

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.411.341

5. August 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Mag. Eypeltauer, Kolleginnen und Kollegen haben am 09. Juni 2021 unter der **Nr. 6900/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bericht des Rechnungshofes betreffend Traunseetram: Umsetzung der Empfehlungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 15:

- Für die Beschlussfassung von Infrastrukturprojekten wäre - neben dem zu erwartenden Mitteleinsatz der eigenen Gebietskörperschaft- auch eine gebietskörperschaftsübergreifende Betrachtung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen. (TZ 3)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Künftige Potenzialanalysen sollten weiterhin auf der Grundlage von Fahrgastzählungen in Kombination mit repräsentativen Fahrgastbefragungen durchgeführt werden. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?

- Bei Potenzialanalysen und darauf aufbauenden Prognoserechnungen wären die Erkenntnisse der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen und des darauf basierenden Verkehrsmodells des Landes Oberösterreich zu berücksichtigen. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Die Ergebnisse von Potenzialanalysen sollten kritisch von Expertinnen und Experten der Gebietskörperschaften im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund gewürdigt werden. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr wären alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse aufzunehmen, um die verkehrliche Wirkung vergleichen zu können. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Bei Projektplanungen im öffentlichen Verkehr wären alle geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel in die Potenzialanalyse aufzunehmen, um die verkehrliche Wirkung vergleichen zu können. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Eine Wertung der Effektivität sollte nicht allein anhand der Steigerungsrate der Fahrgäste, sondern insbesondere anhand der Relation der prognostizierten Fahrgäste mit der Leistungsfähigkeit des eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittels vorgenommen werden. (TZ 10)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?

- Im Zusammenwirken mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund wäre eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Erweiterung der Traunseetram unter Einbeziehung aller relevanten öffentlichen Verkehrsmittel durchzuführen. (TZ 12)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Bei Projekten im öffentlichen Verkehr wären nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Realisierungsentscheidungen heranzuziehen, die auf einer vollständigen und regelmäßig aktualisierten Gesamtbetrachtung des erwarteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufbauen. (TZ 13)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Nur jene Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr sollten umgesetzt werden, die durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Basis von Nutzen-Kosten-Analysen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer 1,0) erwarten lassen. (TZ 14)
 - i. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - 1. Wenn ja, inwiefern?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
 - 3. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - a. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
- Im Rahmen von Nutzen-Kosten-Analysen wären auch Sensitivitätsanalysen durchzuführen, um festzustellen, wie sich Veränderungen von Eingangsparametern (z.B. Steigerung der Projektkosten oder zu erwartende Fahrgastzahlen) auf das Nutzen- Kosten-Verhältnis des beabsichtigten Verkehrsprojekts auswirken. (TZ 15)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Vor der Realisierung von Projekten im öffentlichen Verkehr wäre eine vollständige und realistische Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen und diese dem Projektfortschritt entsprechend zu aktualisieren. (TZ 17)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?

2. Wenn nein, warum nicht?

- Vor der Gewährung von Mitteln aus der Privatbahnförderung wäre rechtzeitig die Zustimmung aller im Finanzierungsübereinkommen angeführten Projektpartnerinnen und Projektpartner einzuholen und es wären die Nachweise der verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit sowie die Übereinstimmung der geplanten Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen mit regionalen Verkehrskonzepten zu überprüfen und ebenso das Vorliegen der sonstigen Finanzierungsvoraussetzungen schriftlich und nachvollziehbar zu dokumentieren. Darüber hinaus wäre bei Planung und Durchführung von Investitionen auf allfällige Festlegungen in bundesweiten Planungsdokumenten im Verkehrsbereich nachweislich Bedacht zu nehmen. (TZ 19)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Ehestmöglich wäre für die Finanzierung der Remise Engelhof zu sorgen, um den Substanzwert der neuen Niederflur-Straßenbahn-Garnituren nicht vorzeitig zu mindern. (TZ 24)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Bei Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr wären die zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebs gebietskörperschaftenübergreifend zu kalkulieren. (TZ 26)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?
- Für die Finanzierung der für einen optimalen Betriebsablauf der Traunseetram noch zu realisierenden Projektkomponenten wäre ehestmöglich zu sorgen. (TZ 27)
 - a. Wurde diese Empfehlung des Rechnungshofes bereits umgesetzt?
 - i. Wenn ja, inwiefern?
 - ii. Wenn nein, warum nicht?
 - iii. Wenn nein, ist eine Umsetzung geplant?
 - 1. Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung der Empfehlung zu rechnen?
 - 2. Wenn nein, warum nicht?

Der Rechnungshofbericht betreffend die Traunseetram stand am 11. Mai 2021 auf der Tagesordnung im Rechnungshofausschuss des Nationalrates, der unter dem Vorsitz des Obmanns, Herrn Nationalratsabgeordneten Douglas Hoyos-Trauttmansdorff tagte. In diesem Rahmen wurden die Themen der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage bereits im Detail behandelt und von mir sämtliche Fragen der Nationalratsabgeordneten beantwortet.

