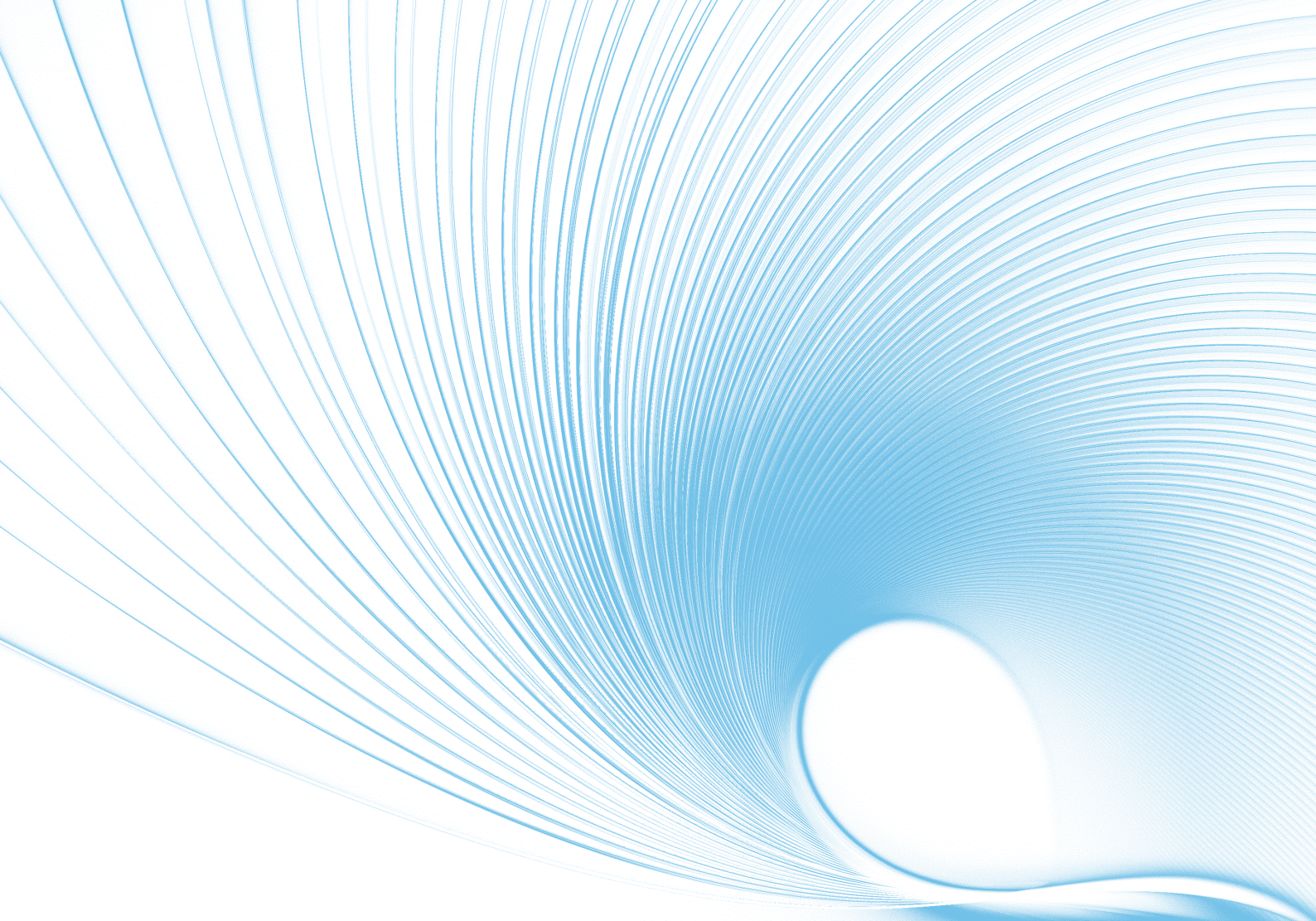




Initiativprüfung

Bericht

Planung Mühlkreisbahn neu



LRH-100071/9-2013-LI

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
Fax: (+43 732) 7720-214089
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof

Herausgegeben: Linz, im Februar 2013

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Überblick	4
Projektentwicklung	4
Grundsätzliche Überlegungen, Studien und Konzepte.....	4
Systementscheidung und Vorprojekt.....	5
Finanzierung	8
Vorprojekt RegioTram	9
Vergabe.....	9
Aktueller Planungsstand.....	9
Bauliche Maßnahmen.....	10
Mühlkreisbahnhof Linz/Urfahr	10
Streckenabschnitt Urfahr bis Rottenegg (km 0,0 bis km 13,2)	11
Streckenabschnitt Rottenegg bis Kleinzell (km 13,2 bis km 29,5).....	13
Streckenabschnitt Kleinzell bis Rohrbach (km 29,5 bis km 46,9).....	14
Ergänzende Maßnahmen	14
Eisenbahnkreuzungen	15
Terminplan.....	15
Fahrzeuge	15
Kostenschätzung	16

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

D

Doppeltraktion	Ist die einfachste Mehrfachtraktion - mehrere Triebfahrzeuge befördern gemeinsam einen Zug - also das Fahren mit zwei Lokomotiven an einem Zugende bzw. das Kuppeln zweier Triebzüge (Flügelung). Als Flügelung bezeichnet man das fahrplanmäßige Aufteilen eines Zuges in mehrere (in der Praxis meistens zwei) Zugteile oder Halbzüge, die auf unterschiedlichen Strecken weiterfahren oder von denen einer endet. Somit kann eine zusätzliche umsteigefreie Verbindung angeboten werden, ohne einen weiteren Zug führen zu müssen.
-----------------------	--

E

Eilzug- und Regionalbahntakt	Eilzug-Takt (Regional-Express) ist ein Bedienkonzept für einen Nahverkehrszug mit Haltepunkten an wenigen Bahnhöfen und an Umsteigebahnhöfen. Regionalbahntakt ist ein Bedienkonzept für einen Nahverkehrszug mit Halt an (fast) allen Bahnhöfen zur Erschließung der Regionen.
-------------------------------------	--

G

GVK	Gesamtverkehrskonzept
------------	-----------------------

L

LGBl.	Landesgesetzblatt
LRH	Oö. Landesrechnungshof
LRHG	Oö. Landesrechnungshofgesetz

