Rechnungshof Österreich

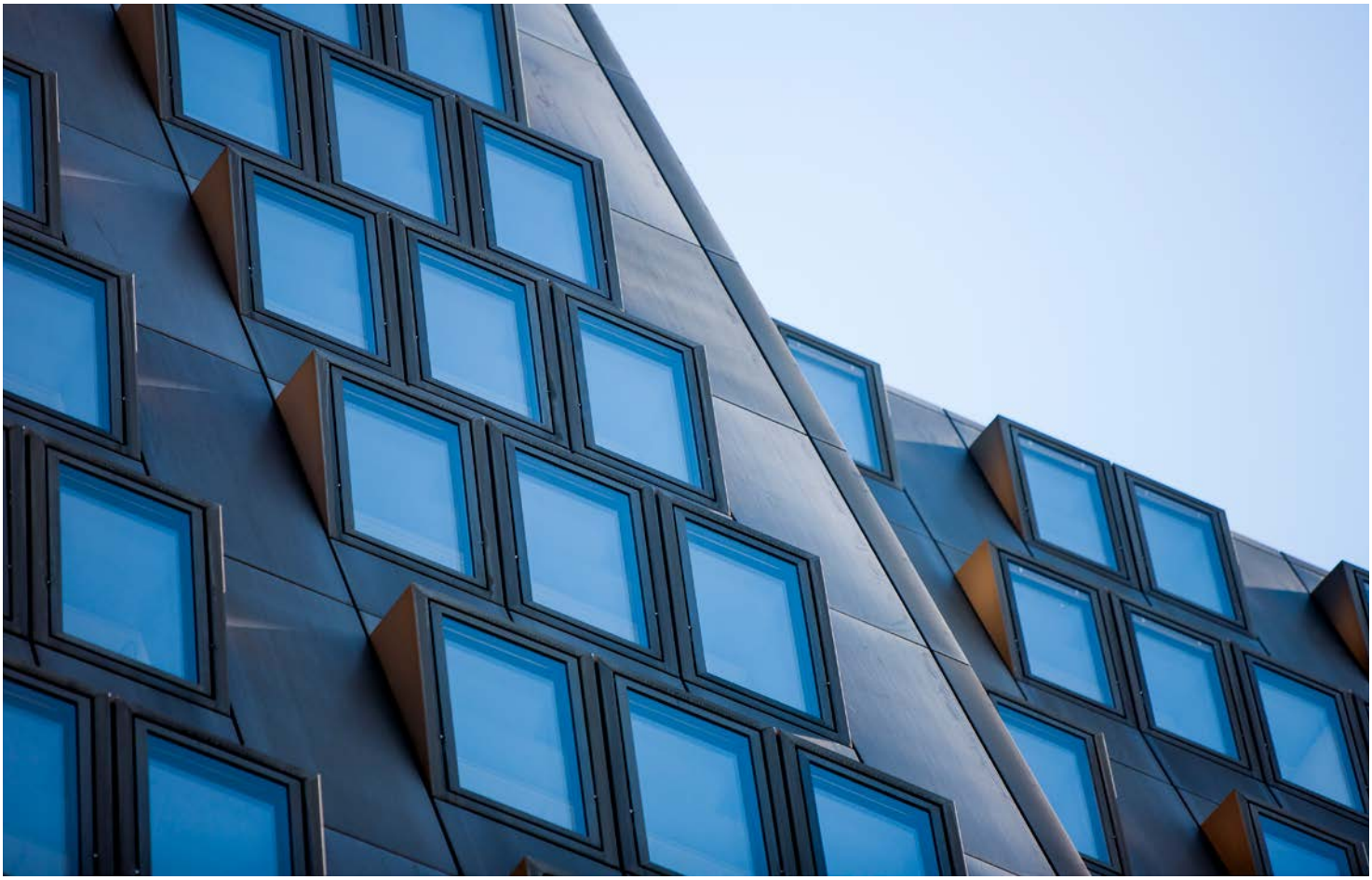
Unabhängig und objektiv für Sie.

Reihe BUND 2020/34

Reihe OBERÖSTERREICH 2020/5

Traunseetram

Bericht des Rechnungshofes



III–182 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Rechnungshof GZ 004.723/011–PR3/20

Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes–Verfassungsgesetz, dem Oberösterreichischen Landtag gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes–Verfassungsgesetz und dem Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden gemäß Art. 127a Abs. 6 Bundes–Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf– und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Rechnungshof Österreich
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
www.rechnungshof.gv.at
Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich
Herausgegeben: Wien, im Oktober 2020

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 – 8946
E–Mail info@rechnungshof.gv.at
facebook/RechnungshofAT
Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 5

Glossar 7

Prüfungsziel 9

Kurzfassung 9

Zentrale Empfehlungen 13

Zahlen und Fakten zur Prüfung 15

Prüfungsablauf und –gegenstand 17

Traunseetram 19

Beschlüsse zur Finanzierung der Infrastruktur 22

Planungsphase 24
- Ausgangslage 24
- Machbarkeitsstudie 2003 25
- Vorprojekt zur Durchbindung 28
- Planungen auf Landes– und Bezirksebene 29
- Planungen zur Traunseetram 30
- Angebot an öffentlichem Verkehr 32

Verkehrsplanung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 34
- Potenzialanalyse 34
- Fahrgastaufkommen 40
- Erweiterung der Traunseetram 47
- Nutzen–Kosten–Analyse 49
- Sensitivitätsanalysen 56

Kosten Traunseetram 59
- Prognostizierte Kosten 59
- Gesamtdarstellung des Mitteleinsatzes 63

Maßnahmenpakete 70
Begleitende Studien, Planungs– und Beratungsleistungen 70
Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte 71
Anbindung ÖBB–Bahnhof Gmunden 78
Finanzierung des Durchbindungsprojekts 78
Kostenbeiträge und Zuschüsse
an die Stadtgemeinde Gmunden 81
Remisen und Werkstätte 82
Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung 85
Kosten des laufenden Betriebs 86
Offene Projektkomponenten 90

Durchbindungsprojekt 92
Finanzierungsvereinbarung 92
Bauabwicklung 95
Kontrolle und Steuerung 100
Projektleitung und sonstige Eigenleistungen 113
Kostenentwicklung 114
Beschaffungsvorgänge 116

Attraktivierung der Traunseetram 124
Öffentlichkeitsarbeit 124
Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen 126

Schlussempfehlungen 129

Anhang 134
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger 134
Beschluss–Chronologie zum Projekt Traunseetram 135
Chronologie Durchbindungsprojekt 138

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Angebot öffentlicher Verkehr	32
Tabelle 2:	Verkehrsnachfrage der Traunseetram–Teilstücke (Bestand 2009)	34
Tabelle 3:	Potenzielle Verkehrsnachfrage der Traunseetram (Prognosejahr 2025)	35
Tabelle 4:	Fahrgäste Traunseetram	40
Tabelle 5:	Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahn– bzw. Bussystemen	44
Tabelle 6:	Ergebnis der Nutzen–Kosten–Analyse	50
Tabelle 7:	Zu erwartender Mitteleinsatz Traunseetram	54
Tabelle 8:	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	55
Tabelle 9:	Sensitivitätsanalyse 1: einmalige Investitionskosten	57
Tabelle 10:	Sensitivitätsanalyse 2: erforderliches Fahrgastaufkommen	57
Tabelle 11:	Prognostizierte Kosten des Durchbindungsprojekts im Zeitverlauf	61
Tabelle 12:	Mitteleinsatz	66
Tabelle 13:	Prognose Mitteleinsatz	67
Tabelle 14:	Privatbahnförderung bestehender Streckenabschnitte	72
Tabelle 15:	Ertüchtigung Straßenbahntrasse 2004 bis 2007	76
Tabelle 16:	Finanzierungsvereinbarung 2014	79
Tabelle 17:	Kostenbeiträge und Zuschuss	81
Tabelle 18:	Übersicht Kosten des laufenden Betriebs	88
Tabelle 19:	Eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und Erkenntnisse	97
Tabelle 20:	Straßenrechtliche Baubewilligungen und Erkenntnisse	98
Tabelle 21:	Beschlüsse der Steuerungsgruppe	106
Tabelle 22:	Verplante Mittel der „Reserve“ April 2015	106
Tabelle 23:	Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung Durchbindungsprojekt	114
Tabelle 24:	Übersicht über das Beschaffungsvolumen	116
Tabelle 25:	Direktvergaben jeweils an dasselbe Unternehmen	118
Tabelle 26:	Vorgelegte Unterlagen durch den Fördernehmer	120

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Streckenverlauf Traunseetram	19
Abbildung 2:	Durchbindungsprojekt Traunseetram	20
Abbildung 3:	Fahrgäste der Traunseetram je Zug Richtung Gmunden (März 2019)	42
Abbildung 4:	Fahrgäste der Traunseetram je Zug Richtung Vorchdorf (März 2019)	43
Abbildung 5:	Mitteleinsatz (in Mio. EUR) Traunseetram	65
Abbildung 6:	Zeitlicher Ablauf Durchbindungsprojekt	96
Abbildung 7:	Kontrolle und Steuerung gemäß Finanzierungsvereinbarung	100
Abbildung 8:	Projektorganisation Durchbindungsprojekt	104

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGStG	Bundes–Behindertengleichstellungsgesetz
BMG	Bundesministeriengesetz
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
CO_2	Kohlenstoffdioxid
dB	Dezibel
d.h.	das heißt
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
KG	Kommanditgesellschaft
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
leg. cit.	legis citatae (der zitierten Vorschrift)
m	Meter
m^2	Quadratmeter
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristige(s) Investitionsprogramm(e)
MIV	motorisierter Individualverkehr (z.B. PKW)
mm	Millimeter

Nfg.	Nachfolge
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich, oberösterreichisch
ÖV	öffentlicher Verkehr (z.B. Traunseetram, Busse)
p.a.	per annum
PKW	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TOP	Tagesordnungspunkt
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Atterseebahn

Bezeichnung für die Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee, die als meterspurige, elektrische Lokalbahn zwischen den Orten Attersee und Vöcklamarkt verkehrt. Sie weist eine Streckenlänge von 13,4 km auf und wird auch als Attergaubahn bezeichnet.

Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf

Ehemalige Bezeichnung des Lokalbahnabschnitts von der Haltestelle Gmunden Seebahnhof bis zum Bahnhof Vorchdorf; seit 1. September 2018 ist sie ein Teilstück der nunmehrigen Traunseetram.

Oberösterreichischer Verkehrsverbund

Er ist Dienstleister für das Land Oberösterreich im öffentlichen Verkehr und übernimmt die Fahrplan– und Tarifkoordination sowie die Leistungsbestellung. Die operative Wahrnehmung der Geschäfte erfolgt durch die OÖ Verkehrsverbund–Organisations GmbH Nfg. & Co KG.

Vorchdorferbahn

Bezeichnung für die Lokalbahn Lambach–Vorchdorf–Eggenberg, die als normalspurige elektrische Lokalbahn den Bahnhof Vorchdorf mit Lambach verbindet. Dort besteht eine Anschlussmöglichkeit zur Westbahnstrecke der ÖBB. Die Vorchdorferbahn weist eine Streckenlänge von 15,6 km auf, wovon 3,8 km zum Streckennetz der ÖBB–Infrastruktur AG gehören.

WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- Land Oberösterreich
- Stadtgemeinde Gmunden

Traunseetram

Prüfungsziel

Der RH überprüfte von November 2018 bis April 2019 die Realisierung der Traunseetram in Oberösterreich. Prüfungsziel war es, die Studien, Analysen und Beschlüsse im Vorfeld der Realisierung zu beurteilen ebenso wie die Gesamtkosten, das Projektmanagement und die Bauabwicklung in der Innenstadt von Gmunden, die Vergaben sowie die Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen. Projektmanagement, Vergaben und Bauabwicklung erfolgten durch das private Unternehmen A, für das der RH nicht prüfzuständig war. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis April 2019, wobei auch weiter zurückliegende Sachverhalte berücksichtigt wurden, wie die Grundsatzentscheidung für dieses Projekt im Jahr 2003.

Kurzfassung

Die Traunseetram entstand durch die Verbindung der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf. Die Trasse der Traunseetram führt vom ÖBB–Bahnhof Gmunden durch die Gmundner Innenstadt bis zum Bahnhof Vorchdorf. Die Traunseetram ist in der Stadtgemeinde Gmunden eine Straßenbahn, ab der Station Gmunden Seebad bis Vorchdorf eine Lokalbahn. Für die Verbindung der 2,3 km langen Straßenbahnlinie mit der 14,9 km langen Lokalbahnlinie musste eine rd. 800 m lange, sogenannte „Durchbindungsstrecke“ gebaut werden. Die Bürgerinnen und Bürger erhielten mit dieser Verbindung von zwei Bestandsstrecken ein modernes, barrierefreies und leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel. (TZ 2)

Im April 2003 erfolgte der Grundsatzbeschluss für das Projekt, erst mehr als 15 Jahre später im September 2018 die Inbetriebnahme. Damit konnte das Angebot an öffentlichem Verkehr in Gmunden um 28,5 % erhöht werden. Die Fahrzeit mit der Traunseetram von der Gmundner Innenstadt bis zum Bahnhof Vorchdorf betrug 26 Minuten, laut Routenplaner benötigte ein PKW für die gleiche Strecke nur

17 Minuten. Damit könnte es schwierig sein, vor allem Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom PKW auf die Bahn zu motivieren. (TZ 9)

Der Bund, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden finanzierten das Projekt. In den Jahren 2002 bis 2015 gab es mehrere Beschlüsse zur Finanzierung der Infrastruktur für 18 Maßnahmenpakete. Bei allen Beschlüssen der drei Gebietskörperschaften fehlte eine Gesamtübersicht über den Mitteleinsatz zur Realisierung der Traunseetram. (TZ 3)

Der Mitteleinsatz (Investition in die Infrastruktur inkl. Kosten des laufenden Betriebs) betrug im Zeitraum 2003 bis 2018 78,94 Mio. EUR. Im Zeitraum 2019 bis 2030 ist voraussichtlich ein Mitteleinsatz von 82,93 Mio. EUR zu erwarten. Gemeinsam mit dem im Jahr 2030 verbleibenden Restwert der Niederflur–Straßenbahn–Garnituren beträgt der gesamte Mitteleinsatz zur Realisierung der Traunseetram im Zeitraum 2003 bis 2030 169,07 Mio. EUR. (TZ 17)

Im Zeitraum 2003 bis 2018 betrug der Beitrag des Landes 62 %, des Bundes 20 % und der Stadtgemeinde 10 %. Der Rest kam von der Unternehmensgruppe A und vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund (Beitrag der Fahrgäste). (TZ 17)

Der Landesrechnungshof Oberösterreich überprüfte im Jahr 2011 die Stadtgemeinde Gmunden und empfahl, das Projekt Traunseetram in ein Gesamtverkehrskonzept zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs einzubinden. Das setzte die Stadtgemeinde Gmunden mit der Verbindung der Straßenbahn mit der Lokalbahn um. Es unterblieb jedoch eine Beurteilung alternativer Konzepte, etwa mit Buslinien. So beauftragte die Unternehmensgruppe A im Jahr 2010 eine Potenzialanalyse ausschließlich für das Projekt Traunseetram und nicht auch für alternative Verkehrsmittel. (TZ 8, TZ 10)

Die Potenzialanalyse rechnete mit 2.730 Fahrgästen pro Werktag und prognostizierte bis 2025 sogar 3.300 Fahrgäste. Tatsächlich fuhren im ersten Jahr nur durchschnittlich 2.260 Fahrgäste mit der Traunseetram. Diese Fahrgastzahlen lagen auch deutlich unterhalb der Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahnen, die laut Fachliteratur bei 20.000 bis 100.000 Fahrgästen pro Tag liegt. Für Buslinien liegt dieser Wert bei 8.000 bis 15.000 Fahrgästen. Bereits ein Vergleich der prognostizierten Fahrgastzahlen in der Potenzialanalyse mit den Referenzwerten für Straßenbahn und Bus hätte zu der Umsetzung eines Buskonzepts führen müssen. (TZ 11)

Die Unternehmensgruppe A erstellte im Auftrag der Stadt Gmunden und des Landes Oberösterreich im Jahr 2012 eine Nutzen–Kosten–Analyse. Demnach sollten die Kosten pro Jahr bei 1,66 Mio. EUR liegen, der Nutzen bei 2,15 Mio. EUR. Diese Berechnungen basierten allerdings auf der Potenzialanalyse mit den zu optimistischen Fahrgastzahlen und auf den geschätzten Investitionskosten aus dem Vorpro-

jekt in Höhe von rd. 13 Mio. EUR. Tatsächlich lagen die prognostizierten Kosten im Herbst 2012 bereits bei rd. 25 Mio. EUR. In die Wirtschaftlichkeitsprüfung hätten alle einmalig anfallenden Investitionen in Höhe von rd. 71 Mio. EUR aufgenommen werden müssen. Auch fehlte eine Berechnung von möglichen Alternativen, wie etwa Buskonzepte. Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte den Nachweis der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit (Wirtschaftlichkeitsberechnung), der Sinnhaftigkeit sowie der Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten nicht schriftlich dokumentiert. (TZ 13)

Die Nutzen–Kosten–Analyse anhand tatsächlicher Zahlen ergab jährliche Kosten von 4,05 Mio. EUR und einen jährlichen Nutzen von 1,43 Mio. EUR. Die Kosten inkl. Betrieb und Erhalt der Traunseetram übersteigen damit den Nutzen um das Dreifache. Das Nutzen–Kosten–Verhältnis liegt mit 0,35 klar unter der erforderlichen Wirtschaftlichkeitsgrenze von 1,0. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund – etwa des Ziels 9.1 – der Agenda 2030 der Vereinten Nationen (Aufbau einer hochwertigen, verlässlichen und nachhaltigen Infrastruktur) erachtete der RH grundsätzlich Investitionen in den öffentlichen Schienenverkehr für zweckmäßig. Dabei sind allerdings die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu beachten. Nach Ansicht des RH bedarf es hierzu jedoch tragfähiger, faktenbasierter Grundlagen, um die sachgerechte Qualität von Entscheidungen über die Gestaltung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. (TZ 14)

Relevante Studien für den Entscheidungsprozess für das Projekt Traunseetram, wie eine Machbarkeitsstudie, die Potenzialanalyse und die Nutzen–Kosten–Analyse, beauftragte die Unternehmensgruppe A selbst und verrechnete dem Land die Kosten zum Teil im Nachhinein. Die Unternehmensgruppe A war jedoch zugleich Fördernehmer. Derartige Beauftragungen durch Fördernehmer sind unter Compliance–Gesichtspunkten problematisch. Die Objektivität und Vollständigkeit der Studien und Analysen sind so nicht sichergestellt. (TZ 18)

Die Realisierung der Traunseetram sollte in zwei Abschnitten zwischen 2014 und 2017 erfolgen. Die tatsächliche Umsetzung des Durchbindungsprojekts verzögerte sich um rund ein Jahr. Ein Grund für die Verzögerungen war, dass die Stadtgemeinde Gmunden nachträgliche Änderungen forderte. Die überarbeitete Ausgestaltung der neuen Traunbrücke und die Bauzeitverlängerung führten zu Mehrkosten von 1,37 Mio. EUR. (TZ 29)

Die Fördergeber des Durchbindungsprojekts, also das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden, nahmen ihre Kontroll– und Steuerungsrechte bei der Abwicklung des Projekts nicht in dem Ausmaß wahr, wie dies in der Finanzierungsvereinbarung vorgesehen war. Sie übertrugen der Unternehmensgruppe A die Einrichtung des externen kaufmännischen und technischen Controllings, ohne Vorgaben

hinsichtlich der Aufgaben und Berichtspflichten zu machen. Die Controlling–Berichte hatten einen unzureichenden Detaillierungsgrad, womit die erforderliche Transparenz nicht gegeben war. Dennoch akzeptierten die Fördergeber diese Berichte als Nachweis für die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel. (TZ 30)

Auch waren in den Berichten des kaufmännischen und technischen Controllings die Zahlungen an die Unternehmensgruppe A und an die mit diesem verbundenen Unternehmen nicht ersichtlich, sondern unter anderen Positionen subsumiert. Für das kaufmännische und technische Controlling lagen weiters keine Leistungsbeschreibung und keine Definition der Aufgaben und des Kontrollumfangs vor. Eine Überprüfung der Ergebnisse des kaufmännischen und technischen Controllings anhand eines Soll–Ist–Vergleichs war so nicht möglich. (TZ 34)

Auch bei anderen Gremien der Projektorganisation gab es Mängel. Für die Steuerungsgruppe gab es keine Geschäftsordnung. Weiters war die Steuerungsgruppe bei finanziell und zeitlich relevanten Entscheidungen – wie etwa bei der überarbeiteten Ausgestaltung der neuen Traunbrücke – nicht eingebunden. Das Kontrollgremium, in dem Vertreter des Landes und der Stadtgemeinde vertreten waren, war nicht verpflichtet, die Berichte des kaufmännischen und technischen Controllings zu prüfen. Der Beirat zur Realisierung des Projekts wiederum, der eigentlich nur eine beratende Funktion hatte, traf auch Entscheidungen – etwa zur Traunbrücke –, die wesentliche zeitliche und finanzielle Auswirkungen hatten. (TZ 32, TZ 33, TZ 35)

Mängel gab es auch bei den Vergaben, vor allem bei den Direktvergaben. Es fehlten Dokumentationen zur Auftragswertermittlung und zur Wahl des Vergabeverfahrens ebenso wie Leistungsbeschreibungen und Vergleichsangebote. (TZ 39)

Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit kostete zwischen 2014 und 2018 rd. 540.000 EUR. Zielgruppe der Information waren vor allem die Bürgerinnen und Bürger in und rund um Gmunden, nicht jedoch Touristinnen und Touristen. Nach Fertigstellung der Traunseetram stellte die Stadtgemeinde Gmunden die laufende Medienarbeit und Information ein. Mobilitäts– und Entwicklungsstrategien für den Raum Gmunden enthielten eine Reihe von Vorschlägen, um die Attraktivität der Traunseetram und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden setzten diese noch nicht zur Gänze um. (TZ 40, TZ 41)

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

- Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten bei Projekten im öffentlichen Verkehr nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Realisierungsentscheidungen heranziehen, die auf einer vollständigen – und regelmäßig aktualisierten – Gesamtbetrachtung des erwarteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufbauen. (TZ 13)

- Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten für die Beschlussfassung von Infrastrukturprojekten – neben dem zu erwartenden Mitteleinsatz der eigenen Gebietskörperschaft – auch eine gebietskörperschaftenübergreifende Betrachtung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vornehmen. (TZ 3)

- Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Gmunden und der Oberösterreichische Verkehrsverbund sollten die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs gebietskörperschaftenübergreifend kalkulieren. (TZ 26)

- Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen bereits bei der Planung des Trassenverlaufs vorsehen, um ein möglichst attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs für die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. (TZ 8)

- Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten entscheidungsrelevante Studien zu Projekten im öffentlichen Verkehr – zur Sicherstellung von deren Objektivität – selbst beauftragen und inhaltlich all jene Aspekte vorgeben, die für den sachlichen Entscheidungsprozess notwendig sind. (TZ 18)

- Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten Kriterien für die Gewährung von Förderungen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in einem Förderprogramm oder eigenen Förderrichtlinien festlegen. (TZ 28)

- Das Land Oberösterreich sollte seine Förderrichtlinien für alle Förderungen anwendbar machen. (TZ 28)

- Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden sollten Controlling– und Kontrollfunktionen als Fördergeber selbst beauftragen, um ein direktes Vertragsverhältnis zwischen Controlling und Kontrolle sowie dem Fördernehmer zu vermeiden. (TZ 34)

Zahlen und Fakten zur Prüfung

Traunseetram			
Entstanden durch den Zusammenschluss der ehemaligen Straßenbahn Gmunden (Eröffnung 1894) und der ehemaligen Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Eröffnung 1912). Kernstück der Realisierung der Traunseetram bildete eine rd. 800 m lange neue Verbindungsstrecke durch das Stadtgebiet von Gmunden inkl. Errichtung einer neuen Brücke über die Traun (**Durchbindungsprojekt**). Die Traunseetram (Spurweite 1.000 mm) verbindet den ÖBB–Bahnhof Gmunden mit dem Bahnhof Vorchdorf (Umsteigemöglichkeit zur Vorchdorferbahn).			
Linienbetrieb Traunseetram:		Teilbetrieb seit Dezember 2014 Vollbetrieb seit September 2018	
Streckenlänge (Betriebslänge):		rd. 18 km	
Streckenhöchstgeschwindigkeit:		60 km/h	
Eigentümer und Betreiber (privat):		Unternehmensgruppe A	
Niederflur–Straßenbahn–Garnituren:		8 Garnituren	
Bedientakt (werktags):		Halbstundentakt zwischen Vorchdorf und Engelhof; abwechselnd 10– und 20–Minuten–Taktung in Gmunden	
Fahrgäste pro Werktag			
Straßenbahn Gmunden (2009)	Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (2009)	Traunseetram (Oktober 2018 bis September 2019)	Traunseetram (Prognose 2025)
890	770	2.260	3.330
Mitteleinsatz zur Realisierung der Traunseetram: 169,07 Mio. EUR			
Finanzierung	**Mitteleinsatz 2003 bis 2018**	**erwarteter Mitteleinsatz 2019 bis 2030**	
	in Mio. EUR		
Bund	15,99	17,94	
Land Oberösterreich	48,94	57,87	
Stadtgemeinde Gmunden	8,08	2,95	
Unternehmensgruppe A	4,94	0,15	
Fahrgäste	0,99	4,02	
Restwert der Fahrzeuge	–	7,20[3]	
Summe	**78,94[1]**	**90,13[2]**	
Detailbetrachtung Durchbindungsprojekt:		in Mio. EUR	
genehmigter Kostenrahmen:		30,00	
Schlussrechnungssumme (vorläufig, Stand März 2019)		28,74	
Finanzierungsanteile	80 % Land Oberösterreich, 20 % Stadtgemeinde Gmunden; Zwischenfinanzierung über eine Investitionsfinanzierung der Europäischen Investitionsbank		

[1] inkl. Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte, Studien und Analysen sowie Kosten des laufenden Betriebs

[2] inkl. Kosten des laufenden Betriebs, Instandhaltung des Lokalbahnabschnitts, der für einen optimalen Betriebsablauf noch notwendigen Projektkomponenten sowie Restwert der auf der Traunseetram eingesetzten Niederflur–Straßenbahn–Garnituren zum Ende der Laufzeit des Leasingvertrags, zugleich Ende der Laufzeit des bestehenden Verkehrsdienstevertrags

[3] Restwert der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge am Ende der Laufzeit des bestehenden Verkehrsdienstevertrags (2030)

Quellen: BMVIT; Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von November 2018 bis April 2019 im damals zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Land Oberösterreich, bei der Stadtgemeinde Gmunden sowie bei der OÖ Verkehrsverbund–Organisations GmbH Nfg. & Co KG (in der Folge: **Oberösterreichischer Verkehrsverbund**) die Realisierung der Traunseetram (bis Ende August 2018 als „StadtRegio–Tram Gmunden" bezeichnet).

(2) Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis April 2019. Um das Projekt Traunseetram in seiner Gesamtheit beurteilen zu können, berücksichtigte der RH auch gebarungsrelevante Vorgänge aus den Vorjahren, insbesondere ab 2003 mit der Grundsatzentscheidung zur Realisierung der Traunseetram.

(3) Ziel der Gebarungsüberprüfung war im Wesentlichen die Beurteilung

- von Studien und Analysen (z.B. Machbarkeitsstudie, Potenzialanalyse, Nutzen–Kosten–Analyse) sowie der Beschlüsse, die der Realisierung der Traunseetram zugrunde lagen,
- des Umfangs und der Entwicklung der Gesamtkosten der Traunseetram (Investitionskosten und Kosten des laufenden Betriebs),
- des Projektmanagements und der Bauabwicklung betreffend die Errichtung der rd. 800 m langen Durchbindung durch die Gmundner Innenstadt zwischen den Haltestellen Gmunden Franz–Josef–Platz und Gmunden Seebahnhof inkl. Neuerrichtung der Traunbrücke (**Durchbindungsprojekt**),
- der Recht– und Zweckmäßigkeit der Vergaben des Durchbindungsprojekts und
- möglicher Attraktivierungsmaßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen.

(4) Die Gebarungsüberprüfung des RH geht auf das Bürgerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Prüfungsplanung zurück.

(5) Die Verkehrsangelegenheiten waren bis 28. Jänner 2020 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesiedelt. Mit Inkrafttreten der BMG–Novelle 2020[1] ressortierten die Verkehrsangelegenheiten zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Der RH überprüfte daher das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Adressat der Empfehlungen ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (beide in der Folge: **Ministerium**). Weitere Empfehlungen richteten sich an das Land Oberösterreich, an die Stadtgemeinde Gmunden sowie an den Oberösterreichischen Verkehrsverbund.

[1] BGBl. I 8/2020 vom 28. Jänner 2020, in Kraft getreten am 29. Jänner 2020

(6) Zu dem im Jänner 2020 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das Ministerium im April 2020 Stellung. Die Stadtgemeinde Gmunden gab im April 2020 ihre Stellungnahme ab. Das Land Oberösterreich übermittelte seine Stellungnahme gemeinsam mit der des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes im Mai 2020. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden gaben zu den an beide gemeinsam gerichteten Empfehlungen dieselben Stellungnahmen ab.

Der RH erstattete im Oktober 2020 seine Gegenäußerungen an das Ministerium, an das Land Oberösterreich und an die Stadtgemeinde Gmunden. Gegenüber dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund verzichtete der RH auf eine Gegenäußerung.

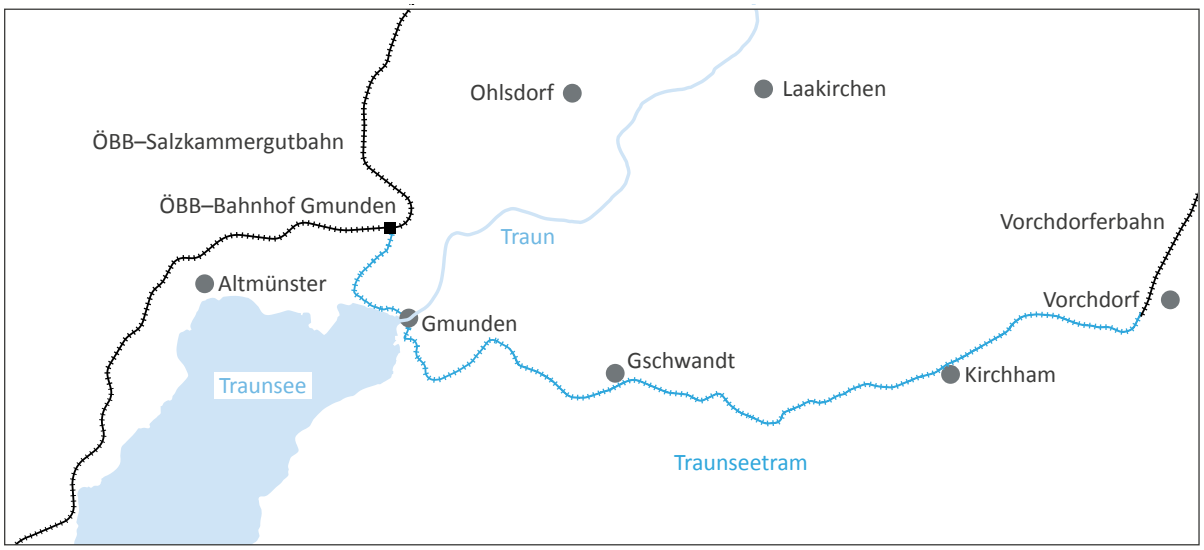
(7) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden hielten in ihren Stellungnahmen grundsätzlich fest, dass für das Projekt neben der verkehrlichen Bedeutung samt nachhaltiger Erhaltung der (elektrifizierten) Bestandsstrecken auch die Aufwertung der Innenstadt von Gmunden und die ohnehin notwendige Infrastrukturerneuerung (Einbauten) ausschlaggebend gewesen seien. Eine klassische Nutzen–Kosten–Betrachtung sei als untauglich erachtet und daher nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen worden.

Die Projektabwicklung sei in dieser Form für das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden Neuland gewesen. Mithilfe eines Kontroll– und Entscheidungsmechanismus sollte eine möglichst zielorientierte Mittelverwendung erreicht werden. Die gewonnenen Erfahrungen könnten dazu beitragen, künftige Projekte zu optimieren.

Traunseetram

2.1 Die Traunseetram entstand durch die Verbindung der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf. Die Trasse der schmalspurigen[2] Traunseetram führt vom ÖBB–Bahnhof Gmunden durch die Gmundner Innenstadt über die Gemeinden Gschwandt und Kirchham bis zum Bahnhof Vorchdorf[3]. Dort besteht eine Umsteigemöglichkeit zur normalspurigen[4] Lokalbahn Lambach–Vorchdorf–Eggenberg (**Vorchdorferbahn**). Die Traunseetram wird in der Stadtgemeinde Gmunden als Straßenbahn und zwischen den Stationen Gmunden Seebahnhof und Bahnhof Vorchdorf als Lokalbahn betrieben.

Abbildung 1: Streckenverlauf Traunseetram



Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

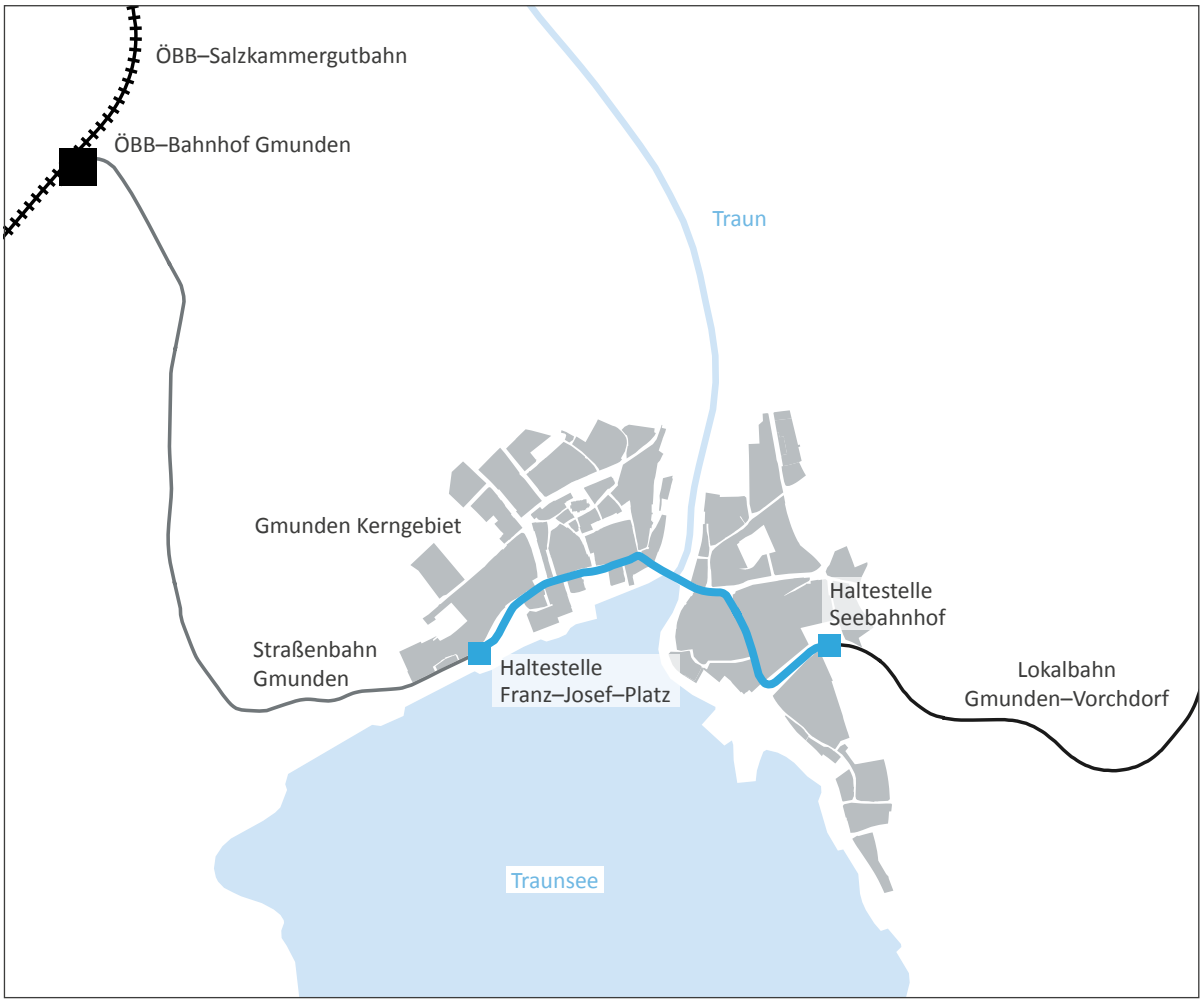
[2] Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 1.000 mm

[3] Diese vier Gemeinden mit rd. 25.600 Einwohnerinnen und Einwohnern sind Teil der Stadtregion Gmunden–Vöcklabruck, die mit 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern den zweitgrößten Agglomerationsraum nach dem Zentralraum Linz–Wels in Oberösterreich darstellt.

[4] Normalspurbahn mit einer Spurweite von 1.435 mm

Um die Traunseetram zu realisieren, war eine rd. 800 m lange Durchbindungsstrecke[5] zur Verbindung der 2,3 km langen Straßenbahnlinie in Gmunden mit der 14,9 km langen Lokalbahnlinie Gmunden–Vorchdorf erforderlich, wie aus Abbildung 2 ersichtlich:

Abbildung 2: Durchbindungsprojekt Traunseetram



Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

[5] Die Durchbindungsstrecke verbindet die ehemaligen Endbahnhöfe Franz–Josef–Platz und Seebahnhof.

Vom ersten Grundsatzbeschluss zur Verwirklichung des Projekts im Jahr 2003 bis zur Inbetriebnahme der Traunseetram im September 2018 vergingen rd. 15 Jahre. Die Realisierung des mit Mitteln des Bundes[6], des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden finanzierten Projekts Traunseetram erfolgte etappenweise und beinhaltete im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Bestandsstrecken der Straßenbahn Gmunden sowie der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf, Vorbereitung der Strecken und der Anlagen für den Einsatz von Niederflur–Straßenbahn–Garnituren, die eine barrierefreie Nutzung gemäß Bundes–Behindertengleichstellungsgesetz[7] ermöglichen,
- Errichtung der rd. 800 m langen Durchbindungsstrecke,
- Neuerrichtung der Gmundner Traunbrücke als Teil des Durchbindungsprojekts,
- Beschaffung neuer Niederflur–Straßenbahn–Garnituren und
- Errichtung einer Remise und einer Werkstätte in Vorchdorf.

Für einen optimalen Betriebsablauf der Traunseetram waren Anfang 2019 noch folgende Projektkomponenten zu realisieren:

- Errichtung einer zusätzlichen, überdachten Remise für fünf der acht Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram,
- Errichtung einer Park & Ride–Anlage im Bereich der Haltestelle Engelhof,
- Errichtung einer Ausweiche in Kirchham, um den angestrebten 15–Minuten–Takt im Innenstadtbereich Gmunden zu ermöglichen, sowie
- Adaptierung von Haltestellen entlang der Lokalbahnstrecke[8], um eine barrierefreie Nutzung gemäß Bundes–Behindertengleichstellungsgesetz zu ermöglichen und die Erreichbarkeit zu verbessern.

2.2 Der RH wies auf die Bemühungen des Ministeriums, des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden hin, das vorhandene öffentliche Mobilitätsangebot durch die Verbindung zweier Bestandsstrecken zur Traunseetram zu erweitern, um damit den Bürgerinnen und Bürgern der Region ein modernes, barrierefreies und leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel anzubieten.

6 insbesondere Finanzierungsbeiträge gemäß Privatbahngesetz 2004, BGBl. I 39/2004; „Privatbahnförderung“, abgewickelt durch das Ministerium

7 Bundes–Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG, BGBl. I 82/2005 i.d.g.F.

8 Haltestelle Kirchham und Bahnhof Vorchdorf

Beschlüsse zur Finanzierung der Infrastruktur

3.1 (1) Der Bund[9], das Land Oberösterreich sowie die Stadtgemeinde Gmunden fassten in den Jahren 2002 bis 2015 Beschlüsse mit einem Investitionsvolumen von rd. 61 Mio. EUR zur Finanzierung der Infrastruktur der Traunseetram[10] bzw. zur Finanzierung von Studien, die mit der Bereitstellung der Infrastruktur im Zusammenhang standen[11] (Tabelle A im Anhang).

(2) Den ersten grundsätzlichen Beschluss zur Realisierung der Traunseetram fasste der Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden im April 2003. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bewilligten zuletzt im Juli 2015 die Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur der Traunseetram.

(3) Die Beschlussfassungen erfolgten etappenweise in 18 Maßnahmenpaketen, wobei drei Maßnahmenpakete mit insgesamt 50 Mio. EUR rd. 82 % der beschlossenen Infrastruktur–Investitionen umfassten. Diese drei Maßnahmenpakte waren

- das Durchbindungsprojekt zur Verbindung der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf mit einem Finanzierungsvolumen von 30 Mio. EUR sowie
- das 7. und
- das 8. Mittelfristige Investitionsprogramm (**MIP**) gemäß Privatbahngesetz 2004 zur Ertüchtigung der bestehenden Lokalbahnstrecke Gmunden–Vorchdorf, in deren Rahmen Finanzierungsbeiträge von insgesamt rd. 20 Mio. EUR gewährt wurden.

Eine Gesamtdarstellung des mit der Realisierung der Traunseetram verbundenen Mitteleinsatzes lag den einzelnen Beschlussfassungen nicht zugrunde. Für jedes Maßnahmenpaket betrachtete und genehmigte die jeweilige Gebietskörperschaft ausschließlich die von ihr zu tragenden Finanzierungsanteile.

(4) Im Jahr 2011 beauftragte die Unternehmensgruppe A, die 13 der 18 Maßnahmenpakete umsetzte, eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Form einer Nutzen–Kosten–Analyse des Projekts Traunseetram. Diese lag im Jänner 2012 vor, als die Gebietskörperschaften mit 18,80 Mio. EUR bereits rund ein Drittel der Infrastruktur–Investitionen genehmigt hatten. Die Ergebnisse der Nutzen–Kosten–Analyse berücksichtigten die Gebietskörperschaften bei den weiteren Beschlussfassungen zur Finanzierung des Projekts Traunseetram nicht.

[9] vertreten durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen

[10] ohne Kosten des laufenden Betriebs

[11] Zusätzlich steuerte die Unternehmensgruppe A (bestehend aus dem Unternehmen A und dem Unternehmen B) 5,09 Mio. EUR zu den bislang bereits beschlossenen Investitionskosten der Traunseetram bei.

3.2 Der RH hielt fest, dass der Bund, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen und Studien zur Verwirklichung der Traunseetram etappenweise in 18 Maßnahmenpaketen in den Jahren 2002 bis 2015 beschlossen hatten. Der RH kritisierte, dass eine Gesamtdarstellung des mit der Realisierung der Traunseetram verbundenen Mitteleinsatzes im Rahmen der Beschlussfassungen der Gebietskörperschaften nicht erfolgte. Die Ergebnisse einer Nutzen–Kosten–Analyse aus dem Jahr 2012, welche die Unternehmensgruppe A erstellen ließ, als der Bund, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bereits rund ein Drittel der Infrastruktur–Investitionen genehmigt hatten, fanden bei den weiteren Beschlussfassungen keine Berücksichtigung.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, für die Beschlussfassung von Infrastrukturprojekten – neben dem zu erwartenden Mitteleinsatz der eigenen Gebietskörperschaft – auch eine gebietskörperschaftenübergreifende Betrachtung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen.

