

Anfrage

der Abgeordneten Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Mag. Felix Eypeltauer, Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Bericht des Rechnungshofes betreffend Traunseetram: Umsetzung der Empfehlungen

Der Rechnungshof überprüfte im November 2018 bis April 2019 die Realisierung der Traunseetram in Oberösterreich. Prüfungsziel war es, die Studien, Analysen und Beschlüsse im Vorfeld der Realisierung zu beurteilen ebenso wie die Gesamtkosten, das Projektmanagement und die Bauabwicklung der Innenstadt von Gmunden, die Vergaben sowie die Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgästzahlen.

Projektmanagement, Vergaben und Bauabwicklung erfolgten durch die Unternehmensgruppe Stern & Hafferl, für die der Rechnungshof nicht prüfzuständig war. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis April 2019, wobei auch weiter zurückliegende Sachverhalte berücksichtigt wurden, wie die Grundsatzentscheidung für dieses Projekt im Jahr 2003.

Zu teuer, zu wenige Fahrgäste und unrealistische Planungen - so das zusammengefasste Fazit des Rechnungshofes.

Die Traunseetram entstand durch die Verbindung der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf. Für die Verbindung der 2,3 km langen Straßenbahnenlinie mit der 14,9 km langen Lokalbahnenlinie musste eine rd. 800 m lange, sogenannte „Durchbindungsstrecke“ gebaut werden.

Der Grundsatzbeschluss für das Projekt erfolgte im Jahr 2003, mehr als 15 Jahre später, im September 2018, erfolgte die Inbetriebnahme.

Der Bund finanzierte das Projekt zu 20 Prozent, das Land Oberösterreich zu 62 Prozent, die Stadtgemeinde Gmunden zu zehn Prozent - damit erfolgte eine fast gänzliche Finanzierung der öffentlichen Hand.

Der Rechnungshof kritisierte einen mangelnden gebietskörperschaftsübergreifenden Überblick über den Mitteleinsatz. Von 2003 bis 2030 belaufen sich die Kosten auf ca. 169,07 Mio Euro nach Berechnungen des Rechnungshofes.

Auch banstandet wurden mangelnde Objektivität und grobe Mängel bei Potenzialanalyse sowie Kosten-Nutzen-Analyse: Der Errichter und Betreiber der Bahn (die Stern & Hafferl Unternehmensgruppe) haben im Auftrag des Landes Studien selbst durchgeführt, was für den Rechnungshof "unter Compliance-Gesichtspunkten problematisch" ist.

Zu wenig Fahrgäste: Die Fehler diesbezüglich begannen bereits in der Planung. Bei Potentialanalyse 2010 wurden Alternativen wie Buslinien gar nicht geprüft. Die Fahrgästzahlen waren mit 2.730 pro Werktag (bzw. 3.300 bis 2025) viel zu hoch ange setzt - tatsächlich fuhren durchschnittlich nur rund 2.260 Fahrgäste täglich mit der Traunseetram. Zum Vergleich: Straßenbahnen haben Kapazitäten von 20.000 bis 100.000 Fahrgästen pro Tag, Buslinien von 8.000 bis 15.000, ein Vergleich mit einer Buslinie hätte daher angestellt werden sollen. So beauftragte die Unternehmensgrup

pe Stern & Hafferl im Jahr 2010 eine Potenzialanalyse ausschließlich für das Projekt Traunseetram und nicht auch für alternative Verkehrsmittel.

Kosten und Nutzen standen und stehen in keinem angemessenen Verhältnis: Die Kosten sollten pro Jahr bei 1,66 Millionen Euro liegen, der Nutzen bei 2,15 Millionen Euro. Tatsächlich steht den Kosten von 4,05 Millionen Euro ein Nutzen von 1,43 Millionen Euro gegenüber. "Die Kosten inklusive Betrieb und Erhalt der Traunseetram übersteigen damit den Nutzen um das Dreifache. Das Verhältnis liegt mit 0,35 klar unter der erforderlichen Wirtschaftlichkeitsgrenze von 1,0", so der Rechnungshof. Die Traunseetram hätte aus finanzieller und verkehrswirtschaftlicher Sicht nie realisiert werden dürfen.

