

**Regionalbahn  
Projektstruktur  
Kosten- und Terminentwicklung**

## **Anschrift**

Landesrechnungshof

6020 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Telefon: 0512/508-3030

Fax: 0512/508-3035

E-mail: [landesrechnungshof@tirol.gv.at](mailto:landesrechnungshof@tirol.gv.at)

## **Impressum**

Erstellt: Juli - November 2011

Herstellung: Landesrechnungshof

Redaktion: Landesrechnungshof

Herausgegeben: LR-1040/35, 28.12.2011

Fotos: von der IVB dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ao.	außerordentlich
Art.	Artikel
BGBI. Nr.	Bundesgesetzblatt Nummer
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
IKB	Innsbrucker Kommunalbetriebe AG
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LGBl. Nr.	Landesgesetzblatt Nummer
lit.	litera
LRH	Landesrechnungshof
LRHG	Landesrechnungshofgesetz
lt.	laut
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
RA	Rechnungsabschluss
rd.	rund
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VA	Voranschlag
VBÄ	Vollbeschäftigtenäquivalent
VTG	Verkehrsverbund Tirol GmbH



# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Projektentwicklung .....</b>	<b>2</b>
	2.1. Projektgenealogie .....	2
	2.2. Streckenführung und Baulosgliederung .....	7
<b>3.</b>	<b>Rechtliche Rahmenbedingungen.....</b>	<b>11</b>
	3.1. Eigentumsverhältnisse.....	11
	3.2. Rechtliche Grundlagen .....	12
	3.3. Syndikatsvertrag Land-Stadt-IVB/IKB .....	14
<b>4.</b>	<b>Projektstruktur .....</b>	<b>16</b>
	4.1. Entstehung und Aufbau der Projektstruktur .....	16
	4.2. Resümee der Projektstruktur .....	20
	4.3. Datenbereitstellung.....	22
<b>5.</b>	<b>Projektfinanzierung - Kostenmanagement.....</b>	<b>23</b>
	5.1. Projektfinanzierung .....	23
	5.2. Budget und Mittelbereitstellung.....	30
	5.3. Kostenmanagement.....	33
	5.4. Teilprojekt „Sillpark - Haltestelle Technik West“ .....	35
<b>6.</b>	<b>Terminentwicklung - Terminplanung.....</b>	<b>39</b>
<b>7.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>43</b>

*Anhang: Stellungnahme der Regierung*



# Bericht über die Prüfung Regionalbahn Projektstruktur Kosten- und Terminentwicklung

## 1. Einleitung

---

Gegenstand der Prüfung war die Analyse des Projektes Regionalbahn hinsichtlich „Projektstruktur, Kosten- und Terminentwicklung“.

Prüfauftrag

Im Jahr 2006 führte der LRH eine Schwerpunktprüfung der Abteilung Verkehrsplanung durch. Ein Prüfteil behandelte das Projekt „Regionalbahn und Direkthereinführung der Stubaitalbahn“. Der LRH beschloss daher aufbauend auf den Prüfbericht aus dem Jahre 2006 diese zeitnahe Initiativprüfung im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. a Tiroler LRHG, LGBl. Nr. 18/2003 des Regionalbahnprojektes durchzuführen.

Im Prüfbericht des Jahres 2006 zeigte der LRH auf, dass es Mängel in der Kosten-, Finanzierungs- und Terminplanung gab. Des Weiteren kritisierte der LRH die fehlende Projektstruktur sowie das Fehlen eines Finanzierungs- und Syndikatsvertrages zwischen den Projektbeteiligten. Der LRH empfahl unter anderem den Aufbau einer Projektstruktur mit genauer Zieldefinition sowie Aufbau- und Ablaufstruktur.

Weitere Gründe der Prüfung sind die hohen finanziellen Belastungen für das Land Tirol und die Stadt Innsbruck sowie die seit nunmehr einem Jahr laufenden Bautätigkeiten „Regionalbahn“ im Stadtgebiet von Innsbruck.

Prüfumfang und  
Prüfziel

Diese Prüfung wurde als Projektprüfung mit folgenden Schwerpunkten ausgelegt und beinhaltete:

- die Entstehung und Entwicklung des Projektes,
- die Prüfung hinsichtlich Projektstruktur, Kostenentwicklung und Terminentwicklung, sowie
- die Kommunikation und Dokumentation des Projektablaufes.

Die Direkthereinführung der Stubaitalbahn ist nicht Gegenstand des Regionalbahnprojektes. Diese Thematik behandelte der LRH ausführlich in seinem Prüfbericht über die Abteilung Verkehrsplanung aus dem Jahre 2006.

Prüfabwicklung

Mit der Prüfung war ein Prüfer beauftragt. Die Einschau erfolgte von Juli 2011 bis September 2011 in der Abteilung Verkehrsplanung.

## **2. Projektentwicklung**

---

### **2.1. Projektgenealogie**

---

1989

Im November 1989 beschloss der Tiroler Landtag auf Basis des „Verkehrskonzeptes Tirol 1986“, dass die Tiroler Landesregierung ein Schienenverkehrskonzept für den Tiroler Regionalverkehr vorlegen soll.

1991

Unter der Führung der Landesbaudirektion wurde das „Schienenverkehrskonzept 1991“ erstellt und von der Landesregierung im November 1991 zur Kenntnis genommen.

1993-1994

Die Landesregierung erstellte in weiterer Folge für ein „Tiroler Regionalbahnkonzept“ eine Verkehrsstudie für den „Raum Jenbach bis Telfs“ (1993) und eine Projektstudie für den „Ausbau und die Erweiterung der Stubaitalbahn“ (1994).

Auf Basis dieser beiden Studien verfasste die damalige Abteilung Gesamtverkehrsplanung eine „Grundsatzstudie“ mit Aussagen zur Verkehrsentwicklung, zum Betriebskonzept, zum Netzaufbau, zu Investitionsrahmen und zu einer Dringlichkeitsreihung mit möglichem Zeitrahmen.

1994

Seit dem Jahr 1994 verfolgte die Landesregierung die Regionalbahnstudien nicht mehr weiter.



- 1998 Mit Inkrafttreten des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes im Jahre 1996 bestand die Möglichkeit der Mitfinanzierung durch den Bund. Die Landesregierung beauftragte Ende 1998 ein Ingenieurbüro mit der Erstellung einer „Verkehrsstudie zur Regionalbahn mit einem Trassenverlauf von Innsbruck bis Hall/Mils“. Die Fertigstellung der Studie wurde auf das Jahr 2002 verschoben, da die Studie „Straßenbahnkonzept 2000“ der IVB abgewartet und berücksichtigt werden sollte.
- 2003 Im November 2003 fasste die Landesregierung den Grundsatzbeschluss und im Mai 2004 der Tiroler Landtag den Beschluss zur „Langfristigen Sicherstellung des Betriebes der Stubaitalbahn und zur Errichtung eines Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck“.
- 2004 Im Juli 2004 forderte der Landtag in einer EntschlieÙung die Landesregierung auf, ein „Regionalbahnsystem für den Tiroler Zentralraum“ zu verwirklichen.
- Im Oktober 2004 vereinbarte der Bund, das Land Tirol, die Stadt Innsbruck und die IVB das „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“.
- 2005 Im Juni 2005 beschloss die Landesregierung, die Abteilung Verkehrsplanung mit der Erstellung einer Maßnahmenuntersuchung zu beauftragen. Basis sollte die Grundlagenstudie „Projekt Regionalbahn für den Tiroler Raum“ vom Juni 2004 sein. Des Weiteren sollte eine „Steuerungs- und Koordinierungsgruppe“ mit Vertretern von Land und Stadt (namentlich genannt) eingerichtet werden.
- Im Juli 2005 fand mit Vertretern des Landes und der Stadt die erste Sitzung der „Steuerungs- und Koordinierungsgruppe“ statt. Diese fungierte als Kommunikationsplattform gegenüber der politischen Führung und als Entscheidungsorgan für die Vorbereitung notwendiger politischer Entscheidungen.
- Im September 2005 beschloss die Landesregierung und im November 2005 der Landtag die Finanzierung für die Ersatzbeschaffung von Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn und der Straßenbahnlinien 1, 3 und 6.

Im Oktober 2005 beauftragte die Landesregierung die Abteilung Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Straßenbau und dem VTG mit der Erstellung eines „Verkehrskonzeptes für das westliche Mittelgebirge“.

Ab September 2005 führten die Abteilung Verkehrsplanung und die Abteilung Raumordnung und Statistik mehrere Begehungen der Regionalbahntrasse durch.

Die Abteilung Raumordnung und Statistik übergab im November 2005 die raumordnungsfachliche Bewertung zum Streckenverlauf von Hall nach Völs in zwei Varianten der Abt. Verkehrsplanung.

2006

Im Jahr 2006 fanden die ersten Bürgermeistergespräche der betroffenen Gemeinden Hall, Thaur, Rum und Völs statt. In diesen präsentierte die IVB als Bauherrin die ersten Ergebnisse der Planungen.

Im April 2006 genehmigte die Landesregierung und im Juli 2006 der Landtag das Übereinkommen über die „Finanzierung zur Sicherstellung des langfristigen Betriebes der Stubaitalbahn“. Damit sollte ein moderner und leistungsfähiger Schienenverkehr sichergestellt, die Kapazitätsverbesserung und -erweiterung erreicht, die Qualität der Verkehrsleistung verbessert und die Betriebssicherheit angehoben werden. Die Finanzierung sollte über das „VI. Privatbahn-Investitionsprogramm 2005-2009 des Bundes“ erfolgen.

Im August 2006 informierte das Land die Stadt, dass es ein Ingenieurbüro mit einer Maßnahmenuntersuchung mit dem Titel „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ beauftragte. Es sollten verschiedene Trassenführungen hinsichtlich technischer Machbarkeit und betrieblicher Fahrbarkeit untersucht werden.

Im Oktober 2006 fasste die Landesregierung und im November 2006 der Landtag den Beschluss zur Übernahme der Zusatzkosten für die Ersatzbeschaffung der Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn und der Linien 1, 3 und 6 durch Ziehung von erforderlichen Optionen für die Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel.

Im Jahr 2006 führte das beauftragte Ingenieurbüro die Grobtrassierung der Bestandstrassen sowie eine Konfliktuntersuchung der gesamten Trasse „Hall - Völs“ durch. Des Weiteren erstellte es ein einfaches Betriebsprogramm und eine Kostenschätzung. Mit den Planungsarbeiten fand die Abstimmung des Trassenverlaufes der Regionalbahn mit den jeweiligen Fachabteilungen von Land und Stadt, den Vertretern der betroffenen Gemeinden sowie den anderen öffentlichen Verkehren statt.

2007

Im Juli 2007 legte das beauftragte Ingenieurbüro die Kurzfassung der Maßnahmenuntersuchung „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ vor. Das Ingenieurbüro untersuchte Trassenvarianten und erstellte ein erstes Betriebskonzept und eine erste Kostenschätzung. Das Ingenieurbüro gliederte in seinem Bericht das gesamte Regionalbahnkonzept in fünf Bauetappen, erstellte einen Rahmenterminplan zu den Bauetappen und wies diesen die jeweiligen Kostenblöcke zu.

Im Dezember 2007 fasste die Landesregierung und im Januar 2008 der Landtag den Beschluss über das „Regional- und Straßenbahnsystem im Zentralraum Innsbruck“ für den Streckenabschnitt „Rum - Völs“ und erklärte die Maßnahmenuntersuchung „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ als integrierenden Bestandteil des Beschlusses.

2008

Im Januar 2008 beauftragten die Gebietskörperschaften Land und Stadt das Magistrat der Stadt Innsbruck, die Funktionsplanung auf Basis der Trassenstudien und der Ergebnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen. Laut Abteilung Verkehrsplanung stoppte die Stadt im März 2008 die Planungsarbeiten aufgrund fehlender Kapazitäten.

Anfang 2008 stellte die „Steuerungs- und Koordinierungsgruppe“ fest, dass eine Projektstruktur zu schaffen und ein Projektmanagement einzurichten sei. Einigkeit herrschte in der Gruppe, dass klare Verantwortlichkeiten zu definieren und neben Entscheidungsabläufen auch Mechanismen des Risikomanagements in einem derartigen Konzept zu berücksichtigen seien.

Die Landesregierung beschloss im März 2008 die anteiligen Kosten aus dem Vergabeverfahren zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu übernehmen.

2009

Im Februar 2009 richteten die projektverantwortlichen politischen Vertreter die „Projektsteuerungsgruppe“ ein. Das Ziel dieser Gruppe war die Definition der weiteren Abläufe im Projekt und die Einrichtung untergeordneter Projektarbeitsgruppen.

Im Februar 2009 erteilten das Land und die Stadt der IVB den „Auftrag“, das Projekt „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ bis zum „5. Gymnasium“ umzusetzen. Der Auftrag an die IVB ließ sich aus den Sitzungsprotokollen ableiten und erfolgte ohne Werkvertrag.

Im Mai 2009 stellte die IVB das Ansuchen auf Konzessionsänderung und Zusammenführung der bestehenden Konzessionen der Straßenbahnlinien 1, 3 und 6.

Im Juli 2009 legte die IVB den ersten Projektstrukturplan vor.

Die IVB stellte im Juli 2009 das Ansuchen für das Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 für die „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“.

Im November 2009 erging der Bescheid der Landesregierung zum UVP-Feststellungsverfahren, dass keine UVP-Pflicht für den Streckenabschnitt „Sillpark - Fischerhäuslweg“ besteht.

2010

Im Februar 2010 verlieh der Landeshauptmann die eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Konzessionserweiterung und zur Zusammenführung der bestehenden Konzessionen der Straßenbahnlinien 1, 3 und 6.

Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zur „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen den Haltestellen Sillpark und Fischerhäuslweg“ stellte die IVB das Ansuchen im Februar 2010. Der Bescheid des Landeshauptmannes erging im Juni 2010. Gegen diesen Bescheid beriefen Grundstückseigentümer entlang des Streckenabschnittes „Klinikkreuzung - Fischerhäuslweg“.

Im August 2010 erteilte der Landeshauptmann die Genehmigung zur Konzessionserweiterung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke ab dem „Fischerhäuslweg bis zur Haltestelle Technik West“ sowie für die „Verästelung“ in die Peerhofsiedlung und die Karl-Innerebner-Straße.

Im Auftrag der IVB begann die IKB mit den ersten Leitungsumlegungen im Frühjahr 2010. Die IVB startete mit den Gleisbauarbeiten im Juli 2010 im Bereich der Kreuzung Museumstraße-Bruneckerstraße.

Das Land beauftragte im Juli 2010 die IVB mit den Funktionsplanungen „Verlängerung nach Völs“ und „Verlängerung nach Rum“. Des Weiteren erhielt die IVB von Land und Stadt den Auftrag für die weiteren Planungsarbeiten und Ausschreibungsverfahren des „Westastes“ sowie für die Funktionsplanungen des „Ostastes“.

2011

Die IVB stellte im Februar 2011 das Ansuchen für das Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 für die „Verästelung in die Peerhofsiedlung und die Karl-Innerebner-Straße und Verlängerung bis zur Haltestelle Technik West“. Im Juli 2011 erging der Bescheid der Landesregierung zum UVP-Feststellungsverfahren, dass keine UVP-Pflicht besteht.

Das BMVIT verhandelte im Februar und im Juni 2011 die Berufungen zum eisenbahnrechtlichen Baubescheid. Mit Bescheid vom September 2011 wies das BMVIT die verbliebenen Einspruchsbegründungen ab und der eisenbahnrechtliche Baubescheid erlangte Rechtskraft.

Das Land und die Stadt beauftragten die IVB, die Einreichplanung für den „Westast“ und die Funktionsplanung für den „Ostast“ fortzuführen. Aus den Protokollen der Projektsitzungen ging hervor, dass die Aufträge an die IVB durch die Projektverantwortlichen erfolgten.

## **2.2. Streckenführung und Baulosgliederung**

---

Grundlage für die Realisierung des Regionalbahnprojektes war der Beschluss des Landtages vom Mai 2004 zur „Langfristigen Sicherstellung des Betriebes der Stubaitalbahn und zur Errichtung eines Regionalbahn- und Regionalbussystems im Großraum Innsbruck“.

Das „Regionalbahnprojekt für den Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ besteht aus dem Gemeinschaftsprojekt „Regionalbahn“ von Land und Stadt und den Teilprojekten der Stadt zur „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ und dem „Ersatz der Buslinie O durch eine neue Straßenbahnlinie O“. Durch die Nutzung der Synergien aus dem Regionalbahnprojekt und dem Straßenbahnprojekt der Stadt sollten möglichst viele Streckenabschnitte gemeinsam genutzt werden.