3.3 (1) Das Ministerium merkte in seiner Stellungnahme an, dass in den auf Basis des Privatbahngesetzes abgeschlossenen Finanzierungsübereinkommen zur Privatbahnfinanzierung für die jeweils fünfjährige Finanzierungsperiode stets die gesamten Investitionskosten bzw. Instandhaltungsaufwendungen sowie sämtliche Finanzierungsanteile der Partner dargestellt seien.

(2) Laut Stellungnahmen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden sei der Mitteleinsatz zur Errichtung der Durchbindungsstrecke gebietskörperschaftenübergreifend (Stadtgemeinde Gmunden und Land Oberösterreich) dargestellt worden. Der Mitteleinsatz anderer Gebietskörperschaften (Bund) habe sich zum Teil auf die Lokalbahnstrecke und zu einem geringen Teil auf die Bestandsstrecke der Straßenbahn Gmunden bezogen. Diese Mittel seien nicht im Bauprojekt „Durchbindung“ enthalten gewesen.

3.4 (1) Der RH entgegnete dem Ministerium, dass bei der Realisierung der Traunseetram in den Finanzierungsübereinkommen zur Privatbahnförderung stets nur die geplanten Investitionskosten des Abschnitts Gmunden–Vorchdorf (Seebahnhof) enthalten waren. Mit der Traunseetram entschieden sich die Projektpartner jedoch für einen integrativen Ansatz zur Realisierung einer StadtRegioTram von Vorchdorf bis zum ÖBB–Bahnhof Gmunden. Aus Sicht des RH wäre folglich – zumindest ab 2014 (Grundsatzbeschluss zur Realisierung der Traunseetram) – bei der Gewährung von Mitteln der Privatbahnförderung auch eine gebietskörperschaftenübergreifende Betrachtung des zu erwartenden Mitteleinsatzes für das gesamte Projekt Traunseetram vorzunehmen gewesen.

(2) Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass das Durchbindungsprojekt lediglich einen Lückenschluss zur Realisierung der Traunseetram darstellte. Ohne Ertüchtigung des Lokalbahnabschnitts und der Bestandsstrecke der Straßenbahn Gmunden hätte das gesamte Projekt Traunseetram nicht umgesetzt werden können. Der RH erachtete es daher im Sinne der Transparenz und aussagekräftiger Entscheidungsgrundlagen für die politischen Entscheidungsträger als notwendig, stets den gesamten erforderlichen Mitteleinsatz zur Realisierung eines Projekts und dabei insbesondere jenen der öffentlichen Hand vollständig darzustellen.

Planungsphase

Ausgangslage

4 Im Jahr 1975 fuhren jährlich rd. 540.000 Fahrgäste mit der Straßenbahn Gmunden. Anfang der 2000er Jahre gingen mit der Verkürzung der Strecke[12] und der damit einhergehenden Auflassung der Haltestelle am Rathausplatz die Fahrgastzahlen auf jährlich unter 300.000 Fahrgäste zurück. Die Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf beförderte im Jahr 2005 rd. 279.000 Fahrgäste. Im Jahr 2002 befanden sich die Bestandsstrecken in einem desolaten Zustand.[13] Darüber hinaus stammte der „neueste" Triebwagen aus dem Jahr 1962. Weder die Fahrzeuge der Straßenbahn Gmunden noch jene der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf erfüllten die Anforderungen des Bundes–Behindertengleichstellungsgesetzes bezüglich Barrierefreiheit.

Der seit 2002 geltende Generalverkehrsplan der Stadtgemeinde Gmunden sah vor, die Straßenbahn wieder bis zum Rathausplatz zu verlängern, um einen Umstieg zu den Citybuslinien zu ermöglichen. Gleichzeitig wäre die Traunbrücke für den motorisierten Individualverkehr (vorwiegend PKW) zu sperren, um das Durchqueren des Stadtzentrums[14] der Straßenbahn, den Stadtbussen, den Radfahrerinnen und Radfahrern sowie den Fußgängerinnen und Fußgängern vorzubehalten.

12 Stilllegung des Abschnitts Franz–Josef–Platz bis Rathausplatz

13 An mehreren Stellen gab es Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund des schlechten Zustands der Strecken. Auf nahezu allen Abschnitten war das seitliche Schaukeln der Triebwagen deutlich zu spüren.

14 von der Theaterkreuzung über den Rathausplatz bis zum Klosterplatz

Machbarkeitsstudie 2003

5.1 (1) In den Jahren 2002 und 2003 erarbeitete ein Beirat verschiedene Varianten zur Attraktivierung und Sanierung der Bestandsstrecken sowie einer Verbindung der Strecken der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf zur Traunseetram (in der Folge: **Machbarkeitsstudie 2003**).

Der Beirat bestand aus Vertreterinnen und Vertretern des Landes Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden, der Unternehmensgruppe A, des Vereins C sowie zweier Planungsbüros. Das Ministerium (zuständig für Gesamtverkehrsplanung und Privatbahnförderung) sowie der Oberösterreichische Verkehrsverbund waren im Beirat nicht vertreten.

Der Beirat erarbeitete verschiedene Trassenvarianten für eine Durchbindung der Straßenbahn Gmunden bis zur Endhaltestelle der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Seebahnhof). Alternativen zur Traunseetram, wie beispielsweise die Einstellung des Straßenbahnbetriebs und dessen Ersatz durch ein neues Citybuskonzept, waren nicht Teil der Überlegungen.

(2) Das federführende Planungsbüro (Unternehmen L) sah ein Bewertungsverfahren zur Reihung der ausgearbeiteten Trassenvarianten in Form einer Nutzwertanalyse vor. Dazu erarbeitete es einen Kriterienkatalog, anhand dessen die Beiratsmitglieder die vorgeschlagenen Varianten in einem Punktesystem bewerten sollten. Der Kriterienkatalog sowie die Gewichtung der einzelnen Kriterien[15] waren mit dem Beirat abgestimmt. Die einheitliche Bewertung der vorliegenden Varianten wäre im Rahmen einer Beiratssitzung, mit dem damaligen Bürgermeister von Gmunden, von allen Beteiligten durchzuführen gewesen. Zu dieser gemeinsamen Bewertung kam es jedoch nicht. Einzig das Unternehmen L füllte das Bewertungsformular aus. Der Beirat kam darin überein, dass keine quantitative Entscheidung[16] getroffen werden solle und eine Wirkungsanalyse in Form einer Auflistung der Vor– und Nachteile der einzelnen Trassenvarianten effektiver wäre.

(3) Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im März 2003 im Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden präsentiert. Als Kernstück enthielt diese die Planung einer Durchbindung der Straßenbahn Gmunden zur Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Seebahnhof), wobei der Beirat aus verkehrstechnischer Sicht eine Trassenvariante über die Esplanade am Traunsee der später umgesetzten Trassenführung über die Kammerhofgasse vorzog. Der Nachteil der Trassenführung über die Esplanade bestand in einem Flächenbedarf für die Straßenbahn im Naherholungs– und Ruhebereich direkt am See. Eine geplante direkte Anbindung eines Gmundner Einkaufszentrums wurde zurückgestellt. Die Anbindung der Grünbergseilbahn (als touristischer Impuls)

[15] Bewertungsverfahren: 19 Kriterien zugeordnet zu den vier Oberzielen: Verkehr, Bau, Betrieb und Umwelt

[16] Summierung der durch die Beiratsmitglieder für die einzelnen Planungsvarianten vergebenen Punkte

sowie der in der Nähe befindlichen Siedlung Sonnenhang wäre nach den Erkenntnissen des Beirats nur dann sinnvoll, wenn betrieblich eine zweite Linie geführt würde. Die Verlängerung der Traunseetram bis zur Grünbergseilbahn sowie die Anbindung des Gmundner Einkaufszentrums wurden auf die Jahre 2010 bis 2012 verschoben.

(4) Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden fasste im April 2003 einen einstimmigen Grundsatzbeschluss, das vorliegende Konzept gemäß Machbarkeitsstudie – unter der Voraussetzung, dass das Land Oberösterreich 75 % der Kosten trägt – umzusetzen. Im Juni 2003 präsentierte die Stadtgemeinde Gmunden im Rahmen eines Pressetermins das Ergebnis der Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit.

Das Land Oberösterreich leitete daraufhin – beginnend mit dem Jahr 2003 – die Finanzierung von Ertüchtigungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke der Straßenbahn Gmunden (Kuferzeile) ein.

(5) Im Jahr 2005 berichtete die Abteilung Verkehrstechnik/Verkehrskoordinierung des Landes Oberösterreich dem damals zuständigen Verkehrslandesrat über den Stand der Planungen zur Sanierung und zum Ausbau der Straßenbahn Gmunden. Demnach wären die Sanierung der Bestandsstrecken der Straßenbahn Gmunden und der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf, die Anschaffung neuer Niederflur–Straßenbahn–Garnituren, die Errichtung einer Stichstrecke zum Einkaufszentrum in Gmunden und eine Verlängerung der Straßenbahn bis zum Seebahnhof bzw. zur Grünbergseilbahn geplant.

Die Anbindung des Einkaufszentrums, der Grünbergseilbahn und der Siedlung Sonnenhang waren in der endgültigen Fassung zur Planung nicht enthalten. Auf welchen Datengrundlagen die Entscheidung über die schlussendlich zu realisierende Trassenführung getroffen wurde, war nicht dokumentiert.

(6) Im Jahr 2008 beauftragte die Unternehmensgruppe A die technische Detailplanung des Vorprojekts zur Durchbindung der Gmundner Straßenbahn durch die Gmundner Innenstadt mit einer einzigen Trassenvariante (TZ 6). Es war für den RH nicht nachvollziehbar, wer vor 2008 auf welcher Datengrundlage diese Entscheidung getroffen hatte.

5.2 Der RH erachtete es als grundsätzlich zweckmäßig, einen Beirat unter Beteiligung der relevanten Fördergeber und von Expertinnen und Experten zur Ausarbeitung verschiedener Planungsvarianten einzusetzen. Er kritisierte jedoch, dass der Beirat ausschließlich das Projekt Traunseetram und keine Varianten – wie etwa ein Citybuss konzept – mitbetrachtete. Der RH kritisierte weiters, dass es nicht nachvollziehbar war, wer vor 2008 auf welcher Datengrundlage die Entscheidung traf, ein alternatives Citybuskonzept für das neu zu gestaltende öffentliche Verkehrskonzept im Bereich der Stadtgemeinde Gmunden auszuschließen.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr alle in Frage kommenden öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Bus) in eine Variantenanalyse aufzunehmen und einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit einem transparenten und nachvollziehbaren Bewertungsverfahren zu unterziehen.

Darüber hinaus kritisierte er, dass die ausgearbeiteten Trassenvarianten für die Traunseetram in der frühen Planungsphase keiner systematisierten Bewertung unterzogen wurden.

Die vom federführenden Planungsbüro vorgeschlagene Nutzwertanalyse wäre nach Ansicht des RH in diesem Planungsstadium ein geeignetes Bewertungsverfahren gewesen. Er hielt fest, dass die bloße qualitative Gegenüberstellung von Vor– und Nachteilen der einzelnen Varianten unzureichend war. Der RH kritisierte, dass der Beirat die vorgesehene gemeinsame und systematisierte Bewertung der vorliegenden Varianten nicht durchführte.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Projektplanungen im Infrastrukturbereich des öffentlichen Verkehrs alle in Frage kommenden Trassenvarianten zu analysieren und einem transparenten sowie nachvollziehbaren Bewertungsverfahren zu unterziehen.

5.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Empfehlung zu transparenten und nachvollziehbaren Entscheidungsverfahren zur Trassenfindung aufgegriffen werde. Sie merkten jedoch an, dass ein Schienenverkehrsmittel allein anhand wirtschaftlicher Kriterien nicht mit einem Bussystem verglichen werden könne, weil ein Schienenverkehrsmittel eine ungleich höhere Attraktivität aufweise. Überdies sei es im Fall der Durchbindung eine Zielsetzung gewesen, die bestehenden Schienenverkehrssysteme in Gmunden zu erhalten.

5.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass in einer Variantenanalyse alle in Frage kommenden öffentlichen Verkehrsmittel sowie die unterschiedlichen Wirkungsweisen der einzelnen Verkehrsmittel – und damit auch die höhere Attraktivität von Schienenverkehrsmitteln – berücksichtigt werden. In der darauf aufbauenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die unterschiedlichen Wirkungen der Verkehrsmittel (z.B. unterschiedliche Kapazitäten, höhere Attraktivität) den jeweiligen Kosten gegenübergestellt, um einen effizienten und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel zu gewährleisten.

Vorprojekt zur Durchbindung

6.1 (1) Im Jahr 2008 beauftragte die Unternehmensgruppe A die technische Detailplanung des Vorprojekts zur Durchbindung der Gmundner Straßenbahn durch die Gmundner Innenstadt. Dabei wurde eine einzige Trassenvariante von der Haltestelle Franz–Josef–Platz zur Haltestelle Seebahnhof mit einer Anknüpfung an die Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf betrachtet.

(2) Das Vorprojekt legte besonderes Augenmerk auf die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs, weil es im Gmundner Innenstadtbereich zu den Hauptverkehrszeiten vermehrt zu Staubildungen kam. Das Land Oberösterreich beauftragte eine Verkehrsflusssimulation, derzufolge die Staus in Spitzenzeiten im Bereich der Bushaltestelle am Rathausplatz primär durch das Halten von Reisebussen verursacht würden, wogegen die Auslastung durch den motorisierten Individualverkehr selbst zur Spitzenstunde unproblematisch wäre. Die langen Ampelphasen[17] führten zu längeren Wartezeiten für den Fußgängerverkehr. Die Straßenbahn hätte gemäß der Verkehrsflusssimulation auf die Leistungsfähigkeit der Durchfahrtsstraße in der Gmundner Innenstadt nur minimalen Einfluss.

Die Stadtgemeinde Gmunden reagierte auf die Erkenntnisse der Verkehrsflusssimulation, indem sie mit der Realisierung der Traunseetram die Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger in Form einer Begegnungszone im Bereich Rathausplatz erleichterte und das Halten von Reisebussen direkt beim Rathausplatz untersagte.

(3) Das Vorprojekt enthielt auch eine Kostenprognose für das Durchbindungsprojekt. Diese ging (unter Einrechnung geringfügiger Tragwerksverbesserungen) zunächst von der Weiterverwendung der bestehenden Traunbrücke aus.

Der RH stellt diese Kostenprognose ebenso wie die Ergebnisse einer Brückenstudie in TZ 16 gesondert dar.

(4) Im Rahmen des Vorprojekts ließ das Land Oberösterreich zwei Fahrplankonzepte für einen 15– bzw. 20–Minuten–Takt auf der Stammstrecke ÖBB–Bahnhof Gmunden – Haltestelle Engelhof prüfen. Diese kamen zum Schluss, dass zur Abwicklung des schlussendlich geplanten 15–Minuten–Takts eine Ausweiche im Bereich der Haltestelle Kirchham notwendig wäre. Diese Ausweiche wurde bis zur Inbetriebnahme der Traunseetram nicht errichtet. Das Unternehmen A entwickelte in der Folge einen Alternativfahrplan mit Zugfolgen in einem abwechselnden 10– und 20–Minuten–Wechseltakt.

[17] Umlaufzeiten von 90 bzw. 120 Sekunden

6.2 Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die Stadtgemeinde Gmunden auf die Erkenntnisse der Verkehrsflusssimulation für den Innenstadtbereich in Gmunden reagierte (erleichterte Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger im Bereich Rathausplatz, Halteverbot für Reisebusse direkt am Rathausplatz).

Ebenso erachtete der RH die Erstellung verschiedener Fahrplankonzepte als zweckmäßig. Angesichts des schlussendlich geplanten regelmäßigen 15–Minuten–Takts wies er jedoch kritisch darauf hin, dass dieser durch das Fehlen einer betriebstechnisch notwendigen Ausweiche im Bereich Kirchham bislang nicht realisiert werden konnte (TZ 27).

Planungen auf Landes– und Bezirksebene

7.1 (1) Das Land Oberösterreich ließ in den Jahren 2005 und 2006 ein Konzept zur Neuorganisation und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Gmunden (in der Folge: **ÖV–Konzept**) erstellen. Im Ergebnis führte das ÖV–Konzept die fehlende räumliche Verknüpfung der Straßenbahn Gmunden mit den beiden Citye buslinien als Schwachpunkt an. Das beschlossene Ausbauprogramm für die Straßenbahn Gmunden würde jedoch diesen Mangel beseitigen. Als problematisch erkannte das ÖV–Konzept die häufige Staubildung auf den Hauptzufahrten zum Stadtzentrum, die auch den öffentlichen Verkehr in Mitleidenschaft zogen.

Das ÖV–Konzept stellte die zurückgelegten Wege zwischen den Anrainergemeinden der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Vorchdorf, Kirchham und Gschwandt) und Gmunden dar. Demnach fuhren an einem Werktag rd. 2.000 Personen aus diesen drei Gemeinden nach Gmunden[18] (unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels). Mit Hin– und Rückfahrt ergab dies ein maximales Potenzial von rd. 4.000 Personenfahrten pro Werktag. Der öffentliche Verkehr hatte einen Anteil von rd. 15 %, dies entsprach rd. 600 Personenfahrten pro Werktag.

(2) Die oberösterreichischen Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2012 stellten fest, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Gmunden von 10,0 % im Jahr 2001 auf 7,8 % im Jahr 2012 gesunken war (im Jahr 2012 lag er oberösterreichweit bei 10,2 %). Im Zeitraum von 2001 bis 2012 waren die Wege innerhalb des Bezirks Gmunden (Binnenwege) insgesamt um 9,7 % gestiegen. Dabei stieg die Wegeanzahl im Individualverkehr um 20,9 % an, die Anzahl der Wege im öffentlichen Verkehr sank jedoch um 22,0 %.

Die Bevölkerung aus den Anrainergemeinden der Traunseetram legte im Jahr 2012 an einem Werktag rd. 500 Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln von bzw. nach Gmunden zurück. Dies waren rd. 100 Wege pro Werktag weniger als noch im

[18] von Vorchdorf nach Gmunden: 624 Personen; von Kirchham nach Gmunden: 361 Personen und von Gschwandt nach Gmunden: 1.026 Personen

Jahr 2001. Demgegenüber stieg die Anzahl der Wege im motorisierten Individualverkehr zwischen den Anrainergemeinden und Gmunden von rd. 3.200 pro Werktag im Jahr 2001 auf rd. 4.400 Wege pro Werktag im Jahr 2012 an.

(3) Das Land Oberösterreich ging in seinen Planungsdokumenten[19] davon aus, dass die Anzahl der im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2040 kontinuierlich sinken und jene im Individualverkehr steigen wird.[20] Gleichzeitig war es das verkehrspolitische Ziel, dieser Entwicklung durch eine Stärkung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln entgegenzuwirken.

7.2 Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass das Land Oberösterreich laufend die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Bezirk Gmunden analysierte und entsprechende Prognosen für die weitere Entwicklung im Verkehrsbereich erstellen ließ.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, weiterhin die Fahrgastpotenziale für die Regionen zu erheben und diese im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund zu analysieren, um aussagekräftige Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen sicherzustellen.

7.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Empfehlung aufgegriffen werde bzw. dies ohnehin vorgesehen gewesen sei.

Planungen zur Traunseetram

8.1 (1) Der Oberösterreichische Landesrechnungshof überprüfte im Jahr 2011 die Stadtgemeinde Gmunden.[21] In Bezug auf das Projekt Traunseetram empfahl er, dass das Projekt in ein Gesamtverkehrskonzept zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden sollte.

(2) Im Planungsdokument der Stadtgemeinde Gmunden aus dem Jahr 2012 „Vision Gmunden – Zukunftsstrategien für die Stadt im Regionalen Kontext“ waren sowohl die Traunseetram als auch die Errichtung einer Begegnungszone im Innenstadtbereich Gmundens bereits enthalten.

(3) Die Stadtgemeinde Gmunden führte in den Jahren 2012 und 2013 ein Bürgerbeteiligungsverfahren in Bezug auf die aktuellen raumplanerischen Entwicklungen in Gmunden durch. In diesem Bürgerbeteiligungsverfahren gab es eine Reihe von Vorschlägen zur Traunseetram, die von einer Durchbindung der Straßenbahn zum

[19] Verkehrsprognose Oberösterreich 2020+, Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008

[20] Prognose: Wegeanteil öffentlicher Verkehr wird bis 2021 von 15 % auf 13 % sinken; Wegeanteil motorisierter Individualverkehr wird von 64 % auf 71 % steigen

[21] Gutachten/Bericht „Stadtgemeinde Gmunden“, Juli 2011

Seebahnhof bis zu einer Verlängerung nach Laakirchen, Altmünster und zum Strandbad Gmunden reichten. Im Bürgerbeteiligungsverfahren waren alle diese Vorschläge mit dem Vermerk: „Aktueller Status: In der Realisierungsphase“ versehen.

(4) Das örtliche Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Gmunden aus dem Jahr 2014 enthielt die Zielsetzung des Ausbaus eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes (Straßenbahn– und Citybusnetz). Die Traunseetram war fester Bestandteil dieses Entwicklungskonzepts.

(5) Der Klima– und Energiefonds förderte im Jahr 2016 eine Studie mit dem Titel „Smart City Gmunden – ein kooperatives Entwicklungskonzept für Betriebe, Mobilität und Raumentwicklung der Region Gmunden“ (in der Folge: **„Smart City Gmunden“**). Dieses Planungsdokument enthielt Analysen u.a. zum Einzugsgebiet der Haltestellen der Traunseetram und Konzepte für die Gestaltung der Zugangswege im Hinblick auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit.

(6) Der Generalverkehrsplan Mobilität der Stadtgemeinde Gmunden (2018) band die Traunseetram mit ein. Die Linienführung und die Fahrpläne der Citybuslinien sollten an das Angebot der Traunseetram angepasst werden. Außerdem sollte die Traunseetram einen möglichst großen Anteil des motorisierten Individualverkehrsanteils substituieren. Die Stadtgemeinde Gmunden passte die bestehenden Citybuse linien im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund an das Verkehrsangebot der Traunseetram an.

8.2 Der RH anerkannte, dass die Stadtgemeinde Gmunden der Empfehlung des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes – das Projekt Traunseetram in ein Gesamtverkehrskonzept zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs einzubinden – grundsätzlich nachgekommen war, wenngleich die Beurteilung von alternativen Bedienkonzepten – z.B. mit Citybuslinien – unterblieb.

Er hob positiv hervor, dass die Stadtgemeinde Gmunden im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund die bestehenden Citybuslinien an die Traunseetram angepasst hatte.

Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass mit der Studie „Smart City Gmunden“ begleitende Planungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen der Traunseetram erfolgten. Der RH merkte allerdings kritisch an, dass – vor Festlegung des Trassenverlaufs und der Situierung der Haltestellen – eine Analyse der Einzugsgebiete von Haltestellen und deren Erreichbarkeit zweckmäßiger gewesen wäre.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen bereits bei der Planung des Trassenverlaufs vorzusehen, um ein möglichst attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs für die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen.

8.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Erreichbarkeit der Haltstellen optimal gegeben sei. Diese Empfehlung werde bei Landesplanungen ohnehin umgesetzt.

8.4 Der RH verwies gegenüber dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden in Bezug auf die Erreichbarkeit der Haltestellen auf seine Ausführungen in TZ 41.

Angebot an öffentlichem Verkehr

9.1 (1) Mit der Inbetriebnahme der Traunseetram im September 2018 erfolgte eine Anpassung der Citybuslinien in Gmunden sowie der nach Gmunden führenden Regionalbuslinien. Das Angebot an öffentlichem Verkehr änderte sich wie folgt:

Tabelle 1: Angebot öffentlicher Verkehr

Verkehrsträger	Angebot öffentlicher Verkehr 2014	Angebot öffentlicher Verkehr 2019	Veränderung 2014 bis 2019	
	in Fahrzeugkilometern pro Jahr			in %
Citybusse Gmunden	242.000	153.000	-89.000	-36,8
Traunseetram[1]	256.000	487.000	231.000	90,2
Summe Stadtgebiet Gmunden	**498.000**	**640.000**	**142.000**	**28,5**
Regionalbusse[2]	636.000	639.000	3.000	0,5
Summe inkl. Regionalbusse	**1.134.000**	**1.279.000**	**145.000**	**12,8**

[1] vor der Durchbindung: Straßenbahn Gmunden und Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf
[2] Linien 505 und 533; Werte gelten für die gesamten Linien (überwiegend außerhalb Gmundens)

Quelle: Oberösterreichischer Verkehrsverbund

Wie aus der Tabelle ersichtlich, kam es mit der Durchbindung der Traunseetram bei gleichzeitiger Anpassung der Citybuslinien in Gmunden (trotz Einstellung einer Buslinie, die aufgrund der Durchbindung der Traunseetram ersetzt wurde) zu einer Steigerung des Angebots am öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet von Gmunden um 28,5 %. Die Kosten des laufenden Betriebs für die Citybuslinien reduzierten sich damit im Jahr 2019 gegenüber 2014 um rd. 320.000 EUR pro Jahr. Der Umfang des Angebots an Regionalbussen änderte sich durch die Inbetriebnahme der Traunseetram kaum.

(2) Die Durchbindung der Traunseetram brachte für all jene Fahrgäste, die zuvor mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf am Seebahnhof angekommen waren und ihr Ziel

(bzw. den Ausgangspunkt ihrer Fahrt) westlich der Traunbrücke hatten und für all jene Fahrgäste, die zuvor mit der Straßenbahn am Franz–Josef–Platz ein– bzw. ausgestiegen waren und ihr Ziel östlich der Traunbrücke hatten, die Möglichkeit, mit der Traunseetram direkt durch die Gmundner Innenstadt weiterfahren zu können. Bei diesen Personen wären somit sowohl ein Reisezeitgewinn als auch ein Komfortgewinn durch die Durchbindung der Traunseetram zu erwarten, weil sie in Zukunft direkt mit der Traunseetram weiterfahren können, anstatt – wie bisher – in einen Bus umzusteigen oder zu Fuß durch die Innenstadt von Gmunden zu gehen.

(3) Die fahrplanmäßige Fahrzeit auf der Bestandsstrecke der ehemaligen Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf von der Endhaltestelle am Bahnhof Vorchdorf zur Haltestelle am Klosterplatz in Gmunden betrug mit der Traunseetram im Jahr 2018 rd. 26 Minuten. Die gleiche Strecke von rd. 14 km konnte mit dem PKW laut Routenplaner in rd. 17 Minuten bewältigt werden. Beim Umstieg bisheriger PKW–Nutzerinnen bzw. Nutzer auf die Traunseetram würden zu der längeren Fahrzeit auch die Zufahrt vom Ausgangspunkt der Fahrt zur nächsten Haltestelle der Traunseetram sowie die Wartezeit an der Haltestelle selbst hinzukommen.

9.2 (1) Der RH hob positiv hervor, dass sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Stadtgebiet von Gmunden (in Fahrzeugkilometern pro Jahr) mit der Inbetriebnahme der Traunseetram um rd. 28,5 % steigerte.

(2) Der RH würdigte ferner positiv, dass aufgrund der Durchbindung der Traunseetram für all jene Fahrgäste, die ein Ziel jenseits der Traun hatten, sowohl ein zeitlicher als auch ein Komfortgewinn durch die direkte Weiterfahrt mit der Traunseetram erreicht werden konnten.

(3) Demgegenüber hob der RH kritisch hervor, dass die Fahrzeiten der Traunseetram nach wie vor deutlich länger waren als der Zeitaufwand für die korrespondierende Strecke bei einer Fahrt mit dem PKW. Dadurch könnte nach Ansicht des RH die Motivation von Pendlerinnen und Pendlern zum Umstieg vom PKW auf die Traunseetram schwierig werden.

9.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass es nie eine Zielsetzung gewesen sei, die Fahrzeit eines PKW zwischen Vorchdorf und Gmunden zu erreichen. Dies hätte einen sehr hohen Mitteleinsatz notwendig gemacht und überdies die Auflassung von Haltestellen bedingt.

9.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass es seiner Ansicht nach aufgrund der deutlich längeren Fahrzeit der Traunseetram schwierig werden wird, die Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom PKW auf die Traunseetram zu motivieren.

Verkehrsplanung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Potenzialanalyse

10.1 (1) Die Potenzialanalyse aus dem Jahr 2010 – erstellt von einem Verkehrsplanungsbüro und beauftragt von der Unternehmensgruppe A – prognostizierte bis zum Jahr 2025 das zu erwartende Fahrgastpotenzial unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der Siedlungsstruktur, der Betriebsstandorte (Arbeitsplätze) und der Wohnbevölkerung der Gemeinden im Einzugsgebiet. Basierend auf dem Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich errechnete das Verkehrsplanungsbüro die erwarteten Wege, die von Pendlerinnen und Pendlern, von Schülerinnen und Schülern und vom Freizeit– bzw. Einkaufsverkehr zurückgelegt würden.

Das Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich erwartete einen Rückgang des Anteils jener Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zukünftig zurückgelegt werden und gleichzeitig einen Anstieg der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege. Das beauftragte Verkehrsplanungsbüro erachtete diesen Trend als nicht plausibel und korrigierte die Prognosewerte um diesen Trend der sich verändernden Verkehrsmittelwahl. Die Oberösterreichische Verkehrserhebung aus dem Jahr 2012 bestätigte jedoch das Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich.

Das Ministerium ließ keine Potenzialanalyse durchführen und forderte eine solche im Hinblick auf die Fördermittel des Bundes im Rahmen der Privatbahnförderung (TZ 19) auch nicht ein.

(2) Die Potenzialanalyse aus dem Jahr 2010 ging von einer Fahrgastnachfrage für die Straßenbahn in Gmunden und die Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf entsprechend der folgenden Tabelle aus:

Tabelle 2: Verkehrsnachfrage der Traunseetram–Teilstücke (Bestand 2009)

	Fahrgäste auf der gesamten Strecke	Ein– und Aussteigende an den Endhaltestellen vor dem Durchbindungsprojekt (Seebahnhof bzw. Franz–Josef–Platz)	Fahrgäste mit Ziel auf der gegenüberliegenden Seite der Traunbrücke (Mindestpotenzial für Durchbindungsprojekt)
	Anzahl pro Werktag		
Straßenbahn Gmunden	890	521	60
Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf	770	423	250
Summe	**1.660**	**944**	**310**

Quelle: Potenzialanalyse 2010

Als Mindestpotenzial für das Durchbindungsprojekt durch die Gmundner Innenstadt wies die Potenzialanalyse 310 Personen pro Werktag aus. Dies umfasste einerseits jene Personen, die mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf am Seebahnhof ankamen und bei Fahrgastbefragungen angegeben hatten, ihr Ziel westlich der Traunbrücke zu haben; und andererseits jene Personen, die mit der Straßenbahn am Franz–Josef–Platz ein– bzw. ausstiegen und ihr Ziel östlich der Traunbrücke hatten. Bei diesen Fahrgästen wäre auch ein Reisezeitgewinn zu erwarten, weil diese in Zukunft direkt mit der Traunseetram weiterfahren können, anstatt – wie bisher – in einen Bus umzusteigen oder zu Fuß durch die Innenstadt von Gmunden zu gehen.

(3) Die Potenzialanalyse betrachtete drei verschiedene Planungsfälle (Varianten) und berechnete für jede das Fahrgastpotenzial der Traunseetram für das Jahr 2025:

Tabelle 3: Potenzielle Verkehrsnachfrage der Traunseetram (Prognosejahr 2025)

Herkunft der potenziellen Fahrgäste der Traunseetram	Variante		
	1 reines Durchbindungsprojekt inkl. Neuorganisation der Citybuslinien (realisierte Variante)	2 Durchbindungsprojekt plus Sperre der Traunbrücke für den MIV	3 Durchbindungsprojekt plus Wiederaufnahme der Bahnlinie Gmunden–Laakirchen
	Anzahl Fahrgäste pro Werktag		
Fahrgäste im Bestand	1.660	+180	+950
Fahrgäste, die zuvor mit Bussen gefahren sind	1.070		
Fahrgäste, die zuvor mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. PKW) gefahren sind	400		
Fahrten, die zuvor nicht unternommen wurden (induzierter Verkehr)	200		
Summe Fahrgäste pro Werktag	**3.330**	**3.510**	**4.280**

MIV = motorisierter Individualverkehr
PKW = Personenkraftwagen

Quelle: Potenzialanalyse 2010

(a) Die 1. Variante war im September 2018 mit dem Durchbindungsprojekt inkl. einer Neuorganisation der Citybuslinien realisiert worden. Für diese hatte die Potenzialanaelyse eine Fahrgastnachfrage von 3.330 Fahrgästen pro Werktag prognostiziert. Der Großteil dieser Fahrgäste (2.730) fuhr bereits vor Umsetzung des Projekts mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Modellrechnung setzte die Fahrzeit der Traunseetram aufgrund des dichteren Takts und der attraktiveren Fahrzeuge um 10 % kürzer als die tatsächliche Fahrzeit an. Dadurch kam es in der Berechnung zu 400 prognostizierten Umsteigern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und zu 200 zusätzlichen Fahrten, die zuvor nicht unternommen wurden (induzierter Verkehr).

(b) Die 2. Variante enthielt neben dem Durchbindungsprojekt auch eine Sperre der Traunbrücke und der Durchfahrt des Innenstadtbereichs von Gmunden für den motorisierten Individualverkehr. Dies würde zu einer weiteren Fahrgastnachfrage auf insgesamt 3.510 Fahrten pro Werktag führen. Gleichzeitig würden Fahrten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs über die Traunbrücke und die Nordostumfahrung von 32.900 auf 29.250 Fahrten pro Werktag sinken (-3.650).

(c) Die 3. Variante enthielt eine Wiederaufnahme der Bahnlinie Gmunden–Laakirchen. Gemäß der Modellrechnung würde dies zu einer Verlagerung von aufgelassenen, weil parallel verlaufenden Buslinien auf die Traunseetram führen, womit zusätzliche 950 Fahrgäste und damit insgesamt 4.280 Fahrgäste pro Werktag in der Traunseetram zu erwarten wären.

Die Potenzialanalyse stellte die verschiedenen Fahrgastpotenziale für das Referenzjahr 2025 dar. Sie errechnete die erwartete Fahrgastnachfrage für die Traunseetram, jedoch für keine weiteren öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Bussysteme) und setzte die erwarteten Fahrgaststeigerungen nicht in Bezug zu den zu erwartenden Kosten. Die Potenzialanalyse kam zum Schluss, dass die Traunseetram „eine hoch effektive Maßnahme der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Gmunden darstelle".

10.2 Der RH erachtete die Potenzialanalyse für das Projekt Traunseetram als grundsätzlich zweckmäßig, zumal sie das zu erwartende Fahrgastpotenzial unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der Siedlungsstruktur, der Betriebsstandorte (Arbeitsplätze) und der Wohnbevölkerung der Gemeinden im Einzugsgebiet der Traunseetram bis zum Jahr 2025 untersuchte.

Der RH erachtete es ebenso als zweckmäßig, dass die Potenzialanalyse mittels Fahrgastzählungen in Kombination mit Fahrgastbefragungen die Anzahl der potenziellen Fahrgäste für die Durchbindungsstrecke ermittelte. Der RH merkte jedoch kritisch an, dass dieses Mindestpotenzial für die Durchbindungsstrecke von 310 Personenfahrten pro Werktag als sehr gering einzustufen war.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, künftige Potenzialanalysen weiterhin auf der Grundlage von Fahrgastzählungen in Kombination mit repräsentativen Fahrgastbefragungen durchzuführen.

Der RH kritisierte, dass wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die Wahl der Verkehrsmittel aus dem Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich nicht in die Potenzialanalyse übernommen wurden. Dies wirkte sich zugunsten der Prognose der Fahrgastentwicklung für die Traunseetram aus. Er hob hervor, dass die aktuellste Oberösterreichische Verkehrserhebung aus dem Jahr 2012 den angenommenen Trend einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Abnahme des Anteils der Wege im öffentlichen Verkehr deutlich bestätigte.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Potenzialanalysen und darauf aufbauenden Prognoserechnungen die Erkenntnisse der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen und des darauf basierenden Verkehrsmodells des Landes Oberösterreich zu berücksichtigen.

Der RH erachtete es für zweckmäßig, dass die Potenzialanalyse das Fahrgastpotenzial für mehrere Varianten abschätzte. Er hob jedoch kritisch hervor, dass von den 3.330 prognostizierten Fahrgästen pro Werktag für die schlussendlich realisierte Variante (reines Durchbindungsprojekt mit Neuorganisation der Citybuslinien) der Großteil dieser Fahrgäste (2.730) bereits vor Umsetzung des Projekts öffentliche Verkehrsmittel nutzte. Er verwies darauf, dass in der Nutzen–Kosten–Analyse (TZ 13) der Hauptnutzen von Projekten im öffentlichen Verkehr durch neue Fahrgäste, die vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, entsteht. Der RH merkte daher kritisch an, dass ein Potenzial von zusätzlichen 400 Fahrgästen pro Werktag (dies entspricht 200 Personen mit Hin– und Rückfahrt) als vergleichsweise gering einzustufen war (TZ 15, Sensitivitätsanalyse 2).

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, die Ergebnisse von Potenzialanalysen kritisch von Expertinnen und Experten der Gebietskörperschaften im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund würdigen zu lassen.

Im Speziellen verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 15.

Der RH hob hervor, dass die Potenzialanalyse die erwartete Fahrgastnachfrage nur für die Variante der Traunseetram und nicht für alternative Verkehrsmittel untersuchte. Es war somit aus der vorliegenden Potenzialanalyse nicht ableitbar, ob die Traunseetram die beste verkehrliche Wirkung entfalten kann oder ob nicht alternative öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bussysteme) ein vergleichbares Fahrgastpotenzial aufweisen würden.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse aufzunehmen, um die verkehrliche Wirkung vergleichen zu können.

Der RH wies darauf hin, dass das Ergebnis der Potenzialanalyse der realisierten Variante eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 1.660 auf 3.330 Fahrgäste pro Werktag prognostizierte. Für den RH war dieses Fahrgastaufkommen für das gewählte Verkehrsmittel Straßenbahn absolut gesehen als deutlich zu gering einzustufen (TZ 11, Tabelle 5). Die Schlussfolgerung laut Potenzialanalyse, derzufolge die Traunseetram eine „hoch effektive Maßnahme der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Gmunden darstelle“, war für den RH nicht nachvollziehbar.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, eine Wertung der Effektivität nicht allein anhand der Steigerungsrate der Fahrgastzahlen, sondern insbesondere anhand der Relation der prognostizierten Fahrgastzahlen mit der Leistungsfähigkeit des eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittels vorzunehmen.

Der RH merkte an, dass die Kombination des Durchbindungsprojekts der Traunseetram mit einer Sperre der Traunbrücke und der Durchfahrt des Innenstadtbereichs von Gmunden für den motorisierten Individualverkehr (Variante 2 der Potenzialanalyse) ein höheres Fahrgastpotenzial aufwies und darüber hinaus im Einklang mit den bestehenden Planungsdokumenten der Stadtgemeinde Gmunden gestanden wäre.

10.3 (1) Das Ministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass Privatbahnen in der Regel eine regionale und nahregionale Verkehrsfunktion hätten, sodass die Verkehrsinfrastrukturplanung hierfür regelmäßig durch die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften (Länder und gegebenenfalls Stadtgemeinden) erfolge. Folglich seien in diesem Zusammenhang Potenzialanalysen, Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen sowie Prognoserechnungen, Verkehrserhebungen und Nutzen–Kosten–Analysen auch von diesen Gebietskörperschaften durchzuführen bzw. zu beauftragen sowie die Erkenntnisse aus den Verkehrsmodellen der Bundesländer zu berücksichtigen. Dem Bund komme in diesem Zusammenhang keine operative, sondern eine plausibilisierende Rolle zu.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Empfehlungen zu Potenzialanalysen aufgegriffen bzw. bereits angewandt werden würden.

Zur Empfehlung, im Rahmen von Projektplanungen im öffentlichen Verkehr alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse mit aufzunehmen, teilten sie mit, dass die Durchbindung der bestehenden Schienenstrecken – um die bestehenden Schienenverkehrssysteme zu erhalten – jene Zielsetzung gewesen sei, deren Potenzial eruiert werden sollte.

Nicht allein die Effektivität (Fahrgastzahlen versus Leistungsfähigkeit) sollte der Bewertung zugrunde gelegt werden, sondern auch Qualitätskriterien. Dies sei bei der Traunseetram etwa durch die Möglichkeit der Mitnahme von Kinderwägen oder Fahrrädern berücksichtigt worden.

Die Fahrgastprognose sei auf das Jahr 2025 bezogen, also könnten zum heutigen Zeitpunkt noch keine endgültigen Aussagen zum Erreichen des genannten Potenzials 2025 getätigt werden.

10.4 (1) Der RH entgegnete dem Ministerium, dass es im Rahmen seiner plausibilisierenden Rolle im Zuge der Potenzialanalyse hätte erkennen müssen, dass das prognostizierte Fahrgastaufkommen für das gewählte Verkehrsmittel Straßenbahn – absolut gesehen – als deutlich zu gering einzustufen war. Die prognostizierten Fahrgastzahlen der Traunseetram lagen deutlich unterhalb der Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahnsystemen bzw. von Nebenbahnen. Im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen wäre auch der Einsatz von Bussystemen nach Ansicht des RH möglich gewesen. Im Rahmen einer fachlichen Plausibilisierung der prognostizierten Fahrgastzahlen hätte dieser Widerspruch auch dem Ministerium auffallen müssen.

(2) Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass die Planungsdokumente auf Landes– und Bezirksebene eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Gmunden zum Ziel hatten. Auch das örtliche Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Gmunden aus dem Jahr 2014 enthielt die Zielsetzung des Ausbaus eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes. Der RH vertrat die Ansicht, dass im Sinne eines effizienten und sparsamen Einsatzes öffentlicher Mittel immer das am besten geeignete öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden sollte. Der RH verblieb deshalb bei seiner Empfehlung, im Rahmen von Projektplanungen im öffentlichen Verkehr alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse mit aufzunehmen, um die verkehrliche Wirkung vergleichen zu können und nicht von vornherein die Erhaltung der bestehenden Schienenverkehrssysteme als Zielsetzung zu definieren.

Auch das für das Jahr 2025 prognostizierte Fahrgastaufkommen von 3.330 Fahrgästen pro Werktag für das gewählte Verkehrsmittel Straßenbahn war als deutlich zu gering einzustufen. Überdies wies der RH darauf hin, dass Nutzen–Kosten–Analysen den Hauptnutzen von Projekten im öffentlichen Verkehr in neuen Fahrgästen, die vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, sehen. Demgegenüber war das in der Potenzialanalyse bezifferte Potenzial von zusätzlichen 400 Fahrgästen pro Werktag als vergleichsweise gering einzustufen und wurde zudem – angesichts der Fahrgastzahlen des ersten Jahres – bislang deutlich verfehlt.

Die Bestimmungen zur Barrierefreiheit (z.B. die in der Stellungnahme angeführte Mitnahme von Kinderwägen) galten für alle öffentlichen Verkehrsmittel, und damit z.B. auch für Niederflurbusse. Der RH entgegnete weiter, dass sich eine höhere Qualität (z.B. die in den Stellungnahmen angeführte Mitnahme von Fahrrädern) auch in einer höheren Nachfrage niederschlagen müsste, welche die höheren Kosten gegenüber alternativen Verkehrsmitteln rechtfertigt. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung, nur jene Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr umzusetzen, die durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von Nutzen–Kosten–Analysen ein positives Nutzen–Kosten–Verhältnis (größer 1,0) erwarten lassen.

