Beilage 99/2010 zu den Wortprotokollen des Oö. Landtags
XXVII. Gesetzgebungsperiode

vorgeschlagen für:
Verkehrsausschuss

Vorlage

der Oberösterreichischen Landesregierung
betreffend die
Sonderfinanzierung von Landesstraßenbauten:
B 1, Wiener Straße, Baulos "Umfahrung Lambach-Nord"

[BauN-200.248/105-2010]

Mit Beschluss der Oö. Landesregierung vom 12.07.2004 zu Zahl 105-2004 wurde die Abteilung Straßenplanung und Netzausbau beauftragt, Sonderfinanzierungen für Landesstraßenprojekte vorzubereiten. Auf Grund dieses Auftrages wurde gemeinsam mit der Finanzabteilung das Modell der Vorfinanzierung mit Ratenzahlung entwickelt und die Baulose Umfahrung Grünburg, Umfahrung Traunkirchen, Umfahrung Schwanenstadt und Verbindung A 1 - Heuberg mit Vorfinanzierung ausgeschrieben. Abweichend vom Auftrag der Oö. Landesregierung wurde das Umfahrungsprojekt Neubau aus dem genehmigten Straßenbaubudget finanziert. Statt dieses Projektes soll nun die Umfahrung Lambach mit teilweiser Vorfinanzierung realisiert werden.

1. Allgemeines:

B 1, Wiener Straße, "Umfahrung Lambach-Nord"

Das Zentrum von Lambach ist durch den Durchzugsverkehr, insbesondere durch den Schwerverkehr, äußerst stark belastet.

Durch die geplante Nordumfahrung mit einer Tunnelstrecke von ca. 900 m wird der Ortskern von Lambach ganz maßgeblich entlastet.

Auf Grund der durch die stetige Verkehrszunahme, besonders durch den Schwerverkehr, immer kritischer werdenden Situation soll das Projekt im Wege einer Sonderfinanzierung realisiert werden.

2. Wirtschaftliche Beurteilung:

Auf Grund des weit fortgeschrittenen Projektstandes und dem sich daraus ergebenden hohen Grad der Detailfestlegungen konnten für eine Realisierungsform mittels PPP-Modell keine betriebswirtschaftlichen Vorteile wie die Hebung der Wirtschaftlichkeit und Optimierung des Risikopotentials dargestellt werden.
Als Alternative wird im Folgenden die gemeinsam mit der Finanzabteilung entwickelte Projektrealisierung mit Ratenzahlung vorgeschlagen.
Die positiven Erfahrungen aus den bereits erfolgten Ausschreibungen Grünburg, Traunkirchen, Schwanenstadt und Verbindung A 1 - Heuberg zeigen die Vorteile dieses Modells.
In das Modell sind weiters die Anregungen des Landesrechnungshofs eingearbeitet worden.
So wird die Vorfinanzierung ausschließlich auf die Bauleistungen beschränkt, bei denen die Bieter bisher nur margenale Aufschläge auf den Euribor angeboten haben.
Wirtschaftlich betrachtet ist im gegenständlichen Projekt das Finanzierungsmodell mit Ratenzahlung gleichwertig dem Finanzierungsmodell Eigenfinanzierung durch das Budget.
Da die Zinszuschläge bei der E-Technik und der maschinellen Tunnelausrüstung wesentlich höher sind, werden diese Leistungen aus dem laufenden Straßenbaubudget finanziert.

Für die Gleichwertigkeit der Finanzierungsmodelle bei der Hauptbauleistung sprechen unter anderem:

- Die Zinszuschläge bei den Bauaufträgen sind sehr niedrig (sehr nahe an den Konditionen des Landes Oberösterreich).
- Durch das Finanzierungsmodell mit Ratenzahlung ergeben sich nicht unwesentliche Vorteile bei der Umsatzsteuer, denn diese wird erst bei der Lieferung des Werkes (= Inbetriebnahme bzw. Verkehrsfreigabe) fällig. Eine Vorfinanzierung der Umsatzsteuer während der Bauzeit ist somit nicht erforderlich.
- Die Forderungen des Auftragnehmers und damit die Schulden des Landes Oberösterreich entstehen erst mit der Prüfung und Anerkenntnis der Leistungen durch die örtliche Bauaufsicht. Im Gegensatz zum Finanzierungsmodell Eigenfinanzierung durch das Budget ist beim Finanzierungsmodell mit Ratenzahlung kein entsprechender Vorlauf bei der Darlehensaufnahme für die Abgeltung der erbrachten Lieferungen und Leistungen erforderlich (kein umfangreiches Cash Management).
- Bei einer späteren Realisierung und/oder bei einer Realisierung über einen längeren Zeitraum auf Basis des Finanzierungsmodells Eigenfinanzierung durch das Budget steigen die Baupreise zumindest nach dem Baukostenindex, der in der Regel über dem Zinsniveau des 6-Monatseuribors liegt.
- Die Verträge ermöglichen jederzeit eine vorgezogene Tilgung ohne zusätzliche Kosten.

