbar über die LILO verrechnetes Personal.

Quelle: Jahresabschluss

Der Großteil der Erlöse ist auf das Infrastrukturbenützungsentgelt mit rund € 2.153.000, sowie auf Mieterlöse von ca. € 91.000 zurückzuführen. Diese Mieterlöse gliedern sich in Vermietung von Stellplätzen, Wohnung, Standortmieten für Verpflegungsautomaten, Mobilfunkmasten etc.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von € 7.165.000 (2023: € 5.992.000) resultieren vor allem aus der Auflösung von Investitionszuschüssen von € 4.758.000 (2023: € 4.385.000) und aus den Fördermitteln des Bundes und Landes OÖ. für die Erhaltung der Infrastruktur von € 2.402.500 (2023: € 1.606.000).

Die Personalkosten werden ab dem Jahr 2023 kumuliert unter dem Gliederungspunkt „Aufwand für Material und sonstige bezogene Leistungen“ dargestellt. Diese Darstellungsänderung dient der Harmonisierung der konzernweiten Auswertungen an die BMD-Standardgliederung nach dem UGB.

Durch die veränderte Zinssituation konnte eine Steigerung im Rahmen des Cash-Managements von 63,3 % (€ 120.200) beim Finanzergebnis erreicht werden. Die Veranlagungen erfolgten ausschließlich bei Kreditinstituten in Österreich auf täglich fälligen Konten sowie auf länger gebundenen Festgeldern. Dabei werden die MIP-Gelder getrennt veranlagt, da ihre Verwendung (und auch etwaige Zinserträge) nachzuweisen und abzurechnen sind.⁶

Eine Steigerung um 30,4 % (€ 153.400) auf € 657.300 scheint beim Jahresgewinn für das Jahr 2024 auf.

Zusammen mit dem Gewinnvortrag des Jahres 2023 ergibt sich für das Jahr 2024 ein Bilanzgewinn von rund € 3 Mio (+ 27,9 %). Dieser Bilanzgewinn wurde auf neue Rechnung⁷ für das Jahr 2025 vorgetragen.

Die Buchhaltung der LILO wird in einem eigenen Abrechnungskreis bei Stern & Hafferl durchgeführt. Da die KPMG bereits mit der Prüfung der Jahresabschlüsse der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH betraut ist, wurde eine Weiterverpflichtung der KPMG unter Einbeziehung der UGL-Holding für die Jahre 2025 bis 2027 vereinbart. Dabei wurde auf die vorhandenen Synergien durch die Prüfung der KPMG mit der Prüfung der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH bei längerfristiger Tätigkeit hingewiesen.

2.1. Kennzahlen

In den folgenden Tabellen werden einige relevante Kennzahlen dargestellt.

Tabelle 4:
Beförderungsleistung - Jahre 2023 bis 2024

Beförderungsleistung (Streckenlänge 58,7 km)	2023	2024	Veränderung
Personen	2.123.311	2.199.375	3,6 %
Güter (in Tonnen)	44.250	41.981	- 5,1 %

Quelle: Jahresabschluss

Die Abrechnung der Verkäufe läuft nicht nur über Stern & Hafferl, sondern auch über die ÖBB und den ÖVV. Die tatsächliche Frequenz wird über eine Hochrechnung der Ein- und Ausstiegszahlen sowie der Verkaufszahlen ermittelt.

⁶ Keine längeren Bindungen als 2 Jahre, keine risikoreichen Anlageformen

⁷ In das folgende Geschäftsjahr übertragen

Der Güterverkehr ist vor allem von der Rübenkampagne, von saisonalen Schwankungen, der jeweiligen Entwicklung auf dem Weltmarkt und vom Klima abhängig.

Tabelle 5:
Förderungsmittel des Bundes und Landes Oö. - Jahre 2023 bis 2024

Förderungsmittel (Streckenlänge 58,7 km)	2023	2024	Veränderung
Bund	6.300.000	2.970.000	- 52,9 %
Land Oö.	2.700.000	6.030.000	123,3 %
Gesamt	9.000.000	9.000.000	

Quelle: Jahresabschluss

Wie in der Tabelle 5 ersichtlich, sanken die Fördermittel des Bundes vom Jahr 2023 auf 2024 um 52,9 % (€ 3,3 Mio.). Um die Gesamtfördermittel wieder zu egalisieren, stockte das Land Oö. seine Förderungen um diesen Betrag auf. Zu Beginn eines jeden MIP ist der Betrag des Bundes höher als der des Landes Oö. Die Entwicklung der Beiträge des Bundes stellt sich degressiv dar. Im Gegensatz dazu sind die Beiträge des Landes Oö. progressiv. Über den MIP-Zeitraum besteht ein Gleichgewicht bei den Zahlungen. Die Daten aus der Tabelle 5 beziehen sich auf das Übereinkommen im Zusammenhang mit dem 9. MIP (2021 – 2025) in Höhe von € 45 Mio. für 5 Jahre.

