Landesrechnungshof

Abteilung Verkehrsplanung

Tiroler Landtag

Abkürzungsverzeichnis

ASVG	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
AVA	Ausschreibung, Vergabe und Abrechnung
AWST	Anweisende Stelle
BBT SE	Brenner Basistunnel SE (Societas Europaea)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BVergG	Bundesvergabegesetz 2002 bzw. Bundesvergabegesetz 2006
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DVT	DVT Daten–Verarbeitung-Tirol GmbH
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LRH	Landesrechnungshof
L-VBG	Landes-Vertragsbedienstetengesetz
MONITRAF	Monitoring of road traffic related effects in the alpine space
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
RA	Rechnungsabschluss des Landes Tirol
SCHIG-mbH	Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH
VA	Voranschlag des Landes Tirol
VAP	Voranschlagspost
VBÄ	Vollbeschäftigungsäquivalent
VTG	Verkehrsverbund Tirol GmbH.

Auskünfte

Landesrechnungshof

A-6010 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Telefon: 0512/508-3030

Fax: 0512/508-3035

E-mail: landesrechnungshof@tirol.gv.at

Erstellt:	Mai 2006 – Oktober 2006
Herstellung:	Landesrechnungshof
Redaktion:	Landesrechnungshof
Herausgegeben:	10.01.2007, LR-0640/15

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 1

2. Rechtliche Rahmenbedingungen 3

3. Aufbauorganisation 6

4. Personalwesen 11

5. Budgetentwicklung 16

5.1 Ausgaben 16

5.2 Einnahmenentwicklung 21

5.3 Sonstige Einnahmen des Landes für den ÖPNRV 24

6. Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr 26

6.1 Verkehrsmanagement „ÖV-Priorisierung“ 26

6.2 ÖPNV-Förderungsrichtlinie 36

6.3 Projekt „Regionalbahnsystem im Großraum Innsbruck“ 38

6.3.1 Projektgenealogie 38

6.3.2 Studieninhalte und Kostenstatus 45

6.3.3 Entwicklung Sommer 2006 48

6.3.4 Bewertung der Projektabwicklung 52

6.3.5 „Direkthereinführung“ Stubaitalbahn 62

7. Projekt Verkehrsdatenerfassung 67

8. Lärmschutz entlang von Bahnstrecken 76

9. Zusammenfassung 81

10. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO 84

Anhang Stellungnahme der Regierung

Bericht über die Abteilung Verkehrsplanung

1. Einleitung

Der Themenbereich „Verkehr“ ist einer der beherrschenden Politikfelder Tirols. Die Bedeutung dieses Politikfeldes zeigt sich in den stetig steigenden Ausgaben und auch im stetig steigenden Personalstand.

Der LRH hat in die Abteilung Einschau genommen, die im Amt der Tiroler Landesregierung für die „generelle“ Verkehrsplanung zuständig ist. Er hat überprüft, wie diese Abteilung die ihr zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen hat.

Schwerpunktprüfung

Die Vielzahl der in der Abteilung Verkehrsplanung betreuten Verkehrspolitik-Felder und die große Anzahl der betreuten Projekte veranlasste den LRH, die Prüfung als so genannte Schwerpunktsprüfung durchzuführen. Schwerpunktsprüfungen behandeln einzelne Sachgebiete in eingehender Form. Bei dieser Prüfung waren es die Aufbau- und Ablauforganisation, die Personal- und Budgetentwicklung sowie einzelne Verkehrsprojekte, die die Abteilung plante und/oder abwickelte. Die Auswahl erfolgte nach den Kriterien der Projektgröße (Regionalbahn) und der zeitlichen Aktualität (Verkehrsdatenerfassung, ÖV-Priorisierung). Es wurde aber auch ein „kleineres“ Projekt der Abteilung ausgewählt (Bahnlärmschutz). Die Behördenfunktion der Abteilung, insbesondere im Eisenbahnwesen, wurde um einen durchgängigen Vergleich der früheren Abteilung Gesamtverkehrsplanung mit der nunmehrigen Abteilung Verkehrsplanung zu erhalten, keiner eingehenden Prüfung unterzogen.

Prüfaufwand

Die Prüfung der Abteilung Verkehrsplanung fand durch zwei Prüfer von Mai 2006 bis Ende September 2006 statt.

Hinweis

Der LRH weist daraufhin, dass alle in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt werden und gleichermaßen für Frauen und Männer gelten.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof hat durch zwei Prüfer während eines Zeitraumes von ca. sechs Monaten die Abteilung Verkehrsplanung geprüft. Der Rohbericht wurde der Landesregierung am 16. November 2006 übermittelt, sodass die Frist zur Abgabe der Äußerung in den Weihnachtsferien endet, in denen grundsätzlich keine Regierungssitzungen stattfinden. Den mit der Vorbereitung der gegenständlichen Stellungnahme befassten Organisationseinheiten der Landesverwaltung stand daher eine deutlich kürzere, als die im § 7 Abs. 1 des Tiroler Landesrechnungshofgesetzes vorgesehene Frist zur Verfügung, was bedeutet, dass auf einzelne Kritikpunkte des Landesrechnungshofes nur summarisch eingegangen werden konnte.

Am Deckblatt müsste die Bezeichnung der Abteilung Verkehrsplanung berichtigt werden.

Replik des LRH

Betrachtet man den Umfang der Stellungnahme ist die Äußerung, dass „nur summarisch auf einzelne Kritikpunkte eingegangen werden konnte“ wohl nicht zutreffend. Die Landesregierung verkennt dabei den Zweck einer Äußerung, die nicht als Zweitbericht gedacht ist.

Zum Thema der kürzeren Frist zur Stellungnahme stellt der LRH grundsätzlich fest, dass er sich als Organ des Tiroler Landtages primär den Terminen der Sitzungen des Finanzkontrollausschusses verpflichtet fühlt und nur sekundär möglichen Sitzungsterminen der Landesregierung, die ihm ja auch nicht bekannt gegeben werden. Natürlich ist er aber auch bemüht auf Verwaltungsabläufe Rücksicht zu nehmen und hat den zuständigen Verwaltungsdienststellen schon mehrfach versichert Stellungnahmen auch dann noch zu berücksichtigen, wenn sie erst nach Ablauf der im TirLRHG normierten Frist einlangen. Voraussetzung dafür ist aber, dass dadurch nicht die fristgerechte Vorlage an den Finanzkontrollausschuss verhindert wird. Im gegenständlichen Fall wäre dies durchaus möglich gewesen und hat es auch eine entsprechende Zusage an die dem Sachgebiet Verwaltungsentwicklung übergeordnete Abteilung gegeben.

Leider ist derzeit jeder unmittelbare Kontakt zu dem für die Berichte des LRH zuständigen Sachgebiet abgebrochen, was zu ständigen Auseinandersetzungen auf der Berichtsebene führt. Der LRH hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass es nicht seine Aufgabe ist in Berichten juristische Auseinandersetzungen zu führen. Er ist auch der Meinung, dass das andauernde „Hick-Hack“ für die Abgeordneten von nachgeordneten Interesse ist. Allerdings ergeht die Stellungnahme doch in Form eines Regierungsbeschlusses, der mehr Gewicht hat und der nach der geltenden Rechtslage auch dem Bericht anzuschlie-

ßen ist. Dadurch sieht sich der LRH gezwungen auf manche Teile der Stellungnahme zu replizieren, da diese nicht so stehen gelassen werden können. Es verwundert den LRH immer wieder, dass sich die Landesregierung als Kollegialorgan mit Schreibfehlern der LRH Berichte auseinandersetzt. Er geht aber davon aus, dass dies an der Vorbereitung der Regierungsbeschlüsse liegt und ortet die Ursache für diese unbefriedigende Situation in der mangelnden Kommunikationsbereitschaft des angesprochenen Sachgebiets. Da der LRH keine Einflussmöglichkeit auf die Vorgangsweise der Regierung im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens hat, werden sich die ausführlichen Repliken des LRH nicht vermeiden lassen.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Weißbuch 2001

Österreich hat als Mitglied der Europäischen Union seine Verkehrspolitik auch auf die Europäische Gemeinschaft abzustimmen. Vorschläge für ein gemeinsames Vorgehen in diesem Bereich enthält das Weißbuch der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2001 mit einer Weichenstellung für den gemeinsamen Verkehr bis zum Jahr 2010. Das Weißbuch hat zum Ziel, die Verkehrspolitik nachhaltiger zu gestalten und große wirtschaftliche Verluste durch Staus, Verschmutzung oder Unfälle zu vermeiden. Es bekannte sich zu einer Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehr und zum Vorrang der Schiene.

Überarbeitung des Weißbuchs Juni 2006

Im Juni dieses Jahres legte die EU eine neue langfristige Verkehrsstrategie „Für ein mobiles Europa“ fest. Die Verkehrspolitik erfolgt nun im Einklang mit wirtschaftlichen Zielen. Sie gibt den Vorrang der Schiene auf und fördert alle Transportmethoden gleichrangig. Das überarbeitete Weißbuch strebt nur mehr eine Verringerung der negativen Folgen der Mobilität an.

Koalitionsvereinbarung

Die Koalitionsvereinbarung der Regierungspartner in der Tiroler Landesregierung dokumentiert im Kapitel „Verkehr“ den politischen Willen, sich um die Durchsetzung der Tiroler Interessen in der europäischen Verkehrspolitik zu bemühen.

Umsetzung

Die Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen nimmt im Amt der Tiroler Landesregierung vor allem die Abteilung Verkehrsplanung wahr. Mit dem Vollzug von Gesetzen ist diese Abteilung - mit

Ausnahme der rechtlichen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens - nicht betraut.

Stellungnahme der Regierung

Der erste Absatz ist insofern zu ergänzen, als die Abteilung Verkehrsplanung nicht nur die rechtlichen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, sondern auch jene des Kraftfahrlinienrechts zu vollziehen hat.

Replik des LRH

Die Aufzählung der Aufgaben der Abteilung Verkehrsplanung war hier nur beispielhaft gedacht. Eine vollständige Aufzählung der Aufgaben erfolgt(e) weiter unten.

Ungeachtet dessen hat die Abteilung Verkehrsplanung bei ihrer alltäglichen Arbeit eine Vielzahl von EU- und bundesrechtlichen Vorschriften zu beachten, die sich unmittelbar auf ihre Projekts- und Planungstätigkeit auswirken.

Folgenden Vorschriften auf EU-Ebene kommt in diesem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu:

Immissionsrichtlinie

Die Richtlinie 1996/62/EG enthält Vorschriften über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität. Sie wurde innerstaatlich im Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe („IG-Luft“, BGBl.I 1997/115 idgF 34/2006) umgesetzt. Das Immissionsschutzgesetz setzt Grenzwerte für Schadstoffe fest und enthält u.a. Maßnahmen für den Verkehr, um die Immission von Luftschadstoffen zu verringern. Zur Erreichung dieses Ziels kann der LH Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs verordnen. Das Land Tirol hat als erstes Bundesland bei Überschreitungen des Grenzwerts von Stickstoffdioxid und Feinstaub konkrete Maßnahmen gesetzt.

Wegekostenrichtlinie

Wesentlich für den LKW-Transitverkehr, insbesondere auf der Brenner-Achse, ist die Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung verschiedener Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie). Seit der Änderung der Richtlinie im Juni 2006 kann nunmehr u.a. auf bestimmten Straßenabschnitten in Bergregionen und für Infrastrukturvorhaben von europäischem Interesse in Berggebieten ein Mautzuschlag eingehoben werden. Weiters kann auch bei bisher unbemauteten Ausweichrouten im untergeordneten Straßennetz eine Maut verlangt werden.

öffentlicher Personenverkehr

Auch für den öffentlichen Personenverkehr existieren gemeinschaftliche Vorschriften: Für Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr gelten derzeit noch die Regelungen laut Verordnung (EWG)1107/70, für öffentliche Verkehrsdienstleistungen die Regelungen laut Verordnung 1191/69 idF der Verordnung 1893/91. Eine neue Verordnung „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ steht kurz vor der Verabschiedung.

ÖPNRV-G 1999

Auf Bundesebene legt das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, BGBl. 204/1999 (ÖPNRV-G 1999), die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbünden fest.

Aufgabenteilung Bund/Land/ Gemeinden

Das Gesetz weist dem Bund die Sicherung des Grundangebots im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr zu. Aufgabe der Länder und Gemeinden ist die Nah- und Regionalverkehrsplanung. Die Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung von Verkehrsleistungen soll eine „nachfrageorientierte Verkehrsdienstleistung“ schaffen. Zu den Aufgaben der Länder und Gemeinden zählt auch der Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, „wobei die budgetäre Bedeckung des Bundes zu berücksichtigen ist“.

Verkehrsverbünde

Zur Optimierung des Gesamtangebotes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs kooperieren Verkehrsunternehmen in Form von Verkehrsverbünden. Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den jeweiligen Fahrgastströmen und erstreckt sich meist auf das jeweilige Bundesland. Zur organisatorischen Umsetzung ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verbundorganisationsgesellschaft eingerichtet. In Tirol ist dies die Verkehrsverbund Tirol GesmbH. (VTG). Diese koordiniert das Angebot der Verkehrsunternehmen und bestellt für die Länder mittels Ausschreibung die gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Privatbahngesetz

Die Finanzierung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen erfolgt mit Bundesmitteln gemäß Privatbahngesetz. Derzeit ist das Privatbahngesetz 2004 – PrivbG in Geltung. Es ist zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Privatbahnen und zur Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Schieneninfrastruktur von Privatbahnen anzuwenden. In Tirol wird

damit die Finanzierung der Investitionsprogramme für die Zillertal-, Stubaital- und Achenseebahn abgewickelt.

Neben den angeführten gesetzlichen Bestimmungen beeinflussen weitere gesetzliche Vorschriften wie das Bundesbahngesetz, das Eisenbahngesetz und das Kraftfahrliniengesetz die Tätigkeit der Abteilung. Diese Gesetze sind vielfach Grundlage für Übereinkommen mit dem Bund zur Realisierung verschiedener Verkehrsprojekte in Tirol.

Übereinkommen

Es gibt beispielsweise Übereinkommen zur Aufrechterhaltung der Zillertal-, Stubaital- und Achenseebahn. Weitere Übereinkommen betreffen die Errichtung von Park & Ride Anlagen im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen der ÖBB und das Regionalbahnprojekt. Im Herbst 2005 wurde der „Infrastrukturrahmenvertrag“ abgeschlossen. Er hat den nahverkehrsgerechten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (im Wesentlichen der Außerfernbahn) zum Inhalt.

3. Aufbauorganisation

Geschäftseinteilung Amt der Tiroler Landesregierung

Die Abteilung „Gesamtverkehrsplanung“ war bis zum Jahr 2004 in die Gruppe „Landesbaudirektion“ eingebunden. Ursprünglich war die „Gesamtverkehrsplanung“ ein Sachgebiet der Abteilung VIb1 (Bau von Bundesstraßen). Es betreute die Verkehrstechnik und die Liegenschaftsverwaltung von Bundes- und Landesstraßen. Sein Aufgabenbereich erweiterte sich sukzessive, im Jahr 1989 wurde das Sachgebiet in eine Abteilung „aufgewertet“. Bis zum Jahr 2004 oblagen ihr die Besorgung der Aufgaben der (Gesamt)Verkehrsplanung, die Angelegenheiten der Verkehrstechnik und der Liegenschaftsverwaltung hinsichtlich der Landesstraßen sowie die Angelegenheiten des schienengebundenen Eisenbahnwesens.

Die rechtlichen Angelegenheiten des Eisenbahn- und des Straßenwesens, die rechtlichen und fachlichen Angelegenheiten des Kraftfahr-, Schifffahrts- und Luftfahrtwesens sowie der Kraftfahrlinien waren den Abteilungen „Eisenbahn- und Straßenrecht“ und „Verkehr“ in der Gruppe „Wirtschaft und Verkehr“ zugewiesen.

Organisations-konzept 2004

Da die Aufgaben in der Abteilung Gesamtverkehrsplanung in den letzten Jahren einer ständigen Veränderung unterlagen, entwickelte der damalige Abteilungsvorstand Anfang 2004 ein neues Organisationskonzept. Damit sollte die Abteilung im Sinne einer „strategischen Fachabteilung“ ihre Aufgaben besser bewältigen; hiefür notwendige personelle Ressourcen sollten nach einer Personalbedarfsabschätzung künftig sichergestellt sein. Dieses Konzept ging vom Ist-Stand aus und definierte folgende Arbeitsfelder: Leitungsaufgaben, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Verkehrstelematik, Eisenbahnwesen und Öffentlicher Verkehr sowie Straßenverwaltung. Es beschrieb auch die entsprechenden Aufgaben der einzelnen Mitarbeiter. Weiters wurden eine Aufgabenkritik durchgeführt und die Aufgabenschwerpunkte für die nächsten Jahre im Sinne der Landtagsentschließung vom November 2003 (Maßnahmen zur nachhaltigen Reduktion der Schadstoffe; Zl. 371/03) vorgeschlagen.

Dieses neue Organisationskonzept wurde dem Landesbaudirektor und der Personalreferentin zur Stellungnahme übermittelt, eine Diskussion über das Konzept fand jedoch niemals statt, das Schreiben wurde nicht einmal beantwortet.

Mit Regierungsbeschluss vom 19. Oktober 2004 wurde die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung mit Wirksamkeit 1.1.2005 geändert: Die Abteilung Eisenbahn- und Straßenrecht wurde aufgelöst, die Abteilung Verkehr wurde in Verkehrsrecht und die Abteilung Gesamtverkehrsplanung in Verkehrsplanung umbenannt. Die Abteilung Verkehrsplanung wurde dabei der Gruppe „Wirtschaft und Verkehr“ zugeteilt.

Stellungnahme der Regierung

Eine "Umbenennung" der seinerzeitigen Abteilung Gesamtverkehrsplanung (eingegliedert gewesen in die damalige Gruppe Landesbaudirektion) in "Verkehrsplanung" hat nicht stattgefunden, sie wurde vielmehr aufgelöst. Die nunmehrige Abteilung Verkehrsplanung wurde neu geschaffen und der Gruppe Wirtschaft und Verkehr zugeordnet.

Replik des LRH

Die technischen Vorgänge zur Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung sind dem LRH selbstverständlich bewusst. Die Auflösung der Abteilung Gesamtverkehrsplanung erfolgte nach Ansicht des LRH ohne besondere Notwendigkeit und es wurde der weitaus überwiegende Teil der Aufgaben der „alten“ Abteilung von der „neuen“ Abteilung übernommen. Wie unten angeführt, wurde auch der

Personalstand zum Großteil übernommen.

Aufgaben

Der „neuen“ Abteilung Verkehrsplanung sind nunmehr folgende Aufgaben übertragen:

- Verkehrsplanung,
- rechtliche und fachliche Angelegenheiten des schienengebundenen Eisenbahnwesens,
- Kraftfahrlinien,
- Angelegenheiten des öffentlichen und des grenzüberschreitenden Verkehrs und
- Verkehrsdatenerfassung.

Mit einer weiteren Verordnung über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 8.11.2005 (LGBl. 112/2005) wurde die Abteilung Verkehrsplanung der neu gebildeten Gruppe „Gemeinde, Finanzen und Verkehr“ zugeordnet.

Informationspolitik

Die Bediensteten erfuhren von der Auflösung der Abteilung Gesamtverkehrsplanung einen Tag nach dem Regierungsbeschluss aus den Medien. Die Abteilung Verwaltungsorganisation und Personalmanagement informierte die Bediensteten erst rd. zwei Monate später im Rahmen der Dienstzuteilung an die jeweilige neue Abteilung.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof kritisiert, dass die Abteilung Verwaltungsorganisation und Personalmanagement die Bediensteten erst rund zwei Monate nach dem Regierungsbeschluss über die Zustimmung zur Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung (vgl. § 2 Abs. 3 Z. 8 der Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung) im Rahmen ihrer Dienstzuteilungen an die jeweiligen neuen Abteilungen über die Auflösung der Abteilung Gesamtverkehrsplanung informiert hat. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Verordnung des Landeshauptmannes, mit der die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung geändert wird, dann einem speziellen Verfahren unterliegt, wenn auch Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung berührt werden und sohin die Zustimmung der Bundesregierung einzuholen ist (vgl. § 2 Abs. 5 des Bundesverfassungsgesetzes betreffend Grundsätze für die Einrichtung und Geschäftsführung der Ämter der Landesregierungen außer Wien). Die Verordnung konnte erst nach dem Einlangen dieser Zustimmung (Beschluss der Bundesregierung vom 30. November 2004, mitgeteilt dem Landeshauptmann mit Schrei-

ben des Bundeskanzleramtes vom 1. Dezember 2004) am 14. Dezember 2004 unter der Nr. 95/2004 im Landesgesetzblatt kundgemacht werden und sie ist mit 1. Jänner 2005 in Kraft getreten.

Bekanntlich unterliegen Medien in Bezug auf aktuelle Berichterstattungen nicht jenen Einschränkungen, welche die Landesverwaltung zu beachten hat (z.B. Amtsverschwiegenheit). Ebenso wenig wie der Landesamtsdirektor generelle Weisungen (Erlässe) zu Landesgesetzen anordnen, die noch nicht im Landesgesetzblatt kundgemacht sind, weil das Verfahren nach Art. 98 B-VG nicht abgeschlossen ist, darf die Landesregierung im gegenständlichen Fall die Bediensteten vor der Kundmachung der Verordnung im Landesgesetzblatt offiziell informieren.

Replik des LRH

Der LRH hält dem entgegen, dass die Information der Medien nach der Regierungssitzung durch das Amt der Tiroler Landesregierung „Abteilung Öffentlichkeit“ im Rahmen der üblichen Presseinformationen erfolgte. Im Sinne der Stellungnahme der Landesregierung beging das Amt der Tiroler Landesverwaltung hier offensichtlich eine Verletzung der „Amtsverschwiegenheit“. Der LRH hält seine Kritik jedenfalls vollinhaltlich aufrecht.

Kritik

Gemäß den Prinzipien des Leitbildes der Tiroler Landesverwaltung „ist der Kontakt zur Landesregierung geprägt von gegenseitigem Vertrauen. Die beidseitige Information und Beratung erfolgt rasch und unbürokratisch. Die interne Kommunikation der Landesverwaltung ist geprägt durch Verständnis und Interesse füreinander sowie für andere Abteilungen und Organisationseinheiten“. Nach Ansicht des LRH widerspricht es diesen Prinzipien, Bedienstete von wesentlichen Organisationsentscheidungen, wie es zum Beispiel die Auflösung der eigenen Abteilung ist, nicht in angemessener Form und Zeit zu informieren.

Politische Zuteilung

Seit der Verordnung der Landesregierung vom 3.1.2006 (LGBl. 1/2006) liegt die politische Verantwortung für die Aufgaben der Abteilung Verkehrsplanung bei LH DDr. Herwig van Staa (u.a. Beteiligung des Landes an der Brenner Basistunnel BBT SE), LR DI Hans Lindenberger (europäische Verkehrspolitik; rechtliche und technische Angelegenheiten des Kraftfahrwesens sowie des Verkehrswesens bezüglich der schienengebundenen Eisenbahn, der Luftfahrt und der Schifffahrt) und LR Anton Steixner (Kraftfahrlinien, Verkehrsverbund einschließlich Beteiligung des Landes an der Verkehrsverbund Tirol GmbH). Beim Abschluss von Verträgen des Landes mit besonderen finanziellen Auswirkungen bzw. bei der Mitwirkung in Verhandlungen über solche Verträge ist traditionell der

Finanzreferent, das ist zur Zeit der LH, zuständig.

Abteilungsebene

Innerhalb der Abteilung sind die Aufgaben in einer internen „Zuständigkeitsliste“ und in einem Abteilungsorganigramm festgeschrieben. Im Wesentlichen orientiert sich die nunmehrige interne Abteilungsstruktur am Organisationskonzept aus dem Jahr 2004, allerdings ohne das Arbeitsfeld „Straßenverwaltung“. Das Organigramm gliedert die Aufgaben in mehrere Themenbereiche und ordnet diese den Bediensteten der Abteilung zu:

- Verkehrsrecht,
- Verkehrspolitik und (Verkehrs)Gesellschaften,
- Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik,
- Eisenbahnwesen, Eisenbahnverkehrstechnik und öffentlicher Verkehr,
- Verkehr im internationalen Kontext und
- Verkehrstelematik und Verkehrsmanagement.

Die Zuständigkeitsliste wurde ursprünglich verfasst, um eine fachliche Abgrenzung der Abteilung Verkehrsplanung zur Abteilung Straßenbau vorzunehmen. Wie im Organigramm werden auch in der Zuständigkeitsliste die einzelnen Aufgaben detailliert beschrieben, sie sind jedoch nach einer anderen Systematik zusammengefasst: Aufgabenbereiche mit überwiegend rechtlichem Schwerpunkt sowie Aufgabenbereiche der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mit überwiegend technischem Schwerpunkt.

Dem LRH ist bewusst, dass die „Zuständigkeitsliste“ ursprünglich nicht als Aufgabendefinition für die Abteilung Verkehrsplanung gedacht war: Sie diente dazu, die Aufgaben der Abteilungen Straßenbau und Verkehrsplanung festzulegen und voneinander abzugrenzen, um Doppelgleisigkeiten und Unzuständigkeiten zu vermeiden.

Anregung

Der LRH regt an, dass die Abteilung Verkehrsplanung die Aufgabenbereiche in der Zuständigkeitsliste und im Abteilungsorganigramm zusammenfasst und durch eine einzige Organisationsanweisung mit Aufgabenbeschreibung ersetzt.

Stellungnahme der Regierung

Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Aufgabenbereiche in der Zuständigkeitsliste und im Abteilungsorganigramm zusammenzufassen und durch eine Organisationsanweisung mit Aufgabenbe-

schreibung zu ersetzen, wird – schon vor dem Hintergrund der Besoldungsreform und der damit erforderlichen detaillierten Aufgabenbeschreibung und Modellstellenbewertung – Anfang Jänner 2007 nachgekommen.

4. Personalwesen

Die sukzessive Erweiterung des Aufgabengebietes der Abteilung (Gesamt)Verkehrsplanung erforderte eine Erhöhung des Personalstandes der Abteilung. Ohne Berücksichtigung der mit den Agenden der Straßen-Liegenschaftsverwaltung betrauten Bediensteten (das waren durchwegs vier Bedienstete, die in die Abteilung Vermessung nunmehr Geoinformation versetzt wurden) entwickelte sich der Bedienstetenstand der Abteilung seit 1995 bei den fortzuführenden Aufgabenfeldern gemäß nachfolgender Tabelle:

Entwicklung des Personalstands der Abteilung:

Einstufung	Jahr			
	1995	2000	2004	2006
A/a	4	4	6	7
B/b	2	3	3	5
c/d	2	2,5	2	2
Summe	**8**	**9,5**	**11**	**14**

Die rechtlichen Angelegenheiten des schienengebundenen Eisenbahnwesens und der Kraftfahrlinien werden von einem A/a- und einem B/b- Bediensteten wahrgenommen. Für die Mit-Abwicklung des zeitlich begrenzten INTERREG IIIb Projekts „MONITRAF“ ist eine Bedienstete auf Basis eines freien Dienstverhältnisses nach § 4 Abs. 4 ASVG beschäftigt.

Stellungnahme der Regierung

Zur Entwicklung des Personalstandes im Jahr 2006 wird angemerkt, dass im A/a-Bereich nur sechs statt der im Rohbericht angeführten sieben Planstellen bestehen.

Die Liegenschafts- und Straßenverwaltung von Bundes- und Landesstraßen zählte bis zum 31. Dezember 2004 zu den Aufgaben der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und wurde von vier Bediensteten

wahrgenommen. Der Verschiebung des Schwerpunktes von den Verwaltungs- hin zu den verkehrstechnischen Aufgaben wurde dann insofern Rechnung getragen, als eine im Verwaltungsbereich der Abteilung frei werdende Planstelle (b) ab Frühjahr 2004 mit einem Techniker (HTL-Ingenieur) nachbesetzt wurde. Im Zuge der Umstrukturierung ab dem 1. Jänner 2005 wurde der Personalstand der Abteilung dann nicht wie im Rohbericht angeführt, um vier Bedienstete, sondern nur um drei Bedienstete verringert, die den Abteilungen Vermessung (nunmehr Geoinformation) bzw. Straßenbau zur weiteren Verwendung dienstzugeteilt wurden.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Personalstandes der Abteilungen Gesamtverkehrsplanung bzw. Verkehrsplanung, deren Aufgaben – neben den verkehrsplanerischen Tätigkeiten – bis 2004 auch die Bereiche Straßen- und Liegenschaftsverwaltung und ab 2005 die behördliche Aufgaben des Eisenbahn- und Kraftfahrlinienrechts umfasst(e). Der (vergleichbare) Personalstand im Bereich der Verkehrsplanung ist dabei in Fettbuchstaben dargestellt, die Bediensteten im Verwaltungs- bzw. Behördenbereich sind extra angeführt. In den Klammerwerten sind schließlich auch jene Bedienstete berücksichtigt, für die kein eigener Planposten in der Abteilung besteht und die somit nicht in die Personalplanung einbezogen werden können (2000: Verwaltungspraktikant, 2004: Vorverlegung einer Nachbesetzung, 2006: Befristetes freies Dienstverhältnis).

Einstufung	*Jahr*			
	1995	*2000*	*2004*	*2006*
A/a	***4** + 1*	***4 (5)** + 1*	***5 (6)** + 1*	***5 (6)** + 1*
B/b	***2** + 3*	***2** + 3*	***4** + 2*	***4** + 1*
c/d	***2***	***2,5***	***2***	***2***
Summe	***8** + 4*	***8,5 (9,5)** + 4*	***11 (12)** + 3*	***11 (12)** + 2*

Replik des LRH

Nach Ansicht des LRH gab die Landesregierung in der Gesamtsumme denselben Personalstand wie der LRH wieder. Exakte Zuordnungen einzelner Bediensteter zu abgegrenzten Aufgabenfeldern konnten während der Berichtserstellung weder vom LRH noch von der Abteilung vorgenommen werden und ist auf Grund gegenseitiger „Arbeitsaushilfe“ auch nicht immer möglich. Dem LRH ging es bei Berichtserstellung um ein Aufzeigen der Größenordnung des Personalstandes.

Das „freie Dienstverhältnis“ wurde vom LRH der Abteilung zu-

geordnet, da diese Bedienstete – wie im Bericht erwähnt – in den Dienstbetrieb des Amtes eingebunden ist, Verwaltungspraktikanten und „vorverlegte“ Nachbesetzungen wurden vom LRH selbstverständlich nicht berücksichtigt.

Hinweis

Nach Ansicht des LRH wurde mit dem Anstieg von acht auf zwölf Bediensteten in der Verkehrsplanung der in den letzten Jahren tatsächlich wahrgenommenen Aufgabenerweiterung Rechnung getragen. Die für die rechtlichen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens zuständigen Bediensteten sind in dieser Betrachtung ausgeklammert, um einen Vergleich zu ermöglichen.

Stellungnahme der Regierung

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, wonach die Zahl der Bediensteten im Aufgabenbereich der Verkehrsplanung (d.h. ohne die für die rechtlichen Angelegenheiten zuständigen Bediensteten) im Zeitraum von 1995 bis 2006 von acht auf zwölf Bedienstete angestiegen ist, trifft nicht zu, da für diesen Bereich derzeit nur elf Planstellen vorgesehen sind. Ein Bediensteter ist – wie zur Tabelle oben erläutert – nur im freien Dienstverhältnis befristet bis Mitte 2008 für das Projekt MONITRAF beschäftigt und daher nicht Teil des Personalstandes der Abteilung Verkehrsplanung.

Replik des LRH

Nur der Ordnung halber verweist der LRH auf seine Feststellung im 2. Absatz dieses Berichtspunktes.

Organisationskonzept 2004

Im Organisationskonzept 2004 wurde der Personalbedarf wie folgt berechnet: In den einzelnen Arbeitsfeldern wurden die Teilleistungen erfasst, sodann wurde der jeweilige Arbeitsaufwand hiefür geschätzt und über alle Arbeitsfelder aufsummiert. Diese Berechnung ergab - ohne Straßenverwaltung (insbesondere Straßengesetz, Liegenschaftsverwaltung) - einen künftigen Personalbedarf für die Abteilung Gesamtverkehrsplanung von 22 Bediensteten (11 A/a, 9 B/b und 2 c). Die im Konzept beschriebenen Aufgaben gehen aber über das derzeitige Aufgabenfeld hinaus.

Das Konzept 2004 unterstellt, dass die Aufgaben (Teilleistungen) mit eigenem Personal erbracht werden. Viele dieser Aufgaben besitzen nach Ansicht des LRH Projektcharakter und erfordern daher nur einen zeitlich begrenzten Personalaufwand. Weiters könnten und sollten verschiedene Leistungen, vor allem Verkehrsplanungen, aufgrund des Projektcharakters auch zugekauft werden. Zudem ist der LRH der Meinung, dass die Aufwandswerte einzelner Teilaufgaben, insbesondere für Leitungsfunktionen, zu hoch angesetzt wurden.

Zusammenfassend hält der LRH nach einer überschlägigen Berechnung fest, dass bei sparsamer Umsetzung des Konzepts ein Personalstand von 15 Bediensteten angemessen wäre. Mit dem derzeitigen Personalstand von zwölf Bediensteten besteht die Gefahr, dass ein Teil der Aufgaben (vor allem das Regionalbahnprojekt) nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Konsequenz wahrgenommen werden kann.

Stellungnahme der Regierung

Nach Auffassung des Landesrechnungshofes wäre ein Personalstand von 15 Bediensteten bei sparsamer Umsetzung des Konzeptes angemessen. Mit dem derzeitigen Personalstand von zwölf Bediensteten bestünde hingegen die Gefahr, dass ein Teil der Aufgaben (insbesondere das Regionalbahnprojekt) nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Konsequenz wahrgenommen werden kann.

