

## **Bericht**

### **des Verkehrsausschusses**

**betreffend die Genehmigung der sich aus der Finanzierung der von der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH in den Jahren 2013 bis 2017 zu errichtenden Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als StadtRegioTram nach Vorchdorf bis 31. Dezember 2030, der sich aus der in den Jahren 2013 bis 2015 vorgesehenen Beschaffung von 11 Neufahrzeugen für die drei Meterspurbahnen der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH im Wege der Bestellung der Verkehrsleistung ab dem Jahr 2016 sowie der sich durch die Zurverfügungstellung von Landesmitteln in Höhe von 5 Mio. Euro für die Realisierung der ersten Bauetappe (Verlängerung der Lokalbahn vom Seebahnhof bis zum Klosterplatz) in den Jahren 2013 und 2014 ergebenden Mehrjahresverpflichtungen sowie die Ermächtigung der Oö. Landesregierung zur Übernahme einer Landeshaftung für die für diese Bau- bzw. Beschaffungsmaßnahmen von der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH abzuschließenden Finanzierungsgeschäfte**

[Landtagsdirektion: 2013-123004/6-XXVII,  
miterledigt Beilage [Beilage 862/2013](#)]

In Gmunden wird seit dem Jahr 1894 eine elektrische Straßenbahn betrieben, die in Fachkreisen weltweit dadurch bekannt ist, dass sie die kürzeste und zugleich mit nahezu 10 %-Steigung auch eine der steilsten Straßenbahnstrecken der Welt darstellt.

Auf Grund der Tatsache, dass sowohl die Strecke selbst als auch die Straßenbahngarnituren überaltert waren und im Zuge der Erstellung des Regionalverkehrskonzepts für den Bezirk Gmunden auch die Frage zu stellen war, welche Zukunft die Straßenbahn in der Bezirkshauptstadt überhaupt haben soll, hat die Oö. Landesregierung im Jahr 2002 bereits eine Studie über die Chancen eines künftigen Tramsystems in Gmunden erstellen lassen.

Nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Studie sowie einer durch die Stern & Hafferl Verkehrs GmbH und das Land OÖ in Auftrag gegebenen Potenzialanalyse wurden seitens der ÖV-Fachabteilung des Landes folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Generalsanierung der Bestandsstrecke der Straßenbahn und zugleich Vorbereitung der Strecke und Anlagen für den Einsatz moderner, barrierefreier Niederflur (NF)-Garnituren
- infrastrukturelle Ertüchtigung der Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf ('Traunseebahn'), ebenfalls unter Berücksichtigung der Anforderungen eines barrierefreien Betriebs
- probeweiser Einsatz verschiedener NF-Fahrzeuge auf beiden Strecken

- endgültiges Ziel soll die Durchbindung der Straßenbahn durch die Innenstadt zur Traunseebahn sowie ein gemeinsamer Betrieb als StadtRegioTram mit neu zu beschaffenden, barrierefreien Fahrzeugen sein.

Die Oö. Landesregierung hat in den Jahren 2003 bis 2009 die Sanierung der Straßenbahnstrecke in einzelnen Etappen beschlossen, derzeit fehlen nur noch die letzten ca. 400 m vor dem ÖBB-Bahnhof, deren Ausbau erst im Zuge des ÖBB-Bahnhofumbauprojekts (geplant 2013/14) erfolgen soll.

Ebenso konnte der infrastrukturelle Ausbau der Traunseebahn über das 6. und 7. mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) nahezu abgeschlossen werden. Es fehlen dort im Wesentlichen nur noch die Streckenverlegung im Bereich des Bahnhofs Engelhof sowie die Erneuerung des Bahnhofs in Vorchdorf. Beides soll im Rahmen des 8. MIP (2015-2019) realisiert werden.

Hinsichtlich des RegioTram-Projekts wurde von der Oö. Landesregierung bereits die Erstellung eines Vorprojekts (Büro IKK, Graz) sowie eine Studie betreffend den Neubau der Traunbrücke zur Durchbindung der Straßenbahn (Büro KMP, Linz) genehmigt. Beide Vorprojekte haben die grundsätzliche Machbarkeit und verkehrliche Wirksamkeit der Verbindung der Straßenbahn mit der Lokalbahn bestätigt. Ebenso hat die oben genannte Potenzialanalyse als Ergebnis bei einer Zusammenführung der beiden Bahnen zumindest eine Verdoppelung der Fahrgäste, unter Berücksichtigung flankierender Maßnahmen wie Park&Ride-Anlagen und Einstellung paralleler Buslinien sogar eine Verdreifachung der heutigen Fahrgastzahl auf beiden Bahnen ergeben.