3. Dringlichkeit:

Die Verkehrsbelastung liegt zur Zeit im Osten von Lambach bei 15.300 Fahrzeugen pro 24 Stunden, davon rund 14 % Schwerverkehrsanteil. Im Westen von Lambach liegt die

Verkehrsbelastung bei 8.800 Fahrzeugen pro 24 Stunden, davon ebenfalls 14 % Schwerverkehrsanteil. Durch die Errichtung von Lambach-Nord können je nach Abschnitt 30 - 50 % des derzeitigen Verkehrsaufkommens auf die Umfahrung verlagert und dadurch die Lebensqualität der Bevölkerung deutlich verbessert werden.

4. Verkehrssicherheit:

Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung wird das Unfallrisiko deutlich herabgesetzt, wodurch die volkswirtschaftlichen Schäden entsprechend minimiert werden.

5. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen ist vorgesehen, die gegenständliche Baumaßnahme in zwei Bauetappen zu errichten:

5.1. Bauetappe 1 - Abschnitt West (Bau-Km 4,000 bis Baulosende bei Bau-Km 5,080):

Errichtung der ÖBB-Unterführung durch die ÖBB (Beitragszahlung des Landes OÖ) sowie Errichtung der an die ÖBB-Unterführung anschließenden Straßen, Brücken und Wannen im Abschnitt West durch das Land Oberösterreich.

5.2. Bauetappe 2 - Abschnitt Ost und Mitte (Baulosbeginn bei Bau-Km 0,000 bis Bau-Km 4,000):

Errichtung des Tunnelbauwerkes sowie Errichtung der an das Tunnelbauwerk anschließenden Straßen und Brücken im Abschnitt Ost und Mitte durch das Land Oberösterreich.

Bei der Realisierung der Baumaßnahme in zwei Bauetappen und geplanten Deponierung der gesamten Abtragsmassen im unmittelbaren Baulosbereich handelt es sich um jene für die Anrainer, Natur und Umwelt schonendste sowie wirtschaftlichste und bautechnisch sinnvollste Art der Bauabwicklung.
Durch die Aufteilung des Bauvorhabens in wirtschaftlich sinnvolle Einheiten wird weiters auch gewährleistet, dass auch mittelständische Unternehmen Aussicht auf Aufträge haben (Empfehlung des Oö. Landesrechnungshofes).
Die Realisierung der Umfahrung Lambach in Zeiten schwächer werdender öffentlicher Nachfrage entspricht der vom Landesrechnungshof geäußerten Anregung einer antizyklischen Investitionspolitik.

6. Finanzierung:

6.1. Folgende Leistungen werden aus dem laufenden Straßenbaubudget bedeckt:
- Grundeinlöse
- Planungskosten

- Kostenbeitrag an die ÖBB
- Baukosten für den Straßen-, Brücken- und Wannenbau der Bauetappe 1
- E-Technik und Maschinenbau sowie die Straßenausrüstung
- Kosten für die Qualitätssicherung, die begleitende Kontrolle, die ökologischen Begleitmaßnahmen, Bepflanzung und Leitungsverlegungen
- Nebenleistungen kleineren Umfanges (z.B. Beweissicherungen, etc.)

Auf das Normalbudget entfällt **unter Berücksichtigung** von voraussichtlichen Preissteigerungen ein Volumen von insgesamt

37,0 Millionen Euro.

6.2. Folgende Leistungen werden im Wege von Ratenzahlungen bedeckt:

- Baukosten für den Tunnel-, Straßen- und Brückenbau der Bauetappe 2
- Finanzierungskosten für den Tunnel-, Straßen- und Brückenbau der Bauetappe 2

Auf die Ratenzahlung entfällt **unter Berücksichtigung** von voraussichtlichen Preissteigerungen ein Volumen von insgesamt

70,0 Millionen Euro inkl. Finanzierungskosten.

Diese 70,0 Mio. Euro sind insofern ein Maximalbetrag, als darin auch ein realistisches Zinsniveau (über 4 %) berücksichtigt worden ist.
Sollte aus dem Titel der Preissteigerung und Zinsentwicklung mit den beantragten 70,0 Mio. Euro nicht das Auslangen gefunden werden, wird der übersteigende Betrag aus dem Normalbudget zu finanzieren sein. Bei den bisherigen Vorfinanzierungen sind bei allen Projekten die beantragten Kosten unterschritten worden.

6.3. Ratenzahlungen nach Inbetriebnahme:

Die Ratenzahlungen sind ab 2016 bis 2022 aus dem Straßenbaubudget wie folgt bedeckt:

Vertragsjahre	**Mittel**
2016	5,5 Mio. Euro
2017	11,9 Mio. Euro
2018	12,5 Mio. Euro
2019	12,0 Mio. Euro
2020	11,6 Mio. Euro
2021	11,1 Mio. Euro
2022	5,4 Mio. Euro
	70,0 Mio. Euro

Die Oö. Landesregierung beantragt, der Hohe Landtag möge nach Beratung im Verkehrsausschuss beschließen:

"Die Realisierung des Straßenbauvorhabens B 1, Wiener Straße, Umfahrung Lambach-Nord, mit Ratenzahlung über ein Volumen von voraussichtlich 70,0 Mio. Euro inkl. Finanzierungskosten in den Jahren 2016 bis 2022 wird genehmigt".

Linz, am 22. März 2010
Für die Oö. Landesregierung:
Hiesl
Landeshauptmann-Stellvertreter