Die Abteilung Verkehrsplanung ist von der mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 4. Juli 2006 festgelegten Planstellenreduktion bis 2010 nicht betroffen, die Zahl der Planstellen bleibt somit unverändert. Die Landesregierung wird durch eine möglichst effiziente Verteilung der Aufgaben sowie durch eine Analyse und Verbesserung der Organisationsabläufe für einen optimalen Einsatz des bestehenden Personalressourcen der Abteilung Verkehrsplanung sorgen, eine Personalaufstockung ist nur dann vorstellbar, wenn der Abteilung weitere Aufgaben übertragen werden sollten.

Freies Dienstverhältnis

Wie schon erwähnt, schloss das Land Tirol mit einer Auftragnehmerin für das Projekt „MONITRAF“ ein freies Dienstverhältnis nach § 4 Abs. 4 ASVG ab. Das Projekt läuft bis Mitte des Jahres 2008. Das Dienstverhältnis begann Anfang Mai 2005 und ist mit Jahresende 2005 befristet. Im Jänner 2006 wurde das Vertragsverhältnis erneuert, wiederum befristet mit Jahresende. Die Abteilung Verkehrsplanung beabsichtigt, das Dienstverhältnis bis zum Ende des Projekts auf diese Weise fortzuführen. Die EU übernimmt 50 % der Projektkosten, die Verrechnung der Ausgaben erfolgte auf der Haushaltspost „7298 - übrige Ausgaben“.

Bewertung

Nach Ansicht des LRH ist der Abschluss von freien Dienstverhältnissen für Arbeiten, die im Rahmen des Amtes der Landesregierung zu erbringen wären, eine „Flucht aus dem Stellenplan“. Dieser wird dadurch nicht belastet und der Personalaufwand wird scheinbar gering gehalten.

Kritik „Flucht aus Stellenplan“

Der LRH erneuert seine schon mehrfach geäußerte Kritik an der Auslagerung von Dienstverhältnissen und der Umgehung des Stellenplans. Für befristete Tätigkeiten bietet das L-VBG die Möglichkeit

eines Dienstverhältnisses „auf bestimmte Zeit“ mit allen dienst- und sozialrechtlichen Vorteilen für die Mitarbeiter. Der Abschluss eines „freien Dienstverhältnisses“ ist daher nicht erforderlich.

Stellungnahme der Regierung

Die Landesregierung hat in ihren Stellungnahmen zu anderen Rohberichten des Landesrechnungshofes bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass in Österreich auch Arbeitnehmer außerhalb des öffentlichen Dienstes einen arbeitsrechtlichen Schutz auf hohem Niveau, etwa durch das Angestelltengesetz oder das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, genießen. Die Kritik des Landesrechnungshofes hinsichtlich der vermeintlichen arbeitsrechtlichen Schlechterstellung von Arbeitskräften ist in dieser Form nicht begründet.

Replik des LRH

Die Stellungnahme der Regierung geht an der Kritik des LRH insofern vorbei, als die durch den Abschluss eines freien Dienstvertrages gegebene „Flucht aus dem Stellen“ angesprochenen wurde.

Kritik Verbuchung

Jedenfalls hätte nach der VRV und dem Prinzip der Budgetwahrheit eine Verbuchung der Ausgaben für dieses Dienstverhältnis auf die Personalaufwandspost „5710 - Entgelte an sonstige, ständig zur Verfügung stehende Personen für die Leistung persönlicher Dienste“ erfolgen sollen.

Stellungnahme der Regierung

Der Fördervertrag mit der EU verpflichtet zur eigenen Buchführung und zur Führung eines eigenen Verrechnungskontos, über das sämtliche Kosten des Projekts (inkl. der Personalkosten) zu verbuchen sind. Die Verrechnung der Personalkosten aus dem freien Dienstverhältnis über die Abteilung Verwaltungsorganisation und Personalmanagement wäre somit nicht vertragskonform.

Replik des LRH

Nach Ansicht des LRH lässt sich die korrekte haushaltsmäßige Verbuchung und die transparente Verrechnung gegenüber dem Projektspartner sehr wohl vereinen. Er hält seine Kritik jedenfalls aufrecht.

Hinweis

Die Projektassistentin hat die Anweisung des Vorgesetzten und entsprechende Erlässe des Landes zu befolgen; sie ist teilweise in die Organisation des Amtes der Landesregierung eingebunden und erhält Diäten und Reisekosten. Bei der konkreten Ausgestaltung des Dienstverhältnisses und der Einbindung der Auftragnehmerin in den Dienstbetrieb handelt es sich nach Ansicht des LRH möglicherweise um ein echtes Dienstverhältnis im Sinne des L-VBG. In diesem Fall

müsste das Land die dienst- und sozialrechtlichen Nachteile im Nachhinein ausgleichen.

Abteilungsführung

Mit Wirksamkeit 1.1.2005 wurde Dr. Leo Satzinger zum Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung bestellt. Die Stellvertretung des Vorstandes obliegt DI Ludwig Schmutzhard.

5. Budgetentwicklung

5.1 Ausgaben

AWST

Die Abteilung (Gesamt)Verkehrsplanung bewirtschaftet im Wesentlichen die Haushaltspost-Abschnitte „Straßenverkehr – Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit 1/64900x“ und „Schienenverkehr 1/65000x“. Die Überweisung der Direktzuschüsse des Landes an die Verkehrsverbund Tirol GmbH und die Gesellschaftereinlagen an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH sowie die Brenner Basistunnel BBT SE führte die Abteilung Finanzen durch, die fachliche Genehmigung erfolgte durch die Abteilung Verkehrsplanung. Nach der Zuordnung der Abteilung Verkehrsplanung zur Gruppe „Gemeinde, Finanzen und Verkehr“ wurde die Kennzeichnung der anweisenden Stelle AWST 6240 (bisher Landesbaudirektion) auf AWST 2400 abgeändert.

Stellungnahme der Regierung

Die Anweisung der Gesellschaftereinlagen, etwa für die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und die Stubaitalbahn GmbH (im Folgenden IVB) oder die Brenner Basistunnel SE (im Folgenden BBT SE) durch die Abteilung Finanzen erfolgt nicht aufgrund einer Genehmigung der Abteilung Verkehrsplanung, vielmehr prüft diese lediglich das Vorliegen der fachlichen Voraussetzungen.

Replik des LRH

Nach Ansicht des LRH ist diese Stellungnahme der Landesregierung entbehrlich, weil sie die Beschreibung des vom LRH aufgezeigten Sachverhaltes lediglich mit eigenen Worten wiedergibt.

Schwerpunkt Infrastruktur

Ab dem Jahre 2000 bereitete die Abteilung Gesamtverkehrsplanung eine Reihe von Verkehrsprojekten vor. In der Folge genehmigte der Tiroler Landtag im Landesvoranschlag 2005 verstärkt Mittel zur

Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele im Infrastrukturbereich.

Der Voranschlag sieht für die verschiedenen Verkehrsprojekte und Verkehrsmaßnahmen im Jahr 2005 rd. 54,4 Mio. € und im Jahr 2006 rd. 45,7 Mio. € vor. Laut Rechnungsabschluss des Landes betrugen die Ausgaben im Jahr 2005 rd. 56,7 Mio. €, inklusive der Rücklagen in Höhe von 5,87 Mio. €. Zusätzlich wurden der BBT SE noch 1,65 Mio. € (Kto. Nr. 2700-021) über ein Vorschusskonto überwiesen.

Budget 2005/2006:

	2005		2006
Straßenverkehr	**VA**	**RA**	**VA**
Errichtung LKW-Kontrollstellen	1.563.100	0	0
Betriebszuschuss VTG*	973.000	972.800	1.135.000
Zuwendung VVT	1.600.000	1.350.393	1.820.000
Verkehrsdienstverträge	17.522.000	18.222.000	16.700.000
MONITRAF	0	225.000	75.000
Beitrag Nahverkehrsvorhaben	1.100.000	874.546	3.800.000
Radverkehrskonzepte	0	0	60.000
Zuwendung sonst. Personennahverkehr	72.700	76.138	455.000
Sonstige Leistungen	230.000	232.371	230.000
Tiroler Verkehrskonzept	180.000	176.839	150.000
Schienenverkehr			
Landesbeitrag ÖBB Netz	1.183.800	2.632.997	950.000
VerkehrsdienstV Schienenregverk.	9.431.000	9.431.000	9.415.000
Lärmschutz Bahnstrecken	900.000	1.944.538	1.250.000
Modernisierung Tiroler Privatbahnen	1.700.000	1.425.219	1.010.000
Zuwendung priv. Anschlussbahnen	100.000	107.808	400.000
Zuwendung AG Brennerbahn	36.300	1.853	36.300
Sonstige Leistungen	170.000	49.724	50.000
a.o. Haushalt			
Errichtung LKW-Kontrollstellen	3.845.000	2.911.263	550.000
Gesell.einlage IVB und Stubaitalbahn*	1.300.000	7.277.861	0
Gesell.einlage IVB Regionalbahn*	4.619.000	3.917.769	4.985.100
Beteiligung Brenner Basistunnel*	7.850.000	7.850.000	2.610.000
Summen	**54.375.900**	**59.680.119**	**45.681.400**

Stellungnahme der Regierung

Die Auflistung der verschiedenen Verkehrskonzepte und Verkehrmaßnahmen in den Jahren 2005 und 2006 in der tabellarischen Übersicht ist um das Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Park & Ride - Anlagen in Tirol vom September 2003 zu ergänzen, mit dem im Rahmen eines Fünfjahresprogramms Anlagen mit einem Investitionsvolumen von 16,5 Mio. € (Landesanteil 25 % = 3,3 Mio. €) errichtet werden sollen.

Replik des LRH

Die Erfassung der Ausgaben für die Park & Ride Anlagen erfolgte unter der Rubrik „Landesbeitrag ÖBB Netz“ und ist in der Aufstellung des LRH selbstverständlich enthalten.

Rücklagen

Für nicht verbrauchte Kreditreste des Rechnungsjahres 2005 wurden mit Regierungsbeschluss vom 7.2.2006 für das Rechnungsjahr 2006 Rücklagen in Höhe von 5,87 Mio. € bereitgestellt. Der Großteil der nicht verbrauchten Kreditmittel entfiel auf die Projekte bzw. Maßnahmen „Kontrollstellen“, „Modernisierungsprogramm Tiroler Privatbahnen“ und „Landesbeitrag für Nahverkehre an das ÖBB Netz“.

Mehrausgaben

Mehrausgaben im Vergleich zur Budgetierung des Jahres 2005 ergaben sich durch die Bereitschaft des Landes Tirol, die Fahrbetriebsmittel der Innsbrucker Straßenbahn mit 10,3 Mio. €. mitzufinanzieren. Im Jahr 2005 wurden rd. 6,0 Mio. € mehr als budgetiert in Form eines Gesellschafterzuschusses an die IVB-Stubaitalbahn GmbH überwiesen. Der Tiroler Landtag genehmigte diese Abweichung vom Landtagsbeschluss November 2003 am 16.11.2005.

Verpflichtungen

Neben den bereits erwähnten Zusagen des Landes, sich an den verschiedenen Infrastrukturprojekten im Straßen- und Schienenverkehr in Tirol finanziell zu beteiligen, ging das Land Tirol im Rahmen des Brenner Basistunnel Projektes sowie mit dem Abschluss von Verkehrsdienstverträgen im Sinne des ÖPNRV-G 1999 zusätzliche, weitgehende Verpflichtungen ein.

Kritik Budgetplanung

Der LRH vermisste im Sinne einer mittelfristigen Budgetplanung eine Aufstellung aller von der Abteilung Verkehrsplanung betreuten Projekte, die mit „Verkehrmaßnahmen in Tirol“ im Zusammenhang stehen, und deren Auswirkungen auf das Landesbudget.

Der LRH erstellte im Zuge seiner Einschau gemeinsam mit der Fachabteilung eine Budgetvorschau, wobei er als Grundlage für die

jeweiligen Budgetansätze die aus den Verträgen mit Bundesstellen und anderen Gebietskörperschaften sich ergebenden Finanzierungsverpflichtungen und/oder die langfristigen Budgetwerte heranzog.

Anregung

Der LRH regt an, diese Budgetvorschau künftig als Teil einer mittelfristigen Budgetplanung in der Abteilung Verkehrsplanung aufzunehmen. Damit könnten die bestehenden Controllinginstrumente, die nur die Ist-Ausgaben behandeln, um eine zusätzliche, planerische Funktion ergänzt werden.

Stellungnahme der Regierung

Die Abteilung Verkehrsplanung ist bestrebt, bei mehrjährigen Projekten, wie etwa im Bereich der Infrastrukturprojekte Schiene (Park & Ride, Bahnhofsvorplätze, Haltestellen) eine mittelfristige Budgetplanung vorzunehmen. Dem entsprechend liegen Infrastrukturrahmenverträge mit konkreten Zeit- und Finanzierungszielen vor. Auch bei den Projekten „Kontrollstellenkonzept", „MONITRAF" sowie den derzeit noch in Planung befindlichen Projekten „Kontrollbuchten" und „Radverkehrskonzept" gibt es klare Zeithorizonte mit mehrjährigen Budgetplänen. Für die Organisation und Bestellung der Verkehre ist die Verkehrsverbund Tirol GmbH (VTG) zuständig, der auch die finanzielle Entwicklung in diesem Bereich operativ in Abstimmung mit dem zuständigen politischen Referenten obliegt.

Das Budget des Landes Tirol im Allgemeinen und in der Abteilung Verkehrsplanung im Besonderen hat in den letzten Jahren eine äußerst dynamische Entwicklung erfahren. Die Gründe hiefür liegen in der Herausforderung, einerseits Impulse für den öffentlichen Verkehr und andererseits Akzente zur Bewältigung des Transitproblems zu setzten, die in die Richtung einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Projekts Brenner Basistunnel (Beteiligung an der BBT SE, Mitfinanzierung Quick Start) gehen. Vor diesem Hintergrund scheint die Kritik des Landesrechnungshofes in ihrer generellen Form nicht gerechtfertigt, die Abteilung Verkehrsplanung wird die Anregung jedoch in Teilbereichen prüfen.

Mittelfristige Budgetvorschau 2004 – 2011:

Maßnahmenpaket	Gesamtkosten	Anteil Tirol	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	Beträge in Mio. €									
Infrastrukturrahmenvertrag										
Außerfernbahn	54,10	8,20	0,00	0,00	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Übriges Netz	17,60	3,90	0,00	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56
Park & Ride Anlagen	16,50	4,13	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,00	0,00	0,00

Maßnahmenpaket	Gesamtkosten	Anteil Tirol	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	Beträge in Mio. €									
Lärmschutzmaßnahmen	22,00	5,50	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
Brenner Basistunnel										
Errichtung Gesell. und Planung	?	14,47	6,47	9,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pilotstollen Quickstart	429,99	53,75	0,00	0,19	2,42	20,23	17,27	11,98	1,65	0,00
Tunnelröhre-Endausbau	keine finanz. Beteiligung Tirols									
Vorfinanzierung-EU Mittel	es gibt keine Berechnung									
Regionalbahn										
Fahrzeuge (Straßenb.&Stubaitalb)	51,02	24,26	0,00	7,28	0,00	8,10	8,86	0,03	0,00	0,00
Infrastruktur Ost-Strang	100,15	49,85	0,37	4,62	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99
Infrastruktur West-Strang	19,54	9,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,95	1,95
Privatbahnen (6.MIP)	16,96	4,78	0,64	1,01	1,01	0,92	0,92	0,92	0,00	0,00
LKW-Kontrollstellen	9,50	6,60	2,00	2,00	1,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verkehrsverbund										
Betriebszuschuss VTG			1,45	0,97	1,14	1,14	1,15	1,15	1,15	1,15
Zuschüsse VVT			4,04	1,35	1,82	1,82	1,90	1,90	1,90	1,90
Verkehrsdienstverträge Kraftfahrlinien			17,89	18,22	16,70	16,70	17,50	17,50	17,50	17,50
Beiträge reg. und komm. Nahverkehre			4,04	0,87	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80
ÖV- Priorisierung	6,40	3,52	0,00	0,00	0,46	0,56	0,76	0,85	0,89	0,00
Verkehrsdienstverträge Schiene			4,33	9,43	9,42	22,92	23,00	23,00	23,00	23,00
Sonstige			1,00	1,00	1,30	1,30	1,40	1,40	1,40	1,40
Jahrestangente			43,61	58,38	47,40	85,22	84,29	69,43	60,14	57,60

Aus dieser Budgetvorschau ist ersichtlich, dass sich vor allem durch die Beiträge des Landes Tirol für den Brenner Basistunnel und die Verkehrsdienstverträge für Straße und Schiene die Ausgaben für „Verkehr“ stark erhöhen, sogar fast verdoppeln werden. Eine Entlastung ist erst wieder ab dem Jahre 2009 zu erwarten, wenn die sich aus der Verpflichtung des Landes ergebenden Zahlungen für den vorgezogenen Bau des Brenner Basistunnels auslaufen.

5.2 Einnahmenentwicklung

Budget

Wie schon erwähnt, hatte die Abteilung Verkehrsplanung im ordentlichen Haushalt des Jahres 2005 Budgetmittel von 37,7 Mio. € zur Bewirtschaftung. Mit den Mitteln des a.o. Haushalts (rd. 22,0 Mio. €) standen der Abteilung rd. 59,7 Mio. € zur Verfügung.

Stellungnahme der Regierung

Die im Rohbericht für das Jahr 2005 im außerordentlichen Haushalt vorgesehenen Mittel in Höhe von 22 Mio. € umfassen unter anderem auch die Gesellschafterzuschüsse an die IVB oder die BBT SE, die nicht von der Abteilung Verkehrsplanung, sondern von der Abteilung Finanzen bewirtschaftet werden.

a.o. Haushalt

Die Errichtung der LKW-Kontrollstellen, die Gesellschaftseinlagen bei der IVB und Stubaitalbahn und bei der IVB Regionalbahn sowie die Beteiligung am Brenner Basistunnel, die in den „Sonstigen Ausbau- und Finanzierungsprogrammen“ des a.o. Haushalts enthalten sind, werden zum überwiegenden Teil durch Darlehensaufnahmen finanziert, zum Teil aber auch durch Zuführungen aus dem o. Haushalt.

Einnahmen

Den aufgezeigten Ausgaben standen im Jahr 2005 Einnahmen von 8,3 Mio. € gegenüber. Diese Einnahmen in den Teilabschnitten 2/64900x und 2/65000x gliedern sich wie folgt:

Einnahmenentwicklung 2004 - 2006 (Beträge in €):

EINNAHMEN	**2005**		**2006**
Straßenverkehr	**VA**	**RA**	**VA**
Beiträge Dritter f. zusätzl. Verkehrsdienste	137.500	0	100
Bundesbeitrag öffentlicher Nahverkehr	5.765.000	7.110.725	5.200.000
Bundesbeitrag zusätzl. Verkehrsdienste	2.354.000	839.355	655.000
EFRE-INTERREG Programm	30.000	35.825	37.500
Veräußerung von Anlagegütern	0	1.422	0
Schienenverkehr			
Kostenbeiträge	0	28.350	12.100
	8.286.500	**8.015.677**	**5.904.700**

Beiträge Dritter für zusätzliche Verkehrsdienste

Das Land rechnete unter der Finanzposition „Beiträge Dritter für zusätzliche Verkehrsdienste“ mit Einnahmen für den Ausbau der Zillertal-Bahn. Es handelt sich dabei um finanzielle Mittel, die die Tauernkraftwerke aufgrund des sogenannten „Talvertrags“ den Gemeinden bei Großkraftwerken zukommen lassen - als pauschalierte Entschädigung mit Zweckwidmung. Die Mitfinanzierung des „Verkehrsdienstvertrags ZVB-Schiene“ aus diesen Mitteln ist jedoch nicht gelungen.

Bundesbeitrag öffentlicher Nahverkehr

Die Finanzposition „Bundesbeitrag öffentlicher Nahverkehr“ zeigt regelmäßig die mit Abstand höchsten Einnahmen: Die Voranschläge 2005 und 2006 bewegen sich zwischen 5,2 Mio. € und 5,8 Mio. €. Der RA 2005 weist sogar einen Betrag von 7,1 Mio. € aus. Die im Jahr 2005 tatsächlich eingegangenen Zahlungen betragen nur 3,336 Mio. €. Der Differenzbetrag von 3,774 Mio. € ist im RA als offene Forderung gegenüber dem Bund ausgewiesen. Er wurde vom zuständigen Sektionschef gegenüber den Verantwortlichen im Land als offene Verbindlichkeit des Bundes mündlich anerkannt.

Grund- und Finanzierungsvertrag

Diese Bundesmittel für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr waren im Grund- und Finanzierungsvertrag (GuF-Vertrag) aus dem Jahr 1995 vertraglich festgelegt. Das im Jahr 2000 in Kraft getretene ÖPNRV-Gesetz fordert in § 19 ein neues System, das auf den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen ausgerichtet ist. Der Bund kündigte in der Folge den Vertrag zum 31.12.2003 auf, bevor es zu einer neuen vertraglichen Einigung mit dem Land Tirol über die Refinanzierung gekommen war.

Seit dem 1.1.2004 besteht ein vertragloser Zustand. Die Bundesmittel fließen derzeit nur auf Basis des ÖPNRV-Gesetzes 1999, aus dem keine exakten Zahlen abzuleiten sind. Der Bund legt auch keinen Zahlungsplan mehr vor und leistet Zahlungen nur entsprechend seinen budgetären Möglichkeiten ohne verbindliche zahlenmäßige und zeitliche Zusagen. Das Land Tirol ist daher gezwungen, die veranschlagten Einnahmen abzuschätzen: Es erstellt die prognostizierten Zahlen auf der Grundlage des Bundesbudgets und unter Fortschreibung früherer Beträge. Das führt zu den beschriebenen Abweichungen des RA vom VA.

Stellungnahme der Regierung

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, wonach der Bund keinen Zahlungsplan mehr vorlegt und Zahlungen nur entsprechend seinen budgetären Möglichkeiten ohne verbindliche zahlenmäßige und zeitliche Zusagen leistet, ist insofern unzutreffend, als dies nur im Jahr 2005 der Fall war. Im Jahr 2006 kam das Bundesministe-

rium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) der geübten Praxis aus den Vorjahren wieder nach und hat einen Zahlungsplan übermittelt.

Bundesbeitrag zusätzliche Verkehrsdienste

Während die Mittel der Finanzposition „Bundesbeitrag öffentlicher Nahverkehr“ die Sicherung des im Fahrplanjahr 1999/2000 bestehenden Grund-Verkehrsangebotes zum Ziel haben (Bestandleistungen), enthält die Finanzposition „Bundesbeitrag zusätzliche Verkehrsdienste“ Zahlungen des Bundes für zusätzliche notwendige und nützliche Verkehrsangebote (Bestellleistungen). Gesetzliche Grundlage für diese Beiträge ist ebenfalls das ÖPNRV-Gesetz 1999: Gemäß § 26 leistet der Bund hingegen explizit nur „nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten“, ohne bestimmte Beträge zu gewährleisten.

Das Land Tirol budgetierte im Jahr 2005 für die Verkehrsdienstverträge ÖBB-Wochenend-Regionalverkehr, die Außerfern-, Stubai- und Zillertalbahn sowie für Post- und Bahnbus Einnahmen von 2,354 Mio. €. Es ging bei der Budgeterstellung von den in der Vergangenheit gewährten Bundesförderungen für zusätzliche Verkehrsdienste aus und legte eine 30%ige Förderung (früher 50%ige Förderung) zugrunde. Die Projekte wurden verwirklicht, die Zahlungen des Bundes blieben jedoch weit hinter den Erwartungen zurück: Der Bund bewilligte nur 0,839 Mio. € und hat auch diesen Betrag noch nicht an das Land überwiesen.

Stellungnahme der Regierung

Die im Rohbericht erwähnten Bundesförderungen von Bestellleistungen werden auf Wunsch des BMVIT vorab an die VTG überwiesen, weil sie die Leistungen aus den Verkehrsdienstverträgen direkt mit den Verkehrsunternehmen abrechnet. Die Bestellerförderungen, die den Gemeinden zustehen, werden ihnen von der VTG bei den Zahlungsanforderungen gutgeschrieben. Jene Bestellerförderungen, die dem Eigentümer Land Tirol zustehen, werden ihm nach Vorliegen des Jahresabschlusses der VTG im Falle eines ausgewiesenen Subventionsüberhangs rücküberwiesen. Diese Regelung gilt seit dem Jahr 2004, dem entsprechend hat die VTG am 14. Dezember 2004 eine Rücküberweisung in Höhe von € 459.000,-- durchgeführt.

Anregung

Da der Bund für zusätzliche Verkehrsdienste nur nach seinen budgetären Möglichkeiten leistet und die Höhe der Förderung im Vorhinein mit dem Bund nicht fixiert werden kann, regt der LRH im Sinne der Budgetvorsicht an, künftige Einnahmen weniger optimistisch zu budgetieren.

EFRE-INTERREG Programm

Für das INTERREG-Projekt „Alpenquerender Verkehr (MONITRAF)“ ist ein 50%-iger Mittelrückfluss seitens der EU vorgesehen. Für das Jahr 2005 veranschlagte das Land aus diesem Titel € 30.000,--. Laut RA 2005 wurden zwei Raten zu je € 35.825,--vereinnahmt. Eine Rate wurde irrtümlich unter der Finanzposition „Kostenbeiträge Schienenverkehr“ verbucht.

Stellungnahme der Regierung

In den ca. € 35.000,--, die unter Interreg IIIB Einnahmen angeführt werden, sind auch die Fördergelder für die anderen Projektpartner enthalten. Davon wurden € 22.741,-- (jener Betrag der kürzlich auf das Landeskonto überwiesen wurde) an Italien weitergeleitet, insofern handelt es sich bei diesem Betrag nur um einen einnahmenwirksamen Durchlaufposten. Den Mindereinnahmen in Tirol (statt € 30.000,-- nur ca. € 13.000,--) standen aber auch nur die entsprechenden geringeren Ausgaben gegenüber, zumal bei dieser Abrechnung der unterschiedliche Jahresabschlusstermin (beim Projekt ist das Oktober, beim Land Tirol Ende Dezember) zu berücksichtigen ist. Es trifft zu, dass es zu einer Fehlbuchung kam, die aber zwischenzeitlich korrigiert wurde.

5.3 Sonstige Einnahmen des Landes für den ÖPNRV

MÖST-Mittel

Das Land finanziert den öffentlichen Personennahverkehr zum Teil mit Mitteln aus der Mineralölsteuer (MÖST-Mittel). Die Mineralölsteuer ist eine mengenabhängige Verbrauchssteuer, die mit einem fixen Betrag pro Liter Mineralöl, Kraftstoff oder Heizöl auf den Nettopreis aufgeschlagen wird. Sie wurde zuletzt zum 1.1.2004 erhöht und beträgt seitdem 41,7 Cent pro Liter Benzin und 29,7 Cent pro Liter Diesel.

gemeinschaftliche Bundesabgabe

Die Mineralölsteuer zählt zu den wichtigsten gemeinschaftlichen Bundesabgaben. Mehr als die Hälfte davon wird vom Pkw-Verkehr aufgebracht. Die Mineralölsteuer war jahrzehntelang das wichtigste Finanzierungsinstrument für den Straßenbau und die Straßenerhaltung in Österreich. Die zweckgebundenen Einnahmen entsprachen ungefähr dem Straßenbaubudget. Im Jahr 1987 wurde diese Zweckbindung der Mineralölsteuer aufgehoben. Seither fließen diese Einnahmen in das allgemeine Bundesbudget. Die Verteilung auf die Länder erfolgt wie bei der Umsatzsteuer im Rahmen der Ertragsanteile und der zweckgebundenen Finanzzuweisungen.

Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Verteilung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer auf Bund und Länder in den Jahren 2002 - 2005:

Verteilung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer im Rahmen der Ertragsanteile (Beträge in Mio €):

Jahr	aufzuteilender Betrag in Mio. €	Anteil Bund		Anteil Länder		Anteil Tirol		
		in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %	am Länderanteil in %
2002	3.108,7	2.838,0	91,3	185,0	5,9	18,2	0,6	9,9
2003	3.310,0	3.021,7	91,3	196,2	5,9	19,3	0,6	9,9
2004	3.594,0	3.281,0	91,3	213,5	5,9	21,0	0,6	9,9
2005	3.565,3	2.610,0	73,2	488,1	13,7	42,5	1,2	8,7

Stellungnahme der Regierung

Bei den hier angeführten Bundesbeträgen dürfte es sich um Milliarden- und nicht um Millionenbeträge handeln.

Replik des LRH

Die Millionenbeträge wurden in 1000er Einheiten angegeben. Die vom LRH aufgestellte Größenordnung ist daher richtig.

Verteilung

Die Mineralölsteuereinnahmen des Bundes betrugen in den Jahren 2002 - 2005 zwischen 3,1 Mio. € und 3,6 Mio. €. Proportional mit den steigenden Einnahmen des Bundes stieg im Zeitraum 2002 - 2004 auch der Anteil des Landes an dieser gemeinschaftlichen Bundesabgabe: von 18,2 Mio. € auf 21,0 Mio. €. Im Jahr 2005 erhielt das Land Tirol im Rahmen des Finanzausgleichs jedoch mit 42,5 Mio. € mehr als doppelt so viel wie in den Vorjahren.

Finanzausgleich neu

Die Verdoppelung der Ertragsanteile aus der Mineralölsteuer im Jahr 2005 geht auf den veränderten Abrechnungsmodus im neuen FAG zurück: Der Anteil des Bundes reduzierte sich, der Anteil der Länder und Gemeinden erhöhte sich.

Finanzzuweisung gemäß § 20 FAG

Zusätzlich zu den Abgabenertragsanteilen aus der Mineralölsteuer gewährt der Bund den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr eine jährliche Finanzzuweisung gemäß § 20 FAG. Auch die Höhe dieser Zuweisung hängt unter anderem vom Mineralölsteueraufkommen ab. Diese zweckgebundenen Budgetmittel werden unter der VAP 2-941001-8500-021 vereinnahmt.

Die Entwicklung dieser Einnahmen ist im Jahresvergleich und im Vergleich VA gegenüber RA aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Finanzzuweisungen aus der Mineralölsteuer für den öffentlichen Personennahverkehr (Beträge in €):

Jahr	Finanzzuweisungen gem. § 20 (4) FAG in €	
	VA	RA
2002	7,600.000	9,237.400
2003	8,730.000	10,167.737
2004	10,000.000	11,004.343
2005	10,200.000	11,273.340
VA 2006	11,000.000	

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, überstiegen die tatsächlichen Einnahmen regelmäßig die präliminierten Einnahmen um durchschnittlich mehr als 10 %.

6. Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr

6.1 Verkehrsmanagement „ÖV-Priorisierung“

Die Abteilung Verkehrsplanung versucht, mit einer Reihe von Maßnahmen den öffentlichen Verkehr zu optimieren. Hiezu zählt u.a. das Projekt ÖV-Priorisierung an Ampeln, das im Zuge der Projektentwicklung um die Komponente DFI erweitert wurde.

Begriff

Unter ÖV-Priorisierung versteht man die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA).

VLSA

An einer definierten Stelle des Fahrweges schickt der Linienbus eine meist elektronische Meldung an die VLSA, die daraufhin die Ampelstellung für den Bus auf „Grün“ stellt. Nach Passieren des Fahrzeugs kehrt die VLSA wieder in ihren Normalablauf zurück. Für diesen Vorgang sind sowohl fahrzeug- als auch strecken- und knotenseitige Einrichtungen erforderlich. In den Fahrzeugen müssen

die Fahrscheindrucker und Funkkomponenten angepasst und mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem verbunden werden. An den Streckenlinien müssen sogenannte Infrarotbaken installiert werden, die der VLSA (Knoten) die Ankunft des Fahrzeugs melden. Die Knoten müssen mit Funkempfang und einer Telegrammauswerteeinheit ausgestattet werden.

Stellungnahme der Regierung

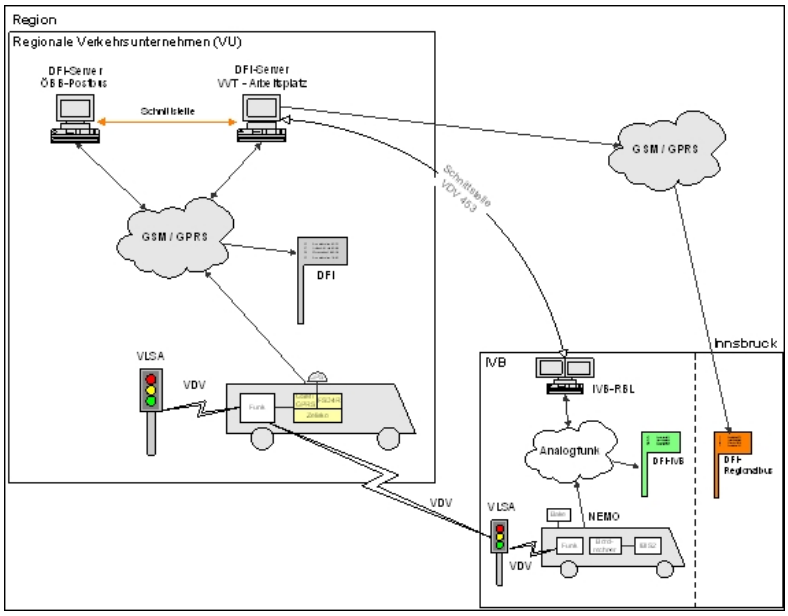
Die Feststellung, wonach an den Streckenlinien so genannte Infrarot-Baken installiert werden müssen, die den Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA - Knoten) die Ankunft melden, trifft so nicht zu. Streckenseitige Einrichtungen sind vielmehr nicht zwingend erforderlich und sie werden bei der nun angestrebten Lösung (empfohlene Variante lt. Systemstudie) für die Regionalbusse – weder in Innsbruck noch in der Region – montiert. Infrarot-Baken sind nur für Busse der IVB vor den Ampeln entlang der B171 Tiroler Straße in Rum und Hall in Tirol vorgesehen, um das bestehende System der Linien Innsbruck-Hall weiterverwenden zu können. Die Ortung der Regionalbusse erfolgt mittels Wegeband und GPS-Synchronisation wie beim Pilotprojekt in Schwaz. Zu berücksichtigen ist auch, dass Baken zusätzliche örtliche Einrichtungen sind, die versorgt und gewartet werden müssen und somit einen laufenden finanziellen und personellen Mehraufwand darstellen. So planen beispielsweise die Stadtwerke München in den nächsten Jahren die Umstellung der ganzen Stadt vom Bakensystem auf eine differenzielle GPS-Ortung.