Nach dem Privatbahngesetz⁸ 2004 PrivbG) „*kann die Gewährung dieser Finanzierungsbeiträge davon abhängig gemacht werden, dass andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb der Privatbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.*“

Die Mittel zur Sicherung der Eisenbahnkreuzungen werden zwischen der Bahn und den Trägern der Straßenbaulast aufgeteilt. Die notwendigen Vereinbarungen können erst nach langwierigen Verhandlungen zum Abschluss gebracht werden. Deshalb müssen die Kosten der behördlich vorgeschriebenen Kreuzungssicherung von der LILO vorfinanziert werden.

Die erhöhte Inflation in den Jahren 2022/23⁹ und die damit verbundene Erhöhung der Preise in sämtlichen Bereichen führte zu Reduktionen der erforderlichen Erneuerungs- und Instandhaltungsmaßnahmen. Somit wurden die Mittel des 9. MIP (2021 – 2025) bereits früher ausgeschöpft. Eine diesbezügliche Kompensierung der Förderungen des Bundes fand nicht statt. Die Bereitschaft einer anteiligen Mitfinanzierung des Landes Oö. wäre vorhanden gewesen. Für das Jahr 2026 wurde zur Finanzierung ein 9. Sonder-MIP (2026) aufgestellt. Dennoch können nicht alle akuten Maßnahmen umgesetzt werden. Dadurch ergibt sich eine Unterfinanzierung von rund € 2,3 Mio. für das Jahr 2026. Auch für das 10. MIP (2027 – 2031) kann aufgrund der Budgetkonsolidierung des Bundes von einer Redimensionierung der Finanzierungsmittel ausgegangen werden. Die LILO weist das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) darauf hin, dass für das

⁸ Privatbahngesetz 2004, § 4 Abs. 2

⁹ Verbraucherpreisindex (VPI): 2022: 8,60 % / 2023: 7,8 %

10. MIP höhere Budgetansätze notwendig wären, um die Sicherheit und Ordnung der LILO gemäß Eisenbahngesetz zu gewährleisten.

Tabelle 6:
Unternehmenskennzahlen - Jahre 2023 bis 2024

Unternehmenskennzahlen	2023	2024
Umsatzrentabilität	19,9 %	22,7 %
Gesamtkapitalrentabilität	0,8 %	1,11 %
Eigenkapitalquote	11,4 %	12,6 %
Eigenmittelquote	96,8 %	99,3 %

Quelle: Jahresabschluss/eigene Berechnung

Im Jahr 2024 konnte die Umsatzrentabilität weiter auf 22,7% gesteigert werden. Die Umsatzrentabilität zeigt, wie viel Gewinn aus dem Umsatz nach Abzug aller Kosten erzielt wurde. Diese Kennzahl deutet auf eine Steigerung der Produktivität hin.

Durch die Verbesserung des Jahresergebnisses verbesserte sich die Eigenkapitalquote sowie die Eigenmittelquote, in der die Investitionszuschüsse des MIP beinhaltet sind.

2.2. Unfallzahlen

Die folgende Tabelle 7 zeigt die Unfallzahlen auf der Strecke der LILO.

Tabelle 7:
Unfallzahlen - Jahre 2024 bis Oktober 2025

Unfälle/Kollisionen	2024	2025*
Zwischen Linz und Eferding	2	1
Westlich von Eferding**	1	1

* bis 31.10.2025 ** Eferding – Peuerbach bzw. Neumarkt/Kalham

In den Jahren 2024 passierten 3 Unfälle und im Jahr 2025 2 Unfälle. Im Jahr 2025 wurde dabei ein Kind tödlich verletzt, indem es bei einer Eisenbahnkreuzung, die mittels einer Lichtsignalanlage gesichert war, die Garnitur der LILO übersah. Eine Durchführung eines Lokal-Augenscheins ergab, dass die Anlage den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen entspricht und die Art der Sicherung als geeignet anzusehen ist.