### Bauetappen

Der Auftragnehmer der Maßnahmenuntersuchung „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ vom Juli 2007 gliederte das Regionalbahnkonzept in fünf Teiletappen:

Etappe 1: Kernbereich Innsbruck-Westast vom Hauptbahnhof bis Technik West, Streckenlänge ca. 5,40 km.

Etappe 2: Kernbereich Innsbruck-Ostast vom Hauptbahnhof bis O-Dorf, Streckenlänge ca. 4,70 km.

Etappe 3: O-Dorf bis Rum, Streckenlänge ca. 1,55 km.

Etappe 4: Technik West bis Völs, Streckenlänge ca. 1,95 km.

Etappe 5: Rum bis Hall, Streckenlänge ca. 4,30 km.

Die Gesamtlänge der Regionalbahn von Hall bis Völs beträgt somit ca. 17,9 km.

Im Zuge der Erhebungen zur Maßnahmenuntersuchung band das Ingenieurbüro auch die betroffenen Gemeinden in die Trassendiskussion ein. Es konnte jedoch nicht in allen Streckenabschnitten ein Konsens gefunden werden, wodurch sich das Ingenieurbüro veranlasst sah, den aus ihrer Sicht sinnvollsten Lösungsansatz für die Realisierung des Regionalbahnprojektes zu wählen.

Laut dem Ingenieurbüro könnte das Fahrgastaufkommen aus dem Einzugsgebiet Völs noch mit Straßenbahngarnituren bewältigt werden. Mit der Weiterführung der Trasse nach Hall müssten jedoch aufgrund des nunmehr wesentlich höheren Fahrgastaufkommens die größeren Regionalbahnfahrzeuge angeschafft werden. Zudem müsste die Infrastruktur für Werkstatt und Abstellhalle gebaut werden. Dies würde jedoch zu erheblichen Kosten in der Errichtung und auch im Betrieb führen.

Aus diesem Grunde schlug das Ingenieurbüro vor, das Regionalbahnprojekt zunächst von „Rum nach Völs“ zu realisieren. Die Entscheidung über die Verlängerung von „Rum nach Hall“ solle dann spätestens zwei Jahre vor Fertigstellung der Strecke von „Rum nach Völs“ erfolgen.

Im Beschluss des Jahres 2007 genehmigte das Land die Streckenführung „Rum - Völs“ als erstes umzusetzen und die Entscheidung über die Verlängerung von Rum nach Hall auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Streckenführungen Nachfolgend eine kurze Übersicht der Straßenzüge für die Regionalbahn und die Straßenbahnlinien 3 und O:

Trasse der Regionalbahn:

Rum/Metro - Haller Straße - Serlesstraße - Schützenstraße - Grenobler Brücke - Reichenauer Straße - Pembauerstraße - Defreggerstraße - Leipziger Platz - Hauptbahnhof - Salurner Straße - Maria-Theresien-Straße Süd - Anichstraße - Universitätsbrücke - Höttinger Au - Kranebitter Allee - gesamte Techniker Straße - Kranebitter Allee - über Inn und Autobahn - Völs Bahnhof.

Trasse der Linie 3:

Endschleife Amraser Straße - Amraser Straße - Leipziger Platz (Knick Pradler Straße-Defreggerstraße entfällt) - Hauptbahnhof - Salurner Straße - Maria-Theresien-Straße Süd - Anichstraße - Universitätsbrücke - Höttinger Au derzeit bis zum 5. Gymnasium (Schleife Layrstraße entfällt).

Trasse der Linie O:

Kajetan-Sweth-Straße - Schützenstraße - Grenobler Brücke - Reichenauer Straße - Pembauerstraße - Langstraße - Defreggerstraße - Leipziger Platz - Museumstraße - Terminal Innrain -Universitätsbrücke - Höttinger Au - Kranebitter Allee - Techniker Straße - Karl-Innerebner-Straße und Peerhofstraße.

Die Straßenbahnlinien 1, 6 und die Stubaitalbahn bleiben in ihren Linienführungen unverändert.

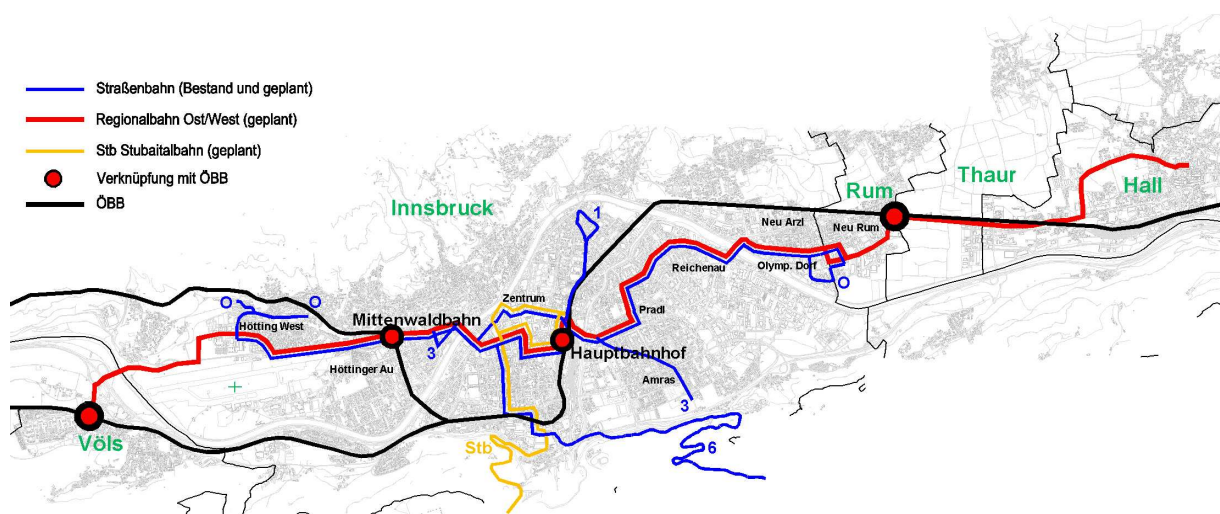


Bild 1: Regionalbahntrasse von Hall nach Völs mit den Straßenbahnlinien 1, 3, 6 und O sowie Stubaitalbahn

Die Regionalbahntrasse führt im Abschnitt von der Defreggerstraße über den Hauptbahnhof bis zur Kreuzung Anichstraße-Bürgerstraße auf der bestehenden Streckenführung der Linie 3. Die anderen Streckenabschnitte für die Regionalbahn werden neu errichtet. Somit werden in Zukunft die Gleisanlagen der Regionalbahn im Stadtgebiet von den Straßenbahnlinien mitgenutzt.

### (Teil)Etappe 1a

Aufgrund mehrerer innerstädtischer Projekte (Kanalbauoffensive der IKB, Investorenprojekt ehemalige Bahnpost, Neugestaltung der Maria-Theresien-Straße, Fußgängerunterführung unter der ÖBB zum Sillpark), welche auch das Regionalbahnprojekt beeinflussten, und dem dringenden Sanierungserfordernis der Gleisanlagen im Kreuzungsbereich „Museumstraße-Bruneckerstraße“, beschlossen die Projektverantwortlichen eine Teiletappe aus den Bauetappen des „West-„ und „Ostastes“ herauszulösen und eine eigene Bauetappe „Etappe 1a“ zu schaffen.

Die Bauetappe „Etappe 1a“ erhielt den Arbeitstitel „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“. Dieser Teilabschnitt wird im Zeitraum Frühjahr 2010 bis voraussichtlich Herbst 2014 umgesetzt. Die „Etappe 1a“ wurde in fünf Abschnitte mit je zwei Unterabschnitten wie folgt gegliedert:

- Abschnitt W1a - Bruneckerstraße - Museumstraße
- Abschnitt W1b - Salurnerstraße
- Abschnitt W1c - Maria-Theresien-Straße
- Abschnitt W2a - Anichstraße
- Abschnitt W2b - Blasius-Hueber-Straße
- Abschnitt W3a - Rössl in der Au bis Bachlechenerstraße
- Abschnitt W3b - Bachlechenerstraße bis ÖBB-Unterführung
- Abschnitt W4a - ÖBB-Unterführung bis Fischerhäuslweg
- Abschnitt W5Sa - Innrain Süd
- Abschnitt W5Sb - Innrain Nord

Die Abschnitte W5Sa und W5Sb sind reine Straßenbahnbauprojekte und betreffen das Regionalbahnprojekt nicht.



Die Gesamtlänge der Regionalbahntrasse in der Etappe 1a beträgt ca. 3,4 km.

### **3. Rechtliche Rahmenbedingungen**

#### **3.1. Eigentumsverhältnisse**

In Folge werden die Beteiligungen der Gebietskörperschaften Land Tirol und Stadt Innsbruck an den Unternehmen dargestellt, welche am Regionalbahnprojekt beteiligt sind.

IVB

Errichterin und Betreiberin des „Regional- und Straßenbahnprojektes für den Zentralraum Innsbruck“ ist die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB).

FN 37318f, Stammkapital 14,00 Mio. €

Eigentümer:

Innsbrucker Kommunalbetriebe AG	7,14 Mio. €	(51 %)
Stadt Innsbruck	6,30 Mio. €	(45 %)
Land Tirol	0,56 Mio. €	(4 %)

IKB

Mehrheitseigentümer der IVB ist die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB).

FN 90981x, Grundkapital 10,00 Mio. €

Eigentümer:

Stadt Innsbruck	€ 5.000.100	(50,001 %)
TIWAG	€ 4.999.900	(49,999 %)



Bild 2: Kreuzung Maria-Theresien-Straße - Anichstraße

### 3.2. Rechtliche Grundlagen

---

politische  
Zuständigkeit

Das Regionalbahnprojekt fiel nach der zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen Geschäftsverteilung der Tiroler Landesregierung von Oktober 2003 bis Dezember 2005 in die Ressortzuständigkeit von LHStv. Hannes Gschwentner, ab Januar 2006 in die Ressortzuständigkeit von LR DI Hans Lindenberger. Seit Juli 2008 fällt das Regionalbahnprojekt in die Ressortzuständigkeit von LR DI Dr. Bernhard Tilg. Gemäß Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung ist das Regionalbahnprojekt der Abteilung Verkehrsplanung zugeordnet.

Gesetze und  
Verordnungen

Für die Umsetzung des Regionalbahn- und Straßenbahnprojektes sind im Wesentlichen nachfolgende Gesetze und Verordnungen anzuwenden:

UVP-Gesetz

UVP-Gesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009.

Das UVP-Gesetz stellt die Basis aller nachfolgenden Genehmigungsverfahren dar. Das UVP-Gesetz definiert im Anhang 1 die Schwellenwerte, ab deren Überschreitung eine UVP-Pflicht besteht. Bei Überschreiten der Schwellenwerte ist das gesamte Projekt einem UVP-Verfahren zu unterziehen.

Auf Basis des UVP-Gesetzes erließ die Landesregierung folgende Bescheide:

- Bescheid vom 2.11.2009 über das Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 für die „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 vom Sillpark bis zur Peerhofstraße“.
- Bescheid vom 26.7.2011 über das Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 für die „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Technik/Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur neuen Haltestelle Technik West“.

In beiden Fällen entschied die Landesregierung als UVP-Behörde erster Instanz, dass kein UVP-Verfahren durchzuführen sei. Beide Bescheide erlangten ohne Einsprüche ihre Rechtskraft.

Eisenbahngesetz

Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010.

Auf Basis des Eisenbahngesetzes erließ der Landeshauptmann folgende Bescheide:

- Bescheid vom 10.2.2010 über die Verleihung einer Konzession für die „Zusammenführung der bestehenden Straßenbahnlinien 1, 3 und 6“ sowie der „Streckenerweiterung bis Fischerhäuslweg“. Die Konzession bezieht sich ausschließlich auf die darin genannten Straßenzüge.
- Bescheid vom 28.6.2010 über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen den Haltestellen Sillpark und Fischerhäuslweg“. Gegen diesen Bescheid beriefen Grundstückseigentümer entlang der Strecke „Klinikkreuzung - Fischerhäuslweg“.
- Bescheid vom 10.8.2010 über die Verleihung einer Konzession für die „Konzessionserweiterung der Straßenbahnlinie 3 vom Fischerhäuslweg bis Peerhöfe, Karl-Innerebner-Straße und Technikerstraße bis zur neuen Haltestelle Technik West“.

### 3.3. Syndikatsvertrag Land-Stadt-IVB/IKB

---

Unterarbeitsgruppe  
„Vertrag“

Um die wesentlichen Rahmenbedingungen zwischen den Systempartnern Stadt, Land, IKB und IVB für das Projekt Regionalbahn vertraglich festzulegen, beschlossen diese im April 2009 eine eigene Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ einzurichten. Bisher waren die rechtlichen Rahmenbedingungen nur über das Finanzierungsübereinkommen aus dem Jahre 2004 geregelt. Damit sollte die Betrauung der IVB als Projektwerberin gesellschafts- und vergaberechtlich einwandfrei gestaltet werden.

Insbesondere galt es auch, für das Land einen Ausgleich für die geringen Gesellschaftsanteile von 4 % an der IVB und den Finanzierungsbeitrag von rd. 49 % zu schaffen. Damit sollten die unterschiedlichen Finanzierungsvarianten und internen Finanzierungsbindungen (Regierungsbeschluss 2003, Finanzierungsübereinkommen aus dem Jahr 2004, Regierungsbeschluss „Ersatzbeschaffung“ aus dem Jahr 2005, Regierungsbeschluss „Infrastruktur und Fahrbetriebsmittel“ aus dem Jahr 2007) zusammengefasst werden.

Die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“, bestehend aus Vertretern des Landes, der Stadt, der IVB und IKB, erarbeitete bis September 2009 einen ersten Vertragsentwurf, der jedoch eine Reihe von ungeklärten Detailfragen (Gesellschaftsgründung, Finanzierungsmodelle und Projektstruktur) aufwies. Die Vertragspartner beschlossen deshalb, den Vertragsentwurf weitreichend „zu überarbeiten“ (gemeint wohl: die Inhalte des Vertrages festzulegen).

Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstadiums, die Planungsarbeiten und Behördenverfahren für das Teilprojekt „Verlängerung Straßenbahnlinie 3“ waren bereits im Gange, beschlossen die Projektverantwortlichen vorerst den Vertrag, nunmehr Syndikatsvertrag genannt, nur für dieses Teilprojekt zu verfassen.

Wegen der konkreten Projektkonstellation (kein „direkter Zugriff“ auf die IVB) erzielte die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ im Jahr 2010 keine Fortschritte in der Vertragserstellung. Die Gebietskörperschaften Land und Stadt beauftragten deshalb eine Rechtsanwaltskanzlei, die die vorgeschlagene Strukturierung der Zusammenarbeit überprüfen und einen Entwurf eines Syndikatsvertrages erstellen sollte.

Unter diesen Voraussetzungen nahm die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ ihre Tätigkeit im Januar 2011 wieder auf. Konkret bedeutet dies, dass der Vertrag auf den Projektteil „Verlängerung Straßenbahnlinie 3“ abgefasst werden und eine Absichtserklärung für das gesamte Regionalbahnprojekt enthalten soll.

### Vertragspunkte

Bis zum Prüfzeitpunkt September 2011 wurden folgende Vertragspunkte ausgearbeitet:

- die Übernahme der bisherigen Beschlüsse von Land und Stadt,
- das Bekenntnis zur Fortführung des Regionalbahnprojektes,
- die Definition der Qualitätsstandards,
- die Projektkosten und die Projektfinanzierung,
- der Umgang mit allfälligen Mehrkosten,
- die Regelung über ein allfälliges Ausstiegsszenario,
- die Regelung über die Eigentums- und Verfügungsrechte,
- die Betriebspflichten und
- die Projektstruktur.

### Kritik Dauer der Vertragsausarbeitung

Der LRH stellte vorerst äußerst kritisch fest, dass auch nach acht Jahren Projektlaufzeit kein gültiger Vertrag existiert, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner Land, Stadt, IVB und IKB festlegt.

### Folgen

Die IVB ist durch die Beschlüsse ihrer Organe beauftragt, das Projekt „Regionalbahn“ zu errichten und zu betreiben. Durch diesen Auftrag besteht für die IVB grundsätzlich keine rechtliche Verpflichtung, Entscheidungen der Entscheidungsträger aus den „externen“ Projektgruppen umzusetzen.

Aus Sicht des LRH stellte das Verhältnis der geringen Stimmrechtsanteile (4 %) zur Finanzierungssumme (49 %) für das Land ein sehr hohes Risiko dar. Die Gefahr für das Land besteht darin, dass es aufgrund der geringen Stimmrechtsanteile jederzeit von den beiden anderen Gesellschaftern überstimmt werden könnte.