Entgegen der Feststellung im Rohbericht müssen auch die Fahrscheindrucker nicht zwingend mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) verbunden werden (vgl. das Pilotprojekt in Schwaz). Für die Erweiterung mit der Dynamischen Fahrgastinformations-Komponente (DFI) ist jedoch die Anbindung der Bordrechner der Busse an einen zentralen Server (RBL-ähnliche Funktion) erforderlich, der die Meldungen der Busse auswertet und an die Anzeigen im Land weitermeldet. Ein RBL, wie es z.B. bei den IVB im Einsatz ist, erfüllt weitere über die DFI hinausgehenden Funktionen, wie insbesondere unternehmenseigene Aufgaben, die aus Sicht des Datenschutzes nicht unbedenklich scheinen und im Kommunikationsserver der VTG nicht vorgesehen sind. Die RBL-Server der Verkehrsunternehmen (IVB, Postbus, Ledermaier u.a.) werden mit dem Kommunikationsserver der VTG entsprechend der Systemstudie verbunden.

Replik des LRH

Die Stellungnahme der Landesregierung erscheint in diesem Punkt besonders kleinlich, da der LRH im Bericht versuchte die technischen Komponenten von VLSA und DFI möglichst kurz und nur die prinzipielle Wirkungsweise dieser verkehrstelematischen Einrichtungen darzustellen. Darüberhinaus ändert sich

der technische Fortschritt laufend und soll im Zuge eines Projektes von den Projektverantwortlichen bedacht und geprüft werden. Tatsache ist, dass die Projektbeschreibung aus den Unterlagen der Abteilung Verkehrsplanung entnommen wurde. Das Konzept sah jedenfalls „strecken- und knotenseitige Anpassungen vor“.



DFI

Eine weitere Maßnahme zur ÖV-Optimierung stellen so genannte „Dynamische Fahrgastinformationen (DFI)“ dar: An den Haltestellen werden die Fahrgäste digital über die aktuellen Fahrten der Verkehrsunternehmer unterrichtet: An- und Abfahrtszeiten und Verspätungen der einzelnen Linien werden laufend („dynamisch“) und in Echtzeit angezeigt.

Initiative

Im Frühjahr 2001 schlug die IVB im Rahmen ihrer Liniennetzoptimierung dem Land Tirol vor, den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet Innsbrucks zu beschleunigen. Da gleichzeitig das ÖPNV-Angebot in der Region „Absam, Hall, Mils“ überarbeitet wurde, überlegte das Land Tirol, den gesamten öffentlichen Verkehr auch außerhalb des Stadtgebietes zu „priorisieren“.

Nach mehreren Besprechungen mit den Systempartnern schaltete das Land Tirol im März 2002 ein Ingenieurbüro ein, das eine mögliche Ausweitung der ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen auch auf regionale Buslinien untersuchen sollte. Es sollte erheben, unter welchen Voraussetzungen und Ergänzungen die bestehenden Anlagen und Einrichtungen in Innsbruck auch für eine Priorisierung des regionalen Busverkehrs genutzt werden können. Für eine erste Ausbaustufe sollten die Kosten und der Nutzen abgeschätzt und ein Ausblick auf die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten gegeben werden.

Stellungnahme der Regierung

Die Feststellung im Rohbericht, wonach die IVB im März 2001 vorgeschlagen haben, den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet Innsbruck zu beschleunigen, ist insofern zu relativieren, als die IVB lediglich die Priorisierung der IVB-Linien Innsbruck-Hall an den VLSA entlang der B171 Tiroler Straße, die im Gemeindegebiet von Rum und Hall in Tirol in die Zuständigkeit des Landes Tirol fallen, beantragt haben. Unter der Voraussetzung, dass alle Verkehrsunternehmen (z.B. Postbus, Heiss, Ledermair etc.) auf dieser Strecke von den notwendigen Maßnahmen an den VLSA profitieren können, hätte die damalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung dem auch zugestimmt. Da die IVB aber für die Funkmeldungen an die VLSA in Innsbruck ein patentrechtlich geschütztes Telegramm NEMO (Neue Modulation) einer Signalbaufirma einsetzen wollte, wurde nach Lösungsmöglichkeiten gesucht und verschiedene Varianten besprochen bzw. angeboten. Diese Varianten waren schlussendlich Grundlage der Systemstudie 2005 und deren Empfehlung für eine tirolweite Lösung entsprechend dem erfolgreichen Pilotprojekt in Schwaz. Die empfohlene Variante erfordert die Umstellung des VLSA -Funksystems in Innsbruck und wurde deshalb im Sommer 2006 mit IVB und ÖBB-Postbus an zwei VLSA in Innsbruck ausführlich getestet. Am 27. September 2006 wurde schließlich durch die Stabstelle ÖV-Optimierung auf Basis der vorliegenden Testergebnisse und Expertisen der fachliche Grundsatzbeschluss für die Funkumstellung der Busse der IVB und die VLSA in Innsbruck getroffen. Die Tiroler Landesregierung hat am 14. November 2006 die Mitfanzierung dieser Umstellung im Ausmaß von € 265.000,-- (Gesamtkosten € 400.000,--) beschlossen. Die Realisierung soll nach dem Projektzeitplan im Feb-

ruar 2007 erfolgen.

Replik des LRH

Die Aussage dass die IVB vorschlug den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet Innsbrucks zu beschleunigen, entstammt dem Schriftverkehr der Abteilung und ist nach Ansicht des LRH nicht wirklich relevant für den Fortgang des Projekts.

Der LRH erachtet es aber als seine Aufgabe die Abgeordneten des Tiroler Landtags auch über die Projektsgeschichte(n) zu informieren. Es kann dabei durchaus geschehen, dass aus Gründen der Berichtsökonomie in der Verkürzung unscharfe Darstellungen vorkommen. Wenn dies aber nicht zu einer Kritik oder zu einer Empfehlung nach Art 69 Abs. 4 TLO führt, sollte nach Ansicht des LRH die Landesregierung auf Detailstellungnahmen verzichten.

Die im September 2002 fertig gestellte Studie ermittelte auf Grund der bestehenden fahrzeugseitigen Einrichtungen in den IVB-Bussen und den Fahrzeugen der regionalen Buslinien sowie auf Grund der bestehenden strecken- und knotenseitigen Einrichtungen in Innsbruck drei mögliche Ausbaustufen:

- Alle Busse auf Linien mit Innsbruck-Bezug bekommen eine Bevorzugung an den bestehenden Lichtsignalanlagen.
- Alle LSA-gesteuerten Knoten in Innsbruck ohne ÖV-Beschleunigung werden adaptiert.
- LSA-gesteuerte Knoten werden auch außerhalb von Innsbruck eingerichtet.

Stellungnahme der Regierung

Im Rohbericht werden drei mögliche Ausbaustufen angeführt, von denen die zweite und die dritte Stufe wie folgt zu präzisieren wären:

• Alle LSA-gesteuerten Knoten in Innsbruck ohne ÖV-Beschleunigung werden adaptiert (sofern von Linienbussen frequentiert).

• Bestehende LSA-gesteuerte Knoten werden auch außerhalb von Innsbruck (mit ÖV-Priorisierung) eingerichtet (sofern von Linienbussen frequentiert).

Replik des LRH

Da die von der Landesregierung monierten Ergänzungen aus dem Berichtskontext evident erschienen, verzichtete der LRH auf die seiner Ansicht nach reduntanten Ausführungen.

Laut der Studie betragen die Gesamtkosten für die erste Ausbaustufe in Innsbruck je nach Systemvariante bis zu 2,3 Mio. €. Der erzielte Nutzen, insbesondere der Reisezeitgewinn aller betroffenen Busfahrten, wurde mit rund 1.630 Stunden pro Jahr errechnet.

Die Studie beschäftigte sich primär mit der Beschleunigung der Linienbusse an den VLSA. Weitergehende ÖV-Optimierungsmaßnahmen, wie zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationen oder Verbesserungen der Anschlusssicherung wurden nur angedeutet.

Patente

Das VLSA-Steuerungssystem in Innsbruck ist auf einen bestimmten Hersteller zugeschnitten und patentrechtlich bis 2012 abgesichert. Das Land Tirol suchte jedoch ein landesweit einheitliches, kompatibles System, das herstellerunabhängig und für alle Verkehrsunternehmen im Linienverkehr offen ist. Dies entspricht auch dem Leitbild des BMVIT „Leitbild für die Anwendung von Telematik in Transport und Verkehr in Österreich“ aus dem Jahr 2002. Diese Vorgangsweise wurde mit Regierungsbeschluss vom November 2004 anhand des Pilotprojektes in „Hall/Brockenweg“ genehmigt.

Landtag

Ein in diese Zeit fallender Antrag im Tiroler Landtag über eine „Ampelsteuerung in Innsbruck durch VTG-Regionalbusse (Zl. 82/05)“ wurde bis zum Vorliegen eines Berichtes des zuständigen Regierungsreferenten ausgesetzt.

Zweite Studie

Die Landesregierung vergab im Juni 2005 im Wege einer Direktvergabe nach BVergG 2002 den Auftrag zur Erstellung einer Systemstudie über die „Verkehrstelematische Anwendung für Regionalbusse in Tirol“ zu einem Auftragswert von € 24.800,-- (netto). Die Studie sollte „unter zugrunde legen der vorhandenen Systeme und Konzepte, eine offene und wirtschaftliche, tirolweit einsetzbare systemtechnische Lösungsmöglichkeit für DFI und VLSA-Beeinflussung für den Regionalbusverkehr unter Berücksichtigung des Innsbrucker Systems sowie bereits vorhandener Fahrzeugkomponenten aufzeigen.“ Begleitet wurde die Studie vom Projekt der verkehrsabhängigen Steuerung und Anmeldung von Regio- Bussen zweier VLSA in Schwaz. Die Systemstudie wurde im Dezember 2005 dem Land übergeben.

Ergebnis

Nach Gegenüberstellung fünf verschiedener Lösungsmöglichkeiten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen empfahl der Auftragnehmer, zwei davon in die engere Wahl zu ziehen. Favorisiert wurde jene

Variante, „die im Wesentlichen darauf beruht, die in den Regionalbussen vorhandenen Fahrscheindrucker zu vollwertigen Bordcomputern aufzurüsten und den Funkverkehr in der Stadt Innsbruck (zwischen den IVB-Bussen und DFI an den Haltestellen) auf den VDV Standard umzustellen“.

Stellungnahme der Regierung

Die Feststellung wonach der Funkverkehr in der Landeshauptstadt Innsbruck (zwischen den IVB-Bussen und DFI an den Haltestellen) auf den VDV Standard umzustellen ist, bedarf insofern einer Richtigstellung, als eine solche generelle Umstellung ("Langstreckenfunk") weder vorgesehen noch notwendig ist. Lediglich das Funksystem zwischen Bussen und VLSA wird umgestellt (FFSK-Modulation und Landesfunkfrequenz anstelle NEMO und IVB-Frequenz für "Kurzstreckenfunk").

Replik des LRH

Die Formulierungen entstammen dem Schriftverkehr der Abteilung. Die vom LRH vorgenommenen Verkürzungen verändern den Sinn der Studie nicht.

Kosten

Die Kosten des Gesamtsystems beliefen sich bei der vorgeschlagenen Variante und der angenommen Anzahl von Einrichtungen für die „Region“ und das „Stadtgebiet Innsbruck“ auf rd. 6,4 Mio. €; ein stufenweiser Ausbau ist bei dieser Variante möglich.

Erforderliche Systemkomponenten für vorgeschlagene Variante:

		Anzahl
Fahrzeuge	Regionalbusse mit DFI	350
	Regionalbusse für VLSA	130
	IVB-Regionalbusse mit DFI	22
	IVB-Regionalbusse für VLSA	44
DFI-Anzeigen	DFI-Elemente in der Region	77
	DFI-Elemente in Innsbruck	73
VLSA	neu auszurüstende VLSA in der Region	46
	aufzurüstende VLSA in Innsbruck	14
	neu auszurüstende VLSA in Innsbruck	15

Das Land Tirol holte von allen betroffenen Verkehrsunternehmen eine Stellungnahme zur vorgeschlagenen Systemvariante ein, die grundsätzlich positiv ausfiel. Die DFI-Detaillösung sollte in einer Arbeitsgruppe bearbeitet werden.

Das Land Tirol richtete daraufhin unter seiner Leitung im März 2006 eine eigene Arbeitsgruppe, die „Stabstelle ÖV-Optimierung“, ein. Die Arbeitsgruppe bereitete für das Jahr 2006 mit Regierungsbeschluss vom 27.6.2006 ein Pilotprojekt für die Einrichtung einer DFI-Haltestelle in der Region Schwaz sowie einen Testbetrieb mit verschiedenen Funksystemen für zwei VLSA in Innsbruck vor. Ergebnisse liegen zum Zeitpunkt der Einschau noch nicht vor.

Kosten

Die Gesamtkosten für die ÖV-Optimierung mit verkehrstelematischen Maßnahmen betragen für die vorgeschlagene Variante und bei einer flächendeckenden Realisierung in Tirol rd. 6,4 Mio. €. Die Abteilung Verkehrsplanung ermittelte einen Landesbeitrag von rd. 3,5 Mio. €. Sie ging dabei von der Annahme aus, dass die Kosten unter den Systempartnern Land Tirol, Gemeinden und Verkehrsunternehmen wie in bisher ähnlichen Fällen aufgeteilt werden. Das Projekt „ÖV-Optimierung“ soll in den Jahren 2006 - 2010 abgewickelt werden.

Anregung

Der LRH regt an, dass diese Kostenermittlung, deren Ergebnisse bisher nur als Planwerte in der Abteilung vorhanden sind, von der Regierung beschlossen und wegen der längerfristigen Bindung des Landeshaushaltes dem Tiroler Landtag zur Kenntnis gebracht werden soll.

Stellungnahme der Regierung

Die Abteilung Verkehrsplanung beabsichtigt, auf Basis der vorliegenden Kostenermittlung Förderrichtlinien und gleichzeitig eine darauf basierende Kostenvorschau für die Realisierung des Projektes auszuarbeiten. Diese sollen von der Landesregierung beschlossen und dem Tiroler Landtag zur Kenntnis gebracht werden, womit der Anregung des Landesrechnungshofes entsprochen wird.

Informationspolitik

Der Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Umwelt beschloss im Februar 2005 den Antrag „Ampelsteuerung in Innsbruck durch VTG-Regionalbusse“ bis zum Vorliegen eines Berichtes des zuständigen Regierungsreferenten über die bereits erwähnte Systemstudie auszusetzen. Weitere Aussetzungen des Antrages durch den Ausschuss erfolgten im Juni und September 2005. Das Land erhielt die Studie Anfang Dezember 2005.

Anregung

Nach Ansicht des LRH sollte auch der Tiroler Landtag vom Ergebnis der Studie bzw. vom weiteren Vorgehen der Landesregierung informiert werden.

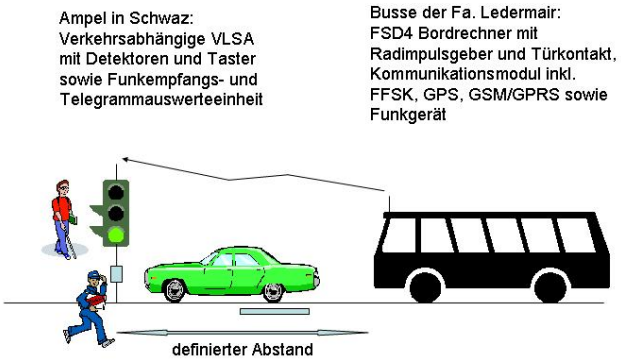
Stellungnahme der Regierung

Die zuständigen Mitglieder der Landesregierung sind von der Abteilung Verkehrsplanung über die laufenden Tätigkeiten und die Ergebnisse der Systemstudie 2005 informiert worden. In einem Bericht vom März 2005 sind die "bisherigen und zukünftigen" Vorhaben und Planungen des Landes sowie die Situation bei der ÖV-Priorisierung an VLSA ausführlich dargelegt, auch die Möglichkeiten der ÖV-Priorisierung sowie die Erwartungen betreffend die Anwendung von Verkehrstelematik wurden beschrieben. Im Juni und September 2005 folgte ein Bericht über die Beauftragung der Systemstudie und den Stand des Pilotprojektes in Schwaz, im Dezember 2005 wurde schließlich die Systemstudie vorgelegt und der erfolgreiche Regelbetrieb der verkehrsabhängigen und ÖV-priorisierten VLSA in Schwaz mitgeteilt. Die Systemstudie beschreibt ausführlich die geplante und mit den Betroffenen abgestimmte Vorgehensweise zur Realisierung "verkehrstelematischer Anwendungen" wie ÖV-Priorisierung und DFI für Regionalbusse in ganz Tirol sowohl in zeitlicher, als auch finanzieller und natürlich in fachlicher Hinsicht (Ausbaustufen 2006-2010).

Hall/Schwaz

Der Regierungsbeschluss vom 16.11.2004 sah vor, dass das Pilotprojekt „ÖV-Priorisierung an der geplanten VLSA Tiroler Straße/Brockenweg in Hall“ vom Land Tirol (Abteilungen Verkehrsplanung und Straßenbau) gemeinsam mit der Gemeinde Hall durchgeführt wird. Die Gemeinde Hall initiierte das Projekt, das Land Tirol stimmte die Planungen mit der Gemeinde ab. Die Gesamtkosten

des Projekts wurden mit rd. € 250.000,-- ermittelt, davon entfielen rd. € 100.000,-- auf das Pilotprojekt. Einsprüche von Anrainern, die im Rahmen der straßenrechtlichen Verhandlung zu klären gewesen wären, veranlassten die Gemeinde Hall, das Projekt nicht weiter zu verfolgen. Dieses Vorhaben wurde deshalb auch von Seiten des Landes zurückgestellt und das Pilotprojekt in der Stadt Schwaz mit zwei VLSA durchgeführt. Die zuständigen Regierungsreferenten wurden hievon in Kenntnis gesetzt.



Kritik

Dem Land Tirol erwuchsen für das Pilotprojekt in Hall Kosten von € 10.000,--, die durch das Scheitern des Projekts verloren sind. Der LRH stellt kritisch fest, dass das Land Tirol den frustrierten Aufwand allein trug und keine Verhandlungen über eine Kostenteilung mit der Gemeinde Hall führte.

Stellungnahme der Regierung

Das Land Tirol hat der Stadtgemeinde Hall in Tirol schriftlich mitgeteilt, dass von ihr die verlorenen Kosten im Fall der Stornierung des Projekts zu übernehmen sind. Derzeit ist aber noch nicht geklärt, ob die Errichtung der VLSA durch die Stadtgemeinde Hall in Tirol weiterverfolgt oder eine andere Lösung angestrebt wird. Sie hat nunmehr ein Ingenieurbüro beauftragt, die Projektierung der VLSA so zu adaptieren, dass die betroffenen Grundeigentümer der Lösung zustimmen können. Indem das Pilotprojekt von der Abteilung Verkehrsplanung (Projektleitung) rasch in die Stadtgemeinde Schwaz verlegt wurde, konnte der frustrierte Aufwand im Übrigen auf ein Minimum reduziert werden.

6.2 ÖPNV-Förderungsrichtlinie

Die Tiroler Landesregierung erließ im Dezember 1994 „Richtlinien über die Förderung kommunaler und regionaler Vorhaben im öffentlichen Personennahverkehr – (ÖPNV-Förderungsrichtlinie)“. Diese Förderungsrichtlinie regelt die Abwicklung von Maßnahmen zur Angebotsverbesserung: Fahrplanverdichtung, Ausdehnung des Abend- und Wochenendverkehrs und Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Förderung sollte die Einführung des Verkehrs- und Tarifverbundes Tirol ergänzen. Im Jahre 1997 wurden die Richtlinien mit Beschluss der Landesregierung novelliert.

Das Land Tirol fördert die „Verbesserung der Verkehrsbedienung durch Eisenbahn- und Kraftfahrlinien konzessionierter Unternehmungen sowie bedarfsgesteuerte Betriebsformen, sofern diese das Angebot liniengebundener Verkehrsträger sinnvoll ergänzen und für jedermann zugänglich sind“. Die Förderung erfolgt durch nicht rückzahlbare Zuschüsse, die je nach Finanzkraft der Gemeinde zwischen 25 % und 60 % der förderungswürdigen Aufwendungen beträgt. Bei überwiegend touristisch begründeten Linienverkehren ist der halbe Normalfördersatz möglich. Für die Stadt Innsbruck gelten eigene Bestimmungen über die Förderung der Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr. Ein Beirat aus jeweils gleich viel Vertretern aus Land, Stadt Innsbruck und Tiroler Gemeindeverband berät die Landesregierung über die Förderungswürdigkeit von Projekten.

Die budgetäre Abwicklung der Förderungen erfolgte über die Haushaltsposten 1/650005 bzw. 1/649005 „Zuwendung sonstige Leistungen für den Personennahverkehr“. Bis zum Jahr 2005 wurden pro Jahr zwischen 1,50 Mio. € und 4,56 Mio. € ausgegeben.

Durch den Übergang von einer „Nahverkehrsförderung“ auf ein Bestellsystem im Sinne des ÖPNRV-G erachtete der Förderungsbeirat künftig nur mehr einzelne Investitionsvorhaben als förderungswürdig. Der ÖPNV-Förderungsbeirat wurde deshalb mit Regierungsbeschluss vom 9.9.2003 aufgelöst. Die laufende Verkehrsförderung ging auf die VTG über, verbleibende Förderungsfälle sollte die Fachabteilung (Gesamt)Verkehrsplanung abwickeln. Ab dem Jahre 2004 hat also die Abteilung Verkehrsplanung keine neuen Nahverkehrsförderungen für Linienverkehre bewilligt. Das Augenmerk wird nunmehr auf die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen, z.B. Haltestellenadaptierungen gelegt.

Hinweis

Der LRH stellte im Zuge der Einschau fest, dass beim Projekt „Kühtai“ die in den Förderungsrichtlinien, vorgesehenen Förderprozentsätze überschritten wurden und dies vom Beirat beschlossen worden war.

Stellungnahme der Regierung

Die im Rohbericht des Landesrechnungshofes angeführte Förderung wurde in der 6. ÖPNV Förderrichtlinien-Beiratssitzung am 14. Dezember 1998, Zl. VIb4-ÖV03/200-98, als Sondervereinbarung genehmigt und war gemäß dem Sitzungsprotokoll als Zwischenlösung für einen Verkehrsdienstevertrag zwischen dem Land Tirol und dem Postautodienst gedacht, bei der das Land Tirol zur Förderung nach der Richtlinie zusätzlich 50% der ungedeckten Kosten übernimmt.

Kritik „PNV Oberes Lechtal“

Das Förderansuchen des Gemeindeverbandes „PNV Oberes Lechtal“ für den „Sommerbus 2003“ wurde von der Fachabteilung als nicht förderungswürdig beurteilt, da das beantragte Verkehrsangebot nicht vollständig in den VVT integriert und die Geltung des Verbundtarifes nicht umgesetzt wurde. Auf Weisung des damals zuständigen Mitgliedes der Landesregierung wurde im November 2004 entgegen den Förderungsrichtlinien ein Betrag von € 27.000,-- ausbezahlt.

Anregung „Kleinbeträge“

Haltestellenadaptierungen für Busse mit Anhängern („Bus-Zug“) wurden im Jahr 2005 teilweise mit Beträgen zwischen € 110,- und € 380,-- gefördert. Der Fördersatz für diese Maßnahmen wurde abteilungsintern mit 20 % der nachgewiesenen Projektkosten festgelegt. Nach Ansicht des LRH sollten Förderansuchen mit Kleinbeträgen unter € 500,-- nicht behandelt werden, da der Verwaltungsaufwand für die Förderung höher als das Förderausmaß ist.

Stellungnahme der Regierung

Die vom Landesrechnungshof kritisierten Kleinförderbeträge werden insbesondere für die Adaptierung von Haltestellen für den Einsatz von BusZügen ausbezahlt. Diese Förderungen sind als Beitrag an die Gemeinden zu verstehen und verfolgen das Ziel, die Akzeptanz des verkehrspolitisch gewünschten Einsatzes neuer Verkehrsmittel zu erhöhen. Da die Haltestellen (Grunderwerb, Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Beleuchtung) großteils von den Gemeinden finanziert werden, hat das Land Tirol mit ihnen entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zur Umsetzung von BusZug-Projekten abgeschlossen. Insofern besteht eine vertragliche Verpflichtung zur Auszahlung solcher Förderbeträge. Eine Abstandnahme von diesen Förderungen würde gerade die Umsetzung von BusZug-Projekten gegenüber

den Gemeinden ungleich schwieriger gestalten.

Replik des LRH

Es ist ständige Ansicht aller Finanzkontrolleinrichtungen in Österreich, dass bei der Förderungsgestaltung der Förderungseffekt und der damit zusammenhängende Verwaltungsaufwand in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen müssen. Dies gilt nach Ansicht des LRH insbesondere dann, wenn sich zwei Gebietskörperschaften als Fördergeber und Förderungsnehmer gegenüberstehen.

Hinweis

Der Förderzweck für zusätzliche Linienverkehre im Rahmen der Angebotsverbesserung des ÖV ist durch das ÖPNRV-G mit dem Abschluss von Bestellverträgen durch die VTG nicht mehr gegeben. Wie schon erwähnt, werden die Richtlinien derzeit nur mehr für Infrastrukturmaßnahmen herangezogen. Die Fördersummen betragen auch nur mehr einen Bruchteil früherer Förderungen.

Anregung

Im Rahmen der „ÖV-Priorisierung“ für die Ausstattung von Bussen und die Errichtung von Signal- und Knotenanlagen sollen noch im Jahr 2006 eigene, neue Förderungsrichtlinien ausgearbeitet werden. Nach Ansicht des LRH sollen die bestehenden und die neuen Richtlinien zu einer gemeinsamen „ÖV-Förderungsrichtlinie“ zusammengefasst werden.

Stellungnahme der Regierung

Die Abteilung Verkehrsplanung beabsichtigt, für das Projekt ÖV-Optimierung (ÖV- Priorisierung und DFI) neue Förderrichtlinien auszuarbeiten und diese – soweit sinnvoll und möglich – mit der bestehenden Förderrichtlinie zusammenzuführen. Der Anregung des Landesrechnungshofes wird somit entsprochen.

6.3 Projekt „Regionalbahnsystem im Großraum Innsbruck“

6.3.1 Projektgenealogie

Ausgehend vom „Verkehrskonzept Tirol 1986“ beschloss der Tiroler Landtag im November 1989, dass die Landesregierung dem Landtag ein Schienenverkehrskonzept für den Tiroler Regionalverkehr vorlegen soll. Das „Schienenverkehrskonzept 1991“ wurde unter der Ägide der Landesbaudirektion erstellt und von der Landesregierung im November 1991 zur Kenntnis genommen. Es berücksichtigte die

verkehrspolitischen Rahmenbedingungen des Verkehrskonzeptes 1986, des Verkehrskonzeptes Innsbruck 1989/1990 sowie des entstehenden „Verkehrs- und Tarifverbundes Tirol“. In weiterer Folge erstellte die Landesregierung für ein Tiroler Regionalbahnkonzept eine Verkehrsstudie für den Raum von Jenbach bis Telfs (1993) sowie eine Projektstudie für den Ausbau und die Erweiterung der Stubaitalbahn (1994). Diese beiden Studien dienten der Abteilung Gesamtverkehrsplanung zur Erarbeitung einer weiteren „Grundsatzstudie“. Diese enthält Aussagen zur Verkehrsentwicklung, ein Betriebskonzept, einen möglichen Netzaufbau mit dazugehörigem Investitionsrahmen, eine Dringlichkeitsreihung und einen möglichen Zeitrahmen.

Die Regionalbahnstudien wurden jedoch seit dem Jahr 1994 von der Landesregierung nicht mehr weiterverfolgt. Entsprechende Initiativen mit Bezug auf die „Regionalbahn im Inntal“ lehnte der Tiroler Landtag ab.

Diskussionen über die geplante Einstellung der „Igler Bahn – Straßenbahnlinie 6“ durch die IVB, eine Anfrage im Tiroler Landtag zur Reaktivierung der „Haller Straßenbahn“ sowie die Möglichkeit, Infrastrukturinvestitionen von schienengebundenen Verkehrsmitteln mit dem Inkrafttreten des Schieneninfrastrukturgesetzes (BGBl. 201/1996) durch den Bund mitfinanzieren zu lassen, veranlasste die Landesregierung Ende 1998, zwei Ingenieurbüros mit einer Verkehrsstudie zur Regionalbahn und eine Trassenplanung von Innsbruck bis Hall/Mils zu betrauen. Der vereinbarte Fertigstellungstermin der Studie Ende Juli 1999 verzögerte sich jedoch bis Februar 2002, da man die Ergebnisse der gleichzeitig von der IVB beauftragten Studie „Straßenbahnkonzept 2000“ abwarten wollte.

Nachdem die Stadt Innsbruck das Land Tirol um eine Kostenbeteiligung bei der Finanzierung des Straßenbahnkonzeptes und am Betriebsabgang der Stubaitalbahn im Juni 2003 ersucht hatte, beauftragte die zuständige Referentin die Abteilung Gesamtverkehrsplanung „die Konzepte voranzutreiben".

Grundsatzbeschluss

Die Landesregierung fasste daraufhin im November 2003 einen Grundsatzbeschluss zur langfristigen Sicherstellung des Stubaitalbahn-Betriebs und zur Errichtung eines Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck. Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und die Verkehrsverbund Tirol GmbH wurden mit den erforderlichen vertraglichen Abwicklungen betraut.

Mit dem Grundsatzbeschluss sollte im Wesentlichen die Realisierung folgender Einzelmaßnahmen sichergestellt werden:

1. Das Land Tirol stellt für die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für die Stubaitalbahn rd. 13,0 Mio.°€ zur Verfügung.
2. Das Land Tirol beteiligt sich zu einem Drittel am Investitionsbedarf von rd. 100,0 Mio. € für die Schieneninfrastruktur der künftigen Straßenbahntrasse vom O-Dorf bis zur Technischen Universität.
3. Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung beauftragt die Planung (Trassenplanung, Organisations-, Realisierungs- und Finanzierungskonzept) des Regionalbahnsystems im Großraum Innsbruck bis Völs und Hall, weiters die Planung der Hereinführung der Stubaitalbahn zum Innsbrucker Hauptbahnhof und einer allfälligen Verlängerung der Stubaitalbahn ins westliche Mittelgebirge.
4. Für die Fahrgastströme zwischen Telfs und Schwaz soll die Verkehrsverbund Tirol GmbH ein Regionalbussystem entwickeln. Für den Verknüpfungspunkt „Innsbrucker Busbahnhof" hat die Stadt Innsbruck die erforderlichen Verkehrs- und Halteflächen für die Buslinien zur Verfügung zu stellen.

Der Tiroler Landtag genehmigte den Grundsatzbeschluss der Tiroler Landesregierung in seiner Sitzung vom 12.5.2004. Am 1.7.2004 forderte der Tiroler Landtag in einer Entschließung die Landesregierung auf, „auf Basis des einstimmig gefassten Grundsatzbeschlusses des Tiroler Landtages und unter Berücksichtigung des Realisierungskonzeptes unter Einbindung und finanzieller Beteiligung der betroffenen (Stadt-)Gemeinden ein Regionalbahnsystem für den Tiroler Zentralraum zu verwirklichen".

In der Folge bemühten sich die zuständigen Referenten im Land und in der Stadt, dass der Bund das Regionalbahnkonzept nach dem Privatbahngesetz (Privatbahngesetz 2004; BGBl. I Nr. 39/2004) mitfinanziert. Der Bund war zu einer Beteiligung an den Gesamtkosten von rd. 275,0 Mio. € bereit („zumal sich das Land am Brennerbasistunnel engagiert"), jedoch nur, wenn die neu zu errichtenden Streckenabschnitte Bahnhof Bergisel bis Hauptbahnhof und die gesamte Strecke der Regionalverkehrsachse von Hall bis Innsbruck und Völs als Regionalbahn anerkannt werden. Das Projekt sollte deshalb in die Teilprojekte Direkthereinführung Stubaitalbahn bis zum Hauptbahnhof und in die Regionalbahn - Streckenäste Ostast (bis Hall) und Westast (bis Völs) geteilt werden.

Stellungnahme der Regierung

Im Rohbericht müssten die Worte "als Regionalbahn anerkannt" durch die Worte "als Nebenbahn anerkannt" ersetzt werden. Das Eisenbahngesetz 1957 unterscheidet nur zwischen Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen, der Begriff einer Regionalbahn ist dem Gesetz hingegen fremd.

Replik des LRH

Die beiden Begriffe „Regionalbahn" und „Nebenbahn" werden in der öffentlichen Diskussion und unabhängig von der richtigen rechtlichen Einordnung im Sinne des Eisenbahngesetzes parallel und synonym verwendet. Selbst in dem von den Gebietskörperschaften unterfertigten „Übereinkommen ... Regionalbahnsystems im Zentralraum ... Innsbruck" kommt der eisenbahnrechtliche Begriff der „Nebenbahn" nicht vor. Im Übrigen hat auch der LRH im Berichtspunkt „Zusammenfassung" den eisenbahnrechtlich richtigen Begriff der „Nebenbahn" verwendet.