3. EMPFEHLUNGEN

Von den 8 Empfehlungen des Kontrollamtes bei der Initiativprüfung vom 4. Dezember 2024 wurden 5 Empfehlungen umgesetzt, 2 sind in Bearbeitung und 1 war einem anderen Adressaten zugeordnet. Eine umgesetzte Empfehlung wird auch als dauerhaft in Bearbeitung betrachtet, da eine Baustelle abgeschlossen wurde, aber bei einem Infrastrukturbetrieb noch weitere Baustellen auf eine Umsetzung warten. Eine offene Empfehlung betrifft einen anderen Adressaten (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur - BMIMI).

Tabelle 8:
Übersicht Status der Empfehlungen

Status	Anzahl der Empfehlungen
Umgesetzt	5
In Bearbeitung	2
Anderer Adressat	1
Davon in Bearbeitung	1

- 1 Da die Nebenbahnen in der Zukunft im Zentralraum Linz noch mehr zusammenwachsen, wäre eine weniger komplexe Abstimmung und Einbindung/Kooperation mit dem Land OÖ. erforderlich.

Umgesetzt

Es finden laufend Gespräche mit Vertreter*innen des Landes Oberösterreich sowie des OÖ. Verkehrsverbundes und der Schiene OÖ auf unterschiedlichen Ebenen (politische Ebene, Geschäftsführer/Vorstände und Fachebene) statt. Die Kooperation funktioniert grundsätzlich auf allen Ebenen fachlich und persönlich gut bis sehr gut, wenn auch die Materie komplex ist. Eine Verbesserung aus Sicht der Linzer Lokalbahn stellt dar, dass der Geschäftsführer der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH und Aufsichtsrat der Linzer Lokalbahn AG seit 2025 der Vorsitzende des Fachverbandes der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer ist und dadurch noch besser koordinierend tätig sein kann.

- 2 Zur besseren Orientierung der Kund*innen sollte eine Anpassung des geläufigeren LILO-Logos auf den Monitoren in den Bahnhöfen stattfinden.

In Bearbeitung

Nach aktuellem Stand wird im (ÖBB-) Hauptbahnhof Linz im Normalbetrieb grundsätzlich "nur" das Logo des EVU (Stern & Hafferl VerkehrsgmbH), nicht aber des "mitbeteiligten" Eisenbahninfrastrukturunternehmens (Linzer Lokalbahn AG) angezeigt. Eisenbahnrechtlich und -organisatorisch ist diese Vorgehensweise nachvollziehbar. Ausnahmen sind in speziellen Fällen möglich. Im "eigenen" Bereich der Strecke werden grundsätzlich beide Logos¹⁰ (Stern & Hafferl und LILO) verwendet.

- 3 Eine Klärung mit den ÖBB bezüglich des Servicegleises 418 im Linzer Hauptbahnhof ist notwendig.

Umgesetzt

Nach Auskunft der Infrastrukturabteilung von Stern & Hafferl gibt es inzwischen keine Probleme oder offene Fragen. Die Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur AG funktioniert sehr gut.

- 4 Auf eine wertgesicherte Anpassung des Mittelfristigen Investitionsprogramms ist hinzuarbeiten.

Anderer Adressat

In Bearbeitung

Aufgrund der aktuellen budgetären/politischen Entwicklung auf Bundesebene ist beim MIP trotz hoher Anstrengungen keine Wertsicherung in Aussicht. Es drohen reale und sogar nominelle Wertminderungen im Vergleich zum Bedarf (Planung).

Mit den nun im Raum stehenden Sparmodellen (Reduktion um bis zu ca. 50 % des Bedarfs) kann eine Verbesserung durch den 15-Minuten-Takt samt Eilzügen Eferding-Linz (als sinnvolle Voraussetzung/Zubringer für die Stadtbahn) nicht planmäßig erfolgen. Darüber hinaus drohen insbesondere auf den dezentraleren Streckenabschnitten Langsamfahrstellen und eventuell Sperren mit längerem Schienenersatzverkehr.

In den meisten Fällen sind kurzfristig teurere Investitionen langfristig deshalb günstiger, weil mehrere Schritte zeitnah gemeinsam erledigt werden können. Werden nötige Maßnahmen zergliedert oder gar verschleppt, verschlechtert sich insgesamt die Wirtschaftlichkeit in einem viel größeren Ausmaß, als ein etwaiger Zins- bzw. Barwertvorteil der später zu

¹⁰ Beschriftungen, Flaggen

leistenden Zahlungen sein kann. Denkbar wäre aus Sicht der Linzer Lokalbahn AG eine Verschiebung einzelner Maßnahmen bspw. um ein bis zwei Jahre (teilweise in das übernächste MIP hinein). Jedoch wurden schon bisher des Öfteren Maßnahmen verschoben.