In weiterer Folge darf ich nochmals meine Antworten zu den gestellten Fragen wie folgt zusammenfassen:

Was die Empfehlung des Rechnungshofes (RH) betrifft, die zu erwartenden Kosten gebietskörperschaftenübergreifend zu kalkulieren, so ist eine solche Betrachtung der Kosten für ÖV-Schienenprojekte sicherlich sinnvoll. Im Rahmen der Finanzierung der Investitionen und Instandhaltung der Privatbahninfrastruktur erfolgt dies auch, da in den entsprechenden Übereinkommen die Gesamtinfrastrukturkosten und die Beiträge sämtlicher Finanzierungspartner:innen dargestellt werden.

Zur Empfehlung des Rechnungshofes, bei ÖV-Projekten sämtliche zu erwartenden Kosten des laufenden Betriebes gebietskörperschaftsübergreifend darzustellen, darf klargestellt werden, dass dem Bund bei Privatbahnen (bis auf den Ausnahmefall der zu 100% im Eigentum des Bundes stehenden GKB) im Hinblick auf den laufenden Betrieb der Infrastruktur keine Finanzierungsfunktion zukommt.

Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass der RH im Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb nicht nur die Kosten für den Betrieb der Infrastruktur, sondern auch die Kosten für die Verkehrsdienstebestellungen (Verkehrsdiensteverträge VDV) in die Kalkulation einbezogen hat, was bei anderen Verkehrsinfrastrukturprojekten nicht üblich ist und im Rechnungshofausschuss zu dem unrichtigen Eindruck geführt hat, die Betriebsführungskosten für die Infrastruktur der Traunseetram seien ungewöhnlich hoch.

Klargestellt werden darf des Weiteren, dass Privatbahnen in der Regel Regional- und Nahregionalverkehrsfunktion haben, sodass die Verkehrsinfrastrukturplanung hierfür durch die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften (Länder und gegebenenfalls Stadtgemeinden) erfolgt. Folglich sind in diesem Zusammenhang Potenzialanalysen, Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen sowie Prognoserechnungen, Verkehrserhebungen, Kosten-Nutzen-Analysen sowie Gesamtbetrachtungen des Mitteleinsatzes auch von diesen Gebietskörperschaften durchzuführen bzw. zu beauftragen sowie die Erkenntnisse aus den Verkehrsmodellen der Bundesländer zu berücksichtigen.

Dem Bund, vertreten durch das BMK, kommt in diesem Zusammenhang keine operative, sondern eine plausibilisierende Rolle zu.

Die Traunseetram wurde durch einen Lückenschluss zwischen den Schienenstrecken der Straßenbahn Gmunden und der Privatbahn Gmunden – Vorchdorf geschaffen. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde sahen dieses Verbinden von zwei Schienenstrecken als Chance für den öffentlichen Verkehr, was ich ausdrücklich teile. Meine Vorgänger:innen haben dieses Vorhaben von Bundesseite ebenfalls unterstützt und damit in Zusammenhang stehende Maßnahmen auf der Privatbahn Gmunden – Vorchdorf, die ohnehin seit jeher Bestandteil der Mittelfristigen Investitionsprogramme für Privatbahnen (MIP) war und ist, mitfinanziert.

Im Hinblick auf die Aussagen des Rechnungshofs zu Kosten-Nutzen-Analysen ist festzuhalten, dass diese selbstverständlich ein wertvolles Hilfsmittel zur Entscheidungsfindung für Verkehrsprojekte sein können. Gleichzeitig sollte jedoch nicht vergessen werden, dass dieses Instrument einen Faktor von mehreren darstellt und das Ergebnis auch davon abhängig ist, in welchem Maßstab das Projekt abgegrenzt ist. Insbesondere gilt es aus BMK-Sicht auch Netzwirkungen im Verkehrsnetz mit zu berücksichtigen, die bei Kosten-Nutzen-Analysen für Einzelprojekte zu kurz kommen könnten.

Was die Finanzierung weiterer Maßnahmen im Zusammenhang mit der Traunseetram betrifft, wurde vom BMK bereits im Zusammenhang mit dem Rohbericht sowie im Rechnungshofausschuss des Nationalrates vom 11. Mai 2021 zu der vom Rechnungshof angesprochenen Finanzierung der Remise Engelhof angemerkt, dass die Finanzierung von Remisen gemäß den geltenden Förderrichtlinien für die Privatbahninfrastrukturfinanzierung gemäß Privatbahngesetz nur in äußerst engen Grenzen möglich ist. Dies vorausgeschickt wäre das BMK jedoch zu einer Mitfinanzierung des gleisbaulichen Teils für die Remise Engelhof sowie zur Mitfinanzierung weiterer Projektkomponenten zur Verbesserung des Betriebsablaufes der Traunseetram bereit.

Leonore Gewessler, BA