Die Fördergeber des Durchbindungsprojekts, also das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden, nahmen ihre Kontroll- und Steuerungsrechte bei der Abwicklung des Projekts nicht in dem Ausmaß wahr, wie dies in der Finanzierungsvereinbarung vorgesehen war. Sie übertrugen der Unternehmensgruppe Stern & Hafferl die Einrichtung des externen kaufmännischen und technischen Controllings, ohne Vorgaben hinsichtlich der Aufgaben und Berichtspflichten zu machen. Die Controlling-Berichte hatten einen unzureichenden Detaillierungsgrad, womit die erforderliche Transparenz nicht gegeben war. Dennoch akzeptierten die Fördergeber diese Berichte als Nachweis für die widmungsgemäße Verwendung der Fördermittel.

Auch waren in den Berichten des kaufmännischen und technischen Controllings die Zahlungen an die Unternehmensgruppe Stern & Hafferl und an die mit diesem verbundenen Unternehmen nicht ersichtlich, sondern unter anderen Positionen subsumiert. Für das kaufmännische und technische Controlling lagen weiters keine Leistungsbeschreibung und keine Definition der Aufgaben und des Kontrollumfangs vor. Eine Überprüfung der Ergebnisse des kaufmännischen und technischen Controllings anhand eines Soll–Ist–Vergleichs war so nicht möglich.

Auch bei anderen Gremien der Projektorganisation gab es Mängel. Für die Steuerungsgruppe gab es keine Geschäftsordnung. Weiters war die Steuerungsgruppe bei finanziell und zeitlich relevanten Entscheidungen – wie etwa bei der überarbeiteten Ausgestaltung der neuen Traunbrücke – nicht eingebunden. Das Kontrollgremium, in dem Vertreter des Landes und der Stadtgemeinde vertreten waren, war nicht verpflichtet, die Berichte des kaufmännischen und technischen Controllings zu prüfen. Der Beirat zur Realisierung des Projekts wiederum, der eigentlich nur eine beratende Funktion hatte, traf auch Entscheidungen – etwa zur Traunbrücke –, die wesentliche zeitliche und finanzielle Auswirkungen hatten.

Mängel gab es auch bei den Vergaben, vor allem bei den Direktvergaben. Es fehlten Dokumentationen zur Auftragswertermittlung und zur Wahl des Vergabeverfahrens ebenso wie Leistungsbeschreibungen und Vergleichsangebote.

Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit kostete zwischen 2014 und 2018 rd. 540.000 EUR. Zielgruppe der Information waren vor allem die Bürgerinnen und Bürger in und rund um Gmunden, nicht jedoch Touristinnen und Touristen. Nach Fertigstellung der Traunseetram stellte die Stadtgemeinde Gmunden die laufende Medienarbeit und Information ein. Mobilitäts- und Entwicklungsstrategien für den Raum Gmunden enthielten eine Reihe von Vorschlägen, um die Attraktivität der Traunseetram und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Gmunden setzten diese noch nicht zur Gänze um.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Für die Beschlussfassung von Infrastrukturprojekten wäre – neben dem zu erwartenden Mitteleinsatz der eigenen Gebietskörperschaft – auch eine gebietskörperschaftenübergreifende 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?
2. 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?
3. 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?
4. 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?
5. 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?
6. Eine Wertung der Effektivität sollte nicht allein anhand der Steigerungsrate der Fahrgastzahlen, sondern insbesondere anhand der Relation der prognostizierten Fahrgastzahlen 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?
7. 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?
8. Bei Projekten im öffentlichen Verkehr wären nur solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als Grundlage für Realisierungsentscheidungen heranzuziehen, die auf einer vollständigen und regelmäßig aktualisierten Gesamtbetrachtung des er-

warteten Mitteleinsatzes sowie auf realistischen Fahrgastpotenzialen aufzubauen. (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?

9. 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)

- a.
 - 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?

10. 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 Fahrgäste) 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?