Übereinkommen Bund

Im Oktober 2004 unterzeichneten der Bund, das Land, die Stadt Innsbruck und die „Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH" ein „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck". Die Finanzierungsgeber Bund, Land und Stadt stellen damit der Gesellschaft in den Jahren 2005 - 2014 für Infrastrukturmaßnahmen an der Stubaitalbahn und am Teilprojekt „Ost" des Regionalbahnkonzeptes zwischen Hall und Technik West Finanzierungsbeträge in Höhe von 100,15 Mio. € zur Verfügung. Die Beiträge von Bund, Land und Stadt wurden im Verhältnis 31,95 % zu 49,78 % zu 18,27 % aufgeteilt.

Entgegen der ursprünglichen Erwartung des Landes beteiligt sich

der Bund vorerst nur an den ersten beiden Bauabschnitten. Für das Teilprojekt West (Technik - West bis Völs) sind zwischen Land und Bund neuerliche Verhandlungen über die Finanzierung dieses Projektteiles zu führen.

Stellungnahme der Regierung

Im Rohbericht werden die Beschlüsse der Landesregierung vom 11. November 2003 betreffend die langfristige Sicherstellung des Betriebs auf der Stubaitalbahn, Regionalbahnsystem und Regionalbussystem im Großraum Innsbruck – Grundsatzbeschluss, sowie vom 8. Juni 2005 betreffend das Regionalbahnsystem für den Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck angeführt.

Diese Darstellung ist um den (in diesem Zusammenhang ebenfalls wesentlichen) Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 17. Februar 2004 betreffend die "Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel - Hauptbahnhof, Machbarkeitsstudie, Variantenentscheid und eisenbahnrechtliche Einreichplanung" zu ergänzen.

Replik des LRH

Der LRH behandelte den Regierungsbeschluss betreffend die "Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel - Hauptbahnhof, Machbarkeitsstudie, Variantenentscheid und eisenbahnrechtliche Einreichplanung" im Berichtsteil „Direkthereinführung Stubaitalbahn“. Eine weitere Erwähnung schien deshalb entbehrlich.

Von Mitte des Jahres 2004 bis Mitte des Jahres 2005 versuchten die Systempartner - Land Tirol, Stadt Innsbruck, VTG und IVB - auf Basis der Grundlagenstudie eines Ingenieurbüros „Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“, eine tragfähige Projektorganisation zu gründen, um die anstehenden Projektfragen zu lösen. Insbesondere sollten:

- die Ausschreibung für die Ersatzbeschaffung der Fahrbetriebsmittel für die Stubaitalbahn und die Straßenbahn in Innsbruck vorbereitet,
- die Einbindung der betroffenen Nachbargemeinden (Hall, Thaur, Rum, Völs) besprochen,
- die gegenseitigen Verpflichtungen von Land und Stadt in einem Finanzierungs- und einem sogenannten Syndikatsvertrag geregelt,
- die Trassenplanung und Kostenermittlungen fortgeführt sowie
- die Konzessionseinreichung beim BMVIT durchgeführt werden.

Von diesen Vorbereitungsarbeiten wurden jedoch nur die

Ausschreibung für die Fahrzeugbeschaffung und die Schienenerneuerung im Bereich Andreas-Hofer-Straße bis Anichstraße von der Betreibergesellschaft abgeschlossen. Die Landesregierung beschloss daher im Juni 2005, dass aufbauend auf der Projektstudie des Ingenieurbüros, die Abteilung Verkehrsplanung mit einer Maßnahmenuntersuchung beauftragt wird. Zur Koordinierung der weiteren Maßnahmen soll eine aus Vertretern des Landes und der Stadt bestehende Steuerungs- und Koordinierungsgruppe eingerichtet werden.

Stellungnahme der Regierung

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 11. November 2003 wurde die vormalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung mit der Planung des Regionalbahnsystems beauftragt. Auf Grundlage dieses Planungsauftrages wurden die auch im Rohbericht genannten bereits vorliegenden Untersuchungen fortgeführt und in einer Studie zusammengefasst. Die Letztfassung wurde vom Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) im Juni 2004 vorgelegt und stellte eine Zusammenfassung und Aktualisierung bestehender Studien dar. In dieser Kurzstudie werden auch die wesentlichen Ergebnisse einer im Auftrag des Landes Tirol und der Landeshauptstadt Innsbruck beauftragten Mobilitätserhebung im Raum Innsbruck (2002) beschrieben, die einen starken Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei gleichzeitigem Rückgang des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 1999 – 2002 belegt und einen Bedarf von Durchmesserbeziehungen nachweist. Ferner werden in dieser Kurzstudie plakativ die Zielsetzung des Regionalbahnkonzeptes, die erwarteten Fahrgastströme, die etappenweise Projektumsetzung und das so genannte T-Konzept als zentrale Voraussetzung für die Erlangung einer Nebenbahnkonzession behandelt. Ein eigener Abschnitt ist schließlich den Kosten (Infrastruktur und Absatz) gewidmet. Der Kurzstudie ist auch ein Plan über das T-Konzept angeschlossen.

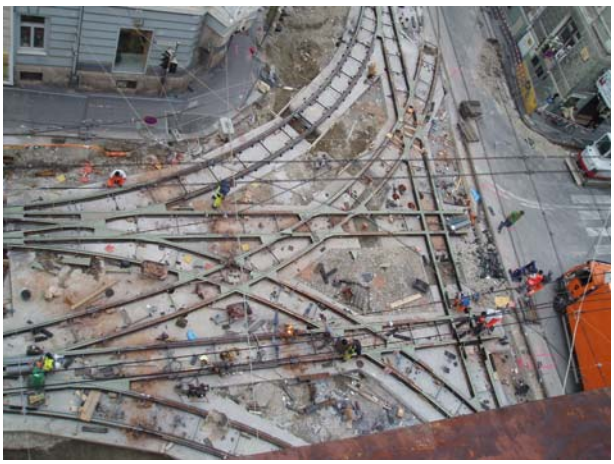
Im Sommer 2004 ging die Projektbearbeitung von der Abteilung Gesamtverkehrsplanung an die IVB über, die nun auch die Trassenabstimmung mit den Umlandgemeinden vorzunehmen hatte.

Auf Grundlage des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 17. Februar 2004 wurden die vormalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung und die VTG mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Direkthereinführung der Stubaitalbahn beauftragt. Der Projektauftrag wurde von der IVB und der VTG an ein Ingenieurbüro vergeben, wobei der Auftrag auch eine Variantenstudie und eine Konfliktanalyse im Planungsprozess der Trassenfindung umfasste. Nach Vorlage der Konfliktanalyse (Konfliktplan) hat die Landeshauptstadt Innsbruck von diesem Projekt Abstand genommen und es wurden hierauf die Planungen im Oktober 2004 beendet.

Nach dem Abschluss des Übereinkommens mit dem Bund über die

Mitfinanzierung des Regionalbahnprojektes im Oktober 2004 fanden in weiterer Folge mehrere Gespräche mit dem BMVIT mit dem Ziel statt, die technischen Notwendigkeiten einer Nebenbahninfrastruktur abzuklären. Für Meterspurbahnen existiert kein technisches Regelwerk wie für Voll- oder Schmalspurbahnen, welches die technischen Bedingungen und Notwendigkeiten verbindlich vorgibt. Diese Abklärungen bildeten die Voraussetzung für die weiterführenden Planungen, insbesondere für die Beauftragung der sogenannten Maßnahmenuntersuchungen.

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 8. Juni 2005 wurde die Abteilung Verkehrsplanung - aus strategischen Überlegungen heraus - mit so genannten Maßnahmenuntersuchungen betraut. Damit wurde das Ziel verfolgt, auf Grundlage einer Machbarkeitstudie die Trasse mit den Gemeinden abzustimmen und die Voraussetzungen für die Beantragung der Nebenbahnkonzession durch die IVB beim BMVIT zu schaffen.



Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe konstituierte sich Mitte des Jahres 2005, sie definierte ihre Aufgabe einerseits als Kommunikationsplattform gegenüber der politischen Führung und andererseits als Entscheidungsorgan für die Vorbereitung notwendiger politischer Entscheidungen. Außerdem beabsichtigte sie, einen Zielkatalog für die Regionalbahn und darauf aufbauend ein Pflichtenheft für die weiteren Planungsmaßnahmen zu erstellen. Daraus sollte ein Maßnahmenplan entwickelt werden.

Planungsaufträge

Im Dezember 2005 beauftragte das Land Tirol ein Ingenieurbüro damit, für das Projekt „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ eine „Bestandsanalyse, Zielsetzungen und Grobtrassierung“ zu erstellen. Die Vergabe erfolgte durch einen Direktauftrag in Höhe von € 29.899,24 exkl. USt.. Im Juni 2006 erging an dasselbe Büro ein weiterer Direktauftrag um € 29.937,60 exkl. USt. für eine

„Konfliktanalyse und eine Betriebsanalyse“. Die Studien sind noch nicht abgeschlossen, für Teilbereiche liegen Zwischenergebnisse vor.

6.3.2 Studieninhalte und Kostenstatus

Grundsatzstudie 1994

Die „Grundsatzstudie 1994“, die die Abteilung Gesamtverkehrsplanung auf Basis der Studien „Stubaitalbahn – Ausbau und Erweiterung 1994“ und „Regionalverkehrsuntersuchung Telfs – Innsbruck – Jenbach 1993“ selbst verfasste, sah eine Regionalbahn für das mittlere Inntal von Jenbach bis Telfs sowie eine Erweiterung der Stubaitalbahn ins westliche Mittelgebirge vor. Die Kosten für die Errichtung dieser Infrastrukturmaßnahmen wurden damals mit rd. 182,0 Mio. € ermittelt. Der Realisierungszeitrahmen wäre zwischen 1996 und 2007 gewesen. Die Finanzierung des Landes- und Gemeindeanteiles hätte aus dem prognostizierten Anstieg des Mineralölsteuerzuschlages erfolgen sollen.

IVB Straßenbahnkonzept, Erweiterung Regionalbahn 2002

Das Grobkonzept erbrachte primär den Nachweis, dass eine Doppelnutzung der neuen Straßenbahninfrastruktur der Linie „O“ für eine Inntal Regionalbahn von Wattens bis Kematen/Zirl sinnvoll ist. Weiters enthält die Studie verschiedene mögliche Endhaltestellen für die Regionalbahn Ost (Hall, Mils, Wattens, Weer) und die Regionalbahn West (Völs, Kematen, Zirl). Je nach Endhaltestellen- und Trassenvariante sind Gesamtkosten von 38,0 Mio. € bis 83,5 Mio. € für den Ostast und 30,8 Mio. € bis 69,1 Mio. € für den Westast ausgewiesen. Diese Beträge enthalten Kosten für Fahrzeuge, jedoch keine Grundkosten. Der Investitionsbedarf für die Erneuerung der Stubaitalbahn und der Straßenbahn ist in dieser Studie nicht enthalten. Über den Realisierungszeitraum wurde keine Aussage getroffen.

Regionalbahnkonzept 2003

Das Regionalbahnkonzept 2003 fasste die bestehenden Planungen zusammen und sollte als Grundlage für die Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Land Tirol und Stadt Innsbruck dienen. Für die Regionalbahnstrecke wurde nur mehr die wahrscheinliche Variante von Hall über Innsbruck nach Völs bearbeitet. Die Kosten für beide Straßenbahnäste stammen aus der „Studie 2002“ und enthalten einen 6%igen Teuerungszuschlag. Für den Anteil der Stubaitalbahn am Gesamtprojekt wurde die Variante der „Direkthereinführung“ bearbeitet und die Gesamtkosten mit 21,8 Mio. € ermittelt. Erstmals wurde auch die Erneuerung bzw. der Ausbau des Innsbrucker Straßenbahnnetzes in eine Gesamtstudie ein-

bezogen. Für die Sanierung des bestehenden Straßenbahnnetzes, die Errichtung der Linie „O“, die Verlängerung der Linie „3“ und die damals geplante Anbindung des Tivoli Areals wurden Kosten von 167,9. Mio. € ermittelt. Der Umsetzungszeittraum für das Maßnahmenpaket wurde von 2003 - 2014 angegeben.

Stellungnahme der Regierung

Nach der Feststellung des Landesrechnungshofes wurde für den Anteil der Stubaitalbahn am Gesamtprojekt die Variante der "Direkthereinführung" bearbeitet und die Gesamtkosten mit € 21 Mio. ermittelt. Tatsächlich wurden die Kosten – wie auch dem Bund gemeldet – auf € 12,77 Mio. geschätzt.

Replik des LRH

In der Tabelle 2 des Regionalbahnkonzepts für den Tiroler Zentralraum vom November 2003 wurden die Investitionskosten für die Regionalbahnstrecke Bergisel – Innsbruck Hauptbahnhof (Direkthereinführung Stubaitalbahn) mit 21,8 Mio. € angegeben. In der Fassung vom Juni 2004 wurden die Gesamtkosten für die Direkthereinführung mit 25,77 Mio. € ermittelt. Die Investitionskosten enthalten die Fahrzeug- und die Infrastrukturkosten. In Berichtspunkt „Direkthereinführung“ hat der LRH die Infrastrukturkosten mit 12,77 Mio. € angeführt.

Regionalbahnkonzept Frühling 2004

Im Frühling 2004 überarbeitete der Auftragnehmer nochmals die bisherigen Studien. Die letzte Version stammt vom Juni 2004. Sie ist Grundlage für die Verhandlungen zwischen den Gebietskörperschaften. Kernpunkte dieser Studie sind die klare Ausrichtung auf das sogenannte „T-Konzept“: Hall, Innsbruck-Hauptbahnhof, Völs und Stubaital, sowie wegen der hohen Investitionskosten eine Gliederung des Regionalbahn-Gesamtkonzeptes in drei Haupt-Realisierungsschritte. Die Kosten wurden in Infrastruktur- und Absatzkosten (Fahrzeugbeschaffung, Werkstätten und Abstellhallen) aufgeteilt. Je nach Abschnittsgliederung sollten die Gesamtkosten zwischen 279,0 und 283 Mio. € betragen. Der Realisierungszeitraum blieb mit 2004 - 2014 unverändert.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die verschiedenen Studien der letzten zehn Jahre und die darin angegebenen Gesamtkosten; eine Valorisierung der Kosten wurde nicht vorgenommen.

Regionalbahnstudien (Beträge in Mio. €):

Studientitel	Erstellt	Stubaitalbahn	Ostast	Westast	Straßenbahn	Gesamtkosten
Grundsatzstudie 94	1994					182,0
IVB - SB - RB Konzept	Feb.02	nicht erfasst	38,0 - 83,5	30,8 - 69,1	nicht erfasst	68,8- 152,6
RB-Konzept 03	Nov.03	21,8	41,5	28,2	167,9	259,4
RB-Konzept 04	Apr.04	25,8	85,9	62,8	108,1	282,6
RB-Konzept 04	Jun.04	25,8	95,6	49,2	108,1	278,7

Finanzierungs-vereinbarung

Die IVB erstellte in Absprache mit dem Land Tirol mehrere Ausbauvarianten für die Finanzierungsvereinbarung mit Bund, Land und Stadt Innsbruck. Es wurden zum Beispiel Varianten mit und ohne Tivoli-Schleife, mit einer Fortführung der SB-Linie 3 nach Westen und dergleichen, jeweils mit den dazugehörigen Kosten untersucht. Die letzte Fassung sieht Gesamtkosten von 257,4 Mio. € vor. Die Kosten wurden in zwei Teilprojekte aufgeteilt: Das Teilprojekt Ost enthält für die RB-Infrastruktur 100,15 Mio. € und den „Absatz“ (im Wesentlichen die Fahrbetriebsmittel) 37,05 Mio. €; für die SB-Infrastruktur 14,24 Mio. € und den Absatz 50,85 Mio. €. Das Teilprojekt West enthält für die RB-Infrastruktur 19,54 Mio. € und den Absatz 10,20 Mio. €; für die SB-Infrastruktur 21,46 Mio. € und den Absatz 3,90 Mio. €.

Seit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung hat die Abteilung Verkehrsplanung keine Kostenermittlungen mehr durchgeführt.

Ausgaben

Bis Mitte 2006 überwies das Land Tirol aus dieser Verpflichtung in zwei Tranchen rd. 4,83 Mio. € für Infrastrukturmaßnahmen. Im November 2005 bezahlte das Land für Fahrbetriebsmittel 7,28 Mio. €. Es leistete diese Zahlungen an die IVB in Form von Gesellschaftereinlagen.

Hinweis eigene Planungskosten

Da die Planungskompetenz gemäß Regierungsbeschluss vom Juni 2005 an das Land Tirol überging, hat dieses auch die Planungskosten zur Gänze zu tragen. Bisher betrugen diese rd. € 60.000,--. Der LRH weist darauf hin, dass Planungskosten Teil der Gesamtkosten des Regionalbahnprojektes sind und dementsprechend den anderen Gebietskörperschaften in Rechnung gestellt werden sollen.

6.3.3 Entwicklung Sommer 2006

Ausgangsbasis

Im Zuge von Diskussionen über Ursachen und Höhe der Kostensteigerungen bei den neuen Straßenbahngarnituren kam es zu Auffassungsunterschieden zwischen dem Land Tirol und der Stadt Innsbruck über den vom Land Tirol zu übernehmenden Kostenanteil. Die Regierungsumbildung im Land Tirol zu Jahresbeginn 2006 und die Innsbrucker Gemeinderatswahlen 2006 brachten in der Landesregierung und im Stadtsenat neue politische Referenten, die jetzt für das Regionalbahnprojekt zuständig sind. Die Fachabteilung beabsichtigte für die neuen Referenten eine Präsentationsveranstaltung über den Stand des Regionalbahnprojektes abzuhalten. Dabei sollten die nächsten Projektschritte festgelegt und die anstehenden Finanzierungsfragen geklärt werden.

Laut Pressemitteilung des Landes und nach Auskunft der Abteilung Verkehrsplanung kamen die zuständigen politischen Referenten bei der Anfang September 2006 abgehaltenen Besprechung für den „Regionalverkehr im Großraum Innsbruck“ zu folgendem Ergebnis, wobei die entsprechenden Beschlüsse noch nicht gefasst sind:

- In einem ersten Schritt soll die bestehende ÖBB-Trasse zwischen Hall, Innsbruck und Völs mit neuen Zuggarnituren und einer verbesserten Taktfrequenz attraktiver gestaltet werden. Diese Neuerung soll schon mit dem Fahrplan 2007 greifen. Das Zentrum von Hall soll besser an die ÖBB-Trasse angebunden werden.
- In Innsbruck soll gleichzeitig die Umsetzung der Regionalbahn vorangetrieben werden. Die Trasse soll von Neu-Rum über die Reichenau bis nach Kranebitten verlaufen. In Neu-Rum ist die Verknüpfung zwischen der ÖBB-Trasse und der innerstädtischen Trasse vorgesehen.
- Weiters soll der Ausbau der Regionalbahn im Osten durch eine Verästelung bis Mils und Wattens sowie im Westen bis Völs bzw. Kematen geplant werden.

Regionalbahn

Nach Ansicht des LRH ist das Besprechungsergebnis für den Bereich der Regionalbahn ein weiteres Bekenntnis der Landesregierung und der Stadt Innsbruck zum Regionalbahnprojekt und entspricht somit dem Beschluss des Tiroler Landtages. Eine Änderung zu den bisherigen Planungsabsichten bzw. Planungsaufträgen besteht aber insofern, als bisher zuerst der Ostast von Hall bis Innsbruck (Bereich Krankenhaus bzw. Layrstraße) und dann anschließend der Westast von Innsbruck bis Völs errichtet werden sollte. Nunmehr soll die „innerstädtische“ Trasse von Neu-Rum bis

Kranebitten vorrangig und in einem Zuge errichtet werden. Selbstverständlich war aus Sicht der Verkehrsplanung auch bei der alten Variante beabsichtigt, die Bauführung sowohl für den Ostast als auch für den Westast von Innsbruck aus zu beginnen, um im Regionalbahnbetrieb möglichst schnell die jeweils fertiggestellten Streckenabschnitte zu nützen.

Die Beschlüsse der für die Regionalbahn zuständigen politischen Referenten von Land Tirol und Stadt Innsbruck bedeuten auch für den Planungsprozess der Regionalbahn keine wesentliche Änderung, letztlich wurde „beschlossen“, was von den Planungsverantwortlichen (Auftragnehmer, Steuerungsgruppe und Fachabteilung) ohnehin betrieben wird. Nach Ansicht des LRH fehlen jedoch nach wie vor die Voraussetzungen, die für die gewünschte Beschleunigung des Planungsprozesses notwendig sind.

Stellungnahme der Regierung

Der Auffassung des Landesrechnungshofes, dass die bisherigen Planungsabsichten bzw. Planungsaufträge im Rahmen einer politischen Besprechung am 7. September 2006 insofern geändert wurden, als nunmehr die "innerstädtische Trasse von Neu-Rum bis Kranebitten vorrangig und in einem Zuge errichtet werden soll", kann nicht gefolgt werden. Im Rahmen dieser Besprechung wurde vielmehr beschlossen, das bestehende Regionalbahnprojekt durch eine Vorziehung des Schnellbahnkonzeptes im Bereich Hall – Innsbruck – Völs zu ergänzen, um bereits kurzfristig eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Zentralraum Innsbruck zu erreichen. Eine Änderung in der Projektverwirklichung durch die vorgezogene Realisierung des innerstädtischen Abschnitts ist nicht eingetreten. Schon von Anfang an war geplant, das Regionalbahnkonzept sukzessive zu errichten, wobei die innerstädtischen Abschnitte – im Hinblick auf den größeren Bedarf und unter Berücksichtigung betriebsfähiger Projektteile – immer Priorität hatten. Dies geht auch aus der Finanzierungstabelle 25a hervor, die dem Landesrechnungshof zur Einsicht vorgelegt wurde, wonach die Abschnitte Olympisches Dorf – Hauptbahnhof, Layrstraße-Technik West und Hauptbahnhof-Layrstraße bis Ende 2010 und der Abschnitt Olympisches Dorf – Hall in Tirol hingegen erst bis Ende 2013 hergestellt werden sollten.

Es trifft auch nicht zu, dass der Planungsprozess nicht ausreichend beschleunigt wird. Nach der Umbildung der Tiroler Landesregierung zum Jahreswechsel 2005/2006 wurde beschlossen, dass die Maßnahmenuntersuchungen bis Ende 2006 abgeschlossen sein sollen. Nach dem aktuellen Stand dürfte sich der Abschluss der Untersuchungen nur geringfügig bis Anfang März 2007 verzögern. Die

Gründe hierfür sind insbesondere:

- *Variantenuntersuchungen in Hall in Tirol und Rum auf Wunsch der Stadt-/Marktgemeinde*
- *Besondere Schwierigkeiten bei der Findung einer technisch machbaren Trasse in Völs*
- *Überaus komplexe Problemstellungen in der Landeshauptstadt Innsbruck in Bezug auf eine vertiefte Problem- und Konfliktanalyse. Die Landeshauptstadt Innsbruck wird ihrerseits für den Bereich Brunecker Straße - Sillpark eine Untersuchung durchführen, die voraussichtlich einen Zeitraum von drei Monaten erfordert und erst nach Abschluss der Maßnahmenuntersuchungen des Landes Tirol vorliegt.*

Replik des LRH

Die Abwicklungsvariante laut der Finanzierungstabelle 25a wurde dem LRH gegenüber als eine von vielen, wenn auch wahrscheinliche Abwicklungsmöglichkeit dargestellt. Insofern besitzt sie den Status eines Arbeitspapiers. Der LRH hat aber wegen der wahrscheinlichen Möglichkeit dieser Variante in den Berichtspunkten „Übereinkommen Bund“ und „Finanzierungsvereinbarung“ auf das Arbeitspapier Bezug genommen.

Der LRH hat im Bericht die Ende 2005 und im Jahr 2006 beauftragten Planungen (Bestandsanalyse, Zielsetzung, Konfliktanalyse) erwähnt. Er ist jedoch weiterhin der Ansicht, dass in Verbindung mit der personalbedingten, geringfügigen Projektsbetreuung in der Abteilung die erforderlichen Maßnahmen zur Beschleunigung des Planungsprozesses bis zur Einschau des LRH noch nicht gesetzt wurden.

Schienen-Regional-Verkehr

Das Vorhaben, neue Zuggarnituren auf der bestehenden ÖBB-Trasse einzusetzen sowie eine Taktverbesserung zwischen Hall und Völs zu erreichen, betrifft weniger das Regionalbahnprojekt, sondern vielmehr die Schienennahverkehrsaktivitäten des VVT bzw. der VTG. Die VTG hat auf Basis des ÖPNRV-G 1999 mit der ÖBB einen Verkehrsdienstvertrag für den schienengebundenen Nahverkehr auf der ÖBB-Trasse abgeschlossen. Im Wesentlichen wurden dabei der Verbleib der ÖBB im Verkehrsverbund, eine Fahrleistung von rd. 5,1 Mio. Fahrkilometer pro Jahr und ein verbessertes Zugsgarniturangebot (Modell „Talent“) vereinbart.

Darüber hinaus plant die VTG diesen Verkehrsdienstvertrag zu erweitern. Im Wesentlichen soll dabei zwischen Landeck und Kufstein eine Taktverbesserung erreicht werden: je nach Strecken-

abschnitt ein Einstundentakt (Landeck bis Kufstein), ein Halbstundentakt (Imst bis Wörgl) und ein Viertelstundentakt (Telfs bis Jenbach). Dieses Fahrplanmodell ist zwischen der ÖBB und der VTG abgestimmt, jedoch noch nicht umgesetzt.

Nach Ansicht des LRH ist die Ankündigung, dass „diese Neuerungen bereits im Fahrplan 2007 greifen sollen“, völlig unrealistisch. Derartige Vorhaben erfordern neben den budgetären Voraussetzungen, die von Seiten des Landes Tirol im September 2006 für dieses Vorhaben noch fehlen, eine entsprechende organisatorische Vorbereitung und Abstimmung mit den ÖBB. Die gewünschte Taktverkürzung wird somit frühestens für den darauffolgenden Fahrplan erreichbar sein.

Stellungnahme der Regierung

Der Auffassung des Landesrechnungshofes, wonach es "völlig unrealistisch" sei, dass die vorgesehene Taktverdichtung zwischen Hall in Tirol und Völs "bereits im Fahrplan 2007 greifen sollen", kann sich die Tiroler Landesregierung nicht anschließen. Die VTG entwickelt mit der ÖBB Personenverkehr AG (im Folgenden ÖBB PV AG) ein Schnellbahnkonzept, das aufgrund derzeit fehlender Kapazitäten auf dem Bestandsnetz erst nach Inbetriebnahme der neuen Schieneninfrastruktur im Unterinntal, somit erst ab 2012 umgesetzt werden kann. Zur Hebung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im Zentralraum von Innsbruck soll nun geprüft werden, ob bereits kurzfristig im Bereich Völs – Innsbruck – Hall in Tirol eine Taktverdichtung realisierbar ist. Eine erste Projektgruppensitzung hat hiezu bereits im September 2006 stattgefunden. Die ÖBB PV AG wird noch vor Ende des heurigen Jahres ein Fahrplanmodell vorlegen und insbesondere prüfen, ob die zusätzliche Verkehrsleistung mit den im nächsten Jahr zur Verfügung stehenden 36 Talent-triebwägen aufgenommen werden kann. Somit ist ein verbessertes Angebot auf diesem Streckenabschnitt grundsätzlich bereits mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 möglich.

Replik des LRH

Nach Auskunft der ÖBB PV AG dauert das Fahrplanjahr 2007 vom 10. Dezember 2006 bis 8. Dezember 2007. Auch nach Ansicht der Landesregierung ist ein verbessertes Fahrplanmodell erst ab 9. Dezember 2007, sohin mit Fahrplan 2008 möglich.

6.3.4 Bewertung der Projektabwicklung

Der LRH hält vorweg nochmals fest, dass das Regionalbahnprojekt für den Großraum Innsbruck bzw. den Tiroler Zentralraum mit mehreren Gebietskörperschaften und Organisationseinheiten abgestimmt werden musste und der Großteil der Verantwortung für die Abwicklung des Projektes „Regionalbahn im Tiroler Zentralraum“ erst im Juni 2005 auf das Land Tirol überging.

Kritik Projektstruktur

Der LRH stellte fest, dass sich unmittelbar nach dem Übergang der Planungs- und Projektabwicklungsverantwortung auf das Land Tirol eine Steuerungs- und Koordinationsgruppe konstituierte. Das Land Tirol beauftragte ein Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung von Teilaufgaben (s.o.). Der LRH vermisste jedoch auch noch nach einem Jahr die Erstellung einer Projektstruktur, die die wesentlichen Beziehungen zwischen den Elementen des Projekts regelt. Nach Ansicht des LRH sollten im Sinne eines ordnungsgemäßen Projektmanagements (nach ÖNORM DIN 69.900) vor der Beauftragung mit Trassierungsfragen, folgende Projektelemente festgelegt werden:

- eine Analyse der Ziele, Aufgaben und Probleme des Projekts,
- die Aufbau- und Ablaufstruktur.

Zweckmäßigerweise sollte eine derartige Planung in einem Projektstrukturplan festgehalten werden.

Ein Ergebnis der fehlenden Struktur- und Terminplanung ist nach Ansicht des LRH, dass die im „Bundesübereinkommen“ festgelegten Finanzierungsbeiträge nicht in der vorgesehenen Zeit abgerufen werden können.

Nach Ansicht des LRH stehen die Systempartner „Stadt – Land – Bund“ mit dem Regionalbahnprojekt für den „Zentralraum um Innsbruck“ erst am Anfang der Planungsaktivitäten. Bisher wurden lediglich Machbarkeitsanalysen durchgeführt. Selbst eine für die Trassenauswahl vorgängige Pendlerstromanalyse in und aus dem Zentralraum konnte dem LRH nicht vorgelegt werden. Dementsprechend wurde für dieses Projekt bisher kein einziger notwendiger Planungsschritt entscheidungsreif abgeschlossen. Insbesondere fehlen eine Nutzen- und Verkehrsalternativen-Ermittlung, eine Trassenauswahl und eine Kostenermittlung und abschließende Finanzierungsverhandlungen.

Stellungnahme der Regierung

Die Abteilung Verkehrsplanung hat auf Grundlage des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 8. Juni 2005 bereits folgende Schritte zur Projektentwicklung gesetzt:

- *Trassenbegehungen am 05.09.2005 (Ostast), 28.10.2005 (Westast), 15.12.2005 und 01.03.2006 (innerstädtische Abschnitte) mit Vertretern der Landeshauptstadt Innsbruck;*
- *modulartige Erarbeitung von Maßnahmenuntersuchungen (drei Pakete) mit dem Ziel, die Machbarkeit einer Schieneninfrastruktur im Zentralraum Innsbruck zu beurteilen. Dabei wurde, unter besonderer Berücksichtigung der Besprechungsergebnisse mit dem BMVIT, zur Erarbeitung der Projektierungsgrundsätze für eine Nebenbahn mit Meterspur, von den bisherigen Studien und Plänen ausgegangen, die auf der so genannten Planvariante der Regionalbahnstudie (Kurzstudie BVR vom Juni 2004) basieren;*
- *Beauftragung von Maßnahmenuntersuchungen;*
- *Projektgruppenbesprechungen mit den Gemeinden, jeweils am: 23.02.2006 mit Hall in Tirol, 27.02.2006 mit Thaur, 02.03.2006 und 05.12.2006 mit Rum, 10.10.2006 mit Völs; 23.06.2006, 12.09.2006, 25.10.2006, 07.11.2006,11.12.2006 mit Innsbruck;*
- *Sitzungen der Steuerungs- und Koordinationsgruppe am 05.07.2005, 07.11.2005, 12.09.2006, 07.11.2006, 11.12.2006;*
- *Diskussion des Planungsstandes mit der IVB am 27.11.2006 und*
- *Abstimmung der Trasse und Darstellung des Planungsstandes mit der Landesstraßenverwaltung am 13.12.2006.*

Zum Zeithorizont:

Es wurde davon ausgegangen, dass nach Festlegung der Planungsgrundsätze und Konzeption der Planungsschritte (Pakete) sowie darauf erfolgender Beauftragung der Maßnahmenuntersuchungen ein Zeitraum von etwa einem Jahr für die Trassenfindung mit den Gemeinden erforderlich sein würde.

Paket 1: Bestandsanalyse, Grobtrassierung mit Überlegungen im Straßenraum und Bericht, Abstimmungsgespräche mit Umlandgemeinden

---

Im ersten Planungsschritt wird der bestehende Straßenraum (laut Planvariante) hinsichtlich möglicher Trassierungszwangspunkte (insbesondere Lage und Platzbedarf im Straßenraum, bauliche Zwangspunkte wie Unterführungen und Rampen) untersucht und eine Analyse des Straßenraumes hinsichtlich Kreuzungen, Ampelregelungen, Anzahl der Fahrspuren, Parkflächen, Radwege, bestehende ÖV-Haltestellen, Realisierbarkeit eines eigenständigen Gleiskörpers, etc. vorgenommen.

Am 9. Dezember 2005 wurde, nach Durchführung der Begehungen und insbesondere nach Abklärung wesentlicher Details über das Lichtraumprofil einer Nebenbahn mit Meterspur mit dem BMVIT und hierauf basierend der Erstellung der Planungsparameter für den Auftragnehmer, ein Ingenieurbüro im Wege der Direktvergabe mit dem ersten Planungsschritt beauftragt. Die erste Maßnahmenuntersuchung wurde für den Abschnitt Hall in Tirol – Technik West vergeben, um auf den Erfahrungen aufbauend die weiteren Maßnahmenuntersuchungen konzipieren und aufsetzen zu können.

