

Bericht
des Kontrollausschusses
betreffend den
Bericht des Oö. Landesrechnungshofs über die Initiativprüfung
"Planung Mühlkreisbahn neu"

[Landtagsdirektion: L-2013-24701/5-XXVII,
miterledigt [Beilage 822/2013](#)]

Der Oö. Landesrechnungshof hat in der Zeit vom 8. Oktober 2012 bis 5. Dezember 2012 eine Initiativprüfung im Sinn des § 4 Abs. 1 Z 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z 1 des Oö. Landesrechnungshofgesetzes durchgeführt.

Gegenstand der Prüfung war die Beurteilung des aktuellen Standes der Planungen zur Attraktivierung bzw. Umgestaltung der Mühlkreisbahn unter Berücksichtigung der vorhandenen Studien und Verkehrskonzepte bzw. der Schnittstellen sowie Synergiepotenziale mit dem innerstädtischen ÖV-System.

Der Oö. Landesrechnungshof hat dem Landtag seinen mit 28. Februar 2013 datierten Bericht über diese Initiativprüfung übermittelt. Dieser Bericht wurde als [Beilage 822/2013](#) dem Kontrollausschuss zugewiesen.

Der Kontrollausschuss hat den Bericht des Oö. Landesrechnungshofs in seiner Sitzung am 20. März 2013 mit Stimmenmehrheit zur Kenntnis genommen. Der Bericht ist daher gemäß § 24 Abs. 6 in Verbindung mit § 22 Abs. 2 Z 3 der Oö. Landtagsgeschäftsordnung 2009 dem Landtag mit einem Ausschussantrag vorzulegen.

Der Oö. Landesrechnungshof fasst seinen Bericht wie folgt zusammen:

"Land OÖ beabsichtigt Übernahme und Umgestaltung der Mühlkreisbahn"

(1) Die Mühlkreisbahn (MKB) verbindet als Regionalbahn der ÖBB die Landeshauptstadt Linz mit dem „Oberen Mühlviertel“. In den letzten Jahrzehnten wurden immer wieder Überlegungen angestellt, die MKB zu beschleunigen, zu elektrifizieren und mit dem Linzer Hauptbahnhof zu verbinden. Zum Zeitpunkt der Prüfung führte das Land OÖ Verhandlungen zur Übernahme der MKB sowie anderer ÖBB-Regionalbahnen. Parallel war im Auftrag des Landes ein Vorprojekt zur

Umgestaltung der MKB zwischen Linz/Urfahr und Rohrbach zu einer Regional-Straßenbahn (RegioTram) mit 900 mm Spurweite in Ausarbeitung. Weiters wurden mit der Stadt Linz und deren Verkehrsunternehmen (Linz Linien GmbH) die Möglichkeiten diskutiert, diese RegioTram mit dem innerstädtischen Straßenbahnnetz bzw. dem Hauptbahnhof zu verknüpfen und dieses Netz um eine zweite Nord-Süd-Straßenbahnachse zu erweitern.

Investitionsmaßnahmen und zukünftiger Betrieb sind als Gesamtsystem zu untersuchen

(2) Für den LRH waren die Aktivitäten des Landes zur Übernahme bzw. Umgestaltung der MKB grundsätzlich nachvollziehbar. Auch die generellen Überlegungen zur Verknüpfung mit dem innerstädtischen öffentlichen Verkehrs-System (ÖV-System) und dessen Erweiterung waren plausibel. Wesentlich dabei wird jedoch sein, die einzelnen Elemente zu einem zweckmäßigen sowie möglichst wirtschaftlichen Gesamt-ÖV-System zusammenzuführen. Weiters sollten die geplanten Investitionen mit dem zukünftigen Betrieb eng verknüpft untersucht werden (z.B. Betriebssimulationen, Synergiemöglichkeiten mit der Linz Linien GmbH). Insbesondere die Führung der einzelnen Linien und die Auswahl der dafür geeigneten Fahrzeuge werden spürbare Auswirkungen auf die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten haben. Die Verteilung der notwendigen Finanzierungsbeiträge zu den jeweiligen Investitionen und zum Betrieb auf die Projektbeteiligten bedarf ebenfalls einer Klärung. Eine politische Grundsatzvereinbarung zwischen Land OÖ und Stadt Linz bzw. Linz Linien GmbH könnte der Weiterentwicklung des ÖV-Systems im Großraum Linz den nötigen Rahmen geben.