M

MKB	Mühlkreisbahn
------------	---------------

Ö

ÖV	Öffentlicher Verkehr
-----------	----------------------

P

P+R	Park and Ride - bezeichnet ein Prinzip der Verkehrsplanung, in dem in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs Abstellmöglichkeiten für Pkw zur Verfügung gestellt werden.
------------	--

R

RegioTram	Ist ein Bahnsystem, welches durch den Einsatz von besonderen Fahrzeugen eine Verknüpfung von Regional- und Stadtverkehr ermöglicht und damit die Vorzüge von Eisenbahn und Straßenbahn zum Vorteil des Kunden optimiert. Ein dichter Fahrplankontakt, eine gemeinsame Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur und die innerstädtischen Haltestellenabstände ermöglichen durchgehende umsteigefreie Fahrten aus der Region zu den wichtigen Zielorten der Innenstadt.
------------------	---

Planung Mühlkreisbahn neu

Geprüfte Stelle:

Direktion Straßenbau und Verkehr

Prüfungszeitraum:

8.10.2012 bis 5.12.2012

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung des Landesrechnungshofes im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/1999 idgF

Prüfungsziel und -gegenstand:

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

Prüfungsteam:

Dipl.-Ing. Helmut Lipa (Prüfungsleiter) und Ing. Michael Mörzinger MSc

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde dem Herrn LR Ing. Entholzer, den Vertretern der Büros von LHStv. Hiesl und LR Ing. Entholzer, der Direktion Straßenbau und Verkehr und der Direktion Finanzen in der Schlussbesprechung am 24.1.2013 zur Kenntnis gebracht.

Innerhalb der Stellungnahmefrist gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG hat Landesrat Ing. Entholzer eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Diese wurde in den Bericht eingearbeitet.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

KURZFASSUNG

Land OÖ beabsichtigt Übernahme und Umgestaltung der Mühlgkreisbahn

(1) Die Mühlgkreisbahn (MKB) verbindet als Regionalbahn der ÖBB die Landeshauptstadt Linz mit dem „Oberen Mühlgviertel“. 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)**

ÜBERBLICK

- 1.1.** Die Mühlgkreisbahn (MKB) ist eine rd. 58 km lange Regionalbahn der ÖBB. Die Strecke führt von der Landeshauptstadt Linz (Stadtteil Urfahr) über Ottensheim, Neufelden und die Bezirkshauptstadt Rohrbach nach Aigen-Schlögl quer durch das „Obere Mühlgviertel“. Die MKB weist einige Steigungen auf – insbesondere den „Saurüssel“ zwischen Rottenegg und Lacken. Weiters erschwerend für den Eisenbahnbetrieb sind die ausgeprägten Wintermonate mit teilweise großen Schneemengen in den höhergelegenen Streckenteilen. Zwischen der MKB und dem restlichen Streckennetz der ÖBB besteht ein Verbindungsgleis.

Die MKB dient der Bevölkerung des „Oberen Mühlgviertels“ als wichtige Verkehrsverbindung mit der Landeshauptstadt Linz. Um dieses Verkehrsangebot zu verbessern, gibt es schon seit längerer Zeit Überlegungen, die MKB zu attraktivieren (vor allem kürzere Fahrzeiten und Intervalle) sowie besser mit dem vorhandenen ÖV-Netz in Linz zu verknüpfen. Dadurch sollen die Menschen verstärkt motiviert werden, das ÖV-Angebot zu nutzen bzw. vom Pkw auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Dies könnte dazu beitragen, die Stauprobleme auf der Straße zu Verkehrsspitzenzeiten zu reduzieren und wäre aus umweltpolitischer Sicht ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

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 zu einer Regional-Straßenbahn (RegioTram) in Ausarbeitung. Weiters wurden mit der Stadt Linz und deren Verkehrsunternehmen (Linz Linien GmbH) die Möglichkeiten diskutiert, diese RegioTram mit dem innerstädtischen Straßenbahnnetz zu verknüpfen und dieses Netz um eine zweite Nord-Süd-Achse zu erweitern.

- 1.2.** 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 ÖV-System und dessen Erweiterung waren plausibel.

PROJEKTENTWICKLUNG

Grundsätzliche Überlegungen, Studien und Konzepte

- 2.1.** In den letzten Jahrzehnten wurden immer wieder Überlegungen angestellt, die MKB zu beschleunigen, zu elektrifizieren und mit dem Linzer Hauptbahnhof zu verbinden (z.B. „City-S-Bahn“-Konzept der ÖBB, Verlängerung der Linzer Straßenbahnlinie 3 bis Rottenegg). Auch in diversen Studien wurden diese oder ähnliche Maßnahmen dargelegt (z.B. Prognos-Studie 1995, Basler-Systemstudie 1999, Strategisches Schienenverkehrskonzept für OÖ 2002). Anfang 2007 präsentierten die ÖBB ihre Planungsüberlegungen zur „Einbindung der MKB in den Linzer Hauptbahnhof“. Danach verloren die ÖBB jedoch ihr Interesse am Betrieb der MKB und strebten eine Übernahme durch das Land OÖ an. Zum Zeitpunkt der Prüfung wurde mit einem Abschluss der Übernahmeverhandlungen in den wesentlichen Eckpunkten bis Anfang 2013 gerechnet.

Anfang 2008 entwickelte das Land OÖ ein „Konzept für ein regionales Schnellstraßenbahnnetz (RegioTram) im Großraum Linz“. Dieses Konzept umfasste die Verlängerung der innerstädtischen Straßenbahnen mit 900 mm Spurweite als RegioTram ins Linzer Umland. Für die MKB sah das Konzept eine Umspurung von 1435 mm auf 900 mm Spurweite, die teilweise Elektrifizierung, die Führung über eine neue zweite Straßenbahnachse östlich der Landstraßenachse und die Einbindung in den Hauptbahnhof vor. Im Sinne dieses Konzepts präsentierte der damalige Landesverkehrsreferent im August 2008 der Öffentlichkeit eine Studie für eine „Regional-Straßenbahn“ („Regio-Liner“) vom Linzer Hauptbahnhof über eine zweite innerstädtische Straßenbahnachse und den Mühlgkreisbahnhof nach Aigen-Schlögl. Diese Überlegungen stellten eine Alternative zum „City-S-Bahn“-Konzept der ÖBB dar. In das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (GVK OÖ 2008) - vom Landtag im Mai 2008 zur Kenntnis genommen – wurde die „City-S-Bahn“ aufgenommen.