Die Argumentation der Abteilung Verkehrsplanung, dass die Projektbeteiligten die Projektstruktur lebten und die IVB die Entscheidungen umsetzte, stellt für den LRH keine rechtliche Sicherheit dar.

Empfehlung gemäß  
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt der Landesregierung, die entsprechenden Entscheidungen einzufordern und den Syndikatsvertrag zum Abschluss zu bringen.

Stellungnahme der  
Regierung

*Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, entsprechende Entscheidungen einzufordern und den Syndikatsvertrag zu einem Abschluss zu bringen, wird aufgegriffen.*

*Es darf angemerkt werden, dass aufgrund der sehr unterschiedlichen Positionen und Interessenlagen es bis heute nicht gelungen ist, einen Konsens zwischen den Systempartnern zu finden. Die Abteilung Verkehrsplanung des Landes Tirol, die auch die Unterarbeitsgruppe Vertrag leitet, bemüht sich allerdings seit Frühjahr 2009 intensiv um die Ausarbeitung eines Syndikatsvertrages, welcher die wesentlichen Grundlagen des Projekts (Planung, Bau, Instandhaltung der Infrastruktur sowie Betrieb), die Rechte und Pflichten der Gesellschafter, aber auch Detailregelungen (beispielsweise über Mehrkosten, Exit-Szenarien, Projektstruktur, Berichtswesen etc.) beinhalten soll. Zuletzt wurde eine renommierte Anwaltskanzlei in Innsbruck mit der rechtlichen Beratung für die Ausarbeitung eines Vertrages beauftragt.*

## **4. Projektstruktur**

---

### **4.1. Entstehung und Aufbau der Projektstruktur**

---

Bereits mit Regierungsbeschluss vom Juni 2005 beabsichtigte das Land gemeinsam mit der Stadt, zur Koordinierung der weiteren Maßnahmen eine „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ einzurichten. Damit sollten die Ziele von Land und Stadt bei der Errichtung der Regionalbahn berücksichtigt, die Politik mit den notwendigen Informationen versorgt und Entscheidungen vorbereitet werden.

Steuerungs- und  
Koordinationsgruppe

Die „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ kam im Juli 2005 überein, dass es künftig einer Projektgruppe bedarf, welche sich aus Vertretern der Verwaltung aus Land und Stadt zusammensetzen und der „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ berichten müsse. Des Weiteren beschloss sie, dass ein entsprechender Syndikatsvertrag zu erstellen und eine untergeordnete Projekt- und Steuerungsgruppe sowie ein Projektmanagement einzurichten ist.

Die Mitglieder der „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ erkannten zwar die Notwendigkeit einer Projektstruktur, sie unternahmen jedoch keine Schritte, eine solche zu definieren und zu installieren.

Im Jahre 2007 erfolgten keine weiteren Aktivitäten der „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“, weil sie die Ausarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung „Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ durch ein dafür beauftragtes Ingenieurbüro abwartete.

Aufgrund des Landtagsbeschlusses vom Januar 2008 nahm die „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ ihre Tätigkeit wieder auf.

Das Land erneuerte mit diesem Beschluss sein Bekenntnis zum Regionalbahnprojekt und hielt darin auch fest, dass „wegen dem Bau des 5. Gymnasiums“ vorerst die Straßenbahnlinie 3 verlängert werden sollte. Daher entwickelten die Projektbeteiligten die gesamte weitere Projektstruktur vorerst für dieses Teilprojekt.

Die „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ legte im März 2008 ein Konzept mit „Überlegungen über erforderliche Strukturen für die Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes sowie über erste Schritte zur Einleitung der notwendigen Planungs- und Genehmigungsmaßnahmen“ vor.

### Projektsteuerungsgruppe

Im Februar 2009 gründeten die politisch zuständigen Vertreter der Gebietskörperschaften die Projektsteuerungsgruppe. Die Projektsteuerungsgruppe (in den Sitzungsprotokollen als „Steuerungsgruppe“ bezeichnet) soll als Kommunikationsplattform und als Entscheidungsorgan die notwendigen politischen Entscheidungen vorbereiten und erwirken. Sie setzte sich aus je drei Vertretern des Landes und der Stadt sowie dem Schriftführer (Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung) zusammen. Das Land entsendet seit 2011 nunmehr zwei politische Vertreter und den Schriftführer. Die Projektsteuerungsgruppe richtete als Schnittstelle zwischen ihr und den nachfolgenden Projektbeteiligten eine Arbeitsgruppe ein. Des Weiteren beauftragte sie die IVB mit dem Projektmanagement für die Etappe 1a, womit die Schnittstelle zu den externen Auftragnehmern und Behörden definiert war.

### Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe, in welche das Land, die Stadt und die IVB je drei Vertreter entsandte, trat erstmalig im März 2009 zusammen und wählte zum Leiter und Protokollführer den Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung. Die Arbeitsgruppe hatte der Projektsteuerungsgruppe über den Projektstand zu berichten und zu entscheiden, welche Themen der Projektsteuerungsgruppe zur Entscheidung vorgelegt werden müssen. Des Weiteren hatte sie die Entscheidungen

und Weisungen der Projektsteuerungsgruppe umzusetzen. Als nächsten Schritt richtete die Arbeitsgruppe je eine Unterarbeitsgruppe für die Planungsarbeiten und für das Vertragswesen ein.

Unterarbeitsgruppe  
„Planung“

Im April 2009 nahm die Unterarbeitsgruppe „Planung“ ihre Tätigkeit auf. Sie hatte die Aufgabe, alle fachspezifischen Themen der Planung, des Kosten- und Terminmanagements zu behandeln und abzuarbeiten sowie die Entscheidungsgrundlagen an die Arbeitsgruppe zu übergeben. In die Unterarbeitsgruppe „Planung“ entsandte die Stadt drei, das Land zwei und die IVB einen Vertreter.

Unterarbeitsgruppe  
„Vertrag“

Die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ nahm die Tätigkeit ebenfalls im April 2009 auf und setzte sich aus je zwei Vertretern des Landes und der Stadt sowie je einem Vertreter der IVB und der IKB zusammen. Sie hatte alle Vertragserstellungen, insbesondere die Erstellung des Syndikatsvertrages, zu koordinieren und Verträge zum Abschluss zu bringen. Die Mitglieder der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ wählten den Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung zu deren Leiter und Protokollführer.

fachthematische  
Beratung

Die Unterarbeitsgruppe „Planung“ bildete eine weitere Beratungsgruppe für fachspezifische Planungsthemen. Diese behandelt im Wesentlichen Themen aus dem Verkehrsrecht, der Grünanlagen, dem Brückenbau sowie die Angelegenheiten des Behindertenbeauftragten, der Sicherheitsfachkraft und des Arbeitsmediziners.

Projektleitung  
und -steuerung

Wie zuvor erwähnt, beauftragte die Projektsteuerungsgruppe die IVB mit der Projektleitung und -steuerung (richtig: Projektmanagement). Diese hatte alle zwei bis drei Monate einen „Bericht zum Projektfortschritt und zur Kostensituation des Gesamtprojekts zwischen Sillpark und Fischerhäuslweg“ zu erstellen und den Projektbeteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Das Land und die Stadt beauftragten die IVB im Februar 2009, diese Projektstruktur in einem Projektorganigramm darzustellen. Diese Projektstruktur änderte sich von 2009 - 2011 nicht.

Die dem Projektmanagement nachfolgenden Projektgruppen werden vom LRH nicht mehr behandelt, da sie in die Sphäre der IVB als Errichterin und Betreiberin fallen und somit für das Land und die Stadt als Eigentümer der IVB keine Relevanz haben.

Letztendlich hat die Projektstruktur für die Etappe 1a „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ folgenden, in drei Ebenen gegliederten, Aufbau:



# Projektstruktur der Straßenbahnverlängerung der Linie 3

Gemäß Auftrag der Projektsteuerungsgruppe (1. Sitzung vom 23.02.2009)

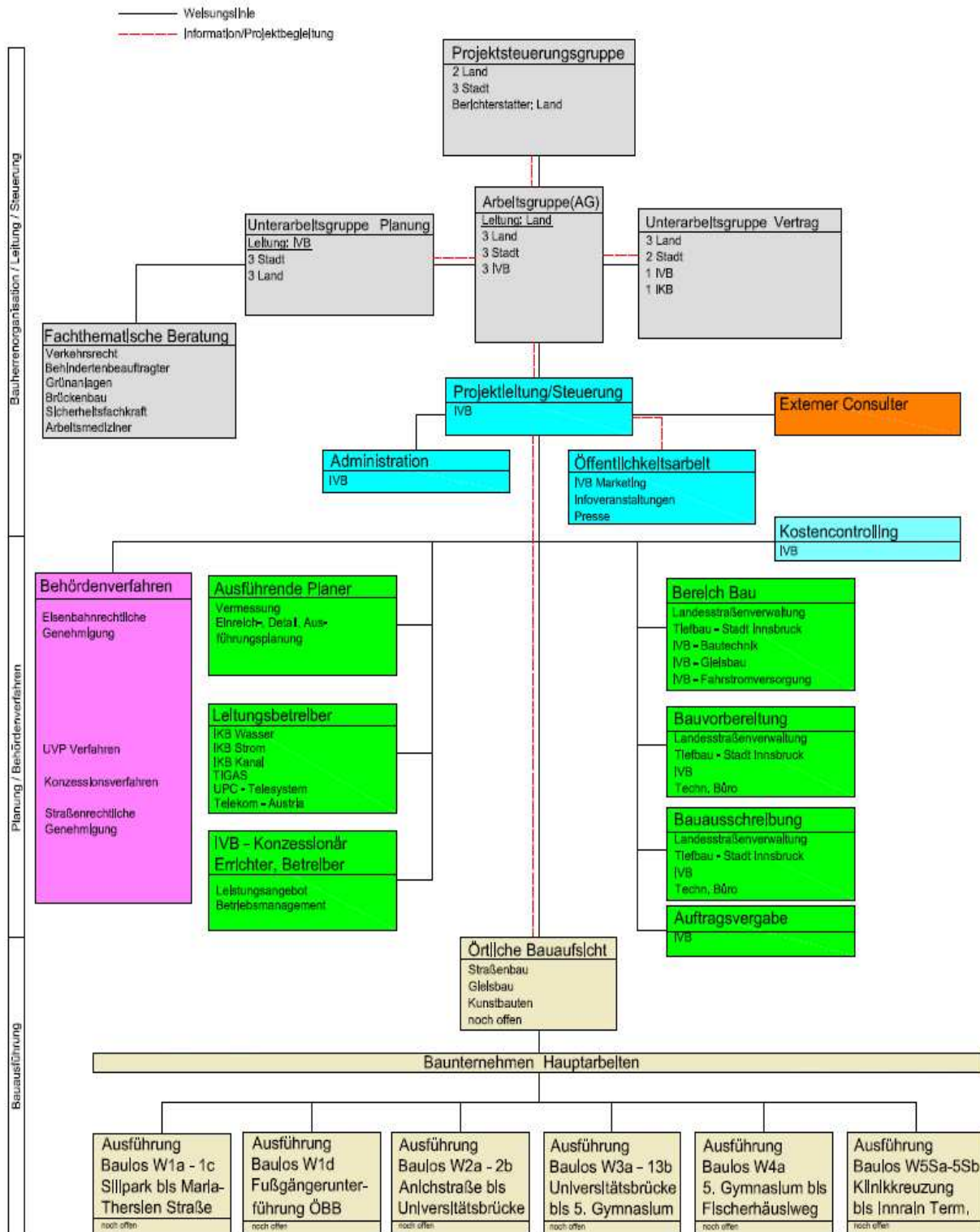


Bild 3: Organigramm der Projektstruktur, erstellt von der IVB, Stand Juni 2011

### 4.2. Resümee der Projektstruktur

---

Bereits im Jahr 2005 erkannte die „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ die Notwendigkeit einer Projektstruktur, sie traf aber keine dementsprechenden Maßnahmen. Auch der LRH empfahl im Prüfbericht des Jahres 2006 den Aufbau einer Projektstruktur mit Zieldefinitionen und entsprechender Aufbau- und Ablaufstruktur.

Kritik  
späte Installation  
der Projektstruktur

Der LRH stellte kritisch fest, dass es für das Projekt „Regionalbahn“ noch nicht gelungen ist, eine durchgehende Projektstruktur zu installieren. Diese gibt es lediglich seit dem Jahr 2009 für die „Etappe 1a, Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“.

Ursachen hierfür waren nach Ansicht des LRH im Wesentlichen der fehlende Konsens zwischen den Gebietskörperschaften Land und Stadt und der IVB (Ausarbeitung des Syndikatsvertrages) sowie die fehlenden Entscheidungen im Jahr 2008.

Kritik  
fehlende  
Rollenverteilung

Der LRH stellte kritisch fest, dass es die Projektpartner verabsäumten, die Rollenverteilung und die Verantwortlichkeiten der Projektpartner nicht in einem Projektstrukturhandbuch zu regeln.

Mehrfachfunktion  
Vorstand Abteilung  
Verkehrsplanung

Wie aus dem Projektorganigramm ersichtlich ist, hatte der Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung Funktionen in drei Projektgruppen zu erfüllen. Seine Aufgaben bestanden aus Berichts- und Protokollpflichten sowie in zwei Gruppenleitungen.

Funktion Techniker

In die Unterarbeitsgruppe „Planung“ entsandte das Land einen A-Techniker. Dieser hatte die Aufgabe, das Projektcontrolling für das Land wahrzunehmen und bei den Planungsarbeiten mitzuwirken. Des Weiteren hatte er auch Entscheidungsgrundlagen aus der Unterarbeitsgruppe „Planung“ aufzubereiten und Entscheidungen zu betreiben.

Feststellung  
Personalressourcen

Da die IVB Errichterin und Betreiberin des Regionalbahnprojektes ist, trägt sie auch die gesamte Projektverantwortung. Aus diesem Grund entschied sich das Land für die Strategie, nur geringe Personalressourcen zur Verfügung zu stellen. Insgesamt werden mit zwei Bediensteten rd. 20 % eines VBÄ aufgewendet.

Kritik  
zu wenig  
Personalressourcen

Der LRH stellte kritisch fest, dass mit den eingesetzten Personalressourcen des Landes eine aktive und umfassende Projektbegleitung nicht gewährleistet werden kann. Der LRH vermisste vor allem ein durchgängiges, vollständiges und nachvollziehbares Kosten- und Terminmanagement.

Stellungnahme der  
Regierung

*Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) als Errichterin und Betreiberin des Regionalbahnprojektes die gesamte Projektverantwortung trägt und sich das Land Tirol aus diesem Grund für die Strategie entschied, nur geringe Personalressourcen zur Verfügung zu stellen, bedarf insofern einer Klarstellung, als bislang bei der IVB 1 ½ Mitarbeiter für die Projektabwicklung abgestellt waren. Mittlerweile wurde mit Zustimmung der Steuerungsgruppe der Personalstand bei der IVB auf 3 ½ erhöht. Zwei weitere Mitarbeiter können zukünftig bei Bedarf noch zusätzlich für das Projekt von der IVB angestellt werden.*

Replik

**Die Stellungnahme der Landesregierung geht an der Feststellung und Kritik des LRH vorbei, da die IVB nicht in die Prüfkompetenz des LRH fällt. Daher konnte der LRH auch keine Kritik am Personaleinsatz der IVB tätigen. Die Feststellung und Kritik bezog sich auf die zu geringen Personalressourcen des Landes.**

Empfehlung gemäß  
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt aufgrund der Komplexität des Projektes und des erheblichen finanziellen Aufwandes des Landes, eine effiziente Projektstruktur in Einklang zum Syndikatsvertrag mit zu gestalten um eine vollständige und nachvollziehbare Projektsteuerung und -kontrolle sicher zu stellen.