Fahrgastaufkommen

11.1 (1) Die neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram waren mit automatischen Fahrgastzähleinrichtungen ausgestattet. Die Fahrgastzählungen im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Traunseetram ergaben folgendes Bild:

Tabelle 4: Fahrgäste Traunseetram

Betrachtungs-zeitraum	Fahrgäste[1] an einem Werktag	Fahrgäste[1] an einem Sonntag bzw. Feiertag	Fahrgäste[1] je Zug[2] (auf der gesamten Strecke, werktags)	Fahrgäste[1] auf dem jeweils am stärksten frequentierten Streckenabschnitt[3]
	Anzahl Fahrgäste (Durchschnitt)			
Oktober 2018	2.420	920	20	10
November 2018	2.160	810	18	9
Dezember 2018	2.270	1.030	19	10
Jänner 2019	2.180	590	18	9
Februar 2019	2.170	850	18	9
März 2019	2.370	2.100[4]	20	9
April 2019	1.970	1.150	16	8
Mai 2019	2.400	1.030	20	9
Juni 2019	2.500	1.250	21	10
Juli 2019	2.090	1.110	17	9
August 2019	2.160	1.570	18	10
September 2019	2.480	1.400	21	11
Durchschnitt Oktober 2018 bis September 2019	**2.260**	**1.150**	**19**	**9**

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: Oberösterreichischer Verkehrsverbund

[1] Die Fahrgastzahlen sind gerundet, weil die automatischen Zähleinrichtungen leichte Differenzen zwischen Ein– und Aussteigenden aufweisen.
[2] rd. 60 Verbindungen pro Richtung und Werktag
[3] Der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt war in Fahrtrichtung Gmunden bei der Station „Gmunden Bezirkshauptmannschaft“ und in Fahrtrichtung Vorchdorf bei der Station „Gmunden Rathausplatz“ bzw. „Gmunden Seebahnhof“.
[4] Die hohe Anzahl von Fahrgästen an Sonn– und Feiertagen im März 2019 war auf die Veranstaltung „Liebstattsonntag“ mit Sonderfahrten auf der Strecke der Traunseetram zurückzuführen.

Im Zeitraum Oktober 2018[22] bis September 2019 fuhren mit der Traunseetram durchschnittlich rd. 2.260 Fahrgäste pro Werktag. Das bedeutet, dass im Durchschnitt in jeder Zugverbindung – über die gesamte Linienlänge verteilt – 19 Fahrgäste befördert wurden. Am stärksten frequentierten Streckenabschnitt befanden sich durchschnittlich neun Personen je Garnitur in der Traunseetram.

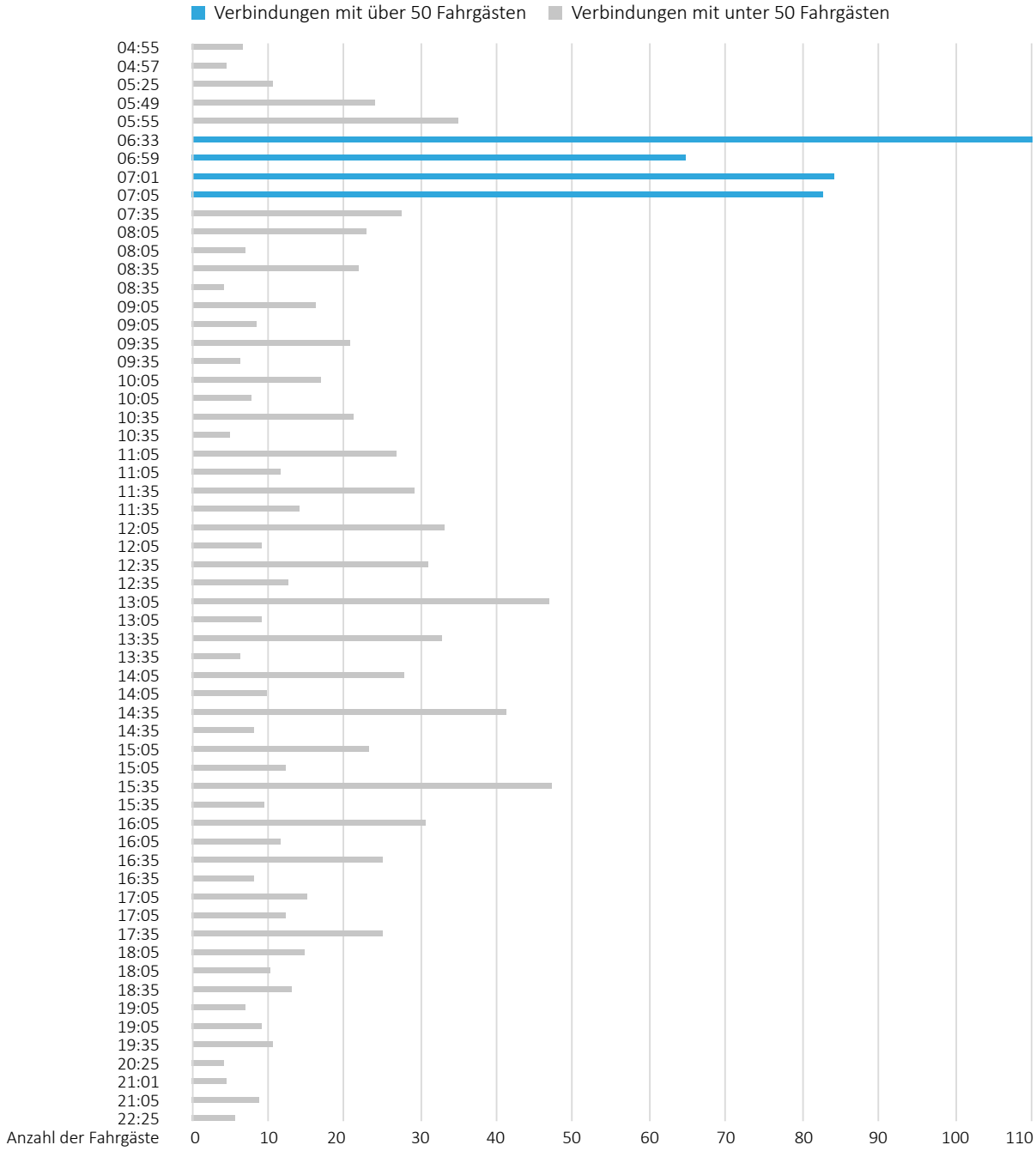
[22] Die Traunseetram wurde Anfang September 2018 neu eröffnet. Da es im ersten Monat nach der Eröffnung Gratisfahrten gab, werden die Fahrgastzahlen erst ab Oktober 2018 betrachtet.

Die Anzahl der gezählten rd. 2.260 Fahrgäste der Traunseetram übertraf die im Jahr 2009 gezählten 1.660 Fahrgäste der beiden Vorgängerbahnen, lag jedoch unter den für das Jahr 2025 prognostizierten 3.330 Fahrgästen pro Werktag. Die festgestellte Anzahl von rd. 2.260 Fahrgästen erreichte nicht die Anzahl von Fahrgästen (2.730; Tabelle 3), die gemäß Potenzialanalyse aus dem Jahr 2010 für die realisierte Variante zu erwarten gewesen wäre. Die Potenzialanalyse ging davon aus, dass diese Fahrgäste auf jeden Fall mit der Traunseetram fahren würden. Darüber hinaus wäre im Laufe der Zeit mit einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die Traunseetram zu rechnen gewesen. Laut Auskunft des Oberösterreichischen Verkehrsverbunds waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung keine Fahrgastzahlen verfügbar, die Veränderungen im entsprechenden Busverkehr seit Inbetriebnahme der Traunseetram aufzeigen würden.

(2) Wie in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich, beförderten in der Morgenspitze vier Zugverbindungen – von insgesamt rd. 60 Verbindungen pro Richtung und Werktag und über die gesamte Strecke von Vorchdorf bis zum ÖBB–Bahnhof Gmunden summiert – jeweils über 50 Fahrgäste. Im übrigen Tagesverlauf war die Fahrgastanzahl je Zugverbindung deutlich geringer. Ein Bus konnte vergleichsweise rd. 80 Personen (rd. 40 Sitzplätze und rd. 40 Stehplätze) pro Fahrt transportieren.

Die Tagesganglinie der Fahrgastzahlen der Traunseetram zeigte folgendes Bild:

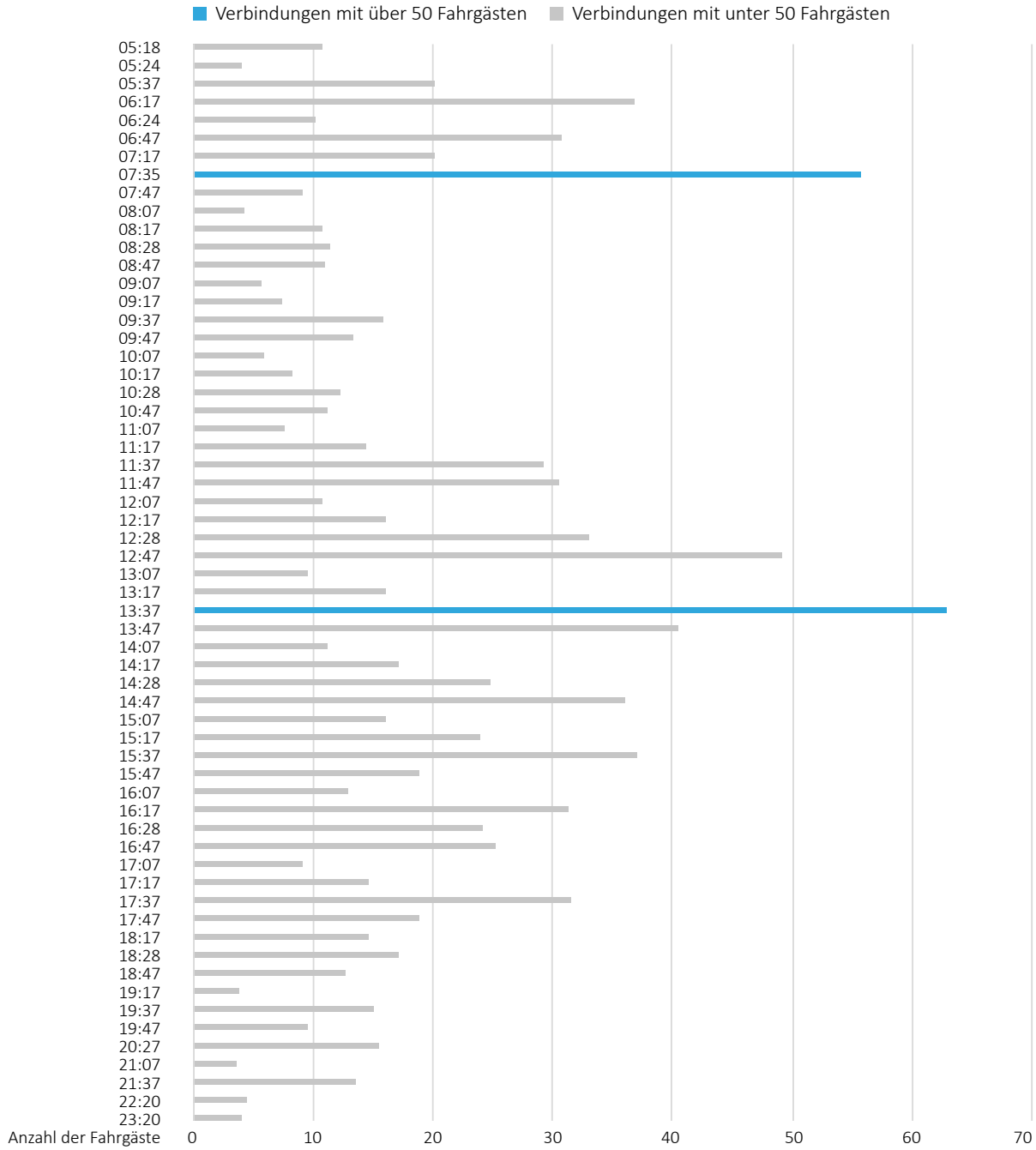
Abbildung 3: Fahrgäste der Traunseetram je Zug Richtung Gmunden (März 2019)



Quelle: Oberösterreichischer Verkehrsverbund; Darstellung: RH

Wie die folgende Abbildung zeigt, gab es in Fahrtrichtung Vorchdorf in der Morgenspitze und zu Mittag (Schüler Rückreiseverkehr) jeweils einen Zug – von insgesamt rd. 60 Verbindungen pro Richtung und Werktag – mit mehr als 50 Fahrgästen. Die Auslastung der einzelnen Zugverbindungen in diese Fahrtrichtung war etwas gleichmäßiger als in Fahrtrichtung Gmunden (Abbildung 3) und bewegte sich zwischen rd. 5 und rd. 35 Fahrgästen über den gesamten Streckenverlauf.

Abbildung 4: Fahrgäste der Traunseetram je Zug Richtung Vorchdorf (März 2019)



Quelle: Oberösterreichischer Verkehrsverbund; Darstellung: RH

(3) Der RH stellte die prognostizierte Fahrgastnachfrage bezüglich Traunseetram verschiedenen Referenzwerten für die Leistungsfähigkeit bzw. für das typische Fahrgastvolumen für Straßenbahn– bzw. Bussysteme gegenüber:

Tabelle 5: Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahn– bzw. Bussystemen

	Kennwerte
Traunseetram (Prognose 2025)	3.330 Fahrgäste pro Werktag (rd. 1,0 Mio. Fahrgäste im Jahr)
Traunseetram (Zählungen 2018/2019)	rd. 2.260 Fahrgäste pro Werktag[1] (rd. 0,7 Mio. Fahrgäste im Jahr)- Anrainergemeinden der Traunseetram: rd. 26.000 Einwohner
Fachliteratur (Österreich)	maximale Systemleistungsfähigkeit (bei Minutentakt): • Straßenbahn: 4.000 bis 15.000 • Bus: 2.400 bis 8.000 Personen pro Stunde und Richtung
Fachliteratur (Deutschland)	Fahrgastzahlen (mittlere reale Werte pro Tag): • Stadt–/Straßenbahn: 20.000 bis 100.000 • große Busse: 8.000 bis 15.000 Personen pro Tag
Fachliteratur (Schweiz)	Leistungskennwerte (komfortorientiert): • Straßenbahn: 2.000 bis 5.000 • Bus: 1.500 bis 3.000 Personen pro Stunde Einsatzkriterien für Straßenbahn: mindestens 75.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Agglomeration
Vergleichswert – Graz	zwei neue Straßenbahnlinien geplant: 30.000 bis 55.000 Fahrgäste pro Tag für das Jahr 2030 prognostiziert
Vergleichswert – Linz	vier Straßenbahnlinien: im Jahr 2018 zwischen 8,7 Mio. (Linie 3) und 23,2 Mio. (Linie 1) Fahrgäste

[1] Spitzenstunde: rd. 200 Fahrgäste

Quellen: Fachliteratur; Oberösterreichischer Verkehrsverbund

Wie in Tabelle 5 ersichtlich, lagen die Fahrgastzahlen der Traunseetram deutlich unterhalb der Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahnsystemen. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen der Traunseetram wäre gemäß der Fachliteratur problemlos auch mit Bussystemen zu bewältigen gewesen. Die Einwohnerzahl der Stadtgemeinde Gmunden sowie der Agglomeration aller Anrainergemeinden der Traunseetram lag deutlich unter der Mindesteinwohnerzahl für Straßenbahnsysteme gemäß Fachliteratur. Die Vergleichswerte von Straßenbahnsystemen in Graz und Linz zeigten deutlich höhere Fahrgastzahlen als für die Traunseetram für das Jahr 2025 prognostiziert.

Wie im Bericht des RH „Nebenbahnen – Kosten und verkehrspolitische Bedeutung“ (Reihe Bund 2011/9) dargestellt, lag die Untergrenze für die Systemadäquanz von Nebenbahnen der ÖBB bei mehr als 2.000 Reisenden pro Werktag. Demgegenüber fuhren im Jahr 2009 pro Werktag rd. 770 Fahrgäste mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (TZ 10, Tabelle 2).

(4) Im Jahr 2015 präsentierte eine Bürgerinitiative ein Buskonzept, mit dem die City‑busse (damals vier Linien) sowie die Straßenbahn Gmunden durch Hybridbusse ersetzt werden sollten. Das Konzept bezog sich ausschließlich auf das Gemeindegebiet von Gmunden; die Versorgung der Region Richtung Vorchdorf, die zuvor von der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf bedient wurde, war nicht vom Konzept umfasst.

Die Bürgerinitiative präsentierte ihr Buskonzept auch der zuständigen Vertretung der Stadtgemeinde Gmunden sowie des Landes Oberösterreich. Zu diesem Zeitpunkt war der Beschluss zur Umsetzung der Traunseetram bereits erfolgt. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verfolgten das alternative Buskonzept nicht weiter.

11.2 (1) Der RH hielt kritisch fest, dass die Potenzialanalyse mit 2.730 Fahrgästen rechnete, die in den Vorgängerbahnen und der parallel zum Durchbindungsprojekt führenden – und nunmehr eingestellten – Buslinie gefahren waren. Tatsächlich fuhren laut Fahrgastzählung rd. 2.260 Fahrgäste pro Werktag mit der Traunseetram; das waren weniger als zuvor bereits im öffentlichen Verkehr auf der entsprechenden Strecke unterwegs gewesen waren. Weiters hielt er fest, dass mit durchschnittlich neun Personen pro Verbindung an der stärkst frequentierten Stelle der Traunseetram ein sehr geringes Fahrgastaufkommen gegeben war.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden und dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund, Maßnahmen zu setzen, um das in der Potenzialanalyse von 2010 ausgewiesene Fahrgastaufkommen der früheren Straßenbahn Gmunden, der früheren Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und der parallel zum Durchbindungsprojekt damals geführten Buslinie für den öffentlichen Verkehr zumindest wieder zu erreichen.

(2) Der RH betonte, dass gemäß den automatischen Zähleinrichtungen von rd. 60 Verbindungen pro Richtung und Werktag nur sechs Verbindungen zumindest 50 Fahrgäste (über die ganze Strecke verteilt) aufwiesen. Der RH wies darauf hin, dass das Fahrgastaufkommen gut mit Bussen hätte bedient werden können. Ebenso wäre die Morgenspitze (mit rd. 200 Personen in der Spitzenstunde) nach Ansicht des RH mit Bussen problemlos zu bewältigen gewesen.

(3) Der RH hob kritisch hervor, dass die aktuellen Fahrgastzahlen der Traunseetram deutlich unterhalb der Referenzwerte für die Leistungsfähigkeit von Straßenbahnsystemen bzw. von Nebenbahnen lagen. Er betonte, dass das prognostizierte Fahrgastaufkommen der Traunseetram problemlos auch mit Bussystemen zu bewältigen gewesen wäre. Nach Ansicht des RH hätte das geringe prognostizierte Fahrgastaufkommen aus der Potenzialanalyse bereits durch den Vergleich mit der Leistungsfähigkeit von Bus– und Straßenbahnsystemen zur Umsetzung eines Buskonzepts führen müssen.

(4) Der RH erachtete die Bestrebungen der Bürgerinitiative, einen inhaltlichen Alternativvorschlag zur Traunseetram zu erarbeiten, als grundsätzlich anerkennenswert. Das vorgelegte Buskonzept war aus Sicht des RH jedoch nicht weit genug für eine fachlich fundierte Alternativenprüfung ausgereift. Überdies hielt der RH fest, dass im Frühjahr 2015 alle wesentlichen politischen Beschlüsse zur Realisierung der Traunseetram bereits gefallen waren und der Baustart bereits erfolgt war. Aus Sicht des RH wäre es zweckmäßig gewesen, wenn das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden im Rahmen der Ausarbeitung verschiedener Planungsalternativen im Zuge der Machbarkeitsstudie 2003 bereits eine oder mehrere Busalternativen (unabhängig von der Antriebstechnologie) hätten ausarbeiten lassen.

Der RH verwies auf seine Empfehlung in TZ 14.

11.3 Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden gehe der RH davon aus, dass insgesamt nun weniger Fahrgäste im öffentlichen Verkehr (Bus und Straßenbahn) unterwegs seien als vor der Durchbindung. Dies unterstelle, dass die in der Potenzialanalyse genannte Anzahl von Fahrgästen, die von Bus zur Straßenbahn wechseln würde, dies auch getan hätte; letzteres sei nicht verifiziert. Die Empfehlung, die Fahrgastzahlen durch weitere Maßnahmen zu steigern, werde aufgegriffen bzw. sei ohnehin in Planung.

Die genannten Referenzwerte aus der Fachliteratur für Straßenbahnsysteme würden sich auf nicht vergleichbare Systeme beziehen. Weder die Rahmenbedingungen (bestehende vorhandene Systeme, Netzwirkungen) noch die Taktdichten seien vergleichbar. Überdies ziehe die Traunseetram ihren Nutzen vor allem aus der gelungenen Vernetzung eines innerstädtischen und regional wirkenden Schienenangebots.

Beim von einer Bürgerinitiative vorgelegten Buskonzept handle es sich um kein Konzept, sondern lediglich um eine Darstellung eines Hybridbusses samt Designvorschlag. Für eine Alternativenprüfung sei dies untauglich gewesen.

11.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass die Potenzialanalyse mit 2.730 Fahrgästen rechnete, die in den Vorgängerbahnen und der parallel zum Durchbindungsprojekt führenden – und nunmehr eingestellten – Buslinie gefahren waren. Tatsächlich fuhren laut Fahrgastzählung rd. 2.260 Fahrgäste pro Werktag mit der Traunseetram; dieser Wert lag unter jenem bereits davor gemessenen Vergleichswert für Fahrgastzahlen (im öffentlichen Verkehr auf der entsprechenden Strecke). Der Argumentation, es sei nicht verifiziert, dass die in der Potenzialanalyse genannte Anzahl von Fahrgästen, die vom Bus zur Straßenbahn wechseln würde, dies auch getan hätte, konnte der RH deshalb nicht folgen. Dies insbesondere deshalb, weil die parallel zum Durchbindungsprojekt geführte Buslinie mit der Inbetriebnahme der Durchbindung eingestellt worden war.

Der RH stimmte dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden zu, dass die Referenzwerte aus der Fachliteratur für Nebenbahn– bzw. Straßenbahnsysteme durch die in Gmunden bzw. dem Einzugsbereich der Traunseetram vorhandenen Rahmenbedingungen (z.B. Einwohnerzahlen) nicht erreicht werden können und auch die Taktdichten der Traunseetram für das System Straßenbahn untypisch waren. Der RH wies ergänzend darauf hin, dass der angeführte „Nutzen vor allem aus der gelungenen Vernetzung eines innerstädtischen und regional wirkenden Schienenangebots“ darin mündete, dass mit durchschnittlich neun Personen pro Verbindung an der stärkst frequentierten Stelle der Traunseetram ein sehr geringes Fahrgastaufkommen gegeben war. Im Hinblick auf das für das Jahr 2025 prognostizierte Fahrgastaufkommen der Traunseetram wäre nach Ansicht des RH auch der Einsatz von Bussystemen möglich gewesen.

Der RH stimmte mit dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden überein, dass das von einer Bürgerinitiative vorgelegte Buskonzept für eine fachlich fundierte Alternativenprüfung nicht weit genug ausgereift war. Aus Sicht des RH wäre es zweckmäßig gewesen, wenn das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bei der Ausarbeitung verschiedener Planungsalternativen im Zuge der Machbarkeitsstudie 2003 bereits eine oder mehrere Busalternativen (unabhängig von der Antriebstechnologie oder des Designs der Busse) hätten entwerfen lassen.

Erweiterung der Traunseetram

12.1 Im Rahmen der Strategie für die Stadtregion Gmunden (veröffentlicht im Jänner 2019) ließ die Stadtgemeinde Gmunden eine Potenzialanalyse für eine mögliche Erweiterung der Traunseetram durchführen. In der Potenzialanalyse wurden verschiedene Varianten einer Erweiterung nach Laakirchen im Norden von Gmunden (Betriebsstandorte mit rd. 2.400 Arbeitsplätzen) und nach Altmünster im Süden von Gmunden (Schwerpunkt Tourismus) untersucht.

Für eine Erweiterung nach Laakirchen wäre gemäß der Potenzialanalyse ein Fahrgastpotenzial von rd. 2.000 und nach Altmünster von rd. 3.000 Wegen pro Werktag erforderlich. Die Auswertung der Fahrgastzahlen in den Regionalbussen im Jahr 2018 zeigte, dass ein Großteil der mit dem öffentlichen Verkehr im Bezirk Gmunden zurückgelegten Wege mit dem Bus zwischen Laakirchen und Gmunden getätigt wurde.

Für die Erweiterung der Traunseetram nach Laakirchen prüften die Gemeinden Gmunden und Laakirchen mehrere Trassenvarianten und wählten schließlich eine als zielführend Erachtete aus. Für eine Erweiterung der Traunseetram nach Altmünster existierte keine Trasse; deren Festlegung und Sicherung waren offen.

12.2 Der RH erachtete die Planungen zur Erweiterung des öffentlichen Verkehrs von Gmunden nach Laakirchen bzw. Altmünster für grundsätzlich zweckmäßig. Darüber hinaus würdigte er positiv, dass die Planungen mittels externer Erhebungen zu den Fahrgastpotenzialen unterstützt wurden.

Der RH wies jedoch kritisch darauf hin, dass trotz der geringen prognostizierten Fahrgastpotenziale eine Erweiterung der Traunseetram erwogen wurde. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine Ausführungen zur Leistungsfähigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln in TZ 11.

Da gemäß Auswertung der Fahrgastzahlen bereits ein Großteil der mit dem öffentlichen Verkehr im Bezirk Gmunden zurückgelegten Wege mit dem Bus zwischen Laakirchen und Gmunden getätigt wurde, bedeutete dies, dass ein erheblicher Teil des Fahrgastpotenzials für eine Schienenverbindung nach Laakirchen bereits den öffentlichen Verkehr nutzte. Deshalb war nach Ansicht des RH durch die Verlagerung von Fahrgästen vom Bus auf eine erweiterte Traunseetram nur ein geringer Zusatznutzen (z.B. durch Komfortgewinn) zu erwarten.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund eine Nutzen–Kosten–Analyse zur Erweiterung der Traunseetram unter Einbeziehung aller relevanten öffentlichen Verkehrsmittel durchzuführen.

12.3 (1) Das Ministerium verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 10.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass eine Ausweitung der Strecke nach Laakirchen bzw. Altmünster mittelfristig nicht vorgesehen sei. Die Potenzial– und Trassenstudien würden als Vorbereitung zur Sicherung einer Trasse bzw. eines Trassenkorridors (Laakirchen) dienen.

Nutzen–Kosten–Analyse

13.1 (1) Der Oberösterreichische Landesrechnungshof überprüfte im Jahr 2011 die Stadtgemeinde Gmunden. In Bezug auf das Projekt Traunseetram empfahl er, als Grundlage für eine Entscheidung auch wirtschaftliche Berechnungen (z.B. Vergleichsberechnungen mit möglichen Alternativen) anzustellen.

Der Gmundner Gemeinderat urgierte mehrmals beim Land Oberösterreich, dass eine solche Studie über die Wirtschaftlichkeit der Traunseetram als Grundlage für weitere Beratungen ausständig sei.

(2) Im Jahr 2011 beauftragte die Unternehmensgruppe A jenes Verkehrsplanungsbüro, das bereits zuvor die Potenzialanalyse (TZ 10) erstellt hatte, mit der Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Form einer Nutzen–Kosten–Analyse. Das beauftragte Büro wandte dabei die Richtlinien an, die das Ministerium als den Stand der Technik für Nutzen–Kosten–Untersuchungen im Verkehrswesen definiert hatte und die auch für Bewertungen im hochrangigen Verkehrsnetz zum Einsatz kamen. Untersucht wurde die bereits beschlossene Variante der Traunseetram. Weitere Varianten bzw. andere öffentliche Verkehrsmittel wie Busse[23] wurden nicht in die Nutzen–Kosten–Analyse aufgenommen.

(3) Die im Jahr 2012 fertiggestellte Nutzen–Kosten–Analyse bewertete die im Vorprojekt ausgearbeitete Umsetzungsvariante der Traunseetram. Als Basis für die Berechnungen dienten die Potenzialanalyse aus dem Jahr 2010 sowie die Kostenschätzungen des Vorprojekts aus dem Jahr 2008 (TZ 16, Tabelle 11) mit einmaligen Investitionskosten von 12,78 Mio. EUR (Preisbasis 2008). Die Nutzen–Kosten–Analyse rechnete die einmaligen Investitionen auf die Preisbasis 2009 um und ergänzte diese um Risikozuschläge entsprechend den Berechnungsvorschriften des Ministeriums. Im Ergebnis betrugen die in der Nutzen–Kosten–Analyse herangezogenen einmaligen Investitionskosten 13,10 Mio. EUR.

Eine Ende 2012 durchgeführte Kostenschätzung – inkl. der inzwischen in die Planungen mit einbezogenen neuen Traunbrücke – hatte Investitionskosten von 25,04 Mio. EUR ergeben, wobei in diesem Betrag wesentliche Investitionen, wie insbesondere die Ertüchtigungsmaßnahmen auf den bestehenden Streckenabschnitten, nicht enthalten waren. Einschließlich der für einen optimalen Betriebsablauf noch zu realisierenden Projektkomponenten werden die einmaligen Investitionskosten schlussendlich in der Größenordnung von 71,05 Mio. EUR liegen (TZ 14), wogegen der Nutzen–Kosten–Analyse prognostizierte Investitionskosten von 13,10 Mio. EUR (Planungsphase) zugrunde lagen.

[23] Eine Bewertung von Planungsalternativen war von der Unternehmensgruppe A nicht beauftragt worden.

(4) Die Nutzen–Kosten–Analyse stellte den jährlichen Kosten für Errichtung und Betrieb der Traunseetram die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzengrößen gegenüber. Diese basierten laut Potenzialanalyse auf den zu erwartenden zukünftigen Fahrten mit der Traunseetram und dem Zeitgewinn der Fahrgäste, die dieses Verkehrsmittel über die bisherigen Endhaltestellen hinaus benutzen konnten. Die Nutzen–Kosten–Analyse ging bei der Quantifizierung der Nutzengrößen davon aus, dass an einem durchschnittlichen Werktag 1.071 Personen einen Reisezeitgewinn von jeweils 15 Minuten verzeichnen könnten, indem sie direkt auf die andere Seite der Traun weiterfahren könnten und nicht – wie vor Realisierung der Traunseetram – von der Endstation der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Seebahnhof) zu Fuß zu ihrem Ziel in der Gmundner Innenstadt gelangen müssten.

Die Potenzialanalyse desselben Verkehrsplanungsbüros ging von einer Fahrgastnachfrage an der damaligen Endhaltestelle der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (Seebahnhof) pro Werktag von 423 ein– bzw. aussteigenden Personen aus. Auf der anderen Seite der Innenstadt von Gmunden waren bei der Endhaltestelle der Gmundner Straßenbahn (Franz–Josef–Platz) pro Werktag 521 Ein– bzw. Aussteigende gezählt worden. Befragungen im Zuge der Erstellung der Potenzialanalyse ergaben, dass von diesen insgesamt 944 Personen in Summe 310 Personen ihr Reiseziel (bzw. den Ausgangspunkt ihres Weges) auf der jeweils anderen Seite der Traun hatten. Die Potenzialanalyse ging deshalb von einem Mindestpotenzial von 310 Fahrgästen[24] für die Durchbindungsstrecke aus (TZ 10, Tabelle 2).

Der größte Nutzen[25] entstand gemäß Nutzen–Kosten–Analyse durch Fahrten, die zuvor im motorisierten Individualverkehr vorgenommen wurden und in Zukunft auf die Traunseetram verlagert würden.

(5) Die Summe des jährlich durch die Traunseetram erzeugten Nutzens war laut Nutzen–Kosten–Analyse größer als die auf das Jahr umgelegten Kosten der Traunseetram. Das Nutzen–Kosten–Verhältnis war mit 1,29 größer als der Schwellenwert von 1,0, womit gemäß Nutzen–Kosten–Analyse eine Wirtschaftlichkeit des bewerteten Projekts gegeben war.

Tabelle 6: Ergebnis der Nutzen–Kosten–Analyse

	in Mio. EUR
Summe der Kosten pro Jahr (Preisbasis 2009)	1,66
Summe der Nutzen pro Jahr (Preisbasis 2009)	2,15
Nutzen–Kosten–Verhältnis	**1,29**

Quelle: Nutzen–Kosten–Analyse 2012

[24] nur Fahrgäste, die bisher bereits im öffentlichen Verkehr gefahren sind; ohne Umsteigende vom motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen Verkehr und ohne Neuverkehr

[25] Nutzen z.B. durch geringere Schadstoffemissionen, geringere CO_2–Emissionen, geringeres Unfallaufkommen

Die Entscheidung, die Traunseetram umzusetzen, erfolgte nicht auf Basis der Ergebnisse der Nutzen–Kosten–Analyse. Deren Ergebnisse lagen erst zu einem Zeitpunkt vor, als das Ministerium, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bereits rund ein Drittel der Infrastruktur–Investitionen genehmigt hatten (TZ 3).

(6) Das Ministerium hatte den in den Richtlinien zur Gewährung der Finanzierungsbeiträge (Privatbahnförderung) vorgesehenen Nachweis der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit (Wirtschaftlichkeitsberechnung), der Sinnhaftigkeit sowie der Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten nicht schriftlich dokumentiert (TZ 19).

13.2 Der RH hielt fest, dass die Unternehmensgruppe A für das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden der Empfehlung des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes grundsätzlich nachgekommen war. Der RH betonte jedoch, dass die Entscheidung, die Traunseetram umzusetzen, nicht auf Basis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Nutzen–Kosten–Analyse) getroffen wurde.

Der RH würdigte positiv, dass die Nutzen–Kosten–Analyse nach jenen Richtlinien erstellt wurde, die das Ministerium als den Stand der Technik für Nutzen–Kosten–Untersuchungen im Verkehrswesen definiert hatte. Der RH kritisierte jedoch, dass die Nutzen–Kosten–Analyse auf den unvollständigen – und damit zu gering bemessenen – Investitionskosten aus dem Vorprojekt (13,10 Mio. EUR) aufbaute. Er hob hervor, dass die prognostizierten Kosten bereits im Herbst 2012 25,04 Mio. EUR betrugen und selbst dieser Betrag wesentliche Investitionskosten, wie insbesondere die Ertüchtigung der bestehenden Streckenabschnitte, ausblendete. Der RH wies darauf hin, dass – bei Berücksichtigung aller für die Traunseetram anfallenden einmaligen Investitionskosten – 71,05 Mio. EUR in die Berechnung der Wirtschaftlichkeit aufzunehmen gewesen wären. Darüber hinaus hielt er fest, dass die Berechnung des Nutzens mit deutlich zu optimistischem Fahrgastpotenzial durchgeführt wurde.

Der RH kritisierte, dass die Nutzen–Kosten–Analyse nur das im Vorprojekt ausgearbeitete Projekt der Traunseetram bewertete und keine anderen Alternativen, wie z.B. Buskonzepte, einbezog. Er hielt fest, dass die Empfehlung des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes – Vergleichsberechnungen mit möglichen Alternativen anzustellen – nicht umgesetzt wurde. Aus Sicht des RH war deshalb ein effizienter und sparsamer Einsatz öffentlicher Mittel nicht gewährleistet.

Der RH verwies auf seinen Bauleitfaden[26], wonach für Investitionsentscheidungen aussagekräftige langfristige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf der Grundlage aktueller Daten sowie nachvollzieh– und begründbarer Annahmen zu erstellen sind. Die Entscheidung soll nach wirtschaftlichen Kriterien – Nutzen–Kosten–Analyse

[26] „Management von öffentlichen Bauprojekten – Verbesserungsvorschläge des RH“, Wien 2018; www.rechnungshof.gv.at

unter Berücksichtigung von Alternativen – getroffen werden. Öffentliche Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo der größte Nutzen zu erwarten ist.

Gemäß Bauleitfaden wäre die Wirkung von nachfolgenden Entscheidungen auf die ursprünglich angenommenen Rahmenbedingungen zu analysieren und zu bewerten, um Abweichungen von den prognostizierten Kosten und Erlösen sowie den eingetretenen Risiken zu erkennen, darauf rechtzeitig reagieren und gegensteuern zu können. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind daher regelmäßig zu aktualisieren und Abweichungsanalysen durchzuführen. Der RH hielt in diesem Zusammenhang kritisch fest, dass im Falle der Traunseetram die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – z.B. anlässlich der Kostensteigerung durch den Neubau der Traunbrücke – nicht aktualisiert wurden.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Projekten im öffentlichen Verkehr nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Realisierungsentscheidungen heranzuziehen, die auf einer vollständigen und regelmäßig aktualisierten Gesamtbetrachtung des erwarteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufbauen.

13.3 (1) Das Ministerium verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 10.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Nutzen–Kosten–Analyse nicht als Entscheidungsgrundlage für das Durchbindungsprojekt herangezogen worden sei. Die Nutzen–Kosten–Analyse sei 2011 bis 2012 erstellt und nach Kenntnis der Notwendigkeit der Neuerrichtung der Traunbrücke nicht aktualisiert worden.

Zur Definition der zugrunde liegenden Kosten merkten sie an, dass das betrachtete Projekt lediglich den Bau der Durchbindung und nicht die Kosten von bereits bestehender Infrastruktur umfasst habe. Die Darstellung der Kosten in der Betrachtung des RH sei nicht projektbezogen schlüssig. Als Kosten des Projekts könnten in einer Nutzen–Kosten–Betrachtung überdies lediglich projektbezogene Kosten, also solche, die ohne Projekt nicht angefallen wären, berücksichtigt werden. Die Kosten für die Neuerrichtung einer Brücke oder die Erneuerung von Straßen– und Leitungsinfrastruktur, für die in naher Zukunft ohnehin eine Reinvestition notwendig gewesen wäre, oder die Kosten für die Erhaltung von bestehenden Schienenstrecken weit vor einer absehbaren Entscheidung der Durchbindungserrichtung würden keine projektrelevanten Investitionskosten darstellen. Es sei daher sachlich nicht gerechtfertigt, diese Kosten bei der Nutzen–Kosten–Analyse mit zu berücksichtigen.

In den vom RH dargestellten Investitionskosten seien auch Maßnahmen enthalten, die keinen verhältnismäßigen Nutzen für den öffentlichen Verkehr generieren

würden, aber aufgrund von gesetzlichen Vorgaben umgesetzt werden müssten, etwa die Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen oder die Einrichtung von Barrierefreiheit (Fahrzeuge und Bahnsteige).

Ein positives Nutzen–Kosten–Verhältnis sei als alleinige Entscheidungsgrundlage nicht tauglich. Dieser dogmatische Ansatz würde die Neuerrichtung von Infrastrukturprojekten im Schienenbereich nahezu unmöglich machen. Infrastruktur könne nicht allein mit einem Vergleich von Kosten und (finanziellem) Nutzen bewertet werden. Bei der Erhaltung von bestehenden Infrastrukturen komme hinzu, dass eine Verschlechterung bzw. Verminderung von Infrastrukturen von der Bevölkerung, den Gemeinden oder der regionalen Wirtschaft nicht akzeptiert werden würde.

Eine klassische Nutzen–Kosten–Analyse stelle grundsätzlich nur eine teilweise taugliche Entscheidungsgrundlage für eine sehr langfristig wirkende Investition dar. Die Monetarisierung von Nutzen und Kosten vernachlässige nicht bzw. schwer monetarisierbare Aspekte, etwa regionalpolitische Effekte oder Wirkungen auf die Siedlungs–, Stadt– und Ortskernentwicklungen sowie auf Standortqualitäten. Auch die langfristige Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse durch ein zusätzliches Systemelement mit Netzwirkung sei kaum finanziell darstellbar. Überdies sei ein Optionalnutzen – die Möglichkeit, potenziell höhere Nachfragen bei sich verändernden Rahmenbedingungen abdecken zu können – in der Betrachtung nicht enthalten.

Die Empfehlung, nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Entscheidungen heranzuziehen, die auf einer vollständigen und regelmäßig aktualisierten Gesamtbetrachtung des erwarteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufbauen, werde aufgegriffen.

13.4 (1) Der RH verwies gegenüber dem Ministerium auf seine Ausführungen zu TZ 10.

(2) Der RH verwies gegenüber dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden auf seine mehrfache Kritik, dass die Nutzen–Kosten–Analyse erst beauftragt wurde, nachdem der Bund, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bereits rund ein Drittel der Infrastruktur–Investitionen genehmigt hatten, und insofern die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei den weiteren Beschlussfassungen keine Berücksichtigung fanden. Auch dass die Nutzen–Kosten–Analyse nach Kenntnis der Notwendigkeit der Neuerrichtung der Traunbrücke nicht aktualisiert worden war, hatte der RH kritisiert. Der RH verwies dazu auf seine Ausführungen in TZ 3 und TZ 16.

Der RH stimmte dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden dahingehend zu, dass im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die projektbezogenen Kosten, also solche, die ohne Realisierung des Projekts nicht angefallen wären, berücksichtigt werden sollten. Im Falle der Traunseetram umfassen diese

Kosten daher die Neuerrichtung einer Brücke, die ohne die Durchbindung der Traunseetram nicht notwendig gewesen wäre, ebenso wie die Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen oder die Einrichtung von Barrierefreiheit (Fahrzeuge und Bahnsteige). In Bezug auf die prognostizierten Kosten und die Gesamtdarstellung des Mitteleinsatzes verwies der RH auch auf seine Gegenäußerung in TZ 16 bzw. TZ 17 und hielt an seinen Empfehlungen fest.

Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass ein positives Nutzen–Kosten–Verhältnis zwar nicht die alleinige, aber eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für eine Investitionsentscheidung im öffentlichen Verkehr ist.

Eine Nutzen–Kosten–Analyse, wie sie das Ministerium als den Stand der Technik für Nutzen–Kosten–Untersuchungen im Verkehrswesen definiert hatte, war für langfristig wirkende Investitionen im Infrastrukturbereich geeignet. Die in der Stellungnahme angeführte langfristige Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse bzw. der optionale Nutzen in Form einer erhöhten zukünftigen Nachfrage können aus Sicht des RH durch die Kombination einer auf einem Verkehrsmodell beruhenden Potenzialanalyse mit einer Nutzen–Kosten–Analyse optimal dargestellt werden.

Eine vergleichende Bewertung aller infrage kommenden öffentlichen Verkehrsmittel sollte nach Ansicht des RH die fachliche Entscheidungsgrundlage für eine transparente und in der Öffentlichkeit allgemein anerkannte Umsetzungsentscheidung darstellen. Der RH verwies dazu auf seine Ausführungen zu den Grundlagen für die Beschlussfassung derartiger Investitionen in TZ 12.

14.1 Der RH erhob im Rahmen der Gebarungsüberprüfung im Zusammenwirken mit dem Ministerium, dem Land Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden und dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund jenen Mitteleinsatz, der für Errichtung, Erhaltung und Betrieb der Traunseetram (inkl. der Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte) erforderlich war bzw. bis Ende der Laufzeit des Verkehrsdienstevertrags (2030) noch zu erwarten ist (inkl. des anteiligen Restwerts der Fahrzeuge; TZ 17):

Tabelle 7: Zu erwartender Mitteleinsatz Traunseetram

Kostenübersicht	Kosten
	in Mio. EUR
laufender Betrieb inkl. Restwert der Fahrzeuge und Instandhaltung der Strecken (Straßenbahn und Lokalbahn)	98,02
einmalige Investitionskosten	71,05
Gesamtkosten	**169,07**

Quelle: RH

Die einmaligen Investitionskosten von 71,05 Mio. EUR entsprechen einer jährlichen Annuität von 2,93 Mio. EUR.