Paket 2: Grobkonzept Betriebsprogramm, Fahrzeitberechnung, Festlegung Haltestellen, Verknüpfungspunkte mit Ausweichen/Überholungen, Konfliktanalyse: Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), ruhender Verkehr, Grundeigentümer, Einlösen

Nachdem die erste Maßnahmenuntersuchung aus Sicht des Projektzieles positiv verlief, war unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben. Der zweite Planungsschritt umfasste eine Konfliktanalyse und eine Betriebsanalyse für den Trassenabschnitt Technik/West – Hall in Tirol, von der Stadt-/Marktgemeinde Hall in Tirol und Rum wurden auch Variantenuntersuchungen gewünscht, die nicht im Paket 1 inkludiert waren. Um eine Abstimmung der Regionalbahntrasse mit den Gemeinden zu ermöglichen, mussten auch hier zusätzliche Untersuchungen vorgenommen werden. Darüber hinaus haben die im Zuge der Projektstudie aufgezeigten Problemstellungen, etwa im Bereich Verkehrsgestaltung, weitere Prüferfordernisse (Konfliktanalyse) sowie eine Aktualisierung der Projektkosten nach sich gezogen.

Der Planungsauftrag für die zweite Maßnahmenuntersuchung wurde am 2. Juni 2006 für den Abschnitt Technik/West vergeben. Mit Auftrag vom 18. Juli 2006 wurde das Ingenieurbüro auch mit dem ersten und zweiten Planungsschritt für den Abschnitt Technik/West – Völs betraut.

Paket 3: Betriebsprogramm, Maßnahmenentwicklung (Variantenstudien), Trassenoptimierungen, Variantenschau mit Trassenwahl, Kostenschätzung mit Betriebs- und Rollmaterialkosten;

Der dritte Planungsschritt soll demnächst, nach erfolgter interner Abstimmung zwischen den politischen Verantwortlichen der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Land Tirol über den Umfang des Planungsauftrages vergeben werden und sowohl eine aktualisierte Kostenschätzung, als auch eine Beurteilung, ob das Fahren nach „Fahrplan“ aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen (Mitbenützung der Infrastruktur durch die Straßenbahnlinie O) möglich ist,

umfassen.

Die politische Entscheidung über die Realisierbarkeit des Regionalbahnprojektes wird anhand der Ergebnisse der beschriebenen Maßnahmenuntersuchungen (fachliche Grundlagen) und der aktualisierten Kostenschätzung getroffen. Vor diesem Hintergrund scheint die Kritik des Landesrechnungshofes, wonach eine ausreichende Struktur- und Terminplanung fehlt, nicht gerechtfertigt.

Es trifft auch nicht zu, dass mangels einer Struktur- und Terminplanung die im "Bundesübereinkommen" festgelegten Finanzierungsbeiträge nicht in der vorgesehen Zeit abgerufen werden können. Dem Landesrechnungshof ist entgegenzuhalten, dass zum Zeitpunkt der Beauftragung der Abteilung Verkehrsplanung im Juni 2005 weder die Trassenführung auf ihre technische Machbarkeit hin geprüft, noch das Regionalbahnprojekt mit den Gemeinden abgestimmt wurde. Zu diesem Zeitpunkt konnte realistisch nicht davon ausgegangen werden, Finanzierungsbeiträge des Bundes für 2006 und 2007 abzurufen. Das Übereinkommen basiert auf einem von der IVB erstellten Projektzeitplan, der dem Land Tirol im Rahmen einer Projektgruppenbesprechung am 16. Dezember 2004 vorgelegt wurde und im Untertitel „unter optimistischer Betrachtung“ eine Konzessionseinreichung im März 2005 vorgesehen hat. Die Bauvergabe war für Jänner 2008 und der Start der Baumaßnahmen ab März 2008 geplant.

Zur vom Landesrechnungshof relevierten Pendlerstromanalyse wird angemerkt, dass zufolge der im Jahr 2002 vom Land Tirol und der Landeshauptstadt Innsbruck durchgeführten Mobilitätserhebung sowohl ein Bedarf an öffentlichem Verkehr mit dem Reiseziel Innsbruck, als auch ein Bedarf für Durchmesserbeziehungen durch das Stadtgebiet erhoben wurde. Zur Trassenauswahl ist zu bemerken, dass das Regionalbahnkonzept auf dem Straßenbahnkonzept aufbaut und die Trasse im Bereich von Innsbruck somit als gegeben anzusehen ist. Weitergehende Untersuchungen können sinnvollerweise erst dann stattfinden, wenn die Machbarkeit der Trasse erwiesen ist. Erfahrungsgemäß kommen im Rahmen von Trassenabstimmungen mit den Umlandgemeinden auch andere öffentliche Interessen zum Tragen. Weitergehende Planungen, wie sie vom Landesrechnungshof empfohlen werden, sind zweifellos erforderlich, sie können aber erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung und der Trassenabstimmung mit den Umlandgemeinden erfolgen.

Replik des LRH

Die Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme all ihre Aktivitäten und die Projektsschwierigkeiten nochmals aufgezeigt. Der LRH hat auch nie behauptet, dass insbesondere mit der Übernahme der Planungsverantwortlichkeit durch das Land keine

Maßnahmen gesetzt wurden. Weiters verkennt er auch nicht die Komplexität des Gesamtprojektes „Regionalbahn". Der LRH stellt aber auch fest, dass ein Großteil der angeführten Besprechungen erst nach der Einschau des LRH stattgefunden hat.

Die Stellungnahme der Landesregierung enthält auch gewisse Widersprüchlichkeiten (weder Trassenführung noch technische Machbarkeit war geprüft versus Trassenauswahl ist in Innsbruck gegeben; Unsicherheit ob Straßenbahnlinie „O" die Regionalbahninfrastruktur mitbenützen kann versus Regionalbahn bis Technik West bereits 2010 fertig).

Dass bestimmte „politische Entscheidungen" noch nicht getroffen werden können, entschuldigt nicht das Fehlen einer vom LRH geforderten Projektstruktur.

Auf Grund der Pendlerstromanalyse folgte keine Nutzen- und Verkehrsalternativenuntersuchung. Aus diesem Grunde werden immer wieder neue Nahverkehrsideen (Einbeziehung der ÖBB, Schnellbahn(?)projekte) für den Zentralraum Innsbruck geboren, statt ein Projekt zu vollenden.

Kritik Personaleinsatz

Das Projekt Regionalbahn mit einem Kostenrahmen von rd. 275 Mio. € wurde zum Zeitpunkt der Einschau durch den LRH vom Vorstand der Abteilung und von einem A-Techniker betreut. Diese wendeten für das Projekt gemeinsam nur ca. 20 % ihrer Arbeitszeit auf. Nach Ansicht des LRH ist dieser Personaleinsatz völlig unzureichend, um ein Projekt in dieser Größenordnung kosten- und termingerecht abwickeln zu können. Zum Vergleich: Beim Projekt „Unterinntaltrasse" der BEG, das ein Projektvolumen von rd. 1,8 Mrd. € aufweist, waren rd. 15 Personen in der Startphase und sind rd. 90 Personen in der Ausführungsphase im Projektmanagement und in der Projektabwicklung beschäftigt.

Stellungnahme der Regierung

Die Tiroler Landesregierung verweist hiezu auf ihre Ausführung zum Organisationskonzept 2004. Zunächst sollen die beauftragten Maßnahmenuntersuchungen lediglich eine fachliche Grundlage für die Entscheidung des Landesregierung über die Realisierung des Regionalbahnprojektes schaffen.

Kritik Kostenplanung

Der Kostenrahmen beim Regionalbahnprojekt beträgt je nach Ausbauvariante zwischen rd. 250 bis rd. 285 Mio. €. In der Kostenübersicht, die dem Finanzierungsübereinkommen zugrunde liegt, sind

die Gesamtkosten mit 257,4 Mio. € ausgewiesen. Die Kostengrundlagen für die erste Regionalbahnstudie vom Februar 2002 stammen aus einer Grob-Kostenermittlung aus dem Jahre 1999. Für die Kostenangaben späterer Berichte wurde den Basiswerten eine „Teuerungsrate“ von 6 % zugeschlagen. Zudem sind bestimmte Kostenanteile, z.B. Grund- und Planungskosten, in dieser Kostenplanung nicht enthalten. Der LRH stellt daraus folgend kritisch fest, dass der Tiroler Landtag ein Projekt mit nur einer groben und nicht vollständigen Kostenermittlung zur Genehmigung erhielt. Erfahrungsgemäß liegen bei innerstädtischen Schienenprojekten die tatsächlichen Kosten rd. 40 % über den bei Projektgenehmigung prognostizierten Kosten.

Stellungnahme der Regierung

Eine Aktualisierung der Kostenkalkulation, die der Kritik des Landesrechnungshofes Rechnung trägt, wird im Rahmen der Umsetzung des Paketes 3 (vgl. die Ausführungen zum Punkt "Kritik Projektstruktur" erfolgen. Eine seriöse Kosteneinschätzung hängt von mehreren Faktoren ab. Zunächst müssen die Ergebnisse der Konfliktanalyse vorliegen und – davon ausgehend – entsprechende Problemlösungen ausgearbeitet werden. Weiters muss die Trassenabstimmung mit den Gemeinden abgeschlossen sein, was wiederum die Durchführung der von den Gemeinden gewünschten Variantenuntersuchung bedingt. Schließlich muss aufgrund der durchgeführten Untersuchungen auch das Erfordernis von Begleitmaßnahmen (z.B. Straßenraumneugestaltungen oder Schaffung von Ersatzstellflächen) beurteilt werden.

Die Teilkritik, wonach in der bestehenden Kostenplanung bestimmte Kostenanteile wie z.B. Grund- und Planungskosten unberücksichtigt geblieben sind, wird bei der Erstellung der aktualisierten Kostenplanung berücksichtigt. Konkret werden die Projektkosten, die aus den Maßnahmenuntersuchungen resultieren, zunächst vom Land Tirol vorfinanziert und bilden in der Folge einen Teil der Planungskosten des Gesamtprojektes, somit werden sie in das Gesamtprojekt als Vorleistungen eingerechnet.

Hinweise Finanzierungsplanung

Die Gebietskörperschaften einigten sich im Finanzierungsübereinkommen vom Oktober 2004 über die Einbindung der Stubaitalbahn in das Regionalbahnprojekt, die Realisierung des Teilprojekts „Ost“ und die Aufteilung der prognostizierten Kosten von 100,15 Mio €: Der Bund bezahlt 32,0 Mio. €, das Land Tirol 49,85 Mio. € und die Stadt Innsbruck 18,3 Mio. €. Die zugesagte Gesamtfinanzierung darf dabei nicht überschritten werden. Für den Ausbau des Westastes sollen die entsprechenden Finanzierungsgespräche erst geführt werden. Die dem Vertrag zugrunde liegende Kostenaufstellung beruht auf einer unzureichenden Kostenermittlung. Nach Ansicht

des LRH ist es möglich, dass allfällige Kostenüberschreitungen ausschließlich von den Tiroler Gebietskörperschaften zu tragen sind.

Zusätzlich zu den Beträgen für die Regionalbahn sollte der Bund für das Projekt „Direkthereinführung der Stubaitalbahn zum Hauptbahnhof“ Beiträge in Höhe von rd. 6,4 Mio. € leisten. Die Gespräche über einen Beitrag des Bundes für die Stubaitalbahn wurden jedoch unterbrochen und werden erst wieder im Herbst 2006 fortgeführt.

Anliegergemeinden

In den Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund nach dem Privatbahngesetz für die Achensee- und Zillertalbahn waren die Anliegergemeinden mit einbezogen. Im Gegensatz dazu wurden für die Regionalbahn nur mit der Stadt Innsbruck Finanzierungsverhandlungen geführt. Das hat zur Folge, dass der Finanzierungsbeitrag der Anliegergemeinden bei diesem Projekt noch nicht geklärt ist.

Stellungnahme der Regierung

Die IVB haben aufgrund der ermittelten Projektkosten (Basis 1999) und in Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhandlungen mit dem Bund eine Kostenaufstellung erstellt, in der die Kosten für Infrastruktur und Betrieb zwischen Bund, Land Tirol und Landeshauptstadt Innsbruck aufgeteilt wurden. Diese Kostenaufstellung hat keinen verbindlichen Charakter, sondern dient vielmehr als Grundlage für die Aufteilung der Kosten auf die jeweiligen Trassenabschnitte und Unterteilung des Projekts in mehrere zeitliche Abschnitte.

Gespräche über Kostenbeteiligungen der Umlandgemeinden werden auf politischer Ebene geführt.

Kritik Finanzierungsverhandlungen

Im Zuge der Gespräche zwischen Land Tirol und Stadt Innsbruck wurden Finanzierungsbeiträge des Landes von rd. 93,0 Mio. € genannt. Dieser Betrag enthält die im Bundesübereinkommen zugesagten 49,85 Mio. €. Die Finanzierungs- und Syndikatsverträge sind noch nicht vollständig ausgearbeitet. Der Regierungsbeschluss vom September 2005 und der Beschluss des Tiroler Landtages vom November 2005 genehmigten die Ersatzbeschaffung für Fahrzeuge der Stubaitalbahn (13,9 Mio. €) und die Fahrbetriebsmittel für die Straßenbahn (10,3 Mio. €). Für darüber hinaus gehende Finanzierungsbeiträge des Landes Tirol fehlen die notwendigen Regierungs- und Landtagsbeschlüsse.

Stellungnahme der Regierung

Neue Fahrbetriebsmittel werden von der IVB als Ersatz für die derzeit im Einsatz befindlichen, rund 40 Jahre alten Fahrzeuge der Linien 1, 3 und 6 sowie der Stubaitalbahn angeschafft. Der Beschaffungsvorgang für die erforderlichen Fahrzeuge für die Regionalbahn

wurde noch nicht eingeleitet. Im Vertrag betreffend die Anschaffung von Niederflur-Straßenbahnen für das Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum wurde mit dem Auftragnehmer ARGE Bombardier Elin Straßenbahn Innsbruck eine Option auf zehn zusätzliche Fahrzeuge für die künftige Straßenbahnlinie O vereinbart.

Nach der Beschlussfassung durch die Tiroler Landesregierung am 19. September 2005 und der Vertragsunterzeichnung am 14. Oktober 2006 sind Änderungen bei den Kosten im Rahmen der Pflichtenhefterstellung eingetreten. Die zusätzlichen Kosten wurden nachvollziehbar begründet und ihre Übernahme von der Landesregierung am 17. Oktober 2006 beschlossen. Auch die Zustimmung des Tiroler Landtages liegt bereits vor. Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass die diesbezüglichen Beschlüsse der Landesregierung bzw. des Landtages fehlen würden, ist sohin nicht nachvollziehbar. Im Zusammenhang mit den aufgetretenen Zusatzkosten liegen auch keine Auffassungsunterschiede zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Land Tirol vor.

Replik des LRH

Dem LRH sind die genannten Regierungs- und Landtagsbeschlüsse bekannt, er hält dennoch fest, dass über die im Bericht angeführten Beschlüsse mit Gesamtkosten von rd. 74,0 Mio. € keine weiteren Beschlüsse gefasst wurden. Demnach besteht eine Finanzierungslücke von rd. 19,0 Mio. € die von den entsprechenden Gremien noch zu genehmigen ist.

Der Regierungsbeschluss vom 17. Oktober und der dazu gehörige Landtagsbeschluss vom 22. November 2006 betreffen im Übrigen Zusatzkosten für die Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn und die Straßenbahn in Innsbruck.

Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Zusammenfassend aus den oben stehenden Kritikpunkten empfiehlt der LRH:

- den Aufbau einer Projektstruktur mit Zieldefinition und entsprechender Aufbau- und Ablaufstruktur,

darauf aufbauend die Festlegung der notwendigen Arbeitspakete inklusive realistischer Zeit-, Ressourcen- und Kostenpläne für die Planungs- und Ausführungszeiträume.

Stellungnahme der Regierung

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die eine Zusammenfassung mehrerer Punkte darstellt, ist bereits teilweise bzw. wird noch umgesetzt. Inhaltlich kann hiezu auf die Ausführungen zu den jeweiligen Punkten verwiesen werden.

Vergabe Planungsaufträge

Im Sommer 2005 wollte die Abteilung Verkehrsplanung ein bestimmtes Ingenieurbüro im Wege eines Verhandlungsverfahrens mit einer eine Studie „Arbeitsprogramm Konflikt-Studie“ beauftragen. Die Abteilung teilte die vorgesehenen Arbeitspakete und vergab an dieses Ingenieurbüro im Dezember 2005 und Juni 2006 je einen Planungsauftrag mit einer Auftragssumme von jeweils knapp unter € 30.000,--. Eine Vergabewertschätzung über den Gesamtwert der Planungsleistungen sowie eine Begründung für die Wahl dieses Vergabeverfahren liegen nicht vor. Ebenso wenig existiert(e) in der Abteilung ein Planungskonzept darüber, in welcher Form Planungsvergaben für ein Projekt mit Gesamtkosten von rd. 275 Mio. € abgewickelt werden sollten. Ein derartiges Grobkonzept wurde erst auf Empfehlung des LRH während der Einschau erstellt.

Kritik Vergabeart

Der LRH stellt kritisch fest, dass bei der Vergabe dieser Aufträge das BVergG 2002 nicht eingehalten wurde. Nach den Bestimmungen dieser Vergabevorschriften hätte bei dieser geistig-schöpferischen Dienstleistung ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger (europaweiter) Bekanntmachung durchgeführt werden sollen. Dazu sind bei der absehbaren Größenordnung des Projekts ein dokumentiertes Planungskonzept und eine dokumentierte Vergabewertschätzung, die die Vergabesummen aller Planungsaufträge einbezieht, erforderlich.

Der LRH vertritt dazu die Auffassung, dass es sich bei den nachgefragten Dienstleistungen nicht um solche des Sektorenbereiches handelt, zumal das Land Tirol in Folge weder die Schieneninfrastruktur bereitstellen noch ein solches Netz betrieben würde. Dies wäre aber Voraussetzung, den Auftrag in den Sektorenauftragsbereich einordnen zu können.

Abgesehen von den vergaberechtlichen Fragen ist der LRH aber der Auffassung, dass die gewählte Vorgangsweise nicht den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit entspricht, wird doch der Wertbewerb eingeschränkt.

Hinweis „Unterlagen-Erarbeitungs Problematik“

Auf Grund der „Unterlagen-Erarbeitungs-Problematik“ besteht bei weiteren Vergaben die Gefahr, dass dieses namhafte Ingenieurbüro von weiteren Wettbewerbsverfahren ausgeschlossen wird. Der LRH weist zur Vermeidung des Anscheins eines Wettbewerbsvorsprungs für dieses Ingenieurbüro daraufhin, dass für die Verkehrsabteilung zur Wahrung des vergaberechtlichen Neutralitätsgebotes, das sind Maßnahmen zur Neutralisierung eines Wettbewerbsvorsprunges, eine ausführliche Dokumentationspflicht besteht. Zum Zeitpunkt der

Einschau wurden nach Ansicht des LRH keine derartigen Maßnahmen gesetzt.

Stellungnahme der Regierung

Das im Rohbericht erwähnte Ingenieurbüro war bereits zuvor mit der Machbarkeitsstudie und der Konfliktanalyse für die Direkthereinführung beauftragt worden und somit mit dem Gesamtprojekt vertraut. Im Hinblick auf den bereits erfolgten Abschluss der Finanzierungsvereinbarung und den vereinbarten Bundesgeldern (Finanzierungsbeiträge des Bundes ab 2005 in Höhe von € 3.200.000,-- für die neue Infrastruktur), war eine rasche Auftragserteilung unumgänglich. Von der IVB wurde im Übrigen auch die Ansicht vertreten, dass sich Projektverzögerungen insofern nachteilig auswirken, als die Bundesgelder weder akontiert noch „vorgehalten" werden und somit die Auszahlung erst später beginnt, ohne etwa aufgrund eines gestrafften Bauzeitplanes in den Folgejahren höhere Beiträge abrufen zu können.

Gegenstand der Auftragserteilung konnte zunächst auch nur die erste Maßnahmenuntersuchung sein, da die Beschreibung der weiteren Untersuchungen vom Ergebnis der ersten Untersuchung abhängig war. Es konnte auch nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass bereits im ersten Planungsschritt Konflikte auftreten, die der Realisierbarkeit der Schieneninfrastruktur entgegenstehen. Weitergehende Untersuchungen wären in diesem Fall obsolet geworden. Aufgrund des eingeschränkten Untersuchungsrahmens blieb der Auftragswert für das Paket 1 daher auch unter netto € 30.000,--. Die Praxis der Direktvergabe war somit unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit vertretbar.

Replik des LRH

Von öffentlichen Auftraggebern werden bei nicht den Vergabegesetzen entsprechenden „Direktvergaben" gerne die Argumente „Zeitdruck" und „vorhandene Projektskenntnisse" verwendet. Der LRH hält demgegenüber fest, dass bei sorgfältiger Planungsvorbereitung – eine Voraussetzung hiefür sind Projektstruktur- und Projektsterminpläne – alle Planungs- und Projektsvergaben nach den gesetzlichen Bestimmungen abgewickelt werden können und müssen.

Kritik Terminvorgabe

Der LRH stellt weiters kritisch fest, dass der erste Planungsauftrag keine Terminvorgabe für die Fertigstellung der im Vertrag vorgesehenen Leistungen enthielt. Diese wurde erst im zweiten Auftrag mit „3. Quartal 2006" vorgeschrieben.

6.3.5 „Direkthereinführung“ Stubaitalbahn

Das beauftragte Ingenieurbüro griff in der Studie „Trassenuntersuchung Stubaital 2002“ die Idee aus dem Schienenverkehrskonzept 1991 auf, diese Linie auf direktem Wege vom Bergisel zum Hauptbahnhof hereinzuführen. Mit der Direkthereinführung könnte die Fahrzeit im Stadtgebiet wesentlich verkürzt werden. Auf der Strecke Innsbruck bis Mutters wäre damit anstelle eines 50-Minuten-Taktes ein 30-Minuten-Takt bei gleichem Betriebsmitteleinsatz möglich. In der Studie wurde die Variante „Leopoldstraße – Frauenanger – ÖBB-Areal – Südbahnstraße – Hauptbahnhof“ als die zweckmäßigste beurteilt.

Der Grundsatzbeschluss der Landesregierung zum Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck sowie zur langfristigen Sicherung des Betriebes auf der Stubaitalbahn vom November 2003, beauftragte die Abteilung Gesamtverkehrsplanung u.a. mit der Planung der Direkthereinführung der Stubaital. Die Vergabe des Auftrages für eine Machbarkeitsstudie, die Vorlage der Planung für eine Variantenentscheidung und die eisenbahnrechtliche Einreichung erfolgte daraufhin im April 2004. Die VTG und die IVB sollten die Realisierung der Direkthereinführung abwickeln.

Vorgriff Gleisverlegung

Die IVB informierte im Oktober 2003 die Stadt Innsbruck und das Land Tirol davon, dass auf Grund der fortgeschrittenen Bauarbeiten am Südtirolerplatz eine Entscheidung über einen vorgezogenen Gleiseinbau gefällt werden müsse um die Stubaitalbahn im Bereich des Südtirolerplatzes an das Stadtnetz anzubinden, da ein späterer Einbau unwirtschaftlich wäre. Die Stadt Innsbruck konnte „die Kosten der Gleisverlegung in Höhe von rd. 1,0 Mio. € mangels einer budgetären Deckung nicht vorfinanzieren“. Die Landesregierung beschloss deshalb im November 2003 „für vorgezogene Baumaßnahmen für die neue Einbindung der Stubaitalbahn an das Straßenbahnnetz einen Vorfinanzierungsbeitrag in Höhe von 0,5 Mio. € zu Verfügung zu stellen. Ein nachträglicher Einbau der erforderlichen Gleisverbindung wäre mit erheblichen Umbaumaßnahmen und sehr hohem finanziellen Mehrkostenaufwand verbunden.“ Der Gleiseinbau wurde im Zuge der Herstellung des Südtirolerplatzes im Laufe des Jahres 2004 durchgeführt.

VI. MIP

Dieser Vorfinanzierungsbeitrag war als Vorgriff für das VI. Mittelfristige Investitionsprogramm gemäß dem Privatbahngesetz gedacht. Der Anteil des Landes Tirol entsprach dem bisherigen

Kostenteilungsschlüssel zwischen Bund, Land und Stadt.

Stellungnahme der Regierung

Die Finanzierung der Direkthereinführung sollte auf Grundlage eines mittelfristigen Investitionsprogramms erfolgen, wonach der Bundesbeitrag 50 % betragen hätte. Nach Maßgabe der ursprünglichen Kostenschätzung von € 12,77 Mio. hätte sich der Bundesbeitrag demnach auf € 6,38 Mio. belaufen. Infolge des Stopps der Direkthereinführung wurde mit dem Bund einvernehmlich festgelegt, das bestehende Netz im Bereich Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße und Anichstraße technisch auf Nebenbahnstandard zu adaptieren. Für diese Maßnahmen leistet der Bund auf Grundlage des im Oktober 2004 getroffenen Übereinkommens Zuschüsse nach dem Privatbahngesetz. In der Finanzierungstabelle scheinen diese Maßnahmen unter dem Titel „Anpassung Andreas-Hofer-Straße..... für die Regionalbahn“ mit € 9,15 Mio. auf. Da für diese Infrastruktur derzeit eine Konzession für eine Straßenbahn vorliegt, hat die IVB zwischenzeitlich den Antrag auf Erteilung einer Nebenbahnkonzession beim BMVIT gestellt.

Für die Instandhaltung der Infrastruktur der Stubaitalbahn leistet der Bund auf Grundlage des 6. Mittelfristigen Investitionsprogramms Zuschüsse nach dem Privatbahngesetz. Sowohl der Beschluss der Tiroler Landesregierung als auch die Genehmigung durch den Tiroler Landtag liegen vor, der Vertrag wurde bereits vom Land unterfertigt und dem Bundesminister zur Gegenfertigung übermittelt.

Planungen

Auf Basis der Planungen des Ingenieurbüros wären im Herbst 2004 folgende Projektschritte vorgesehen gewesen:

- eine Bewertung der beiden Trassenvarianten in Form einer Wirkungsanalyse,
- ein Gewichtungsvorschlag zu den einzelnen Kriterienbereichen mittels einer Nutzwertanalyse,
- ein Trassenvorschlag,
- Herbeiführung der erforderlichen politischen Beschlüsse des Landes Tirol und der Stadt Innsbruck über die endgültige Trassenführung und
- die eisenbahnrechtliche Einreichung und andere Maßnahmen zur Trassensicherung.

Die Planungen erfolgten unter der Gesamtkoordination der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und wurden mit der IVB abgestimmt. Diese wünschte u.a. einen eigenen Konfliktzonenplan für die Trassenvarianten im Stadtgebiet.

Bis Mitte September 2004 bezeichneten alle Systempartner das „Projekt Direkthereinführung der Stubaitalbahn“ als Zielvorstellung der Politik. Die Stadt Innsbruck änderte Anfang Oktober 2004 ihre Haltung zum Projekt und nahm Abstand von der geplanten Direkthereinführung. Stattdessen sollte die Bestandstrasse der Stubaitalbahn im Stadtgebiet von Innsbruck „optimiert“ werden. Zu den für den Herbst geplanten Projektschritten ist es deshalb nicht mehr gekommen.

Regierungsmitglieder

Die für den Verkehrsverbund bzw. für das Verkehrswesen bei Eisenbahnen zuständigen Regierungsmitglieder entschieden im Oktober 2004, „die Direkthereinführung der Stubaitalbahn nicht zu verwirklichen“. Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung sollte die Planungen hiefür beenden und mit den Planern abrechnen.

Von Seiten des Landes Tirol bzw. der VVT wurden daraufhin alle Planungen zur Direkthereinführung der Stubaitalbahn gestoppt.

Folgen

Mit der Entscheidung, die Direkthereinführung nicht mehr weiter zu verfolgen, kann das Hauptziel des Projekts, eine Taktverdichtung auf 30-Minuten von Innsbruck bis Mutters bzw. Kreith, nicht mehr erreicht werden. Für die potentiellen Stubaitalbahnbenutzer bleibt damit der erwartete Attraktivitätsgewinn dieser Bahnlinie aus. Es ging damit auch nach Ansicht des LRH ein Teil der Regionalbahntauglichkeit für das gesamte Regionalbahnprojekt verloren, da die Stubaitalbahn wie bisher im Stadtgebiet Innsbruck zur Gänze auf dem Schienennetz der Straßenbahn fährt.

Nach der Entscheidung, die Planungen für die Direkthereinführung einzustellen, wurden verschiedene private Bauvorhaben entlang der Trassenvarianten begonnen bzw. fortgeführt. Eine Reaktivierung dieses Projekts wäre nunmehr mit einem wesentlich höheren Aufwand verbunden. Nach Ansicht des LRH wurde damit eine Chance zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs entlang der Stubaitalbahn und einer späteren Erweiterung Richtung westliches Mittelgebirge vertan.

Die Direkthereinführung hätte weiters die Bahnlärmproblematik entlang des sogenannten „Frauenanger“ durch die „Überplattung“ der Bahnstrecke teilweise entschärft.

Infrastrukturkosten Stubaitalbahn

Die verschiedenen Fassungen der Regionalbahnkonzept-Studie beziffern die Infrastrukturkosten für die Direkthereinführung der Stubaitalbahn mit 8,8 Mio. € (November 2003) bis 12,77 Mio. € (Juni 2004). Weitere Kostenermittlungen liegen in der Fachabteilung nicht auf.

Ergebnis

Die IVB stellte im Mai 2005 dem Land Tirol ihre bisherigen Aufwendungen für Planungsarbeiten und Gleisverlegung in Höhe von € 747.614,98 in Rechnung. Auf Weisung des Finanzreferenten überwies das Land Tirol an die IVB im Oktober 2005 € 696.896,29, wobei der Kostenanteil „Gleisverlegung“ zur Gänze vom Land Tirol übernommen wurde. Der Planungskostenanteil in Höhe von € 50.718,59 wurde unter Hinweis auf den Regierungsbeschluss vom Februar 2004 nicht anerkannt.

Bewertung Vorbemerkung

Ein (Gesamt)Projekt in einer Größenordnung von rd. 275,0 Mio. € kann nur partnerschaftlich abgewickelt und Entscheidungen können nicht gegen den Willen eines Systempartners getroffen werden. Der Wille zur Beendigung des Projekts „Direkthereinführung“ kam aus dem Einflussbereich der Stadt Innsbruck. Der LRH ist der Ansicht, dass auch das Land Tirol bei der Projektbearbeitung „Direkthereinführung der Stubaitalbahn“ mehrere Vorschriften bzw. Beschlüsse nicht eingehalten hat.

Kritik Beschlusslage

Der Beschluss der beiden Mitglieder der Landesregierung das Projekt nicht weiter zu verfolgen, deckt sich nicht mit dem Beschluss des Tiroler Landtags, ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept (für die Direkthereinführung) zu erstellen. Ein solches wurde dem Tiroler Landtag nie vorgelegt.

Kritik Zahlungsgrund

Der Wille das Projekt „Direkthereinführung der Stubaitalbahn“ nicht mehr zu verfolgen kam allein von der Stadt Innsbruck. Die zuständige Fachabteilung im Land wurde von der beabsichtigten Einstellung des Projekt lediglich in Kenntnis gesetzt. Daher konnte der LRH in der Fachabteilung keine dokumentierte Begründung dafür erhalten, warum die Stadt Innsbruck und die befassten Regierungsmitglieder das Vorhaben „Direkthereinführung“ aufgaben.

Kritik Zahlungshöhe

Nach Ansicht des LRH wurde bei der Gewährung des Kostenanteiles „Gleisverlegung“ der Regierungsbeschluss „Vorgriff auf das VI. MIP“ vom November 2003 nicht beachtet. Nach diesem Regierungsbeschluss hätten die Kosten der Baumaßnahmen zwischen den Gebietskörperschaften aufgeteilt werden müssen. Der Anteil Tirols hätte demnach nur 50 % der Baumaßnahmen, sohin rd. € 350.00,00 betragen. Jedenfalls war der Vorfinanzierungsbeitrag zu den vorgezogenen Baumaßnahmen mit 0,5 Mio. € begrenzt.

Hinweis VI. MIP

Das Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Stubaitalbahn befreite die Landeshauptstadt, die IVB und die IKBAG erstmals von Beiträgen zu den Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen an der Stubaitalbahn. Der Landesanteil stieg dadurch von rd. 21,16 % (V. MIP) auf vorerst 50 % und sinkt dann ab 2007 auf Grund der Beiträge anderer Trassengemeinden auf 40 % ab. Der erforderliche Regierungsbeschluss und Landtagsbeschluss liegen vor.

Kritik Abrechnung

Laut Regierungsbeschluss über die „Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel – Hauptbahnhof“ tragen die Stadt Innsbruck und das Land Tirol jeweils 50 % der Nettokosten für die Planungsleistungen. Die IVB führte in ihrer Abrechnung alle Planungsleistungen an, die sie bezahlt hatte. Das Land Tirol hat hingegen die ausschließlich von ihm übernommenen Planungsleistungen rd. € 24.000,-- nicht berücksichtigt. Nach Ansicht des LRH hätten 50 % dieser Planungs- bzw. Vorleistungskosten, sohin rd. € 12.000,--, vom anerkannten Gesamtbetrag abgezogen werden müssen. Die Fachabteilung hat im Zuge der Einschau die Einforderung dieses Betrags zugesichert.

Stellungnahme der Regierung

Der Rechnungshof kritisiert hier, dass das Land Tirol Planungskosten in Höhe von rund € 24.000,-- übernommen hat, ohne die Hälfte dieser Kosten entsprechend dem Beschluss der Tiroler Landesregierung über die "Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel – Hauptbahnhof" abzuziehen.