Stellungnahme der  
Regierung

*Der Landesrechnungshof beschreibt zutreffend den Aufbau der Projektstruktur in Form der Projektsteuerungsgruppe, Arbeitsgruppe und Unterarbeitsgruppen und führt weiters aus, dass die Steuerungsgruppe die IVB mit dem Projektmanagement beauftragt hat. Die IVB hat sodann in enger Abstimmung mit den verschiedenen Dienststellen von Stadt und Land das im Bericht abgebildete Organigramm der Projektstruktur (Bild 2) entworfen.*

*Diese Projektstruktur wurde von der Steuerungsgruppe angenommen und beschreibt alle relevanten Projektpartner in den drei Phasen der Planung, Genehmigung sowie Umsetzung des Projekts. Die konkreten Rollen der Akteure, ihre Rechte und Pflichten sind nicht gesondert beschrieben und ein Projekthandbuch im formalen Sinne nicht vorhanden, da die Projektpartner ihre Aufgaben vielmehr im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten wahrnehmen.*

*Die Empfehlung, diesbezüglich Regelungen im Vertragswerk des Syndikatsvertrages vorzusehen, wird bei dessen Erstellung berücksichtigt.*

### Replik

**Der LRH bleibt bei seiner Kritik, denn bei Projekten dieser Größenordnung sind zur rechtlichen Absicherung der Systempartner klare Regelungen erforderlich und somit ein Projektstrukturhandbuch mit klarer Rollenverteilung und Verantwortungen unerlässlich. Die Abteilung Verkehrsplanung erkannte selbst, dass es dringend einer rechtlichen Sicherstellung der Systempartner für das Regionalbahnprojekt bedürfe.**

### 4.3. Datenbereitstellung

---

Der LRH regte bereits mehrfach an, eine zentrale IT-gestützte Dokumentation des Projektablaufes einzurichten. Es sollten alle projektspezifischen Daten auf einem Server gesammelt und einem definierten Kreis zugänglich gemacht werden, die folgende mögliche Vorteile bieten:

- eine zentrale Datensammlung und Datenverwaltung,
- eine Person, die uneingeschränkte Rechte zur Verwaltung hat,
- keine Mehrfachablage von Dokumenten,
- ein immer aktueller und vollständiger Datenstand,
- eine einheitliche Datenstruktur,
- eine Regelung von Zugriffsrechten und
- dass alle denselben Wissensstand erhalten.

### Kritik fehlende Datenstruktur

Der LRH stellte dazu kritisch fest, dass es keine einheitliche Struktur in der Datenbezeichnung und Datenverwaltung gab.

### Stellungnahme der Regierung

*Was die Anregung des Landesrechnungshofes, eine zentrale IT-gestützte Dokumentation des Projektablaufes einzurichten betrifft, ist seitens der Tiroler Landesregierung festzuhalten, dass derzeit die von der IVB beauftragten Planer einen direkten Zugang auf den Server der IVB haben. Zudem hat die Arbeitsgruppe am 9. Juli 2010 in der 14. Sitzung die Meinung vertreten, dass kein Erfordernis für diesen Datenzugang besteht und insbesondere bei der IT der Stadt Innsbruck Probleme bestehen.*

## 5. Projektfinanzierung - Kostenmanagement

### 5.1. Projektfinanzierung

Im Zuge der Projektentwicklung des Regionalbahnprojektes hatte die Landesregierung und der Landtag zahlreiche Beschlüsse zu fassen, welche im Folgenden angeführt werden.

Grundsatzbeschluss  
2003 - Infrastruktur  
und Fahrbetriebs-  
mittel

Die Landesregierung beschloss im November 2003 und der Landtag im Mai 2004 die Kostenbeteiligung für das Regionalbahnprojekt wie folgt:

- 13,00 Mio. € für Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn und
- 33,33 Mio. € für den Infrastrukturbereich im Stadtgebiet von Innsbruck (O-Dorf-Technische Universität), entspricht einem Drittel der Gesamtkosten von 100,00 Mio. €.

Die Infrastrukturkosten des Regionalbahnprojektes außerhalb des Innsbrucker Stadtgebietes (Streckenverlängerung nach Hall und Völs) sind hierin nicht enthalten. Die finanzielle Beteiligung des Landes betrug somit 46,33 Mio. €.



Bild 4: Straßenbahngarnitur der IVB

Finanzierungs-  
übereinkommen  
2004 -  
Infrastrukturmaß-  
nahmen

Im Oktober 2004 vereinbarten der Bund, das Land, die Stadt und die IVB das „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“. Die Finanzierungsgeber stellten der IVB für die Jahre 2005 - 2014 für Infrastrukturmaßnahmen Finanzmittel in Höhe von 100,15 Mio. € zur Verfügung, die Beiträge von Bund, Land und Stadt waren im Verhältnis 31,95 % zu 49,78 % zu 18,27 % aufgeteilt. Die Kosten für die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel waren von dieser Finanzierungsvereinbarung ausgenommen.

Dazu waren folgende wesentliche Vertragsbedingungen einzuhalten:

- die Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung Stubaitalbahn mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt,
- das Teilprojekt Ost des Regionalbahnkonzeptes zwischen Hall und der Technik West und
- die gesonderte Verhandlung des Teilprojektes West von der Technik West nach Völs, sowie
- der Nachweis des Nebenbahncharakters der Regionalbahn gemäß Eisenbahngesetz.

Regierungs-  
beschluss 2005 -  
Fahrbetriebsmittel

Die Landesregierung beschloss im September 2005 und der Landtag im November 2005 die Mittelbereitstellung für die Beschaffung von sechs Stück Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn mit € 13.914.540 (zu 100 % vom Land zu tragen) und die Beteiligung mit 27,88 % an den Kosten der Ersatzbeschaffung von 16 Straßenbahngarnituren der Linien 1, 3 und 6 mit € 10.345.007, somit gesamt € 24.259.547.

Der LRH stellte fest, dass in Abweichung zum Grundsatzbeschluss vom November 2003 zusätzlich die Beteiligung des Landes an den Kosten der Ersatzbeschaffung der Fahrbetriebsmittel der Linien 1, 3 und 6 beschlossen wurde.

Regierungs-  
beschluss 2006 -  
MIP Stubaitalbahn

Die Landesregierung beschloss im April 2006 und der Landtag im Juli 2006 das „Übereinkommen über die Finanzierung für die Tiroler Privatbahnen“ für Infrastrukturinvestitionen und -erhaltungsmaßnahmen der Stubaitalbahn. Der Finanzierungsbeitrag des Landes beträgt hierzu 1,96 Mio. €.

„Änderungsbeschluss 2006 - Fahrbetriebsmittel“	Mit dem „Änderungsbeschluss“ genehmigten die Landesregierung im Oktober 2006 und der Landtag im November 2006 die Übernahme der Mehrkosten aus der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn und Ersatzbeschaffung der Straßenbahngarnituren der Linie 1, 3 und 6 von € 2.003.852.
Grundsatzbeschluss 2007 - Infrastruktur und Fahrbetriebsmittel	<p>Mit einem weiteren „Grundsatzbeschluss“ der Landesregierung im Dezember 2007, dem der Landtag im Januar 2008 zustimmte, beteiligte sich das Land an der baulichen Infrastruktur für den Streckenabschnitt „Rum - Völs“, an der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel der Regionalbahn und der neuen Straßenbahnlinie O sowie am Bau der Werkstätten und des Zugleitsystems der Regionalbahn. Damit beträgt der Landesanteil 131,55 Mio. € (siehe nachfolgende Tabelle 3).</p> <p>Im Regierungsantrag wurde darauf hingewiesen, dass durch frühere Regierungsbeschlüsse genehmigte Landesbeiträge für die 6 Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn (15,08 Mio. €), der Finanzierungsbeitrag zu den 16 Fahrbetriebsmitteln der Linien 1, 3 und 6 (11,18 Mio. €), bereits getätigte Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 5,08 Mio. € nicht in der Finanzierungssumme eingerechnet waren.</p>
Regierungsbeschluss 2008	Die Landesregierung beschloss im Jahr 2008 die Übernahme der anteiligen Kosten aus dem Vergabeverfahren zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in Höhe von 0,47 Mio. €.
1. Umsetzungsbeschluss 2010	Im März 2010 beschloss die Landesregierung die anteilige Kostenübernahme aufgrund von Preisgleitungsklauseln gemäß Vertrag der Fahrbetriebsmittelbeschaffung in Höhe von 0,19 Mio. €.
2. Umsetzungsbeschluss 2010	Mit Beschluss genehmigte die Landesregierung im Februar 2010 und der Landtag im Mai 2010 die Mittelbereitstellung für die Etappe 1a „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“. Der Gesamtfinanzierungsbeitrag aus dem Regierungsbeschluss 2007 in Höhe von 131,55 Mio. € blieb unverändert. Im Regierungsantrag führte der Antragsteller jedoch Mehrkosten in Höhe von rd. 6,00 Mio. € für „sinnvolle und erforderliche Kreuzungsverbesserungen im Trassenverlauf“ an. Das Land hatte sich aufgrund des vereinbarten Aufteilungsschlüssels mit rd. 2,00 Mio. € zu beteiligen.
Bekanntnis zum Regionalbahnprojekt	Das Land bekannte sich durch die Beschlüsse der Jahre 2007 und 2010 wiederholt zur Umsetzung des Regionalbahnprojektes.

## Projektfinanzierung - Kostenmanagement

Beschlusslage  
Übersicht

In Folge stellte der LRH die Beschlusslage und die damit genehmigten Finanzierungsbeiträge des Landes gesamthaft dar:

Landes- regierung	Landtag	Kurzbeschreibung Beschlussinhalt	Anteil in % von ges.	Fin.beitr. (Mio. €)	Summe Fin. (Mio. €)
11.11.2003	12.05.2004	Infrastrukturkosten Regionalbahn O-Dorf bis Technik 6 Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn	33,33%	33,33 13,00	46,33
19.09.2005	16.11.2005	6 Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn 16 Fahrzeuersatzbeschaffungen Linie 1, 3 und 6	100% 27,88%	13,91 10,35	24,26
<b>19.09.2005</b>	<b>Summe</b>	<b>Infrastrukturkosten Regionalbahn O-Dorf bis Technik 6 Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn 16 Fahrzeuersatzbeschaffungen Linie 1, 3 und 6</b>		<b>33,33 13,91 10,35</b>	<b>57,59</b>
18.04.2006	05.07.2006	VI. MIP für Infrastruktur- und Erhaltungsmaßnahmen der Stubaitalbahn		1,96	1,96
17.10.2006	22.11.2006	6 Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn 16 Fahrzeuersatzbeschaffungen Linie 1, 3 und 6 Preisgleitung und Zusatzausstattungen	100% 27,88%	15,08 11,18	26,26
<b>17.10.2006</b>	<b>Summe</b>	<b>Infrastrukturkosten Regionalbahn O-Dorf bis Technik 6 Fahrbetriebsmittel Stubaitalbahn 16 Fahrzeuersatzbeschaffungen Linie 1, 3 und 6 inklusive Preisgleitung und Zusatzausstattungen</b>		<b>33,33 15,08 11,18</b>	<b>61,55</b>
18.12.2007	30.01.2008	Infrastrukturkosten Regionalbahn Strecke "Rum-Völs": Etappe 1+2 Etappe 3 Etappe 4	33,33% 100% 100%	44,09 14,73 25,36	84,18
		Fahrbetriebsmittel: 12 Fahrzeuge Regionalbahn 20 Fahrzeuge Linie O	75% 33,33%	24,33 17,54	41,87
		Werkstätten, Zugleitsystem: Abstellhalle, Werkstätte Zugleitsystem	50% 100%	3,32 2,18	5,50
<b>18.12.2007</b>	<b>Summe</b>	<b>Infrastrukturkosten Regionalbahn Fahrbetriebsmittel Werkstätten, Zugleitsystem</b>		<b>84,18 41,87 5,50</b>	<b>131,55</b>
2003 - 2006		Getätigte Investitionen vor Beschluss 2007: 6 Fahrzeuge Stubaitalbahn 16 Fahrzeuge Linie 1, 3 und 6 Infrastruktur	100% 27,88%	15,08 11,18 5,08	31,34
<b>18.12.2007</b>	<b>Summe</b>	<b>Genehmigten Finanzmittel lt. Beschluss 2007 Getätigte Investitionen vor Beschluss 2007</b>		<b>131,55 31,34</b>	<b>162,89</b>
25.03.2008	kein Beschl.	Kosten aus Beschaffungsvorgang für Ausschreibung und Pflichtenheft nichtamtliche Sachverständige	mehrere Aufteilungs- schlüssel	0,27 0,20	0,47
23.02.2010	05.05.2010	Bestätigung der Gesamtkosten des Beschlusses 2007 Anteilige Mehrkosten für straßenbautechnische Begleitmaßnahmen	33,33%	2,00	2,00
25.03.2010	kein Beschl.	Zusätzliche Kosten aus Preisgleitung		0,19	0,19
<b>25.03.2010</b>	<b>Summe</b>	<b>Summe der genehmigten Finanzierungsbeiträge Finanzierungsbeitrag aus Beschaffungsvorgang Mehrkosten straßenbautechnische Begleitmaßnahmen Zusatzkosten aus Preisgleitung</b>		<b>162,89 0,47 2,00 0,19</b>	<b>165,55</b>

Tab. 1: Aufstellung der genehmigten Gesamtfinanzierungsbeiträge des Landes in Mio. €



Entwicklung  
der Finanzierungs-  
beiträge

Wie in der Tabelle des LRH dargestellt, betragen die genehmigten Finanzierungsbeiträge des Landes im Jahre 2003 46,33 Mio. € und stiegen mit Beschluss des Jahres 2007 auf 131,55 Mio. €.

Der LRH berücksichtigte in seiner Tabelle den Landesanteil der „schon getätigten Investitionen“ sowie weitere zusätzlich genehmigte und zu finanzierende Mehrkosten. Dadurch betrug der Finanzierungsanteil des Landes nunmehr 165,55 Mio. €. Nicht hinzugezählt wurde der Finanzierungsanteil des Landes in Höhe von 1,96 Mio. € aus dem „VI. Privatbahn-Investitionsprogramm 2005-2009“ des Bundes.

Stellungnahme der  
Regierung

*Der Landesrechnungshof listet die Beschlusslage seit dem Jahr 2003 auf. Weiters trifft der Landesrechnungshof die Feststellung, dass der Finanzierungsanteil des Landes unter Berücksichtigung der „schon getätigten Investitionen“ sowie weiterer zusätzlich genehmigter und zu finanzierenden Mehrkosten in Summe aktuell 165,55 Mio. Euro beträgt.*

*Die Tiroler Landesregierung kann sich dieser Schlussfolgerung, also konkret den bezifferten Kosten von 165,55 Mio. Euro, aus folgenden Gründen nicht anschließen:*

*Zum einen können die Ersatzbeschaffung der sechs Stubaitalfahrzeuge sowie der Mitfinanzierungsbeitrag des Landes an den 16 Fahrzeugen für die Straßenbahnlinien 1, 3 und 6 im Rahmen der Ersatzbeschaffung nicht dem Regionalbahnprojekt zugeordnet werden. Wie allein der Titel „Ersatzbeschaffung“ schon aussagt, geht es bei dieser Fahrzeugfinanzierung um Betriebsmittel, die auf den bereits bestehenden Infrastrukturen eingesetzt werden und somit nicht für die Regionalbahn beschafft wurden. Wäre diese Ersatzbeschaffung nicht erfolgt, hätte die IVB sowohl den Betrieb auf der Stubaitalbahn als auch auf den genannten Straßenbahnlinien aufgrund des Alters der entsprechenden Fahrzeuge einstellen müssen.*

*Zum anderen handelt es sich bei der Regionalbahn um eine neue Schieneninfrastruktur, die Rum, Innsbruck und Völs miteinander verbinden wird; gegebenenfalls ist auch eine Verlängerung bis nach Hall vorgesehen. Für den Betrieb dieser neuen Bahn sind im Grundsatzbeschluss des Landes vom 18. Dezember 2007 in Summe 20 Straßenbahngarnituren (Linie O) sowie 12 Garnituren für die Regionalbahn „Rum - Völs“ vorgesehen. Die finanzielle Beteiligung des Landes an den anzuschaffenden Straßenbahngarnituren und vice versa jene der Stadt Innsbruck an den Regionalbahngarnituren fußt auf einer politischen Vereinbarung. Der Grundsatzbeschluss umfasst daher sowohl die erforderlichen Investitionen für den Bereich*

*Infrastruktur als auch für den Absatzbereich.*

*Ebenso sind nach Ansicht der Tiroler Landesregierung die in den Jahren 2004 und 2005 getätigten Investitionen für die Infrastrukturmaßnahmen in der Anichstraße, Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße sowie Südtiroler Platz nur teilweise dem Regionalbahnprojekt zuordenbar. Diese Investitionen wurden vielmehr im Hinblick auf den Projektabbruch für die Direkthereinführung der Stubaitalbahn zur Verbesserung der bestehenden Infrastruktur getätigt (im Sinne der Herstellung des erforderlichen Gleisabstandes).*

*Unter diesen Gesichtspunkten sind nach Auffassung der Landesregierung nach wie vor jene Kosten maßgebend, die im Grundsatzbeschluss enthalten sind. Eine Aktualisierung der Kostensituation erfolgte bereits mit dem 2. Umsetzungsbeschluss für die Etappe 1a, in welchem für zusätzliche Begleitmaßnahmen im Straßenbau eine Kostenmehrung in Höhe von rund 6 Mio. Euro genehmigt wurde. Auf Grund des im Grundsatzbeschluss fixierten Kostenschlüssels erhöhen diese Mehrkosten mit 2 Mio. Euro den Landesanteil am Regionalbahnprojekt.*