14.2 Der RH errechnete anhand der zu erwartenden Kosten und der realistischen Fahrgastpotenziale für das Jahr 2025 die Wirtschaftlichkeit der Traunseetram:

Tabelle 8: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	Kosten
	in Mio. EUR pro Jahr
einmalige Investitionskosten – jährliche Annuität (laut Nutzen–Kosten–Analyse: Basis 13,10 Mio. EUR)	0,54
einmalige Investitionskosten – jährliche Annuität (Basis: 71,05 Mio. EUR)	2,93
laufende Kosten für bauliche und betriebliche Erhaltung	0,09
laufende Kosten für Betrieb und Abschreibung der Fahrzeuge	1,03
Summe der Kosten pro Jahr (Erhebungen des RH)	**4,05**
Summe der Nutzen pro Jahr (Neuberechnung RH)	**1,43**
Nutzen–Kosten–Verhältnis	**0,35**

Quelle: Nutzen–Kosten–Analyse 2012

Zieht man jene 71,05 Mio. EUR heran, die tatsächlich als einmalige Investitionskosten in die Strecke der Traunseetram investiert wurden bzw. die noch bis zum Ende des Verkehrsdienstevertrags für einen optimalen Betriebsablauf in zu realisierende Projektkomponenten zu investieren sind und integriert die in der Potenzialanalyse dargestellten Fahrgastzahlen für das Jahr 2025, so übersteigen die Kosten (inkl. Erhaltung und Betrieb der Traunseetram) den Nutzen um etwa das Dreifache. Der RH wies darauf hin, dass das Nutzen–Kosten–Verhältnis mit 0,35 klar unter der erforderlichen Wirtschaftlichkeitsgrenze von 1,0 liegt.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, nur jene Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr umzusetzen, die durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von Nutzen–Kosten–Analysen ein positives Nutzen–Kosten–Verhältnis (größer 1,0) erwarten lassen.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund – etwa des Ziels 9.1 – der Agenda 2030 der Vereinten Nationen (Aufbau einer hochwertigen, verlässlichen und nachhaltigen Infrastruktur) erachtete der RH grundsätzlich Investitionen in den öffentlichen Schienenverkehr für zweckmäßig. Dabei sind allerdings die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu beachten. Daher sollten vor der Beschlussfassung derartiger Investitionen zumindest folgende Grundlagen vorliegen:

- Das Vorhaben ist in ein Gesamtverkehrskonzept zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs eingebunden.
- Das prognostizierte Fahrgastpotenzial basiert auf realistischen Potenzialanalysen, deren Ergebnisse von Expertinnen und Experten der Gebietskörperschaften gewürdigt wurden.

- Das zu erwartende Fahrgastpotenzial steht in Relation zur Leistungsfähigkeit der geplanten öffentlichen Verkehrsmittel.
- Eine realistische gebietskörperschaftenübergreifende Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes liegt vor.
- Eine vergleichende Bewertung der infrage kommenden öffentlichen Verkehrsmittel liegt in Form einer Nutzen–Kosten–Analyse (Wirtschaftlichkeitsberechnung) vor.

Nach Ansicht des RH sind diese Maßnahmen und Analysen tragfähige und faktenbasierte Voraussetzungen, um die sachgerechte Qualität von Entscheidungen über die Gestaltung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

14.3 (1) Das Ministerium verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 10.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen auf ihre Ausführungen zu TZ 13.

Sensitivitätsanalysen

15.1 (1) Bei einer Sensitivitätsanalyse werden verschiedene Eingangsparameter der Nutzen–Kosten–Analyse verändert und die Auswirkungen auf das Endergebnis bewertet. Das Angebot des Verkehrsplanungsbüros zur Erstellung der Nutzen–Kosten–Analyse enthielt auch die Durchführung einer Sensitivitätsanalyse; diese wurde nicht beauftragt.

(2) Der RH führte zwei Sensitivitätsanalysen mit folgenden Fragestellungen selbst durch.

(a) Wie hoch dürfen die einmaligen Investitionskosten sein, damit die Wirtschaftlichkeit bei der für das Jahr 2025 prognostizierten Fahrgastmenge (3.330 Fahrgäste pro Werktag) gerade noch gegeben[27] ist?

[27] Nutzen–Kosten–Verhältnis gleich 1,0

Tabelle 9: Sensitivitätsanalyse 1: einmalige Investitionskosten

	Kosten
	in Mio. EUR pro Jahr
einmalige Investitionskosten – jährliche Annuität (laut Nutzen–Kosten–Analyse) ersetzt durch:	0,54
einmalige Investitionskosten – jährliche Annuität (Sensitivitätsanalyse 1)	0,30
laufende Kosten für bauliche und betriebliche Erhaltung	0,09
laufende Kosten für Betrieb und Abschreibung der Fahrzeuge	1,03
Summe der Kosten pro Jahr (Sensitivitätsanalyse 1)	**1,43**
Summe der Nutzen pro Jahr	**1,43**
Nutzen–Kosten–Verhältnis	**1,00**

Rundungsdifferenzen möglich Quelle: Nutzen–Kosten–Analyse 2012; Berechnung: RH

Wie aus Tabelle 9 ersichtlich, dürfte die jährliche Annuität der einmaligen Investitionskosten maximal 0,30 Mio. EUR pro Jahr betragen, damit die Summe aller Kostengrößen pro Jahr zumindest gleich groß wäre wie die Summe der jährlichen Nutzengrößen bei 3.330 prognostizierten Fahrgästen pro Werktag. Eine jährliche Annuität der einmaligen Investitionskosten von 0,30 Mio. EUR pro Jahr entspricht einer einmaligen Investition von 7,34 Mio. EUR.

(b) Wie viele Personen müssten vom PKW auf die Traunseetram umsteigen, damit die Wirtschaftlichkeit bei den tatsächlichen Baukosten gerade noch gegeben ist?

Tabelle 10: Sensitivitätsanalyse 2: erforderliches Fahrgastaufkommen

	Kosten
	in Mio. EUR pro Jahr
Summe der Kosten pro Jahr (Erhebungen des RH)	**4,05**
Nutzen	
Reisezeitgewinn bisheriger ÖV–Nutzerinnen und Nutzer durch die Durchbindung der Traunseetram	0,30
Nutzen für induzierten Neuverkehr (Personen, die zuvor nicht gefahren sind)	0,22
Nutzen durch 400 Fahrgäste, die zuvor mit dem PKW gefahren sind (laut Nutzen–Kosten–Analyse)	0,91
Summe der Nutzen pro Jahr (bei 400 Umsteigenden vom MIV zum ÖV)	**1,43**
ersetzt durch:	
Nutzen durch 1.556 Fahrgäste, die zuvor mit dem Auto gefahren sind (Sensitivitätsanalyse 2)	3,54
Summe der Nutzen pro Jahr (Sensitivitätsanalyse 2)	**4,05**
Nutzen–Kosten–Verhältnis	**1,00**

MIV = motorisierter Individualverkehr
ÖV = öffentlicher Verkehr Quelle: Nutzen–Kosten–Analyse 2012; Berechnung: RH

Wie aus Tabelle 10 ersichtlich, bedarf es anstatt der in der Potenzialanalyse prognostizierten zusätzlichen 400 Personen, die an einem durchschnittlichen Wochentag – anstatt wie zuvor mit dem PKW – in Zukunft mit der Traunseetram fahren, zusätzlich rd. 1.600 Personen, damit das Projekt bei gegebenen Kosten gerade noch wirtschaftlich darstellbar wäre. Das heißt, die Gesamtfahrgastanzahl der Traunseetram müsste anstatt auf prognostizierte 3.330 Fahrgäste im Jahr 2025 auf rd. 4.500 Fahrgäste je Werktag steigen. Die Potenzialanalyse ging davon aus, dass bis zum Jahr 2025 rd. 400 Wege pro Werktag vom motorisierten Individualverkehr auf die Traunseetram verlagert werden können. Um eine weitere Steigerung von rd. 3.330 auf rd. 4.500 Fahrgäste pro Werktag zu erreichen, müssten anstatt der prognostizierten 400 Fahrten rd. 1.600 Fahrten pro Werktag vom motorisierten Individualverkehr auf die Traunseetram verlagert werden.

15.2 (1) Der RH kritisierte, dass die Nutzen–Kosten–Analyse keine Sensitivitätsanalyse enthielt, obwohl diese im Angebot zur Erstellung der Nutzen–Kosten–Analyse enthalten war.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, im Rahmen von Nutzen–Kosten–Analysen auch Sensitivitätsanalysen durchzuführen, um festzustellen, wie sich Veränderungen von Eingangsparametern (z.B. Steigerung der Projektkosten oder zu erwartende Fahrgastzahlen) auf das Nutzen–Kosten–Verhältnis des beabsichtigten Verkehrsprojekts auswirken.

(2) Der RH ging davon aus, dass eine alternative Versorgung der Bevölkerung durch kostengünstigere Busse angesichts der relativ geringen Fahrgastpotenziale eine bessere Wirtschaftlichkeit aufgewiesen hätte.

Im Übrigen verwies der RH auf seine Ausführungen in TZ 14.

15.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden teilten in ihren Stellungnahmen mit, die Empfehlung zur Durchführung von Sensitivitätsanalysen bei Nutzen–Kosten–Analysen aufzugreifen.

Kosten Traunseetram

Prognostizierte Kosten

16.1 (1) Die von der Unternehmensgruppe A beauftragte und im März 2003 im Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden präsentierte Machbarkeitsstudie 2003 ging von infrastrukturseitigen Investitionen von 11,22 Mio. EUR (exkl. USt) aus. Der Betrag beinhaltete die geplante Errichtung einer Remise im Bereich des ÖBB–Bahnhofs Gmunden für bis zu sieben Fahrzeuge. Zusätzlich waren Investitionen für bis zu fünf neue Niederflur–Straßenbahn–Garnituren mit prognostizierten Kosten von 1,60 Mio. EUR pro Garnitur handschriftlich vermerkt. Die Ergebnisse bildeten im April 2003 die Grundlage für den Grundsatzbeschluss der Stadtgemeinde Gmunden zur Unterstützung des Durchbindungsprojekts, sofern die Finanzierung im Schlüssel „75 % Land Oberösterreich, 25 % Stadtgemeinde Gmunden“ erfolge.

(2) Mit konkreten Zahlen belegte Kostenschätzungen lagen danach erst wieder im Jahr 2008 in Form des von der Unternehmensgruppe A beauftragten Vorprojekts (TZ 6) vor. Die prognostizierten Investitionskosten von 12,78 Mio. EUR (exkl. USt) waren dabei auf das Durchbindungsprojekt fokussiert. Nicht inkludiert waren etwa die notwendigen Investitionen zur Ertüchtigung der Bestandsstrecken, erforderliche Remisen sowie die Neuerrichtung der Traunbrücke, weil das Tragwerk der bestehenden Brücke „rechnerisch als ausreichend“ und somit lediglich eine „geringfügige Tragwerkverbesserung“ erforderlich erschien. Die Studienautoren empfahlen jedoch, den „baulichen Zustand“ der Brücke näher zu prüfen. Sollte der tatsächliche Zustand der Brücke nicht den ursprünglichen Rechenannahmen entsprechen, wären Sanierungsmaßnahmen bis hin zum Neubau der Brücke zu erwägen. Die weitere Vorgangsweise sollte im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geklärt werden.

Anstelle der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragte das Land Oberösterreich im Oktober 2011 eine Brückenstudie hinsichtlich der allenfalls notwendigen Adaptierungen der Traunbrücke.

(3) Eine von der Unternehmensgruppe A beauftragte Nutzen–Kosten–Analyse (TZ 13) zur Realisierung des Durchbindungsprojekts stützte sich im Jänner 2012 auf die Berechnungen des Vorprojekts aus dem Jahr 2008. Unter Zugrundelegung der Preisbasis 2009 (Nutzen und Kosten waren auf vergleichbarer Preisbasis zu kalkulieren) ging die Nutzen–Kosten–Analyse 2012 von Investitionskosten von 13,10 Mio. EUR (exkl. USt) für die zu errichtende Infrastruktur aus. Auch diese Kalkulation war auf das Durchbindungsprojekt fokussiert und enthielt keinen Brückenneubau.

(4) Im März 2012 lag die Brückenstudie mit dem Ergebnis, dass eine Neuerrichtung der Traunbrücke in Gmunden unumgänglich war, vor. Die Brückenstudie bezifferte den für den Brückenneubau erforderlichen Investitionsbedarf zunächst mit 7,40 Mio. EUR (exkl. USt, Preisbasis 2012). In dieser Summe waren allerdings auch Komponenten[28] enthalten, die nicht unmittelbar dem Brückenbauwerk zuzurechnen waren, sodass schließlich 6,58 Mio. EUR in die weiterführenden Berechnungen einflossen.

(5) Im weiteren Verlauf des Jahres 2012 erfolgte der Startschuss zur Erstellung der Einreichunterlagen, wobei mehrere Unternehmen und Gutachter involviert waren.

(6) Noch während des laufenden Prozesses der Einreichplanung beauftragte das Land Oberösterreich im Herbst 2012 eine Gesamtkostenabschätzung auf Basis des Vorprojekts 2008 (abermals ohne Neubau der Traunbrücke) und des damaligen Stands der laufenden Einreichplanung. Das Ergebnis lag Ende 2012 vor und bezifferte das Investitionsvolumen – ohne Brückenneubau – mit 18,46 Mio. EUR[29]. Aus diesen Berechnungen ergab sich unter Zurechnung der Kosten des Brückenneubaus ein prognostiziertes Investitionsvolumen von 25,04 Mio. EUR.

(7) In Gesprächen mit dem damaligen Verkehrslandesrat kamen das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Gmunden sowie die Unternehmensgruppe A im Dezember 2012 überein, dass zu den nun bekannten 25,04 Mio. EUR noch verschiedene stadtgestalterische Maßnahmen der Stadtgemeinde Gmunden, die untrennbar mit dem Straßenbahnprojekt verbunden seien (z.B. Haltestellengestaltung, diverse Leitungseinbauten etc.), einzurechnen wären. Da zu diesem Zeitpunkt das Einreichprojekt noch nicht gänzlich abgeschlossen war, sollten darüber hinaus auch noch Reserven einkalkuliert werden.

Die Verhandlungspartner einigten sich schließlich auf ein Gesamtprojektvolumen von bis zu 30 Mio. EUR, wobei die Finanzierung gemäß Schlüssel „80 % Land Oberösterreich und 20 % Stadtgemeinde Gmunden“ erfolgen sollte. Darin enthalten waren insbesondere die eigentlichen Straßenbahnanlagen, der Neubau der Traunbrücke, sämtliche notwendige Leitungsarbeiten, Planungsleistungen sowie Verkehrsflächengestaltungen für Fußgängerinnen und Fußgänger bzw. Radfahrerinnen und Radfahrer. Die getroffenen Vereinbarungen bildeten schließlich die inhaltliche Basis für den Grundsatzbeschluss des Gemeinderats der Stadtgemeinde Gmunden vom 14. Februar 2013 und für die Beschlussfassung des Oberösterreichischen Landtags (Antrag vom 15. April 2013, Beschlussfassung am 13. Juni 2013).

[28] Oberflächenanpassungen, Treppenanlage, Windschutzwand etc.

[29] Im Februar 2013 erfolgte eine Aktualisierung der Berechnungen (mit variabler Valorisierung) mit einer Aufteilung in drei Baulose. Die auf dieser Basis errechneten Investitionskosten betrugen 18,08 Mio. EUR (exkl. USt). Die Neuberechnung war für die Festlegung der Kostenobergrenze von 30 Mio. EUR von untergeordneter Bedeutung, weil sie erneut den Brückenneubau unberücksichtigt ließ und erst nach den Gesprächen beim damaligen Verkehrslandesrat im Dezember 2012 am Tisch lag.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der prognostizierten Kosten für das Durchbindungsprojekt, soweit sie in den dem RH übermittelten Planungsdokumenten und Studien dokumentiert waren:

Tabelle 11: Prognostizierte Kosten des Durchbindungsprojekts im Zeitverlauf

Dokumenten–Quelle	Datum	Prognosekosten (in Mio. EUR exkl. USt)	Anmerkung
Machbarkeitsstudie 2003	26. März 2003	11,22	inkl. Remise (im Bereich des ÖBB–Bahnhofs Gmunden), inkl. Anbindung Talstation Grünbergseilbahn und Siedlung Sonnenhang (Preisbasis 2003)
Vorprojekt 2008	Juni 2008	12,78	ohne Anbindung Talstation Grünbergseilbahn und Siedlung Sonnenhang, ohne Remise, ohne Brückenneubau (Preisbasis 2008)
Nutzen–Kosten–Analyse 2012	Jänner 2012	13,10	Basis Vorprojekt 2008 Infrastrukturkosten, jedoch Preisbasis 2009
Brückenneubau laut Brückenstudie	29. März 2012	6,58	Grobschätzung Brückenneubau Preisbasis 2012
Gesamtkostenabschätzung ohne Brückenneubau	November 2012	18,46	Preisbasis 2012 unter Zugrundelegung einer jährlich gleichbleibenden Valorisierung mit 4 %
Kostenschätzung (Basis für Landtagsbeschluss)	Dezember 2012	25,04	Preisbasis 2012 inkl. Valorisierung
Beschlussfassung Stadtgemeinde Gmunden	14. Februar 2013	30,00	Kostenobergrenze Durchbindungsprojekt inkl. Reserven; Kostenteilung: 80 % Land Oberösterreich, 20 % Stadtgemeinde Gmunden
Beschlussfassung Oberösterreichischer Landtag	13. Juni 2013		

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

(8) Eine Gesamtdarstellung des geplanten Mitteleinsatzes, die nicht nur das Durchbindungsprojekt selbst, sondern auch notwendige Studien, die unverzichtbare Ertüchtigung der bereits bestehenden Streckenteile, die Errichtung der notwendigen Abstellremisen und betrieblichen Einrichtungen, die Beschaffung der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren sowie auch die Kosten für den laufenden Betrieb umfasste, war während der gesamten Planungsphase nicht dokumentiert.

16.2 Der RH kritisierte, dass zu keinem Zeitpunkt der politischen Entscheidungsfindungen eine Gesamtdarstellung der Kosten zur Umsetzung der Traunseetram vorlag, weil die Kostenprognosen stets nur die Kosten des Durchbindungsprojekts enthielten. Darüber hinaus kritisierte der RH, dass aufgrund der fehlenden Gesamtdarstellung auch die Ergebnisse der durchgeführten Nutzen–Kosten–Analysen verzerrt waren.

Der RH verwies auf seine Empfehlung in TZ 3 und in TZ 17.

16.3 Laut Stellungnahmen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden hätten sie die Systemgrenze bei dem Projekt anders gewählt, als der RH dies betrachtete. Das Projekt habe auf eine Durchbindung von zwei bestehenden Schienensträngen fokussiert. Die Kosten für Erhaltung, Reinvestition und Investitionen auf der Lokalbahnstrecke könnten dem Durchbindungsprojekt nicht zugerechnet werden, weil die Strecke auch ohne Durchbindung weiter erhalten worden wäre. Die entsprechenden Entscheidungen – etwa zum MIP – seien unabhängig vom Durchbindungsprojekt getroffen worden. Es sei lediglich auf eine Kompatibilität für eine mögliche Durchbindung – etwa bei Bahnsteigbauten – geachtet worden. Das Durchbindungsprojekt ermögliche Synergien bei der Beschaffung von Fahrzeugen auf der Lokalbahnstrecke.

Die Erhaltung der Straßenbahnstrecke sei ohne Durchbindungsprojekt in Frage gestanden. Nach dem endgültigen Erreichen des Endes der Nutzungsdauer der Fahrzeuge habe die Straßenbahn nur durch hohe Investitionen in die Infrastruktur für Fahrzeuge und deren Erhaltung weiterbetrieben werden können. Trotz dieser Situation sei für die Entscheidung zu Investitionen in die Bestandsstrecke das Durchbindungsprojekt nicht der Maßstab gewesen. Überdies seien für den damaligen laufenden Betrieb Erhaltungsinvestitionen notwendig gewesen. Die Zurechnung der Kosten der Straßenbahnbestandsstrecke sei daher nicht richtig.

Die Definition der Systemgrenze der Kostenbetrachtung werde zwar als wichtig und essenziell für abzuleitende Entscheidungsgrundlagen gesehen, die vom RH vorgenommene Betrachtung ab 2003 – also weit vor einer Entscheidung über die Realisierung der Durchbindung – werde jedoch als nicht adäquat gesehen. Der Kostenblock sei dadurch verfälscht.

16.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass er die isolierte Kostenbetrachtung des Durchbindungsprojekts als nicht zielführend erachtete, weil auch der erwartete Nutzen und die prognostizierten Fahrgastzahlen stets für das gesamte Projekt Traunseetram ermittelt wurden, also inkl. der ertüchtigten Bestandsstrecken der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und der Straßenbahn Gmunden.

Der RH hatte das Jahr 2003 als Startpunkt der Berechnung des gebietskörperschaftenübergreifenden Mitteleinsatzes gewählt, weil der Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden im April 2003 einen ersten Grundsatzbeschluss zur umfassenden Erweiterung der Straßenbahn Gmunden gefasst hatte. Der RH trat daher der Sichtweise des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, wonach der Kostenblock dadurch verfälscht sei, entschieden entgegen. Der RH sprach sich für eine transparente, modulare und zugleich möglichst vollständige Kostendarstellung aus (TZ 17). Aus Sicht der Gebarungskontrolle war es überdies entscheidend, den gesamten und gebietskörperschaftenübergreifenden Mitteleinsatz zur Realisierung

der Traunseetram zu erheben. Im Übrigen verwies der RH auf seine Ausführungen in TZ 3.

Gesamtdarstellung des Mitteleinsatzes

17.1 (1) Die Realisierung der Traunseetram erfolgte bis zur Gebarungsüberprüfung in mehreren Maßnahmenpaketen, zu denen der Bund, das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Gmunden, die Unternehmensgruppe A und die Fahrgäste finanzielle Beiträge leisteten (Tabelle 12).

Der Gesamtdarstellung des Mitteleinsatzes der Traunseetram ordnete der RH folgende Kostenblöcke zu:

- Privatbahnförderung (6. bis 8. Mittelfristiges Investitionsprogramm (**MIP**) sowie Sonderinvestitionsprogramme für die Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und die Straßenbahn Gmunden)
- begleitende Studien, Planungs– und Beratungsleistungen (2003 bis 2018), soweit nicht im Durchbindungsprojekt inkludiert
- Ertüchtigungsmaßnahmen der Straßenbahntrasse (2004 bis 2007)
- Errichtung Endhaltestelle und Anbindung an den ÖBB–Bahnhof Gmunden
- Durchbindungsprojekt mit Brückenneubau (2014 bis 2018) einschließlich zugehöriger Studien–, Planungs– und Beratungsleistungen sowie Finanzierungskosten
- anteilige Kosten der Errichtung bzw. des Umbaus der Werkstätte bzw. Remise Vorchdorf
- die Finanzierungskosten für die Inanspruchnahme einer Zwischenfinanzierung durch die Europäische Investitionsbank
- einen Zuschuss der Unternehmensgruppe A zur Kostendeckung projektflankierender Maßnahmen wie z.B. Poller am Rathausplatz, elektronische Fahrplananzeigen
- anteilige, externe Beratungskosten für die Fahrzeugbeschaffung
- bisherige und bis zum Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags zu erwartende Kosten des laufenden Betriebs inkl. anteiliger Leasingraten für die Fahrzeugbeschaffung
- mittelfristig für einen optimalen Betriebsablauf noch zu tätigende Investitionen
- erwartete Kosten für die laufende Instandhaltung des Lokalbahn–Abschnitts ab 2020[30]

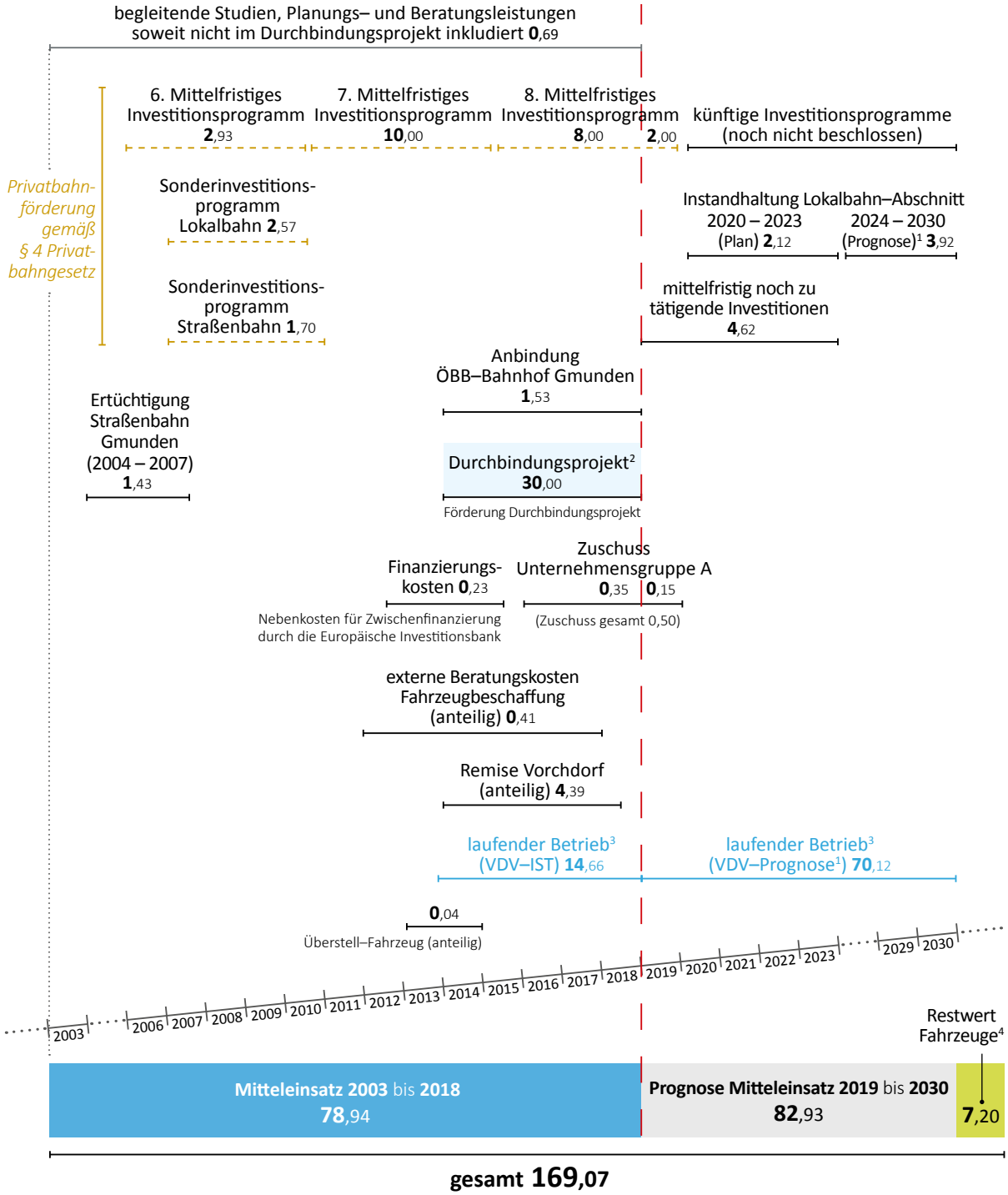
[30] Bis einschließlich 2019 waren die Instandhaltungsmaßnahmen auf dem Lokalbahnabschnitt Gmunden–Vorchdorf im 8. Mittelfristigen Investitionsprogramm (Privatbahnförderung) enthalten. Die Instandhaltungsaufwendungen auf dem Straßenbahnabschnitt sind in den Aufwendungen des laufenden Betriebs der Traunseetram inkludiert.

- anteilige Kosten für die Beschaffung eines Überstellfahrzeugs zum Transport der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren auf Normalspurgleisen
- den Restwert[31] der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge zum Ende der Laufzeit des bestehenden Verkehrsdienstevertrags

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über den zwischen 2003 und Ende 2018 bereits entstandenen und den zwischen 2019 und 2030 (Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags) prognostizierten Mitteleinsatz:

[31] Der Restwert der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge (Niederflur–Straßenbahn–Garnituren) betrug zum Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags (2030) 7,20 Mio. EUR. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war noch nicht absehbar, ob der Leasingvertrag (nach 2030) vom künftigen Auftragnehmer der Verkehrsdienste übernommen wird oder etwa die Fahrzeuge zum Restwert vom Land Oberösterreich bzw. vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund angekauft werden.

Abbildung 5: Mitteleinsatz (in Mio. EUR) Traunseetram



Beträge in Mio. EUR; Rundungsdifferenzen möglich
VDV = Verkehrsdienstevertrag

[1] vorausvalorisiert mit 2,0 % p.a.
[2] vereinbarte Förderhöhe (vorläufige Endabrechnung Stand: 26. März 2019: 28,74 Mio. EUR)
[3] Basis Herstellkosten inklusive Leasingrate für Fahrzeuge und Instandhaltung Straßenbahnabschnitt
[4] Restwert der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge zum Laufzeitende des Verkehrsdienstevertrags (2030)

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

Die durch den RH zusammengestellte Gesamtübersicht des Mitteleinsatzes zur Realisierung der Traunseetram ergab unter Einrechnung des im Zeitraum 2003[32] bis 2018 bereits geleisteten Mitteleinsatzes und des für den Zeitraum 2019 bis 2030[33] prognostizierten Mitteleinsatzes unter Zurechnung des Restwerts der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge ein Gesamtvolumen in Höhe von 169,07 Mio. EUR.

(2) Die im Zeitraum 2003 bis Ende 2018 zur Realisierung der Traunseetram getätigten Investitionen betrugen 64,28 Mio. EUR; zusammen mit den Kosten des laufenden Betriebs im Zeitraum 2014 bis 2018 ergab sich ein Mitteleinsatz in Höhe von 78,94 Mio. EUR.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den von Bund, Land Oberösterreich, Stadtgemeinde Gmunden bzw. von der Unternehmensgruppe A sowie den Fahrgästen geleisteten Mitteleinsatz:

Tabelle 12: Mitteleinsatz

Zeitraum 2003 bis 2018	Bund	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Unternehmensgruppe A	Fahrgäste	Summe
	in Mio. EUR					
Privatbahnförderung 2006 bis 2018[1]	11,84	12,88	0,38	0,11	–	25,21
begleitende Studien, Planungs– und Beratungsleistungen (2003 bis 2018)	–	0,57	0,03	0,09	–	0,69
Ertüchtigung Straßenbahntrasse 2004 bis 2007	–	1,07	0,36	–	–	1,43
Endhaltestelle inkl. Anbindung ÖBB–Bahnhof	–	1,23	0,31	–	–	1,53
Durchbindungsprojekt laut Finanzierungsvertrag	–	24,00	6,00	–	–	30,00
Finanzierungskosten EIB–Darlehen	–	0,17	0,05	–	–	0,23
Rechtsberatung und Consulting für Fahrzeugbeschaffung (anteilig)	–	0,41	–	–	–	0,41
Remise und Werkstätte Vorchdorf (anteilig)	–	–	–	4,39	–	4,39
Spezialfahrzeug zur Überstellung (anteilig)	–	0,04	–	–	–	0,04
Zuschuss Unternehmensgruppe A, Raten 2017 und 2018	–	–	–	0,35	–	0,35
Zwischensumme (für Investitionen)	**11,84**	**40,37**	**7,12**	**4,94**	**–**	**64,28**
Kosten des laufenden Betriebs 2014 bis 2018	4,15	8,57	0,95	–	0,99	14,66
Summe	**15,99**	**48,94**	**8,08**	**4,94**	**0,99**	**78,94**
	Anteil in %					
	20,26	61,99	10,23	6,26	1,25	100,00

Rundungsdifferenzen möglich
EIB = Europäische Investitionsbank

Quellen: BMVIT; Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

[1] 6., 7. und 8. Mittelfristiges Investitionsprogramm (ohne Zahlungsrate 2019) sowie Sonderinvestitionsprogramme für die Lokalbahn–Gmunden–Vorchdorf und für die Straßenbahn Gmunden

[32] Grundsatzentscheidung der Stadtgemeinde Gmunden zur Realisierung der Traunseetram

[33] Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund

(3) Für den Zeitraum 2019 bis zum Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags wird – nach Berechnungen des RH – voraussichtlich ein weiterer Mitteleinsatz von 82,93 Mio. EUR (ohne Restwert der Traunseetram Niederflur–Straßenbahn–Garnituren) zu erwarten sein. Dieser Betrag enthielt:

- die für einen optimalen Betriebsablauf noch zu tätigenden Investitionen
- die zu erwartenden Instandhaltungsmaßnahmen im Lokalbahnabschnitt[34]
- die prognostizierten Kosten des laufenden Betriebs (hochgerechnet auf Basis des Jahreswerts 2019)

Bei den künftig zu erwartenden Instandhaltungsmaßnahmen und Kostenblöcken legte der RH eine Vorausvalorisierung von 2,0 % p.a. zugrunde.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den von Bund, Land Oberösterreich, Stadtgemeinde Gmunden, der Unternehmensgruppe A sowie den Fahrgästen im Zeitraum 2019 bis 2030 voraussichtlich zu leistenden Mitteleinsatz:

Tabelle 13: Prognose Mitteleinsatz

Zeitraum 2019 bis 2030	Bund	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Unternehmensgruppe A	Fahrgäste	Summe
	in Mio. EUR					
Privatbahnförderung; 8. MIP, Rate 2019	1,00	1,00	–	–	–	2,00
Instandhaltung Lokalbahnabschnitt 2020 bis 2023 (Plan)	1,06	1,06	–	–	–	2,12
Instandhaltung Lokalbahnabschnitt 2024 bis 2030[1]	1,96	1,96	–	–	–	3,92
flankierende Maßnahmen (Zuschuss Unternehmensgruppe A, Rate 2019)	–	–	–	0,15	–	0,15
mittelfristig noch zu tätigende Investitionen	2,31	2,13	0,18	–	–	4,62
Zwischensumme (für Investitionen)	**6,33**	**6,15**	**0,18**	**0,15**	**–**	**12,81**
prognostizierte Kosten des laufenden Betriebs[2] 2019 bis 2030	11,61	51,72	2,77	–	4,02	70,12
Summe	**17,94**	**57,87**	**2,95**	**0,15**	**4,02**	**82,93**
	Anteil in %					
	21,63	69,78	3,55	0,18	4,85	100,00

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: BMVIT; Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden
MIP = Mittelfristiges Investitionsprogramm

[1] hochgerechnet auf Basis des Durchschnittswerts 2020 bis 2023 inkl. Vorausvalorisierung mit 2,0 % p.a.
[2] hochgerechnet auf Basis des Jahreswerts 2019 inkl. Vorausvalorisierung mit 2,0 % p.a.

[34] Die Instandhaltungskosten im Straßenbahnabschnitt sind in den Kosten des laufenden Betriebs enthalten.

Bei Zurechnung des vertraglich vereinbarten Restwerts (7,20 Mio. EUR) der auf der Traunseetram eingesetzten Fahrzeuge zum Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags (2030) betrug der prognostizierte Mitteleinsatz für den Zeitraum 2019 bis 2030 90,13 Mio. EUR.

Eine vergleichbare Gesamtübersicht des Mitteleinsatzes zur Realisierung der Traunseetram war weder auf Ebene des Landes noch auf Ebene der Stadtgemeinde Gmunden dokumentiert.

(4) Die vom RH erstellte Gesamtübersicht zeigte, dass die Hauptlast der Finanzierung der Traunseetram im Zeitraum 2003 bis 2018 zu 61,99 % (48,94 Mio. EUR von insgesamt 78,94 Mio. EUR) vom Land Oberösterreich zu tragen war. Dies galt gleichermaßen auch für den im Zeitraum 2019 bis 2030 zu erwartenden Mitteleinsatz, wobei von einem Anwachsen des dem Land Oberösterreich zuzurechnenden Anteils auf 69,78 % (57,87 Mio. EUR von insgesamt 82,93 Mio. EUR, ohne Restwert der Fahrzeuge) auszugehen war. Dies auch deshalb, weil die Mehrkosten des laufenden Betriebs vom Land Oberösterreich zu tragen sein werden, während die Beiträge der Stadtgemeinde Gmunden mit dem Volumen (wertgesichert) vor Inbetriebnahme der Traunseetram vertraglich „gedeckelt“ wurden.

Auch der Bund leistete wesentliche Beiträge zur Realisierung der Traunseetram (z.B. durch Mitfinanzierung der Privatbahnförderung, durch die Bestellung des Grundangebots Schiene sowie durch Mittelzuführungen aus der Schüler– und Lehrlingsfreifahrt). Die Beiträge des Bundes betrugen im Zeitraum 2003 bis 2018 15,99 Mio. EUR; sie werden im Zeitraum 2019 bis 2030 voraussichtlich 17,94 Mio. EUR betragen. Dies entspricht einem Anteil von rd. 20 % (2009 bis 2018) bzw. rd. 22 % (2019 bis 2030) des dem jeweiligen Betrachtungszeitraum zuzuordnenden Gesamtvolumens.

Die Stadtgemeinde Gmunden leistete im Zeitraum 2003 bis 2018 Beiträge in Höhe von 10,23 % des gesamten Mitteleinsatzes (8,08 Mio. EUR). Im Zeitraum 2019 bis 2030 wird sich der Beitrag der Stadtgemeinde Gmunden voraussichtlich auf 3,55 % (2,95 Mio. EUR) verringern.

Der seitens der Unternehmensgruppe A eingebrachte Mitteleinsatz (inkl. der Investitionen für die Remise und Werkstätte in Vorchdorf) lag im Zeitraum 2003 bis 2018 bei 6,26 % und wird voraussichtlich im Zeitraum 2019 bis 2030 auf 0,18 % des dem Betrachtungszeitraum zuzuordnenden Gesamtvolumens sinken (Tabelle 12 und Tabelle 13).

Die dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund zuordenbaren Beiträge (Fahrgeldeinnahmen aus der Fahrgastbeförderung) zum geleisteten Mitteleinsatz lagen im Zeitraum 2003 bis 2018 bei 1,25 % (0,99 Mio. EUR). Dieser Betrag war jedoch nur bedingt aussagekräftig, weil die betrachtete Periode die Bauphase enthielt und in

die Berechnung nur die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums 2014 (Aufnahme des Teilbetriebs) bis 2018 (Vollbetrieb ab September 2018[35]) einflossen. Die Kostenbeiträge der Fahrgäste zu den Gesamtkosten werden im Zeitraum 2019 bis 2030 auf Basis der Planzahlen 2019 voraussichtlich bei 4,85 % (4,02 Mio. EUR) liegen.

17.2 Der RH kritisierte, dass weder das Ministerium noch das Land Oberösterreich sowie die Stadtgemeinde Gmunden über eine Gesamtübersicht des Mitteleinsatzes zur Realisierung der Traunseetram verfügten, die alle wesentlichen Kostenkomponenten beinhaltete.

Der RH verwies auf seine Empfehlung in TZ 3 und seine Ausführungen in TZ 14.

Darüber hinaus empfahl der RH dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, vor der Realisierung von Projekten im öffentlichen Verkehr eine vollständige und realistische Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen und diese dem Projektfortschritt entsprechend zu aktualisieren.

17.3 (1) Das Ministerium verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 3.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen auf ihre Ausführungen zu TZ 16.

17.4 (1) Der RH verwies gegenüber dem Ministerium auf seine Ausführungen in TZ 3 und bekräftigte seine Empfehlung, vor der Realisierung von Projekten im öffentlichen Verkehr eine vollständige und realistische Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen und diese dem Projektfortschritt entsprechend zu aktualisieren.

(2) Der RH verwies in seinen Gegenäußerungen an das Land Oberösterreich und an die Stadtgemeinde Gmunden auf seine Ausführungen in TZ 16 und bekräftigte ebenso seine Empfehlung.

[35] im Eröffnungsmonat Freifahrt auf der Traunseetram; Fahrscheineinnahmen erst ab Oktober 2019

Maßnahmenpakete

Begleitende Studien, Planungs– und Beratungsleistungen

18.1 Im Zeitraum von 2003 bis 2018 finanzierten das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Gmunden und die Unternehmensgruppe A (Fördernehmer) projektbegleitende Studien, Planungs– und Beratungsleistungen zur Realisierung der Traunseetram um insgesamt 0,69 Mio. EUR. Zahlreiche Studien, die als Basis für die Entscheidungsfindung durch die politischen Verantwortungsträger beim Land Oberösterreich und bei der Stadtgemeinde Gmunden herangezogen wurden (darunter etwa die Machbarkeitsstudie 2003, das Vorprojekt 2008, die Potenzialstudie 2010 und die Nutzen–Kosten–Analyse 2012) beauftragte die Unternehmensgruppe A (Fördernehmer) selbst und ließ sich die Kosten zum Teil im Nachhinein durch das Land Oberösterreich refundieren. Diese Vorgangsweise war gewählt worden, weil die Unternehmensgruppe A im Unterschied zum Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden vorsteuerabzugsberechtigt war.

18.2 Der RH erachtete die Beauftragung von – für den sachlichen Entscheidungsprozess relevanten – Studien und Analysen durch die Unternehmensgruppe A (Fördernehmer) unter Compliance–Gesichtspunkten als problematisch, weil etwaige Interessenkonflikte die Objektivität sowie die inhaltliche Vollständigkeit der Studien und Analysen gefährden könnten.

Zudem bot die „Vermeidung“ der Umsatzsteuer durch die Fördergeber aus gesamtwirtschaftlicher Sicht keine Vorteile, weil der reduzierten Umsatzsteuerzahllast der Fördernehmer entsprechend niedrigere Steuereinnahmen gegenüberstanden (siehe RH–Bericht „Montanuniversität Leoben Forschungs– und Infrastruktur GmbH“ (Reihe Bund 2012/11, TZ 19)).

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, entscheidungsrelevante Studien zu Projekten im öffentlichen Verkehr – zur Sicherstellung von deren Objektivität – selbst zu beauftragen und inhaltlich all jene Aspekte vorzugeben, die für den sachlichen Entscheidungsprozess notwendig sind.

18.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden gaben in ihren Stellungnahmen an, die Empfehlung zur Vergabe von begleitenden Studien aufzugreifen.

Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte

Privatbahnförderung

19.1 (1) Die Unternehmensgruppe A finanzierte die Instandhaltung und Ertüchtigung bestehender Streckenteile der Traunseetram überwiegend durch die Inanspruchnahme von Mitteln der sogenannten „Privatbahnförderung“[36]. Die vom Ministerium[37] gewährten Finanzierungsbeiträge des Bundes mussten u.a. zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Ebenso konnten sie davon abhängig gemacht werden, dass andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb der Privatbahn interessiert waren, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewährten wie der Bund. Die Förderwerber hatten ihren Finanzierungsansuchen die geplanten Investitions– und Erhaltungsmaßnahmen sowie Kosten–, Finanzierungs– und Zeitpläne anzuschließen. Zur technischen und wirtschaftlichen Prüfung der Finanzierungsansuchen konnte das Ministerium bei Bedarf technische Sachverständige heranziehen. Die Genehmigung und Auszahlung der Finanzierungsbeiträge erfolgte nach Maßgabe budgetärer Bedeckung auf Basis von mehrjährigen Finanzierungsvereinbarungen, die „Mittelfristige Investitionsprogramme“ enthielten.

Inhaltlich betrafen die geförderten Maßnahmen:

- Instandsetzungen an Ober– und Unterbau (inkl. Entwässerungen und Durchlässe)
- Achslasterhöhungen und Neubauten von Tragwerken (für den Einsatz neuer Fahrzeuge)
- Umbau und Verlegung des Seebahnhofs Gmunden (für die Durchbindung)
- Instandhaltung von Gebäuden und elektrischen Anlagen
- teilweise Erneuerung und Verstärkungen des Fahrdrahts
- Modernisierungen der Sicherungstechnik und des technischen Kreuzungsschutzes

(2) Das 6. MIP (Periode 2005 bis 2009) enthielt erstmals Maßnahmen, die als „Vorbereitung zur Durchbindung der Straßenbahn“ dienten. Daher war die Privatbahnförderung im Bereich der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf ab dieser Periode als Teil der Gesamtinvestitionskosten in die Trasse der Traunseetram miteinzubeziehen. Die Maßnahmen wurden mit dem 7. MIP (Periode 2010 bis 2014) und dem 8. MIP (Periode 2015 bis 2019) weitergeführt und forciert. Daneben ergänzten zwei Sonderinvestitionsprogramme die Mittelfristigen Investitionsprogramme.