#### **1. Durchbindung der Straßenbahn auf die Lokalbahn:**

Auf der Grundlage dieser Vorarbeiten hat die Oö. Landesregierung im Jahr 2012 bereits auch die Vergabe einer Einreichplanung für die Durchbindung der Straßenbahn genehmigt. Das im Laufenden befindliche Einreichprojekt geht von Errichtungskosten von ca. 30 Mio. Euro netto aus (23 Mio. Straßenbahndurchbindung einschl. Einbauten, 7 Mio. Brückenneubau einschl. Schienentrasse auf der Brücke).

Die Umsetzung des Bauvorhabens ist in folgenden Abschnitten vorgesehen:

2014: Abschnitt Seebahnhof - Klosterplatz (Lokalbahnverlängerung)

2015: Abschnitt Franz-Josef-Platz - Rathausplatz (Straßenbahnverlängerung)

2016/17: Abschnitt Rathausplatz - Klosterplatz (Brückenneubau, Durchbindung)

Die Errichtung und Finanzierung der Durchbindungsstrecke erfolgt durch die Stern & Hafferl Verkehrs GmbH, das Land OÖ fördert dieses Vorhaben zu 80 %. Die Gesamtkosten belaufen sich auf Basis des Einreichprojekts auf ca. 30 Mio. Euro (Preisbasis vorausvalorisiert auf 2015), davon sollen 24 Mio. Euro durch das Land Oberösterreich, Verkehrsressort, und 6 Mio. Euro durch die Stadt Gmunden finanziert werden. Vom Landesanteil sollen in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt 5 Mio. Euro aus bereits vorhandenen Ü-Mitteln des Verkehrsressorts bereitgestellt werden. Die restlichen 19 Mio. Euro sollen gleichmäßig verteilt auf 15 Jahre ab 2016 der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH

zur Verfügung gestellt werden. Die sich aus der zeitversetzten Hingabe der Landesmittel für die Stern & Hafferl Verkehrs GmbH ergebenden Zwischenfinanzierungskosten werden ebenfalls vom Land Oberösterreich aus Mitteln des Verkehrsressorts getragen. Bei einem angenommenen Zinssatz von 3,5 % ergibt dies eine Zinslast von insgesamt rd. 5,75 Mio. Euro; der auf das Land in Summe entfallende Finanzierungsanteil am Gesamtprojekt beläuft sich somit auf rd. 29,75 Mio. Euro. Die **jährliche Rate** beläuft sich **ab dem Jahr 2016** auf voraussichtlich **1,65 Mio. Euro**. Diesen Finanzierungskosten steht jedoch eine Inflationskomponente gegenüber, die den ausgewiesenen Betrag entsprechend relativiert.

## **2. Beschaffung moderner, barrierefreier StadtRegioTram-Fahrzeuge:**

Sowohl auf der Traunseebahn, der Attergaubahn als auch der Straßenbahn werden im Regelverkehr seit Jahren Garnituren eingesetzt, deren jüngste aus dem Jahr 1962, der Großteil jedoch aus Anfang der 50er-Jahre stammt. Da der Aufwand für den täglichen Betrieb dieser Fahrzeuge und vor allem die Ersatzteilverhaltung schon sehr groß ist bzw. immer schwieriger wird, wurden für den Lokalbahnbetrieb im Jahr 2012 zwei moderne NF-Garnituren von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben für die Dauer von 3 Jahren geleast. Diese Fahrzeuge müssen jedoch spätestens Ende 2015 zurückgegeben werden, da dann die Stadt Innsbruck für ihre RegioTram-Projekte einen entsprechenden Eigenbedarf hat.

Bei der Ausschreibung und Beschaffung von RegioTram-Fahrzeugen ist zum jetzigen Zeitpunkt von einer Gesamtdauer bis zur Zulassung von zumindest 2,5 Jahren auszugehen. Wenn diese Fahrzeuge bis Ende 2015 einsatzbereit sein sollen, muss deren Ausschreibung daher spätestens Anfang Mai 2013 erfolgen. Für den Betrieb auf den beiden Meterspurlokalbahnen (Traunseebahn, Attergaubahn) werden 8 Fahrzeuge benötigt, für den Weiterbetrieb auf dem Bestandsnetz der Straßenbahn sowie für die Durchbindung der Straßenbahn weitere 3. Die Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge erfolgt durch die Stern & Hafferl Verkehrs GmbH, mit der in der Folge Verkehrsdienstverträge mit einer Laufzeit von 15 Jahren abgeschlossen werden, im Rahmen derer auch die Refinanzierung der Fahrzeugbeschaffung erfolgt.