*Zur Kritik des Rechnungshofes, dass die Regierungsbeschlüsse keine Gesamtdarstellung der Projektkosten enthielten, ist festzuhalten, dass im 2. Umsetzungsbeschluss vom 23. Februar 2010 auf Seite 2 der Begründung detailliert der Kostenrahmen des Grundsatzbeschlusses wiedergegeben wurde und auf Seite 4 auf Basis der aktualisierten Kostenschätzung der IVB die Mehrkosten im Straßenbau im Detail aufgelistet wurden. Im Spruch heißt es:*

*Nach der vorliegenden Kostenschätzung beträgt der Kostenanteil des Landes für die Etappe 1a aufgerundet 15.900.000.—EUR; in diesem Betrag sind zusätzliche Aufwendungen für straßenbauliche Begleitmaßnahmen in einer Größenordnung von rund 2 Millionen EUR (Anteil Land) berücksichtigt, die in der ursprünglichen Kostenschätzung von ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH nicht enthalten waren.*

*Die Finanzierungsbeiträge des Landes wurden im erwähnten Grundsatzbeschluss sowie im 2. Umsetzungsbeschluss konkret für die Verlängerung der Linie 3 fixiert. Die Zuführung der Landesmittel erfolgt auf Basis eines zwischen den Gebietskörperschaften und der IVB vereinbarten Zahlungsplanes (siehe Seite 4 des 2. Umsetzungsbeschlusses), der die Finanzierungserfordernisse für 2010, 2011 und 2012 auflistet. Insofern ist ein Überblick über die Finanzierungserfordernisse, insbesondere im Hinblick auf die Budgetierung im Haushalt, gegeben.*

*Zusammenfassend ist die Tiroler Landesregierung daher der Überzeugung, dass hinsichtlich der im Zeitpunkt der Beschlusslage bereits erkannten Mehrkosten volle Transparenz bestand.*

**Replik**

**Die Landesregierung und der Landtag genehmigten in den „Grundsatzbeschlüssen“ vom Dezember 2003 und Dezember 2007 die finanzielle Beteiligung an den Kosten der Fahrbetriebsmittel für die Straßenbahnlinien 1, 3, 6, O und Stubaitalbahn. Im Gegenzug beteiligte sich die Stadt Innsbruck an den Kosten der Fahrbetriebsmittel der Regionalbahn.**

**Dem Grundsatzbeschluss vom Dezember 2007 legten die Systempartner eine Kostentabelle mit dem Titel „Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“ bei, welche die Gesamtkosten und die jeweiligen Finanzierungsbeiträge von Land und Stadt darstellte. Darin waren auch die Finanzierungsanteile des Landes an den „Ersatzbeschaffungen“ und „Neuanschaffungen“ der Fahrbetriebsmittel angeführt.**

**Die Aufstellung der genehmigten Gesamtfinanzierungsbeiträge des Landes mit acht Regierungsbeschlüssen und sechs Landtagsbeschlüssen wurden mehrfach mit der Fachabteilung abgestimmt und für richtig befunden. Der LRH hält nochmals fest, dass es für das Regionalbahnprojekt „Hall - Völs“ keine gesamthafte Darstellung der Gesamtkosten von rd. 395 Mio. € und einen voraussichtlichen Finanzierungsbeitrag des Landes von rd. 235 Mio. € gibt. Daher fehlt auch die vom LRH eingeforderte Transparenz der Kostendarstellung.**

Kritik keine Gesamtdarstellung in den Beschlüssen

Der LRH stellte kritisch fest, dass die Regierungsbeschlüsse keine Gesamtdarstellung der Projektkosten enthielt. Somit gibt es auch keinen Überblick über die Finanzierungsbeiträge des Landes.

*Stellungnahme der Regierung*

*Zum Vorwurf des fehlenden durchgängigen, vollständigen und nachvollziehbaren Kosten- und Terminmanagements ist festzuhalten, dass der Abteilung Verkehrsplanung für den Regierungsbeschluss der Etappe 1a vom 23. Februar 2010 ein aktueller Ganttplan (2010) sowie eine aktuelle Kostenschätzung der IVB zugrunde lagen. Im Regierungsbeschluss wurde auch bereits im Vorgriff auf den in Rede stehenden Syndikatsvertrag ein qualifiziertes Berichtswesen festgeschrieben.*

**Replik**

**Der LRH kritisierte den fehlenden Gesamtterminplan und dessen laufender Aktualisierung und nicht auf einen nicht mehr aktuellen Teilterminplan vom Februar 2010.**

**Anregung** Der LRH regt an, dass im nächstfolgenden Regierungsantrag die Gesamtkosten des Regionalbahnprojektes, die Summe der genehmigten Finanzierungsbeiträge des Landes und ein Finanzierungsplan dargestellt wurden.

**Stellungnahme der Regierung** *Der Anregung des Landesrechnungshofes, im nächstfolgenden Regierungsantrag die Gesamtkosten des Regionalbahnprojektes, die Summe der genehmigten Finanzierungsbeiträge des Landes und einen Finanzierungsplan darzulegen, wird jedenfalls entsprochen. Für den Umsetzungsbeschluss der Etappe 1b (Verlängerung bis Technik West) werden eine Aktualisierung der Projektkosten für diesen Abschnitt sowie auch für das Gesamtprojekt durchgeführt.*

### **5.2. Budget und Mittelbereitstellung**

---

Die Mittelbereitstellung für die „Ersatzbeschaffung der Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn und der Straßenbahnlinien 1, 3 und 6“ und für das „Projekt Regionalbahn“ erfolgte aus dem ao. Haushalt („Fahrbetriebsmittel“ 5-650004-7470001; „Regionalbahn Infrastruktur“ 5-650004-7470002).

Die Abteilung Finanzen war von Anfang 2006 bis Ende 2009 für die Bewirtschaftung des Regionalbahnprojektes zuständig. Vor dem Jahr 2006 und ab dem Jahr 2010 bewirtschaftete die Abteilung Verkehrsplanung dieses Projekt.

Das Land hatte die Finanzierungsbeiträge als Gesellschaftereinlage der IVB einzubringen.

In folgender Tabelle fasste der LRH die Gesamtbudgetentwicklung des ao. Haushaltes und die Entwicklung des RA von „Stubaitalbahn“ und „Regionalbahn“ zusammen:

<b>Jahr</b>	<b>VA</b>	<b>geänd. VA</b>	<b>RA</b>	<b>Rücklagen</b>	<b>Zahlung</b>
<b>2005</b>	5.919.000	11.896.900	11.195.630	0	11.195.630
<b>2006</b>	4.985.100	4.985.100	910.049	0	910.049
<b>2007</b>	13.738.600	13.738.600	13.738.562	5.420.500	8.318.062
<b>2008</b>	14.265.600	19.686.100	19.686.099	8.135.100	11.550.999
<b>2009</b>	8.197.100	16.332.200	16.322.366	7.128.100	9.194.266
<b>2010</b>	6.585.100	13.713.200	13.589.346	7.590.000	5.999.346
<b>Summe</b>	<b>53.690.500</b>	<b>80.352.100</b>	<b>75.442.052</b>	<b>28.273.700</b>	<b>47.168.352</b>

Tab. 2: Budgetentwicklung des ao. Haushaltes zum Regionalbahn- und Stubaitalbahnprojekt in €

Ausgaben lt. VA	Der Landtag stellte für dieses Projekt in den VA insgesamt 53,69 Mio. € zur Verfügung. Diese Mittel erhöhten sich um Zusatzkredite und Rücklagen, die aus nicht verbrauchten Mitteln des jeweiligen Vorjahres gebildet wurden, auf 80,35 Mio. €.
Ausgaben lt. RA	Das Land wies in den RA Ausgaben in Höhe von insgesamt 75,44 Mio. € aus. Davon entfielen 28,27 Mio. € auf die Rücklagenbildung. Somit betragen die tatsächlichen Zahlungen an die IVB bis zum Jahresende 2010 insgesamt 47,17 Mio. € und setzen sich aus 34,10 Mio. € für Fahrbetriebsmittel, 9,16 Mio. € für Infrastrukturmaßnahmen und 3,91 Mio. € für „Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen“ zusammen.
Kritik falsche Mittelzuordnung	Der LRH stellte kritisch fest, dass das Land im ao. Haushalt über die Finanzpositionen des Regionalbahnprojektes Mittel für „Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen“ bereit stellte, obwohl diese nicht dem Regionalbahnprojekt zuzuordnen waren.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Was die Kritik des Landesrechnungshofes betrifft, das Land Tirol habe im ao. Haushalt über die Finanzpositionen des Regionalbahnprojektes Mittel für „Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen“ zur Verfügung gestellt, obwohl diese nicht dem Regionalbahnprojekt zuzuordnen sind, wird klargestellt, dass grundsätzlich Finanzmittel seitens des Landes Tirol als Gesellschafter der IVB im Wege von Gesellschafterzuschüssen bereit gestellt werden. Aus Transparenzgründen wurden diese Gesellschafterzuschüsse im Landesbudget für Zahlungen, welche an die IVB für allgemeine Bereiche (Finanzposition (FIPOS) 1-650004-7470 001 - Fahrbetriebsmittel Straßenbahn und Stubaitalbahnen, Vorhaltekosten etc.) und für Zahlungen, welche an die IVB für den Bereich „Projekt Regionalbahn“ (FIPOS 1-650004-7470 002) geleistet wurden, getrennt dargestellt. Sämtliche Zuschüsse betreffend Abgeltung von Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen wurden im Zeitraum 2006 bis 2010 aus der FIPOS 1-650004-7470 001 geleistet und damit hinsichtlich des Finanzierungszweckes - es handelt sich um keine Finanzmittel für das „Projekt Regionalbahn“ - richtig zugeordnet.</i>
<b>Replik</b>	<b>Die Stellungnahme der Landesregierung ist insgesamt unverständlich; nach Aussage der Fachabteilung wurde aus den beiden Finanzpositionen für das Regionalbahnprojekt auch 3,91 Mio. € der IVB zur Verfügung gestellt.</b>

**Bundesbeteiligung** Eine der Voraussetzungen lt. Vertrag mit dem Bund für die Bundesbeteiligung ist die Einstufung des Regionalbahnprojektes als „Nebenbahn“ im Sinne des Eisenbahngesetzes. Dieser Nachweis ist jedoch noch ausständig.

Des Weiteren erfolgte eine Änderung der Realisierungsetappe „Hall - Haltestelle Technik West“ auf „Rum - Völs“.

**Folge für Land** Dadurch besteht die Gefahr, dass der Bund aus dem Vertrag aussteigt. Die Gebietskörperschaften Land und Stadt berechneten jedoch ihre Finanzierungsbeiträge ohne Berücksichtigung einer allfälligen Bundesfinanzierung. Somit könnten sich durch eine Zusage des Bundes zur Mitfinanzierung die Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften verringern.

**Kritik keine Neuvereinbarung mit Bund** Der LRH stellte kritisch fest, dass das Land die Verhandlungen für eine Vertragsanpassung des Finanzierungsübereinkommens noch nicht abschließen konnte.

**Empfehlung gemäß Art. 69 Abs. 4 TLO** Der LRH empfiehlt der Landesregierung, zur Sicherstellung der Bundesfinanzierung, die Verhandlungen mit dem Bund zu führen und zum Abschluss zu bringen.

**Stellungnahme der Regierung** *Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, zur Sicherstellung der Bundesfinanzierung, die Verhandlungen mit dem Bund zu führen und zum Abschluss zu bringen, darf angemerkt werden, dass das im Oktober 2004 zwischen Bund, Land, Stadt und IVB abgeschlossene Finanzierungsübereinkommen für ein Schieneninfrastrukturprojekt zwischen Hall und Technik West basierend auf dem Privatbahngesetz, das als eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährung von Bundesfördermitteln an die Nebenbahneigenschaft anknüpft, bislang nicht an die geänderte Situation (Projekt Völs - Innsbruck - Rum und allfälliger Erweiterung nach Hall) angepasst und adaptiert werden konnte.*

*Es gab hierzu bereits mehrere Gespräche zwischen Bund und Land, welche allerdings noch zu keinem politischen Konsens geführt haben; die Empfehlung wird weiter verfolgt.*

### 5.3. Kostenmanagement

Prüfbericht 2006

Der LRH stellte im Prüfbericht des Jahres 2006 unter anderem fest, dass die Gesamtkosten bei innerstädtischen Schienenprojekten erfahrungsgemäß rd. 40 % über den bei Projektgenehmigung prognostizierten Kosten liegen würden. Daher müsste nach Ansicht des LRH mit Kosten zwischen rd. 350 bis rd. 400 Mio. € gerechnet werden.



Bild 5: Straßenbahngarnitur der IVB

Kosten lt.  
Maßnahmenunter-  
suchung

In der Maßnahmenuntersuchung vom Juli 2007 präsentierte das beauftragte Ingenieurbüro eine erste Abschätzung der Kosten für Infrastruktur und Fahrbetriebsmittel. Diese Kostenabschätzung berücksichtigte nun auch alle unmittelbaren im Rahmen des Projektes anfallenden Kosten, wie die Kosten für den Umbau und die Neuerrichtung von Ampelanlagen, für Quartiersgaragen und Parkhäuser sowie Grunderwerbskosten.

Des Weiteren berücksichtigte das beauftragte Ingenieurbüro eine Valorisierung der Errichtungskosten in Höhe von 1,5 % p.a. ab dem Jahr 2009 bis zum voraussichtlichen Bauende 2015. Da die Entscheidung nicht feststand, ob die Straßenbahnlinie O in Einfach- oder Doppeltraktion geführt werden soll, gab das Ingenieurbüro Kostenbandbreiten an.

Der LRH stellte jedoch fest, dass in der Maßnahmenuntersuchung nachstehende Kostenanteile „nicht abgeschätzt werden konnten“ und somit nicht eingerechnet waren:

- die Grundablösen (Bereich 5. Gymnasium, Technik West-Völs und Bruneckerstraße - Sillpark),
- die nicht unmittelbar dem Projekt zuordenbare Kosten (Umsetzung neues Verkehrskonzept, Grünraumkonzept udgl.) und
- die „schon getätigten Investitionen“ (Vorkosten) bis zum Jahr 2007 in Höhe von 65,21 Mio. € (Anteil Land 31,34 Mio. €)

In der nachstehenden Tabelle fasste der LRH die Kostenbestandteile lt. Maßnahmenuntersuchung zusammen. Für das Gesamtprojekt „Regionalbahn Hall - Völs“ inklusive „Straßenbahnkonzept Innsbruck“ sollen diese nun zwischen rd. 416 und rd. 435 Mio. € liegen.

Projektteile	Baukosten	Valorisierung	Risiko	Vorkosten	Gesamt
Gesamtprojekt: Hall - Völs	283 - 300	17 - 18	51 - 52	65	416 - 435
Teilprojekt Ost: Hall - Technik	252 - 269	14 - 16	46 - 47	65	377 - 397
Teilprojekt Ost: Rum - Völs	210 - 242	10 - 12	45 - 47	65	330 - 366
Teilprojekt Ost: Rum - Technik	170 - 196	7 - 9	40 - 41	65	282 - 311
Kernbereich: O-Dorf - Technik	155 - 178	6 - 7	38 - 39	65	264 - 289

Tab. 3: Gesamtkosten lt. Maßnahmenuntersuchung unter Berücksichtigung der Valorisierungs- und Risikokosten sowie der Vorkosten in Mio. €.

Die Infrastrukturkosten des „Straßenbahnkonzeptes Innsbruck“ berechnete das Ingenieurbüro mit rd. 40 Mio. €, welche zu 100 % von der Stadt zu tragen sind. Somit sollten die Gesamtkosten des Regionalbahnprojektes für das Teilprojekt „Rum - Völs“ zwischen rd. 290 und rd. 326 Mio. € und für das Gesamtprojekt „Hall - Völs“ zwischen rd. 376 und rd. 395 Mio. € liegen.

Wie bereits erwähnt, verfasste das Ingenieurbüro im Dezember 2007 eine Kostenschätzung für das Teilprojekt „Rum - Völs“ (inklusive Straßenbahnprojekt) mit Maximalkosten (bisherige und künftige) in Höhe von 371,39 Mio. €. Abzüglich der Kosten des Straßenbahnprojektes von rd. 40 Mio. € betragen die Gesamtkosten der Regionalbahn 331,39 Mio. €. Der Kostenbeitrag des Landes sollte dabei 162,89 Mio. € betragen. Mit den Mehrkosten durch die Betreuung der Vergabeverfahren, durch vertraglich vereinbarte Preisgleitungen bei den Fahrbetriebsmitteln und durch erforderliche Kreuzungsverbesserungen, sollten sich die Kosten dieses Teilprojektes auf 338,95 Mio. € und der Finanzierungsbeitrag des Landes auf 165,55 Mio. € erhöhen.