- 2.3.** *Zu den zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit den ÖBB und dem BMVIT betreffend die Übernahme von ÖBB-Regionalbahnstrecken, insbesondere der Mühlgkreisbahn, merkte Landesrat Ing. Entholzer an: Weitere Verhandlungen wurden bis zu einer Entscheidung des Bundesdenkmalamtes hinsichtlich der Entlassung der Linzer Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz ausgesetzt. Es wird im zweiten Quartal 2013 mit einer Entscheidung zur Zukunft der Brücke gerechnet.*
- 2.4.** Der LRH wies darauf hin, dass derartige Terminverschiebungen den weiteren zeitlichen Verlauf maßgeblich beeinflussen werden.

Systementscheidung und Vorprojekt

- 3.1.** Mitte August 2009 fasste die Landesregierung auf Basis einer vergleichenden Studie den Beschluss, sowohl die MKB zu attraktivieren und mit dem Linzer Hauptbahnhof zu verbinden („City-S-Bahn“-Konzept) als auch eine zweite Straßenbahnachse durch Linz zu errichten. Da nachfolgend auf politischer und fachlicher Ebene Zweifel an der Notwendigkeit bzw. Finanzierbarkeit bezüglich der Schaffung von zwei neuen Schienenachsen (Eisenbahnachse und zweite Straßenbahnachse) durch Linz aufkamen, wurde im Juni 2010 eine Studie zur Systementscheidung für die MKB beauftragt.

Die im Dezember 2010 vorgelegte Studie zeigt auf, dass eine RegioTram (900 mm Spurweite) zwar im Streckenabschnitt Rohrbach – Urfahr die teuerste Variante darstellt, aber im weiteren Verlauf im Linzer Stadtgebiet durch die Nutzung des bestehenden innerstädtischen Straßenbahnnetzes bei weitem die geringsten Zusatzkosten anfallen. Weiters wird ein umsteigefreies und damit rascheres Erreichen der innerstädtischen Ziele ermöglicht. Bei dieser Variante könnte auch die im Regierungsbeschluss vom August 2009 enthaltene Errichtung einer zusätzlichen dritten Nord-Süd-Schienenachse (Eisenbahnachse) zur Verbindung der MKB mit dem Hauptbahnhof entfallen, da die RegioTram die zur notwendigen Weiterentwicklung des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs jedenfalls zu errichtende zweite Straßenbahnachse befahren könnte und diese den Hauptbahnhof erschließen würde.

Die Landesregierung beschloss im Juli 2011, das RegioTram-Konzept als Vorprojekt von Urfahr bis Rohrbach weiter ausarbeiten zu lassen und dann noch einmal zu beurteilen. Dabei wurde auch festgehalten, dass die Realisierung eines Landtags-

beschlusses bedarf („Baubeschluss“) und frühere Landtagsbeschlüsse (z.B. für die „City-S-Bahn“ im Mai 2008) aufzuheben sein werden, sofern sie mit dem zu realisierenden Projekt „nicht kompatibel“ sind. Anzumerken ist, dass im „GVK für den Großraum Linz“ (von der Landesregierung zur Konkretisierung des GVK OÖ 2008 für den Großraum Linz beauftragt und beschlossen, im April 2012 dem Landtag vorgelegt und derzeit im Verkehrsausschuss in Vorberatung) bereits anstatt der „City-S-Bahn“ das RegioTram-Konzept dargestellt wird. Das Vorprojekt ist derzeit in Bearbeitung und soll Anfang 2013 vorliegen (siehe Kapitel „Vorprojekt RegioTram“).

Im Dezember 2011 übermittelte die Linz Linien GmbH dem Land OÖ ein „Vorprojekt 2011“ für eine „Neue Schienenachse für Linz – Mühlgkreisbahnhof bis Anbindung Wiener Straße“ (entspricht der zweiten Straßenbahnachse). Darin ist auf Wunsch des Landes grob schematisch auch eine Stichtrasse vom Europaplatz zum Hauptbahnhof dargestellt. Das Land unterzog mit externer Unterstützung dieses Vorprojekt einem Variantenvergleich und kam in einem Endbericht vom August 2012 zum Schluss, dass sich die generelle Trassenführung weitgehend mit den Überlegungen des Landes deckt. Überarbeitungsbedarf sah das Land im Wesentlichen bezüglich der Gesamtlänge der unterirdischen Trassenabschnitte, welche dem Land als unnotwendig bzw. unzumutbar hoch erschien und dementsprechend das Vorhaben verteuern würde.

Da der Projektbetreiber (Linz Linien GmbH) eine finanzielle Beteiligung des Landes anstrebt bzw. die RegioTram diese neu zu errichtende zweite Straßenbahnachse befahren soll, wurde zur Klärung offener Fragen im Oktober 2012 eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt Linz, der Linz Linien GmbH und des Landes OÖ eingerichtet. Diese beschäftigt sich insbesondere mit der ober- bzw. unterirdischen Trassenführung im Urfahrner Bereich und beim Europaplatz (inkl. Stichtrasse zum Hauptbahnhof).

- 3.2.** Der LRH beurteilte die zuletzt intensivste Beschäftigung mit dem öffentlichen Verkehr im Großraum Linz positiv. Die Überlegungen zur Übernahme der MKB durch das Land OÖ und zur Verknüpfung der geplanten RegioTram mit dem innerstädtischen Verkehrssystem kann er nachvollziehen. Die Dimension der nach Linz orientierten Verkehrsströme rechtfertigt durchaus verstärkte Investitionen in das regionale ÖV-System.

Derzeit erscheint es dem LRH vordringlich, dass die Planungsträger – Land OÖ und Stadt Linz bzw. Linz Linien GmbH – ihre Planungen enger aufeinander abgestimmt vorantreiben und das vorhandene Wissen intensiver austauschen. Die eingerichtete Arbeitsgruppe ist jedenfalls ein Schritt in die richtige Richtung. Eventuell könnte eine politische Grundsatzvereinbarung zwischen Land OÖ und Stadt Linz bzw. Linz Linien GmbH zur Weiterentwicklung des ÖV-Systems im Großraum Linz hilfreich sein. Darin sollten insbesondere die wesentlichen Investitionsvorhaben mit ihren jeweiligen Eckpunkten und betrieblichen Aspekten dargelegt werden. Auch die generellen Vorstellungen zur Finanzierung der Investitionen und des Betriebs wären damit fixierbar.

