



Mag. Christian Neuwirth
Sprecher des Rechnungshofes
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
Tel.: +43 (1) 711 71 – 8435

Twitter: @RHSprecher
Facebook/RechnungshofAT
neuwirth@rechnungshof.gv.at

Traunseetram in Gmunden: Modern, leistungsfähig, aber zu wenig Fahrgäste und daher teuer

Mit der Traunseetram – sie entstand durch die Verbindung der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf – wurde 2018 ein modernes, barrierefreies und leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel in Betrieb genommen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs konnte in Gmunden damit um ein Drittel erhöht werden. Jedoch: Nach Ansicht des Rechnungshofes war bereits das prognostizierte Fahrgastaufkommen für das gewählte Verkehrsmittel Straßenbahn als deutlich zu gering einzustufen. Das zeigt der heute veröffentlichte Bericht des Rechnungshofes „Traunseetram“. Die Prüfung wurde von Bürgerinnen und Bürger angeregt. Geprüft wurden die Jahre 2014 bis 2019.

Straßenbahn bei weitem nicht ausgelastet

Die Trasse der rund 18 Kilometer langen Traunseetram führt vom ÖBB-Bahnhof Gmunden durch die Gmundner Innenstadt bis zum Bahnhof Vorchdorf. In der Stadtgemeinde Gmunden ist sie eine Straßenbahn, ab der Station Gmunden Seebad bis Vorchdorf eine Lokalbahn. Zur Verbindung beider Linien musste eine 800 Meter lange Durchbindungsstrecke gebaut werden.

In der Zeit von Oktober 2018 bis September 2019 fuhren mit der Traunseetram durchschnittlich rund 2.260 Fahrgäste pro Werktag. Die tatsächliche Anzahl der Fahrgäste blieb somit unter den Erwartungen. Im Jahr 2010 ging man davon aus, dass 2.730 Fahrgäste die neue Verkehrsverbindung nutzen würden. Der Rechnungshof hob kritisch hervor, dass diese Zahlen deutlich unter der Leistungsfähigkeit von Straßenbahnsystemen – mit 20.000 bis 100.000 Fahrgästen pro Tag – liegen.

Alternativen wurden nicht in Betracht gezogen

Der Rechnungshof kritisiert, dass Alternativen zur Traunseetram, wie etwa Buskonzepte, nicht untersucht wurden. Aufgrund des bereits in der Planungsphase

geringen erwarteten Fahrgastaufkommens und durch den Vergleich mit der Leistungsfähigkeit von Bus- und Straßenbahnsystemen hätte dies gemacht werden müssen. Eine Nutzen-Kosten-Analyse zeigt: Die Kosten für die Traunseetram übersteigen den Nutzen um das Dreifache. Demzufolge lagen die Kosten bei 4,05 Millionen Euro pro Jahr. Der Nutzen lässt sich mit 1,43 Millionen Euro bewerten. Positive Umwelteffekte, ein geringeres Unfallaufkommen sowie Fahrzeiten werden etwa bei Nutzen-Kosten-Analysen für Verkehrsprojekte bewertet.

Erwartete Kosten: 169,07 Millionen Euro in den Jahren 2003 bis 2030

Im Jahr 2013 wurde ein Gesamtvolumen für das 800 Meter lange Durchbindungsprojekt Traunseetram von 30 Millionen Euro beschlossen, wobei 80 Prozent der Kosten vom Land Oberösterreich und 20 Prozent von der Stadtgemeinde Gmunden getragen werden sollten. Der Rechnungshof kritisiert, dass den politischen Entscheidungsträgern zu keinem Zeitpunkt eine Gesamtdarstellung der zu erwarteten Kosten vorlag, in der alle wesentlichen Kostenkomponenten enthalten waren. In der Kalkulation fehlten etwa Studien-, Planungs- und Beratungskosten, Kosten für die Sanierung und Ertüchtigung bestehender Streckenabschnitte, Instandhaltungskosten und Finanzierungskosten sowie Kosten des laufenden Betriebs.

Gemäß den Berechnungen des Rechnungshofes ist für den Betrachtungszeitraum 2003 bis 2030 für die Realisierung und den Betrieb der Traunseetram ein Gesamtvolumen von rund 169,07 Millionen Euro zu erwarten. Davon wurden 78,94 Millionen Euro in den Jahren der Errichtung (2003 bis 2018) aufgewandt, wobei der Bund rund 20 Prozent der Kosten übernahm. Den Großteil hatte das Land Oberösterreich zu tragen (rund 62 Prozent). Der Beitrag der Stadt Gmunden lag bei zehn Prozent.

Nutzen-Kosten-Analysen werden in Österreich als standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Verkehrsprojekten angewandt. Alle Kosten eines Projektes werden dabei dem zu erwartenden Nutzen gegenübergestellt. Dabei werden nicht nur betriebswirtschaftliche Größen herangezogen, wie etwa Fahrscheineinnahmen, sondern auch sämtliche volkswirtschaftlichen Auswirkungen, wie etwa die Verringerung von Verkehrsunfällen, Verkürzung der Fahrzeiten aber auch Umwelteffekte. Nach einem standardisierten Verfahren werden alle Nutzengrößen monetarisiert, um sie mit den Kosten vergleichbar zu machen.