Finanzierungsbeitrag des Landes für Gesamtprojekt

Für das Teilprojekt „Rum - Hall“ ergibt das nun eine Kostenbandbreite von rd. 69 (Differenz der Kostenobergrenzen) bis rd. 86 Mio. € (Differenz der Kostenuntergrenzen). Der Finanzierungsanteil des Landes für die Teilprojekte außerhalb des Stadtgebietes beträgt 100 % (außer die Gemeinden finanzieren mit). Somit müsste mit einem Finanzierungsbeitrag des Landes für das Gesamtprojekt „Hall - Völs“ voraussichtlich rd. 235 Mio. € gerechnet werden.

**5.4. Teilprojekt „Sillpark - Haltestelle Technik West“**

Aufgrund des dringenden Erneuerungsbedarfes der Gleisanlagen, der zu erwartenden schnelleren Baudurchführung im innerstädtischen Bereich und der so genannten „Kanalbauoffensive“ in Innsbruck war klar, dass mit dem „Westast“ vom „Sillpark bis Haltestelle Technik West“ begonnen werden soll.

Die IVB beauftragte deshalb das Ingenieurbüro, ein detaillierte Kostenschätzung nach Straßenabschnitten für diesen Streckenabschnitt zu erstellen (siehe Tabelle 5).

Baulos	Straßenabschnitt	Gleisbau	Leitungsuml.	Planung	Risikovors.	Gesamtko.
Bruneckerstr.	Sillpark-HBF	2.948.098	968.712	392.569	1.352.314	5.661.693
<b>Ostast</b>	<b>Teilabschnitt</b>	<b>2.948.098</b>	<b>968.712</b>	<b>392.569</b>	<b>1.352.314</b>	<b>5.661.693</b>
Salurnerstr.	HBF-Triumfopf.	1.469.089	475.360	177.717	636.650	2.758.816
Maria-Theresien-Str.	Triumpfopf.-Anichstr.	774.238	241.848	91.394	332.244	1.439.724
Anichstr.	Bürgerstr.-Klinikkr.	1.801.075	621.384	217.993	792.136	3.432.588
Klinikkreuzung	Klinikkr.-Rössl	2.070.010	637.528	250.314	887.355	3.845.207
Höttinger Au	Rössl-Layrstr.	1.979.774	567.888	234.877	834.762	3.617.301
Höttinger Au	Layrstr.-Bachlechnerstr.	1.832.577	617.936	219.563	801.023	3.471.099
Höttinger Au	Bachlechnerstr.-ÖBB	1.688.856	511.608	204.197	721.398	3.126.059
Kranebitter Allee	ÖBB-Nebenfahrbahn	958.502	176.168	115.549	375.066	1.625.285
Kranebitter Allee	Nebenfahrb.-Fischerh.	3.280.404	1.093.560	380.829	1.600.188	6.354.981
Kranebitter Allee	Fischerh.-Technikkr.	5.797.948	1.196.742	686.144	2.359.250	10.040.084
Technikerstr.	Technikkr.-VFH-Str.	3.492.564	1.094.408	417.991	1.501.489	6.506.452
Technikerstr.	VFH-Str.-TechnikW	3.671.504	1.272.688	444.399	1.616.577	7.005.168
<b>Westast</b>	<b>Gesamt o. Völs</b>	<b>28.816.541</b>	<b>8.507.118</b>	<b>3.440.967</b>	<b>12.458.138</b>	<b>53.222.764</b>
<b>Gesamtsummen</b>	<b>Sillpark-Technik West</b>	<b>31.764.639</b>	<b>9.475.830</b>	<b>3.833.536</b>	<b>13.810.452</b>	<b>58.884.457</b>
Zusatzkosten	Nicht zuordenbare	1.655.000	400.000	179.799	920.441	3.155.240
<b>Gesamtsummen</b>	<b>Sillpark-Technik West</b>	<b>33.419.639</b>	<b>9.875.830</b>	<b>4.013.335</b>	<b>14.730.893</b>	<b>62.039.697</b>

- Leit.uml.            Leitungsumlegungen
- Risikovors.        Risikovorsorge
- Gesamtko.         Gesamtkosten
- HBF                Hauptbahnhof
- ÖBB                ÖBB-Unterführung von der Höttinger Au zur Kranebitter Allee
- Fischerh.         Fischerhäusweg
- Technikkr.        Kreuzung Technikerstraße Kranebitter Allee
- VFH-Str.          Viktor-Franz-Hess-Straße

Tab. 4: Kostengliederung des Ingenieurbüros nach Streckenabschnitten in Mio. €.

	<p>Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass die Gesamtkosten für die Strecke „Sillpark - Technik West“ 62,04 Mio. € betragen sollen. Für Kosten für die „(Teil)Etappe 1a“ (Sillpark bis Fischerhäuslweg) würden 37,23 Mio. € betragen (inkl. anteiliger „nicht zuordenbarer Zusatzkosten“).</p>
Aufbau der Kostenverfolgung der IVB	<p>Diese Kostenschätzung war für die IVB die Basis für ihre weitere Kostenverfolgung.</p> <p>Im Zuge der Prüfung stellte der LRH fest, dass die Gesamtkostendarstellung der IVB von jener des Ingenieurbüros abwich, weil die „nicht zuordenbaren Zusatzkosten“ außer Ansatz blieben (die IVB berücksichtigte lediglich „Risikokosten“ in Höhe von € 655.000) wodurch die Gesamtkosten für die Strecke „Sillpark - Haltestelle Technik West“ voraussichtlich 59,54 Mio. € betragen sollten.</p> <p>Parallel dazu führte die IVB eine eigene Kostenverfolgung für die Etappe 1a, in der sie eine zusätzliche Valorisierung der Baupreise und Massenreserven in Höhe von 15 % einführte. Nach dieser Berechnung sollen die Kosten für das Teilprojekt rd. 48 Mio. € betragen.</p>
Kritik uneinheitliche Kostentabellen	<p>Der LRH stellte kritisch fest, dass uneinheitliche Kostentabellen und Kostenbewertungen erfolgten.</p> <p>Die Folge war, dass in der Abteilung Verkehrsplanung keine jederzeit abrufbare Kostenübersicht vorlag.</p>
Auftragserfassung	<p>Zur Kostenverfolgung wurden die Auftragssummen aller Auftragnehmer in die Kostenverfolgungstabellen eingearbeitet. Die IVB berichtete in den einzelnen „Berichten zum Projektfortschritt“ zwar über die jeweiligen Vergabesummen, stellte jedoch die Auswirkungen auf die Gesamtkosten nicht dar.</p>
Mehrkosten straßenbauliche Begleitmaßnahmen	<p>Die IVB teilte im „Bericht zum Projektfortschritt“ vom Januar 2010 mit, dass Mehrkosten für „dringend erforderliche straßenbauliche Baumaßnahmen“ entlang der Streckenführung Höttinger Au und Kranebitter Allee in Höhe von 5,97 Mio. € anfielen. Die Landesregierung bestätigte im Beschluss vom Februar 2010 und der Landtag im Mai 2010, diese Mehrkosten gemäß Vereinbarung mit einem Drittel zu übernehmen.</p>

Mehrkosten  
Fußgänger-  
unterführung  
zum Sillpark

Eine weitere Mehrkostenanmeldung (Mehr- und Minderkosten) erfolgte im „Bericht zum Projektfortschritt“ vom November 2010 für die Fußgängerunterführung unter der ÖBB-Trasse zum „Sillpark“ in Höhe von letztlich € 260.000.

Mehrkosten  
Gleisdämpfung  
Klinikbereich

Im selben Bericht wurde darüber informiert, dass im Bereich der Anichstraße und im angrenzenden Klinikareal Behandlungs- und Laborbereiche untergebracht sind, die vor Lärm und Erschütterungen zu schützen sind. Für diesen Bauabschnitt waren zusätzliche Gleisdämpfungsmaßnahmen erforderlich, die jedoch nicht quantifiziert wurden.

Mehrkosten  
Grundstücks-  
ablösen

Um einen Überblick über die Grundstückskosten zu bekommen, beauftragte die IVB im Jahre 2009 einen Sachverständigen, die Verkehrswerte für die Ablöse der Grundstücke zu ermitteln. Diese Berechnungen fanden keinen Eingang in das Kostenmanagement, da der IVB die „ermittelten Verkehrswerte als zu unsicher“ erschienen.

Etappe 1a -  
Straßenabschnitt  
„Sillpark - HBF“

Eine Kostenprognose liegt für den ersten Bauabschnitt „Sillpark - Hauptbahnhof“ der „Etappe 1a“ vor. Laut IVB sind zwar noch nicht alle Schlussrechnungen abgerechnet, sie erwartet jedoch eine geringfügige Kostenunterschreitung von ca. € 100.000 gegenüber der Kostenberechnung. Für die anderen in Bau befindlichen Bauabschnitte gibt es noch keine Kostenprognosen.



Bild 6: Kreuzung Anichstraße - Bürgerstraße

Vermischung zweier Kostenmanagementsysteme Ein weiteres Beispiel für das nicht zufriedenstellende Kostenmanagement ist die Tatsache, dass in den Projektberichten die Begriffe und die Systematik von zwei verschiedenen Kostenmanagementsystemen (ÖNORM B 1801-1<sup>1</sup>, ÖGG-Richtlinie<sup>2</sup>) verwendet werden.

Feststellung Kostenmanagement Zusammenfassend stellte der LRH fest, dass die IVB Kostenänderungen und deren Auswirkungen auf die Gesamtkosten nicht erfasste.

Zum Beispiel blieben für den Streckenabschnitt „Sillpark - Haltestelle Technik West“ die prognostizierten Gesamtkosten bei 59,54 Mio. € und für den Teilabschnitt „Etappe 1a, Sillpark - Fischerhäuslweg“ bei 47,69 Mio. €.

Stellungnahme der Regierung *Die IVB berichtet in den regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppen über den Projektfortschritt sowie die Projektkostenentwicklung. Hiezu werden von der IVB entsprechende schriftliche Berichte erstellt. Das qualifizierte Berichtswesen der IVB ist Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses der Projektpartner im Rahmen der projektbegleitenden Kontrolle. So wurden auch die Empfehlungen des Landesrechnungshofes (Anwendung ÖNORM B 1801-1 „Bauprojekt- und Bauobjektmanagement“) geprüft und im Ergebnis ein System der Kostenverfolgung ausgearbeitet, das nach Ansicht der Arbeitsgruppe den Erfordernissen am besten Rechnung trägt. Insoweit ist daher festzustellen, dass das Berichtswesen einen gewissen Entwicklungsprozess durchgemacht hat und ein Konsens der Projektpartner zur derzeitigen Struktur vorliegt.*

*Das Berichtswesen der IVB stellt nach Meinung der Tiroler Landesregierung ein vollständiges und nachvollziehbares Kostenmanagement dar. Aktuell darf angeführt werden, dass nach Mitteilung der IVB beim Abschnitt Museumstraße / Bruneckerstraße (dem anspruchsvollsten Abschnitt des Gesamtprojektes) die Kosten deutlich unterschritten wurden.*

---

<sup>1</sup> ÖNORM B 1801-1 Bauprojekt- und Objektmanagement; Teil 1: Objektterrichtung, Ausgabe 1.6.2009; © Austrian Standards Institute 2009

<sup>2</sup> ÖGG-Richtlinie „Kostenermittlung für Projekte der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung relevanter Projektrisiken“; © Österreichische Gesellschaft für Geomechanik im Oktober 2005

**Replik** Der LRH teilt die Auffassung der Landesregierung nicht, dass alleine das „qualifizierte“ Berichtswesen der IVB ein vollständiges und nachvollziehbares Kostenmanagement darstelle. Nach Ansicht des LRH sind für ein wirkungsvolles Kostenmanagement alle Kostenveränderungen zu erfassen und zu begründen sowie deren Auswirkungen auf das Gesamtprojekt darzustellen.

Kritik mangelnde Kontrolle Abteilung Verkehrsplanung Wie bereits erwähnt, führte die Abteilung Verkehrsplanung keine eigene Kostenverfolgung durch, sondern übernahm diese von der IVB. Der LRH stellte dazu kritisch fest, dass die Abteilung es verabsäumte, ein vollständiges und nachvollziehbares Kostenmanagement von der IVB zu verlangen. Die Folge davon ist, dass die Abteilung nicht in der Lage war, die zu erwartenden Gesamtkosten jederzeit darzustellen.

*Stellungnahme der Regierung* Die Abteilung Verkehrsplanung führt jährlich mit der Stadt Innsbruck (Finanzabteilung) Rechnungsprüfungen bei der IVB durch. Darüber hinausgehende zusätzliche Kontrolltätigkeiten sind aber aufgrund der beschränkten Personalressourcen nicht möglich. Folglich ist aufgrund des qualifizierten Berichtswesens die Landesregierung der Ansicht, dass eine eigenständige Kostenverfolgung seitens der Abteilung Verkehrsplanung verzichtbar ist.

## **6. Terminentwicklung - Terminplanung**

2003 Im Grundsatzbeschluss der Landesregierung für das „Regionalbahn- und Regionalbussystem“ vom November 2003 war eine voraussichtliche Inbetriebnahme der innerstädtischen Straßenbahntrasse (O-Dorf bis Technische Universität) als Bestandteil des „Tiroler Regionalbahnsystems im Großraum Innsbruck“ mit spätestens Ende des Jahres 2013 vorgesehen.

2004 Im Finanzierungsübereinkommen „Regionalbahnsystem im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ vom Oktober 2004 legten die Vertragspartner Bund, Land, Stadt und IVB fest, dass die Mittelbereitstellung für die Regionalbahn von „Hall nach Völs“ im Zeitraum von 2005 - 2014 erfolgen sollte.

2007 - Rahmenterminplan Regionalbahnprojekt Die nächste terminliche Festlegung für das Regionalbahnprojekt (Hall-Völs) erfolgte in der Maßnahmenuntersuchung 2007. Darin wurden erstmals die einzelnen Projektabschnitte zeitlich detailliert dargestellt:

## Terminentwicklung - Terminplanung

---

Planungen für Konzessionsansuchen	03-2007 - 12-2007
Hauptbahnhof bis Technik West	10-2007 - 12-2009
Linie 3 provisorische Durchmesserlinie „Amras - Allerheiligen“	ab 10-2010
Hauptbahnhof bis O-Dorf	04-2010 - 12-2012
Linie 3 und Linie O Endzustand als Durchmesserlinie	ab 10-2012
O-Dorf bis Rum	10-2011 - 09-2013
Technik West bis Völs	07-2012 - 03-2014
Regionalbahn Rum - Völs Endzustand	ab 04-2014
Rum - Thaur - Hall	07-2013 - 06-2015
Regionalbahn Hall - Völs Endzustand	ab 04-2015

Die Zeiträume umfassten die Planungs- und die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme unter der Bedingung, dass in mehreren Bauabschnitten gleichzeitig gebaut werden konnte. Das Land und die Stadt übertrugen der IVB auch die Detailterminplanung.

Diese Terminfestlegung fand Eingang im Regierungsbeschluss 2007 und Landtagsbeschluss 2008 und ist somit der letzte, der Landesregierung und dem Landtag, zur Verfügung gestellte Terminplan.