Für die Planungen zur RegioTram und zur zweiten Linzer Straßenbahnachse regte der LRH die Einrichtung einer gemeinsamen Projektmanagement-Struktur der Planungsträger an. Kernelemente sollten dabei ein gemeinsames Projektteam (mit einer Detailstruktur, welche die Teilprojekte und klar zuordenbare Verantwortlichkeiten bzw. die jeweils zweckmäßige Federführung bzw. Mitwirkung abbildet) sowie ein übergeordnetes Steuerungs- und Entscheidungsgremium (Lenkungsausschuss) sein. Eng verknüpft mit der Planung der Investitionen (bauliche Maßnahmen, Fahr-

zeuge) wäre der Betrieb des zukünftigen Gesamt-ÖV-Systems im Linzer Bereich und seinem Umland zu betrachten, um zu aufeinander abgestimmten, zweckmäßigen und wirtschaftlichen Lösungen zu gelangen. Beispielsweise wird die Führung der einzelnen Linien und die Auswahl der dafür geeigneten Fahrzeuge spürbare Auswirkungen auf die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten haben. Die Möglichkeiten zur sinnvollen Nutzung von Synergien des RegioTram-Konzeptes mit dem Straßenbahnbetrieb der Linz Linien GmbH sollten dabei berücksichtigt werden. Simulationen des Betriebs des gesamten 900 mm-Schienennetzes im Großraum Linz könnten wertvolle Hinweise zur Optimierung geben. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung haben dabei im Vordergrund zu stehen. Insbesondere sollte ein Großteil der Ziele möglichst rasch (kurze Reisezeiten) 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. Zu klären wird auch die Verteilung der notwendigen Finanzierungsbeiträge zu den jeweiligen Investitionen und zum Betrieb auf die Projektbeteiligten sein.

- 3.3.** *Zur Frage der derzeitigen Planungen des öffentlichen Verkehrsangebotes im Großraum Linz hielt Landesrat Ing. Entholzer fest: Sämtliche Schnittstellen zu den Planungsthemen innerhalb der Stadt Linz wurden schon bislang klar definiert. Derzeit erarbeitet eine Arbeitsgruppe aus Land OÖ, Stadt Linz und Linz AG Linien den Abschnitt Urfahr des Projekts zweite Linzer Straßenbahnachse.*

Hinsichtlich der Nutzung möglicher Synergien zwischen einem RegioTram-System und einem Straßenbahnbetrieb wird weiters festgehalten, dass diese Synergien primär in der Planung notwendiger Werkstätten-, Remisen- oder Personalkapazitäten liegen werden. Das Projekt Mühlkreisbahn NEU hat einen klar überregionalen Charakter, wodurch Fahrzeugauswahl, Fahrplanmodell und Betriebsabwicklung eigenständig zu betrachten sind. Daher ist vor allem eine Nutzung baugleicher Fahrzeuge, wie sie derzeit in Linz zum Einsatz gelangen, technisch und aus Kapazitätsgründen nicht möglich.

- 3.4.** Die klar definierten Schnittstellen sind für das Gelingen eines derart umfassenden Vorhabens lediglich eine von mehreren Grundvoraussetzungen. Deshalb bekräftigte der LRH seine Forderung nach einer engeren Zusammenarbeit der Planungsträger und einer Intensivierung des Wissensaustausches.

Die bedarfsgerechte engen Verknüpfung des RegioTram-Systems mit dem innerstädtischen Straßenbahn-System unter Nutzung der selben Gleiskörper schließt nach Ansicht des LRH eine völlig eigenständige Betrachtung bezüglich Fahrzeuge, Fahrplan und Betrieb des RegioTram-Systems aus. Dies insbesondere unter Berücksichtigung des derzeitigen Planungsstandes als Vorprojekt und den noch ausstehenden Abstimmungen mit den anderen Planungsträgern. Dementsprechend warnte der LRH davor, bereits frühzeitig weitreichende Festlegungen zu treffen. Diese sollten erst nach einer vertiefteren Bearbeitung der einzelnen Themenfelder und engeren Abstimmung mit den anderen Planungsträgern erfolgen.

FINANZIERUNG

- 4.1.** In die Übernahmeverhandlungen zu den Regionalbahnen – darunter auch die MKB – wurde einbezogen, dass der Bund Beiträge sowohl zu den Investitionen als auch zum laufenden Betrieb leisten wird. Die eigenen Finanzierungsanteile zu den geplanten Maßnahmen im ÖV-Bereich hat das Land OÖ in seiner budgetären Mehrjahresplanung gesamthaft im Ausgabenbereich für Investitionen berücksichtigt.

Weiters beschäftigt sich derzeit ein Projektteam des Landes im Zusammenhang mit der „Übernahme von ÖBB Regionalbahn-Infrastruktur“ mit der Gründung einer „OÖ Infrastruktur-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr“ und deren Finanzierung.

- 4.2.** Der LRH empfahl, nur auf Basis eines für das Land OÖ wirtschaftlich vertretbaren Ergebnisses die Regionalbahnen zu übernehmen.

Unter Berücksichtigung 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) sowie den erforderlichen Planungszeiträumen in Relation zu setzen.

Zum Themenkreis „OÖ Infrastruktur-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr“ regte der LRH an, die Möglichkeiten der zweckmäßigen und wirtschaftlichen Betriebsführung der jeweiligen Regionalbahn vertieft zu betrachten. Mit dem laufenden Betrieb (Verkehrsdienst) sollte grundsätzlich der jeweilige Bestbieter betraut werden.

- 4.3.** *Dazu merkte Landesrat Ing. Entholzer an: Als zweckmäßigen ersten Bauabschnitt bei der Realisierung der Mühlgreisbahn NEU erachtet die Fachabteilung jedenfalls den Streckenteil bis Kleinzell. In diesem Abschnitt sind schon derzeit die meisten ÖV-Fahrgäste zu verzeichnen. Weiters empfiehlt sich Kleinzell als attraktiver Umsteigeknoten und bietet Platz für eine Park & Ride Anlage. Die Bedeutung dieses Abschnitts hat auch das BMVIT in den bisherigen Übernahme-Verhandlungen geteilt und eine 50 %ige Mitfinanzierung der Investition in Aussicht gestellt.*

- 4.4.** Nach Ansicht des LRH sollte vor den endgültigen Entscheidungen über Bau-Abschnitte, zu realisierende Streckenteile sowie die jeweils zweckmäßig und wirtschaftlich zu betreibenden ÖV-Systeme ein dementsprechend ausgereifter Planungsstand (inkl. gesicherter Finanzierung) erreicht werden.