Positiv zu bemerken ist, dass das Land Oberösterreich eine weitere Unterstützung als Partner im Rahmen der 50:50-Finanzierung mit dem Bund avisiert hat. Nach Rücksprache mit Eisenbahnunternehmen aus anderen Bundesländern ist dies keineswegs selbstverständlich und verbessert auch die Verhandlungsposition gegenüber dem Bund.

5 Das KoA schlägt eine vorausschauende periodische Evaluierung der Kapazitäten der P&R-Anlagen vor.	Umgesetzt
	Laufende Bearbeitung

Im 10. MIP sind mehrere Umbauten im Zusammenhang mit Park & Ride (P&R) bzw. Bike & Ride (B&R)-Anlagen vorgesehen.

Im Jahr 2024 wurde die Haltestelle Unterhillinglah (bei Eferding) barrierefrei¹¹ umgebaut und erweitert¹². Somit sind auf diesem Abschnitt zukünftig Geschwindigkeiten von max. 70 km/h statt 50 km/h möglich. Die weiteren Maßnahmen werden, je nach verfügbaren Mitteln im kommenden MIP, nach Bedarf und Priorität umgesetzt.

6 Da der öffentliche Verkehr eine Vorreiterrolle im nachhaltigen Verbrauch einnehmen sollte, schlägt das Kontrollamt vor, auch bei zukünftigen Stromlieferverträgen auf Ökostrom zu setzen.	Umgesetzt
---	-----------

Die aktuelle Stromlieferung besteht zu 100% aus Ökostrom. Auch bei künftigen Verträgen wird darauf geachtet und nur bei einem wirtschaftlich völlig unvertretbaren Missverhältnis wird davon Abstand genommen. Da die Produktion von Ökostrom tendenziell zunahm, wird nicht von einer erheblichen Preissteigerung auszugehen sein. Auch für die nächste Lieferperiode wurde bei der Angebotseinholung die Komponente Ökostrom berücksichtigt und die Vergabe an den diesbezüglichen Billigstbieter für den Bereich der Linzer Lokalbahn in Aussicht genommen.

¹¹ Bahnsteigkante von 15 cm auf 55 cm, Wartehaus von Metall/Eternit auf Beton/Glas

¹² Neben vorherig 10 Stellplätzen für Fahrräder zusätzlich 4 Stellplätze PKW und 4 Stellplätze für Motorräder/Mopeds

- 7 Da der Bereich der Eisenbahninfrastruktur bereits versiegelt ist, wäre eine zusätzliche Nutzung durch den kontinuierlichen Ausbau von Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung kein weiterer Eingriff in die Natur und führt zu einer Reduktion der Stromkosten.

In Bearbeitung

Eine solche Investition ist aufgrund der begrenzten Mittel für nicht direkt nötige Investitionen aus dem MIP derzeit nicht durchführbar. Im Vergleich zu dringenden Investitionen (Streckenerhalt) wird eine derartige Verbesserung grundsätzlich als nachrangig beurteilt.

- 8 Der Bestellung von Aufsichtsräten ist hinsichtlich der im Aktiengesetz vorgesehenen Qualifikation und Ausgewogenheit in der Zusammensetzung des Aufsichtsrates künftig verstärkt Beachtung zu schenken.

Umgesetzt

Im Zuge der Hauptversammlung 2025 war der Aufsichtsrat für eine neue Amtsperiode wieder zu bestellen. Im Vorfeld hat der Vorstand mehrfach auf die Empfehlung des KoA hingewiesen.

Bei der Jahreshauptversammlung¹³ stellte die Vorsitzende fest, *dass die vorgeschlagenen Personen gemäß § 87 AktG ihre fachliche Qualifikation, ihre beruflichen oder vergleichbaren Funktionen sowie alle Umstände den Aktionären bereits dargelegt haben, welche die Besorgnis einer Befangenheit begründen könnten. Die Vorsitzende verweist weiters auf § 87 Abs. 2a AktG hinsichtlich der Beachtung der fachlichen und Qualifikation sowie auch Diversität des Aufsichtsrates im Hinblick auf die Vertretung beider Geschlechter und die Altersstruktur sowie auch das Nichtvorliegen einer gerichtlich strafbaren Handlung die die berufliche Zuverlässigkeit in Frage stellen würde. [sic!]*

Bei der UGL-Holding lagen dazu schon ähnliche Eigenerklärungen mehrerer Aufsichtsräte der LILO vor. Mit einer Ausnahme änderten sich die bisher nominierten Vertreter*innen nicht - seitens der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH endete die Tätigkeit eines langjährigen Aufsichtsrats altersbedingt und ihm folgte der Geschäftsführer von Stern & Hafferl.