[36] Finanzierungsbeiträge gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004

[37] Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Finanzierung der aus Mitteln der Privatbahnförderung gewährten Finanzierungsbeiträge zur Ertüchtigung und Modernisierung der bestehenden Streckenabschnitte der Traunseetram:

Tabelle 14: Privatbahnförderung bestehender Streckenabschnitte

	Höhe der Finanzierungsbeiträge		Finanzierungsanteile			
	Plan–Werte (bis 2019)	Ist–Werte (bis 2018)	Bund	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Unternehmensgruppe A
	in Mio. EUR					
6. MIP (aktualisiert) 2005 bis 2009	2,93	2,93	1,47	1,47	–	–
Sonderinvestitionsprogramm Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf 2007 bis 2009	2,57	2,57	1,29	1,29	–	–
Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden 2007 bis 2010	1,70	1,70	0,09	1,13	0,38	0,11
7. MIP (aktualisiert) 2010 bis 2014 Gmunden–Vorchdorf	10,00	10,00	5,00	5,00	–	–
8. MIP (aktualisiert) 2015 bis 2019 Gmunden–Vorchdorf	10,00	8,00[1]	4,00[1]	4,00[1]	–	–
Raten 2019 (zur Zeit der Erhebungen an Ort und Stelle noch nicht angewiesen)	(2,00)	–	(1,00)	(1,00)	–	–
Summe	**27,21**	**25,21**	**11,84**	**12,88**	**0,38**	**0,11**

Rundungsdifferenzen möglich
Quelle: BMVIT
MIP = Mittelfristiges Investitionsprogramm

[1] Zahlungen bis Ende 2018

(3) Das Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden für den Zeitraum 2007 bis 2010 war atypisch, weil die Privatbahnförderung üblicherweise keine Finanzierungsbeiträge für Straßenbahnen vorsah. Letztere standen gewöhnlich im Eigentum von Kommunen und hatten damit Anspruch auf Zuwendungen aus dem Finanzausgleich. Die Unternehmensgruppe A konnte – als Eigentümer und Betreiber der Gmundner Straßenbahn – keine Finanzierungsbeiträge aus dem Finanzausgleich in Anspruch nehmen. Dies führte dazu, dass das Ministerium die Straßenbahn Gmunden im Sinne der Privatbahnförderung als förderwürdig erachtete.

Der Beitrag des Ministeriums zum Sonderinvestitionsprogramm betrug 90.000 EUR, weitere rd. 111.500 EUR steuerte die Unternehmensgruppe A bei. Die in der korrespondierenden Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2010 ergänzend angeführten Kostenanteile des Landes Oberösterreich (1.125.000 EUR) und der Stadtgemeinde Gmunden (375.000 EUR) flossen bereits in den Jahren 2007 und waren dort unter einem anderen Arbeitstitel und Finanzierungsschlüssel beschlossen worden.

Laut Auskunft des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden gegenüber dem RH hätten sie bis zur gegenständlichen Überprüfung durch den RH keine Kenntnis darüber besessen, dass ihre bereits 2007 geleisteten Zahlungen in das Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden eingeflossen waren. Die zugrunde liegende Finanzierungsvereinbarung hatten das Ministerium und die Unternehmensgruppe A unterzeichnet. Eine ausdrückliche Zustimmung des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden fehlte.

(4) Die Richtlinien[38] zur Gewährung der Finanzierungsbeiträge sahen u.a. als Finanzierungsvoraussetzung vor, dass die verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit und die Sinnhaftigkeit sowie die Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten nachzuweisen waren.

Laut Auskunft des Ministeriums gegenüber dem RH erfolge dabei eine kritische Prüfung sowie die in den Richtlinien geforderte Bedachtnahme auf allfällige Festlegungen im Generalverkehrsplan. Darauf aufbauend würde in direktem Kontakt mit den zuständigen Organen des Landes, diesfalls des Landes Oberösterreich sowie Vertreterinnen bzw. Vertretern der Unternehmensgruppe A, eine Finanzierungsvereinbarung ausverhandelt.

Form, Inhalt und Aussagekraft der in den Verhandlungen erörterten Nachweise (z.B. Nutzen–Kosten–Analysen) waren nicht schriftlich dokumentiert.

Im Zeitraum von 2005 bis 2019 flossen der Traunseetram aus dem Titel der Privatbahnförderung Finanzierungsbeiträge von insgesamt 27,21 Mio. EUR zu.

19.2 Der RH erachtete die Gewährung von Mitteln aus der Privatbahnförderung von Bund und Land Oberösterreich zum Zwecke der Sanierung und Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte der Traunseetram grundsätzlich als zweckmäßig. Dies galt insbesondere für jene Maßnahmen, welche die Realisierung der Durchbindung und den Einsatz moderner Fahrzeuge erst ermöglichten und damit einen integrativen Bestandteil der Traunseetram bildeten.

[38] Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und –erhaltungsmaßnahmen durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Privatbahngesetz 2004

Demgegenüber hielt der RH kritisch fest, dass beim Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden für die Jahre 2007 bis 2010 die ausdrückliche Zustimmung des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden fehlte und die den Beiträgen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden zugrunde liegenden Beschlüsse formal nicht dem Sonderinvestitionsprogramm galten. Der RH hielt jedoch positiv fest, dass die Beiträge zumindest inhaltlich der Ertüchtigung der Straßenbahntrasse zukamen.

Weiters merkte er kritisch an, dass die Nachweise der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit und der Sinnhaftigkeit sowie der Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten nicht schriftlich dokumentiert waren, sondern nur mündlich verhandelt und geprüft wurden. Damit bestand aus Sicht des RH das Risiko, dass die zwischen 2005 und 2014 – somit vor der Sicherstellung der Finanzierung des Durchbindungsprojekts – aus Mitteln der Privatbahnförderung gewährten Finanzierungsbeiträge im Falle einer Nichtrealisierung der Traunseetram – hinsichtlich jener Investitionen, die nur im Zusammenhang mit der Durchbindung ihre volle Wirksamkeit entfalteten – im Sinne des Förderzwecks „verloren“ gewesen wären.

Der RH empfahl dem Ministerium, vor der Gewährung von Mitteln aus der Privatbahnförderung

- rechtzeitig die Zustimmung aller im Finanzierungsübereinkommen angeführten Projektpartnerinnen und Projektpartner einzuholen sowie
- die Nachweise der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit und der Sinnhaftigkeit sowie der Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten zu überprüfen und ebenso das Vorliegen der sonstigen Finanzierungsvoraussetzungen schriftlich und nachvollziehbar zu dokumentieren. Darüber hinaus wäre bei Planung und Durchführung von Investitionen auf allfällige Festlegungen in bundesweiten Planungsdokumenten im Verkehrsbereich nachweislich Bedacht zu nehmen.

Ergänzend verwies der RH dazu auf seine Empfehlung im Bericht „Infrastrukturbeiträge für Privatbahnen; Follow–up–Überprüfung“ (Reihe Bund 2010/7, TZ 4), wonach für eine gezielte und wirkungsvolle Ressourcenzuweisung eine Wirtschaftlichkeitsberechnung (Nutzen–Kosten–Abschätzung) von Förderprojekten unentbehrlich ist, wobei die gesamtwirtschaftliche (insbesondere verkehrspolitische) Bedeutung der Projekte im Verhältnis zu den Kosten zu beurteilen ist. Der bloße Weiterbetrieb von Privatbahnstrecken – ohne Bedachtnahme auf Nachfrage, Nutzungsfrequenz, Kosten und verkehrspolitische Alternativen – stünde der Zielsetzung der Privatbahnförderung entgegen.

19.3 Das Ministerium wies in seiner Stellungnahme betreffend die rechtzeitige Einholung der Zustimmung aller im Finanzierungsübereinkommen angeführten Projektpartnerinnen und Projektpartner darauf hin, dass die Finanzierungsübereinkommen zur Privatbahnförderung zwischen den Finanzierungsgebern und den Fördernehmern (diesfalls Privatbahnunternehmen) abgeschlossen würden.

Zur nachweislichen Bedachtnahme auf allfällige Festlegungen in bundesweiten Planungsdokumenten im Verkehrsbereich stellte das Ministerium klar, dass Privatbahnen in der Regel lokale bzw. regionale Funktion hätten und in vielen Fällen eine Zubringerfunktion zu überregionalen Verkehrsverbindungen haben könnten.

19.4 Zum Vorbringen des Ministeriums, dass die Finanzierungsübereinkommen zur Privatbahnförderung zwischen den Finanzierungsgebern und den Fördernehmern abgeschlossen werden, hob der RH hervor, dass auch das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden zu den Finanzierungsgebern bei der gegenständlichen Förderung zählten. Aus Sicht des RH wäre folglich auch deren Zustimmung zur Gewährung der Fördermittel einzuholen gewesen.

Weiters entgegnete der RH, dass gerade wegen der vom Ministerium ins Treffen geführten Zubringerfunktion von Privatbahnen eine nachweisliche Bedachtnahme auf bundesweite Planungsdokumente im Verkehrsbereich zweckmäßig ist.

Ertüchtigung Straßenbahn Gmunden 2004 bis 2007

20.1 (1) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden förderten im Zeitraum 2004 bis 2007 die Ertüchtigung der bestehenden Trasse der Straßenbahn Gmunden. Erste Beschlussfassungen zur Durchführung der Baumaßnahmen datierten bereits aus dem Jahr 2003. Der Schlüssel zur Kostentragung der Baumaßnahmen war mit 75 % Land Oberösterreich und 25 % Stadtgemeinde Gmunden festgelegt. Im Wesentlichen betrafen die Ertüchtigungsmaßnahmen zwei Maßnahmensetzungen:

- Sanierung Abschnitt Kuferzeile (2004)
- Gleisarbeiten im Bereich Kreisverkehr Kaltenbrunnerstraße (2007)

Die abgerechneten Fördersummen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 15: Ertüchtigung Straßenbahntrasse 2004 bis 2007

Baumaßnahme	Anteil		gesamt
	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	
	in Mio. EUR		
Sanierung Abschnitt Kuferzeile	0,81	0,27	1,08
Gleisarbeiten im Bereich Kreisverkehr Kaltenbrunnerstraße	0,27	0,09	0,36
Summe	**1,07**	**0,36**	**1,43**

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

(2) Nach der im Jahre 2004 durchgeführten Sanierung des Abschnitts Kuferzeile (Entfernung des Kopfsteinpflasters, Einbau eines Masse–Feder–Systems, Gleistragplatte ohne elastische Schienenlagerung[39]) zeigte sich, dass einerseits der Lärm des vorbeifahrenden Autoverkehrs und die auftretenden Erschütterungen reduziert werden konnten, andererseits aber der wahrnehmbare Lärm bei den damals eingesetzten Schienenfahrzeugen (je nach Fahrzeugtyp) um 1,3 bis 3,6 dB höher war als vor der Sanierung. Abhilfemaßnahmen waren Trennschnitte an den Gleistragplatten und häufigeres Schleifen der Schienen. Ebenso erwartete die Unternehmensgruppe A lärmtechnische Verbesserungen durch den Einsatz neuer Fahrzeuge. Lärm und Erschütterungsmessungen im Jahr 2008 zeigten, dass die Messwerte nach der Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen unter jenen vor Beginn der Sanierungsarbeiten lagen. Im September 2018 nahmen die neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram den Linienbetrieb auf.

(3) Wegen anhaltender Beschwerden einzelner Anrainerinnen und Anrainer veranlasste die Unternehmensgruppe A im Jänner 2019 neuerlich Erschütterungs– und Lärmmessungen (Sekundärschallpegel) bei verschiedenen Vorbeifahrgeschwindigkeiten der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram. Das beauftragte Unternehmen führte erstmals Messungen auch im Inneren zweier betroffener Gebäude durch. Dabei wurde festgestellt, dass bei allen Geschwindigkeiten (10 km/h, 15 km/h und 20 km/h) in diesen Gebäuden ein „guter“ Erschütterungsschutz nach ÖNORM S9012 gegeben war. Der Schallschutz wurde in einem Objekt als „gut“, im zweiten als „ausreichend“ beurteilt. Die Messergebnisse lagen in allen betrachteten Gebäuden unter den festgelegten Richtwerten für Gebäudeschutz. Der Endbericht lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung als Entwurf vor.

[39] Dies war nach Auskunft der Unternehmensgruppe A (noch) nicht Stand der Technik, fand aber bereits im U–Bahnbau Anwendung; bei später in Angriff genommenen Sanierungsschritten der Straßenbahn wurde bereits eine elastische Schienenlagerung eingebaut.

Um weiteren Anrainerbeschwerden entgegenzuwirken, senkte die Unternehmensgruppe A in den betroffenen Bereichen die zulässige Höchstgeschwindigkeit (20 km/h) der vorbeifahrenden Niederflur–Straßenbahn–Garnituren ab März 2019 zwischen 19:00 und 6:45 Uhr auf 12 km/h ab. Zwischen 6:45 und 19:00 Uhr war die zulässige Geschwindigkeit im Abschnitt Kuferzeile auf 15 km/h herabgesetzt. Nach Auskunft der Unternehmensgruppe A gegenüber dem RH war mit den angeordneten Geschwindigkeitsreduktionen der Regelfahrplan nicht gefährdet, jedoch verringerte sich die Flexibilität bei Störungen und bei Unregelmäßigkeiten im Fahrplan.

20.2 Der RH hielt fest, dass das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden mit der Finanzierung und der damit in Angriff genommenen baulichen Umsetzung von Ertüchtigungsmaßnahmen der Straßenbahn Gmunden bereits in den Jahren 2004 bis 2007 einen wesentlichen Impuls zur Realisierung der Traunseetram setzten.

Hinsichtlich des Erschütterungs– und Lärmschutzes in der Kuferzeile merkte der RH kritisch an, dass sich die Lärmentwicklung bei vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen durch die Sanierung 2004 zunächst messbar verschlechterte. Die danach gesetzten Verbesserungsmaßnahmen trugen dazu bei, die zuvor eingetretenen Verschlechterungen zu kompensieren. Der RH erachtete die gesetzten Maßnahmen insofern als ausreichend, als kein Überschreiten der zulässigen gesetzlichen Richtwerte im Gebäudeschutz nachgewiesen werden konnte. Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass durch die verfügten Geschwindigkeitsreduktionen die betriebliche Flexibilität bei Unregelmäßigkeiten im Fahrplan eingeschränkt war.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, die Wirksamkeit der aufgrund der Erschütterungs– und Lärmmessungen veranlassten Verbesserungsmaßnahmen im Bereich Kuferzeile sicherzustellen.

20.3 Laut Stellungnahmen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden seien sie davon ausgegangen, dass aufgrund eines von der Unternehmensgruppe A vorgelegten Gutachtens die Lärm– und Erschütterungsbelastung der Anrainerinnen und Anrainer in der Kuferzeile mittlerweile in der Norm liege. Die Stadtgemeinde Gmunden habe allerdings eine Überprüfung dieses Gutachtens beauftragt. Die Empfehlung werde aufgegriffen bzw. ohnedies umgesetzt.

Anbindung ÖBB–Bahnhof Gmunden

21.1 Die Errichtung der Traunseetram–Haltestelle am ÖBB–Bahnhof Gmunden ermöglichte die direkte Anbindung der Traunseetram an das Streckennetz der ÖBB–Unternehmensgruppe. Die Maßnahme ermöglichte eine gemeinsame Nutzung des Bahnhof– und Haltestellenbereichs sowie eine durchgehende Überdachung. Die auf ein Minimum reduzierten Fußwege zwischen den beiden öffentlichen Verkehrsmitteln begünstigten einen raschen Umstieg. Die notwendigen baulichen Adaptierungen und Gleisbauarbeiten verursachten Kosten von insgesamt 1,53 Mio. EUR, die zu 80 % vom Land Oberösterreich (1,23 Mio. EUR) und zu 20 % (0,31 Mio. EUR) von der Stadtgemeinde Gmunden getragen wurden. Die Zahlungen gingen an die Unternehmensgruppe A, die auch den Großteil der notwendigen Gleisarbeiten beauftragte bzw. selbst ausführte.

Aus den vom Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden erhaltenen Mitteln überwies die Unternehmensgruppe A an die ÖBB–Infrastruktur AG rd. 440.650 EUR für die notwendigen baulichen Adaptierungen des ÖBB–Bahnhofs Gmunden und für einen damit in Zusammenhang stehenden Grundstückserwerb rd. 18.400 EUR.

21.2 Der RH würdigte die gemeinsame Errichtung der Haltestelle der Traunseetram und des ÖBB–Bahnhofs Gmunden positiv, weil dies einen raschen Umstieg der Fahrgäste ermöglichte.

Finanzierung des Durchbindungsprojekts

22.1 (1) Grundlage für die Finanzierung des Durchbindungsprojekts bildete die Finanzierungsvereinbarung[40] über die Förderung der zu errichtenden Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als Traunseetram nach Vorchdorf mit einer Fördersumme von höchstens 30 Mio. EUR (in der Folge: **Finanzierungsvereinbarung 2014**). Fördergeber waren das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden. Fördernehmer war die Unternehmensgruppe A.

Der Gewährung der Förderung ging eine Abklärung mit der Europäischen Kommission hinsichtlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens voraus. Demnach handelte es sich bei der gegenständlichen Förderung um keine notifizierungspflichtige Beihilfe im Sinne des Artikels 107 AEUV.[41]

[40] Finanzierungsvereinbarung über die Förderung der zu errichtenden Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als StadtRegioTram nach Vorchdorf einschließlich der Verlängerung der Lokalbahn vom Seebahnhof bis zum Klosterplatz

[41] AEUV: Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (konsolidierte Fassung), veröffentlicht im Amtsblatt Nr. C 326 am 26. Oktober 2012

Die Finanzierungsvereinbarung 2014 sah folgende Kostenteilung vor:

Tabelle 16: Finanzierungsvereinbarung 2014

Gebietskörperschaft	Finanzierungsanteil	Anmerkung
Land Oberösterreich	Zuschuss von maximal 24 Mio. EUR (80 %) zuzüglich Fremdfinanzierungskosten (Anmerkung RH: Zwischenfinanzierungskosten) für eine Darlehenshöhe von 19 Mio. EUR	Teilzuschuss von 5 Mio. EUR per 30. Juni 2014, Rest in Höhe der verbleibenden 19 Mio. EUR; zahlbar in 15 gleich hohen Jahresraten im Zeitraum 2016 bis 2030, jeweils zum 30. Juni jeden Jahres
Stadtgemeinde Gmunden	Zuschuss von maximal 6 Mio. EUR (20 %) zuzüglich Fremdfinanzierungskosten (Anmerkung RH: Zwischenfinanzierungskosten)	zahlbar in 15 gleich hohen Jahresraten im Zeitraum 2016 bis 2030, jeweils zum 30. Juni jeden Jahres
Summe	30 Mio. EUR zuzüglich anteilige Fremdfinanzierungskosten (Anmerkung RH: Zwischenfinanzierungskosten) (100 %)	gedeckelter Höchstbetrag

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

Das Land Oberösterreich erklärte sich bereit, eine Haftung bis zu einer maximalen Höhe des noch offenen Förderbetrags des Landes Oberösterreich (19 Mio. EUR zuzüglich Finanzierungskosten) zu übernehmen, um damit die Konditionen einer allfälligen Fremdfinanzierung zu verbessern. Die Unternehmensgruppe A verpflichtete sich in der Finanzierungsvereinbarung 2014 hinsichtlich der Vergabe von Finanzierungsgeschäften, mindestens fünf Kreditinstitute zur Angebotslegung einzuladen und den Bestbieter zu ermitteln.

(2) Als vorläufige Zwischenfinanzierung nahm die Unternehmensgruppe A – zusätzlich zu dem vom Land Oberösterreich im Jahr 2014 erhaltenen Teilzuschuss von 5 Mio. EUR – ein Darlehen bei einem österreichischen Bankinstitut über weitere 5 Mio. EUR in Anspruch, für welches das Land Oberösterreich eine Bürgschaft übernahm.

(3) In der Folge erachtete ein von der Unternehmensgruppe A beauftragtes Beratungsunternehmen H – nach durchgeführter Marktsondierung – eine Zwischenfinanzierung durch die Europäische Investitionsbank als günstigste Finanzierungsvariante (0 % Verzinsung) und unterstützte die Unternehmensgruppe A beim Darlehensantrag und der Erstellung der dafür notwendigen Projektbeschreibung. Die Fördergeber verzichteten daraufhin formell auf die Einholung der in der Finanzierungsvereinbarung 2014 vorgesehenen fünf Vergleichsangebote. Die neuen Finanzierungsformalitäten fanden im Sommer 2016 Eingang in eine Zusatzvereinbarung zur Finanzierungsvereinbarung 2014.

An die Stelle der vorläufigen Zwischenfinanzierung trat ab September 2016 eine Investitionsfinanzierung durch die Europäische Investitionsbank mit einem Darlehensbetrag von insgesamt 21,27 Mio. EUR. Das Darlehen setzte sich aus zwei Tranchen zusammen: ene „Tranche A“ mit 16,47 Mio. EUR betreffend die noch offenen Förderbeiträge des Landes Oberösterreich und eine „Tranche B“ mit 4,80 Mio. EUR betreffend die noch offenen Förderbeiträge der Stadtgemeinde Gmunden.

(4) Die Europäische Investitionsbank setzte entsprechende Erklärungen bzw. Garantien der Fördergeber (Garantievertrag[42] des Landes Oberösterreich, Aufrechnungs– und Einwendungsverzichtserklärung[43] der Stadtgemeinde Gmunden sowie Drittschuldnerverständigungen[44] beider Fördergeber) voraus. Diese Erklärungen und Garantien bewirkten, dass die von den Fördergebern zu leistenden Zahlungen bis zur Tilgung des Darlehens direkt an die Europäische Investitionsbank zu leisten waren.

Die Fördergeber verpflichteten sich gegenüber der Europäischen Investitionsbank und der Unternehmensgruppe A – bis zur vollständigen Tilgung der Zwischenfinanzierung der Europäischen Investitionsbank –, die zugesagten Fördergelder jedenfalls auszuzahlen und auf allfällige Aufrechnungen und Einwendungen zu verzichten, um das Sicherungsinteresse der Europäischen Investitionsbank nicht zu beinträchtigen.

Das Beratungsunternehmen H bezifferte im Mai 2017 den Zinsvorteil gegenüber einer konventionellen Kreditfinanzierung für die gesamte Darlehenslaufzeit von 15 Jahren mit 1,88 Mio. EUR.

22.2 Der RH erachtete die Entscheidung des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, die durch die Fördernehmer vorgeschlagene Investitionsfinanzierung der Europäischen Investitionsbank zu unterstützen, als nachvollziehbar.

[42] im Wesentlichen unwiderrufliche, selbstständige, verschuldensunabhängige und unbedingte Zahlungsgarantie für die ordnungsgemäße Erfüllung aller gegenwärtigen und zukünftigen Forderungen der Europäischen Investitionsbank aus dem Finanzierungsvertrag

[43] im Wesentlichen Verzicht der Stadtgemeinde Gmunden gegenüber der Europäischen Investitionsbank in Bezug auf ihren Förderzuschuss und/oder in Bezug auf ihre sonstigen Verpflichtungen gemäß der Finanzierungsvereinbarung auf die Geltendmachung von gegenwärtigen oder künftigen Aufrechnungsrechten oder sonstigen Einwendungen oder Einreden aus dem Grundgeschäft, gleich aus welchem Rechtsgrund

[44] im Wesentlichen Erklärung des Fördernehmers, dass sämtliche gegenwärtigen und zukünftigen Forderungen aus der Finanzierungsvereinbarung an die Europäische Investitionsbank abgetreten werden

Kostenbeiträge und Zuschüsse an die Stadtgemeinde Gmunden

23.1 Ein Beschluss des Gemeinderats der Stadtgemeinde Gmunden vom Februar 2013 stellte Kostenbeiträge von 1,72 Mio. EUR anderer Beteiligter zur Verringerung des Kostenbeitrags der Stadtgemeinde Gmunden von 6 Mio. EUR zur Realisierung des Durchbindungsprojekts in Aussicht:

Tabelle 17: Kostenbeiträge und Zuschuss

Mittelherkunft	erwartet	tatsächlich realisiert
	in Mio. EUR	
Unternehmensgruppe A (Zuschuss)	0,50	0,50[1]
Land Oberösterreich	0,30	0,00
Verein C	0,12	0,10
Beiträge der Umlandgemeinden	0,10	0,00
Beitrag des Bundesministeriums für Finanzen	0,50	0,00
Beitrag des damaligen Bundesministeriums für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	0,20	0,00
Summe	**1,72**	**0,60**

[1] Der Zuschuss wird für flankierende/ergänzende Maßnahmen verwendet und verringerte damit nicht den Kostenbeitrag der Stadtgemeinde Gmunden zur Realisierung des Durchbindungsprojekts.

Quelle: Stadtgemeinde Gmunden

Der geplante Zuschuss der Unternehmensgruppe A widersprach den Förderrichtlinien des Landes Oberösterreich, weshalb das Land Oberösterreich einer Zurechnung zum Förderanteil der Stadtgemeinde Gmunden keine Zustimmung erteilte. Die Unternehmensgruppe A kam folglich mit der Stadtgemeinde Gmunden überein, den Zuschuss in Höhe von 0,50 Mio. EUR für Investitionen und Aufwendungen zu leisten, die zwar in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang mit der Umsetzung der Traunseetram standen, allerdings nicht projektgegenständlich im Sinne des Durchbindungsprojekts waren. Die Mittel verwendete die Stadtgemeinde Gmunden folglich zur Realisierung von „projektflankierenden Maßnahmen“ der Traunseetram[45]. Der Beitrag der Stadtgemeinde Gmunden zum Durchbindungsprojekt verringerte sich damit – entgegen der Erwartungen aus dem Jahr 2013 – nicht im erhofften Ausmaß.

[45] Dazu zählten etwa versenkbare Poller samt Ampelanlage zur räumlichen Trennung der Traunseetram vom Rathausplatz, elektronische Fahrplananzeigen, Unterstützungsleistungen an Geschäftsleute in der Innenstadt für Störungen des Geschäftsgangs während der Bauphase sowie diverse Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Demgegenüber führte der Kostenbeitrag des Vereins C zu einer tatsächlichen Verringerung der Kostenbeiträge der Stadtgemeinde Gmunden. Alle weiteren erhofften Kostenbeiträge im Gesamtvolumen von 1,12 Mio. EUR konnten nicht realisiert werden.

23.2 Der RH würdigte den Beitrag des Vereins C mit 0,10 Mio. EUR positiv, weil er den unmittelbaren Vereinsgegenstand unterstützte und die von der Stadtgemeinde Gmunden zu leistenden Finanzierungsbeiträge verringerte.

Demgegenüber erachtete der RH den Kostenbeitrag der Unternehmensgruppe A von 0,50 Mio. EUR an die Stadtgemeinde Gmunden als ein inadäquates Mittel, um die Investitionskosten der öffentlichen Hand für die Umsetzung der Traunseetram zu verringern. Bei der gewählten Vorgangsweise konnte zudem eine Einflussnahme der Fördernehmer auf die Entscheidungsträger der Stadtgemeinde Gmunden nicht ausgeschlossen werden.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, im Rahmen von Förderungen allfällige Eigenmittelbeiträge der Projektwerber von vornherein dem Grunde und der Höhe nach vertraglich zu regeln, um damit die Förderbeiträge der öffentlichen Hand vorweg zu reduzieren.

23.3 Laut Stellungnahmen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden würden sie der Empfehlung bei zukünftigen Projekten Rechnung tragen und allfällige Eigenmittelbeiträge der Fördernehmer in die Fördervereinbarung als Projektfinanzierungsanteil aufnehmen.

Remisen und Werkstätte

24.1 (1) Bereits die Machbarkeitsstudie 2003 wies darauf hin, dass im Hinblick auf die neu zu beschaffenden Niederflur–Straßenbahn–Garnituren geeignete Abstellanlagen „unbedingt erforderlich“ sein würden. Die Variante der Errichtung einer neuen Remise für bis zu sieben Neufahrzeuge im Bereich des ÖBB–Bahnhofs Gmunden (geplantes Investitionsvolumen 2,24 Mio. EUR) fand jedoch keinen Eingang in das Vorprojekt 2008, das die Basis für die Realisierung des Durchbindungsprojekts bildete.

(2) Die Unternehmensgruppe A verfügte in Vorchdorf über eine Werkstätte. Diese diente der Instandhaltung der Fahrzeuge der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf sowie der Instandhaltung der normalspurigen Lokalbahn Vorchdorf–Lambach. Für die Instandhaltung der neuen meterspurigen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram war die alte Werkstätte zu klein (32 m mal 20 m). Die Unternehmensgruppe A erweiterte von August 2014 bis Mitte 2017 die bestehende Werkstätte auf eine Fläche von rd. 50 m mal 30 m. Dies war Voraussetzung für die Inbetriebnahme und Wartung der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren der Traunseetram.

(3) Die Investitionskosten der Remise und der Werkstätte Vorchdorf beliefen sich insgesamt auf 6,38 Mio. EUR. Die Finanzierung erfolgte nahezu zur Gänze aus Investitionsrücklagen der Unternehmensgruppe A, die diese aus Mitteln der vom Ministerium vergüteten Verlagerungs– und Qualitätsboni der Jahre 2008 bis 2016 – als Teil der Verkehrsdienstebestellungen des Bundes – dotiert hatte.

Infolge der dualen Nutzung der Werkstätte konnten von den Investitionskosten nach Berechnungen der Unternehmensgruppe A 4,39 Mio. EUR der Traunseetram und 1,99 Mio. EUR der Lokalbahn Vorchdorf–Lambach zugerechnet werden. Die anteiligen Kosten der Remise und der Werkstätte Vorchdorf waren nicht Teil einer Gesamtkostenbetrachtung der Traunseetram. Darüber hinaus bestand mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund keine verbindliche Vereinbarung zur (Mit–) Nutzung der Remise und der Werkstätte Vorchdorf nach Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags.

(4) In der Remise und der Werkstätte Vorchdorf konnten außerhalb der Werkstättenzeiten bis zu drei neue Fahrzeuge der Traunseetram untergestellt werden. Fünf weitere Fahrzeuge mussten im Freien abgestellt werden und waren somit den Witterungseinflüssen ausgesetzt. Eine zusätzlich für diese Fahrzeuge geplante Remise im Bereich der Haltestelle Engelhof konnte bis Mitte 2019 nicht realisiert werden, weil die Unternehmensgruppe A zunächst davon ausging, dass die Remise Engelhof aus Mitteln der Privatbahnförderung finanziert werde. Es zeigte sich jedoch, dass die Mittel aus der Privatbahnförderung für vordringlichere Maßnahmen zur Instandhaltung und Ertüchtigung der Bestandsstrecken der Traunseetram benötigt wurden. Im Zuge der Errichtung einer Ausweiche im Bereich der Haltestelle Engelhof konnten jedoch die Fundamente für die spätere Remise mitgebaut werden, um spätere Gleis– und Betriebssperren sowie teurere Baumaßnahmen hintanzuhalten.

(5) Das Kontrollgremium (TZ 31, TZ 33) der Traunseetram wies – beginnend ab dem III. Quartalsbericht 2016 – wiederkehrend auf die ungelöste Problematik der Abstellsituation der neuen Fahrzeuge der Traunseetram hin. Das Gremium warnte eindringlich davor, dass ein Abstellen der neuen Fahrzeuge bei großer Kälte und/oder längerer Nässe zu Schäden bzw. zu Totalausfällen der Fahrzeuge führen könnte, weil sich sensible technische Einrichtungen auf den Fahrzeugdächern befänden. Die Abstellsituation war im März 2019 nach wie vor ungelöst. Die Kosten für die Errichtung einer Remise im Bereich der Station Engelhof schätzte das Land Oberösterreich auf 2,30 Mio. EUR.

24.2 Der RH bemängelte, dass die zur Realisierung der betriebsnotwendigen Werkstätte und Remise erforderlichen Investitionsmittel in der Gesamtkostenbetrachtung zur Realisierung der Traunseetram unberücksichtigt blieben.

Weiters bemängelte der RH die ungeklärte Finanzierung zur Realisierung der Remise Engelhof, obwohl das Kontrollgremium mehrmals auf die Nachteile, die sich für die im Freien abgestellten neuen Fahrzeuge ergeben könnten (bis hin zum Totalausfall), hinwies. Darüber hinaus fehlte eine verbindliche Vereinbarung zwischen dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund und der Unternehmensgruppe A zur (Mit–) Nutzung der Werkstätte Vorchdorf für die Traunseetram nach Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, ehestmöglich für die Finanzierung der Remise Engelhof zu sorgen, um den Substanzwert der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren nicht vorzeitig zu mindern.

Der RH empfahl dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund, zeitnah eine verbindliche Vereinbarung mit der Unternehmensgruppe A zur (Mit–)Nutzung der Remise und Werkstätte Vorchdorf durch die Traunseetram nach Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags zu treffen.

24.3 (1) Laut Stellungnahme des Ministeriums sei die Finanzierung von Remisen gemäß den geltenden Förderrichtlinien für die Finanzierung der Infrastruktur von Privatbahnen gemäß Privatbahngesetz nur in äußerst engen Grenzen möglich.

(2) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die empfohlene Errichtung einer witterungsgeschützten Abstellmöglichkeit für die Fahrzeuge vom Land Oberösterreich angestrebt werde bzw. in Vorbereitung sei. Die Errichtung sei für das Jahr 2020 im Rahmen des 9. MIP (Privatbahnförderung) vorgesehen gewesen. Aufgrund der fehlenden Beschlussfassung dieses Programms im Nationalrat werde sich die Errichtung verzögern. Die Empfehlungen für die Finanzierung der Remise Engelhof und für eine verbindliche Vereinbarung mit der Unternehmensgruppe A zur (Mit–)Nutzung der Remise und der Werkstätte in Vorchdorf durch die Traunseetram nach Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags würden aufgegriffen werden bzw. seien ohnedies angestrebt gewesen.

24.4 (1) Der RH entgegnete dem Ministerium, dass er sich der engen Grenzen und Möglichkeiten der Finanzierung von Remisen im Rahmen der Privatbahnförderung durchaus bewusst war. Er verwies zugleich auf den Umstand, dass das Ministerium mit dem Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden (TZ 19) im Hinblick auf die besondere Situation der Traunseetram (keine Mittel aus dem Finanzausgleich) schon einmal Fördermittel aufbrachte. Er bekräftigte daher seine Empfehlung an das Ministerium, gemeinsam mit dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, ehestmöglich für die Finanzierung der Remise Engelhof

zu sorgen, um den Substanzwert der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren nicht vorzeitig zu mindern.

(2) Gegenüber dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden anerkannte der RH die bisherigen Bemühungen zur Errichtung einer witterungsgeschützten Abstellmöglichkeit für die Fahrzeuge. Ungeachtet dessen bekräftigte er seine Empfehlung, gemeinsam mit dem Ministerium ehestmöglich für die Finanzierung der Remise Engelhof zu sorgen, um den Substanzwert der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren nicht vorzeitig zu mindern.

Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung

25.1 (1) Die Unternehmensgruppe A konfigurierte (Technik, Ausstattung) die für die Traunseetram einzusetzenden Niederflur–Straßenbahn–Garnituren. Die Preisfindung erfolgte im Rahmen eines EU–weit geführten Vergabeverfahrens, wobei die Beschaffung der für den Betrieb der Traunseetram notwendigen acht Fahrzeuge mit der geplanten Beschaffung von drei weiteren Fahrzeugen für die – ebenfalls von der Unternehmensgruppe A betriebene – Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee (Attergaubahn) gebündelt wurde. Die Kosten für die Beratungs– und Consultingleistungen der Fahrzeugbeschaffung beliefen sich im Zeitraum von 2012 bis 2017 auf insgesamt 0,56 Mio. EUR, die das Land Oberösterreich der Unternehmensgruppe A zur Gänze refundierte. Der Traunseetram waren davon anteilige Kosten von 0,41 Mio. EUR zuzurechnen.

(2) Da die technische Nutzungsdauer der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren (üblicherweise 25 Jahre) länger als die Vertragslaufzeit des Verkehrsdienstevertrags (15 Jahre) war, entschied sich die Unternehmensgruppe A (beide Unternehmen dieser Gruppe als Leasingnehmer), die Fahrzeuge über ein Mobilienleasing zu finanzieren. Der unbefristete Leasingvertrag vom März 2014 (Leasinggeber war das Unternehmen D) sah die Bereitstellung von elf neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren zu Gesamtinvestitionskosten von 32,89 Mio. EUR (dies entsprach einem Kaufpreis von 2,99 Mio. EUR pro Garnitur) vor, wobei die Leasingnehmer ab Übernahme der Leasingobjekte für eine Dauer von 165 Monaten auf eine Vertragskündigung verzichteten. Das monatliche Leasingentgelt betrug rd. 163.300 EUR und war wertgesichert[46]. Der vertraglich vereinbarte Restwert zum Ende der Mindestvertragsdauer betrug 9,90 Mio. EUR. Der auf die acht Fahrzeuge der Traunseetram entfallende anteilige Restwert betrug 7,20 Mio. EUR. Die anteiligen Leasingraten waren durch die vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrags bis zur Fahrplanperiode 2029/2030 bestellten Leistungen bedeckt. Die Nebenkosten für den Leasingvertrag betrugen rd. 99.400 EUR (exkl. USt), davon waren der Traunseetram anteilige Kosten in Höhe von rd. 72.290 EUR zuzurechnen.

[46] Ausgangsbasis bildete der 6–month deposits (EURIBOR) vom Februar 2014 (0,39 %)

Für den Fall, dass die Leasingnehmer ihren Verpflichtungen nicht nachkamen, übernahm das Land Oberösterreich eine Zahlungsgarantie von 33 Mio. EUR. Die Zahlungsgarantie stützte sich auf einen Beschluss des Landtags vom Juni 2013. Der Landeshauptmann[47] erhielt damit die Ermächtigung, für zur Beschaffung der Fahrzeuge notwendige Finanzierungsgeschäfte bis längstens 2030 eine Haftung von bis zu 52 Mio. EUR einzugehen. Das Land Oberösterreich konnte bzw. kann sich im Garantiefall von einer sofortigen Zahlungsverpflichtung befreien, indem es anstelle der Leasingnehmer in den Leasingvertrag eintritt und die darin geregelten Rechte und Pflichten übernimmt.

(3) Zur Überstellung der drei auf der Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee eingesetzten Fahrzeuge in die Werkstätte in Vorchdorf beschaffte das Unternehmen A ein Spezialfahrzeug[48], das den Transport der Meterspur–Fahrzeuge auf Normalspurtrassen ermöglichte (Anschaffungspreis 248.445 EUR exkl. USt). Eine der drei Niederflur–Straßenbahn–Garnituren fungierte als „Reservegarnitur", die im Bedarfsfall sowohl auf der Traunseetram als auch auf der Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee eingesetzt werden konnte. Ein Sechstel der Anschaffungskosten des Spezialfahrzeugs (somit 41.408 EUR) war der Traunseetram zuzurechnen.

25.2 Der RH erachtete die Finanzierung der insgesamt elf Niederflur–Straßenbahn–Garnituren (davon acht Garnituren für die Traunseetram, zwei Garnituren für die Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee sowie ein Ersatzfahrzeug) über ein Leasingmodell für zweckmäßig, weil bei allfälliger Zahlungsunfähigkeit der Unternehmensgruppe A die Fahrzeuge sowie die aus dem Leasingvertrag hervorgehenden Rechte und Pflichten auf das Land Oberösterreich übergingen. Ebenso unterschritt die vom Land Oberösterreich eingegangene Garantieverpflichtung von 33 Mio. EUR die vom Landtag für diesen Zweck beschlossene Haftungsobergrenze.

Kosten des laufenden Betriebs

26.1 (1) Der Beschluss–Antrag zur Realisierung der Traunseetram vom April 2013 bezifferte die vom Land Oberösterreich voraussichtlich zu tragenden Kosten des laufenden Betriebs der Traunseetram und der Attergaubahn mit 4,60 Mio. EUR jährlich. Die darin enthaltenen Mehrkosten gegenüber dem Zustand vor Inbetriebnahme der Traunseetram bezifferte der Antrag mit 3,30 Mio. EUR jährlich (einschließlich der Refinanzierung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge). Die von anderen Gebietskörperschaften darüber hinaus zu tragenden Kostenanteile (z.B. Bestellungen des Bundes zum Grundangebot Schiene bzw. die Schüler– und Lehrlingsfreifahrt) blieben dabei ebenso unerwähnt wie mögliche alternative Bedienkonzepte (z.B. solche mit Citybussen).

[47] zum Zeitpunkt der Beschlussfassung: Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer, zur Zeit der Erhebungen an Ort und Stelle: Landeshauptmann Mag. Thomas Stelzer

[48] Umbau von zwei gebrauchten, normalspurigen Niederflur–Waggons der „rollenden Landstraße"

(2) Die für die Finanzierung des laufenden Betriebs der Traunseetram relevanten Vertragswerke waren

- der Verkehrsdienstevertrag „Straßenbahn Gmunden“ zwischen Oberösterreichischem Verkehrsverbund und Unternehmen A vom Oktober 2008,
- der Verkehrsdienstevertrag „Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf“ zwischen Oberösterreichischem Verkehrsverbund und Unternehmen B vom November 2008,
- die Vereinbarung zwischen dem Land Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden und dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund über die Bestellung und Finanzierung des Stadtverkehrs Gmunden vom Jänner 2012,
- die Zusatzvereinbarung zum Verkehrsdienstevertrag „Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf“ zwischen Oberösterreichischem Verkehrsverbund und Unternehmen B vom März 2016,
- der Verkehrsdienstevertrag der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH mit der Unternehmensgruppe A betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr[49] ab 2011 (Stammfassung April 2012).

Ab Inbetriebnahme der Traunseetram war der für den Betrieb der Straßenbahn Gmunden bislang bezahlte Beitrag der Stadtgemeinde Gmunden wertgesichert weiter zu leisten. Eine finanzielle Beteiligung der Stadtgemeinde Gmunden für den Abschnitt der Traunseetram außerhalb des Stadtgebiets von Gmunden war nicht vorgesehen. Kostenbeiträge der Umlandgemeinden[50] für den Abschnitt der Traunseetram außerhalb des Stadtgebiets von Gmunden konnten nicht erreicht werden (TZ 23).

(3) Die für den Betrieb der Traunseetram relevanten Verkehrsdiensteverträge waren als Bruttoverträge konzipiert. Der Oberösterreichische Verkehrsverbund gewährte dem Unternehmen A ein jährliches, fahrleistungsabhängiges Entgelt, das sich aus der Multiplikation eines vom Unternehmen A kalkulierten Entgelts pro Zugkilometer mit der tatsächlich erbrachten Zugkilometer–Leistung auf Basis eines vertraglich vereinbarten Fahrplanangebots errechnete.[51] In den Beiträgen enthalten waren das Infrastrukturbenützungsentgelt und die anteiligen Kosten der Fahrzeuge. Die Fahrgeld–Erlöse verblieben beim Unternehmen A und verringerten – ebenso wie die gemeinwirtschaftlichen Ausgleichszahlungen des Bundes sowie Abgeltungen aus der Schüler– und Lehrlingsfreifahrt[52] – die vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund an das Unternehmen A zu leistenden Abgeltungen.

49 Leistungsbestellungen des Bundes (Grundangebot gemäß § 7 Öffentlicher Personennah– und Regionalverkehrsgesetz 1999)

50 Gschwandt, Kirchham und Vorchdorf

51 Die Basis bildete ein Kalkulationsschema gemäß Anlage 3 des Verkehrsdienstevertrags aus 2008.

52 Die Abgeltung der Schüler– und Lehrlingsfreifahrten erfolgte aus Mitteln des Bundes (Mittelherkunft: Familienlastenausgleichsfonds), die Abrechnung und Auszahlung nahm für das Land Oberösterreich der Oberösterreichische Verkehrsverbund wahr.