*Stellungnahme der  
Regierung*

*Richtig ist, dass seit der Beschlussfassung im Jahr 2010 keine Aktualisierung des Ganttplans eingefordert wurde. Dies erschien auch nicht zwingend erforderlich, da auf Basis der regelmäßigen Berichterstattung der IVB der Projektfortschritt schriftlich dokumentiert und regelmäßig von der Arbeitsgruppe geprüft wird; insofern können kontinuierlich Abweichungen vom Projektzeitablauf festgestellt werden.*

**Replik**

**Laut Projektleitlinie des Landes Tirol ist die anfänglich erstellte Projektplanung aufgrund von Projektänderungen regelmäßig zu überarbeiten und zu korrigieren. Eine alleinige regelmäßige Berichterstattung über den Projektfortschritt ist nach Ansicht des LRH nicht ausreichend.**

Verzug Planungsphase	Wie bereits erwähnt, sollte mit den Planungs- und Bauarbeiten des Streckenabschnittes „Sillpark - Haltestelle Technik West“ begonnen werden. Der erste Planungs- und damit auch Bauverzug ergab sich jedoch bereits im Frühjahr 2008, weil die Stadt Innsbruck einen Planungsstopp verordnete. Dieser wurde erst im Januar 2009 aufgehoben.
Folge verspäteter Baubeginn	Dies führte zu verspäteten Behörden- und Genehmigungsverfahren und führte letztendlich zu einer gesamten Bauverzögerung von rd. zwei Jahren.
Verzug durch Änderung in der Bauabwicklung	<p>Die Stadt beschloss, aufgrund der innerstädtischen Verkehrsproblematik ein gleichzeitiges Bauen von mehreren Straßenabschnitten zu untersagen. Dies führte zu einer weiteren Terminverschiebung von derzeit mindestens einem Jahr in der „Etappe 1a“.</p> <p>Die bisherigen Projektverzögerungen von bisher drei Jahren führten jedoch zu keiner Anpassung der Terminpläne.</p> <p>Aus den bekanntgegebenen Terminverzögerungen erachtet der LRH eine Inbetriebnahme des gesamten Regionalbahnprojektes von „Hall nach Völs“ vor Mitte 2018 als nicht realistisch.</p>
Kritik Terminverfolgung	Der LRH stellte kritisch fest, dass es die Abteilung Verkehrsplanung unterließ, von der IVB eine laufende grafische Soll-Ist-Darstellung aller Termine und deren Auswirkungen auf den Gesamtterminplan zu verlangen.
Stellungnahme der Regierung	<p><i>Dazu wird seitens der Tiroler Landesregierung angemerkt, dass der Grundsatzbeschluss auf der Kostenkalkulation der Maßnahmenuntersuchung von ILF basiert. Dieser Maßnahmenuntersuchung war ein Zeitplan für die Realisierung des Gesamtprojekts bis Mitte 2015 unter der Voraussetzung spezifischer Rahmenbedingungen unterstellt.</i></p> <p><i>Angesichts der bisherigen Verzögerungen konstatiert der Landesrechnungshof, dass eine Inbetriebnahme der Regionalbahn zwischen Völs und Rum vor Mitte 2018 unrealistisch ist. In Rahmen der Aktualisierung der Projektkosten und des Terminplanes des Gesamtprojektes werden daher künftig insbesondere folgende Aspekte einfließen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Valorisierung der Projektkosten auf Basis eines aktualisierten Zeitplanes,</i></li></ul>

- *Berücksichtigung der Projektoptimierungen (betrifft insbesondere West- und Ostast),*
- *monetäre Bewertung neuer Erkenntnisse auf Basis der gewonnenen Erfahrungen im Rahmen der Umsetzung der Etappe 1a und*
- *Genehmigungsrisiko.*

*Als besonders kritisch im Hinblick auf die Einhaltung eines Bauzeitplanes erweist sich eine seriöse Einschätzung des Genehmigungsrisikos, das sich bekanntlich im Wesentlichen außerhalb der Errichter- und Bestellersphäre befindet.*

*Für den Projekterfolg wird es zudem entscheidend sein, so rechtzeitig die erforderlichen Finanzierungsbeschlüsse von Stadt und Land zu erwirken, sodass das Projekt kontinuierlich - also ohne Unterbrechungen - umgesetzt werden kann. Nur auf diese Weise ist ein Projektzeitplan einhaltbar.*

*Bei der Umsetzung der Etappe 1a wurde das Genehmigungsrisiko bereits schlagend. Gegen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Haltestelle Sillpark und Fischerhäuslweg vom 28. Juni 2010 wurden Berufungen erhoben. Das BMVIT, als oberste Eisenbahnbehörde, hat mit Berufungsbescheid vom 13. September 2011 die Berufungen abgewiesen, wodurch der Bescheid erst 15 Monate nach dessen Erlassung durch den Landeshauptmann in Rechtskraft erwuchs. Auf Basis der rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann erst jetzt - somit deutlich verzögert - das Enteignungsverfahren durchgeführt werden. Die IVB hat bereits den Enteignungsantrag unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen bei der Behörde eingebracht. Der weitere Projektfortschritt wird nunmehr ganz entscheidend vom Ausgang des Enteignungsverfahrens abhängen. Aufgrund dieser großen Unsicherheiten wurde auch von der IVB kein aktualisierter Terminplan für die Etappe 1a erstellt.*

*Nach positivem Abschluss des Enteignungsverfahrens wird die Landesregierung einen neuen Terminplan für die Etappe 1a von der IVB einfordern.*

*Hinsichtlich eines Terminplans für das Gesamtprojekt ist noch zu ergänzen, dass der IVB diesbezüglich auch kein Auftrag erteilt wurde.*



Der Vollständigkeit halber darf der aktuelle Beauftragungsumfang der IVB hervorgehoben werden:

- Umsetzung der Etappe 1a (Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum fünften Gymnasium),
- Funktions- und Einreichplanung für die Etappen 1 und 2 sowie
- Funktionsplanung für die Etappen 3 und 4.

**Replik**

**Dem LRH sind die Gründe der derzeitigen Projektverzögerung und die weiteren Projektrisiken sehr wohl bewusst. Trotzdem hat ein Projektmanagement diese Risiken abzuschätzen und zu bewerten und einen Gesamtterminplan zu erstellen.**

## **7. Zusammenfassung**

---

Das „Regionalbahnprojekt für den Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ besteht aus dem Gemeinschaftsprojekt „Regionalbahn“ von Land und Stadt und den Teilprojekten der Stadt zur „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ und dem „Ersatz der Buslinie O durch eine neue Straßenbahnlinie O“.

**Syndikatsvertrag**

Der LRH stellte fest, dass die Eigentumsverhältnisse vom Land an der IVB mit 4 % in einem Missverhältnis zum Finanzierungsanteil des Regionalbahnprojektes von rd. 49 % stehen. Die Folgen und Gefahren aus dem fehlenden Syndikatsvertrag für das Land bestanden darin, dass für die IVB keine Pflicht zur Umsetzung von Entscheidungen der Systempartner aus den Projektgruppen bestand. Des Weiteren bestand für das Land die Gefahr, von den beiden anderen Eigentümern überstimmt zu werden.

Zur Gleichstellung der Eigentümer für das Regionalbahnprojekt vereinbarten die Systempartner Land, Stadt und IVB einen Syndikatsvertrag zu verfassen. Dieser war zum Zeitpunkt der Einschau jedoch noch immer nicht abgeschlossen. Der LRH empfahl daher dem Land den Syndikatsvertrag zum Abschluss zu bringen.

**Projektstruktur**

Die Projektpartner erkannten schon im Jahr 2005 die Notwendigkeit einer Projektstruktur und richteten im selben Jahr eine „Steuerungs- und Koordinierungsgruppe“ aber keine weiteren Arbeitsgruppen ein. Erst im Frühjahr 2009 richteten die Systempartner Land, Stadt und IVB für die „(Teil)Etappe 1a“ die Projektgruppen ein und die IVB erstellte ein Projektorganigramm.

	<p>Der LRH kritisierte, dass es keine durchgängige Projektstruktur für das Gesamtprojekt gab und eine Beschreibung der Rollenverteilungen und Verantwortlichkeiten der Projektpartner in einem Projektstrukturhandbuch unterblieb.</p>
Personalressourcen Land	<p>Die IVB als Errichterin und Betreiberin trägt die Gesamtverantwortung für das Regionalbahnprojekt. Daher entschloss sich das Land für die Strategie, nur geringe Personalressourcen einzusetzen. Der LRH stellte jedoch fest, dass mit den insgesamt aufgewendeten 20 % VBÄ von zwei Bediensteten eine aktive und umfassende Projektbegleitung nicht gewährleistet werden kann. Der LRH empfahl daher, eine effiziente Projektstruktur im Einklang zum Syndikatsvertrag einzufordern.</p>
Beschlusslage - Finanzierungsanteil Land	<p>Im Januar 2008 genehmigte der Landtag für das Regionalbahnprojekt für die Streckenführung „Rum - Völs“ den Finanzierungsbeitrag in Höhe von 131,55 Mio. €, wobei die „schon getätigten Investitionen“ nicht eingerechnet waren. Bis zum Jahresende 2010 fasste das Land weitere Beschlüsse, in denen angemeldete Mehrkosten genehmigt wurden. Somit beträgt inklusive der „schon getätigten Investitionen“ der gesamte Finanzierungsbeitrag des Landes mit Beschlusslage 2010 für den Streckenabschnitt „Rum - Völs“ 165,55 Mio. €.</p>
Budget und Mittelbereitstellung	<p>Die Mittelbereitstellung des Landes für das Regionalbahnprojekt erfolgte über den ao. Haushalt. Die Finanzierungsbeiträge wurden als Gesellschaftereinlage in der IVB eingebracht. Der Landtag stellte für dieses Projekt bis zum RA 2010 in den VA insgesamt 53,69 Mio. € zur Verfügung. Diese Mittel erhöhten sich um Zusatzkredite und Rücklagen auf 80,35 Mio. €. In den RA wies das Land Ausgaben in Höhe von insgesamt 75,44 Mio. € aus wovon 28,27 Mio. € auf die Rücklagenbildung entfielen. Die tatsächlichen Zahlungen an die IVB betragen bis zum Jahresende 2010 insgesamt 47,17 Mio. €.</p>
Finanzierungs- übereinkommen Bund	<p>Im Oktober 2004 vereinbarten der Bund, das Land, die Stadt und die IVB das „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“. Eine der Voraussetzungen im Vertrag ist die Einstufung des Regionalbahnprojektes als „Nebenbahn“ im Sinne des Eisenbahngesetzes. Dieser Nachweis ist jedoch noch ausständig.</p>

Des Weiteren erfolgte die Änderung der Realisierungsetappe von „Hall - Haltestelle Technik West“ auf „Rum - Völs“. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Bund aus dem Vertrag aussteigt und die Gebietskörperschaften Land und Stadt könnten ihre Finanzierungsbeiträge nicht reduzieren. Der LRH empfahl dem Land die Verhandlungen mit dem Bund zur Sicherung einer Bundesfinanzierung zu führen und abzuschließen.

**Kostenmanagement** In der Maßnahmenuntersuchung vom Juli 2007 präsentierte das Ingenieurbüro erstmals Kostenbandbreiten für verschiedene Streckenabschnitte. Die Gesamtkosten ohne Straßenbahnanteil sollten für des Teilprojektes „Rum - Völs“ zwischen rd. 290 und rd. 326 Mio. € und für das Gesamtprojekt „Hall - Völs“ zwischen rd. 376 und rd. 395 Mio. € liegen.

Mit Beschlusslage zum Jahresende 2010 berechnete das Ingenieurbüro und die IVB für das Teilprojekt „Rum - Völs“ Maximalkosten in Höhe von 338,95 Mio. €. Davon hatte das Land einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 165,55 Mio. € (rd. 49 %) zu übernehmen. Für die Streckenerweiterung nach Hall müsste das Land für das Regionalbahnprojekt „Hall - Völs“ jedoch Finanzmittel von voraussichtlich rd. 235 Mio. € bereitstellen.

**Teilprojekt „Sillpark - Haltestelle Technik West“** Die IVB erstellte auf Basis der detaillierten Kostenberechnung des Ingenieurbüros ihr Kostenmanagement. Zur Kostenverfolgung arbeitete die IVB die Auftragssummen in die Kostenverfolgungstabellen ein. Die IVB berichtete in ihren „Berichten zum Projektfortschritt“ über entstandene Mehr- und Minderkosten, führte sie jedoch in der Kostenverfolgungstabelle nicht mit.

Der LRH stellte dabei fest, dass die IVB Kostenänderungen und deren Auswirkungen auf die Kosten des Teilprojektes und auf das Gesamtprojekt nicht darstellte. Des Weiteren stellte der LRH fest, dass die IVB in ihrer Kostenverfolgung uneinheitliche Kostentabellen und Kostenbeträge verwendete. Der LRH kritisierte daher das Versäumnis des Landes, eine nachvollziehbare und vollständige Gesamtkostendarstellung vom Projektmanagement zu verlangen.

**Terminplanung** Im Regionalbahnprojekt traten seit dem Grundsatzbeschluss 2003 mehrere Terminverschiebungen ein. Der im Regierungsbeschluss 2007 genehmigte Terminplan wies eine späteste Inbetriebnahme des Regionalbahnprojektes im Jahr 2015 aus. Durch den Planungsstopp der Stadt kam es zu verspäteten Genehmigungsverfahren und zu weiteren Verzögerungen in der Planung. Dies führte zu einer Terminverschiebung von ca. zwei Jahren. Zudem beschloss die Stadt, aufgrund der innerstädtischen Verkehrsproblematik, ein gleichzeitiges

Bauen mehrere Straßenabschnitte zu untersagen. Dies führte in der „(Teil)Etappe 1a“ zu einer weiteren Verzögerung von mindestens einem Jahr. Der LRH stellte fest, dass die bisherigen Projektverzögerungen von derzeit drei Jahren zu keiner Anpassung der Terminpläne führte.

Der LRH ist der Ansicht, dass mit einer Inbetriebnahme des gesamten Regionalbahnprojektes von Hall nach Völs nicht vor Mitte 2018 zu rechnen ist. Der LRH kritisierte daher das Versäumnis des Landes, eine nachvollziehbare und vollständige Terminplanung vom Projektmanagement zu verlangen.



DI Reinhard Krismer  
Innsbruck, am 28.12.2011

## **Hinweise**

**Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der LRH die Äußerung der Tiroler 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

Fax 0512/508-2125

verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at

DVR:0059463

An den  
Landesrechnungshof

i m H a u s e

---

### Rohbericht des Landesrechnungshofes "Bericht über die Prüfung Regionalbahn Projektstruktur Kosten- und Terminentwicklung"; Äußerung der Landesregierung

Geschäftszahl VEntw-RL-88/4-2011

Innsbruck, 15.12.2011

Der Landesrechnungshof hat von Juli bis November 2011 die Projektstruktur sowie die Kosten- und Terminentwicklung der Regionalbahn einer Prüfung unterzogen und den Rohbericht vom 23. November 2011, Zl. LR-1040/33, erstellt. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 20. Dezember 2011 hierzu folgende

### Ä u ß e r u n g:

#### Zu Punkt 3.3. Syndikatsvertrag Land-Stadt-IVB/IKB

#### **Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 15)**

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, entsprechende Entscheidungen einzufordern und den Syndikatsvertrag zu einem Abschluss zu bringen, wird aufgegriffen.

Es darf angemerkt werden, dass aufgrund der sehr unterschiedlichen Positionen und Interessenlagen es bis heute nicht gelungen ist, einen Konsens zwischen den Systempartnern zu finden. Die Abteilung Verkehrsplanung des Landes Tirol, die auch die Unterarbeitsgruppe Vertrag leitet, bemüht sich allerdings seit Frühjahr 2009 intensiv um die Ausarbeitung eines Syndikatsvertrages, welcher die wesentlichen Grundlagen des Projekts (Planung, Bau, Instandhaltung der Infrastruktur sowie Betrieb), die Rechte und Pflichten der Gesellschafter, aber auch Detailregelungen (beispielsweise über Mehrkosten, Exit-Szenarien, Projektstruktur, Berichtswesen etc.) beinhalten soll. Zuletzt wurde eine renommierte Anwaltskanzlei in Innsbruck mit der rechtlichen Beratung für die Ausarbeitung eines Vertrages beauftragt.

## Zu Punkt 4.2. Resümee der Projektstruktur

### **Kritik – zu wenig Personalressourcen (Seiten 19f)**

Die Feststellung des Landesrechnungshofes, dass die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnbahn GmbH (IVB) als Errichterin und Betreiberin des Regionalbahnprojektes die gesamte Projektverantwortung trägt und sich das Land Tirol aus diesem Grund für die Strategie entschied, nur geringe Personalressourcen zur Verfügung zu stellen, bedarf insofern einer Klarstellung, als bislang bei der IVB 1 ½ Mitarbeiter für die Projektabwicklung abgestellt waren. Mittlerweile wurde mit Zustimmung der Steuerungsgruppe der Personalstand bei der IVB auf 3 ½ erhöht. Zwei weitere Mitarbeiter können zukünftig bei Bedarf noch zusätzlich für das Projekt von der IVB angestellt werden.

### **Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 20)**

Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine effiziente Projektstruktur in Einklang zum Syndikatsvertrag mit zu gestalten um eine vollständige und nachvollziehbare Projektsteuerung und –kontrolle sicher zu stellen.

Auf den Seiten 16f beschreibt der Landesrechnungshof zutreffend den Aufbau der Projektstruktur in Form der Projektsteuerungsgruppe, Arbeitsgruppe und Unterarbeitsgruppen und führt weiters aus, dass die Steuerungsgruppe die IVB mit dem Projektmanagement beauftragt hat. Die IVB hat sodann in enger Abstimmung mit den verschiedenen Dienststellen von Stadt und Land das im Bericht auf Seite 18 abgebildete Organigramm der Projektstruktur (Bild 2) entworfen.