Weiters wies er darauf hin, dass bei näherer Betrachtung des Abschnittes Urfahr – Kleinzell ein starkes Fahrgastaufkommen im Bereich Urfahr – Rottenegg erkennbar ist. Ab Rottenegg bis Kleinzell sind die Fahrgastzahlen wesentlich geringer. Von Kleinzell bis Rohrbach sinken sie weiter spürbar ab. Der LRH bekräftigte, dass auch diese Aspekte bei den weiteren Überlegungen zur konkreten Ausgestaltung der jeweiligen Streckenteile berücksichtigt werden sollten.

VORPROJEKT REGIOTRAM

Vergabe

- 5.1.** Die Ausschreibung für die Erstellung eines Vorprojektes erfolgte im Juni 2011 durch die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr. Nach Ende der Angebotsfrist lagen drei Angebote vor. Nach einer externen Vorprüfung wurde der Amtsvortrag über eine Vergabe an ein Ziviltechnikerbüro am 11.7.2011 von der Landesregierung beschlossen. Das Auftragsvolumen betrug 81.470,-- Euro inkl. MwSt. Im Juli 2011 und im Oktober 2011 legte das Ziviltechnikerbüro weitere Angebote für ergänzende Leistungen. Gesamt umfassten diese ein Volumen von rd. 32.400,-- Euro inkl. MwSt. Mit Schreiben vom 14.12.2011 erging das Auftragsschreiben für den Hauptauftrag sowie die ergänzenden Leistungen mit einer Gesamtsumme von 113.830,-- Euro an das Ziviltechnikerbüro.
- 5.2.** Die Vergabe der Planungsleistungen wurde nach Ansicht des LRH ordnungsgemäß abgewickelt.

Aktueller Planungsstand

- 6.1.** Die Aufgabenstellung des Vorprojektes umfasst die technische Detaillierung des vom Land OÖ ausgewählten RegioTram-Konzeptes. Die aus der Studie zur Systementscheidung resultierenden Systemparameter (z.B. Umspurung der Bestandsstrecke auf 900 mm Spurweite, Elektrifizierung mit Gleichstrom, Einsatz von RegioTram-Fahrzeugen als Zweirichtungsfahrzeuge mit 70 Prozent Niederfluranteil, Wagenkastenbreite bis 2,40 m, Bahnsteiglängen von 110 m für den Fahrbetrieb in Doppeltraktion, Fahrzeitvorgabe 1 Stunde bis Rohrbach, Trassenoptimierungen bzw. Neutrassierungen) und das gewünschte Bedienungskonzept (kombinierter Eilzug- und Regionalbahntakt) wurden in das Pflichtenheft des Vorprojektes integriert.

Die Systemgrenzen sind mit dem Mühlgreisbahnhof in Linz/Urfahr und der Endhaltestelle im Zentrum von Rohrbach definiert. Ergänzend wurden Details und Verfeinerungen für die Streckenplanung (zweigleisige Bereiche, zusätzliche Haltestellen, notwendige Betriebsausweichen, Werkstätten, Remisen und die Anbindung einzelner Park+Ride Anlagen) in den Auftrag des Vorprojektes aufgenommen.

Die Streckenplanung im Rahmen des Vorprojektes war zum Zeitpunkt der Prüfung schon sehr weit fortgeschritten. Dem Ziviltechnikerbüro standen zur Lage- und höhenmäßigen Beurteilung aktuelle orthografische Daten sowie ein Laserscan zur Verfügung. Die Basis der Trassenführung bildeten die Planungen der Studie zur Systementscheidung bzw. der Verlauf der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung der Festlegungen des Pflichtenheftes.

- 6.2.** Die Ausgangsdaten des Vorprojektes waren für den LRH schlüssig aufbereitet. Sie entsprachen dem üblichen Detaillierungsgrad eines Vorprojektes. Der Ausarbeitung des Einreichprojektes werden jedenfalls genauere Vermessungen zu Grunde zu legen sein.

