

## **Vorlage**

### **der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend die Genehmigung der aus der Finanzierung der Errichtung und des Betriebs der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Leonding nach Traun resultierenden zusätzlichen Mehrjahresverpflichtung**

[GVöV-420006/258-2015]

Der Oö. Landtag genehmigte mit Beschluss vom 18. April 2013 die aus dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Oberösterreich und der als Rechtsträger für die Errichtung der Verlängerung der Straßenbahnlinie und als 100%ige Tochtergesellschaft der Oö. Verkehrsholding GmbH gegründeten Schiene OÖ GmbH resultierende Mehrjahresverpflichtung und ermächtigte die Oberösterreichische Landesregierung zudem für eine von der Schiene OÖ GmbH aufzunehmende Zwischenfinanzierung eine Haftung in Form einer Garantie mit einer Laufzeit von längstens bis 31. Dezember 2032 zu übernehmen.

Weiters genehmigte der Oö. Landtag mit Beschluss vom 23. Jänner 2014 die Bezuschussung des laufenden Betriebes auf der Verlängerungsstrecke der Straßenbahn zwischen Leonding (Remise Weingartshof) und der Endhaltestelle beim Schloss Traun für den Zeitraum der Betriebsaufnahme bis zum Jahr 2033 im Umfang von brutto maximal 6.150.000,- Euro jährlich.

Bezüglich der für Errichtung der Infrastruktur und den laufenden Betrieb benötigten Mittel haben sich mittlerweile Veränderungen ergeben und stellt sich die Situation zum Zeitpunkt Februar 2015 folgendermaßen dar:

- im Einreichprojekt war die erste Umkehrschleife noch unmittelbar nach dem EKZ Plus City vorgesehen. Aufgrund von Schwierigkeiten mit der dortigen Grundeinlöse aber auch im Hinblick auf die sich ergebende Möglichkeit der Ausbildung eines Nahverkehrsknotens bei der Trauner Kreuzung (Verknüpfung mit der Obuslinie 43, der Regionalbuslinien Wels - Linz sowie des Flughafenbusses und evtl. auch der Schnellbuslinie 73 mit der verlängerten Straßenbahn) wurde entschieden, diese Umkehrschleife an die Südwestseite der Trauner Kreuzung zu verlegen.
- Durch die Ausbildung dieses Nahverkehrsknotens aber auch durch die dadurch indirekt bewirkte Taktverdichtung bis zur Trauner Kreuzung (7,5-Minuten Takt) ergab sich auch die Anforderung, die dort vorgesehene P&R-Anlage auf die gesamt mögliche Zahl von ca. 150 PKW-Plätzen auszuweiten (die sich durch die Taktverlängerung ergebenden höheren

Betriebskosten wurden bereits im Landtagsbeschluss vom Jänner 2014 berücksichtigt und genehmigt).

- Im Einreichprojekt war für die mit der Errichtung der Straßenbahnverlängerung erforderlichen 150 Grundeinlösen eine Ablösesumme in der Höhe von 16,8 Mio. € geschätzt worden. Zum jetzigen Zeitpunkt (nur noch 4 Einlösen offen) wird erwartet, dass sich für die Grundeinlösen ein Mehraufwand von ca. 1,0 Mio. Euro ergibt.
- Im Rahmen der Abstimmung der Bauausführung mit den Linz Linien, die als Betriebsführerin vorgesehen ist, haben sich noch einige kostenwirksame Änderungen des Einreichprojekts ergeben (ua. Einbau von Rillenschienen, technische Anschlussanforderungen bei der Remise Weingartshof, geänderte Weichenkonstruktion im Bereich des Eingleisabschnitts).
- Bezüglich der Ausführung der Haltestellen hat sich im Hinblick auf die vom Land Oberösterreich verfolgten Ziele noch die Anforderung ergeben, diese nach den modernsten Standards auszuführen und mit Bike & Ride-Anlagen auszurüsten, was einen höheren Kostenaufwand verursacht.
- Im Herbst 2014 wurde die 1. Hauptbauleistung (Abschnitt Remise Weingartshof bis Umkehrschleife Trauner Kreuzung) ausgeschrieben. Entgegen allen Erwartungen lagen die Angebote der Bieter hierfür empfindlich über den Schätzkosten des Generalplaners. In mehreren Verhandlungsrunden konnte diese Differenz zwar erheblich gesenkt werden, ein Mehraufwand von 1,5 Mio. Euro gegenüber der Schätzung war jedoch nicht vermeidbar.
- Die Ausschreibung für die 2. Hauptbauleistung (Abschnitt Schleife Trauner Kreuzung bis Schloss Traun) steht kurz vor Fertigstellung. Aus derzeitiger Sicht kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch hier die Schätzkosten übertroffen werden. Die Sorgfaltspflicht gebietet es, eine zumindest gleich hohe Abweichung wie bei der 1. Hauptbauleistung anzunehmen und dafür die finanzielle Absicherung sicherzustellen.
- Die Schiene OÖ GmbH hat als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie als Eigentümerin der Strecke auch für den erforderlichen Fuhrpark für die Streckenerhaltung zu sorgen. Hierfür hat sich noch die Notwendigkeit der Anschaffung von Erhaltungsfahrzeugen ergeben. Die Beschaffungskosten belaufen sich auf ca. 1,7 Mio. Euro.
- Das Projekt der Straßenbahnverlängerung sieht vor, dass die insgesamt 15 Haltestellen mit dynamischen Anzeigen zur Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet und betrieben werden. Es hat sich ergeben, dass die Beschaffung und die Finanzierung dieser Anlagen besser durch die Schiene OÖ GmbH selbst und nicht wie ursprünglich vorgesehen im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages erfolgen. Die Kosten dafür betragen ca. 350.000,- Euro.
- Das Geschäftsmodell der Schiene OÖ GmbH sieht vor, dass zumindest ein Teil des Aufwandes für die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur im Wege eines