Da der Bund ab 2011 seine gemeinwirtschaftlichen Ausgleichszahlungen hinsichtlich des Teilstücks der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf in eine Leistungsbestellung (Grundangebot gemäß § 7 Öffentlicher Personennah– und Regionalverkehrsgesetz 1999) umgewandelt hatte, kamen die Vertragspartner überein, die als Leistungsbestellungen gewährten Ausgleichszahlungen als „Einnahmen" zu betrachten und den vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund zu leistenden Abgeltungen gegenzurechnen.

Qualitätsboni, die sich aufgrund des Qualitätscontrollings gemäß Verkehrsdienstevertrag ergaben, verblieben bei der Unternehmensgruppe A. Letzteres hatte im Gegenzug auch allfällige Nachzahlungen im Falle eines Qualitätsmalus zu leisten.

Mit der Zusatzvereinbarung vom März 2016 passten die Vertragspartner den bestehenden Verkehrsdienstevertrag aus dem Jahr 2008 an das neue Angebot der Traunseetram an. Der bis dahin bestehende Verkehrsdienstevertrag für die Straßenbahn Gmunden blieb bis zur Betriebsaufnahme der Traunseetram aufrecht und wurde danach einvernehmlich aufgelöst. Festgelegt wurde eine 15–jährige Vertragslaufzeit bis zum Ende der Fahrplanperiode 2029/2030.

(4) Im Zeitraum 2014 bis 2018 betrugen die Kosten des laufenden Betriebs der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und der Straßenbahn Gmunden, die ab 1. September 2018 gemeinsam als Traunseetram verkehrten, 14,66 Mio. EUR. Den Großteil dieser Kosten trug die öffentliche Hand mit 93,3 %. Etwa 6,7 % der Kosten des laufenden Betriebs waren durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Im Einzelnen vermittelt die nachstehende Tabelle einen Überblick:

Tabelle 18: Übersicht Kosten des laufenden Betriebs

Kostenbeiträge zum laufenden Betrieb	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (Plan)
	in EUR					
Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und Straßenbahn Gmunden; ab 1. September 2018 durchgebundene Traunseetram						
bestellte Verkehrsdienste (Grundangebot Bund gemäß § 7 ÖPNRV–G 1999)	610.517	620.933	626.309	645.631	658.543	665.697
Schüler– und Lehrlingsfreifahrt (Bund)	191.624	196.587	189.483	203.052	209.058	200.000
bestellte Verkehrsdienste Land Oberösterreich (Zusatzangebot)	657.166	662.487	841.438	2.708.094	3.697.117	3.855.891
Beiträge Stadtgemeinde Gmunden	171.252	179.911	198.084	202.029	202.029	206.340
Beiträge der öffentlichen Hand	**1.630.559**	**1.659.918**	**1.855.314**	**3.758.806**	**4.766.747**	**4.927.928**
Beiträge der Fahrgäste (Fahrgeld–Einnahmen)	189.770	200.273	174.700	185.347	238.338	300.000
Summe	**1.820.329**	**1.860.191**	**2.030.014**	**3.944.153**	**5.005.085**	**5.227.928**

ÖPNRV–G = Öffentlicher Personennah– und Regionalverkehrsgesetz 1999 Quelle: Oberösterreichischer Verkehrsverbund

Auf Grundlage des bestehenden Verkehrsdienstevertrags und unter Zugrundelegung einer jährlichen Valorisierung von 2,0 % waren – ausgehend vom Referenzjahr 2019 – bis zum Ende der Vertragslaufzeit (Fahrplanperiode 2029/2030) für den Betrieb der Traunseetram weitere Kosten von 70,12 Mio. EUR zu erwarten.

26.2 Der RH erachtete die Regelungen des bestehenden Verkehrsdienstevertrags im Wesentlichen für zweckmäßig. Er bemängelte jedoch, dass bei der Beschlussfassung im Oberösterreichischen Landtag eine gebietskörperschaftenübergreifende Kostenbetrachtung der laufenden Kosten der Traunseetram unterblieb.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden und dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund, bei Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs gebietskörperschaftenübergreifend zu kalkulieren, um diese in ihrer Gesamtheit transparent zu machen.

26.3 (1) Das Ministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung zur Kenntnis. Gleichzeitig stellte es klar, dass dem Bund bei Privatbahnen bis auf den Ausnahmefall der zu 100 % im Eigentum des Bundes stehenden Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH im Hinblick auf den laufenden Betrieb der Infrastruktur keine Finanzierungsfunktion zukomme.

(2) Laut Stellungnahmen des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden seien die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs sehr wohl gebietskörperschaftenübergreifend kalkuliert worden. Der Gesamtaufwand sei (differenziert für die Jahre der schrittweisen Einführung) kalkuliert und die Einnahmen (differenziert nach Schüler– und Lehrlingsfreifahrt, Tarifzuschüssen, Fahrgelderlösen und sonstigen Zuschüssen) in Abzug gebracht worden. Die sich ergebenden Zahlen seien in der Landtagsvorlage vom 30. Juni 2014 transparent dargestellt (Brutto– und Nettodarstellung) worden. Da der Bund von Anfang an klargestellt habe, dass sein Beitrag mit der bereits bestehenden Bestellung auf der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf begrenzt sei, und sich das Land Oberösterreich mit der Stadt Gmunden bezüglich Beitragsleistung auf eine gedeckelte Fortzahlung der zuvor von Gmunden für die Straßenbahn in Gmunden geleisteten Beiträge verständigt habe, habe es Klarheit gegeben und es seien diese Beiträge als sonstige Zuschüsse in der Rechnung geführt worden.

26.4 (1) Der RH entgegnete dem Ministerium, dass dem Bund über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste sowie über die Bereitstellung von Mitteln der Schüler– und Lehrlingsfreifahrt durchaus auch eine Kostenverantwortung für die Kosten des laufenden Betriebs zukommt. Er bekräftigte daher seine Empfehlung, bei Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs gebietskörperschaftenübergreifend zu kalkulieren, um diese in ihrer Gesamtheit transparent zu machen.

(2) Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass sich seine Kritik auf den Amtsvortrag zum Landtagsbeschluss vom April 2013 bezog. Der RH erachtete es für zweckmäßig, die Kosten des laufenden Betriebs nicht nur einmalig zu berechnen, sondern auch periodisch (etwa jährlich) zu aktualisieren. Er bekräftigte daher seine diesbezügliche Empfehlung.

Offene Projektkomponenten

27.1 (1) Wie bereits in TZ 24 angeführt war beabsichtigt, im Bereich der Station Engelhof eine Remise für fünf Fahrzeuge mit erwarteten Gesamtkosten von 2,30 Mio. EUR zu errichten.

(2) Weitere Planungen beschäftigten sich mit der Errichtung einer Park & Ride–Anlage im Bereich der Station Engelhof, um eine bessere Anbindung der Nordostumfahrung Gmunden an die Traunseetram zu realisieren. Die Kosten für die Park & Ride–Anlage bezifferte das Land Oberösterreich je nach Größe der Anlage zwischen 0,72 Mio. EUR und 1,20 Mio. EUR, wobei die kleinere Variante präferiert wurde. Für den Fall der Realisierung sollten 50 % vom Bund und der Rest je zur Hälfte vom Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden finanziert werden.

(3) Ebenso waren aus betrieblichen Gründen die Errichtung einer Ausweiche und die Adaptierung der Haltestelle in Kirchham mit einem erwarteten Kostenvolumen von 1,60 Mio. EUR notwendig. Die Ausweiche Kirchham bildete die Voraussetzung für einen – wie ursprünglich geplant – 15–Minuten–Takt der Traunseetram im Stadtzentrum von Gmunden. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war im Stadtzentrum Gmunden ein azyklischer Bedientakt von zehn bzw. 20 Minuten eingerichtet.

(4) Insgesamt beliefen sich die geschätzten Errichtungskosten der für einen optimalen Betriebsablauf noch zu realisierenden Projektkomponenten auf 4,62 Mio. EUR. Das Land Oberösterreich bemühte sich zur Zeit der Erhebungen an Ort und Stelle darum, für die noch offenen Kostenbeiträge eine Finanzierung aus Mitteln der Privatbahnförderung im Finanzierungsschlüssel 50 % Bund und 50 % Land Oberösterreich im Rahmen des nächsten Mittelfristigen Investitionsprogramms sicherzustellen.

Alternativ dazu stand ein Infrastrukturpaket–Oberösterreich im Rahmen einer österreichweiten „Nahverkehrsmilliarde“[53] in Diskussion.

[53] Nahverkehrsmilliarde: Vorhaben des Ministeriums in der XXVI. Gesetzgebungsperiode (2017 bis 2019) zur Förderung des öffentlichen Schienenverkehrs im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele. Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode (2020 bis 2024) sah im Bereich Verkehr auf der Schiene je eine „Öffi–Milliarde“ für den Nahverkehr und den Regionalverkehr vor.

(5) Der Bahnhof Vorchdorf war in einem suboptimalen Zustand (fehlende Barrierefreiheit, mangelnder Umsteigekomfort für die Fahrgäste der Traunseetram zur Lokalbahn Lambach–Vorchdorf–Eggenberg). Eine detaillierte Analyse der zur Sanierung notwendigen Mittel (voraussichtlich 2,80 Mio. EUR) und deren Verhältnis zum erwarteten Nutzen lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vor, weil das Land Oberösterreich die Finanzierung der für einen optimalen Betriebsablauf noch zu realisierenden Projektkomponenten der Traunseetram als vordringlich erachtete.

27.2 Der RH hielt fest, dass für den optimalen Betrieb der Traunseetram mehrere Projektkomponenten offen waren und zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (noch) keine Realisierung in Aussicht stand.

Der RH empfahl dem Ministerium, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, ehestmöglich für die Finanzierung der für einen optimalen Betriebsablauf der Traunseetram noch zu realisierenden Projektkomponenten zu sorgen.

Hinsichtlich der Schaffung geeigneter Abstellmöglichkeiten für die neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 24.

27.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die vom RH empfohlene Errichtung von baulichen Maßnahmen für einen optimalen Betriebsablauf (Takt, Barrierefreiheit Bahnhof Vorchdorf) vom Land Oberösterreich angestrebt werde bzw. in Vorbereitung sei. Die Errichtung sei teilweise für das Jahr 2020 und 2021 im Rahmen des 9. MIP vorgesehen gewesen. Aufgrund der fehlenden Beschlussfassung dieses Programms im Nationalrat werde sich die Errichtung verzögern. Die Empfehlung, für die Finanzierung der Remise Engelhof zu sorgen, werde aufgegriffen bzw. sei ohnedies angestrebt.

27.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung an das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden in TZ 24.

Durchbindungsprojekt

Finanzierungsvereinbarung

28.1 (1) Wie bereits in TZ 22 dargelegt gewährten das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden (beide: Fördergeber) der Unternehmensgruppe A (beide Unternehmen dieser Gruppe als Fördernehmer) zur Finanzierung der Durchbindung der Straßenbahn Gmunden zur Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf eine Förderung bis zu einer gedeckelten Höhe von 30 Mio. EUR; mit der Finanzierungsvereinbarung 2014 schlossen Fördergeber und Fördernehmer zur Förderung der zu errichtenden Durchbindung einen Fördervertrag ab.

(2) Grundlage der Förderung bildeten ein Landtagsbeschluss vom 13. Juni 2013 sowie die Gemeinderatsbeschlüsse vom 14. Februar 2013 und 20. Jänner 2014.

Einen schriftlichen Förderantrag hatten die Fördernehmer nicht gestellt. Diese Vorgangsweise war insofern zulässig, als die Förderung keinem Förderprogramm zugeordnet war, für das in eigenen Richtlinien Förderzweck, Fördervoraussetzungen und Einreichbedingungen transparent festgelegt waren. Außerdem waren Förderverträge, die mit Genehmigung des Oberösterreichischen Landtags abgeschlossen wurden, vom Geltungsbereich der Allgemeinen Förderrichtlinien des Landes Oberösterreich[54] ausgenommen.[55] Damit gab es keine Kriterien für die Gewährung der Förderung und keine Verpflichtung, einen Förderantrag schriftlich zu stellen.[56] Mangels Förderantrag unterblieben auch ein Nachweis der Bedarfslage und der Prüfung der verkehrlichen Alternativen durch die Fördernehmer sowie eine Darlegung, welche Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplanungen bei der Umsetzung des Durchbindungsprojekts zur Anwendung gelangen sollten.

(3) Der Ermittlung der zur Errichtung notwendigen Fördersumme gingen Verhandlungen des Landes Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden und der Unternehmensgruppe A voraus (TZ 16). Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung lag das prognostizierte Investitionsvolumen bei 25,04 Mio. EUR. Der damalige Verkehrslandesrat, der den Antrag auf Beschlussfassung für die Landesregierung über den Verkehrsausschuss in den Oberösterreichischen Landtag einbrachte, erhöhte die vorläufige Kostenschätzung um eine „Reserve“ von 4,96 Mio. EUR für die Verwirklichung von verschiedenen stadtgestalterischen Maßnahmen der Stadtgemeinde Gmunden, die untrennbar mit dem Straßenbahnprojekt verbunden waren, ohne diese „Reserve“ und deren Verwendungszweck dem Landtag offenzulegen.

[54] Allgemeine Förderrichtlinien des Landes Oberösterreich, erlassen mit Beschluss der OÖ Landesregierung vom 10. Dezember 2007, Fin010104/187

[55] Die Stadtgemeinde Gmunden verfügte über keine eigenen Förderrichtlinien.

[56] Für die Abwicklung der Förderung sah die Finanzierungsvereinbarung 2014 die Anwendbarkeit der Allgemeinen Förderrichtlinien des Landes Oberösterreich vor.

(4) Eine bestimmte Förderquote oder ein Eigenmittelanteil der Fördernehmer, der etwa in Form von Eigenleistungen erbracht werden sollte, war in der Finanzierungsvereinbarung nicht festgelegt. Sofern die Endabrechnung ergeben sollte, dass die tatsächlichen unter den geschätzten Investitionskosten liegen, hatten die Fördergeber mit den Fördernehmern eine Reduktion des Gesamtzuschusses vereinbart. Die Finanzierungsvereinbarung 2014 enthielt keine Regelungen zur Wertsicherung und zu Kostenüberschreitungen. Vielmehr galten die vereinbarten Förderbeiträge als gedeckelte Höchstbeträge.

(5) Zum Zeitpunkt der Fördergewährung waren wesentliche Komponenten des Projekts noch ungeklärt, die Voraussetzung für das Funktionieren des angestrebten Fahrbetriebs waren (TZ 24 und TZ 27). Aufgrund der bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung des RH fehlenden Finanzierung war die Realisierung dieser offenen Komponenten auch nach Fertigstellung des Durchbindungsprojekts (September 2018) nicht erfolgt.

28.2 Der RH wies das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden kritisch darauf hin, dass bei der Gewährung von Förderungen, die weder in einem Förderprogramm verankert sind, noch in den Anwendungsbereich von allgemeinen Förderrichtlinien fallen, eine transparente Offenlegung von Fördervoraussetzungen sowie von Förder– und Einreichbedingungen fehlt.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, Kriterien für die Gewährung von Förderungen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in einem Förderprogramm oder eigenen Förderrichtlinien festzulegen.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, seine Förderrichtlinien für alle Förderungen anwendbar zu machen, auch für jene, die vom Oberösterreichischen Landtag zu beschließen sind.

Der RH wies das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden darauf hin, dass ohne schriftliche Förderansuchen die Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplanungen für die Umsetzung des Durchbindungsprojekts nicht nachvollziehbar dokumentiert waren.

Der RH wies das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden weiters darauf hin, dass bei Gewährung der Förderung und Abschluss der Finanzierungsvereinbarung noch nicht alle notwendigen Rahmenbedingungen aus dem Projektumfeld erfüllt waren, um die angestrebte betriebliche Funktionalität zu erreichen.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Finanzierungsvereinbarung 2014 keine Regelung zu den von den Fördernehmern zu erbringenden Eigenleistungen enthielt.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden,

- Förderungen nur bei Vorliegen eines schriftlichen Förderantrags, der einen Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplan enthält, zu gewähren.
- Förderungen nur dann zu gewähren, wenn alle Rahmenbedingungen aus dem Projektumfeld, die maßgeblichen Einfluss auf den Erfolg eines Projekts nehmen können, geklärt sind.
- in Förderverträgen die Förderquote bzw. die von den Fördernehmern zu erbringenden Eigenleistungen festzuhalten.

Der RH hielt fest, dass die Genehmigung einer Investition von insgesamt 30 Mio. EUR durch den Oberösterreichischen Landtag und den Gemeinderat von Gmunden ohne transparente Darstellung der darin inkludierten zusätzlichen „Reserve“ von 4,96 Mio. EUR und deren Verwendungszweck in der jeweiligen Beschlussvorlage erfolgte.

Der RH verwies dazu auf seine Empfehlung in TZ 17.

28.3 (1) Das Land Oberösterreich führte in seiner Stellungnahme aus, dass die nachvollziehbare Dokumentation der Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplanungen nicht von einem schriftlichen Förderansuchen abhängig sei. Auch – oder gerade – in einem Finanzierungsübereinkommen könne dies gut geregelt werden. Zur Empfehlung, Kriterien für die Gewährung von Förderungen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in einem Förderprogramm oder in eigenen Förderrichtlinien festzulegen, wies das Land Oberösterreich darauf hin, dass es für laufende Standardförderungen (etwa Bushaltestellen) Förderleitfäden mit Richtliniencharakter habe. Die Festlegung von Förderrichtlinien auch für generelle Infrastrukturprojekte werde geprüft.

(2) Laut Stellungnahme der Stadtgemeinde Gmunden könne sie sich Förderrichtlinien für Infrastrukturprojekte vorstellen. Sie verwies jedoch darauf, dass in diesem Bereich direkte Förderungen nur in wenigen Ausnahmefällen erfolgen würden, welche mit Fördervereinbarungen im Einzelfall geregelt werden könnten.

28.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass er in der Finanzierungsvereinbarung zur Realisierung der Traunseetram eine nachvollziehbare Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplanung für die Umsetzung des Durchbindungsprojekts vermisst hatte. Ein schriftlicher Förderantrag mit Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplan gebunden an Kriterien für die Gewährung der Förderung würde die Transparenz von Förderungen erhöhen.

Bauabwicklung

29.1 (1) In der Finanzierungsvereinbarung war die Umsetzung folgender Infrastrukturmaßnahmen vereinbart:

- Verbindung der 14,9 km langen, nicht vernetzten, meterspurigen Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf mit der 2,3 km langen Gmundner Straßenbahn
- Errichtung von rd. 800 m Gleisverbindung durch die Innenstadt von Gmunden
- Neuerrichtung der Traunbrücke
- Erneuerung bzw. Verlegung von Einbauten (Kanal, Gas, Wasser, Straßenbeleuchtung etc.)
- Errichtung bzw. Ausbau von Wartehäusern und Haltestellen[57]
- Adaptierungsmaßnahmen[58] von Gehsteigen, Plätzen und Straßen

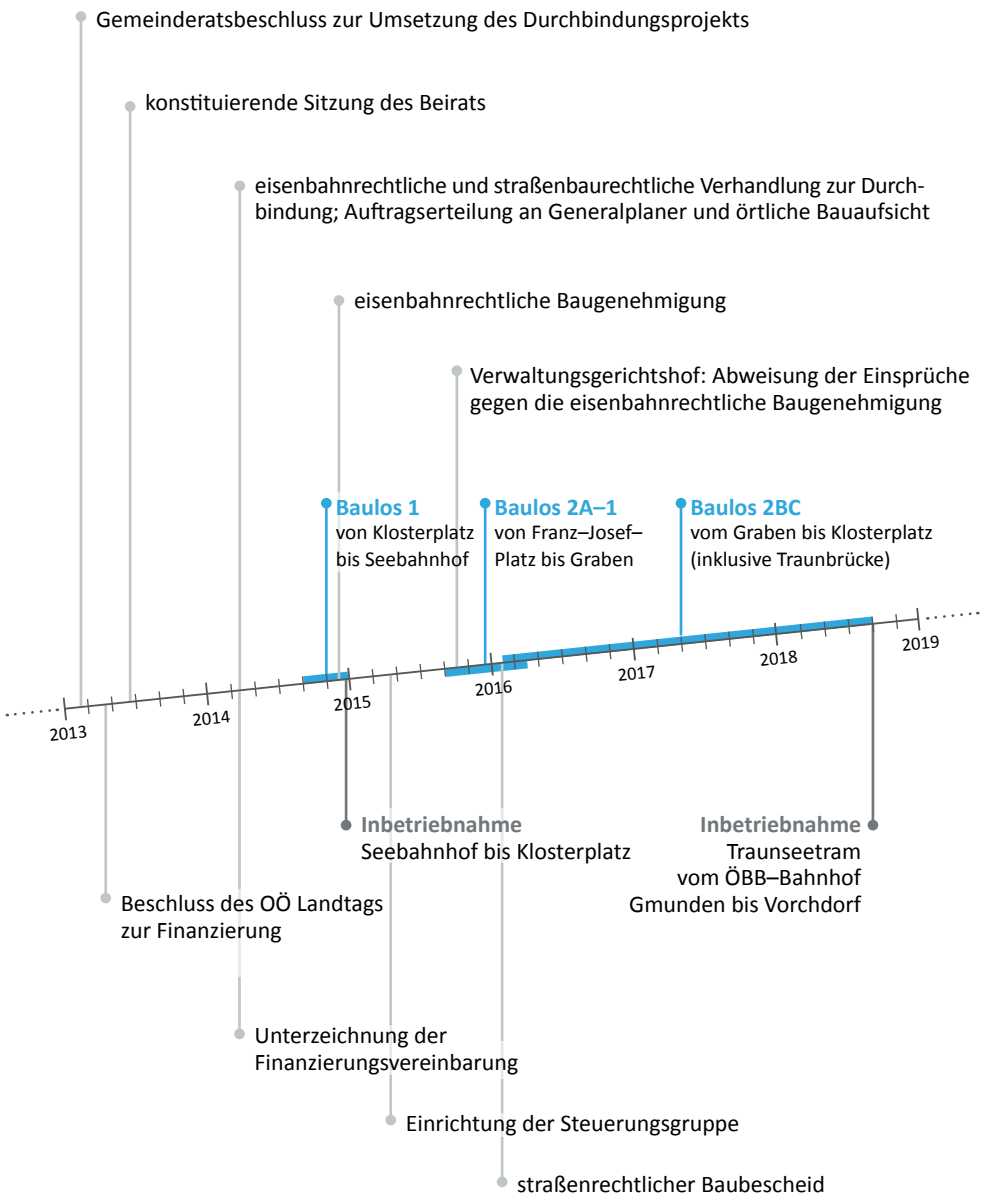
Die Umsetzung des Bauvorhabens war in zwei Abschnitten geplant. Im Jahr 2014 sollte der erste Abschnitt vom Klosterplatz bis zum Seebahnhof (Baulos 1) und von 2015 bis 2017 der zweite Abschnitt Franz–Josef–Platz bis zum Klosterplatz (Baulos 2, inkl. Bau der Traunbrücke) erfolgen. Die tatsächliche Umsetzung des Durchbindungsprojekts verzögerte sich um rund ein Jahr (Abbildung 6).

Die Unternehmensgruppe A meldete den Fördergebern die Fertigstellung des Durchbindungsprojekts im September 2018. Innerhalb von sechs Monaten nach der gemeldeten Fertigstellung legten die Fördernehmer den Fördergebern eine vorläufige Endabrechnung vor. Gemäß dieser von den Fördergebern ungeprüften Endabrechnung des Durchbindungsprojekts wurde der Kostenrahmen von 30 Mio. EUR eingehalten.

[57] Errichtung bzw. Ausbau von publikumsbestimmten, ortsfesten Einrichtungen für den Personenverkehr

[58] Adaptierungsmaßnahmen im Bereich des angrenzenden Verkehrsraums, die im Zusammenhang mit Arbeiten an der Straßenbahntrasse stehen, sowie die Errichtung eines Ersatzparkplatzes für die Freiwillige Feuerwehr Gmunden

Abbildung 6: Zeitlicher Ablauf Durchbindungsprojekt



Quelle: Land Oberösterreich; Darstellung: RH

(2) Zur Umsetzung des Durchbindungsprojekts war die Einholung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erforderlich. Die Unternehmensgruppe A beantragte diese im Jänner 2014 beim Landeshauptmann von Oberösterreich als zuständige Eisenbahnbehörde. Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfolgte in drei Teilbescheiden von Ende April bis Mitte Dezember 2014.

Im Zuge der Verfahren gab es mehrere Einwendungen gegen das geplante Bauvorhaben. Die Einwendungen bezogen sich vor allem auf die Oberflächenentwässerung, die Wandanker in den privaten Gebäuden, potenzielle Schäden an den bestehenden Gebäuden in der Bau– und Betriebsphase, die Standsicherheit der Gebäude, die Erreichbarkeit der Liegenschaften während der Bauphase und die auszuführende Beweissicherung. Letztlich wies der Verwaltungsgerichtshof[59] die Revision gegen den 3. eisenbahnrechtlichen Teilbescheid im September 2016 endgültig ab und stellte somit die Zulässigkeit des Bauvorhabens fest.

Tabelle 19: Eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen und Erkenntnisse

Datum	Bescheid/Erkenntnis	Abschnitt	Baulos
29. April 2014	1. eisenbahnrechtlicher Teilbescheid	Klosterplatz bis Seebahnhof	Baulos 1
4. Dezember 2014	2. eisenbahnrechtlicher Teilbescheid	Franz–Josef–Platz bis Graben	Baulos 2A–1
15. Dezember 2014	3. eisenbahnrechtlicher Teilbescheid	Graben bis Klosterplatz	Baulos 2BC
16. Juni 2015	Erkenntnis des LVwG	Klosterplatz bis Seebahnhof	Baulos 1
16. Juni 2015	Erkenntnis des LVwG	Graben bis Klosterplatz	Baulos 2BC
2. November 2015	Erkenntnis des VwGH: keine aufschiebende Wirkung	Graben bis Klosterplatz	Baulos 2BC
13. September 2016	Erkenntnis des VwGH: Abweisung der Einwendungen	Graben bis Klosterplatz	Baulos 2BC

LVwG = Landesverwaltungsgericht Oberösterreich
VwGH = Verwaltungsgerichtshof

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

(3) Zur Umsetzung des Durchbindungsprojekts war die Einholung einer straßenrechtlichen Baugenehmigung erforderlich. Die Landesstraßenverwaltung beantragte im Februar 2014 bei der Oberösterreichischen Landesregierung als zuständiger Straßenbehörde die straßenrechtliche Baubewilligung für den Umbau der Landesstraße B120 in der Scharnsteiner Straße zwischen Straßenkilometer 2,64 und 2,78 inkl. Neubau der Traunbrücke. Hierzu fand im März 2014 eine mündliche Verhandlung statt. Die Vertreter der Stadtgemeinde Gmunden stimmten dem Straßenbauprojekt zunächst ohne Widersprüche zu. Fünf andere beteiligte Parteien erhoben Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben.

Die Einwendungen der beteiligten Parteien sowie die Anregungen der Stadtgemeinde Gmunden führten zur Überarbeitung der Einreichplanung aus dem Jahr 2014. Im Juli 2015 erfolgte die Mitteilung der Projektänderungen an die Behörde.

[59] Ra 2015/03/0067

Die Straßenbehörde entschied aufgrund der umfangreichen Änderungen, das Straßenprojekt neu zu verhandeln. Beispielsweise erfolgte nun eine Verbreiterung der Traunbrücke, um den Anschluss der Arkaden auf beiden Seiten der Brücke – mit geschätzten Mehrkosten von 0,70 Mio. EUR – zu ermöglichen. Die Ausgestaltung der Brückenköpfe änderte sich dadurch wesentlich. Im September 2015 fand die zweite mündliche Verhandlung zur Erlangung der straßenrechtlichen Baubewilligung statt. Auch bei dieser Verhandlung gab es vier Einwendungen von beteiligten Parteien, diese wurden alle abgewiesen. Die straßenrechtliche Baubewilligung erteilte die Oberösterreichische Landesregierung als zuständige Straßenbehörde schließlich im Jänner 2016.

Die Beschwerde einer Anrainerin vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich[60] wies dieses Ende August 2016 als unbegründet ab.

Tabelle 20: Straßenrechtliche Baubewilligungen und Erkenntnisse

Datum	Bescheid/Erkenntnis	Abschnitt	Baulos
19. Februar 2014	Einreichung zur straßenrechtlichen Baubewilligung	Traunbrücke	Baulos 2BC
27. März 2014	1. mündliche Verhandlung	Traunbrücke	Baulos 2BC
10. Juli 2015	Mitteilung über die Projektänderungen	Traunbrücke	Baulos 2BC
14. September 2015	2. mündliche Verhandlung	Traunbrücke	Baulos 2BC
21. Jänner 2016	Bescheid über die straßenrechtliche Baubewilligung	Traunbrücke	Baulos 2BC
23. August 2016	Erkenntnis des LVwG: Abweisung der Einwendung	Traunbrücke	Baulos 2BC

LVwG = Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

Als direkte Folge der Überarbeitung der Planungen aus dem Jahr 2014 aufgrund der Einwendungen bzw. Wünsche der beteiligten Parteien und der Anregungen der Stadtgemeinde Gmunden, der Bekämpfung des Bescheids vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich und des Abwartens der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes bezüglich des 3. eisenbahnrechtlichen Teilbescheids[61] verzögerten sich sowohl der Baubeginn für den Neubau der Traunbrücke von Anfang Oktober 2015 bis Oktober 2016 als auch der Abschluss der Arbeiten von Mai 2017 bis Juni 2018. Diese Verlängerung der Bauzeit im Baulos 2 verursachte Mehrkosten von mindestens 1,37 Mio. EUR. Die Inbetriebnahme der Durchbindung Traunseetram fand am 1. September 2018 statt.

60 LVwG–150948/2/AL

61 zur Erlangung von Rechtssicherheit bezüglich der Durchführbarkeit

29.2 Der RH hielt fest, dass die Unternehmensgruppe A das Durchbindungsprojekt innerhalb des vereinbarten Kostenrahmens, jedoch mit rund einem Jahr Verzögerung fertigstellte. Dies war auf wesentliche Änderungen im Planungsverlauf infolge von Einwendungen von beteiligten Parteien sowie von Anregungen der Stadtgemeinde Gmunden zurückzuführen. Der RH hielt diesbezüglich kritisch fest, dass die Stadtgemeinde Gmunden – obwohl ihr die straßenrechtlichen Einreichpläne bereits im Vorhinein bekannt waren – erst im Laufe des Verfahrens nachträgliche Änderungen einforderte. Der RH wies darauf hin, dass die überarbeitete Ausgestaltung der neuen Traunbrücke (Verbreiterung und Arkadenanbindung) und die Bauzeitverlängerung im Baulos 2 zu Mehrkosten von mindestens 1,37 Mio. EUR führten.

29.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass es über Intervention der Stadtgemeinde Gmunden zu einer Umplanung der Traunbrücke gekommen sei. Die Erstplanung habe eine unzureichende Brückenanbindung für den Fußgänger– und Fahrradverkehr vorgesehen und lediglich den motorisierten Verkehr berücksichtigt. Eine Einbindung der Stadtgemeinde Gmunden in die Brückenplanung sei anfänglich nicht erfolgt, und es sei die Befassung des Beirats als politisches Gremium zur Meinungs– und Willensbildung gefordert worden. Die Umsetzung der ursprünglichen Brückenplanung habe jedenfalls berechtigte Kritik der Bevölkerung Gmundens hervorgerufen und sei, wenn überhaupt, so nur mit erheblichem Kostenaufwand in den nunmehrigen Bauzustand abzuändern gewesen.

29.4 Der RH stellte gegenüber dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden nicht in Abrede, dass die Kritik der Bevölkerung Gmundens sachgerecht war. Er hielt aber wiederholt kritisch fest, dass Land und Stadtgemeinde die Anforderungen von Nutzerinnen und Nutzern sowie anderer Projektbeteiligter nicht frühzeitig, also bereits in der Vorbereitungs– und Planungsphase, berücksichtigt hatten, sondern erst im Laufe des Verfahrens integrierten, was zu Mehrkosten und Terminverzögerungen aufgrund von Umplanungen und baulichen Änderungen führte.

Kontrolle und Steuerung

30.1 Die Kontrolle und Steuerung der Projektabwicklung war in der Finanzierungsvereinbarung 2014 wie in Abbildung 7 dargestellt festgelegt:

Abbildung 7: Kontrolle und Steuerung gemäß Finanzierungsvereinbarung

Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung

FÖRDERGEBER:	FÖRDERNEHMER:
• Festlegung der Art der Nachweiserbringung • Entgegennahme der jährlichen Berichte	• Erstattung von jährlichen Berichten über die widmungsgemäße Verwendung

Controlling

FÖRDERGEBER:	FÖRDERNEHMER:
• Genehmigung des von den Fördernehmern eingerichteten externen kaufmännischen und technischen Controllings	• Errichtung eines externen kaufmännischen und technischen Controllings

Kontrollgremium

FÖRDERGEBER:	FÖRDERNEHMER:
• Festlegung der Geschäftsordnung des Kontrollgremiums	• Errichtung eines Kontrollgremiums

Kontrollgremium:

- beaufsichtigt die wesentlichen Bauschritte
- stimmt vergaberechtlich relevante Ausschreibungen im Vorfeld mit Unternehmensgruppe A ab
- erstattet den Fördergebern Quartalsberichte

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden; Darstellung: RH

Die Unternehmensgruppe A richtete ein externes kaufmännisches und technisches Controlling ein und beauftragte damit zwei Unternehmen. Weder die Unternehmensgruppe A noch die Fördergeber hatten festgelegt, welche Leistungen das externe Controlling zu erbringen hatte sowie welche Inhalte und Detaillierungsgrade die Berichte enthalten sollten. Der Auftrag für das externe Controlling enthielt das Erstellen regelmäßiger Quartalsberichte[62]. Grundlage für die Berichte waren die sogenannten Kostenforecasts und Bau–Standsberichte, welche die Unternehmensgruppe A zur Verfügung stellte und die von den beiden externen Unternehmen auf ihre Plausibilität geprüft wurden. Diese Berichte enthielten jedoch keine Aussagen hinsichtlich der

[62] „Quartalsberichte kaufmännisches und technisches Controlling StadtRegioTram“

Einhaltung der in der Finanzierungsvereinbarung 2014 vorgegebenen Standards[63] für die Abwicklung oder die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel.

Die Berichte des externen kaufmännischen und technischen Controllings waren gemäß der von den Fördergebern festgelegten Geschäftsordnung die Grundlage für die Arbeit des Kontrollgremiums, das den Fördergebern Quartalsberichte[64] erstattete.

Die Unternehmensgruppe A verwendete die Berichte des externen kaufmännischen und technischen Controllings als Nachweis für die widmungsgemäße Verwendung der Fördergelder. Da die Prüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Fördermittel nicht Aufgabe des externen Controllings war, enthielten die Berichte dazu auch keine Feststellungen. Dennoch akzeptierten die Fördergeber diese Berichte als Nachweise für die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel.

30.2 Der RH hielt fest, dass sich die Fördergeber nicht in dem in der Finanzierungsvereinbarung vorgesehenen Ausmaß in die Kontrolle und Steuerung der Projektabwicklung einbrachten und ihre Kontroll– und Steuerungsrechte nicht im erforderlichen Ausmaß wahrnahmen. Die Fördergeber hatten die Einrichtung des externen kaufmännischen und technischen Controllings der Unternehmensgruppe A übertragen und keine Vorgaben hinsichtlich der Aufgaben und Berichtspflichten gemacht.

Die vom externen kaufmännischen und technischen Controlling erstellten Berichte hatten einen unzureichenden Detaillierungsgrad, um die erforderliche Transparenz hinsichtlich der Einhaltung der in der Finanzierungsvereinbarung vorgegebenen Standards für die Abwicklung und die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel sicherzustellen. Dennoch akzeptierten die Fördergeber diese Berichte als Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung der Fördermittel. Darüber hinaus legten die Fördergeber fest, dass diese Berichte die Grundlage für die Arbeit des Kontrollgremiums bildeten.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, zur Kontrolle und Steuerung von Förderungen Controlling–Standards vorzugeben. Der Detaillierungsgrad der Berichte des Controllings wäre so festzulegen, dass entscheidungsrelevante Daten transparent dargestellt werden, damit das Kontrollgremium die Mittelverwendung nachvollziehen kann.

[63] Die Unternehmensgruppe A hatte bei der Abwicklung die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu beachten und die Fördermittel nur für den Zweck, für den sie gewährt wurden, einzusetzen. Die Unternehmensgruppe A hatte zudem bei der Auftragsvergabe die Regeln für Sektorenauftraggeber gemäß Bundesvergabegesetz 2006 anzuwenden.

[64] „Quartalsberichte des Kontrollgremiums StadtRegioTram“

Weiters empfahl der RH dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, von den Fördernehmern geeignete Nachweise der widmungsgemäßen Verwendung der Fördergelder einzufordern. Ferner wären die Aufgaben des Kontrollgremiums so festzulegen, dass eine wirkungsvolle laufende Kontrolle sichergestellt ist.

30.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, dass die Empfehlungen aufgegriffen und zur Steuerung von geförderten (Infrastruktur–)Projekten Controlling–Standards ausgearbeitet und vorgegeben würden sowie der Aufgabenbereich eines Kontrollgremiums zur wirksamen Kontrolle neu definiert werde. Sie seien bei der Beauftragung des Controllings an die externen Unternehmen H und I durch den Fördernehmer davon ausgegangen, dass das Unternehmen H ein weltweit tätiges Unternehmen sei, welches über fachliche Expertise und langjährige Erfahrung im Bereich Controlling und Reporting bei Realisierung komplexer Bauprojekte auch im öffentlichen Bereich verfüge. Darüber hinaus verfüge Unternehmen H über ein Team von dezidierten Infrastrukturexperten, die für den öffentlichen Sektor die kaufmännische Unterstützung bei der Umsetzung von Großprojekten in ihrem Leistungsspektrum hätten. Zum Leistungsspektrum des Unternehmens I zähle die Bauherrnunterstützung bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten mit Schwerpunkt Bahnbau, insbesondere Projektsteuerung, Controlling, Risiko– und Chancenanalysen sowie Beweissicherung.

Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden seien bei Bekanntgabe der Beauftragung dieser Unternehmen davon ausgegangen, dass es sich um Sachverständige im Sinn des § 1299 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch handle, die über die nötige Erfahrung und den erforderlichen Sachverstand zur wirksamen Erfüllung des Controllingauftrags verfügen und demgemäß ihre Leistung ordentlich erbringen würden.

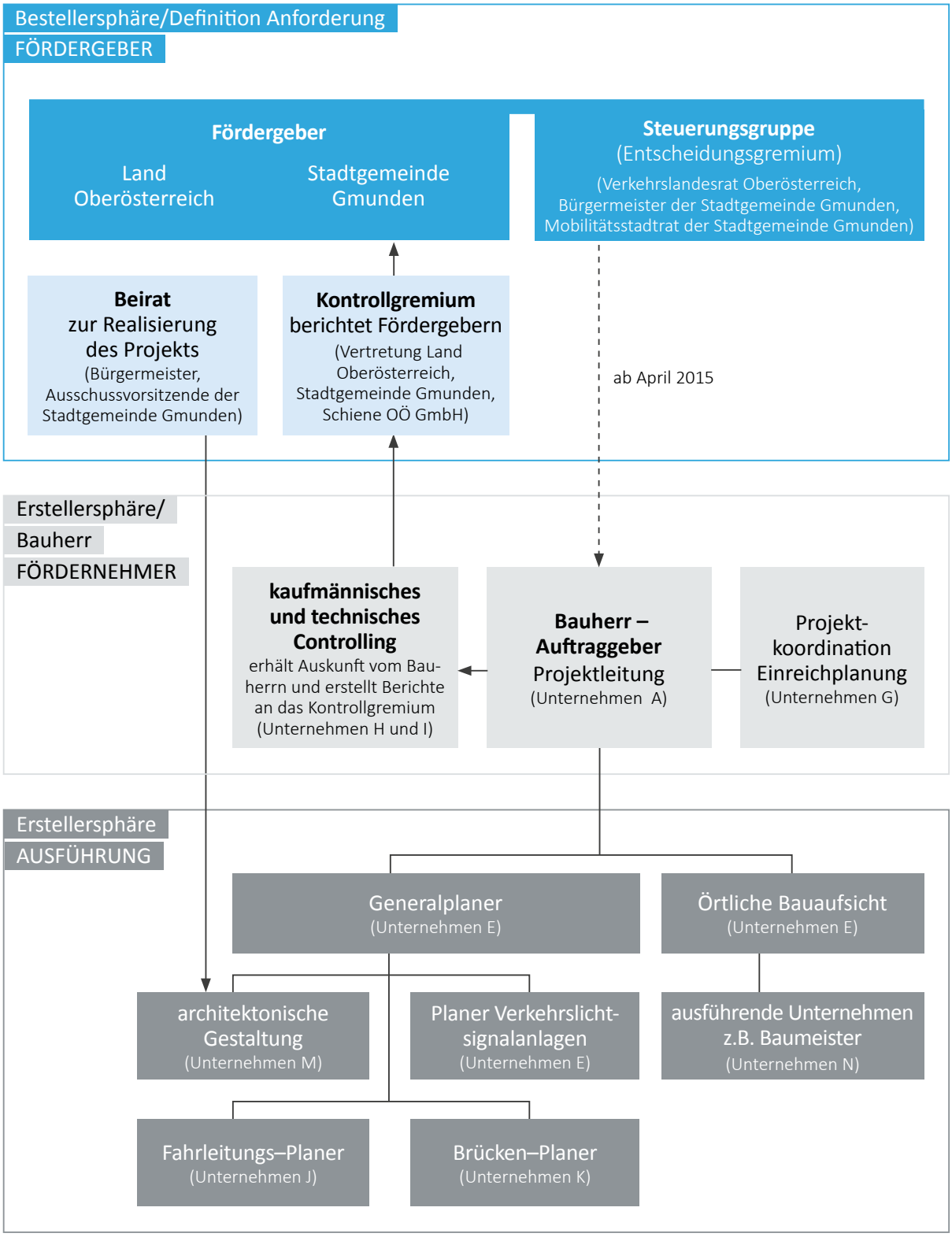
30.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden,dass er nicht die Qualität der Leistungserbringung der Unternehmen H und I kritisierte. Er bemängelte vielmehr, dass sich die Fördergeber

- nicht in die Steuerung der Projektabwicklung einbrachten.
- ihre Kontroll– und Steuerungsrechte nicht im erforderlichen Ausmaß wahrnahmen.
- die Vergabe des externen Controllings der Unternehmensgruppe A übertrugen.
- keine Vorgaben hinsichtlich der Aufgaben und Berichtspflichten festgelegt hatten.

31.1 Die Fördergeber und der Fördernehmer setzten zur Abwicklung des Durchbindungsprojekts Traunseetram folgende Projektorganisation (Abbildung 8) unter Festlegung von Gremien zur Steuerung und Kontrolle ein:

- Steuerungsgruppe (Entscheidungsgremium)
- Kontrollgremium
- kaufmännisches und technisches Controlling
- Beirat zur Realisierung des Projekts
- Projektleitung und sonstige Eigenleistungen

Abbildung 8: Projektorganisation Durchbindungsprojekt



Quelle: Land Oberösterreich; Darstellung: RH

Zusätzlich zu dem gemäß Finanzierungsvereinbarung 2014 eingerichteten Kontrollgremium richteten die Fördergeber im Zuge der Projektabwicklung mit der Steuerungsgruppe (Entscheidungsgremium) und dem Beirat zur Realisierung des Projekts zwei Gremien ein, die über die Verwendung der Fördermittel entschieden. Diese in der Finanzierungsvereinbarung 2014 nicht vorgesehenen Gremien setzten sich im Fall der Steuerungsgruppe aus Vertretern beider Fördergeber zusammen. Im Fall des Beirats war die Stadtgemeinde Gmunden vertreten, das Land Oberösterreich hingegen nicht.