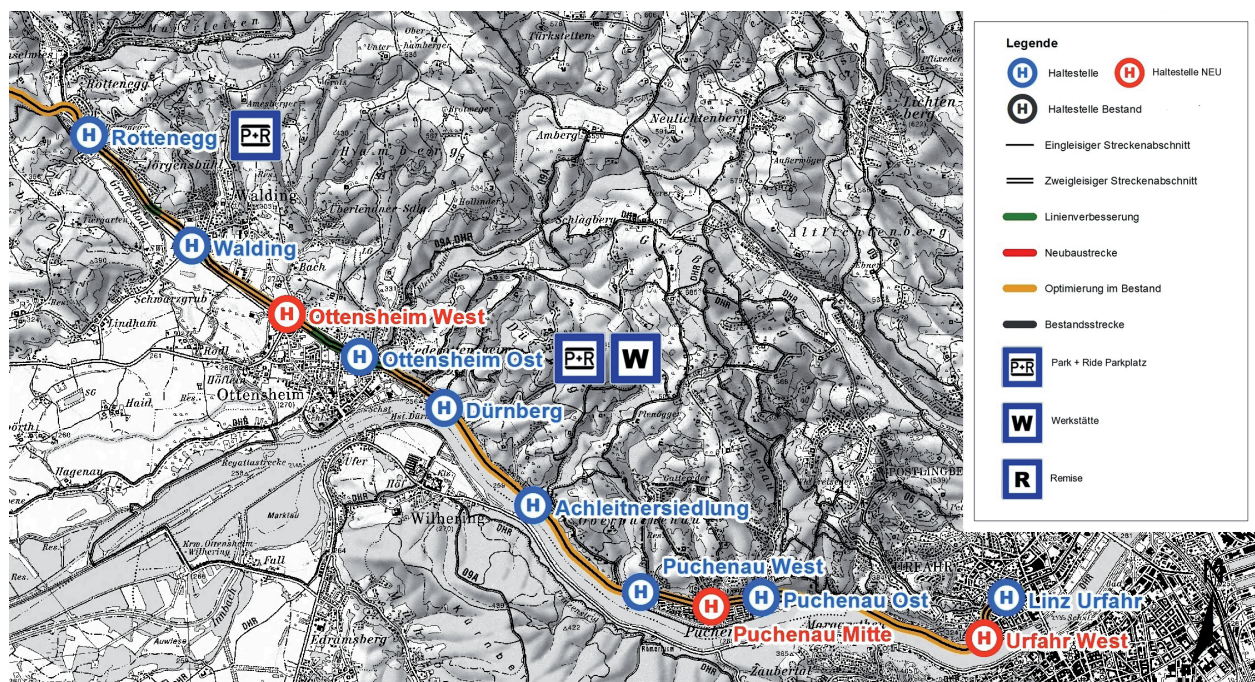
Bauliche Maßnahmen

- 7.1.** Im Vergleich zur Studie zur Systementscheidung ergeben sich aus dem Vorprojekt für den Verlauf der Schienenachse keine gravierenden Änderungen. Die RegioTram-Trasse verbleibt auch im Vorprojekt weitgehend im Bestand der MKB. Die Unterschiede liegen in der Projektierung der zweigleisigen Bereiche zwischen Urfahr und Rottenegg mit einem Gesamtausmaß von maximal 8 km sowie den hauptsächlich für den oberen Streckenabschnitt (ab Rottenegg) relevanten Verbesserungen der Bestandsstrecke auf insgesamt ca. 13,7 km Länge.

Die nachfolgende Auflistung (beginnend beim Mühlkreisbahnhof in Linz/Urfahr) stellt auszugsweise die wesentlichen Planungsergebnisse des laufenden Vorprojektes mit Stand Anfang Dezember 2012 dar:

Mühlkreisbahnhof Linz/Urfahr

- 8.1.** Die Planung sieht eine komplette Umgestaltung der Bahnsteige sowie die direkte Anbindung an das innerstädtische Straßenbahnnetz vor. Neben dem Abbruch der bestehenden Lagerhallen – im Endausbau eventuell auch des Bahnhofgebäudes – soll eine vollständige Integration der Straßenbahnnumkehrschleife einschließlich der für den RegioTram-Verkehr erforderlichen Betriebsabstellflächen erfolgen. Neue Doppelbahnsteige schaffen direkte Umsteigemöglichkeiten zu und von den städtischen Linien.
- 8.2.** Der LRH beurteilte die Planungen zur Neugestaltung eines Knotenpunktes im Bereich des Mühlkreisbahnhofes als plausibel. Aus Sicht des LRH sollten jedoch zukünftig konkrete Überlegungen zur gesamten innerstädtischen Linienführung im Stadtteil Urfahr und deren Betrieb bei der laufenden Strecken- und Infrastrukturplanung einfließen. Handlungsbedarf sah der LRH daher bei der Detaillierung der geplanten direkten Anbindung der RegioTram-Strecke an das bestehende 900 mm Straßenbahnnetz. Für die angestrebte Führung der Fahrzeuge auf der bestehenden Straßenbahnachse bzw. in weiterer Folge auf der zukünftigen zweiten Straßenbahnachse bedarf es nach Ansicht des LRH noch einer intensiveren Abstimmung unter allen Projektbeteiligten.



Quelle: ILF Ziviltechniker GmbH, Bearbeitung LRH

Streckenabschnitt Urfahr bis Rottenegg (km 0,0 bis km 13,2)

9.1. Die projektierte Trasse verläuft vom Mühlkreisbahnhof bis zur Kreuzung mit der Rudolfstraße zweigleisig (km 0,45). Im städtischen Einfahrtsbereich ist die Errichtung einer zusätzlichen eingleisigen Haltestelle „Urfahr West“ (km 0,6) geplant.

Im Zuge der letzten Abstimmungsgespräche wurde der Beginn des weiteren zweigleisigen Ausbaues örtlich vorverlegt. Er beginnt nun unmittelbar nach der projektierten Autobahn-Auffahrt des Asfinagprojektes „Westring“ (km 2,1) und verläuft laut den neuesten Planunterlagen durchgehend bis zum Ende des Haltestellenbereiches der Haltestelle „Puchenu West“ (km 4,9). Ab hier folgt die Trasse der eingleisigen Bestandsstrecke.

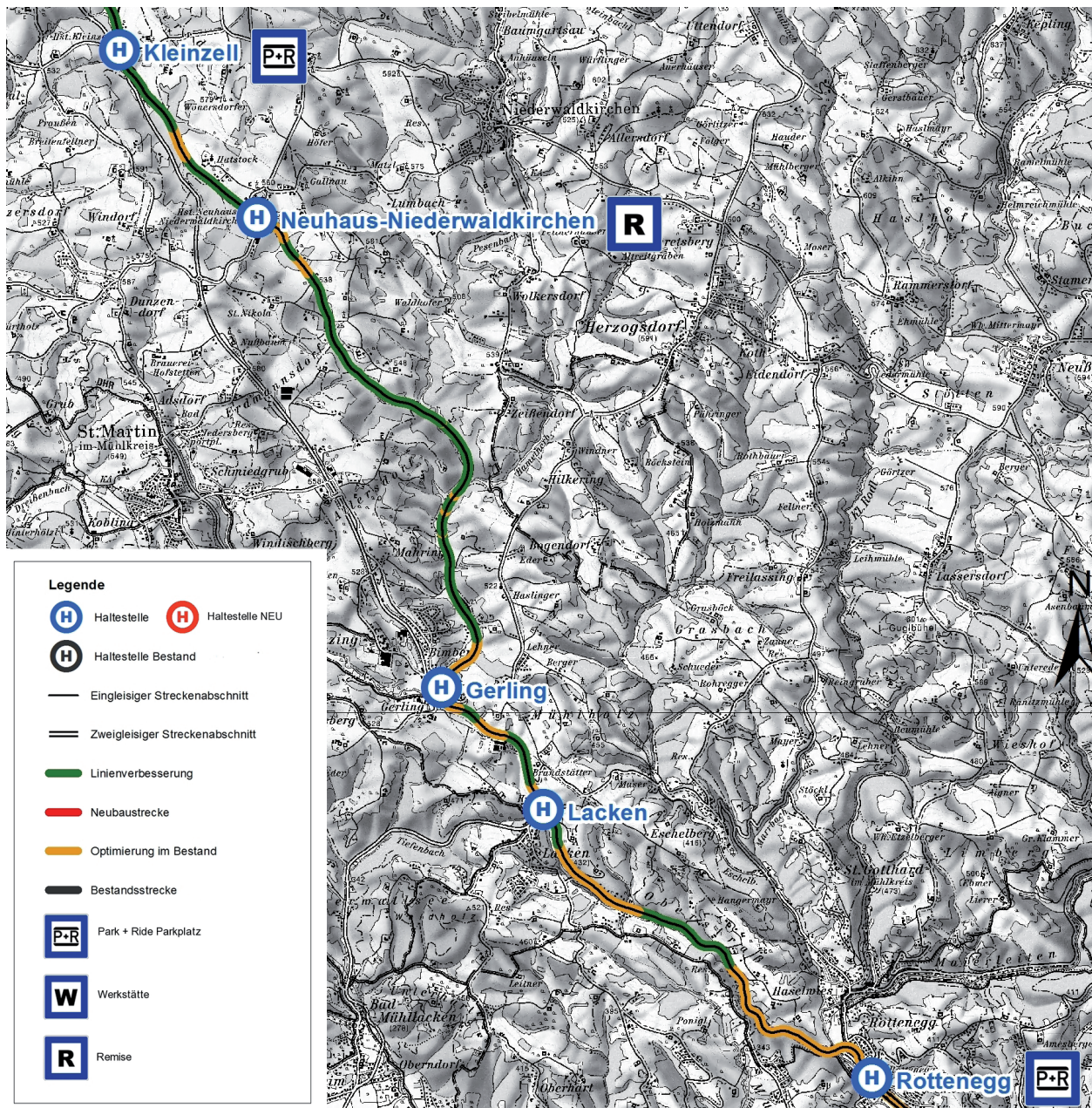
Im Ortsgebiet von Puchenu wurde eine neue Haltestelle „Puchenu Mitte“ auf Höhe des Kreuzungsbereiches der B127 und der Zufahrt zur Freiwilligen Feuerwehr eingeplant (km 3,9).