Der erwähnte Beschluss der Tiroler Landesregierung sieht eine Teilung der Kosten zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und

dem Land Tirol im Ausmaß von 50 zu 50 für die an die Bietergemeinschaft vergebenen Planungen für die Direkthereinführung vor. Die vom Landesrechnungshof bezeichneten Planungskosten in Höhe von rund € 24.000,-- betreffen zwar Planungskosten im Rahmen des Projekts Direkthereinführung Stubaitalbahn, es handelt sich aber um keine Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsvergabe an die Bietergemeinschaft. Aus diesem Grund war eine Kostenüberwälzung an die Landeshauptstadt Innsbruck auf Basis des Beschlusses der Tiroler Landesregierung nicht möglich, weshalb auch die diesbezügliche Kritik nicht gerechtfertigt ist.

Replik des LRH

Der LRH teilt die Ansicht der Landesregierung nicht, nach der nur Planungsleistungen an die Bietergemeinschaft von der Kostenaufteilung 50 % Land Tirol und 50 % Stadt Innsbruck umfasst wären. Laut Regierungsbeschluss vom Februar 2004 Punkt 2, beläuft sich der „Kostenaufwand für Planungsleistungen sowie damit unmittelbar im Zusammenhang stehende Leistungen für Vermessungsarbeiten, Lärmkataster, etc. auf rd. 300.000 Euro“. In Abstimmung mit der Stadt Innsbruck werden 50 % der Nettokosten durch das Land Tirol getragen.

Da der Sachbearbeiter im Zuge der Einschau die Einforderung des Überzahlungsbetrages in Höhe von rd. € 12.000,-- zusicherte, verzichtete der LRH auf ein Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO. Wenn die Landesregierung nunmehr im Gegensatz zum LRH der Ansicht ist, dass die Einforderung des Überzahlungsbetrages nicht gerechtfertigt ist, sieht sich dieser veranlasst eine dementsprechende Empfehlung auszusprechen.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO	Der LRH empfiehlt der Landesregierung von der Stadt Innsbruck beim Projekt „Direkthereinführung Stubaitalbahn“ im Sinne des Regierungsbeschlusse vom Februar 2004 einen Betrag in Höhe von rd. € 12.000,-- für eigene Planungskosten einzufordern.

7. Projekt Verkehrsdatenerfassung

Ausgangslage

Mit dem In-Kraft-Treten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 am 1.4.2002 wurden u.a. auch die bestehenden automatischen Zählstellen an den bisherigen Bundesstraßen an die Bundesländer übertragen. Seit diesem Zeitpunkt betreut die Abteilung Gesamtverkehrsplanung die Zählgeräte in Tirol. Die Verkehrsdaten wurden österreichweit von einem Zivilingenieurbüro

in Wien gesammelt und ausgewertet. Das Land Tirol hatte keinen direkten Zugriff auf diese Daten. Überdies entsprachen Datenzugriffszeit und Datenqualität nicht den Anforderungen der Fachabteilung. Es war zu befürchten, dass die Verkehrsdatenlage für verschiedene Fragestellungen im Rahmen der Tiroler Verkehrsplanung unzureichend ist, z.B. im Zusammenhang mit dem Emissionskataster, der Ausdehnung des LKW-Nachtfahrverbotes, dem sektoralen Fahrverbot oder bei Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA).

Im Jahre 2005 hätten die Bundesländer an den ehemaligen Bundesstraßen die Straßenverkehrszählung 2005 - „E-Road Census 2005“ der Economic Commission for Europe – durchführen sollen. Die Gesamtverkehrsplanung schätzte die Kosten für diese Verkehrszählung mit rund € 400.000,--.

Konzept 2003

Auf Grund dieser Rahmenbedingungen erarbeitete ein Mitarbeiter der Abteilung ein Konzept, wie die Verkehrsdatenerhebung als Teilbereich der Verkehrsstatistik neu organisiert werden könnte. Insbesondere sollten mobile, automatische Zählgeräte die Verkehrsdaten flächendeckend erheben. Die Daten sollten mittels einer Verkehrsdatenbank zentral gesammelt, ausgewertet und öffentlich zur Verfügung gestellt werden.

Die Landesregierung beschloss im Juli 2003, das Projekt „Verkehrsdatenerfassung Tirol“ zu starten und ein Erhebungskonzept, eine Verkehrsdatenbank und eine Auswertung der erhobenen Verkehrsdaten zu beauftragen. Gemäß Regierungsbeschluss hätte das Zählstellennetz in den nächsten fünf Jahren verdichtet und schrittweise umgesetzt werden sollen. Die Kosten für das Gesamtprojekt wurden mit rd. € 825.000,-- angegeben.

Tiroler Landtag

Der Tiroler Landtag genehmigte diesen Regierungsbeschluss im November 2003.

Ergebnis

Als Ergebnis einer mehrstufigen Variantenerhebung empfahl die Studie letztlich die Anbringung von 105 kompletten, stationären Seitenradar- sowie zusätzlich 9 Induktionsschleifendetektoren. Dadurch könnte an den gewählten Straßenquerschnitten eine lückenlose Verkehrszählung gewährleistet werden.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten aller untersuchten Varianten hätten das im Regierungsbeschluss vorgesehene Budget jedoch

beträchtlich überschritten. Die Landesregierung fasste deshalb im September 2004 auf Basis des Konzeptes den Entschluss, bereits im Jahr 2005 105 neue Verkehrsdatenerfassungsgeräte anzukaufen und in Betrieb zu nehmen. Laut dem neuen Regierungsbeschluss sollten die Gesamtkosten des vorgeschlagenen Projekts nunmehr rd. 1,53 Mio. € betragen. Der Tiroler Landtag genehmigte die vorgezogene Anschaffung der Datenerfassungsgeräte im Oktober 2004.

Nach Ausschreibung wurden im Jahr 2005 105 neue Dauerzählstellen – auf Basis der Mikrowellentechnologie - errichtet. Zusammen mit den bestehenden Schleifendetektoren an den Landesstraßen (33 Querschnitte), den Tunnelzählstellen (3 Zählstellen) und 14 Zählgeräten an den Autobahnen werden Ende des Jahres 2005 in Tirol Verkehrsdaten an 155 Zählstellen erfasst. Eine weitere Zählstelle folgt im Jahr 2007.

Kostenentwicklung

Wie schon erwähnt, wurden die Gesamtkosten des Projekts „Verkehrsdatenerfassung Tirol“ von der Fachabteilung im Jahr 2003 mit rd. € 825.000,-- geschätzt. Mit Vorliegen der Ausschreibungsergebnisse für Planung und (Daten)Auswertung bzw. der darauf aufbauenden Kostenermittlung für die Softwareplanung und Geräteanschaffung erhöhten sich die voraussichtlichen Projektkosten auf rd. 1,53 Mio. €. Mitte des Jahres 2006 sind bis auf die Auswertungs- und Wartungskosten alle Leistungen erbracht und abgerechnet. Die Gesamtkosten betragen nach einer Berechnung des LRH bis zum Ende des Projekts im Jahr 2008 voraussichtlich. rd. 1,60 Mio. €.

Gesamtkosten Verkehrsdatenerfassung (Beträge in Euro):

	Projektkosten 2004 - 2008			
Leistungen	**Reg. 7/2003**	**Reg. 9/2004**	**Auftrag**	**Abrechnung**
Erhebungskonzept	30.000	58.800	58.800	58.800
Grobplanung DB	20.000	49.200	49.200	49.200
Detailplanung DB	75.000	offen	128.000	179.477
Plausibilitätsprüfung	250.000	626.400	626.400	799.065
VD-Zählgeräte	450.000	offen	476.190	458.784
Wartung			26.460	27.072
Sonstiges				19.801
Gesamt	**825.000**	**1.520.000***	**1.365.050**	**1.592.199**

In Österreich hat es bis zur Planung und Umsetzung des Projektes „VDE-Tirol“ kein vergleichbares Projekt gegeben. Für die Kostenermittlung für den Regierungsbeschluss standen deshalb keine aussagekräftigen Vergleichsdaten zur Verfügung. Nach Vorliegen des Erhebungskonzeptes im September 2004 wurden die Kostenermittlungen bis auf rd. 5 % auch eingehalten. Die Erhöhung der geschätzten Projektkosten von rd. 0,83 Mio. € auf letztlich rd. 1,60 Mio. € (das sind rd. 90 % mehr) sind im Lichte dieser Entwicklung zu sehen. Die Fachabteilung informierte jedoch die zuständigen Gremien – Tiroler Landesregierung und Tiroler Landtag – über die jeweilige Projektentwicklung.

Kostenreduktion

Nach Ansicht des LRH wird sich ab dem Jahr 2009 der Aufwand für die Teilleistung „Auswertung“ erheblich reduzieren, da einige Leistungen (zum Beispiel die Ergänzung historischer Daten) entfallen werden. Für andere Leistungen werden durch Einarbeitungs- und Routineeffekt verminderte Kosten prognostiziert. Unter die Teilleistung „Auswertung“ fallen Leistungen für die Sammlung, die Aufbereitung, die Prüfung, die Korrektur, die Ergänzungen und die eigentliche Auswertung der Daten.

Stellungnahme der Regierung

Das Vorhaben wurde im Jahr 2003 europaweit ausgeschrieben. Die Leistung umfasst die Sammlung, Aufbereitung, Prüfung, Korrektur, Ergänzung und Auswertung der Daten sowie ein Störungsmanagement und wurde entsprechend den Angebotspreisen des Bestbieters für den Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2008 beauftragt.

Entgegen der Auffassung des Landesrechnungshofes, wonach sich der Aufwand für die Teilleistung "Auswertung" ab 2009 erheblich reduzieren wird, bleibt der beauftragte Leistungsumfang auch ab 2009 unverändert, es können auch keine Leistungen eingespart werden. Die im Rohbericht angeführte entbehrliche Leistung (die Ergänzung historischer Daten) ist im derzeitigen Auftrag gar nicht enthalten und wird auch künftig nicht notwendig sein. Aus dem Titel "Reduktion des Leistungsumfanges" ist daher keine Kostensenkung zu erwarten. Auch die Ansicht des Landesrechnungshofes, dass Einarbeitungs- und Routineeffekte zu einer Kostenreduzierung führen, kann nicht geteilt werden, da jeder neue Auftragnehmer einen entsprechenden Mehraufwand in der Einarbeitungsphase einkalkulieren wird.

Die Kostenentwicklung hängt demnach von den Angebotspreisen des künftigen Bestbieters ab, wobei der Leistungsumfang nun wesentlich genauer definiert werden kann und die neu entwickelte VDE-Software (Verkehrsdatenerhebung) bereits zu Auftragsbeginn für die Datenprüfung zur Verfügung steht.

Replik des LRH

Im Zuge der Einschau hat der LRH mit dem zuständigen Sachbearbeiter die einzelnen Teilleistungen analysiert und das angeführte Einsparungspotential im Leistungsumfang und in der Leistungsabwicklung ermittelt. Sowohl dem LRH als auch dem Sachbearbeiter war bewusst, dass das Einsparungspotential nur qualitativ und nicht quantitativ ermittelt werden kann. Der LRH sieht auch nach der Stellungnahme der Landesregierung keinen Grund an dieser Plausibilitätsermittlung zu zweifeln.

Hinweis

Der LRH weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass ab dem Jahr 2008 die Leistung „Datenauswertung“ entweder neu auszuschreiben oder in Eigenregie zu erbringen ist. Für die Vergabewertschätzung, die nach den Vergabevorschriften erforderlich ist, soll die Abteilung die Kosten einer „Eigenerbringung“ kalkulieren. Ein Kostenvergleich soll entschieden, ob die „Datenauswertung“ wiederum fremd vergeben oder im Amt der Tiroler Landesregierung erbracht werden soll.

Stellungnahme der Regierung

Es wird darauf hingewiesen, dass die Leistung "Datenprüfung" (im Rohbericht unzutreffend als "Datenauswertung" bezeichnet) erst ab dem Jahr 2009 und nicht – wie vom Landesrechnungshof angeführt – bereits im Jahr 2008 neu auszuschreiben bzw. in Eigenregie zu erbringen ist. Der Anregung des Landesrechnungshofes, eine Vergabewertschätzung für die Leistung durchzuführen, wird nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen entsprochen. Ob die Leistungserbringung fremd vergeben oder in Eigenregie erbracht wird, hängt - abgesehen vom Kostenvergleich - auch wesentlich von den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen ab. Da es bereits zu Projektbeginn im Jahr 2004 erforderlich war, die Leistungen zu vergeben, ist anzunehmen, dass dies wohl auch in Zukunft so sein wird.

Replik des LRH

Bei der Jahreszahl im „Hinweis“ handelt es sich um einen Schreibfehler des LRH, richtig ist „ab dem Jahr 2009“. Unabhängig davon hält der LRH fest, dass lediglich ein Kostenvergleich über die Systementscheidung „make or buy“ entscheiden soll. Der LRH wird diesen Kostenvergleich jedenfalls einfordern und ist dieser auch für eine Vergabewertschätzung im Sinne des Bundesvergabegesetzes erforderlich.

Finanzierung

Als Folge der „Verländerung der Bundesstraßen“ hatte die Abteilung (Gesamt)Verkehrsplanung für die Verkehrsdatenerfassung ab 2003 jährlich rd. € 140.000,-- zur Verfügung. Aufsummiert vom Jahr 2003

bis zum vorgesehenen Projektende im Jahr 2008 sind das rd. € 840.000,--. Mit der Ersparnis von rd. € 400.000,-- durch den Entfall der händischen Zählung im Jahr 2005 erreicht dieses Projekt bei Gesamtkosten von 1,60 Mio. € somit einen Selbstfinanzierungsgrad von rd. 80 %.

Hinweis

Eine vom LRH gemeinsam mit der Abteilung durchgeführte Kostenermittlung für den Zeitraum ab dem Jahr 2009 ergab, dass die Kosten für die laufende Wartung der EDV-Systeme und der Zählgeräte sowie die Kosten für die Datenauswertung in Summe ebenfalls rd. € 140.000,-- betragen werden. Mit den für die Verkehrsdatenerfassung zur Verfügung gestellten Mitteln können somit auch die künftigen Sachkosten für dieses Projekt abgedeckt werden.

Stellungnahme der Regierung

Die vom Landesrechnungshof angeführten künftigen Projektkosten von € 140.000,-- dürften auf einer groben Schätzung und optimistischen Annahmen beruhen. Die tatsächlichen Kosten ab 2009 können erst nach der Ausschreibung der Leistung "Datenprüfung" ermittelt werden. Darüber hinaus können auch Reparaturkosten an den Zählstellen nur schwer kalkuliert werden.

Personalaufwand

Für die laufende Betreuung des Projekts wurde im November 2004 ein zusätzlicher Mitarbeiter (B/b) eingestellt. Seine Hauptaufgaben sind die Stammdatenverwaltung der Datenbank, die Kontrolle der externen Datenauswertung, die Datenbereitstellung für interne und externe Anfragen sowie die Betreuung der Verkehrsdaten-Homepage.

Stellungnahme der Regierung

Der zusätzliche Mitarbeiter ist nicht ausschließlich mit der laufenden Betreuung des Projektes, sondern auch mit anderen Aufgaben (Sachverständigentätigkeit, IT-Ansprechperson, Homepagewartung, etc.) betraut.

Replik des LRH

Der betreffende Mitarbeiter wurde laut Aussage der Abteilung für die Betreuung des Projektes eingestellt und erledigt die im Bericht aufgezählten Aufgaben. Wenn dieser nach nunmehr zwei Jahren weitere Tätigkeiten übernehmen kann, spricht dies nach Ansicht des LRH für die von ihm prognostizierten Einarbeitungs- und Routineeffekte. Der LRH hält aber auch fest, dass bisher noch keine Sachverständigentätigkeiten erfolgten und die Betreuung der VDE-Homepage zu seinem Aufgabengebiet zählt.

Terminplanung

Laut Ausschreibung vom September 2003 sollte das Projekt „Verkehrsdatenerfassung Tirol“ Anfang 2004 beginnen, in Etappen bearbeitet werden und bis Ende 2008 abgeschlossen sein. Wie schon erwähnt wurde die Anschaffung der Datenerfassungsgeräte auf das erste Halbjahr 2005 vorgezogen. Eines der Hauptziele die „Einsparung der händischen Straßenverkehrszählung 2005“ wurde somit erreicht.

Das Projekt wurde durch einen „Projekt- und Implementierungsplan“ unterstützt. Es gab zwar im Jahr 2004 eine bei den Leistungen „Erhebungskonzept“ und „Verkehrsdatenbank“, durch die vorgezogene Anschaffung der Datenerfassungsgeräte blieb diese Verzögerung jedoch ohne Auswirkung.

Vergabe

Sowohl der Dienstleistungsauftrag „Erhebungskonzept, Datenbank-Planung und Datenauswertung“ im September 2003 als auch der Lieferauftrag „Verkehrsdatenerfassungssystem“ wurden nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2002 „europaweit“ ausgeschrieben und an den Bestbieter vergeben. Beide Vergabeverfahren ergaben keinen Anlass zur Kritik und wurden ohne Einsprüche bei einer Vergabekontrollbehörde abgewickelt.

Datenbank

Die erfassten Verkehrsdaten werden automatisch an einen zentralen Rechner übermittelt. Eine zentrale Datenbank verarbeitet hier die Rohdaten, analysiert und speichert sie und stellt sie für eine Auswertung bereit. Die integrierte Software umfasst darüber hinaus eine automatisierte Plausibilitätsprüfung, die Möglichkeit die gemessenen Daten zu visualisieren und unplausible Daten zu korrigieren. Die entsprechende, vom Land Tirol gewünschte Software für die Datenbank war am freien Markt nicht erhältlich, sie musste deshalb neu entwickelt werden.

VDE auf der Homepage des Landes Tirol:

Die DVT wickelte die Vergabe des Dienstleistungsauftrages zur Datenbankentwicklung in einem europaweit durchgeführten Verhandlungsverfahren ab. Sie trat dabei „im Namen und auf Rechnung des Landes“ auf. Die Kosten hiefür refundierte das Land über den Haushaltsansatz „1-02003x Elektronische Datenverarbeitung“ (siehe auch den Bericht des LRH über die DVT – Daten–Verarbeitung-Tirol GmbH). Die verkehrstechnische Betreuung erfolgte bei diesem Dienstleistungsauftrag durch die Abteilung Verkehrsplanung, die EDV-technische Betreuung oblag der DVT. Die Gesamtkosten für die Datenbankentwicklung, die Implementierung und die Wartungs- und Updateverträge betrugen rd. € 180.000,--. Das Land Tirol sicherte sich an der Datenbanksoftware keine Verwertungsrechte.

Der Auftragnehmer versucht inzwischen das Softwaresystem weltweit zu vermarkten. Er gab dem Land Tirol im Rahmen des Updatevertrages den Status eines Pilotanwenders. Das bedeutet, dass neue, vom Land Tirol formulierte, Anforderungen oder Programmverbesserungen in das Softwareprogramm eingearbeitet und dem Land kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Anregung

Nach Ansicht des LRH stammt die Projektidee vom Land Tirol. Auch die Softwareentwicklung wurde in EDV-technisch und in verkehrstechnischer Hinsicht von Bediensteten des Landes begleitet. Der LRH regt deshalb an, dass sich das Land Tirol bei ähnlich gelagerten Fällen an den gemeinsam entwickelten Softwareprogrammen Verwertungsrechte sichern soll.

Stellungnahme der Regierung

Hinsichtlich der Sicherung von Verwertungsrechten an gemeinsam entwickelten Software-Programmen weist der Landesrechnungshof auf die Anschaffung und die nicht gesicherten Softwarerechte im Zusammenhang mit der Verkehrsdatenerfassungsanwendung hin. Die DVT hat 2004 im Auftrag der damaligen Abteilung Gesamtverkehrsplanung die Erstellung einer Software zur Verwaltung und Auswertung von Verkehrsdaten ausgeschrieben. Der Best- und Billigstbieter hat den Zuschlag erhalten, das Land Tirol hat sich umfassende Nutzungsrechte (Generallizenz für beliebig viele User) gesichert.

Grundsätzlich sichert die DVT dem Land Tirol in Fällen, bei denen Individualsoftwareentwicklung umgesetzt wird, das ausschließliche Werknutzungsrecht und Eigentum sowie den Sourcecode vertraglich zu. Im konkreten, vom Landesrechnungshof angesprochenen Fall handelte es sich jedoch um die Erweiterung bzw. Ergänzung der Standardsoftware eines Lieferanten. Weitere sinnvolle Verwertungsmöglichkeiten für das Land Tirol sind damit nicht realisierbar. Mit dem betreffenden Unternehmen konnten jedoch maximale Nutzungsrechte, eine Reduktion des ursprünglich angebotenen Lizenzpreises, günstige Wartungskosten und die zukünftige Mitwirkung in der Fortentwicklung der Standardsoftware im Sinne der Anforderungen des Landes Tirol vertraglich vereinbart werden.

Nutzen

Mit der Inbetriebnahme der neuen Zählstellen und der Einbindung der bestehenden Zählstellen in die neue Verkehrsdatenbank kann das Land Tirol die aktuelle Verkehrsentwicklung in Tirol nach eigenen Kriterien und mit geringem zeitlichen Aufwand analysieren. Die Verkehrsdaten werden im jährlich erscheinenden Verkehrsbericht des Landes Tirol (generelle Verkehrsentwicklung), im Internet (Jahres- und Monatsauswertungen bzw. deren Veränderungen für die einzelnen Straßenzüge) sowie für das hochrangige Straßennetz in Tirol mit einem vierteljährlich erscheinenden Informationsblatt veröffentlicht. Für interne und externe Detailfragen werden Einzelauswertungen durchgeführt.

Bewertung

Mit dem Projekt „Verkehrsdatenerfassung Tirol“ richtete das Land Tirol als erstes Bundesland in Österreich flächendeckend Dauerzählstellen ein. Nach Wissen des LRH gibt es auch europaweit keine Verkehrsdatenerfassung mit integrierter Datenverwaltung in dieser Form. Der LRH ist der Ansicht, dass mit dem Projekt auch folgende Ziele erreicht wurden:

- flächendeckende Erhebung,
- zentrale Sammlung und
- Auswertung und Bereitstellung.

Die ursprünglich ermittelten Kosten von rd. € 825.000,-- werden sich laut Kostenvorschau bis zur Gesamtabrechnung Ende des Jahres 2008 zwar verdoppeln. Das ist auf das Fehlen von Kostenansätzen bei der Ermittlung des Kostenrahmens zurückzuführen. Die einzelnen Auftragsvergaben wurden jedenfalls über Vergabeverfahren abgewickelt und die Entscheidungsgremien wurden über die Kostenentwicklung informiert.

8. Lärmschutz entlang von Bahnstrecken

Vorgeschichte

Der Tiroler Landtag hat in den Jahren 1991 und 1992 in mehreren Entschließungen die Landesregierung aufgefordert, mit der Bundesregierung und den Österreichischen Bundesbahnen Verhandlungen über die Errichtung von Lärmschutzanlagen entlang der Eisenbahn-Bestandsstrecken in Tirol aufzunehmen. Der Nationalrat legte 1993 ebenfalls in einer Entschließung fest, „dass die Finanzierung der (Bahn)Lärmschutzmaßnahmen eine gemeinsame Aufgabe der Gebietskörperschaften darstellt, die durch Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern sichergestellt werden sollte“.

Die ÖBB beauftragte daraufhin in Abstimmung mit dem Land Tirol ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Schienenverkehrs-lärmkatasters für die Bahnbestandsstrecken in Tirol. Dieser „Schienenverkehrslärmkataster 1993“ gliedert sich in die Teile „Emissionen“, „Immissionen“ und „Objekts- und Personenstands-erhebung“. Aufbauend auf diesem Kataster beauftragten der Bund, die ÖBB und das Land Tirol ein Ingenieurbüro, für Strecken, an denen der Schallpegel 55 dB in der Nacht überschreitet, eine Prioritätenreihung vorzunehmen. In weiterer Folge wurden die Bahnlärmsanierungen entlang des Transitkorridors Kufstein – Brenner („erster Vertrag“) durchgeführt. Diese Baumaßnahmen sind nunmehr bis auf Restarbeiten abgeschlossen.

Übereinkommen

Der Tiroler Landtag genehmigte im November 2002 einen Regierungsbeschluss, demzufolge das Land mit dem Bund einen (weiteren) Rahmenvertrag über den Lärmschutz an den Eisenbahn-Bestandsstrecken außerhalb des Transitkorridors abschließen soll. Das Übereinkommen („2. Rahmenvertrag“) wurde Anfang 2003 unterfertigt. Es regelt die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des Transitkorridors.

Die wesentlichen Vertragsinhalte dieses Übereinkommens sind:

- Die Koordination aller vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen obliegt einem Lenkungsausschuss, bestehend aus Vertretern von ÖBB und Land Tirol. Auf Basis der Beschlüsse sind projektbezogene Einzelverträge abzuschließen.
- Die Finanzierung erfolgt im Verhältnis 50:25:25 zwischen Bund (bzw. Schieninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH – SCHIG-mbH), Land Tirol und der jeweiligen Standortgemeinde; die Summe der Projektkosten darf 5,0 Mio. € pro Jahr nicht überschreiten.
- Regelung über die Projektkosten der bahn- und/oder der objektseitigen Maßnahmen.

Der Regierungs- bzw. Landtagsbeschluss sah einen Realisierungszeitraum von zehn Jahren, ein Gesamtvolumen von rd. 22,0 Mio. € und einen maximalen jährlichen Aufwand von 0,9 Mio. € für das Land Tirol vor.

Hinweis

Der LRH weist daraufhin, dass schon vor dem Abschluss des Übereinkommens mit dem Bund Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des Transitkorridors in Tirol getätigt wurden. Der Tiroler Landtag

hatte diese Projekte jeweils mit Einzelbeschlüssen genehmigt.

Der Regierungs- bzw. Landtagsbeschluss vom Herbst 2002 regelt sowohl den Zeitrahmen als auch das finanzielle Erfordernis im Umsetzungszeitraum. Trotzdem wurden zusätzlich für einzelne Projekte, zum Beispiel für Lärmschutzmaßnahmen in Kirchberg und St. Johann, eigene Landtagsbeschlüsse eingeholt.

Anregung Landtagsbeschlüsse

Nach Ansicht des LRH sind Landtagsbeschlüsse für Projekte, die im Rahmen des Landtagsbeschlusses vom November 2002 liegen, nicht erforderlich. Er regt deshalb an, in diesen Fällen keine weiteren Landtagsbeschlüsse einzuholen und damit unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Stellungnahme der Regierung

Die Abteilung Verkehrsplanung ist bemüht, in Fällen, die dem Landtagsbeschluss vom November 2002 zuzuordnen sind, auf das Einholen weiterer Landtagsbeschlüsse zu verzichten. Damit wird die Anregung des Landesrechnungshofes umgesetzt.

Seit dem In-Kraft-Treten des Übereinkommens am 15.4.2003 schloss das Land Tirol mit dem Bund, der ÖBB bzw. nunmehr mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und den Standortgemeinden 21 Planungs- und Durchführungsverträge ab. In den Jahren 2000 - 2005 wurden auf Basis der beiden Verträge mit dem Bund Projekte mit einer Gesamtinvestitionssumme von rd. 18,1 Mio. € abgewickelt, der Finanzierungsbeitrag des Landes betrug dabei rd. 4,50 Mio. €.

Gesamtkostenentwicklung – Lärmschutzmaßnahmen (Beträge in €):

	Gesamtkosten		
Jahr	**alter Vertrag**	**neuer Vertrag**	**Anteil Tirol**
2000	408.358	1.090.183	726.271
2001	46.205	2.613.761	239.094
2002	37.531	2.643.059	1.417.253
2003	159.480	2.071.934	56.548
2004	603.324	3.119.016	140.285
2005	35.499	5.291.431	1.944.538
Summe	**1.290.397**	**16.829.384**	**4.523.989**

Bauprogramm

Das jährliche Maßnahmenprogramm richtete sich nach den Möglichkeiten der ÖBB, den finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Gemeinden und den Ergebnissen der Detailplanungen. Seit 2004 werden durchschnittlich fünf Planungen und vier Baumaßnahmen pro Jahr durchgeführt. Die Baumaßnahmen bestehen aus der Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Bahnstrecken (bahnseitig) und/oder dem Einbau von Schallschutzelementen in die Wohngebäude (objektseitig).

AVA

Die ÖBB übernimmt die Kostenermittlungen, die Ausschreibungen, die Vergaben und die Projektabrechnungen. Die Kosten werden in Form von Kostenschätzungen ermittelt, bei den Ausschreibungen werden drei Unternehmer zur Angebotsabgabe eingeladen, die Vergaben erfolgen an den Billigstbieter. Die Vertragsparteien haben lediglich ein Einsichtsrecht in die Projektunterlagen. Die ÖBB schreibt dem Land Tirol pro Projekt den vertraglichen Kostenanteil vor. Der Abrechnung liegt nur ein Belegverzeichnis mit dem Rechnungsdeckblatt der Auftragnehmer bei.

Kontrollmechanismus Land Tirol

Seit dem Jahr 2004 überprüft das Land die im Belegverzeichnis angeführten Rechnungsbeträge mit einem projektbezogenen Excel-Programm. Wenn die Rechnungssummen 90 % des im Vertrag festgelegten Betrages erreichen, verlangt das Land Tirol eine Kostenvorschau mit Begründung für allfällige Überschreitungen der Kostenschätzung. Zum Zeitpunkt der Einschau durch den LRH überschritten drei laufende Projekte die zulässige Kostenüberschreitung von 10 %.

Kritik Schlussrechnung

Weiters stellte der LRH fest, dass für kein Projekt – auch für kein Altprojekt - eine Schlussrechnung von Seiten der ÖBB vorliegt und auch nicht von der Abteilung verlangt wurde.

Stellungnahme der Regierung

Im Rahmen der 5. Sitzung des Lenkungsausschusses Tirol am 3. Oktober 2006 wurde auf Anregung des Landes Tirol vereinbart, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Durchführung der Maßnahmen für jene Gemeinden, für die das Sanierungsprogramm bereits abgeschlossen wurde, im Sinne eines „Projektabschlusses" übersichtlich zusammenfasst und dokumentiert.

Bei der Ländertagung vom 3. bis 5. Oktober 2006 wurde auch bundesweit vereinbart, dass die Sanierungsprogramme in den einzelnen Gemeinden formell abzuschließen sind, konkret in Form einer Niederschrift im Rahmen einer (Abschluss-) Sitzung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Landes, der Gemeinde und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Auf Wunsch das Landes Tirol wird die ÖBB die jeweils letzte Teilrechnung künftig als „Schlussrechnung" bezeichnen.

Hinweis

Nach Ansicht des LRH kann mit den zur Verfügung stehenden Projektunterlagen keine Plausibilitätsbeurteilung der Kostenangemessenheit vorgenommen werden. Demzufolge ist auch eine ausführliche Rechnungskontrolle nicht durchführbar. Insgesamt ist damit für das Land Tirol – und wahrscheinlich auch für die Tiroler Gemeinden - nur eine eingeschränkte Kostentransparenz gegeben.

Anregung Kostentransparenz

Der LRH regt an, die finanzielle Projektabwicklung und die Projektabrechnung auf eine kontrollierbare Basis zu stellen. Dabei sollen bereits in den Durchführungsverträgen die Ausschreibungsergebnisse als Vertragsgrundlage herangezogen werden.

Stellungnahme der Regierung

Nach Artikel II. Abs. 3 des 2. Rahmenvertrages sind auf Grundlage der Beschlüsse des Lenkungsausschusses projektbezogene Einzelverträge zwischen den Vertragspartnern dieses Übereinkommens und jenen Gemeinden abzuschließen, in deren Gebiet die Lärmschutzmaßnahmen geplant und durchgeführt werden sollen. In diesen projektbezogenen Einzelverträgen ist geregelt, dass die Vergabe der Planungsleistungen und die Projektabwicklung durch die ÖBB nach Maßgabe der Festlegungen in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe erfolgen. Rechnungen über erbrachte Leistungen werden von den ÖBB auf ihre sachliche und rechnerische Richtigkeit geprüft und den Vertragsparteien auf Verlangen zur Einsicht vorgelegt.

Die Abteilung Verkehrsplanung hat zusätzlich zum bereits bestehenden Kontrollmechanismus am 6. Juli 2006 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vereinbart, dass dieser vertragsgemäß weiterhin die Vergabe der Planungsleistungen und die Projektsabwicklung obliegt. Die ÖBB geben jedoch den Vertragspartnern bekannt, welche Inge-

nieurbüros bzw. Baufirmen für die Planung bzw. Durchführung zur Anbotlegung eingeladen wurden. Weiters wird von den ÖBB die Höhe der Angebotssummen bzw. der Vergabesummen mitgeteilt. Zur Projektskomplettierung (Dokumentation) erhält das Land Tirol hinkünftig von den ÖBB unaufgefordert zusätzliche Unterlagen, konkret einen technischen Bericht und Lärmkarten über den Ist-Zustand und den Zustand nach Errichtung von Lärmschutzwänden.

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, bereits in den Durchführungsverträgen die Ausschreibungsergebnisse als Vertragsgrundlage heranzuziehen, ist anzumerken, dass die Ausschreibung und die Vergabe erst nach der Unterzeichnung der Durchführungsverträge erfolgen.

Anregung Ausschreibung

Nach Ansicht des LRH wird bei der Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten das Bundesvergaberecht nicht beachtet; es werden nur drei Unternehmer zur Angebotsabgabe aufgefordert. Der LRH regt an, bei den ÖBB auf ein Ausschreibungsverfahren nach dem Bundesvergaberecht zu drängen, zumal die ÖBB aufgrund ihrer Eigenschaft als öffentlicher Auftraggeber ohnehin dazu verpflichtet ist.

Stellungnahme der Regierung

Dass die ÖBB aufgrund ihrer Eigenschaft als öffentlicher (Groß-)Auftraggeber die bundesvergaberechtlichen Vorschriften anzuwenden haben, dürfte dieser hinreichend bekannt sein. Für ein "Drängen" auf Einhaltung eines Ausschreibungsverfahrens sieht die Landesregierung keine Veranlassung.