Planungen sollen enger aufeinander abgestimmt erfolgen

(3) Wichtig schien dem LRH, dass die Planungsträger – Land OÖ und Stadt Linz bzw. Linz Linien GmbH - ihre Planungen enger aufeinander abgestimmt vorantreiben und das vorhandene Wissen intensiver austauschen. Für die Planungen zur RegioTram und zur damit in Verbindung stehenden zweiten Linzer Straßenbahnachse regte der LRH die Einrichtung einer gemeinsamen Projektmanagement-Struktur an.

Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Fokus der Planungen

(4) Im Vordergrund der Planungen haben die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu stehen. Ein Großteil der Reiseziele sollte möglichst rasch und ohne Umsteigenotwendigkeit erreichbar sein. Weiters wichtig ist die erzielbare Reise-Qualität, die bedarfsgerechte Verknüpfung der regionalen ÖV-Verbindungen mit dem innerstädtischen Netz und eine attraktive Tarifgestaltung.

Wirtschaftlichkeit und budgetäre Möglichkeiten sind zu beachten

(5) Zu den Übernahmeverhandlungen betreffend die Regionalbahnen – darunter auch die MKB – empfahl der LRH, diese nur auf Basis eines für das Land OÖ wirtschaftlich vertretbaren Ergebnisses zu übernehmen. Die Zusagen des Bundes, Beiträge sowohl zu den Investitionen als

auch zum laufenden Betrieb zu leisten, sind dabei von besonderer Bedeutung. Das Land OÖ hat seine Finanzierungsanteile in der budgetären Mehrjahresplanung gesamthaft berücksichtigt.

In Kenntnis der budgetären Möglichkeiten schien es dem LRH realistisch, dass die Umgestaltung der MKB in zweckmäßigen Bau-Abschnitten erfolgen sollte. Weiters regte er an, die Realisierung der derzeit weniger stark frequentierten Streckenteile zeitgerecht hinsichtlich der Erschließung von Potenzialen und der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. Dabei wären die verschiedenen Möglichkeiten zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mittels ÖV-Systemen mit der erzielbaren Reise-Qualität, den erwartbaren Fahrgastpotenzialen und den dafür jeweils nötigen finanziellen Mitteln (Investition und Betrieb) in Relation zu setzen.

Rasche Fertigstellung des Vorprojektes wichtig

(6) Die vorliegenden Planungen zum Vorprojekt erschienen dem LRH zur Erreichung der geforderten Projektziele geeignet. Er empfahl die rasche Fertigstellung des Vorprojektes, um für die anstehenden Projektentscheidungen eine fundierte Grundlage zu haben.

Zur umfassenden Beurteilung der geplanten Maßnahmen regte der LRH an, auf Basis des Vorprojektes die Kosten für die Fuhrparkbeschaffungen sowie den laufenden Betrieb zu berücksichtigen und mit möglichen alternativen Betriebsführungen bzw. Gestaltungen des ÖV-Systems wirtschaftlich wie auch qualitativ zu vergleichen.

Rahmenbedingungen sind bei der Terminplanung zu berücksichtigen

(7) Die möglichst rasche Aufnahme des regulären Fahrbetriebes ist für den LRH eng mit dem Beschaffungsvorgang der benötigten Verkehrsmittel und den umsetzbaren Verkehrslösungen während der Bauphase verknüpft. Einerseits erfordern Lieferzeiten und behördliche Genehmigungen eine zeitgerechte Ausschreibung der Verkehrsmittel. Andererseits sieht der LRH eine mögliche Überschneidung – und damit eine starke Einschränkung der nutzbaren Verkehrsflächen – mit den geplanten Arbeiten am ersten Abschnitt für den Autobahn-“Westring“. Dazu regt er eine rechtzeitig abgestimmte Konkretisierung des notwendigen Schienenersatzverkehrs an.