Ab Ottensheim, konkret ab der Haltestelle Dürnberg (km 8,0), über Ottensheim und Walding, durchgehend bis zum Bahnhof Rottenegg (km 13,2), erfolgte der Hauptanteil der zur Umsetzung des geplanten Taktfahrplanes notwendigen zweigleisigen Trassierung.

Der derzeitige Bahnhof Ottensheim soll zum zentralen Standort für die Wartung und den Remisenbetrieb ausgebaut werden. Die Planungen sehen die Errichtung von großen Hallenanlagen im Bereich des Bahnhofsgeländes vor. In Kombination mit der bestehenden Infrastruktur (P+R Anlage) kann dieser Standort somit als Umsteigeknoten für einen ersten Bau-Abschnitt und für die Inbetriebnahme der Fahrzeuge gleichermaßen genutzt werden.

9.2. Der LRH sah in der Projektierung von zweigleisigen Abschnitten einen richtigen Schritt zur notwendigen Attraktivierung des Fahrbetriebes.

Die Standortwahl für die betrieblich notwendigen Infrastrukturbauten war für den LRH – auch auf Grund des am Standort zur Verfügung stehenden Flächenangebotes – grundsätzlich nachvollziehbar. Das Ausmaß der notwendigen Infrastruktur wird maßgeblich von der konkreten Betriebsführung beeinflusst werden. Nach Ansicht des LRH könnte eine Betrachtung des Betriebes des gesamten 900 mm Schienennetzes helfen, betriebliche und wirtschaftliche Optimierungspotenziale aufzuzeigen. Dies gilt auch für den Bedarf an bzw. die Dimensionierung von Betriebsgebäuden.