9. Zusammenfassung

Strategische Fachabteilung

Die Abteilung Verkehrsplanung ist eine strategische Fachabteilung, die die verkehrspolitischen Probleme in Tirol aufgreifen und einer Lösung zuführen soll. Ideen und Vorschläge zur Problemlösung stammen aus dem politischen Umfeld, aber auch aus der Abteilung selbst. Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Maßnahmen entwickelte die Fachabteilung in den letzten Jahren eine Reihe von Verkehrsprojekten, die sie in der Planung und in der Ausführungsphase betreut.

Aufbauorganisation

Die Abteilung Verkehrsplanung hat sich von einer rein verwaltenden Organisationseinheit in eine planende und konzeptive Organisationseinheit entwickelt. Damit wurde den neuen Aufgaben des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, des grenzüberschrei-

tenden Verkehrs und der Planung von Straßenverkehrskonzepten Rechnung getragen.

Die qualitative Änderung der Aufgaben der Abteilung brachte sukzessive eine Erhöhung des Personalstandes mit sich. Eine seriöse Abwicklung des Regionalbahnprojekts ist jedoch nach Ansicht des LRH mit dem derzeitigen Personalstand nicht möglich.

Budget

Die Ausgabenentwicklung der letzten Jahre zeigt, dass das Budget für den öffentlichen Verkehr stetig zugenommen hat und auch weiterhin zunehmen wird. Die Ausgaben stiegen hauptsächlich für Infrastrukturmaßnahmen und für Bestellleistungen im Sinne der Verkehrsdienstverträge durch die Länder.

Zur Budgetüberwachung gibt es in der Abteilung für jedes Projekt eine EDV-unterstützte Übersicht aller getätigten Ausgaben. Der LRH vermisste jedoch eine Ausgaben-Vorschau für ein effektives Budgetcontrolling. Dieses wurde im Zuge der Einschau von LRH und Abteilung gemeinsam erstellt.

Der Bund zieht sich zunehmend aus der Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zurück. Das Land trägt nunmehr einen größeren Anteil an der Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, insbesondere an den Schienenverkehrsdienstleistungen.

Seit der Kündigung des Grund- und Finanzierungsvertrags durch den Bund gibt es keine Alteinnahmengarantie mehr. Da es seit dem Jahr 2004 zu keiner neuen vertraglichen Einigung kam, bezahlt der Bund nur auf Basis des ÖPNRV-G. Selbst die im Rahmen seiner „budgetären Möglichkeiten“ gemachten Finanzierungszusagen erfüllt er mit Verzögerungen.

Lärmschutzwände

Obwohl das Land Tirol und die jeweilige Standortgemeinde je 25 % der Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken zu tragen hat, erhielt das Land nur ein Einsichtsrecht in die finanzielle Projektabwicklung mit geringem Einfluss auf die Kostenentwicklung. Der LRH regt an, auf eine erhöhte Kostentransparenz hinzuwirken.

PM ÖV-Optimierung

Das Land Tirol ist bemüht, den ÖPNV in Tirol wesentlich attraktiver für die Bevölkerung zu gestalten. Hiezu hat das Land die

Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs an VLSA (ÖV-Priorisierung) und die Errichtung von DFI in Angriff genommen. Die beiden von der Abteilung Verkehrsplanung betreuten Projekte befinden sich in der Planungs- bzw. Probephase. Die konsequente Umsetzung der von der Studie bevorzugten Variante erfordert erhebliche finanzielle Mittel.

Regionalbahn

Die Idee einer Regionalbahn für den Innsbrucker Großraum besteht bereits seit 19 Jahren. Sie ist eine große Herausforderung in finanzieller und organisatorischer Hinsicht für die Landespolitik. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der Vielzahl der Studien, die die Landesregierung zu diesem Thema beauftragte.

Das Projekt kam nie über die Phase von Studien hinaus. Das politische Bekenntnis zur Regionalbahn bestand ungebrochen. Die einzigen konkreten Schritte zur Realisierung des Projekts waren die (vergeblichen) Planungen zur Direkthereinführung der Stubaitalbahn und der Austausch der Straßenbahngeleise im Stadtgebiet von Innsbruck.

Der LRH stellt fest, dass keine dem Projekt angemessene Projektgliederung vorliegt. Diese müsste die Projektziele analysieren, die möglichen Probleme aufzeigen und Aufgaben definieren, die Arbeitspakete festlegen und eine Aufbau- und Ablaufstruktur des Projektes enthalten.

Der im Sommer 2006 von den politisch Zuständigen in den Medien neuerlich geäußerte Wille zur Realisierung der Regionalbahn wird glaubhafter, wenn die Landesregierung zunächst einmal die vom LRH vorgeschlagene Projektstruktur verwirklicht.

Der LRH weist daraufhin, dass das Gesamtkonzept einer Regionalbahn den Charakter einer Nebenbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes aufweisen muss, um die Mitfinanzierung des Bundes gemäß Zusage vom Oktober 2004 zu behalten. An einem Straßenbahnprojekt würde sich der Bund finanziell nicht beteiligen.

10. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH betrachtet seine Berichte auch als Arbeitsunterlage für die betroffenen Einrichtungen. Er stellt daher im Folgenden chronologisch die einzelnen von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen nochmals zusammengefasst dar:

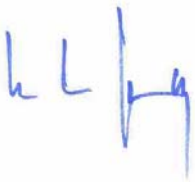
Regionalbahn
Seite 59

Zusammenfassend aus den oben stehenden Kritikpunkten empfiehlt der LRH:

- den Aufbau einer Projektstruktur mit Zieldefinition und entsprechender Aufbau- und Ablaufstruktur,
- darauf aufbauend die Festlegung der notwendigen Arbeitspakete inklusive realistischer Zeit-, Ressourcen- und Kostenpläne für die Planungs- und Ausführungszeiträume.

Rückforderung
Planungskosten
Seite 67

Der LRH empfiehlt der Landesregierung von der Stadt Innsbruck beim Projekt „Direkthereinführung Stubaitalbahn“ im Sinne des Regierungsbeschlusse vom Februar 2004 einen Betrag in Höhe von rd. € 12.000,-- für eigene Planungskosten einzufordern.



Dr. Klaus Mayramhof

Innsbruck, am 10.1.2007

Hinweise

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der LRH die Äußerung der Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Endbericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile *„Stellungnahme der Regierung“* und „Replik des LRH“ vollzogen worden.

Darüber hinaus hat der LRH die Äußerung der Regierung dem Endbericht als Beilagen anzuschließen. In Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrages ist im Folgenden die Äußerung der Regierung angeschlossen, wobei die nicht bereits in den Bericht eingearbeiteten Textpassagen durch die Schriftart „fett – kursiv – rot“ gekennzeichnet sind. Alle nicht so gekennzeichneten Textstellen der Stellungnahme wurden bereits eingearbeitet.

Amt der Tiroler Landesregierung

Verwaltungsentwicklung

Dr. Gerhard Brandmayr
Telefon: 0512/508-2120
Telefax: 0512/508-2225
E-Mail: verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at
DVR: 0059463

An den
Landesrechnungshof

i m H a u s e

Rohbericht des Landesrechnungshofes über die Abteilung Verkehrsplanung; Äußerung

Geschäftszahl VEntw-RL-33/9
Innsbruck, 18.12.2006

Der Landesrechnungshof hat von Mai 2006 bis Oktober 2006 die Abteilung Verkehrsplanung des Amtes der Tiroler Landesregierung einer Einschau unterzogen und hiezu den Rohbericht vom 15. November 2006, Zl. LR-0640/13, verfasst. Die Tiroler Landesregierung erstattet hiezu aufgrund ihres Beschlusses vom 19. Dezember 2006 folgende

Ä u ß e r u n g:

Vorbemerkungen:

Der Landesrechnungshof hat durch zwei Prüfer während eines Zeitraumes von ca. sechs Monaten die Abteilung Verkehrsplanung geprüft. Der Rohbericht wurde der Landesregierung am 16. November 2006 übermittelt, sodass die Frist zur Abgabe der Äußerung in den Weihnachtsferien endet, in denen grundsätzlich keine Regierungssitzungen stattfinden. Den mit der Vorbereitung der gegenständlichen Stellungnahme befassten Organisationseinheiten der Landesverwaltung stand daher eine deutlich kürzere, als die im § 7 Abs. 1 des Tiroler Landesrechnungshofgesetzes vorgesehene Frist zur Verfügung, was bedeutet, dass auf einzelne Kritikpunkte des Landesrechnungshofes nur summarisch eingegangen werden konnte.

Am Deckblatt müsste die Bezeichnung der Abteilung Verkehrsplanung berichtigt werden.

Zu Punkt 2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Umsetzung (Seite 2)

Der erste Absatz ist insofern zu ergänzen, als die Abteilung Verkehrsplanung nicht nur die rechtlichen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, sondern auch jene des Kraftfahrlinienrechts zu vollziehen hat.

Zu Punkt 3. Aufbauorganisation

Organisationskonzept 2004 (Seite 5)

Eine "Umbenennung" der seinerzeitigen Abteilung Gesamtverkehrsplanung (eingegliedert gewesen in die damalige Gruppe Landesbaudirektion) in "Verkehrsplanung" hat nicht stattgefunden, sie wurde vielmehr aufgelöst. Die nunmehrige Abteilung Verkehrsplanung wurde neu geschaffen und der Gruppe Wirtschaft und Verkehr zugeordnet.

Informationspolitik und Kritik (Seite 6)

Der Landesrechnungshof kritisiert, dass die Abteilung Verwaltungsorganisation und Personalmanagement die Bediensteten erst rund zwei Monate nach dem Regierungsbeschluss über die Zustimmung zur Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung (vgl. § 2 Abs. 3 Z. 8 der Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung) im Rahmen ihrer Dienstzuteilungen an die jeweiligen neuen Abteilungen über die Auflösung der Abteilung Gesamtverkehrsplanung informiert hat. Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Verordnung des Landeshauptmannes, mit der die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung geändert wird, dann einem speziellen Verfahren unterliegt, wenn auch Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung berührt werden und sohin die Zustimmung der Bundesregierung einzuholen ist (vgl. § 2 Abs. 5 des Bundesverfassungsgesetzes betreffend Grundsätze für die Einrichtung und Geschäftsführung der Ämter der Landesregierungen außer Wien). Die Verordnung konnte erst nach dem Einlangen dieser Zustimmung (Beschluss der Bundesregierung vom 30. November 2004, mitgeteilt dem Landeshauptmann mit Schreiben des Bundeskanzleramtes vom 1. Dezember 2004) am 14. Dezember 2004 unter der Nr. 95/2004 im Landesgesetzblatt kundgemacht werden und sie ist mit 1. Jänner 2005 in Kraft getreten.

Bekanntlich unterliegen Medien in Bezug auf aktuelle Berichterstattungen nicht jenen Einschränkungen, welche die Landesverwaltung zu beachten hat (z.B. Amtsverschwiegenheit). Ebenso wenig wie der Landesamtsdirektor generelle Weisungen (Erlässe) zu Landesgesetzen anordnen, die noch nicht im Landesgesetzblatt kundgemacht sind, weil das Verfahren nach Art. 98 B-VG nicht abgeschlossen ist, darf die Landesregierung im gegenständlichen Fall die Bediensteten vor der Kundmachung der Verordnung im Landesgesetzblatt offiziell informieren.

Abteilungsebene (Seiten 7 und 8) und Anregung (Seite 8)

Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Aufgabenbereiche in der Zuständigkeitsliste und im Abteilungsorganigramm zusammenzufassen und durch eine Organisationsanweisung mit Aufgabenbeschreibung zu ersetzen, wird – schon vor dem Hintergrund der Besoldungsreform und der damit erforderlichen detaillierten Aufgabenbeschreibung und Modellstellenbewertung – Anfang Jänner 2007 nachgekommen.

Zu Punkt 4. Personalwesen

Zur Entwicklung des Personalstandes im Jahr 2006 wird angemerkt, dass im A/a-Bereich nur sechs statt der im Rohbericht angeführten sieben Planstellen bestehen.

Die Liegenschafts- und Straßenverwaltung von Bundes- und Landesstraßen zählte bis zum 31. Dezember 2004 zu den Aufgaben der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und wurde von vier Bediensteten wahrgenommen. Der Verschiebung des Schwerpunktes von den Verwaltungs- hin zu den verkehrstechnischen Aufgaben wurde dann insofern Rechnung getragen, als eine im

Verwaltungsbereich der Abteilung frei werdende Planstelle (b) ab Frühjahr 2004 mit einem Techniker (HTL-Ingenieur) nachbesetzt wurde. Im Zuge der Umstrukturierung ab dem 1. Jänner 2005 wurde der Personalstand der Abteilung dann nicht wie im Rohbericht auf Seite 8 (vgl. Punkt. 4, erster Absatz) angeführt, um vier Bedienstete, sondern nur um drei Bedienstete verringert, die den Abteilungen Vermessung (nunmehr Geoinformation) bzw. Straßenbau zur weiteren Verwendung dienstzugeteilt wurden.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Personalstandes der Abteilungen Gesamtverkehrsplanung bzw. Verkehrsplanung, deren Aufgaben – neben den verkehrsplanerischen Tätigkeiten – bis 2004 auch die Bereiche Straßen- und Liegenschaftsverwaltung und ab 2005 die behördliche Aufgaben des Eisenbahn- und Kraftfahrlinienrechts umfasst(e). Der (vergleichbare) Personalstand im Bereich der Verkehrsplanung ist dabei in Fettbuchstaben dargestellt, die Bediensteten im Verwaltungs- bzw. Behördenbereich sind extra angeführt. In den Klammerwerten sind schließlich auch jene Bedienstete berücksichtigt, für die kein eigener Planposten in der Abteilung besteht und die somit nicht in die Personalplanung einbezogen werden können (2000: Verwaltungspraktikant, 2004: Vorverlegung einer Nachbesetzung, 2006: Befristetes freies Dienstverhältnis).

	Jahr			
Einstufung	1995	2000	2004	2006
A/a	4 + 1	4 (5) + 1	5 (6) + 1	5 (6) + 1
B/b	2 + 3	2 + 3	4 + 2	4 + 1
c/d	2	2,5	2	2
Summe	8 + 4	8,5 (9,5) + 4	11 (12) + 3	11 (12) + 2

Hinweis (Seite 9)

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, wonach die Zahl der Bediensteten im Aufgabenbereich der Verkehrsplanung (d.h. ohne die für die rechtlichen Angelegenheiten zuständigen Bediensteten) im Zeitraum von 1995 bis 2006 von acht auf zwölf Bedienstete angestiegen ist, trifft nicht zu, da für diesen Bereich derzeit nur elf Planstellen vorgesehen sind. Ein Bediensteter ist – wie zur Tabelle oben erläutert – nur im freien Dienstverhältnis befristet bis Mitte 2008 für das Projekt MONITRAF beschäftigt und daher nicht Teil des Personalstandes der Abteilung Verkehrsplanung.

Organisationskonzept 2004 (Seite 9)

Nach Auffassung des Landesrechnungshofes wäre ein Personalstand von 15 Bediensteten bei sparsamer Umsetzung des Konzeptes angemessen. Mit dem derzeitigen Personalstand von zwölf Bediensteten bestünde hingegen die Gefahr, dass ein Teil der Aufgaben (insbesondere das Regionalbahnprojekt) nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Konsequenz wahrgenommen werden kann.

Die Abteilung Verkehrsplanung ist von der mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 4. Juli 2006 festgelegten Planstellenreduktion bis 2010 nicht betroffen, die Zahl der Planstellen bleibt somit unverändert. Die Landesregierung wird durch eine möglichst effiziente Verteilung der Aufgaben sowie durch eine Analyse und Verbesserung der Organisationsabläufe für einen

optimalen Einsatz des bestehenden Personalressourcen der Abteilung Verkehrsplanung sorgen, eine Personalaufstockung ist nur dann vorstellbar, wenn der Abteilung weitere Aufgaben übertragen werden sollten.

Kritik "Flucht aus Stellenplan" (Seite 10)

Die Landesregierung hat in ihren Stellungnahmen zu anderen Rohberichten des Landesrechnungshofes bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass in Österreich auch Arbeitnehmer außerhalb des öffentlichen Dienstes einen arbeitsrechtlichen Schutz auf hohem Niveau, etwa durch das Angestelltengesetz oder das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, genießen. Die Kritik des Landesrechnungshofes hinsichtlich der vermeintlichen arbeitsrechtlichen Schlechterstellung von Arbeitskräften ist in dieser Form nicht begründet.

Kritik Verbuchung (Seite 10)

Der Fördervertrag mit der EU verpflichtet zur eigenen Buchführung und zur Führung eines eigenen Verrechnungskontos, über das sämtliche Kosten des Projekts (inkl. der Personalkosten) zu verbuchen sind. Die Verrechnung der Personalkosten aus dem freien Dienstverhältnis über die Abteilung Verwaltungsorganisation und Personalmanagement wäre somit nicht vertragskonform.

Zu Punkt 5. Budgetentwicklung

AWST (Seite 11)

Die Anweisung der Gesellschaftereinlagen, etwa für die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und die Stubaitalbahn GmbH (im Folgenden IVB) oder die Brenner Basistunnel SE (im Folgenden BBT SE) durch die Abteilung Finanzen erfolgt nicht aufgrund einer Genehmigung der Abteilung Verkehrsplanung, vielmehr prüft diese lediglich das Vorliegen der fachlichen Voraussetzungen.

Schwerpunkt Infrastruktur (Seiten 11 und 12)

Die Auflistung der verschiedenen Verkehrskonzepte und Verkehrmaßnahmen in den Jahren 2005 und 2006 in der tabellarischen Übersicht ist um das Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Park & Ride - Anlagen in Tirol vom September 2003 zu ergänzen, mit dem im Rahmen eines Fünfjahresprogramms Anlagen mit einem Investitionsvolumen von 16,5 Mio. € (Landesanteil 25 % = 3,3 Mio. €) errichtet werden sollen.

Kritik Budgetplanung und Anregung (Seite 13)

Die Abteilung Verkehrsplanung ist bestrebt, bei mehrjährigen Projekten, wie etwa im Bereich der Infrastrukturprojekte Schiene (Park & Ride, Bahnhofsvorplätze, Haltestellen) eine mittelfristige Budgetplanung vorzunehmen. Dem entsprechend liegen Infrastrukturrahmenverträge mit konkreten Zeit- und Finanzierungszielen vor. Auch bei den Projekten „Kontrollstellenkonzept“, „MONITRAF“ sowie den derzeit noch in Planung befindlichen Projekten „Kontrollbuchten“ und „Radverkehrskonzept“ gibt es klare Zeithorizonte mit mehrjährigen Budgetplänen. Für die Organisation und Bestellung der Verkehre ist die Verkehrsverbund Tirol GmbH (VTG) zuständig, der auch die finanzielle Entwicklung in diesem Bereich operativ in Abstimmung mit dem zuständigen politischen Referenten obliegt.

Das Budget des Landes Tirol im Allgemeinen und in der Abteilung Verkehrsplanung im Besonderen hat in den letzten Jahren eine äußerst dynamische Entwicklung erfahren. Die Gründe hiefür liegen in der Herausforderung, einerseits Impulse für den öffentlichen Verkehr und andererseits Akzente zur Bewältigung des Transitproblems zu setzten, die in die Richtung einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Projekts Brenner Basistunnel (Beteiligung an der BBT SE, Mitfinanzierung Quick Start) gehen. Vor diesem Hintergrund scheint die Kritik des Landesrechnungshofes in ihrer generellen Form nicht gerechtfertigt, die Abteilung Verkehrsplanung wird die Anregung jedoch in Teilbereichen prüfen.

Zu Punkt 5.2 Einnahmenentwicklung

Budget (Seite 14)

Die im Rohbericht für das Jahr 2005 im außerordentlichen Haushalt vorgesehenen Mittel in Höhe von 22 Mio. € umfassen unter anderem auch die Gesellschafterzuschüsse an die IVB oder die BBT SE, die nicht von der Abteilung Verkehrsplanung, sondern von der Abteilung Finanzen bewirtschaftet werden.

Grund- und Finanzierungsvertrag (Seite 16)

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, wonach der Bund keinen Zahlungsplan mehr vorlegt und Zahlungen nur entsprechend seinen budgetären Möglichkeiten ohne verbindliche zahlenmäßige und zeitliche Zusagen leistet, ist insofern unzutreffend, als dies nur im Jahr 2005 der Fall war. Im Jahr 2006 kam das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) der geübten Praxis aus den Vorjahren wieder nach und hat einen Zahlungsplan übermittelt.

Bundesbeitrag zusätzliche Verkehrsdienste (Seiten 16 und 17)

Die im Rohbericht erwähnten Bundesförderungen von Bestellleistungen werden auf Wunsch des BMVIT vorab an die VTG überwiesen, weil sie die Leistungen aus den Verkehrsdienstverträgen direkt mit den Verkehrsunternehmen abrechnet. Die Bestellerförderungen, die den Gemeinden zustehen, werden ihnen von der VTG bei den Zahlungsanforderungen gutgeschrieben. Jene Bestellerförderungen, die dem Eigentümer Land Tirol zustehen, werden ihm nach Vorliegen des Jahresabschlusses der VTG im Falle eines ausgewiesenen Subventionsüberhangs rücküberwiesen. Diese Regelung gilt seit dem Jahr 2004, dem entsprechend hat die VTG am 14. Dezember 2004 eine Rücküberweisung in Höhe von € 459.000,-- durchgeführt.

EFRE-INTERREG Programm (Seite 17)

In den ca. € 35.000,--, die unter Interreg IIIB Einnahmen angeführt werden, sind auch die Fördergelder für die anderen Projektpartner enthalten. Davon wurden € 22.741,-- (jener Betrag der kürzlich auf das Landeskonto überwiesen wurde) an Italien weitergeleitet, insofern handelt es sich bei diesem Betrag nur um einen einnahmenwirksamen Durchlaufposten. Den Mindereinnahmen in Tirol (statt € 30.000,-- nur ca. € 13.000,--) standen aber auch nur die entsprechenden geringeren Ausgaben gegenüber, zumal bei dieser Abrechnung der unterschiedliche Jahresabschlusstermin (beim Projekt ist das Oktober, beim Land Tirol Ende Dezember) zu berücksichtigen ist. Es trifft zu, dass es zu einer Fehlbuchung kam, die aber zwischenzeitlich korrigiert wurde.

Zu Punkt 5.3 Sonstige Einnahmen des Landes für den ÖPNV

Verteilung (Seite 18)

Bei den hier angeführten Bundesbeträgen dürfte es sich um Milliarden- und nicht um Millionenbeträge handeln.

Zu Punkt 6.1 Verkehrsmanagement "ÖV-Priorisierung"

VLSA (Seiten 19 und 20)

Die Feststellung, wonach an den Streckenlinien so genannte Infrarot-Baken installiert werden müssen, die den Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA - Knoten) die Ankunft melden, trifft so nicht zu. Streckenseitige Einrichtungen sind vielmehr nicht zwingend erforderlich und sie werden bei der nun angestrebten Lösung (empfohlene Variante lt. Systemstudie) für die Regionalbusse – weder in Innsbruck noch in der Region – montiert. Infrarot-Baken sind nur für Busse der IVB vor den Ampeln entlang der B171 Tiroler Straße in Rum und Hall in Tirol vorgesehen, um das bestehende System der Linien Innsbruck-Hall weiterverwenden zu können. Die Ortung der Regionalbusse erfolgt mittels Wegeband und GPS-Synchronisation wie beim Pilotprojekt in Schwaz. Zu berücksichtigen ist auch, dass Baken zusätzliche örtliche Einrichtungen sind, die versorgt und gewartet werden müssen und somit einen laufenden finanziellen und personellen Mehraufwand darstellen. So planen beispielsweise die Stadtwerke München in den nächsten Jahren die Umstellung der ganzen Stadt vom Bakensystem auf eine differenzielle GPS-Ortung.

Entgegen der Feststellung im Rohbericht müssen auch die Fahrscheindrucker nicht zwingend mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) verbunden werden (vgl. das Pilotprojekt in Schwaz). Für die Erweiterung mit der Dynamischen Fahrgastinformations-Komponente (DFI) ist jedoch die Anbindung der Bordrechner der Busse an einen zentralen Server (RBL-ähnliche Funktion) erforderlich, der die Meldungen der Busse auswertet und an die Anzeigen im Land weitermeldet. Ein RBL, wie es z.B. bei den IVB im Einsatz ist, erfüllt weitere über die DFI hinausgehenden Funktionen, wie insbesondere unternehmenseigene Aufgaben, die aus Sicht des Datenschutzes nicht unbedenklich scheinen und im Kommunikationsserver der VTG nicht vorgesehen sind. Die RBL-Server der Verkehrsunternehmen (IVB, Postbus, Ledermaier u.a.) werden mit dem Kommunikationsserver der VTG entsprechend der Systemstudie verbunden.

Initiative (Seite 21), Ergebnis (Seite 22) und Kosten (Seite 23)

Die Feststellung im Rohbericht, wonach die IVB im März 2001 vorgeschlagen haben, den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet Innsbruck zu beschleunigen, ist insofern zu relativieren, als die IVB lediglich die Priorisierung der IVB-Linien Innsbruck-Hall an den VLSA entlang der B171 Tiroler Straße, die im Gemeindegebiet von Rum und Hall in Tirol in die Zuständigkeit des Landes Tirol fallen, beantragt haben. Unter der Voraussetzung, dass alle Verkehrsunternehmen (z.B. Postbus, Heiss, Ledermair etc.) auf dieser Strecke von den notwendigen Maßnahmen an den VLSA profitieren können, hätte die damalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung dem auch zugestimmt. Da die IVB aber für die Funkmeldungen an die VLSA in Innsbruck ein patentrechtlich geschütztes Telegramm NEMO (Neue Modulation) einer Signalbaufirma einsetzen wollte, wurde nach Lösungsmöglichkeiten gesucht und verschiedene Varianten besprochen bzw. angeboten. Diese Varianten waren schlussendlich Grundlage der Systemstudie 2005 und deren Empfehlung für eine tirolweite Lösung entsprechend dem erfolgreichen

Pilotprojekt in Schwaz. Die empfohlene Variante erfordert die Umstellung des VLSA - Funksystems in Innsbruck und wurde deshalb im Sommer 2006 mit IVB und ÖBB-Postbus an zwei VLSA in Innsbruck ausführlich getestet. Am 27. September 2006 wurde schließlich durch die Stabstelle ÖV-Optimierung auf Basis der vorliegenden Testergebnisse und Expertisen der fachliche Grundsatzbeschluss für die Funkumstellung der Busse der IVB und die VLSA in Innsbruck getroffen. Die Tiroler Landesregierung hat am 14. November 2006 die Mitfanzierung dieser Umstellung im Ausmaß von € 265.000,-- (Gesamtkosten € 400.000,--) beschlossen. Die Realisierung soll nach dem Projektzeitplan im Februar 2007 erfolgen.

Im Rohbericht werden auf Seite 21 drei mögliche Ausbaustufen angeführt, von denen die zweite und die dritte Stufe wie folgt zu präzisieren wären:

- Alle LSA-gesteuerten Knoten in Innsbruck ohne ÖV-Beschleunigung werden adaptiert (sofern von Linienbussen frequentiert).
- Bestehende LSA-gesteuerte Knoten werden auch außerhalb von Innsbruck (mit ÖV-Priorisierung) eingerichtet (sofern von Linienbussen frequentiert).

Die Feststellung auf Seite 22, vorletzter Absatz, wonach der Funkverkehr in der Landeshauptstadt Innsbruck (zwischen den IVB-Bussen und DFI an den Haltestellen) auf den VDV Standard umzustellen ist, bedarf insofern einer Richtigstellung, als eine solche generelle Umstellung ("Langstreckenfunk") weder vorgesehen noch notwendig ist. Lediglich das Funksystem zwischen Bussen und VLSA wird umgestellt (FFSK-Modulation und Landesfunkfrequenz anstelle NEMO und IVB-Frequenz für "Kurzstreckenfunk").

Kosten und Anregung (Seite 24)

Die Abteilung Verkehrsplanung beabsichtigt, auf Basis der vorliegenden Kostenermittlung Förderrichtlinien und gleichzeitig eine darauf basierende Kostenvorschau für die Realisierung des Projektes auszuarbeiten. Diese sollen von der Landesregierung beschlossen und dem Tiroler Landtag zur Kenntnis gebracht werden, womit der Anregung des Landesrechnungshofes entsprochen wird.

Informationspolitik (Seite 24)

Die zuständigen Mitglieder der Landesregierung sind von der Abteilung Verkehrsplanung über die laufenden Tätigkeiten und die Ergebnisse der Systemstudie 2005 informiert worden. In einem Bericht vom März 2005 sind die "bisherigen und zukünftigen" Vorhaben und Planungen des Landes sowie die Situation bei der ÖV-Priorisierung an VLSA ausführlich dargelegt, auch die Möglichkeiten der ÖV-Priorisierung sowie die Erwartungen betreffend die Anwendung von Verkehrstelematik wurden beschrieben. Im Juni und September 2005 folgte ein Bericht über die Beauftragung der Systemstudie und den Stand des Pilotprojektes in Schwaz, im Dezember 2005 wurde schließlich die Systemstudie vorgelegt und der erfolgreiche Regelbetrieb der verkehrsabhängigen und ÖV-priorisierten VLSA in Schwaz mitgeteilt. Die Systemstudie beschreibt ausführlich die geplante und mit den Betroffenen abgestimmte Vorgehensweise zur Realisierung "verkehrstelematischer Anwendungen" wie ÖV-Priorisierung und DFI für Regionalbusse in ganz Tirol sowohl in zeitlicher, als auch finanzieller und natürlich in fachlicher Hinsicht (Ausbaustufen 2006-2010).

Kritik (Seite 25)

Das Land Tirol hat der Stadtgemeinde Hall in Tirol schriftlich mitgeteilt, dass von ihr die verlorenen Kosten im Fall der Stornierung des Projekts zu übernehmen sind. Derzeit ist aber noch nicht geklärt, ob die Errichtung der VLSA durch die Stadtgemeinde Hall in Tirol weiterverfolgt oder eine andere Lösung angestrebt wird. Sie hat nunmehr ein Ingenieurbüro beauftragt, die Projektierung der VLSA so zu adaptieren, dass die betroffenen Grundeigentümer der Lösung zustimmen können. Indem das Pilotprojekt von der Abteilung Verkehrsplanung (Projektleitung) rasch in die Stadtgemeinde Schwaz verlegt wurde, konnte der frustrierte Aufwand im Übrigen auf ein Minimum reduziert werden.

Zu Punkt 6.2 ÖPNV-Förderungsrichtlinie

Hinweis (Seite 26)

Die im Rohbericht des Landesrechnungshofes angeführte Förderung wurde in der 6. ÖPNV Förderrichtlinien-Beiratssitzung am 14. Dezember 1998, Zl. VIb4-ÖV03/200-98, als Sondervereinbarung genehmigt und war gemäß dem Sitzungsprotokoll als Zwischenlösung für einen Verkehrsdienstevertrag zwischen dem Land Tirol und dem Postautodienst gedacht, bei der das Land Tirol zur Förderung nach der Richtlinie zusätzlich 50% der ungedeckten Kosten übernimmt.

Anregung "Kleinbeträge" (Seiten 26 und 27)

Die vom Landesrechnungshof kritisierten Kleinförderbeträge werden insbesondere für die Adaptierung von Haltestellen für den Einsatz von BusZügen ausbezahlt. Diese Förderungen sind als Beitrag an die Gemeinden zu verstehen und verfolgen das Ziel, die Akzeptanz des verkehrspolitisch gewünschten Einsatzes neuer Verkehrsmittel zu erhöhen. Da die Haltestellen (Grunderwerb, Aufstandsfläche für die Fahrgäste, Beleuchtung) großteils von den Gemeinden finanziert werden, hat das Land Tirol mit ihnen entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zur Umsetzung von BusZug-Projekten abgeschlossen. Insofern besteht eine vertragliche Verpflichtung zur Auszahlung solcher Förderbeträge. Eine Abstandnahme von diesen Förderungen würde gerade die Umsetzung von BusZug-Projekten gegenüber den Gemeinden ungleich schwieriger gestalten.

Anregung (Seite 27)

Die Abteilung Verkehrsplanung beabsichtigt, für das Projekt ÖV- Optimierung (ÖV- Priorisierung und DFI) neue Förderrichtlinien auszuarbeiten und diese – soweit sinnvoll und möglich – mit der bestehenden Förderrichtlinie zusammenzuführen. Der Anregung des Landesrechnungshofes wird somit entsprochen.

Zu Punkt 6.3.1 Projektgenealogie

Im Rohbericht auf Seite 30 müssten in der vierten Zeile die Worte "als Regionalbahn anerkannt" durch die Worte "als Nebenbahn anerkannt" ersetzt werden. Das Eisenbahngesetz 1957 unterscheidet nur zwischen Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen, der Begriff einer Regionalbahn ist dem Gesetz hingegen fremd.

Grundsatzbeschluss (Seiten 29 und 30) und Übereinkommen Bund (Seiten 30 und 31)

Im Rohbericht werden die Beschlüsse der Landesregierung vom 11. November 2003 betreffend die langfristige Sicherstellung des Betriebs auf der Stubaitalbahn, Regionalbahnsystem und Regionalbussystem im Großraum Innsbruck – Grundsatzbeschluss, sowie vom 8. Juni 2005 betreffend das Regionalbahnsystem für den Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck angeführt.

Diese Darstellung ist um den (in diesem Zusammenhang ebenfalls wesentlichen) Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 17. Februar 2004 betreffend die "Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel - Hauptbahnhof, Machbarkeitsstudie, Variantenentscheid und eisenbahnrechtliche Einreichplanung" zu ergänzen.