Das Kontrollamt empfiehlt zum eigenen Schutz der Aufsichtsratsmitglieder die Absolvierung eines „Fit & Proper (FPS¹⁴)-Kurses. Ein solcher Kurs wird derzeit seitens der UGL-Holding nicht angeboten. Im Zuge der aktuellen Evaluierung der Holdingstrukturen der UGL wird künftig auf derartige Qualifizierungsmaßnahmen verstärkt zu achten sein.

¹³ 112. Ordentliche Hauptversammlung, 26.6.2025, siebter Punkt der Tagesordnung „Wahl der Mitglieder des Aufsichtsrates auf fünf Jahre“

¹⁴ „Fit & Proper-System“ oder „ESA Information System“ (European Supervisory Authorities) – Gemeinsame Leitlinien zur Errichtung von effizienten und wirksamen Aufsichtspraktiken

4. FAZIT

Die LILO weist eine positive wirtschaftliche Entwicklung mit deutlichem Umsatz- und Ergebniswachstum auf. Diese Entwicklung ist vor allem den gesteigerten Fahrgastzahlen und den Investitionen aus dem MIP geschuldet.

5. AUSBLICK

Eine Änderung der Anteile an der LILO ist aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Verlassenschaftsverfahrens des vorigen Vorstandes noch offen.

Eine Nachnutzung der dann buchhalterisch abgeschriebenen bisherigen Triebwagen wird derzeit evaluiert. Eine Weiternutzung bzw. Vermietung der GTW wird angestrebt, solange es der technische Zustand erlaubt und Bedarf besteht. Damit könnten Erlöse lukriert und Standschäden vermieden werden.

Der Ausbau der Infrastruktur im nächsten MIP ist eine elementare Grundlage für ein planmäßiges Funktionieren der neuen Stadtbahnachse durch Linz. Diese „lebt“ von der Frequenz der Zubringer in Form von Passagieren und Zügen.

Freundliche Grüße
Der Kontrollamtsdirektor:



Dr. Gerald Schönberger MPM

Verteiler

1. B
2. GR Mag. Georg Redlhammer, Vorsitzender des Kontrollausschusses
3. GR Mag. Manuel Danner, Vorsitzender-Stellvertreter
4. GRⁱⁿ Andrea Heimberger
5. GR Daniel Höllinger
6. GR Georg Hubmann
7. GR Manfred Schuberger
8. GR Mag. Michael Obrovsky
9. GRⁱⁿ Mag.^a Helena Ziegler
10. GRⁱⁿ Ursula Roschger
11. GR DI Dr. Norbert Obermayr
12. GRⁱⁿ Mag.^a Gerlinde Grün
13. GR Lorenz Potocnik
14. MDⁱⁿ
15. PDⁱⁿ
16. FD
17. LILO – Linzer Lokalbahn AG

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aktiva – Jahre 2023 bis 2024	3
Tabelle 2:	Passiva – Jahre 2023 bis 2024	4
Tabelle 3:	Gewinn- und Verlustrechnung - Jahre 2023 bis 2024	5
Tabelle 4:	Beförderungsleistung - Jahre 2023 bis 2024	6
Tabelle 5:	Förderungsmittel des Bundes und Landes Oö. - Jahre 2023 bis 2024	7
Tabelle 6:	Unternehmenskennzahlen - Jahre 2023 bis 2024	8
Tabelle 7:	Unfallzahlen - Jahre 2024 bis Oktober 2025	8
Tabelle 8:	Übersicht Status der Empfehlungen	9

Abkürzungsverzeichnis

AktG	Aktiengesetz
BMD	BMD Systemhaus GmbH - Softwarehersteller
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
B&R	Bike and Ride
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GTW	Gelenktriebwagen
Hst.	Haltestelle
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
km/h	Kilometer pro Stunde
KPMG	Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft
LILO	Linzer Lokalbahn
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
P&R	Park and Ride
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
StS	Stadtsenat
UGB	Unternehmensgesetzbuch
UGL	Unternehmensgruppe der Stadt Linz
Vmax	Maximale Geschwindigkeit