31.2 Der RH hielt fest, dass Gremien weitreichende Entscheidungen für die Abwicklung des Durchbindungsprojekts trafen, die hierfür in der Finanzierungsvereinbarung 2014 nicht vorgesehen waren. Der RH verwies hierzu auf seine Ausführungen in TZ 32 und TZ 36.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, vor Beginn der Bauphase vertraglich eine Projektorganisation mit klarer Kompetenz– und Entscheidungsstruktur festzulegen.

31.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden gaben in ihren Stellungnahmen an, dass sie die Ausführungen des RH zum Themenblock Kontrolle und Entscheidungsstrukturen nachvollziehen könnten. Sie merkten jedoch an, dass das gegenständliche Projekt erstmals eine derartige Kooperation erfordert habe und solche Strukturen nicht standardisiert zur Verfügung stünden. Die Einrichtung und Adaptierung der Entscheidungsstrukturen seien im Projekt zum Teil aufgrund von nicht vorhergesehenen Situationen erfolgt. Die Empfehlungen würden für zukünftige Projekte im Detail geprüft sowie grundsätzlich und von ihrer Intention her auf zukünftige Projekte adaptiert aufgegriffen werden.

32.1 Die Bauarbeiten für das Baulos 1 begannen Anfang September 2014. Am 24. Oktober 2014 und am 15. Jänner 2015 empfahl das Kontrollgremium die Einrichtung einer sogenannten Steuerungsgruppe (Entscheidungsgremium) durch die Fördergeber. Dieses sollte die Verwendung der im Projektbudget vorhandenen „Reserve“ von ursprünglich 4,96 Mio. EUR genehmigen. Die „Reserve“ war nach Ansicht des Verkehrslandesrats vorgesehen für:

- zur Zeit der Kostenschätzung nicht bekannte Kosten
- mit dem Durchbindungsprojekt Traunseetram in Zusammenhang stehende Kosten, die nicht in der Schätzsumme enthalten waren (z.B. Öffentlichkeitsarbeit, Rechtsberatung)
- dem Bauvorhaben zuordenbare, flankierende Maßnahmen (z.B. hochwertigere Gestaltung des Straßenraums, Wartehausausstattung)

Am 28. April 2015 – acht Monate nach Baubeginn – informierte der Verkehrslandesrat die Unternehmensgruppe A über die Einrichtung der Steuerungsgruppe, die aus dem Verkehrslandesrat des Landes Oberösterreich sowie dem Bürgermeister und

dem Mobilitätsstadtrat der Stadtgemeinde Gmunden gebildet wurde. Mit der Steuerungsgruppe war – ab diesem Zeitpunkt – die Verwendung der „Reserve“ aus den Fördergeldern abzustimmen.

Die Steuerungsgruppe beschloss keine Geschäftsordnung und trat zu keinen Sitzungen zusammen. Die im Umlaufweg getroffenen Beschlüsse über 0,41 Mio. EUR, für die keine schriftliche Dokumentation der Abwägung von Argumenten für oder gegen eine Entscheidung vorlag, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 21: Beschlüsse der Steuerungsgruppe

Datum	Entscheidung	Betrag (in EUR)
28. April 2015	Öffentlichkeitsarbeit 2. Baulos	200.000
11. September 2015	Mehrkosten Fahrleitung und Beleuchtung Esplanade	112.000
13. März 2017	Pflasterung Arkade Schiffslände	27.000
13. Juni bzw. 9. Juli 2017	Seedruckleitung Altmünster	70.200
	Summe	**409.200**

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

Zur Zeit der Einrichtung der Steuerungsgruppe waren bereits 2,39 Mio. EUR aus den Mitteln der „Reserve“ verplant (Tabelle 22). Die verplanten Mittel waren z.B. für die Verbreiterung der Traunbrücke, für zusätzliche Natursteinpflasterung, die qualitätsvollere Ausgestaltung der Wartehäuser sowie für Haltestellen und Abdeckung von Mehrkosten für die architektonische Gestaltung, Planung und Projektleitung vorgesehen.

Die Stadtgemeinde Gmunden als Fördergeber sowie die Unternehmensgruppe A als Fördernehmer waren der Ansicht, dass es sich bei den im April 2015 bereits verplanten Mitteln um eindeutig dem Projekt zuordenbare Kosten handelte; die Verwendung dieser Mittel wäre deshalb nicht durch die Steuerungsgruppe zu entscheiden gewesen, auch wenn diese bereits eingerichtet gewesen wäre.

Tabelle 22: Verplante Mittel der „Reserve“ April 2015

flankierende Maßnahmen	Baulos 1	Baulos 2	Summe Baulos 1 und Baulos 2	Anteil
	in EUR			in %
stadtgestalterische Maßnahmen[1]	594.131	896.025	**1.490.156**	62
sonstige Maßnahmen (Dienstleistungen)[2]	413.656	483.750	**897.406**	38
Summe	**1.007.787**	**1.379.775**	**2.387.562**	**100**

[1] Verbreiterung der Traunbrücke, zusätzliche Natursteinpflasterung, Ausgestaltung der Wartehäuser sowie Haltestellen

[2] architektonische Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, kaufmännisches und technisches Controlling, Rechts– und Beratungskosten

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

32.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Kostenkontrolle in Bezug auf den Umfang und die Art der flankierenden Maßnahmen aus Mitteln der „Reserve“ nicht in der Finanzierungsvereinbarung 2014 geregelt war. Weiters hielt der RH fest, dass

- es sechs Monate dauerte, bis die Fördergeber die Empfehlung des Kontrollgremiums umsetzten und die Steuerungsgruppe als Gremium mit Entscheidungsbefugnis einrichteten.
- die Finanzierungsvereinbarung 2014 nicht angepasst wurde, weswegen dem Steuerungsgremium die vertragliche Grundlage fehlte.
- die Steuerungsgruppe nur vier Entscheidungen mit einem Volumen von lediglich 0,41 Mio. EUR traf.

Der RH kritisierte, dass die Steuerungsgruppe jedoch bei finanziell weitreichenden und zeitlich relevanten Entscheidungen wie der Verbreiterung der Traunbrücke, der zusätzlichen Natursteinpflasterung sowie der Ausgestaltung der Wartehäuser und Haltestellen nicht in die Entscheidungsfindungen eingebunden war.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, Kontroll– und Beratungsorgane in Finanzierungsvereinbarungen festzulegen und diese rechtzeitig mit Projektstart einzurichten, um klare Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen sicherzustellen.

Der RH kritisierte, dass die Steuerungsgruppe keine Geschäftsordnung beschloss. Ferner beanstandete der RH, dass die Entscheidungsfindung der Steuerungsgruppe nicht dokumentiert war.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, die Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen sowie den Umfang und das Mindestmaß des Berichtswesens von Kontroll– und Beratungsorganen in einem Organisationshandbuch festzulegen.

32.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen auf ihre Ausführungen zu TZ 31.

33.1 Das Land Oberösterreich, die Stadtgemeinde Gmunden sowie die Schiene OÖ GmbH stellten je ein Mitglied des Kontrollgremiums. Vergaberechtlich relevante Ausschreibungen von Bau–, Liefer– und Dienstleistungen waren im Vorfeld mit dem Kontrollgremium abzustimmen. Wesentliche Bauschritte waren durch das Kontrollgremium begleitend zu beaufsichtigen. Das kaufmännische und technische Controlling war verpflichtet, dem Kontrollgremium zu berichten.

Die Geschäftsordnung des Kontrollgremiums konkretisierte dessen Aufgaben:

- quartalsweise Erstellung eines schriftlichen Berichts, der den zuständigen Verkehrslandesrat des Landes Oberösterreich sowie den Bürgermeister der Stadtgemeinde Gmunden über relevante Fragen der kaufmännischen und technischen Projektabwicklung informierte inkl. der Vergabe von Bau–, Liefer– und Dienstleistungsaufträgen sowie Tätigkeiten in Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit
- Prüfung der Berichte des kaufmännischen und technischen Controllings auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit. Die inhaltliche Prüfung dieser Berichte war keine verpflichtende Aufgabe des Kontrollgremiums

Das Kontrollgremium zeigte in regelmäßigen Abständen kritische Entwicklungen im Durchbindungsprojekt Traunseetram auf und empfahl den Fördergebern Maßnahmen in Bezug auf die Verbesserung der Projektabwicklung. Diese betrafen u.a.:

- die Einrichtung der Steuerungsgruppe (TZ 32)
- die Kostenentwicklung des Durchbindungsprojekts Traunseetram in Bezug auf die stadtgestalterischen Maßnahmen, Gestaltung der Wartehäuschen, Pflasterung und Öffentlichkeitsarbeit (TZ 35, TZ 37)
- die nicht im Durchbindungsprojekt Traunseetram enthaltene, wettergeschützte Abstellmöglichkeit für die Neufahrzeuge (Remise Engelhof) (TZ 24, TZ 27)
- den Zeitplan und die Entscheidungsfindungen durch die Stadtgemeinde Gmunden (TZ 35)
- die Vergabepraxis nach dem Bundesvergabegesetz 2006 (TZ 38, TZ 39)

33.2 Der RH kritisierte, dass das Kontrollgremium lediglich ein „berichtendes“ Gremium war und nicht zur inhaltlichen Prüfung der Berichte des kaufmännischen und technischen Controllings verpflichtet war. Der RH kritisierte weiters, dass die Fördergeber die Empfehlungen des Kontrollgremiums nur teilweise umsetzten, ohne nachvollziehbar zu dokumentieren, weshalb Empfehlungen nicht umzusetzen waren.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, Gremien, die zur Kontrolle von Förderungen eingesetzt werden, mit wirksamen Kontrollmöglichkeiten auszustatten. Überdies sollte dokumentiert werden, wie deren Änderungsvorschläge umgesetzt wurden bzw. aus welchen Gründen keine Umsetzung erfolgte.

33.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen auf ihre Ausführungen zu TZ 31.

34.1 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verpflichteten die Unternehmensgruppe A in der Finanzierungsvereinbarung 2014, ein externes kaufmännisches und technisches Controlling einzurichten. Die Beauftragungen der damit betrauten Unternehmen erfolgten durch die Unternehmensgruppe A und somit

durch den Fördernehmer selbst per Direktvergabe. Eine Definition der Aufgaben lag nicht vor. Dies wurde damit begründet, dass es Teil des Auftrags an das kaufmännische und technische Controlling war, ein Leistungsbild zu erarbeiten und den Umfang der Aufgaben zu evaluieren.

Das Beratungsunternehmen H nahm das kaufmännische Controlling und ein Ingenieurbüro das technische Controlling wahr. Quartalsweise berichteten sie dem Kontrollgremium über den Projektverlauf, die Projektkosten, die Mehrkostenforderungen, den Status der Arbeiten und den Zeitplan.

Das Controlling stützte sich bei der Erstellung der „Quartalsberichte kaufmännisches und technisches Controlling StadtRegioTram“ auf die Unterlagen der Projektsteuerung und der Projektleitung, die der Fördernehmer selbst wahrnahm. Laut Auskunft des Unternehmens H gegenüber dem RH umfasste die Arbeit des kaufmännischen und technischen Controllings die Plausibilisierung der durch den Fördernehmer vorgelegten Unterlagen, die stichprobenartige Überprüfung von Belegen, Plänen und Vergaben sowie Begehungen vor Ort.

Die Bearbeitungstiefe der Berichte war so beschaffen, dass für die Berichtsempfängerinnen und –empfänger nicht feststellbar war, in welchem Ausmaß die Unternehmensgruppe A sich selbst beauftragte. In den Berichten war auch nicht dargestellt, in wie vielen Fällen Direktvergaben ohne Einholung eines Vergleichsangebots erfolgt waren.

34.2 Der RH würdigte zwar die in der Finanzierungsvereinbarung verpflichtend vorgesehene Einrichtung eines externen kaufmännischen und technischen Controllings positiv, jedoch kritisierte er, dass die Fördernehmer die Vergabe des kaufmännischen und technischen Controllings selbst durchführten. Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Zahlungen, die an die Unternehmensgruppe A selbst oder an mit der Unternehmensgruppe A verbundene Unternehmen getätigt wurden, in den Berichten des kaufmännischen und technischen Controllings nicht ersichtlich waren, weil sie unter anderen Positionen subsumiert waren.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, Controlling– und Kontrollfunktionen als Fördergeber selbst zu beauftragen, um ein direktes Vertragsverhältnis zwischen Controlling und Kontrolle sowie dem Fördernehmer zu vermeiden.

Der RH kritisierte weiters, dass für das kaufmännische und technische Controlling weder eine schriftliche Leistungsbeschreibung noch eine Definition der Aufgaben und des Kontrollumfangs vorlagen. Somit war keine Überprüfung der Ergebnisse des kaufmännischen und technischen Controllings anhand eines Soll–Ist–Vergleichs möglich.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei der Beauftragung eines kaufmännischen und technischen Controllings die Aufgaben und den Kontrollumfang schriftlich zu definieren, um die erbrachten Leistungen nachvollziehen und anhand eines Soll–Ist–Vergleichs bewerten zu können.

34.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen auf ihre Ausführungen zu TZ 31.

35.1 Der Beirat[65] war laut selbst formuliertem – und später durch den Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden[66] beschlossenem – Projektauftrag für die reibungslose Abwicklung des Durchbindungsprojekts unter Beachtung aller legitimen Interessen, die interne und externe Information und Koordination sowie die Erarbeitung und Nutzung von Chancen für die Stadtgemeinde Gmunden und ihre Bewohnerinnen und Bewohner im Projektumfeld zuständig. Die Mitglieder des Beirats waren die Vorsitzenden verschiedener Ausschüsse[67] der Stadtgemeinde Gmunden, der Baudirektor und der Stadtamtsdirektor; der Bürgermeister[68] führte den Vorsitz. Der Beirat hielt zwischen 27. Juni 2013 (konstituierende Sitzung) und 22. November 2017 insgesamt 22 Sitzungen ab.

Der Beirat sollte als Informationsdrehscheibe ohne Entscheidungskompetenz dienen. Das Organigramm der Projektorganisation wies den Beirat als Arbeitsgruppe der Stadtgemeinde Gmunden zur architektonischen Gestaltung[69] aus (Abbildung 8).

Der Meinungsbildungsprozess im Beirat war teilweise langwierig und beeinflusste den Planungs– und Bauablauf. Unter anderem betrafen die Diskussionen und Entscheidungen im Beirat folgende Bereiche des Durchbindungsprojekts Traunseetram:

- architektonische Gestaltung des Klosterplatzes
- Einführung einer Begegnungszone im Innenstadtbereich
- Gestaltung der Traunbrücke
- Gestaltung des Franz–Josef–Platzes und des Rathausplatzes (inkl. Wartehäuser)
- Initiierung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens

[65] Die oberösterreichische Gemeindeordnung sah die Einrichtung eines Beirats zur Beratung der Gemeindeorgane in einzelnen Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs vor.

[66] Gemeinderatsbeschluss vom 30. September 2013: TOP 16

[67] Ausschüsse für Bau – Raumplanung, Wirtschaft – Kultur – Innovation, Tourismus – Stadtgestaltung sowie je ein Mitglied der im Ausschuss für Mobilität – Verkehr vertretenen politischen Fraktionen; ab März 2016 zusätzlich die Vorsitzenden der Ausschüsse für Innenstadtangelegenheiten und Liegenschafts–, Wohnungs– und Friedhofsangelegenheiten

[68] zusammen mit dem Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität – Verkehr als Kollegialorgan

[69] Die Wahrnehmung der architektonischen Gestaltung vergab die Unternehmensgruppe A an einen durch den Beirat gewählten externen Konsulenten. Dieses Architekturbüro setzte die Entscheidungen des Beirats laufend planerisch um und präsentierte sie in den Sitzungen des Beirats. Bezüglich der Vergabe des Auftrags an das Architekturbüro verweist der RH auf seine Feststellungen in TZ 39.

Die durch den Beirat getroffenen Entscheidungen zogen Variantenstudien und Planänderungen nach sich, die teilweise während bzw. nach Beendigung der Ausschreibungsplanung angefertigt wurden.

Dies verursachte z.B. folgende Mehrkosten:

- Umgestaltung der Traunbrücke bzw. der Anschluss der Arkaden von 0,70 Mio. EUR
- Natursteinpflasterung von 0,48 Mio. EUR
- die architektonische Gestaltung der Haltestellen von 0,27 Mio. EUR

35.2 Der RH würdigte die Arbeit des Beirats dahingehend, dass die beschlossenen Änderungen und eingebrachten Anregungen zu einer qualitativen Aufwertung des Durchbindungsprojekts Traunseetram führten und es grundsätzlich zweckmäßig war, sowohl die in den Ausschüssen vertretenen politischen Fraktionen als auch die Bevölkerung und die von den Baumaßnahmen betroffenen Unternehmen in die Gestaltung und den Ablauf des Durchbindungsprojekts einzubeziehen.

Der RH kritisierte allerdings, dass der Beirat, obwohl ihm laut oberösterreichischer Gemeindeordnung nur eine beratende Funktion zukam, dennoch Entscheidungen traf, die das Durchbindungsprojekt Traunseetram – sowohl zeitlich als auch monetär – wesentlich beeinflussten.

Der RH hielt weiters kritisch fest, dass

- die Entscheidungsfindung im Beirat langwierig war.
- die Entscheidungen teilweise während bzw. nach Beendigung der Ausschreibungsplanung fielen.
- die Initiierung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens inmitten eines laufenden Projekts weder zweckmäßig noch wirtschaftlich war, weil dies Verzögerungen zur Folge hatte.
- die Entscheidungen des Beirats mit einem erneuten Planungsaufwand und somit Mehrkosten verbunden waren.

Der RH empfahl der Stadtgemeinde Gmunden, bei Bauvorhaben auf die Einhaltung von Prozessen sowie auf die Festlegung von klaren Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen zu achten.

Der RH hielt fest, dass die Stadtgemeinde Gmunden (mit einem Finanzierungsanteil von 20 %) über den Beirat weitreichende Entscheidungen im Durchbindungsprojekt traf, die das Land Oberösterreich (mit einem Finanzierungsanteil von 80 %) zu tragen hatte. Der RH kritisierte, dass das Land Oberösterreich die Möglichkeit der Mitbestimmung bei den durch den Beirat diskutierten Themen nicht zeitgerecht über die Steuerungsgruppe wahrnahm.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich, bei Bauprojekten bereits in den Förderverträgen die eigene Mitbestimmung bei der Umsetzung festzulegen und rechtzeitig Entscheidungsgremien auf sachgerechter Grundlage einzurichten.

35.3 (1) Das Land Oberösterreich verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 31.

(2) Laut Stellungnahme der Stadtgemeinde Gmunden sei die Einrichtung eines Beirats in der Finanzierungsvereinbarung nicht erwähnt. Ebenso wenig würde es sich beim Beirat um ein entscheidungsbefugtes Organ der Stadtgemeinde Gmunden im Sinne der oberösterreichischen Gemeindeordnung 1990 handeln. Der Beirat hätte allerdings die Möglichkeit geboten, politische Kräfte, die sich gegen dieses Infrastrukturprojekt ausgesprochen hätten, zu konstruktiver Mitarbeit in Stadtgestaltungsfragen einzubinden. Dieses Ziel sei erreicht worden, wenngleich diesem Instrument Entscheidungsprozesse mit intensivem Diskussions– und Zeitbedarf immanent seien. Letztlich hätte die Einrichtung dieses Gremiums, welches zahlreiche Sitzungen durchgeführt habe, zu einer breiteren Akzeptanz von verkehrstechnischen, verkehrsrechtlichen und stadtgestalterischen Maßnahmen geführt, auch bei Gruppen, die sich gegen dieses Schieneninfrastrukturprojekt ausgesprochen hätten. Dadurch sei dieses Gremium auch als Teil der Öffentlichkeitsarbeit anzusehen.

35.4 Der RH entgegnete der Stadtgemeinde Gmunden, dass Anforderungen nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt – spätestens in der Planungsphase – in das Projekt integriert werden sollten. Der RH wies darauf hin, dass spätere Wünsche oder Änderungsvorschläge vermieden werden sollten, zumal diese üblicherweise zu Mehrkosten und Terminverzögerungen aufgrund von Umplanungen oder baulichen Änderungen führen.

Projektleitung und sonstige Eigenleistungen

36.1 Die Projektleitung übernahmen die Fördernehmer (Unternehmensgruppe A) selbst, weil sie das Know–how für die Planungen und die Ausführung des Projekts bereitstellen konnten. Aus dem Projektbudget wurden dafür 0,72 Mio. EUR während der rund dreieinhalbjährigen Bauzeit geleistet. Die Verrechnung der Eigenleistungen der Unternehmensgruppe A erfolgte ohne Absprache mit den Fördergebern. Eine Überprüfung der Angemessenheit des Leistungsentgelts wurde nicht durchgeführt.

In der vorläufigen Endabrechnung des Durchbindungsprojekts waren Zahlungen[70] an die Unternehmensgruppe A bzw. verbundene Unternehmen in Höhe von insgesamt 1,37 Mio. EUR ausgewiesen.

36.2 Der RH erachtete – im gegenständlich überprüften Durchbindungsprojekt – die Wahrnehmung der Projektleitung durch die Fördernehmer (Unternehmensgruppe A) für vertretbar, weil deren Know–how als erfahrenes integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Planungen und Ausführung des Durchbindungsprojekts Traunseetram einfloss.

Der RH kritisierte allerdings, dass die Verrechnung der Eigenleistungen der Fördernehmer nicht in Absprache mit den Fördergebern erfolgte und das Leistungsentgelt weder überprüft noch transparent gemacht wurde.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, Art, Umfang und Wert der von Fördernehmern zu erbringenden Eigenleistungen, die aus dem Projektbudget finanziert werden, im Vorfeld schriftlich festzulegen.

36.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden hielten in ihren Stellungnahmen fest, dass die Eigenleistungen mittlerweile durch ein nicht im Projekt involviertes Planungsbüro geprüft worden seien. Die Eigenleistungen stünden in angemessener Relation zu den vorliegenden Gesamtbaukosten, seien bei Vergleich mit anderen Eisenbahnunternehmen in einem üblichen Rahmen und somit plausibel. Die Empfehlung werde für zukünftige Projekte aufgegriffen.

[70] Eigenleistungen und Vergaben

Kostenentwicklung

37.1 Die Kostenschätzung bzw. die Kostenberechnung für das Durchbindungsprojekt Traunseetram stellte sich wie folgt dar:

Tabelle 23: Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung Durchbindungsprojekt

Kostenarten nach ÖNORM 1801–1	Datum	Gesamtkosten	Reserve
		in EUR exkl. USt	
Kostenschätzung Vorentwurf[3]	14. November 2012	25.044.695[1, 2]	4.955.304
Kostenberechnung Entwurf[4]	10. Juli 2014	26.806.407[1, 2]	3.193.594
vorläufige Kostenfeststellung[5]	26. März 2019	28.743.848[2]	1.256.152

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

1 Valorisierung mit 3 % pro Jahr auf das Jahr 2017; Preisbasis 2013
2 Gesamtkosten ohne Reserven
3 inkl. Traunbrücke, exkl. flankierende Maßnahmen
4 inkl. Traunbrücke, inkl. flankierende Maßnahmen von 2,23 Mio. EUR
5 inkl. Valorisierung auf Abrechnungsdatum

Die Fördernehmer legten Anfang März 2019 eine noch ungeprüfte Endabrechnung mit vorläufiger Kostenfeststellung – Gesamtprojektkosten von 28,74 Mio. EUR[71] – vor.

Die Kosten für flankierende Maßnahmen stellte der Quartalsbericht des kaufmännischen und technischen Controllings vom 4. März 2019 mit 3,81 Mio. EUR für beide Baulose gemeinsam dar. Als „flankierende Maßnahmen“ waren Positionen zusammengefasst, die nicht direkt mit den Baumaßnahmen des Durchbindungsprojekts Traunseetram, sehr wohl aber mit dem Projektumfeld zu tun hatten und durch die vorgesehene „Reserve“ zu decken waren.

Die Höhe der „Reserve“ ergab sich aus der Differenz der Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung und dem durch die Fördergeber festgelegten Kostendeckel von 30 Mio. EUR. Zu subsumieren waren darunter z.B. stadtgestalterische Maßnahmen, architektonische Gestaltung, Öffentlichkeitsarbeit, externes kaufmännisches und technisches Controlling sowie Rechts– und Beratungskosten.

Der Quartalsbericht des kaufmännischen und technischen Controllings vom 4. März 2019 bezifferte die Mehrkosten für die höherwertige Pflasterung (Natursteinpflasterung) und die architektonische Gestaltung der Haltestellen zusammen mit 0,75 Mio. EUR, für die Öffentlichkeitsarbeit und die Rechtsberatung in Summe 0,42 Mio. EUR.

71 inkl. Valorisierung

Die gesamten Kosten für die architektonische Gestaltung der Haltestellen und der Plätze (Wartehäuser, Pflasterung) betrugen 1,77 Mio. EUR, jene für die Öffentlichkeitsarbeit und die Rechtsberatung insgesamt 0,88 Mio. EUR.

37.2 Der RH hielt fest, dass der Kostendeckel von 30 Mio. EUR laut vorläufiger Kostenfeststellung vom März 2019 eingehalten wurde. Weiters hielt der RH fest, dass die „Reserve“ von ursprünglich 4,96 Mio. EUR laut vorläufiger Kostenfeststellung von Anfang März 2019 um 1,26 Mio. EUR nicht ausgeschöpft wurde.

Beschaffungsvorgänge

38.1 Das Unternehmen A war (als Teil der Unternehmensgruppe A) beim Durchbindungsprojekt Traunseetram sowohl Fördernehmer als auch Bauherr. Gemäß Finanzierungsvereinbarung 2014 war das Unternehmen A verpflichtet, Auftragsvergaben, sofern nicht zwingend die Vergaberegeln des Bundesvergabegesetzes 2006 für öffentliche Auftraggeber anzuwenden waren, in einem formalisierten Verfahren nach den Sektorenregeln des Bundesvergabegesetzes 2006 durchzuführen. Da der geschätzte Auftragswert über – den für die Wahl des Vergabeverfahrens relevanten – 5.186.000 EUR lag, waren die Vergabeverfahren des Oberschwellenbereichs gemäß Bundesvergabegesetz 2006 anzuwenden.[72]

Die Tabelle 24 gibt eine Übersicht über die 304 Beschaffungsvorgänge des Durchbindungsprojekts. Der geschätzte Auftragswert dafür betrug insgesamt 21,53 Mio. EUR, denen Ende März 2019 eine vorläufige Schlussrechnungssumme von 27,56 Mio. EUR gegenüberstand. Sieben Beschaffungen (mit rd. 78 % der Schlussrechnungssumme) tätigte der Auftraggeber (Unternehmen A) im Oberschwellen–, 297 Beschaffungen (mit rd. 22 % der Schlussrechnungssumme) im Unterschwellenbereich. Direktvergaben umfassten rd. 83 % der Vergaben mit 12,4 % der Schlussrechnungssumme.

Tabelle 24: Übersicht über das Beschaffungsvolumen

Beschaffungsart	Verfahren	geschätzter Auftragswert	vorläufige Kostenfeststellung[1]
	Anzahl	in Mio. EUR	
offene Verfahren	6	16,64	19,85
Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb	1	1,96	1,66
Verhandlungsverfahren ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb	7	0,95	0,84
nicht offene Verfahren ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb	5	0,81	0,79
Direktvergaben	251	1,18[2]	3,43
Kostenersatz Leitungsträger[3]	34	–	0,99
Summe	**304**	**21,53**	**27,56**

[1] Stand März 2019 (netto); ohne Eigenleistungen der Unternehmensgruppe A von 1,11 Mio. EUR
[2] Die Nichtdokumentation der Auftragswertermittlung führte zu geringen geschätzten Auftragswerten.
[3] Umlegen bzw. Verlegen von Leitungen (u.a. Stadtgemeinde Gmunden, Strom– und Gasanbieter)

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

[72] Gemäß § 194 Bundesvergabegesetz 2006 können Sektorenauftraggeber bei der Vergabe von Aufträgen frei zwischen dem offenen Verfahren, dem nicht offenen Verfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb und dem Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb wählen.

Gemäß § 182 Abs. 3 1. Satz Bundesvergabegesetz 2006 gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für die Vergabe von Bauaufträgen im Oberschwellenbereich für die Vergabe aller Lose, wenn deren kumulierter Wert 5.186.000,00 EUR (ab 1. Jänner 2016 5.225.000,00 EUR) erreicht oder übersteigt. Dies gilt gemäß § 182 Abs. 3 2. Satz leg. cit. nicht für jene Lose, deren geschätzter Auftragswert weniger als 1 Mio. EUR beträgt, sofern der kumulierte Wert der vom Sektorenauftraggeber ausgewählten Lose 20 % des kumulierten Wertes aller Lose nicht übersteigt. Für die Vergabe dieser Lose gelten die Bestimmungen für die Vergabe von Bauaufträgen im Unterschwellenbereich.

38.2 Der RH hielt fest, dass das Unternehmen A von der Losregelung gemäß Bundesvergabegesetz 2006 Gebrauch machte.

39.1 (1) Der RH unterzog rd. 300 Beschaffungsvorgänge des Durchbindungsprojekts einer risikoorientierten Analyse und überprüfte dabei die Auftragswertermittlung sowie die Wahl des Vergabeverfahrens.

(2) Vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens hatte der Sektorenauftraggeber den Wert der auszuschreibenden Leistung zu ermitteln. Der „sachkundig geschätzte" Auftragswert diente u.a. dazu, ein den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes entsprechendes gesetzeskonformes Vergabeverfahren zu wählen.[73] Das Unternehmen A dokumentierte die Auftragswertermittlung bei 62 Beschaffungen mit einem geschätzten Gesamtauftragswert von 21,53 Mio. EUR. Bei 242 Beschaffungsvorgängen unter 100.000 EUR war die Auftragswertermittlung nicht nachvollziehbar.

(3) Nach der Ermittlung des Auftragswerts war ein Vergabeverfahren entsprechend den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes zu wählen. Dieses sah für die Vergabe von Bau–, Liefer– und Dienstleistungen im Unterschwellenbereich bis 100.000 EUR eine Direktvergabe vor, bei der eine Leistung formfrei bezogen werden konnte.

In mindestens sechs Fällen vergab das Unternehmen A Aufträge für Bau–, Liefer– und Dienstleistungen in mehreren Teilaufträgen als Direktvergaben an dieselben Unternehmen und überschritt damit den mit Direktvergaben verbundenen Schwellenwert von 100.000 EUR[74] (Tabelle 25). Das Unternehmen A vergab z.B. die architektonische Gestaltung der Plätze entlang des Durchbindungsprojekts aufgrund der Einzigartigkeit jeweils als eigenständiges Gewerk in mehreren Teilaufträgen ohne Einholung von Vergleichsangeboten.

[73] RH–Bericht „Beschaffungsprozesse von Bauleistungen in Bruck an der Mur, Gmunden und Hollabrunn" (Reihe Steiermark 2016/8)

[74] Besteht eine Dienstleistung aus der Erbringung gleichartiger Leistungen in mehreren Losen, für die jeweils ein gesonderter Auftrag vergeben wird, so ist als geschätzter Auftragswert der geschätzte Gesamtwert aller dieser Lose anzusetzen (§ 184 Abs. 4 Bundesvergabegesetz 2006) und das Vergabeverfahren dementsprechend zu wählen.

Das Unternehmen A argumentierte gegenüber dem RH, dass es sich bei den Teilaufträgen

- um nicht gleichartige Leistungen handle sowie
- bei der Vergabe des Bauloses 1 die Ausführung des Bauloses 2 nicht sicher war, und deshalb eine getrennte Vergabe gerechtfertigt gewesen sei.

Tabelle 25: Direktvergaben jeweils an dasselbe Unternehmen

Gewerk	Direktvergaben an dasselbe Unternehmen	Vergabesumme aller Aufträge	vorläufige Schlussrechnungssumme[1]
	Anzahl	in EUR	
architektonische Gestaltung[2]	5	142.500	130.462
architektonische Gestaltung[3]	16	62.235	62.235
kaufmännisches Controlling[2]	3	122.400	157.205
technisches Controlling[2]	4	102.335	124.136
erschütterungstechnische Begleitung[2]	8	138.636	162.833
Baumeister[2]	6	120.521	129.680
Fahrleitung Material und Montage[2]	12	158.012	177.066

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

[1] Stand: vorläufige Kostenfeststellung 2019 (netto)
[2] Vergabe durch das Unternehmen A
[3] zusätzliche Vergaben durch die Stadtgemeinde Gmunden; diese Vergaben erfolgten nicht im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung

Zu den einzelnen Gewerken war Folgendes festzustellen:

- Für die architektonische Gestaltung vergab das Unternehmen A – auf Wunsch des Beirats – mittels Direktvergabe an ein Architekturbüro fünf Aufträge zwischen 15.000 EUR und 34.000 EUR (Vergabesumme insgesamt rd. 142.500 EUR). Zusätzlich vergab die Stadtgemeinde Gmunden weitere 16 Aufträge zwischen 300 EUR und 31.000 EUR (Gesamtsumme von rd. 62.200 EUR) an dasselbe Architekturbüro, das somit insgesamt rd. 193.000 EUR für die architektonische Gestaltung des Durchbindungsprojekts Traunseetram erhielt.
- Das kaufmännische und technische Controlling vergab das Unternehmen A[75] zwischen 2014 und 2019 – ohne Vergleichsangebote – an eine Wirtschaftsprüfungs– und Steuerberatungsgesellschaft sowie an ein Ingenieurbüro mittels jeweils drei bzw. vier aufeinanderfolgender Direktvergaben. Die Volumina der einzelnen Direktvergaben summierten sich jeweils auf über 100.000 EUR (Vergabeschwelle bei Direktvergaben; Tabelle 25). Die schriftlich vorliegenden Angebote der Wirtschaftsprüfungs– und Steuerberatungsgesellschaft sowie des Ingenieurbüros nahmen auf die Bauphasen Baulos 1 und Baulos 2 Bezug. Insgesamt überschritten die Angebote den Schwellenwert. Das Unternehmen A sah gegenüber dem RH die Direktvergaben als gerechtfertigt an, weil hier „Mehrkostenforderungen" vorgelegen wären.
  Für die Vergabe des kaufmännischen und technischen Controllings lagen weder eine Leistungsbeschreibung noch eine formale Auftragswertermittlung der zu vergebenden Leistungen vor.

(4) In rd. 86 % aller Beschaffungsvorgänge des Durchbindungsprojekts bzw. rd. 93 % aller Direktvergaben mit einer vorläufigen Schlussrechnungssumme von insgesamt 2,63 Mio. EUR (bzw. rd. 10 % der Schlussrechnungssumme) lagen dem Unternehmen A bei der Vergabe nur ein Angebot vor.

(5) Die Aufgabe der Örtlichen Bauaufsicht ist u.a. die Kontrolle der für die Abrechnung erforderlichen Mehrkostenforderungen und Zusatzaufträge sowie die Prüfung aller Rechnungen auf Richtigkeit und Vertragsgemäßheit. Die Unternehmensgruppe A als Fördernehmer legte dem RH zusammen mit der vorläufigen Schlussrechnung die Prüfprotokolle der Örtlichen Bauaufsicht vor. Der RH überprüfte exemplarisch die Baumeisterarbeiten für das Baulos 2.

[75] nach mündlicher Absprache mit den Fördergebern

Tabelle 26: Vorgelegte Unterlagen durch den Fördernehmer

Gewerk	Vergabesumme	protokollierte Mehrkosten[1]	Schlussrechnungssumme[2]	Differenz
	in Mio. EUR (netto)			
Baumeister Baulos 2A–1	1,93	0,12	2,14	0,09
Baumeister Baulos 2BC	12,88	0,96	15,07	1,23

Rundungsdifferenzen möglich Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

[1] durch die Örtliche Bauaufsicht
[2] Stand: vorläufige Kostenfeststellung März 2019

Die Differenzen ergaben sich – laut Auskunft des Fördernehmers gegenüber dem RH – vor allem aus der Indexierung[76], Abrechnungsvereinbarungen für zeitgebundene Kosten und Stillliegezeiten, Regieleistungen und diversen Massenmehrungen. Alle Mehrkostenforderungen wären durch die Örtliche Bauaufsicht geprüft und bestätigt worden. Protokolle der Örtlichen Bauaufsicht für die in Tabelle 26 als „Differenz" ausgewiesenen Beträge legten die Fördernehmer nicht vor.

39.2 Der RH hielt fest, dass bei den Vergaben im Unterschwellenbereich, die rd. 22 % der vorläufigen Schlussrechnungssumme ausmachten, insbesondere bei den durchgeführten Direktvergaben[77] folgende Mängel auftraten:

- keine oder mangelhafte Dokumentation der Auftragswertermittlung
- keine Dokumentation der Wahl des Vergabeverfahrens
- keine Leistungsbeschreibung
- keine Einholung von Vergleichsangeboten

Der RH kritisierte, dass das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden keine wirksame Kontrolle der Abwicklung der Vergabeverfahren sicherstellten, sodass – in mehreren Fällen – die Wahl des Vergabeverfahrens nicht dem Bundesvergabegesetz 2006 entsprach. In diesen Fällen lag die Vergabesumme über dem Schwellenwert für Direktvergaben von 100.000 EUR.

Der RH verwies dazu auf seine Empfehlung in TZ 33 und TZ 34.

Der RH wies darauf hin, dass das Bundesvergabegesetz bei der Direktvergabe von Leistungen keine ausdrückliche Verpflichtung, mehrere Angebote einzuholen, vorsah. Nach Ansicht des RH ist jedoch die Einholung von Vergleichsangeboten – auch im Fall von Direktvergaben – aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Leistungsbeschaffung zweckmäßig.[78]

[76] mindestens rd. 355.000 EUR

[77] Die Direktvergaben im Unterschwellenbereich machten rd. 12 % der Schlussrechnungssumme aus.

[78] RH–Bericht „Beschaffungsprozesse von Bauleistungen in Bruck an der Mur, Gmunden und Hollabrunn" (Reihe Steiermark 2016/8)

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, bei Direktvergaben – unter Berücksichtigung der Transaktionskosten – Vergleichsangebote einzuholen, um eine möglichst wirtschaftliche Leistungserbringung sicherzustellen.

Der RH hielt kritisch fest, dass das Unternehmen A als Fördernehmer bei rd. 80 % der Vergaben (unter 100.000 EUR) keine nachvollziehbare Auftragswertermittlung entsprechend dem Bundesvergabegesetz 2006 durchführte, obwohl ein externes kaufmännisches und technisches Controlling sowie ein Kontrollgremium eingerichtet waren.

Ferner kritisierte er, dass bei mindestens zwei Vergaben weder eine Leistungsbeschreibung noch eine Auftragswertermittlung vorlagen.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, sicherzustellen, dass Fördernehmer bei Vergaben den Leistungsinhalt und den geschätzten Auftragswert vor der Ausschreibung ermitteln und dokumentieren, um die Zulässigkeit und die Qualität des gewählten Vergabeverfahrens gewährleisten und nachvollziehen zu können.

Der RH hielt weiters fest, dass die dem RH vorgelegten Protokolle der Örtlichen Bauaufsicht die Mehrkostenforderungen nicht zur Gänze abbildeten.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, besonderes Augenmerk auf die Prüfung der Schlussrechnungen zu legen.

39.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in ihren Stellungnahmen darauf, dass sie als Fördergeber keine Aufträge zur Umsetzung des Projekts Traunseetram erteilt hätten. Die Empfehlungen würden unter dem Gesichtspunkt der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zukünftig unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit bei Berücksichtigung des geschätzten jeweiligen Auftragswerts Berücksichtigung finden. Hinsichtlich der empfohlenen Sicherstellung der Dokumentation der Ermittlung des Auftragswerts durch die Fördernehmer würden künftig geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden verwiesen in diesem Zusammenhang darauf, dass nach Erkenntnisstand zur Zeit der Stellungnahme eine Vorabprüfung durch eine Kontrollinstanz der Fördergeber vor der jeweiligen Auftragsvergabe zumindest stichprobenweise durchgeführt werden müsste, was einen nicht zu unterschätzenden Zeit– und Arbeitsaufwand bedeute.

Basierend auf einer Stellungnahme des Unternehmens A teilten das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden weiters mit:

- Beim Durchbindungsprojekt Traunseetram sei als Maßstab für die Auftragswertberechnung grundlegend auf den vergaberechtlichen Bauvorhabensbegriff abgestellt worden. Für die Beurteilung, ob ein für die Berechnung des geschätzten Auftragswerts maßgebliches einheitliches Vergabevorhaben vorliege, sei sohin von einer technisch funktionalen Betrachtungsweise ausgegangen worden. Diese Betrachtung habe die Einbeziehung unterschiedlicher Gesichtspunkte, wie den fehlenden örtlichen und zeitlichen Zusammenhang der einzelnen Bauwerke, deren unterschiedliche Detailplanung, die getrennten Baubewilligungen für einzelne Bauabschnitte, die nicht gleichzeitig für alle Bauphasen eingeleiteten Vergabeverfahren, die unterschiedlichen Gegebenheiten insbesondere bei Anbindung an schon bestehende Infrastruktur sowie die Realisierung einzelner Abschnitte nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit, erfordert. Solcherart selbstständig funktionsfähige Bauvorhaben seien im Einklang mit der österreichischen Vergabespruchpraxis nicht zusammengerechnet, sondern bauwerksweise getrennt voneinander behandelt und ausgeschrieben worden.
- So weit es zu Direktvergaben gekommen sei, seien diese im Rahmen der in Anspruch genommenen Losregelung gemäß Bundesvergabegesetz 2006 erfolgt, sodass 20 % des Gesamtauftragswerts nach den Regeln des Unterschwellenbereichs vergeben werden konnten. In diesen Fällen sei für die Wahl des Vergabeverfahrens der Wert des einzelnen Gewerks als geschätzter Auftragswert angesetzt worden.
- Die einzelnen geschätzten Auftragswerte seien stets vor Ausschreibung der Leistung sachkundig ermittelt worden, wobei für Kleinvergaben vorwiegend auf die langjährige Branchenerfahrung bei Beschaffungen für Eisenbahninfrastrukturprojekte des Unternehmens A, aber auch auf jene der Stadtgemeinde Gmunden und des Landes Oberösterreich bei der Beschaffung von gleichartigen Leistungen (insbesondere im Bereich des technischen und kaufmännischen Controllings) zurückgegriffen worden sei. Wie vom RH selbst angemerkt bestünde nach dem Bundesvergabegesetz 2006 bei einer Direktvergabe auch keine Verpflichtung, verbindliche Vergleichsangebote einzuholen.
- Gemäß § 201 Abs. 5 Bundesvergabegesetz 2006 seien bei Direktvergaben lediglich und soweit wirtschaftlich vertretbar der Gegenstand und Wert des Auftrags, der Name des Auftragnehmers sowie die Prüfung der Preisangemessenheit schriftlich festzuhalten. Diesen Obliegenheiten sei entsprochen worden.

Zur Zeit der Überprüfung der Örtlichen Bauaufsicht hinsichtlich der Baumeisterarbeiten für Baulos 2 durch den RH sei eine geprüfte Schlussrechnung noch nicht vorgelegen. Die Örtliche Bauaufsicht habe die Schlussrechnung für Baulos 2BC mit 19. September 2019 geprüft. Die geprüfte Schlussrechnungssumme würde 14.937.165,46 EUR betragen. Detaillierte Abrechnungsbeilagen, aus denen sich auch die als „Differenz“ ausgewiesenen Beträge ergeben würden, lägen der Schlussrechnung bei.

39.4 Der RH entgegnete dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, dass der Auftrag des wirtschaftlichen und technischen Controllings die stichprobenartige Kontrolle der Ausschreibungen, Angebote und Vergaben vorsah. Ein zusätzlicher Zeit– und Arbeitsaufwand für das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden ist deshalb für den RH nicht nachvollziehbar.