Zusammenfassend empfahl der LRH:

- I. **Die Investitionen eng verknüpft mit der zukünftigen Betriebsführung zu planen, um so ein möglichst zweckmäßiges und wirtschaftliches Gesamt-ÖV-System im Großraum Linz zu schaffen. Sinnvolle Synergien mit dem vorhandenen innerstädtischen ÖV-System wären dabei zu berücksichtigen. (Umsetzung ab sofort)**
- II. **Für die Planungen zur Umgestaltung bzw. Attraktivierung der MKB (RegioTram) und der damit in direkter Verbindung stehenden zweiten Linzer Straßenbahnachse eine**

gemeinsame Projektmanagement-Struktur der Planungsträger einzurichten. (Umsetzung ab sofort)

- III. Das beauftragte Vorprojekt rasch fertigzustellen, auf dessen Basis die Kosten für die Fuhrparkbeschaffungen sowie den laufenden Betrieb zu berücksichtigen und mit möglichen alternativen Betriebsführungen bzw. Gestaltungen des ÖV-Systems wirtschaftlich wie auch qualitativ zu vergleichen. (Umsetzung ab sofort)**
- IV. Den zur Realisierung des Vorhabens während der Bauphase notwendigen Schienenersatzverkehr rechtzeitig zu konkretisieren. (Umsetzung mittelfristig)**
- V. Mit dem laufenden Betrieb der vom Land OÖ übernommenen Regionalbahnen grundsätzlich den jeweiligen Bestbieter zu betrauen. (Umsetzung mittelfristig)"**

Als Beanstandungen und Verbesserungsvorschläge im Sinn des § 9 Abs. 2 des Oö. Landesrechnungshofgesetzes wurden vom Kontrollausschuss festgelegt:

- I. Die Investitionen eng verknüpft mit der zukünftigen Betriebsführung zu planen, um so ein möglichst zweckmäßiges und wirtschaftliches Gesamt-ÖV-System im Großraum Linz zu schaffen. Sinnvolle Synergien mit dem vorhandenen innerstädtischen ÖV-System wären dabei zu berücksichtigen. (Umsetzung ab sofort)**
- II. Für die Planungen zur Umgestaltung bzw. Attraktivierung der MKB (RegioTram) und der damit in direkter Verbindung stehenden zweiten Linzer Straßenbahnachse eine gemeinsame Projektmanagement-Struktur der Planungsträger einzurichten. (Umsetzung ab sofort)**
- III. Das beauftragte Vorprojekt rasch fertigzustellen, auf dessen Basis die Kosten für die Fuhrparkbeschaffungen sowie den laufenden Betrieb zu berücksichtigen und mit möglichen alternativen Betriebsführungen bzw. Gestaltungen des ÖV-Systems wirtschaftlich wie auch qualitativ zu vergleichen. (Umsetzung ab sofort)**
- IV. Den zur Realisierung des Vorhabens während der Bauphase notwendigen Schienenersatzverkehr rechtzeitig zu konkretisieren. (Umsetzung mittelfristig)**
- V. Mit dem laufenden Betrieb der vom Land OÖ übernommenen Regionalbahnen grundsätzlich den jeweiligen Bestbieter zu betrauen. (Umsetzung mittelfristig)"**

Der Kontrollausschuss beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge beschließen:

- 1. Der Bericht des Oö. Landesrechnungshofs über die Initiativprüfung "Planung Mühlkreisbahn neu" sowie die Festlegungen des Kontrollausschusses werden zur Kenntnis genommen.**
- 2. Dem Oö. Landesrechnungshof wird für seinen Bericht gedankt.**
- 3. Die Oö. Landesregierung wird aufgefordert, bis zur Folgeprüfung die Umsetzung der vom Kontrollausschuss festgelegten Empfehlungen zu veranlassen.**

Linz, am 20. März 2013

Mag. Steinkellner

Obmann

Rippl

Berichterstatter