Zur Projektentwicklung seit 2003:

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 11. November 2003 wurde die vormalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung mit der Planung des Regionalbahnsystems beauftragt. Auf Grundlage dieses Planungsauftrages wurden die auch im Rohbericht genannten bereits vorliegenden Untersuchungen fortgeführt und in einer Studie zusammengefasst. Die Letztfassung wurde vom Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) im Juni 2004 vorgelegt und stellte eine Zusammenfassung und Aktualisierung bestehender Studien dar. In dieser Kurzstudie werden auch die wesentlichen Ergebnisse einer im Auftrag des Landes Tirol und der Landeshauptstadt Innsbruck beauftragten Mobilitätserhebung im Raum Innsbruck (2002) beschrieben, die einen starken Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei gleichzeitigem Rückgang des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 1999 – 2002 belegt und einen Bedarf von Durchmesserbeziehungen nachweist. Ferner werden in dieser Kurzstudie plakativ die Zielsetzung des Regionalbahnkonzeptes, die erwarteten Fahrgastströme, die etappenweise Projektumsetzung und das so genannte T-Konzept als zentrale Voraussetzung für die Erlangung einer Nebenbahnkonzession behandelt. Ein eigener Abschnitt ist schließlich den Kosten (Infrastruktur und Absatz) gewidmet. Der Kurzstudie ist auch ein Plan über das T-Konzept angeschlossen.

Im Sommer 2004 ging die Projektbearbeitung von der Abteilung Gesamtverkehrsplanung an die IVB über, die nun auch die Trassenabstimmung mit den Umlandgemeinden vorzunehmen hatte.

Auf Grundlage des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 17. Februar 2004 wurden die vormalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung und die VTG mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Direkthereinführung der Stubaitalbahn beauftragt. Der Projektauftrag wurde von der IVB und der VTG an ein Ingenieurbüro vergeben, wobei der Auftrag auch eine Variantenstudie und eine Konfliktanalyse im Planungsprozess der Trassenfindung umfasste. Nach Vorlage der Konfliktanalyse (Konfliktplan) hat die Landeshauptstadt Innsbruck von diesem Projekt Abstand genommen und es wurden hierauf die Planungen im Oktober 2004 beendet.

Nach dem Abschluss des Übereinkommens mit dem Bund über die Mitfinanzierung des Regionalbahnprojektes im Oktober 2004 fanden in weiterer Folge mehrere Gespräche mit dem BMVIT mit dem Ziel statt, die technischen Notwendigkeiten einer Nebenbahninfrastruktur abzuklären. Für Meterspurbahnen existiert kein technisches Regelwerk wie für Voll- oder Schmalspurbahnen, welches die technischen Bedingungen und Notwendigkeiten verbindlich vorgibt. Diese Abklärungen bildeten die Voraussetzung für die weiterführenden Planungen, insbesondere für die Beauftragung der sogenannten Maßnahmenuntersuchungen.

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 8. Juni 2005 wurde die Abteilung Verkehrsplanung - aus strategischen Überlegungen heraus - mit so genannten

Maßnahmenuntersuchungen betraut. Damit wurde das Ziel verfolgt, auf Grundlage einer Machbarkeitstudie die Trasse mit den Gemeinden abzustimmen und die Voraussetzungen für die Beantragung der Nebenbahnkonzession durch die IVB beim BMVIT zu schaffen.

Zu Punkt 6.3.2 Studieninhalte und Kostenstatus

Regionalbahnkonzept 2003 (Seiten 32 und 33)

Nach der Feststellung des Landesrechnungshofes wurde für den Anteil der Stubaitalbahn am Gesamtprojekt die Variante der "Direkthereinführung" bearbeitet und die Gesamtkosten mit € 21 Mio. ermittelt. Tatsächlich wurden die Kosten – wie auch dem Bund gemeldet – auf € 12,77 Mio. geschätzt.

Zu Punkt 6.3.3 Entwicklung Sommer 2006

Regionalbahn (Seiten 35 und 36)

Der Auffassung des Landesrechnungshofes, dass die bisherigen Planungsabsichten bzw. Planungsaufträge im Rahmen einer politischen Besprechung am 7. September 2006 insofern geändert wurden, als nunmehr die "innerstädtische Trasse von Neu-Rum bis Kranebitten vorrangig und in einem Zuge errichtet werden soll", kann nicht gefolgt werden. Im Rahmen dieser Besprechung wurde vielmehr beschlossen, das bestehende Regionalbahnprojekt durch eine Vorziehung des Schnellbahnkonzeptes im Bereich Hall – Innsbruck – Völs zu ergänzen, um bereits kurzfristig eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Zentralraum Innsbruck zu erreichen. Eine Änderung in der Projektverwirklichung durch die vorgezogene Realisierung des innerstädtischen Abschnitts ist nicht eingetreten. Schon von Anfang an war geplant, das Regionalbahnkonzept sukzessive zu errichten, wobei die innerstädtischen Abschnitte – im Hinblick auf den größeren Bedarf und unter Berücksichtigung betriebsfähiger Projektteile – immer Priorität hatten. Dies geht auch aus der Finanzierungstabelle 25a hervor, die dem Landesrechnungshof zur Einsicht vorgelegt wurde, wonach die Abschnitte Olympisches Dorf – Hauptbahnhof, Layrstraße-Technik West und Hauptbahnhof-Layrstraße bis Ende 2010 und der Abschnitt Olympisches Dorf – Hall in Tirol hingegen erst bis Ende 2013 hergestellt werden sollten.

Es trifft auch nicht zu, dass der Planungsprozess nicht ausreichend beschleunigt wird. Nach der Umbildung der Tiroler Landesregierung zum Jahreswechsel 2005/2006 wurde beschlossen, dass die Maßnahmenuntersuchungen bis Ende 2006 abgeschlossen sein sollen. Nach dem aktuellen Stand dürfte sich der Abschluss der Untersuchungen nur geringfügig bis Anfang März 2007 verzögern. Die Gründe hierfür sind insbesondere:

- Variantenuntersuchungen in Hall in Tirol und Rum auf Wunsch der Stadt-/Marktgemeinde
- Besondere Schwierigkeiten bei der Findung einer technisch machbaren Trasse in Völs
- Überaus komplexe Problemstellungen in der Landeshauptstadt Innsbruck in Bezug auf eine vertiefte Problem- und Konfliktanalyse. Die Landeshauptstadt Innsbruck wird ihrerseits für den Bereich Brunecker Straße - Sillpark eine Untersuchung durchführen, die voraussichtlich einen Zeitraum von drei Monaten erfordert und erst nach Abschluss der Maßnahmenuntersuchungen des Landes Tirol vorliegt.

Schienen-Regional-Verkehr (Seite 36)

Der Auffassung des Landesrechnungshofes, wonach es "völlig unrealistisch" sei, dass die vorgesehene Taktverdichtung zwischen Hall in Tirol und Völs "bereits im Fahrplan 2007 greifen sollen", kann sich die Tiroler Landesregierung nicht anschließen. Die VTG entwickelt mit der ÖBB Personenverkehr AG (im Folgenden ÖBB PV AG) ein Schnellbahnkonzept, das aufgrund derzeit fehlender Kapazitäten auf dem Bestandsnetz erst nach Inbetriebnahme der neuen Schieneninfrastruktur im Unterinntal, somit erst ab 2012 umgesetzt werden kann. Zur Hebung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im Zentralraum von Innsbruck soll nun geprüft werden, ob bereits kurzfristig im Bereich Völs – Innsbruck – Hall in Tirol eine Taktverdichtung realisierbar ist. Eine erste Projektgruppensitzung hat hiezu bereits im September 2006 stattgefunden. Die ÖBB PV AG wird noch vor Ende des heurigen Jahres ein Fahrplanmodell vorlegen und insbesondere prüfen, ob die zusätzliche Verkehrsleistung mit den im nächsten Jahr zur Verfügung stehenden 36 Talenttriebwägen aufgenommen werden kann. Somit ist ein verbessertes Angebot auf diesem Streckenabschnitt grundsätzlich bereits mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 möglich.

Zu Punkt 6.3.4 Bewertung der Projektabwicklung

Kritik Projektstruktur (Seite 37)

Die Abteilung Verkehrsplanung hat auf Grundlage des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 8. Juni 2005 bereits folgende Schritte zur Projektentwicklung gesetzt:

- Trassenbegehungen am 05.09.2005 (Ostast), 28.10.2005 (Westast), 15.12.2005 und 01.03.2006 (innerstädtische Abschnitte) mit Vertretern der Landeshauptstadt Innsbruck;
- modulartige Erarbeitung von Maßnahmenuntersuchungen (drei Pakete) mit dem Ziel, die Machbarkeit einer Schieneninfrastruktur im Zentralraum Innsbruck zu beurteilen. Dabei wurde, unter besonderer Berücksichtigung der Besprechungsergebnisse mit dem BMVIT, zur Erarbeitung der Projektierungsgrundsätze für eine Nebenbahn mit Meterspur, von den bisherigen Studien und Plänen ausgegangen, die auf der so genannten Planvariante der Regionalbahnstudie (Kurzstudie BVR vom Juni 2004) basieren;
- Beauftragung von Maßnahmenuntersuchungen;
- Projektgruppenbesprechungen mit den Gemeinden, jeweils am: 23.02.2006 mit Hall in Tirol, 27.02.2006 mit Thaur, 02.03.2006 und 05.12.2006 mit Rum, 10.10.2006 mit Völs; 23.06.2006, 12.09.2006, 25.10.2006, 07.11.2006,11.12.2006 mit Innsbruck;
- Sitzungen der Steuerungs- und Koordinationsgruppe am 05.07.2005, 07.11.2005, 12.09.2006, 07.11.2006, 11.12.2006;
- Diskussion des Planungsstandes mit der IVB am 27.11.2006 und
- Abstimmung der Trasse und Darstellung des Planungsstandes mit der Landesstraßenverwaltung am 13.12.2006.

Zum Zeithorizont:

Es wurde davon ausgegangen, dass nach Festlegung der Planungsgrundsätze und Konzeption der Planungsschritte (Pakete) sowie darauf erfolgender Beauftragung der Maßnahmenuntersuchungen ein Zeitraum von etwa einem Jahr für die Trassenfindung mit den Gemeinden erforderlich sein würde.

Paket 1: Bestandsanalyse, Grobtrassierung mit Überlegungen im Straßenraum und Bericht, Abstimmungsgespräche mit Umlandgemeinden

Im ersten Planungsschritt wird der bestehende Straßenraum (laut Planvariante) hinsichtlich möglicher Trassierungszwangspunkte (insbesondere Lage und Platzbedarf im Straßenraum, bauliche Zwangspunkte wie Unterführungen und Rampen) untersucht und eine Analyse des Straßenraumes hinsichtlich Kreuzungen, Ampelregelungen, Anzahl der Fahrspuren, Parkflächen, Radwege, bestehende ÖV-Haltestellen, Realisierbarkeit eines eigenständigen Gleiskörpers, etc. vorgenommen.

Am 9. Dezember 2005 wurde, nach Durchführung der Begehungen und insbesondere nach Abklärung wesentlicher Details über das Lichtraumprofil einer Nebenbahn mit Meterspur mit dem BMVIT und hierauf basierend der Erstellung der Planungsparameter für den Auftragnehmer, ein Ingenieurbüro im Wege der Direktvergabe mit dem ersten Planungsschritt beauftragt. Die erste Maßnahmenuntersuchung wurde für den Abschnitt Hall in Tirol – Technik West vergeben, um auf den Erfahrungen aufbauend die weiteren Maßnahmenuntersuchungen konzipieren und aufsetzen zu können.

Paket 2: Grobkonzept Betriebsprogramm, Fahrzeitberechnung, Festlegung Haltestellen, Verknüpfungspunkte mit Ausweichen/Überholungen, Konfliktanalyse: Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), ruhender Verkehr, Grundeigentümer, Einlösen

Nachdem die erste Maßnahmenuntersuchung aus Sicht des Projektzieles positiv verlief, war unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben. Der zweite Planungsschritt umfasste eine Konfliktanalyse und eine Betriebsanalyse für den Trassenabschnitt Technik/West – Hall in Tirol, von der Stadt-/Marktgemeinde Hall in Tirol und Rum wurden auch Variantenuntersuchungen gewünscht, die nicht im Paket 1 inkludiert waren. Um eine Abstimmung der Regionalbahntrasse mit den Gemeinden zu ermöglichen, mussten auch hier zusätzliche Untersuchungen vorgenommen werden. Darüber hinaus haben die im Zuge der Projektstudie aufgezeigten Problemstellungen, etwa im Bereich Verkehrsgestaltung, weitere Prüferfordernisse (Konfliktanalyse) sowie eine Aktualisierung der Projektkosten nach sich gezogen.

Der Planungsauftrag für die zweite Maßnahmenuntersuchung wurde am 2. Juni 2006 für den Abschnitt Technik/West vergeben. Mit Auftrag vom 18. Juli 2006 wurde das Ingenieurbüro auch mit dem ersten und zweiten Planungsschritt für den Abschnitt Technik/West – Völs betraut.

Paket 3: Betriebsprogramm, Maßnahmenentwicklung (Variantenstudien), Trassenoptimierungen, Variantenschau mit Trassenwahl, Kostenschätzung mit Betriebs- und Rollmaterialkosten;

Der dritte Planungsschritt soll demnächst, nach erfolgter interner Abstimmung zwischen den politischen Verantwortlichen der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Land Tirol über den Umfang des Planungsauftrages vergeben werden und sowohl eine aktualisierte Kostenschätzung, als auch eine Beurteilung, ob das Fahren nach „Fahrplan“ aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen (Mitbenützung der Infrastruktur durch die Straßenbahnlinie O) möglich ist, umfassen.

Die politische Entscheidung über die Realisierbarkeit des Regionalbahnprojektes wird anhand der Ergebnisse der beschriebenen Maßnahmenuntersuchungen (fachliche Grundlagen) und der aktualisierten Kostenschätzung getroffen. Vor diesem Hintergrund scheint die Kritik des Landesrechnungshofes, wonach eine ausreichende Struktur- und Terminplanung fehlt, nicht gerechtfertigt.

Es trifft auch nicht zu, dass mangels einer Struktur- und Terminplanung die im "Bundesübereinkommen" festgelegten Finanzierungsbeiträge nicht in der vorgesehen Zeit abgerufen werden können (vgl. Seite 37, zweiter Absatz). Dem Landesrechnungshof ist entgegenzuhalten, dass zum Zeitpunkt der Beauftragung der Abteilung Verkehrsplanung im Juni 2005 weder die Trassenführung auf ihre technische Machbarkeit hin geprüft, noch das Regionalbahnprojekt mit den Gemeinden abgestimmt wurde. Zu diesem Zeitpunkt konnte realistisch nicht davon ausgegangen werden, Finanzierungsbeiträge des Bundes für 2006 und 2007 abzurufen. Das Übereinkommen basiert auf einem von der IVB erstellten Projektzeitplan, der dem Land Tirol im Rahmen einer Projektgruppenbesprechung am 16. Dezember 2004 vorgelegt wurde und im Untertitel „unter optimistischer Betrachtung“ eine Konzessionseinreichung im März 2005 vorgesehen hat. Die Bauvergabe war für Jänner 2008 und der Start der Baumaßnahmen ab März 2008 geplant.

Zur vom Landesrechnungshof relevierten Pendlerstromanalyse (vgl. Seite 37, dritter Absatz) wird angemerkt, dass zufolge der im Jahr 2002 vom Land Tirol und der Landeshauptstadt Innsbruck durchgeführten Mobilitätserhebung sowohl ein Bedarf an öffentlichem Verkehr mit dem Reiseziel Innsbruck, als auch ein Bedarf für Durchmesserbeziehungen durch das Stadtgebiet erhoben wurde. Zur Trassenauswahl ist zu bemerken, dass das Regionalbahnkonzept auf dem Straßenbahnkonzept aufbaut und die Trasse im Bereich von Innsbruck somit als gegeben anzusehen ist. Weitergehende Untersuchungen können sinnvollerweise erst dann stattfinden, wenn die Machbarkeit der Trasse erwiesen ist. Erfahrungsgemäß kommen im Rahmen von Trassenabstimmungen mit den Umlandgemeinden auch andere öffentliche Interessen zum Tragen. Weitergehende Planungen, wie sie vom Landesrechnungshof empfohlen werden, sind zweifellos erforderlich, sie können aber erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung und der Trassenabstimmung mit den Umlandgemeinden erfolgen.

Kritik Personaleinsatz (Seite 37)

Die Tiroler Landesregierung verweist hiezu auf ihre Ausführung zum Organisationskonzept 2004 (Seite 9 des Rohberichtes). Zunächst sollen die beauftragten Maßnahmenuntersuchungen lediglich eine fachliche Grundlage für die Entscheidung des Landesregierung über die Realisierung des Regionalbahnprojektes schaffen.

Kritik Kostenplanung (Seite 38)

Eine Aktualisierung der Kostenkalkulation, die der Kritik des Landesrechnungshofes Rechnung trägt, wird im Rahmen der Umsetzung des Paketes 3 (vgl. die Ausführungen zum Punkt "Kritik Projektstruktur" auf Seite 37) erfolgen. Eine seriöse Kosteneinschätzung hängt von mehreren Faktoren ab. Zunächst müssen die Ergebnisse der Konfliktanalyse vorliegen und – davon ausgehend – entsprechende Problemlösungen ausgearbeitet werden. Weiters muss die Trassenabstimmung mit den Gemeinden abgeschlossen sein, was wiederum die Durchführung der von den Gemeinden gewünschten Variantenuntersuchung bedingt. Schließlich muss aufgrund der durchgeführten Untersuchungen auch das Erfordernis von Begleitmaßnahmen (z.B. Straßenraumneugestaltungen oder Schaffung von Ersatzstellflächen) beurteilt werden.

Die Teilkritik, wonach in der bestehenden Kostenplanung bestimmte Kostenanteile wie z.B. Grund- und Planungskosten unberücksichtigt geblieben sind, wird bei der Erstellung der aktualisierten Kostenplanung berücksichtigt. Konkret werden die Projektkosten, die aus den Maßnahmenuntersuchungen resultieren, zunächst vom Land Tirol vorfinanziert und bilden in der

Folge einen Teil der Planungskosten des Gesamtprojektes, somit werden sie in das Gesamtprojekt als Vorleistungen eingerechnet.

Anliegergemeinden (Seiten 38 und 39)

Die IVB haben aufgrund der ermittelten Projektkosten (Basis 1999) und in Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhandlungen mit dem Bund eine Kostenaufstellung erstellt, in der die Kosten für Infrastruktur und Betrieb zwischen Bund, Land Tirol und Landeshauptstadt Innsbruck aufgeteilt wurden. Diese Kostenaufstellung hat keinen verbindlichen Charakter, sondern dient vielmehr als Grundlage für die Aufteilung der Kosten auf die jeweiligen Trassenabschnitte und Unterteilung des Projekts in mehrere zeitliche Abschnitte.

Gespräche über Kostenbeteiligungen der Umlandgemeinden werden auf politischer Ebene geführt.

Kritik Finanzierungsverhandlungen (Seite 39)

Neue Fahrbetriebsmittel werden von der IVB als Ersatz für die derzeit im Einsatz befindlichen, rund 40 Jahre alten Fahrzeuge der Linien 1, 3 und 6 sowie der Stubaitalbahn angeschafft. Der Beschaffungsvorgang für die erforderlichen Fahrzeuge für die Regionalbahn wurde noch nicht eingeleitet. Im Vertrag betreffend die Anschaffung von Niederflur-Straßenbahnen für das Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum wurde mit dem Auftragnehmer ARGE Bombardier Elin Straßenbahn Innsbruck eine Option auf zehn zusätzliche Fahrzeuge für die künftige Straßenbahnlinie O vereinbart.

Nach der Beschlussfassung durch die Tiroler Landesregierung am 19. September 2005 und der Vertragsunterzeichnung am 14. Oktober 2006 sind Änderungen bei den Kosten im Rahmen der Pflichtenhefterstellung eingetreten. Die zusätzlichen Kosten wurden nachvollziehbar begründet und ihre Übernahme von der Landesregierung am 17. Oktober 2006 beschlossen. Auch die Zustimmung des Tiroler Landtages liegt bereits vor. Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass die diesbezüglichen Beschlüsse der Landesregierung bzw. des Landtages fehlen würden, ist sohin nicht nachvollziehbar. Im Zusammenhang mit den aufgetretenen Zusatzkosten liegen auch keine Auffassungsunterschiede zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Land Tirol vor.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 39)

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die eine Zusammenfassung mehrerer Punkte darstellt, ist bereits teilweise bzw. wird noch umgesetzt. Inhaltlich kann hiezu auf die Ausführungen zu den jeweiligen Punkten verwiesen werden.

Kritik Vergabeart (Seiten 39 und 40)

Das im Rohbericht erwähnte Ingenieurbüro war bereits zuvor mit der Machbarkeitsstudie und der Konfliktanalyse für die Direkthereinführung beauftragt worden und somit mit dem Gesamtprojekt vertraut. Im Hinblick auf den bereits erfolgten Abschluss der Finanzierungsvereinbarung und den vereinbarten Bundesgeldern (Finanzierungsbeiträge des Bundes ab 2005 in Höhe von € 3.200.000,-- für die neue Infrastruktur), war eine rasche Auftragserteilung unumgänglich. Von der IVB wurde im Übrigen auch die Ansicht vertreten, dass sich Projektverzögerungen insofern nachteilig auswirken, als die Bundesgelder weder akontiert noch „vorgehalten“ werden und somit

die Auszahlung erst später beginnt, ohne etwa aufgrund eines gestrafften Bauzeitplanes in den Folgejahren höhere Beiträge abrufen zu können.

Gegenstand der Auftragserteilung konnte zunächst auch nur die erste Maßnahmenuntersuchung sein, da die Beschreibung der weiteren Untersuchungen vom Ergebnis der ersten Untersuchung abhängig war. Es konnte auch nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass bereits im ersten Planungsschritt Konflikte auftreten, die der Realisierbarkeit der Schieneninfrastruktur entgegenstehen. Weitergehende Untersuchungen wären in diesem Fall obsolet geworden. Aufgrund des eingeschränkten Untersuchungsrahmens blieb der Auftragswert für das Paket 1 daher auch unter netto € 30.000,--. Die Praxis der Direktvergabe war somit unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit vertretbar.

Zu Punkt 6.3.5 "Direkthereinführung" Stubaitalbahn

Vorgriff Gleisverlegung und VI. MIP (Seite 41)

Die Finanzierung der Direkthereinführung sollte auf Grundlage eines mittelfristigen Investitionsprogramms erfolgen, wonach der Bundesbeitrag 50 % betragen hätte. Nach Maßgabe der ursprünglichen Kostenschätzung von € 12,77 Mio. hätte sich der Bundesbeitrag demnach auf € 6,38 Mio. belaufen. Infolge des Stopps der Direkthereinführung wurde mit dem Bund einvernehmlich festgelegt, das bestehende Netz im Bereich Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße und Anichstraße technisch auf Nebenbahnstandard zu adaptieren. Für diese Maßnahmen leistet der Bund auf Grundlage des im Oktober 2004 getroffenen Übereinkommens Zuschüsse nach dem Privatbahngesetz. In der Finanzierungstabelle scheinen diese Maßnahmen unter dem Titel „Anpassung Andreas-Hofer-Straße..... für die Regionalbahn“ mit € 9,15 Mio. auf. Da für diese Infrastruktur derzeit eine Konzession für eine Straßenbahn vorliegt, hat die IVB zwischenzeitlich den Antrag auf Erteilung einer Nebenbahnkonzession beim BMVIT gestellt.

Für die Instandhaltung der Infrastruktur der Stubaitalbahn leistet der Bund auf Grundlage des 6. Mittelfristigen Investitionsprogramms Zuschüsse nach dem Privatbahngesetz. Sowohl der Beschluss der Tiroler Landesregierung als auch die Genehmigung durch den Tiroler Landtag liegen vor, der Vertrag wurde bereits vom Land unterfertigt und dem Bundesminister zur Gegenfertigung übermittelt.

Kritik Abrechnung (Seite 45)

Der Rechnungshof kritisiert hier, dass das Land Tirol Planungskosten in Höhe von rund € 24.000,-- übernommen hat, ohne die Hälfte dieser Kosten entsprechend dem Beschluss der Tiroler Landesregierung über die "Direkthereinführung Stubaitalbahn Bergisel – Hauptbahnhof" abzuziehen.

Der erwähnte Beschluss der Tiroler Landesregierung sieht eine Teilung der Kosten zwischen der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Land Tirol im Ausmaß von 50 zu 50 für die an die Bietergemeinschaft vergebenen Planungen für die Direkthereinführung vor. Die vom Landesrechnungshof bezeichneten Planungskosten in Höhe von rund € 24.000,-- betreffen zwar Planungskosten im Rahmen des Projekts Direkthereinführung Stubaitalbahn, es handelt sich aber um keine Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsvergabe an die Bietergemeinschaft. Aus diesem Grund war eine Kostenüberwälzung an die Landeshauptstadt Innsbruck auf Basis des Beschlusses der Tiroler Landesregierung nicht möglich, weshalb auch die diesbezügliche Kritik nicht gerechtfertigt ist.

Zu Punkt 7. Projekt Verkehrsdatenerfassung

Kostenreduktion (Seiten 47 und 48)

Das Vorhaben wurde im Jahr 2003 europaweit ausgeschrieben. Die Leistung umfasst die Sammlung, Aufbereitung, Prüfung, Korrektur, Ergänzung und Auswertung der Daten sowie ein Störungsmanagement und wurde entsprechend den Angebotspreisen des Bestbieters für den Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2008 beauftragt.

Entgegen der Auffassung des Landesrechnungshofes, wonach sich der Aufwand für die Teilleistung "Auswertung" ab 2009 erheblich reduzieren wird, bleibt der beauftragte Leistungsumfang auch ab 2009 unverändert, es können auch keine Leistungen eingespart werden. Die im Rohbericht angeführte entbehrliche Leistung (die Ergänzung historischer Daten) ist im derzeitigen Auftrag gar nicht enthalten und wird auch künftig nicht notwendig sein. Aus dem Titel "Reduktion des Leistungsumfanges" ist daher keine Kostensenkung zu erwarten. Auch die Ansicht des Landesrechnungshofes, dass Einarbeitungs- und Routineeffekte zu einer Kostenreduzierung führen, kann nicht geteilt werden, da jeder neue Auftragnehmer einen entsprechenden Mehraufwand in der Einarbeitungsphase einkalkulieren wird.

Die Kostenentwicklung hängt demnach von den Angebotspreisen des künftigen Bestbieters ab, wobei der Leistungsumfang nun wesentlich genauer definiert werden kann und die neu entwickelte VDE-Software (Verkehrsdatenerhebung) bereits zu Auftragsbeginn für die Datenprüfung zur Verfügung steht.

Hinweis (Seite 48)

Es wird darauf hingewiesen, dass die Leistung "Datenprüfung" (im Rohbericht unzutreffend als "Datenauswertung" bezeichnet) erst ab dem Jahr 2009 und nicht – wie vom Landesrechnungshof angeführt – bereits im Jahr 2008 neu auszuschreiben bzw. in Eigenregie zu erbringen ist. Der Anregung des Landesrechnungshofes, eine Vergabewertschätzung für die Leistung durchzuführen, wird nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen entsprochen. Ob die Leistungserbringung fremd vergeben oder in Eigenregie erbracht wird, hängt - abgesehen vom Kostenvergleich - auch wesentlich von den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen ab. Da es bereits zu Projektbeginn im Jahr 2004 erforderlich war, die Leistungen zu vergeben, ist anzunehmen, dass dies wohl auch in Zukunft so sein wird.

Hinweis (Seite 48)

Die vom Landesrechnungshof angeführten künftigen Projektkosten von € 140.000,-- dürften auf einer groben Schätzung und optimistischen Annahmen beruhen. Die tatsächlichen Kosten ab 2009 können erst nach der Ausschreibung der Leistung "Datenprüfung" ermittelt werden. Darüber hinaus können auch Reparaturkosten an den Zählstellen nur schwer kalkuliert werden.

Personalaufwand (Seite 48)

Der zusätzliche Mitarbeiter ist nicht ausschließlich mit der laufenden Betreuung des Projektes, sondern auch mit anderen Aufgaben (Sachverständigentätigkeit, IT-Ansprechperson, Homepagewartung, etc.) betraut.

Anregung (Seite 50)

Hinsichtlich der Sicherung von Verwertungsrechten an gemeinsam entwickelten Software-Programmen weist der Landesrechnungshof auf die Anschaffung und die nicht gesicherten Softwarerechte im Zusammenhang mit der Verkehrsdatenerfassungsanwendung hin. Die DVT hat 2004 im Auftrag der damaligen Abteilung Gesamtverkehrsplanung die Erstellung einer Software zur Verwaltung und Auswertung von Verkehrsdaten ausgeschrieben. Der Best- und Billigstbieter hat den Zuschlag erhalten, das Land Tirol hat sich umfassende Nutzungsrechte (Generallizenz für beliebig viele User) gesichert.

Grundsätzlich sichert die DVT dem Land Tirol in Fällen, bei denen Individualsoftwareentwicklung umgesetzt wird, das ausschließliche Werknutzungsrecht und Eigentum sowie den Sourcecode vertraglich zu. Im konkreten, vom Landesrechnungshof angesprochenen Fall handelte es sich jedoch um die Erweiterung bzw. Ergänzung der Standardsoftware eines Lieferanten. Weitere sinnvolle Verwertungsmöglichkeiten für das Land Tirol sind damit nicht realisierbar. Mit dem betreffenden Unternehmen konnten jedoch maximale Nutzungsrechte, eine Reduktion des ursprünglich angebotenen Lizenzpreises, günstige Wartungskosten und die zukünftige Mitwirkung in der Fortentwicklung der Standardsoftware im Sinne der Anforderungen des Landes Tirol vertraglich vereinbart werden.

Zu Punkt 8. Lärmschutz entlang von Bahnstrecken

Anregung Landtagsbeschlüsse (Seite 53)

Die Abteilung Verkehrsplanung ist bemüht, in Fällen, die dem Landtagsbeschluss vom November 2002 zuzuordnen sind, auf das Einholen weiterer Landtagsbeschlüsse zu verzichten. Damit wird die Anregung des Landesrechnungshofes umgesetzt.

Kritik Schlussrechnung (Seite 54)

Im Rahmen der 5. Sitzung des Lenkungsausschusses Tirol am 3. Oktober 2006 wurde auf Anregung des Landes Tirol vereinbart, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Durchführung der Maßnahmen für jene Gemeinden, für die das Sanierungsprogramm bereits abgeschlossen wurde, im Sinne eines „Projektabschlusses“ übersichtlich zusammenfasst und dokumentiert.

Bei der Ländertagung vom 3. bis 5. Oktober 2006 wurde auch bundesweit vereinbart, dass die Sanierungsprogramme in den einzelnen Gemeinden formell abzuschließen sind, konkret in Form einer Niederschrift im Rahmen einer (Abschluss-) Sitzung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Landes, der Gemeinde und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Auf Wunsch das Landes Tirol wird die ÖBB die jeweils letzte Teilrechnung künftig als „Schlussrechnung“ bezeichnen.

Anregung Kostentransparenz (Seite 55)

Nach Artikel II. Abs. 3 des 2. Rahmenvertrages sind auf Grundlage der Beschlüsse des Lenkungsausschusses projektbezogene Einzelverträge zwischen den Vertragspartnern dieses Übereinkommens und jenen Gemeinden abzuschließen, in deren Gebiet die Lärmschutzmaßnahmen geplant und durchgeführt werden sollen. In diesen projektbezogenen Einzelverträgen ist geregelt, dass die Vergabe der Planungsleistungen und die Projektabwicklung durch die ÖBB nach Maßgabe der Festlegungen in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe erfolgen. Rechnungen über erbrachte Leistungen werden von den ÖBB auf ihre

sachliche und rechnerische Richtigkeit geprüft und den Vertragsparteien auf Verlangen zur Einsicht vorgelegt.

Die Abteilung Verkehrsplanung hat zusätzlich zum bereits bestehenden Kontrollmechanismus am 6. Juli 2006 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vereinbart, dass dieser vertragsgemäß weiterhin die Vergabe der Planungsleistungen und die Projektsabwicklung obliegt. Die ÖBB geben jedoch den Vertragspartnern bekannt, welche Ingenieurbüros bzw. Baufirmen für die Planung bzw. Durchführung zur Anbotlegung eingeladen wurden. Weiters wird von den ÖBB die Höhe der Angebotssummen bzw. der Vergabesummen mitgeteilt. Zur Projektskomplettierung (Dokumentation) erhält das Land Tirol hinkünftig von den ÖBB unaufgefordert zusätzliche Unterlagen, konkret einen technischen Bericht und Lärmkarten über den Ist-Zustand und den Zustand nach Errichtung von Lärmschutzwänden.

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, bereits in den Durchführungsverträgen die Ausschreibungsergebnisse als Vertragsgrundlage heranzuziehen, ist anzumerken, dass die Ausschreibung und die Vergabe erst nach der Unterzeichnung der Durchführungsverträge erfolgen.

Anregung Ausschreibung (Seite 55)

Dass die ÖBB aufgrund ihrer Eigenschaft als öffentlicher (Groß-)Auftraggeber die bundesvergaberechtlichen Vorschriften anzuwenden haben, dürfte dieser hinreichend bekannt sein. Für ein "Drängen" auf Einhaltung eines Ausschreibungsverfahrens sieht die Landesregierung keine Veranlassung.

Zu Punkt 9. Zusammenfassung

Zu diesen Punkten wurde bereits bei den entsprechenden Passagen des Rohberichtes Stellung genommen.

Personenbezogene Begriffe in dieser Äußerung haben keine geschlechtsspezifische Bedeutung. Sie sind bei der Anwendung auf bestimmte Personen in der jeweils geschlechtsspezifischen Form zu verwenden.

Für die Landesregierung:

DDr. Herwig van Staa

Landeshauptmann