Infrastrukturbenützungsentgeltes (IBE) dem Betriebsführer verrechnet wird. Dieses IBE wird dem Besteller der Verkehrsdienste, der Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft, weiter verrechnet. Durch die sich ergebende Erhöhung des Errichtungs- und Erhaltungsaufwandes folgt auch eine Erhöhung des IBE. Dabei hat sich auch noch die Notwendigkeit ergeben, eine Renditeforderung im IBE zu berücksichtigen, um die mit dem IBE abzudeckenden Teile der Zinslast aus der Fremdkapitalaufnahme zu bedienen.

Die Schiene OÖ GmbH als für die Errichtung und den Betrieb der Infrastruktur zuständige Organisation und die Oö. Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft, welche für die Bestellung der Verkehrsdienste zuständig ist, haben angesichts der oben beschriebenen Veränderungen den erwarteten Aufwand für Errichtung und Betrieb der Infrastruktur sowie jenen für die Bestellung der Verkehrsdienste auf der Strecke neu ermittelt. Dabei wurden bisherige Reserven ebenso berücksichtigt und gegengerechnet wie Verringerungen des Aufwandes durch Wegfall ursprünglich vorgesehener Baumaßnahmen (zB Wegfalls eines Abstellgleises, Entfall von Verbindungsweichen).

Gegenüber der vom Oö. Landtag am 18. März 2013 genehmigten Finanzierung für die Errichtung der Straßenbahnverlängerung nach Traun (Investitionszuschüsse von insgesamt 70.790.000 Euro in 20 gleich hohen Jahresraten in Höhe von 3.539.500 Euro sowie 75 % der jährlich nachweislich aus der Zwischenfinanzierung dafür anfallenden Zinsen zusätzlich zur vorstehenden Jahresrate ab 2013 bis einschließlich 2032 sowie Haftungsübernahme für Fremdkapitalaufnahme) ergibt sich ein Mehraufwand für die Errichtung der Straßenbahnverlängerung nach Traun um 4.250.000,- Euro, der in 17 gleich hohen Jahresraten in Höhe von 250.000 Euro ab 2016 bis einschließlich 2032 zuzüglich 75 % der jährlich nachweislich aus der Zwischenfinanzierung dafür zusätzlich anfallenden Zinsen zu leisten wäre. Eine Ausweitung des Haftungsrahmens für die Fremdkapitalaufnahme ist nicht erforderlich.

Weiters ergibt sich gegenüber der vom Oö. Landtag und der vom Oö. Landtag am 23. Januar 2014 genehmigten Bezuschussung für den laufenden Betrieb für den Zeitraum der Betriebsaufnahme bis zum Jahr 2033 im Umfang von brutto maximal 6.150.000,- Euro p.a. (wertgesichert auf Preisbasis 2013) eine Erhöhung der Bezuschussung für den laufenden Betrieb um brutto maximal 260.000 Euro p.a. (wertgesichert auf Preisbasis 2013) ab Betriebsaufnahme.

Um den weiteren Baufortschritt der Straßenbahnverlängerung von Leonding nach Traun sowie den zeitgerechten Abschluss des Verkehrsdienstvertrages nicht zu beeinträchtigen, wird ersucht, dass die Oö. Landesregierung gemäß § 25 Abs. 5 Oö. Landtagsgeschäftsordnung 2009 und unter Berufung auf die durch die beschriebenen Umstände gegebene Dringlichkeit vorschlagen möge, von einer Zuweisung dieser Regierungsvorlage an einen Ausschuss abzusehen.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gem. Art. 55 Oö. L-VG iVm. § 26 Abs. 8 der Haushaltsordnung des Landes Oberösterreich der Genehmigung durch den Oö. Landtag.

Die Oö. Landesregierung beantragt, der Oö. Landtag möge beschließen:

1. Auf Grund der Dringlichkeit wird gemäß § 25 Abs. 5 der Oö. Landtagsgeschäftsordnung davon abgesehen, diese Regierungsvorlage einem Ausschuss zur Vorberatung zuzuweisen.
2. Die aus dem beabsichtigten Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit der Schiene OÖ GmbH resultierende Mehrjahresverpflichtung, mit der sich das Land Oberösterreich verpflichtet, der Schiene OÖ GmbH zur Finanzierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Leonding nach Traun zusätzlich Investitionszuschüsse von insgesamt 4.250.000 Euro, die in 17 gleich hohen Jahresraten in Höhe von 250.000 Euro ab 2013 bis einschließlich 2032 geleistet werden, sowie 75 % der jährlich nachweislich aus der Zwischenfinanzierung dafür anfallenden Zinsen zusätzlich zur vorstehenden Jahresrate bereitzustellen, wird genehmigt.
3. Der erforderliche zusätzliche Zuschuss für den laufenden Betrieb auf der Verlängerungsstrecke der Straßenbahn von Leonding (Weingartshof/Doblerholz) nach Traun (Schloss) ab Betriebsaufnahme bis einschließlich 2033 im Umfang von brutto maximal jährlich 260.000 Euro (wertgesichert rechnerisch auf Preisbasis 2013) wird genehmigt.

Linz, am 11. Mai 2015

Für die Oö. Landesregierung:

**Ing. Entholzer**

Landeshauptmann-Stellvertreter