Der RH erinnerte das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden daran, dass Bauaufträge zwar in mehreren Losen und mit gesonderten Aufträgen vergeben werden können, gemäß der Losregelung des § 182 Abs. 1 Bundesvergabegesetz 2006 für die Berechnung des Auftragswerts jedoch die Summe aller Lose anzusetzen war. Die Argumentation, dass es sich um selbstständig funktionsfähige Bauvorhaben gehandelt hätte, war für den RH nicht nachvollziehbar. Umso weniger, als der spätere Auftragnehmer für die architektonische Gestaltung fünf gesonderte Angebote für die verschiedenen Lose innerhalb weniger Tage im Juni 2014 erstellt hatte. Das erste Angebot für das externe Controlling einer Wirtschaftsprüfungs– und Steuerberatungsgesellschaft nahm bereits auf die verschiedenen Bauphasen Bezug und deutete eine erneute Beauftragung für die folgenden Phasen an. Diese beiden Beispiele zeigen, dass es sich offenbar nicht um selbstständig funktionsfähige Bauvorhaben handelte, da die Betrachtung durch die Auftragnehmer alle Lose und Bauphasen miteinschloss.

Bezüglich des Vorbringens in der Stellungnahme, dass der Dokumentationspflicht gemäß § 201 Abs. 5 Bundesvergabegesetz 2006 entsprochen worden wäre, entgegnete der RH, dass ihm trotz mehrmaliger Nachfrage keine entsprechenden Unterlagen vorgelegt wurden.

Attraktivierung der Traunseetram

Öffentlichkeitsarbeit

40.1 Im Zusammenhang mit dem Durchbindungsprojekt Traunseetram flossen rd. 540.000 EUR in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit. Davon stammten rd. 410.000 EUR aus dem Budget der Finanzierungsvereinbarung 2014.

Zur Information der Bürgerinnen und Bürger über den Baufortschritt, über Umleitungen und die Erreichbarkeit von Geschäften während der Bauphase ließ die Unternehmensgruppe A ein Erreichbarkeitskonzept und Verkehrsleitsystem erstellen. Ebenso veranlasste sie die Einschaltung von Berichten und Werbung in lokalen Printmedien[79] sowie in lokalen TV–Medien[80] und ließ die Facebook–Seite „stadt.regio.tram“ betreuen. Die Stadtgemeinde Gmunden steuerte zusätzlich für die Öffentlichkeitsarbeit Mittel von rd. 70.000 EUR zur Information der Bürgerinnen und Bürger in regionalen Medien bei[81]. Der Oberösterreichische Verkehrsverbund finanzierte eine Promotion Tour für die Traunseetram in den Jahren 2017 und 2018 sowie die Eröffnungsfeier mit insgesamt 60.000 EUR.

Über die projektbegleitende Information im Zusammenhang mit der Errichtung der Durchbindung hinausgehend initiierte das Unternehmen P das Projekt „Traunsteinregion mobil“. Damit wurden für den Zeitraum Oktober 2017 bis Juni 2019 rd. 200.000 EUR für Bewusstseinsbildung, Öffentlichkeitsarbeit und Information[82] über die neuen Angebote des öffentlichen Verkehrs (Traunseetram, Traunseetaxi) in der Region bereitgestellt. Davon stammten rd. 120.000 EUR aus einer gemeinsamen Förderung des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und des Landes Oberösterreich[83]. Zielgruppe waren vor allem die Bürgerinnen und Bürger der Anrainergemeinden der Traunseetram. Daneben sah das Projekt „Traunsteinregion mobil“ auch Touristinnen und Touristen als Zielgruppe.

Die Stadtgemeinde Gmunden setzte ihre Aktivitäten hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit über die Traunseetram nach Fertigstellung des Durchbindungsprojekts eingeschränkt fort. Auf der Website des Stadtmagazins, dessen Medieninhaber die Stadtgemeinde Gmunden war, fanden sich unter der Rubrik Anreisetipps neben dem Hinweis, dass „das Jahrhundertprojekt stadt.regio.tram (Anmerkung RH: später umbenannt in Traunseetram) vollendet“ und die Stadt Gmunden somit wieder ungehindert mit PKW befahrbar war, auch Informationen zur Anreise nach Gmunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Traunseetram. Auf der Website der

79 Tips, Baustellenmagazin Tramtastisch, Schwanenbussi

80 Salzi TV

81 Schwanenbussi, Acto Magazin

82 Infofolder, Fahrpläne, App

83 Österreichisches Programm für ländliche Entwicklung 2014 bis 2020 „LE–Projektförderungen“

Stadtgemeinde Gmunden[84] zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gab es keine Hinweise auf die Traunseetram und die Erreichbarkeit der Stadtgemeinde Gmunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln etwa im Zusammenhang mit dem in der Rubrik „Kultur & Sport" dargestellten Tourismus– und Freizeitangebot. Ebenso fand sich etwa unter der Rubrik „Wirtschaft und Shopping" eine Anleitung zum richtigen Parken in Gmunden, aber keine Information zur Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit der Traunseetram.

Als Marketingmaßnahme plante die Stadtgemeinde Gmunden, beim Verkauf von Einkaufsgutscheinen für die Gmundner Innenstadtbetriebe in Zukunft einen Fahrplan der Traunseetram beizulegen. Außerdem beabsichtigte die Stadtgemeinde Gmunden, technische Voraussetzungen zu schaffen, um an Gmundner Betriebe Einzelfahrscheine verkaufen zu können, welche in der Folge deren Kunden als Alternative zu Parkmünzen zur Verfügung gestellt werden könnten.

40.2 Der RH stellte fest, dass für die projektbegleitende Information der Öffentlichkeit über das Durchbindungsprojekt Traunseetram in den Jahren 2014 bis 2018 rd. 540.000 EUR aus dem Budget der Finanzierungsvereinbarung 2014, der Stadtgemeinde Gmunden und des Oberösterreichischen Verkehrsverbunds aufgewandt wurden. Zielgruppe der Information waren vor allem die Bürgerinnen und Bürger der Anrainergemeinden. Die Stadtgemeinde Gmunden stellte die laufende Medienarbeit und Information mit Fertigstellung des Durchbindungsprojekts nahezu ein.

Der RH empfahl der Stadtgemeinde Gmunden, neben den Bürgerinnen und Bürgern verstärkt Touristinnen und Touristen als Zielgruppe anzusprechen und auf die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Gmunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Anbindung der Traunseetram an den überregionalen öffentlichen Verkehr hinzuweisen.

40.3 Die Stadtgemeinde Gmunden führte in ihrer Stellungnahme aus, dass die Empfehlung aufgegriffen werde und im Rahmen des Projekts „Salzkammergut Kulturhauptstadt 2024" forciert werden könne.

[84] www.gmunden.at

Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen

41.1 (1) Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden stellten mit der Traunseetram ein am Stand der Technik befindliches, barrierefreies öffentliches Verkehrsmittel zwischen den Bahnhöfen Gmunden und Vorchdorf bereit. Ziel war die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und eine damit erwartete Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr. Auch die Abstimmung des Takts der Traunseetram mit dem ÖBB–Fahrplan und dem Citybusnetz von Gmunden sollte eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen bewirken. Dennoch waren seit Inbetriebnahme der Traunseetram die angestrebten Fahrgastzahlen nicht erreicht.

Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden hatten mit der Traunseetram in etwa eine Verdoppelung der bis dahin in der Gmundner Straßenbahn und der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf erreichten Fahrgastzahlen angestrebt; also eine Steigerung von insgesamt 1.660 Fahrgästen pro Werktag (vor Realisierung der Durchbindung) auf 3.330 Fahrgäste pro Werktag bzw. auf 1 Mio. Fahrgäste pro Jahr (im Jahr 2025). Seit der Fertigstellung des Durchbindungsprojekts nutzten im Zeitraum Oktober 2018 bis September 2019 durchschnittlich rd. 2.260 Fahrgäste pro Werktag die Traunseetram.

Die Stadtgemeinde Gmunden hatte seit Inbetriebnahme der Traunseetram u.a. folgende Maßnahmen gesetzt, um die Fahrgastzahlen zu heben:

- Fahrkartenkauf für die Traunseetram in der städtischen Bürgerservicestelle, da sich der Fahrkartenkauf in der Straßenbahn teilweise als Hemmschwelle herausgestellt hatte
- Planung eines Wohnbauprojekts im Einzugsgebiet der Traunseetram
- kostenfreie Fahrt in der Traunseetram an ausgewählten Tagen

Überlegungen, welche zusätzlichen Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Traunseetram getroffen werden könnten, enthielten der 2016 vorgelegte Endbericht des mit Mitteln des Klima– und Energiefonds geförderten Projekts „Smart City Gmunden“ und die aus dem Jahr 2018 stammende Strategie „Stadtgemeinde Gmunden – Generalplan Mobilität“ (in der Folge: **Mobilitätsstrategie**). Auch die „Stadtregionale Strategie für die Stadtregion Gmunden“, mit der im Jahr 2019 eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für die sechs Gemeinden Altmünster, Gmunden, Gschwandt, Laakirchen, Pinsdorf und Vorchdorf vorgestellt wurde, sowie die im Jahr 2010 im Auftrag der Unternehmensgruppe A erstellte Potenzialanalyse „Straßenbahn–Durchbindung Gmunden“ enthielten Hinweise auf Maßnahmen, die zur Steigerung der Fahrgastzahlen ergriffen werden könnten.

(2) Im Endbericht des Projekts „Smart City Gmunden“ war die Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen entlang der Traunseetram als fahrgaststeigernde Maßnahme genannt. Im Stadtgebiet von Gmunden wurde der Zugang zu der am nördlichen Stadtrand von Gmunden gelegenen Haltestelle „Engelhof“, die ein Siedlungsgebiet von Gmunden[85] mit rd. 800 Einwohnerinnen und Einwohnern erschloss und ab welcher der Takt der Traunseetram verdichtet war, als verbesserungswürdig beschrieben. Diese Haltestelle konnte nur über einen Umweg erreicht werden, da die topografische Lage eine Barriere für einen direkten Zugang zur Traunseetram darstellte.

Auch die Mobilitätsstrategie empfahl, den Zugang von der Wohnsiedlung zur Haltestelle Engelhof zu verbessern. Der Zugang war auch nach Eröffnung der Traunseetram nicht verbessert worden, sodass das Siedlungsgebiet weiter an einen stündlich fahrenden Citybus angeschlossen blieb, dessen Haltestelle leichter zu erreichen war. Die Stadtgemeinde Gmunden beabsichtigte, bis Ende 2019 ein Leitsystem zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen der Traunseetram zu installieren.

(3) In der Mobilitätsstrategie war der Vorschlag enthalten, am Areal der Haltestelle „Engelhof“ eine Park & Ride–Fläche zu errichten. Das Land Oberösterreich plante mittelfristig, sich an der Finanzierung für eine Park & Ride–Anlage bei der Station „Engelhof“ zu beteiligen, weil diese aus mehreren Richtungen per PKW gut erreichbar war und somit eine Möglichkeit zum Umstieg auf die Traunseetram bot. Im Verkehrsausschuss der Stadtgemeinde Gmunden war im Oktober 2018 ein Grundsatzbeschluss zur Errichtung von Parkmöglichkeiten bei der Haltestelle „Engelhof“ gefasst worden.

(4) Die Haltestellen an der Traunseetram waren mit einem elektronischen Fahrgastinformationssystem zu Abfahrtszeiten und Anschlussmöglichkeiten ausgestattet. Der Endbericht des Projekts „Smart City Gmunden“ enthielt darüber hinaus die Empfehlung, die Haltestellen mit einem Umgebungsplan auszustatten und dabei auch touristische Informationen aufzunehmen. Die Stadtgemeinde Gmunden beabsichtigte, bis Ende 2019 die Haltestellen mit Infotafeln zu ergänzen.

(5) Die Mobilitätsstrategie empfahl weiters als fahrgastfördernde Maßnahme günstigere Fahrpreise für die Traunseetram und enthielt dazu mehrere Vorschläge.[86]

Vergünstigte Tarifmodelle für den öffentlichen Verkehr als zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots sah auch die „Stadtregionale Strategie für die Stadtregion Gmunden“ als Maßnahme zur Steigerung der Auslastung des öffent-

[85] Siedlung Schörihub

[86] • unentgeltliche Nutzung der Traunseetram zwischen den Stationen „Rathausplatz“ und „Klosterplatz“
• kombinierte Park– und Öffitickets
• Einbindung der Traunseetram in die auch touristisch zu nutzende „Salzkammergut–Card“
• Verhandlung eines Zonenprodukts „Traunsee“ mit den umliegenden Gemeinden

lichen Verkehrs. Der in diesem Strategiedokument enthaltene Vorschlag sah dazu die finanzielle Unterstützung der Gemeinden für – gegenüber dem normalen Verbundtarif – reduzierte Fahrpreise für Bewohnerinnen und Bewohner und Touristinnen und Touristen vor.

Mittels Verkehrsdienstevertrags finanzierten das Land Oberösterreich bzw. der Oberösterreichische Verkehrsverbund und die Stadtgemeinde Gmunden einzelne Freifahrt–Tage auf der Traunseetram, wie die Einkaufssamstage im Dezember, an denen die Traunseetram ohne Fahrschein genutzt werden konnte.

(6) Die Potenzialanalyse „Straßenbahn–Durchbindung Gmunden" aus dem Jahr 2010 ging davon aus, dass die Sperre der Gmundner Traunbrücke für den Individualverkehr[87] eine Verschiebung von diesem hin zum öffentlichen Verkehr und damit eine Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Traunseetram bewirken würde.

41.2 Der RH hielt positiv fest, dass sowohl das Land Oberösterreich als auch die Stadtgemeinde Gmunden Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Traunseetram gesetzt hatten, wie etwa einzelne Freifahrt–Tage an Einkaufssamstagen. Er wies jedoch darauf hin, dass die bis zum Jahr 2025 angestrebte Anzahl von 3.330 Fahrgästen pro Werktag deutlich über dem tatsächlichen Fahrgastaufkommen im ersten Betriebsjahr der Traunseetram lag (durchschnittlich 2.260 Fahrgäste pro Werktag, TZ 11). In den Jahren 2010 bis 2019 waren in vier Mobilitäts– und Entwicklungsstrategiedokumenten für den Raum Gmunden weitere mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen erhoben worden, die das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden bislang nicht umsetzten.

Der RH empfahl dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden, in Abstimmung mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund die am besten geeigneten Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen zu erheben und diese sodann umzusetzen.

41.3 Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden führten in ihren Stellungnahmen aus, die Empfehlung aufzugreifen. Eine Umsetzung erfolge im Rahmen der Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften nach Maßgabe der finanziellen Mittel.

[87] also ein Fahrverbot für den Durchgangsverkehr in der Gmundner Innenstadt

Schlussempfehlungen

42 Zusammenfassend empfahl der RH:

		Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
(1)	Für die Beschlussfassung von Infrastrukturprojekten wäre – neben dem zu erwartenden Mitteleinsatz der eigenen Gebietskörperschaft – auch eine gebietskörperschaftenübergreifende Betrachtung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen. (TZ 3)	X	X	X	
(2)	Bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr sollten alle in Frage kommenden öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Bus) in eine Variantenanalyse aufgenommen und einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit einem transparenten und nachvollziehbaren Bewertungsverfahren unterzogen werden. (TZ 5)		X	X	
(3)	Bei Projektplanungen im Infrastrukturbereich des öffentlichen Verkehrs wären alle in Frage kommenden Trassenvarianten zu analysieren und einem transparenten sowie nachvollziehbaren Bewertungsverfahren zu unterziehen. (TZ 5)		X	X	
(4)	Die Fahrgastpotenziale für die Regionen wären weiterhin zu erheben und diese im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund (OÖ Verkehrsverbund–Organisations GmbH Nfg. & Co KG) zu analysieren, um aussagekräftige Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen sicherzustellen. (TZ 7)		X		
(5)	Im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund wäre eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen bereits bei der Planung des Trassenverlaufs vorzusehen, um ein möglichst attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs für die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. (TZ 8)		X	X	
(6)	Künftige Potenzialanalysen sollten weiterhin auf der Grundlage von Fahrgastzählungen in Kombination mit repräsentativen Fahrgastbefragungen durchgeführt werden. (TZ 10)	X	X	X	
(7)	Bei Potenzialanalysen und darauf aufbauenden Prognoserechnungen wären die Erkenntnisse der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen und des darauf basierenden Verkehrsmodells des Landes Oberösterreich zu berücksichtigen. (TZ 10)	X	X	X	
(8)	Die Ergebnisse von Potenzialanalysen sollten kritisch von Expertinnen und Experten der Gebietskörperschaften im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund gewürdigt werden. (TZ 10)	X	X	X	
(9)	Bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr wären alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse aufzunehmen, um die verkehrliche Wirkung vergleichen zu können. (TZ 10)	X	X	X	
(10)	Eine Wertung der Effektivität sollte nicht allein anhand der Steigerungsrate der Fahrgastzahlen, sondern insbesondere anhand der Relation der prognostizierten Fahrgastzahlen mit der Leistungsfähigkeit des eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittels vorgenommen werden. (TZ 10)	X	X	X	
(11)	Es wären Maßnahmen zu setzen, um das in der Potenzialanalyse von 2010 ausgewiesene Fahrgastaufkommen der früheren Straßenbahn Gmunden, der früheren Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf und der parallel zum Durchbindungsprojekt damals geführten Buslinie für den öffentlichen Verkehr zumindest wieder zu erreichen. (TZ 11)		X	X	X

	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
(12) Im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund wäre eine Nutzen–Kosten–Analyse zur Erweiterung der Traunseetram unter Einbeziehung aller relevanten öffentlichen Verkehrsmittel durchzuführen. (TZ 12)	X	X	X	
(13) Bei Projekten im öffentlichen Verkehr wären nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Realisierungsentscheidungen heranzuziehen, die auf einer vollständigen und regelmäßig aktualisierten Gesamtbetrachtung des erwarteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufbauen. (TZ 13)	X	X	X	
(14) Nur jene Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr sollten umgesetzt werden, die durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von Nutzen–Kosten–Analysen ein positives Nutzen–Kosten–Verhältnis (größer 1,0) erwarten lassen. (TZ 14)	X	X	X	
(15) Im Rahmen von Nutzen–Kosten–Analysen wären auch Sensitivitätsanalysen durchzuführen, um festzustellen, wie sich Veränderungen von Eingangsparametern (z.B. Steigerung der Projektkosten oder zu erwartende Fahrgastzahlen) auf das Nutzen–Kosten–Verhältnis des beabsichtigten Verkehrsprojekts auswirken. (TZ 15)	X	X	X	
(16) Vor der Realisierung von Projekten im öffentlichen Verkehr wäre eine vollständige und realistische Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen und diese dem Projektfortschritt entsprechend zu aktualisieren. (TZ 17)	X	X	X	
(17) Entscheidungsrelevante Studien zu Projekten im öffentlichen Verkehr wären – zur Sicherstellung von deren Objektivität – vom Land bzw. der Stadtgemeinde selbst zu beauftragen und inhaltlich all jene Aspekte vorzugeben, die für den sachlichen Entscheidungsprozess notwendig sind. (TZ 18)		X	X	
(18) Vor der Gewährung von Mitteln aus der Privatbahnförderung • wäre rechtzeitig die Zustimmung aller im Finanzierungsübereinkommen angeführten Projektpartnerinnen und Projektpartner einzuholen und es • wären die Nachweise der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit sowie die Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten zu überprüfen und ebenso das Vorliegen der sonstigen Finanzierungsvoraussetzungen schriftlich und nachvollziehbar zu dokumentieren. Darüber hinaus wäre bei Planung und Durchführung von Investitionen auf allfällige Festlegungen in bundesweiten Planungsdokumenten im Verkehrsbereich nachweislich Bedacht zu nehmen. (TZ 19)	X			
(19) Die Wirksamkeit der aufgrund der Erschütterungs– und Lärmmessungen veranlassten Verbesserungsmaßnahmen im Bereich Kuferzeile sollte sichergestellt werden. (TZ 20)		X	X	
(20) Im Rahmen von Förderungen wären allfällige Eigenmittelbeiträge der Projektwerber von vornherein dem Grunde und der Höhe nach zu regeln, um damit die Förderbeiträge der öffentlichen Hand vorweg zu reduzieren. (TZ 23)		X	X	
(21) Ehestmöglich wäre für die Finanzierung der Remise Engelhof zu sorgen, um den Substanzwert der neuen Niederflur–Straßenbahn–Garnituren nicht vorzeitig zu mindern. (TZ 24)	X	X	X	
(22) Eine verbindliche Vereinbarung mit der Unternehmensgruppe A zur (Mit–)Nutzung der Remise und Werkstätte in Vorchdorf durch die Traunseetram nach Laufzeitende des bestehenden Verkehrsdienstevertrags wäre zeitnah zu treffen. (TZ 24)				X

	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
(23) Bei Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr wären die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs gebietskörperschaftenübergreifend zu kalkulieren. (TZ 26)	X	X	X	X
(24) Für die Finanzierung der für einen optimalen Betriebsablauf der Traunseetram noch zu realisierenden Projektkomponenten wäre ehestmöglich zu sorgen. (TZ 27)	X	X	X	
(25) Kriterien für die Gewährung von Förderungen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sollten in einem Förderprogramm oder eigenen Förderrichtlinien festgelegt werden. (TZ 28)		X	X	
(26) Die Förderrichtlinien wären für alle Förderungen anwendbar zu machen, auch für jene, die vom Oberösterreichischen Landtag zu beschließen sind. (TZ 28)		X		
(27) Es wären • Förderungen nur bei Vorliegen eines schriftlichen Förderantrags, der einen Leistungs–, Kosten–, Zeit– und Finanzierungsplan enthält, zu gewähren. • Förderungen nur dann zu gewähren, wenn alle Rahmenbedingungen aus dem Projektumfeld, die maßgeblichen Einfluss auf den Erfolg eines Projekts nehmen können, geklärt sind. • in Förderverträgen die Förderquote bzw. die von den Fördernehmern zu erbringenden Eigenleistungen festzuhalten. (TZ 28)		X	X	
(28) Zur Kontrolle und Steuerung von Förderungen wären Controlling–Standards vorzugeben. Der Detaillierungsgrad der Berichte des Controllings wäre so festzulegen, dass entscheidungsrelevante Daten transparent dargestellt werden, damit das Kontrollgremium die Mittelverwendung nachvollziehen kann. (TZ 30)		X	X	
(29) Von den Fördernehmern wären geeignete Nachweise der widmungsgemäßen Verwendung der Fördergelder einzufordern. (TZ 30)		X	X	
(30) Die Aufgaben des Kontrollgremiums sollten so festgelegt werden, dass eine wirkungsvolle laufende Kontrolle sichergestellt ist. (TZ 30)		X	X	
(31) Vor Beginn der Bauphase wäre vertraglich eine Projektorganisation mit klarer Kompetenz– und Entscheidungsstruktur festzulegen. (TZ 31)		X	X	
(32) Kontroll– und Beratungsorgane wären in Finanzierungsvereinbarungen festzulegen und diese rechtzeitig mit Projektstart einzurichten, um klare Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen sicherzustellen. (TZ 32)		X	X	
(33) Die Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen sowie der Umfang und das Mindestmaß des Berichtswesens von Kontroll– und Beratungsorganen sollten in einem Organisationshandbuch festgelegt werden. (TZ 32)		X	X	
(34) Gremien, die zur Kontrolle von Förderungen eingesetzt werden, wären mit wirksamen Kontrollmöglichkeiten auszustatten. Überdies sollte dokumentiert werden, wie deren Änderungsvorschläge umgesetzt wurden bzw. aus welchen Gründen keine Umsetzung erfolgte. (TZ 33)		X	X	
(35) Controlling– und Kontrollfunktionen sollten vom Fördergeber selbst beauftragt werden, um ein direktes Vertragsverhältnis zwischen Controlling und Kontrolle sowie dem Fördernehmer zu vermeiden. (TZ 34)		X	X	

	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	Land Oberösterreich	Stadtgemeinde Gmunden	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
(36) Bei der Beauftragung des kaufmännischen und technischen Controllings wären die Aufgaben und der Kontrollumfang schriftlich zu definieren, um die erbrachten Leistungen nachvollziehen und anhand eines Soll–Ist–Vergleichs bewerten zu können. (TZ 34)		X	X	
(37) Bei Bauvorhaben sollte auf die Einhaltung von Prozessen sowie auf die Festlegung von klaren Entscheidungs– und Verantwortungskompetenzen geachtet werden. (TZ 35)			X	
(38) Bei Bauprojekten wären bereits in den Förderverträgen die eigene Mitbestimmung bei der Umsetzung festzulegen und rechtzeitig Entscheidungsgremien auf sachgerechter Grundlage einzurichten. (TZ 35)		X		
(39) Art, Umfang und Wert der von Fördernehmern zu erbringenden Eigenleistungen, die aus dem Projektbudget finanziert werden, wären im Vorfeld schriftlich festzulegen. (TZ 36)		X	X	
(40) Bei Direktvergaben sollten – unter Berücksichtigung der Transaktionskosten – Vergleichsangebote eingeholt werden, um eine möglichst wirtschaftliche Leistungserbringung sicherzustellen. (TZ 39)		X	X	
(41) Es wäre sicherzustellen, dass Fördernehmer bei Vergaben den Leistungsinhalt und den geschätzten Auftragswert vor der Ausschreibung ermitteln und dokumentieren, um die Zulässigkeit und die Qualität des gewählten Vergabeverfahrens gewährleisten und nachvollziehen zu können. (TZ 39)		X	X	
(42) Besonderes Augenmerk sollte auf die Prüfung der Schlussrechnungen gelegt werden. (TZ 39)		X	X	
(43) Neben den Bürgerinnen und Bürgern wären verstärkt Touristinnen und Touristen als Zielgruppe der Traunseetram anzusprechen und auf die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Gmunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Anbindung der Traunseetram an den überregionalen öffentlichen Verkehr hinzuweisen. (TZ 40)			X	
(44) In Abstimmung mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund wären die am besten geeigneten Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen zu erheben und diese sodann umzusetzen. (TZ 41)		X	X	

Rechnungshof Österreich

Wien, im Oktober 2020
Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

Anhang

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

OÖ Verkehrsverbund–Organisations GmbH Nfg. & Co KG

Aufsichtsrat

Vorsitz

LR Franz Hiesl	(20. September 2005 bis 5. Februar 2016)
LR Mag. Günther Steinkellner	(seit 7. Juni 2016)

Stellvertretung

LBD Dipl.–Ing. Konrad Tinkler	(17. April 2010 bis 10. Juni 2015)
LR Ing. Reinhold Entholzer	(2. Juni 2012 bis 5. Februar 2016)
LAbg. Mag. Helena Kirchmayr	(7. Juni 2016 bis 29. Dezember 2016)
LBD Dipl.–Ing. Dr. Günther Knötig	(seit 10. Juni 2015)

Geschäftsführung

Dipl.–Ing. Herbert Kubasta, MAS, MBA[1]	(seit 20. September 2005)

[1] Bei der OÖVG handelt es sich um eine GmbH & Co KG, deren Kommanditistin die OÖ Landesholding GmbH und deren arbeitsführende Komplementärin die OÖ Verkehrsholding GmbH ist. Die Geschäfte der KG werden daher von der Geschäftsführung der OÖ Verkehrsholding GmbH wahrgenommen.

Beschluss–Chronologie zum Projekt Traunseetram

Den Finanzierungsbeiträgen des Bundes, des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Gmunden zu den Investitionskosten der Traunseetram lagen in den Jahren 2002 bis 2015 folgende Beschlüsse zugrunde:

Tabelle A: Beschluss–Chronologie

Beschluss–Chronologie Traunseetram				
Beschlussgegenstand	von wem beschlossen	wann beschlossen	Beschlussbeträge	von wem umgesetzt
Erstellung einer Studie über die Chancen eines künftigen Tramsystems in Gmunden „Machbarkeitsstudie 2003“	Stadtrat der Stadtgemeinde Gmunden	Februar 2002	6.000 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 3.510 EUR)	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landesregierung	Februar 2003	17.540 EUR	
Studie „Standort Remise“	OÖ Landesregierung	Mai 2003	12.720 EUR	Land Oberösterreich
Studie „Zusammenstellung von Fahrgastpotenzialen“	OÖ Landesregierung	Mai 2003	2.400 EUR	Land Oberösterreich
Straßenbahn Gmunden „NEU“ – Zustimmung zur Sanierung und Erweiterung der Gmundner Straßenbahn (Kostentragung Stadtgemeinde Gmunden 25 %)	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	April 2003 (Grundsatzbeschluss)	–	–
Generalsanierung Kuferzeile, 1. Abschnitt	OÖ Landesregierung	April 2003 März 2004	843.750 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 807.632,95 EUR)	Unternehmensgruppe A
	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	April 2003 (Grundsatzbeschluss)	–	
		Juni 2004 (Mittelfreigabe)	269.210,99 EUR	
Kreisverkehr Kaltenbrunnerstraße	Stadtrat der Stadtgemeinde Gmunden	Juni 2005 (Grundsatzbeschluss) Mai 2007 (Mittelfreigabe)	89.072,96 EUR	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landesregierung	September 2005	330.000 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 267.219 EUR)	
6. Mittelfristiges Investitionsprogramm – Übereinkommen zur Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (2005 bis 2009)	OÖ Landtag	November 2005	1.466.500 EUR	Unternehmensgruppe A
	Bund vertreten durch das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen	Juni 2005	1.466.500 EUR	

Beschluss–Chronologie Traunseetram				
Beschlussgegenstand	von wem beschlossen	wann beschlossen	Beschlussbeträge	von wem umgesetzt
Projektkoordination Straßenbahn Gmunden für die Jahre 2006 bis 2008	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	November 2006	26.378 EUR	Unternehmen R
Studie „Verkehrsfluss-simulation – Stauverursacher“	OÖ Landesregierung	März 2007	11.236,50 EUR	Land Oberösterreich
Sonderinvestitionsprogramm Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf 2007 bis 2009	Bund vertreten durch das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen	Juli 2007	1.285.600 EUR	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landesregierung	November 2007	1.285.600 EUR	
Generalsanierung Kuferzeile, 2. Teilabschnitt (nachträglich als Anteil für Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden eingerechnet)	OÖ Landesregierung	Juni 2007	1.125.000 EUR	Unternehmensgruppe A
	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	Oktober 2007	375.000 EUR	
Sonderinvestitionsprogramm Straßenbahn Gmunden 2007 bis 2010	Bund vertreten durch das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Ministerium	Mai 2010	90.000 EUR	
„Vorprojekt 2008“	OÖ Landesregierung	Juni 2007	46.260 EUR	Unternehmensgruppe A
7. Mittelfristiges Investitionsprogramm – Übereinkommen zur Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (2010 bis 2014)	Bund vertreten durch das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen	Oktober 2010	5.000.000 EUR	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landtag	Juli 2010	5.000.000 EUR	
Brückenstudie	OÖ Landesregierung	Oktober 2011	52.009 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 48.480,93 EUR)	Unternehmensgruppe A
Erstellung der Einreichplanung RegioTram Gmunden–Vorchdorf	OÖ Landesregierung	Oktober 2012	430.000 EUR	Unternehmensgruppe A

Beschluss–Chronologie Traunseetram				
Beschlussgegenstand	von wem beschlossen	wann beschlossen	Beschlussbeträge	von wem umgesetzt
Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als StadtRegioTram nach Vorchdorf und Finanzierungskosten	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	Februar 2013 (Grundsatzbeschluss)	–	Unternehmensgruppe A
		Jänner 2014	6.000.000 EUR (Durchbindung) 54.669 EUR (Beratungskosten für ein Darlehen der Europäischen Investitionsbank)	
	OÖ Landtag	Juni 2013	24.000.000 EUR (Durchbindung) 173.118 EUR (Beratungskosten für ein Darlehen der Europäischen Investitionsbank)	
8. Mittelfristiges Investitionsprogramm – Übereinkommen zur Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf (2015 bis 2019)	Bund vertreten durch das für Verkehrsangelegenheiten zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen	Dezember 2014	5.000.000 EUR	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landtag	April 2015	5.000.000 EUR	
Endhaltestelle Gmundner Straßenbahn bei ÖBB–Bahnhof Gmunden	Gemeinderat der Stadtgemeinde Gmunden	März 2015	330.000 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 306.524,49 EUR)	Unternehmensgruppe A
	OÖ Landesregierung	Juli 2015	1.320.000 EUR (tatsächlich ausbezahlt: 1.226.097,96 EUR)	

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

Chronologie Durchbindungsprojekt

Die nachstehende Aufstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung des Durchbindungsprojekts Traunseetram unter Bezugnahme auf wesentliche, den finanziellen und terminlichen Status des Projekts beeinflussende Ereignisse und Maßnahmen:

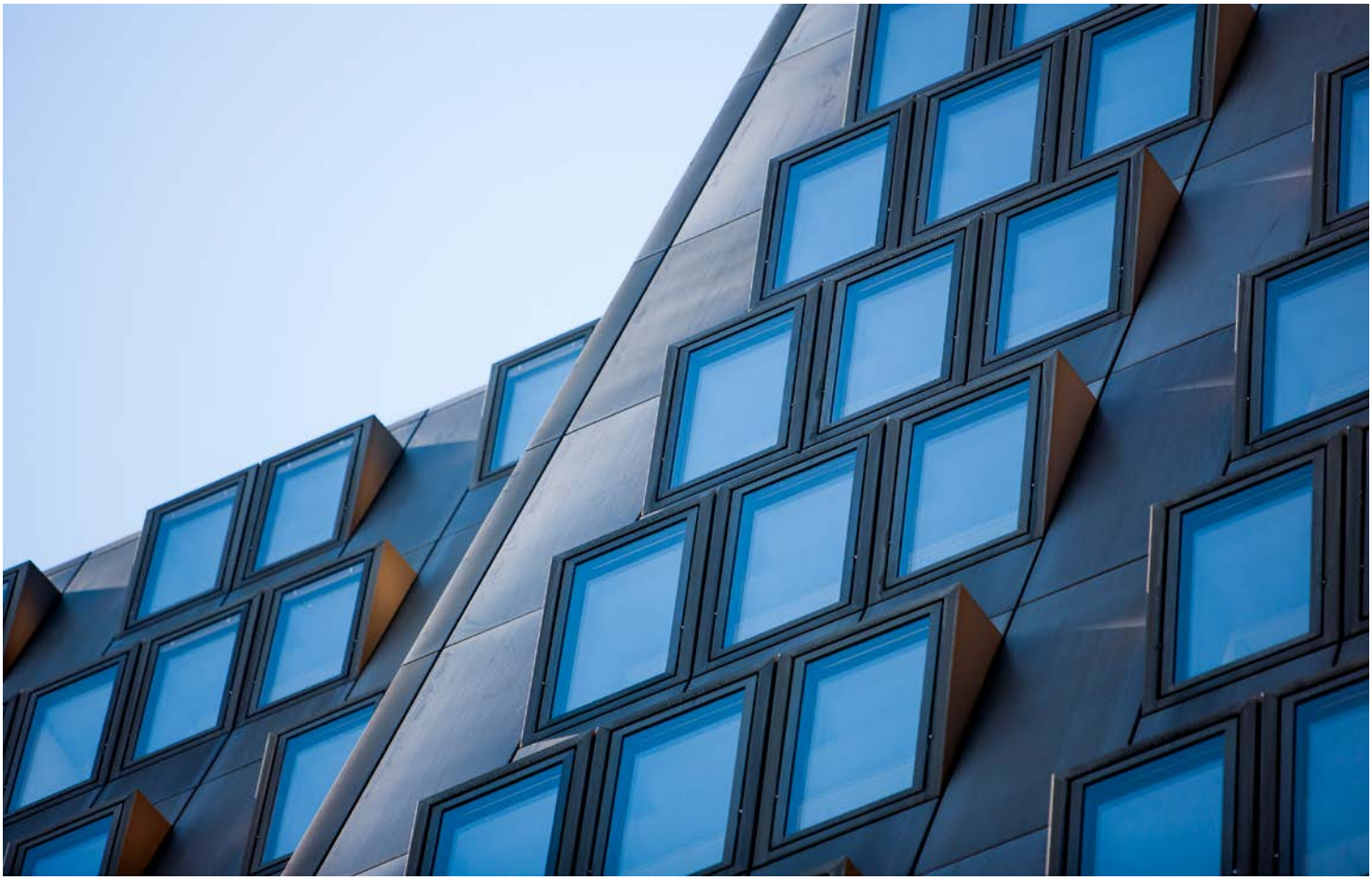
Tabelle B: Chronologie des Bauablaufs Durchbindung

Bauablauf Durchbindung Traunseetram	
Datum	Ereignis
2003 bis 2014	
24. April 2003	Gemeinderatsbeschluss: „Straßenbahn Gmunden NEU“ einstimmig angenommen
14. Februar 2013	Gemeinderatsbeschluss: Bekenntnis zur Umsetzung des Durchbindungsprojekts Traunseetram mit einem Finanzierungsanteil von 20 % und einem Kostendeckel von maximal 6 Mio. EUR
15. April 2013	Beschluss der Oberösterreichischen Landesregierung: Finanzierung des Durchbindungsprojekts Traunseetram und Beschaffung von Neufahrzeugen
13. Juni 2013	Beschluss des Oberösterreichischen Landtags: Finanzierung des Durchbindungsprojekts Traunseetram und Beschaffung von Neufahrzeugen
27. Juni 2013	erste und konstituierende Sitzung des Beirats zur Realisierung des Durchbindungsprojekts Traunseetram
30. September 2013	Gemeinderatsbeschluss: Einrichtung des Beirats und Projektauftrag an den Beirat
28. November 2013	Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn vom Seebahnhof bis zum Franz–Josef–Platz für die Dauer von 30 Jahren
16. Jänner 2014	Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Seebahnhof/Franz–Josef–Platz
20. Jänner 2014	Gemeinderatsbeschluss: Finanzierungsvereinbarung des Landes Oberösterreich, der Stadtgemeinde Gmunden mit dem privaten Verkehrsunternehmen
19. Februar 2014	Beantragung der straßenrechtlichen Baubewilligung durch die Landesstraßenverwaltung
18. März 2014	Unterzeichnung Finanzierungsvereinbarung zwischen Land Oberösterreich, Stadtgemeinde Gmunden mit dem privaten Verkehrsunternehmen
27. März 2014	Auftragserteilung Generalplanung und Örtliche Bauaufsicht
27. März 2014	eisenbahn– und straßenbaurechtliche mündliche Verhandlung
29. April 2014	erster Teilbescheid eisenbahnrechtliche Baugenehmigung: Bauphase 1 (Seebahnhof bis Klosterplatz)
21. Mai 2014	Veröffentlichung Ausschreibung Baumeister Baulos 1, Angebotsöffnung 15. Juli 2014
15. Juli 2014	erster Quartalsbericht des technischen und kaufmännischen Controllings sowie des Kontrollgremiums
1. September 2014	**Baubeginn Baulos 1**: Seebahnhof bis Klosterplatz
24. September 2014	9. Sitzung des Beirats: erste Erwähnung der Pläne zur Verbreiterung der Traunbrücke zur Anbindung der Arkaden an beiden Brückenköpfen

Bauablauf Durchbindung Traunseetram	
2. Oktober 2014	Gemeinderatsbeschluss: Beweissicherung über Bauzustand aller Häuser und Versicherung für Bauabschnitt Klosterplatz bis Franz–Josef–Platz
4. Dezember 2014	zweiter Teilbescheid eisenbahnrechtliche Baugenehmigung: Franz–Josef–Platz bis Graben
15. Dezember 2014	dritter Teilbescheid eisenbahnrechtliche Baugenehmigung Graben bis Klosterplatz
17. Dezember 2014	**Bauende Baulos 1**: Seebahnhof bis Klosterplatz
2015 bis 2018	
23. März 2015	Gemeinderatsbeschluss: Förderung der Errichtung einer Endhaltestelle und Anbindung an ÖBB–Bahnhof Gmunden, Erneuerung der Schienen und Errichtung einer überdachten Inselhaltestelle, Kosten 1,65 Mio. EUR, Finanzierung 80:20 (Land:Stadt)
28. April 2015	Mitteilung an privates Verkehrsunternehmen über Einrichtung einer Steuerungsgruppe; die erste Entscheidung am 30. März 2015 betraf die Bereitstellung von rd. 200.000 EUR für die Öffentlichkeitsarbeit Etappe II
15. Mai 2015	Beantragung der Naturschutzbewilligung für Abbruch und Neubau Traunbrücke durch Stadtgemeinde Gmunden; 19. Mai 2015 und 26. November 2015: Verbesserungsauftrag zur Nachreichung der Grundstückseigentümerzustimmungen, am 23. Dezember 2015 behoben
29. Mai 2015	Veröffentlichung Ausschreibung Baumeister Baulos 2A–1, Angebotsöffnung 21. Juli 2015
16. Juni 2015	Erkenntnis des LVwG zum **ersten eisenbahnrechtlichen Teilbewilligungsbescheid** (Klosterplatz bis Seebahnhof): Beschwerde zurückgewiesen
16. Juni 2015	Erkenntnis des LVwG zum **dritten eisenbahnrechtlichen Teilbewilligungsbescheid** (Graben bis Klosterplatz): Beschwerden zurückgewiesen
10. Juli 2015	zweite straßenbaurechtliche Einreichung
September 2015	**Baubeginn Baulos 2A–1**: Franz–Josef–Platz bis Graben, **Bauende**: März 2016
11. September 2015	Veröffentlichung Ausschreibung Baumeister Baulos 2BC, Angebotsöffnung 5. November 2015
14. September 2015	zweite mündliche Verhandlung straßenrechtliche Baubewilligung: „Auf Grund der Anregungen der Stadtgemeinde und wegen Anrainerwünschen wurde der Brückenentwurf 2014 nochmals überarbeitet“
25. September 2015	mündliche Verhandlung Wasserrecht: Amtssachverständiger fordert Einreichunterlagen zur Gestaltung der Brücke (am 23. Dezember 2015 nachgereicht)
2. November 2015	VwGH–Beschluss zum dritten eisenbahnrechtlichen Teilbewilligungsbescheid (Graben bis Klosterplatz): Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung
24. November 2015	wasserrechtlicher Bewilligungsbescheid Neubau Traunbrücke

Bauablauf Durchbindung Traunseetram	
26. November 2015	Grundstückseigentümerzustimmungen erneut urgiert (war schon seit 19. Mai 2015 offen); am 2. Dezember 2015 nachgereicht
15. Jänner 2016	Quartalsbericht technisches und kaufmännisches Controlling: veränderter Bauablauf aufgrund fehlender Bescheide, Bauverzögerung um ein Jahr
21. Jänner 2016	Bescheid straßenrechtliche Baubewilligung B120 inkl. Brücke: elf Einwendungen
Februar 2016	**Baubeginn Baulos 2BC**: Graben bis Klosterplatz
24. Februar 2016	naturschutzbehördliche Feststellung Traunbrücke
12. Mai 2016	Präsentation der Ergebnisse „Gestaltungsdialog Straßenraumgestaltung für Rathausplatz“
7. Juli 2016	Gemeinderatsbeschluss: Zusatzvereinbarung zur Finanzierungs-vereinbarung vom 18. März 2014
12. Juli 2016	Bescheid Betriebsbewilligung zwischen Franz–Josef–Platz und Graben
24. Juli 2016	Erkenntnis des LVwG zum straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid: Einwendungen abgewiesen
13. September 2016	VwGH–Erkenntnis zu Erkenntnis LVwG zum drittem Teilbescheid Eisenbahnrecht (Graben bis Klosterplatz) vom 16. Juni 2015: Revision abgewiesen
23. August 2018	Betriebsbewilligung zwischen Graben & Klosterplatz
September 2018	**Bauende Baulos 2BC**: Inbetriebnahme der Traunseetram
2. Oktober 2018	Fertigstellungsmeldung mit 26. September 2018 an das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

LVwG = Landesverwaltungsgericht
VwGH = Verwaltungsgerichtshof

Quellen: Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Gmunden

R
H