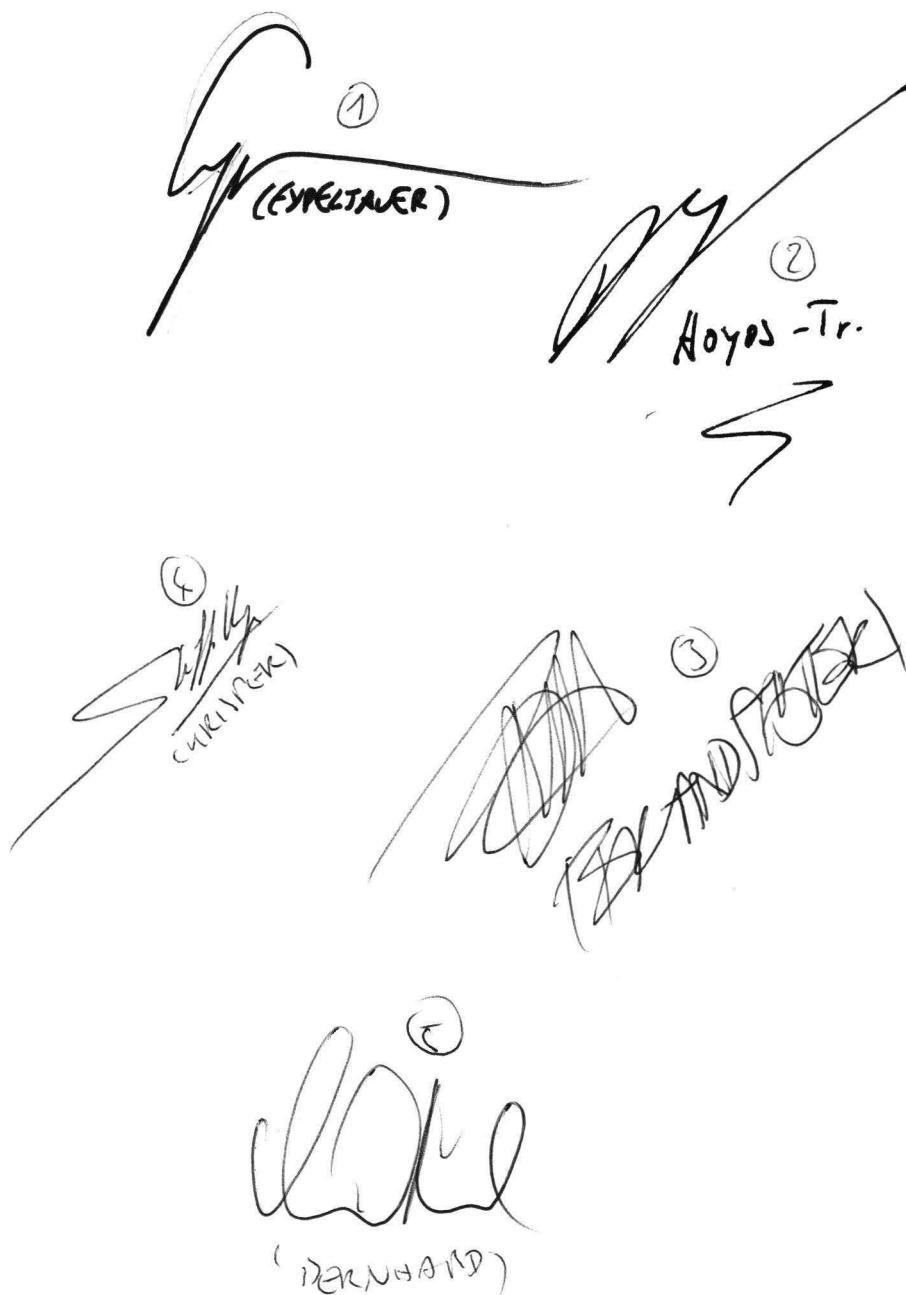
11. Vor der Realisierung von Projekten im öffentlichen Verkehr wäre eine vollständige und realistische Gesamtdarstellung des zu erwartenden Mitteleinsatzes vorzunehmen und diese dem Projektfortschritt entsprechend zu aktualisieren. (TZ 17)

- 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?
12. 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 Finanzierungsvo raussetzungen 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?
13. 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?
14. 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?

15. 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?



The image contains four handwritten signatures and their corresponding initials, each enclosed in a small circle:

- Signature 1: A stylized 'G' followed by the name '(GÖRTELÄVER)'.
- Signature 2: A stylized 'P' followed by the name 'HOYOS-Tr.'.
- Signature 3: A stylized 'J' followed by the name '(JÜHLICH)'.
- Signature 4: A stylized 'D' followed by the name '(DERNHARD)'.