Für die Überstellung der Meterspurfahrzeuge auf der Normalspurbahn zwischen der Werkstatt in Vorchdorf und der Attergaubahn ist darüber hinaus ein schienengebundenes Transportsystem zu beschaffen, dessen Kosten in Abhängigkeit von der bei der Beschaffung der Neubaufahrzeuge gefällten Typenentscheidung mit max. **0,5 Mio. Euro** zu beziffern sind.

## **3. Bestellkosten:**

Nach abgeschlossener Durchbindung als StadtRegioTram soll das Angebot in der Hauptverkehrszeit innerhalb der Stadt (Bahnhof bis Hst. Engelhof) auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden, nach Vorchdorf soll ein 30-Minuten-Takt bestehen. In der Schwachlastzeit (vormittags und abends sowie an Wochenenden) reduziert sich das Taktangebot nachfrageorientiert. Die jährlichen Kosten des Betriebs auf der durchgebundenen StadtRegioTram Gmunden-Vorchdorf, sowie auf der Attergaubahn, belaufen sich, vorausvalorisiert bis 2015, unter Einrechnung der Kosten der Neufahrzeuge auf rund 4,6 Mio. Euro. Abzüglich der schon heute geleisteten Beiträge des Landes ergibt

sich eine Nettomehrbelastung von **jährlich rund 3,3 Mio. Euro ab dem Fahrplanjahr 2016** für die folgenden 15 Jahre.

4. Auf Grund des durch die Streckung der Mittelzufuhr des Landes Oberösterreich bei der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH entstehenden Zwischenfinanzierungsbedarfs wird insbesondere zur Optimierung der Finanzierungsbedingungen die Oö. Landesregierung vom Oö. Landtag zu ermächtigen sein, seitens des Landes Oberösterreich für die abzuschließenden Finanzierungsgeschäfte zugunsten der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH eine Haftung bis zu einer Höhe von höchstens 52 Mio. Euro (Basis Kostenschätzung vorausvalorisiert auf 2015) zuzüglich allfälliger aus einer Fremdfinanzierung der Baumaßnahmen resultierender Zinsen bis längstens 31. Dezember 2030 zu übernehmen. Gemäß Art. 55 Abs. 5 Z 2 Oö. L-VG kann der Landtag die Landesregierung ermächtigen, im unbedingt erforderlichen Ausmaß innerhalb der von ihm bestimmten Schranken Haftungen zu übernehmen und für die Erfüllung der hieraus dem Land obliegenden Verpflichtungen vorzusorgen.

**Der Verkehrsausschuss beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge**

1. **die sich aus dem beabsichtigten Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bzw. von Verkehrsdienstverträgen, mit denen sich das Land Oberösterreich verpflichtet, der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH die zur Finanzierung**
  - a) **der Errichtung der Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als StadtRegio Tram nach Vorchdorf sowie**
  - b) **für die Beschaffung von StadtRegioTram-Fahrzeugen**

**benötigten Mittel bis zu einer Höhe von insgesamt höchstens 52 Mio. Euro (Basis Kostenschätzung vorausvalorisiert auf 2015) bis längstens 31. Dezember 2030 in 15 gleich hohen Jahresraten zuzüglich allfälliger sich aus einer Fremdfinanzierung der Baumaßnahmen ergebenden Zinsen zur Verfügung zu stellen, und**

  - c) **der durch die Zurverfügungstellung von Landesmitteln in Höhe von 5 Mio. Euro für die Realisierung der ersten Bauetappe (Verlängerung der Lokalbahn vom Seebahnhof bis zum Klosterplatz) in den Jahren 2013 und 2014**

**ergebenden Mehrjahresverpflichtungen in Höhe von insgesamt höchstens 57 Mio. Euro (Basis Kostenschätzung vorausvalorisiert auf 2015) genehmigen;**
2. **die Oberösterreichische Landesregierung ermächtigen, für die von der Stern & Hafferl Verkehrs GmbH zur**

- a) **Errichtung der Durchbindung der Straßenbahn Gmunden als StadtRegioTram nach Vorchdorf**
- b) **für die Beschaffung von StadtRegioTram-Fahrzeugen**

**abzuschließenden Finanzierungsgeschäfte bis zu einer Höhe von höchstens 52 Mio. Euro (Basis Kostenschätzung vorausvalorisiert auf 2015) zuzüglich Zinsen zur Konditionenoptimierung eine Haftung mit einer Laufzeit von längstens bis 31. Dezember 2030 zu übernehmen.**

Linz, am 6. Juni 2013

**Rippl**  
Obmann

**Pilsner**  
Berichterstatter