Diese Projektstruktur wurde von der Steuerungsgruppe angenommen und beschreibt alle relevanten Projektpartner in den drei Phasen der Planung, Genehmigung sowie Umsetzung des Projekts. Die konkreten Rollen der Akteure, ihre Rechte und Pflichten sind nicht gesondert beschrieben und ein Projekthandbuch im formalen Sinne nicht vorhanden, da die Projektpartner ihre Aufgaben vielmehr im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten wahrnehmen. Die Empfehlung, diesbezüglich Regelungen im Vertragswerk des Syndikatsvertrages vorzusehen, wird bei dessen Erstellung berücksichtigt.

## Zu Punkt 4.2. Resümee der Projektstruktur, zu Punkt 5.1. Projektfinanzierung, zu Punkt 5.4. Teilprojekt „Sillpark – Haltestelle Technik West“ sowie zu Punkt 6. Terminentwicklung – Terminplanung

**Kritik – zu wenig Personalressourcen (Seite 19f),**

**Kritik – keine Gesamtdarstellung in den Beschlüssen (Seite 24),**

**Kritik – uneinheitliche Kostentabellen(Seite 29),**

**Feststellung – Kostenmanagement (Seite 30),**

**Kritik – mangelnde Kontrolle Abteilung Verkehrsplanung (Seite 31),**

**Kritik – Terminverfolgung (Seite 32)**

Zum Vorwurf des fehlenden durchgängigen, vollständigen und nachvollziehbaren Kosten- und Terminmanagements ist festzuhalten, dass der Abteilung Verkehrsplanung für den Regierungsbeschluss der Etappe 1a vom 23. Februar 2010 ein aktueller Ganttplan (2010) sowie eine aktuelle Kostenschätzung der IVB zugrunde lagen. Im Regierungsbeschluss wurde auch bereits im Vorgriff auf den in Rede stehenden Syndikatsvertrag ein qualifiziertes Berichtswesen festgeschrieben.



Die IVB berichtet in den regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppen über den Projektfortschritt sowie die Projektkostenentwicklung. Hierzu werden von der IVB entsprechende schriftliche Berichte erstellt. Das qualifizierte Berichtswesen der IVB ist Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses der Projektpartner im Rahmen der projektbegleitenden Kontrolle. So wurden auch die Empfehlungen des Landesrechnungshofes (Anwendung ÖNORM B 1801-1 „Bauprojekt- und Bauobjektmanagement“) geprüft und im Ergebnis ein System der Kostenverfolgung ausgearbeitet, das nach Ansicht der Arbeitsgruppe den Erfordernissen am besten Rechnung trägt. Insoweit ist daher festzustellen, dass das Berichtswesen einen gewissen Entwicklungsprozess durchgemacht hat und ein Konsens der Projektpartner zur derzeitigen Struktur vorliegt.

Das Berichtswesen der IVB stellt nach Meinung der Tiroler Landesregierung ein vollständiges und nachvollziehbares Kostenmanagement dar. Aktuell darf angeführt werden, dass nach Mitteilung der IVB beim Abschnitt Museumstraße / Bruneckerstraße (dem anspruchsvollsten Abschnitt des Gesamtprojektes) die Kosten deutlich unterschritten wurden.

Die Abteilung Verkehrsplanung führt jährlich mit der Stadt Innsbruck (Finanzabteilung) Rechnungsprüfungen bei der IVB durch. Darüber hinausgehende zusätzliche Kontrolltätigkeiten sind aber aufgrund der beschränkten Personalressourcen nicht möglich. Folglich ist aufgrund des qualifizierten Berichtswesens die Landesregierung der Ansicht, dass eine eigenständige Kostenverfolgung seitens der Abteilung Verkehrsplanung verzichtbar ist.

Richtig ist, dass seit der Beschlussfassung im Jahr 2010 keine Aktualisierung des Ganttplans eingefordert wurde. Dies erschien auch nicht zwingend erforderlich, da auf Basis der regelmäßigen Berichterstattung der IVB der Projektfortschritt schriftlich dokumentiert und regelmäßig von der Arbeitsgruppe geprüft wird; insofern können kontinuierlich Abweichungen vom Projektzeitablauf festgestellt werden.

#### **Zu Punkt 4.3. Datenbereitstellung**

##### **Kritik – fehlende Datenstruktur (Seite 20)**

Was die Anregung des Landesrechnungshofes, eine zentrale IT-gestützte Dokumentation des Projektablaufes einzurichten betrifft, ist seitens der Tiroler Landesregierung festzuhalten, dass derzeit die von der IVB beauftragten Planer einen direkten Zugang auf den Server der IVB haben. Zudem hat die Arbeitsgruppe am 9. Juli 2010 in der 14. Sitzung die Meinung vertreten, dass kein Erfordernis für diesen Datenzugang besteht und insbesondere bei der IT der Stadt Innsbruck Probleme bestehen.

#### **Zu Punkt 5.1. Projektfinanzierung**

##### **Entwicklung der Finanzierungsbeiträge bzw. Kritik – keine Gesamtdarstellung in den Beschlüssen (Seite 24)**

Der Landesrechnungshof listet **auf den Seiten 20ff** die Beschlusslage seit dem Jahr 2003 auf. Weiters trifft der Landesrechnungshof **auf Seite 24** die Feststellung, dass der Finanzierungsanteil des Landes unter Berücksichtigung der „schon getätigten Investitionen“ sowie weiterer zusätzlich genehmigter und zu finanzierenden Mehrkosten in Summe aktuell 165,55 Mio. Euro beträgt.

Die Tiroler Landesregierung kann sich dieser Schlussfolgerung, also konkret den bezifferten Kosten von 165,55 Mio. Euro, aus folgenden Gründen nicht anschließen:

Zum einen können die Ersatzbeschaffung der sechs Stubaitalfahrzeuge sowie der Mitfinanzierungsbeitrag des Landes an den 16 Fahrzeugen für die Straßenbahnlinien 1, 3 und 6 im Rahmen der Ersatzbeschaffung nicht dem Regionalbahnprojekt zugeordnet werden. Wie allein der Titel „Ersatzbeschaffung“ schon aussagt, geht es bei dieser Fahrzeugfinanzierung um Betriebsmittel, die auf

den bereits bestehenden Infrastrukturen eingesetzt werden und somit nicht für die Regionalbahn beschafft wurden. Wäre diese Ersatzbeschaffung nicht erfolgt, hätte die IVB sowohl den Betrieb auf der Stubaitalbahn als auch auf den genannten Straßenbahnlinien aufgrund des Alters der entsprechenden Fahrzeuge einstellen müssen.

Zum anderen handelt es sich bei der Regionalbahn um eine neue Schieneninfrastruktur, die Rum, Innsbruck und Völs miteinander verbinden wird; gegebenenfalls ist auch eine Verlängerung bis nach Hall vorgesehen. Für den Betrieb dieser neuen Bahn sind im Grundsatzbeschluss des Landes vom 18. Dezember 2007 in Summe 20 Straßenbahngarnituren (Linie O) sowie 12 Garnituren für die Regionalbahn „Rum – Völs“ vorgesehen. Die finanzielle Beteiligung des Landes an den anzuschaffenden Straßenbahngarnituren und vice versa jene der Stadt Innsbruck an den Regionalbahngarnituren fußt auf einer politischen Vereinbarung. Der Grundsatzbeschluss umfasst daher sowohl die erforderlichen Investitionen für den Bereich Infrastruktur als auch für den Absatzbereich.

Ebenso sind nach Ansicht der Tiroler Landesregierung die in den Jahren 2004 und 2005 getätigten Investitionen für die Infrastrukturmaßnahmen in der Anichstraße, Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße sowie Südtiroler Platz nur teilweise dem Regionalbahnprojekt zuordenbar. Diese Investitionen wurden vielmehr im Hinblick auf den Projektabbruch für die Direkthereinführung der Stubaitalbahn zur Verbesserung der bestehenden Infrastruktur getätigt (im Sinne der Herstellung des erforderlichen Gleisabstandes).

Unter diesen Gesichtspunkten sind nach Auffassung der Landesregierung nach wie vor jene Kosten maßgebend, die im Grundsatzbeschluss enthalten sind. Eine Aktualisierung der Kostensituation erfolgte bereits mit dem 2. Umsetzungsbeschluss für die Etappe 1a, in welchem für zusätzliche Begleitmaßnahmen im Straßenbau eine Kostenmehrung in Höhe von rund 6 Mio. Euro genehmigt wurde. Auf Grund des im Grundsatzbeschluss fixierten Kostenschlüssels erhöhen diese Mehrkosten mit 2 Mio. Euro den Landesanteil am Regionalbahnprojekt.

Zur Kritik des Rechnungshofes, dass die Regierungsbeschlüsse keine Gesamtdarstellung der Projektkosten enthielten, ist festzuhalten, dass im 2. Umsetzungsbeschluss vom 23. Februar 2010 auf Seite 2 der Begründung detailliert der Kostenrahmen des Grundsatzbeschlusses wiedergegeben wurde und auf Seite 4 auf Basis der aktualisierten Kostenschätzung der IVB die Mehrkosten im Straßenbau im Detail aufgelistet wurden. Im Spruch heißt es:

*Nach der vorliegenden Kostenschätzung beträgt der Kostenanteil des Landes für die Etappe 1a aufgerundet 15.900.000.—EUR; in diesem Betrag sind zusätzliche Aufwendungen für straßenbauliche Begleitmaßnahmen in einer Größenordnung von rund 2 Millionen EUR (Anteil Land) berücksichtigt, die in der ursprünglichen Kostenschätzung von ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH nicht enthalten waren.*

Die Finanzierungsbeiträge des Landes wurden im erwähnten Grundsatzbeschluss sowie im 2. Umsetzungsbeschluss konkret für die Verlängerung der Linie 3 fixiert. Die Zuführung der Landesmittel erfolgt auf Basis eines zwischen den Gebietskörperschaften und der IVB vereinbarten Zahlungsplanes (siehe Seite 4 des 2. Umsetzungsbeschlusses), der die Finanzierungserfordernisse für 2010, 2011 und 2012 auflistet. Insofern ist ein Überblick über die Finanzierungserfordernisse, insbesondere im Hinblick auf die Budgetierung im Haushalt, gegeben.

**Zusammenfassend ist die Tiroler Landesregierung daher der Überzeugung, dass hinsichtlich der im Zeitpunkt der Beschlusslage bereits erkannten Mehrkosten volle Transparenz bestand.**

### **Anregung (Seite 24)**

Der Anregung des Landesrechnungshofes, im nächstfolgenden Regierungsantrag die Gesamtkosten des Regionalbahnprojektes, die Summe der genehmigten Finanzierungsbeiträge des Landes und einen Finanzierungsplan darzulegen, wird jedenfalls entsprochen. Für den Umsetzungsbeschluss der Etappe 1b (Verlängerung bis Technik West) werden eine Aktualisierung der Projektkosten für diesen Abschnitt sowie auch für das Gesamtprojekt durchgeführt.

### **Zu Punkt 5.2. Budget und Mittelbereitstellung**

#### **Kritik – falsche Mittelzuordnung (Seite 25)**

Was die Kritik des Landesrechnungshofes betrifft, das Land Tirol habe im ao. Haushalt über die Finanzpositionen des Regionalbahnprojektes Mittel für „Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen“ zur Verfügung gestellt, obwohl diese nicht dem Regionalbahnprojekt zuzuordnen sind, wird klargestellt, dass grundsätzlich Finanzmittel seitens des Landes Tirol als Gesellschafter der IVB im Wege von Gesellschafterzuschüssen bereit gestellt werden. Aus Transparenzgründen wurden diese Gesellschafterzuschüsse im Landesbudget für Zahlungen, welche an die IVB für allgemeine Bereiche (Finanzposition (FIPOS) 1-650004-7470 001 – Fahrbetriebsmittel Straßenbahn und Stubaitalbahnen, Vorhaltekosten etc.) und für Zahlungen, welche an die IVB für den Bereich „Projekt Regionalbahn“ (FIPOS 1-650004-7470 002) geleistet wurden, getrennt dargestellt. Sämtliche Zuschüsse betreffend Abgeltung von Vorhaltekosten und Umstrukturierungsbeihilfen wurden im Zeitraum 2006 bis 2010 aus der FIPOS 1-650004-7470 001 geleistet und damit hinsichtlich des Finanzierungszweckes – es handelt sich um keine Finanzmittel für das „Projekt Regionalbahn“ - richtig zugeordnet.

#### **Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 26)**

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, zur Sicherstellung der Bundesfinanzierung, die Verhandlungen mit dem Bund zu führen und zum Abschluss zu bringen, darf angemerkt werden, dass das im Oktober 2004 zwischen Bund, Land, Stadt und IVB abgeschlossene Finanzierungsübereinkommen für ein Schieneninfrastrukturprojekt zwischen Hall und Technik West basierend auf dem Privatbahngesetz, das als eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährung von Bundesfördermitteln an die Nebenbahneigenschaft anknüpft, bislang nicht an die geänderte Situation (Projekt Völs – Innsbruck - Rum und allfälliger Erweiterung nach Hall) angepasst und adaptiert werden konnte.

Es gab hierzu bereits mehrere Gespräche zwischen Bund und Land, welche allerdings noch zu keinem politischen Konsens geführt haben; die Empfehlung wird weiter verfolgt.

### **Zu Punkt 6. Terminentwicklung – Terminplanung**

#### **Kritik – Terminverfolgung (Seite 32)**

Der Landesrechnungshof kritisiert das Versäumnis des Landes, vom Projektmanagement eine nachvollziehbare und vollständige Terminplanung zu verlangen.

Dazu wird seitens der Tiroler Landesregierung angemerkt, dass der Grundsatzbeschluss auf der Kostenkalkulation der Maßnahmenuntersuchung von ILF basiert. Dieser Maßnahmenuntersuchung war ein Zeitplan für die Realisierung des Gesamtprojekts bis Mitte 2015 unter der Voraussetzung spezifischer Rahmenbedingungen unterstellt.

Angesichts der bisherigen Verzögerungen konstatiert der Landesrechnungshof, dass eine Inbetriebnahme der Regionalbahn zwischen Völs und Rum vor Mitte 2018 unrealistisch ist. In Rahmen der Aktualisierung der Projektkosten und des Terminplanes des Gesamtprojektes werden daher künftig insbesondere folgende Aspekte einfließen:

- Valorisierung der Projektkosten auf Basis eines aktualisierten Zeitplanes,
- Berücksichtigung der Projektoptimierungen (betrifft insbesondere West- und Ostast),
- monetäre Bewertung neuer Erkenntnisse auf Basis der gewonnenen Erfahrungen im Rahmen der Umsetzung der Etappe 1a und
- Genehmigungsrisiko.

Als besonders kritisch im Hinblick auf die Einhaltung eines Bauzeitplanes erweist sich eine seriöse Einschätzung des Genehmigungsrisikos, das sich bekanntlich im Wesentlichen außerhalb der Errichter- und Bestellersphäre befindet.

Für den Projekterfolg wird es zudem entscheidend sein, so rechtzeitig die erforderlichen Finanzierungsbeschlüsse von Stadt und Land zu erwirken, sodass das Projekt kontinuierlich - also ohne Unterbrechungen - umgesetzt werden kann. Nur auf diese Weise ist ein Projektzeitplan einhaltbar.

Bei der Umsetzung der Etappe 1a wurde das Genehmigungsrisiko bereits schlagend. Gegen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Haltestelle Sillpark und Fischerhäuslweg vom 28. Juni 2010 wurden Berufungen erhoben. Das BMVIT, als oberste Eisenbahnbehörde, hat mit Berufungsbescheid vom 13. September 2011 die Berufungen abgewiesen, wodurch der Bescheid erst 15 Monate nach dessen Erlassung durch den Landeshauptmann in Rechtskraft erwuchs. Auf Basis der rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann erst jetzt – somit deutlich verzögert - das Enteignungsverfahren durchgeführt werden. Die IVB hat bereits den Enteignungsantrag unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen bei der Behörde eingebracht. Der weitere Projektfortschritt wird nunmehr ganz entscheidend vom Ausgang des Enteignungsverfahrens abhängen. Aufgrund dieser großen Unsicherheiten wurde auch von der IVB kein aktualisierter Terminplan für die Etappe 1a erstellt.

Nach positivem Abschluss des Enteignungsverfahrens wird die Landesregierung einen neuen Terminplan für die Etappe 1a von der IVB einfordern.

Hinsichtlich eines Terminplans für das Gesamtprojekt ist noch zu ergänzen, dass der IVB diesbezüglich auch kein Auftrag erteilt wurde.

Der Vollständigkeit halber darf der aktuelle Beauftragungsumfang der IVB hervorgehoben werden:

- Umsetzung der Etappe 1a (Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum fünften Gymnasium),
- Funktions- und Einreichplanung für die Etappen 1 und 2 sowie
- Funktionsplanung für die Etappen 3 und 4.

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:

Günther Platter  
Landeshauptmann