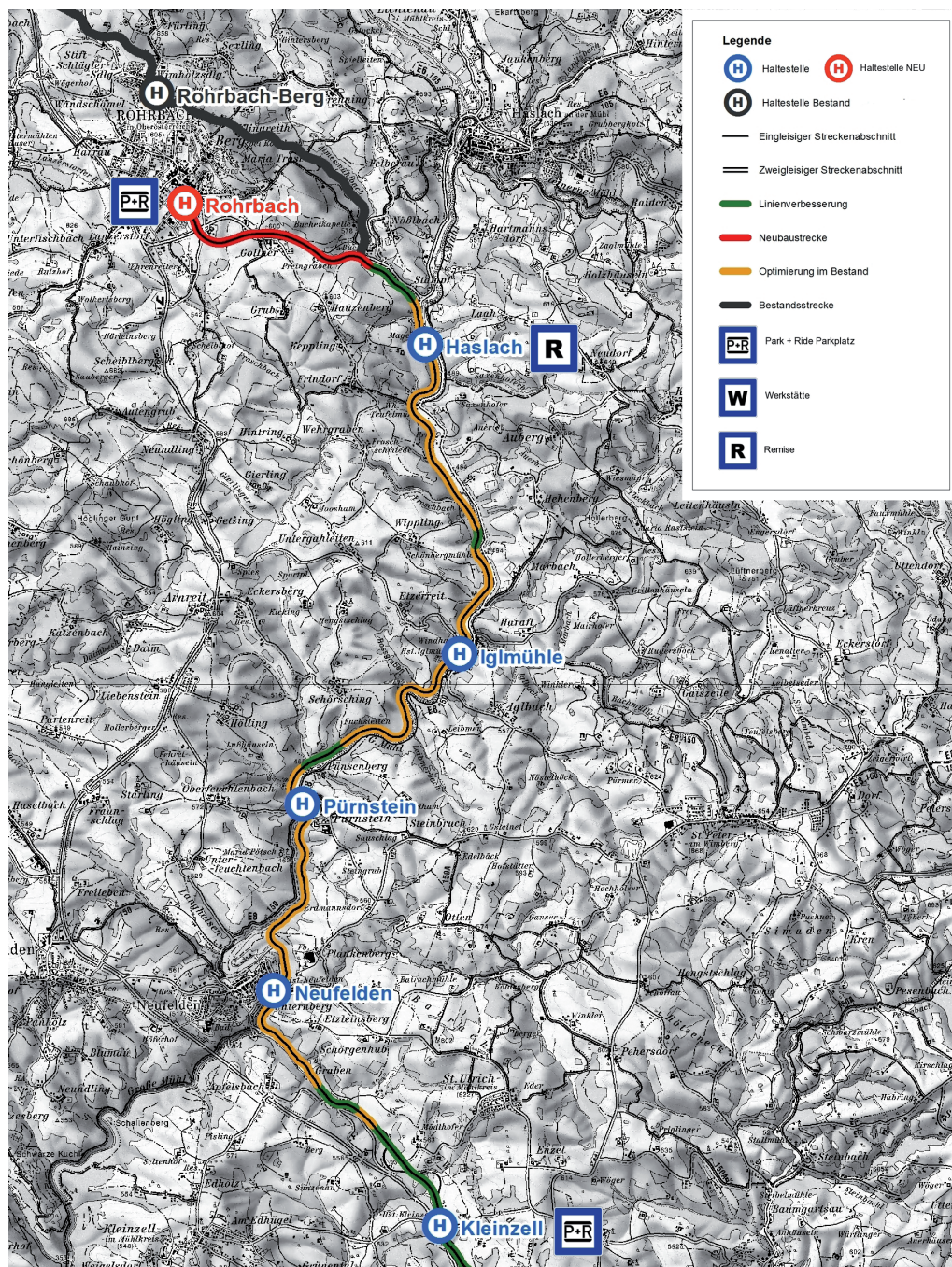


Quelle: ILF Ziviltechniker GmbH, Bearbeitung LRH

Streckenabschnitt Rottenegg bis Kleinzell (km 13,2 bis km 29,5)

10.1. Streckenadaptierungen auf den Steigungsstrecken des „Saurüssels“, Überlegungen zu einer kreuzungsfreien Querung der B132 (Mühlackener Straße) im Haltestellenbereich Lacken sowie der Ausbau des Bahnhofes Neuhaus-Niederwaldkirchen zur Remise kennzeichnen diesen Abschnitt.

In Kleinzell soll eine bahnsteiggleiche Anbindung der Zubringerbusse und eine Erhöhung der Kapazitäten der bestehenden Park+Ride Anlage geschaffen werden. Adaptierungen der Streckenlage ermöglichen eine Trassierung ohne die in der Studie zur Systemscheidung angedachte Tunnellösung.



Quelle: ILF Ziviltechniker GmbH, Bearbeitung LRH

Streckenabschnitt Kleinzell bis Rohrbach (km 29,5 bis km 46,9)

- 11.1.** Der bestehende Bahnhof in Haslach wird als Remise adaptiert. Für die Errichtung der erforderlichen Gleisanlagen sind größere Veränderungen am baulichen Bestand geplant.

Nach dem Bahnhof Haslach (km 44,3) erfolgt die Anbindung der neuen Endhaltestelle im Zentrum von Rohrbach. Entgegen der Systemstudie verläuft die Trassierung des Vorprojektes nun parallel zur B38. Dadurch ergibt sich eine geografische Verlagerung der Tunnelstrecke beim „Gollnerberg“ sowie eine höherliegende Trassenführung, welche eine kreuzungsfreie Querung – mittels Brückenbauwerk – der B38 ermöglicht.

Ergänzend zum Vorprojekt gibt es seitens des Landes OÖ die konkreten Überlegungen, eine Variante mit der Endhaltestelle Rohrbach-Berg zu untersuchen. Eine Beauftragung ist erst mit der gesicherten Übernahme der MKB vorgesehen. Diese Trassierung wäre kostengünstiger und es bliebe die Möglichkeit einer zukünftigen Streckenerweiterung bis zum derzeitigen Endbahnhof in Aigen-Schlögl erhalten.

Zum aktuellen Planungsstand gab es im Herbst 2012 in der Region Informationsveranstaltungen in Haslach und Walding.

- 11.2.** Die vorgenommenen Projektierungen erschienen dem LRH aus technischer Sicht und aus deren Darstellung in den vorliegenden Unterlagen nachvollziehbar. Die Varianten-Überlegungen zur Weiterführung auf der Bestandsstrasse bis zur bestehenden Haltestelle Rohrbach-Berg anstelle einer zentrumsnahen Endhaltestelle in Rohrbach waren für den LRH verständlich. Die genaue Situierung der geplanten Park+Ride Anlage an der B38 bzw. im Einzugsgebiet der B127 wird - insbesondere in Hinblick auf diese Variante - noch zu erarbeiten sein.

- 11.3.** *Dazu nahm Landesrat Ing. Entholzer wie folgt Stellung: Zur Situierung einer Remise in Haslach wird seitens der Fachabteilung angemerkt, dass im Zuge der Planung der Weiterführung der MKB auf der Bestandsstrasse zur Haltestelle Rohrbach-Berg auch dort die Situierung einer Remise anstelle im Bahnhof Haslach geprüft wird. Durch die Verlegung des Remisenstandorts würden betrieblich tägliche Leerkilometer für die Zuführung der Garnituren zur Ausgangs- bzw. Endhaltestelle entfallen.*

- 11.4.** Der LRH konnte diese Überlegungen grundsätzlich nachvollziehen. Generell von besonderer Bedeutung wird dabei jedoch sein, inwieweit und mit welchem ÖV-System die einzelnen Streckenteile zwischen Rottenegg und Rohrbach realisiert werden.

Ergänzende Maßnahmen

- 12.1.** Parallel zur Trassierungsplanung laufen derzeit die Bewertungen der zu erwartenden Begleitmaßnahmen aus geologisch-hydrologischer Sicht sowie eine Überprüfung der Kunstbauwerke. Die derzeit eingeplanten Bauwerke werden in den laufenden Kostenermittlungen dargestellt. Detailliertere Untersuchungen im Zuge der nachfolgenden Planungsschritte könnten in diesem Bereich Mehraufwände aufzeigen. Ergebnisse aus diesen Untersuchungen werden für Anfang 2013 erwartet.

Eisenbahnkreuzungen

- 13.1.** Im Zuge der Streckenplanung erfolgte eine Anpassung der Sicherungsmaßnahmen der bestehenden Eisenbahnkreuzungen an die Anforderungen der seit Herbst 2012 geltenden Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012.

Entsprechend den notwendigen Maßnahmen nahm das gegenständliche Projekt eine grobe Kategorisierung der Anlagen vor. Darauf basierend erfolgte die kostenmäßige Erfassung in der Kostenermittlung.

Terminplan

- 14.1.** Der Endbericht des Vorprojekts wurde seitens der Projektbeteiligten für Anfang 2013 in Aussicht gestellt. Dieser soll ausschreibungsgemäß auch einen Rahmenterminplan für die weitere Projekterstellung aufweisen. Für Detailbereiche, wie z.B. die Verkehrsführung während der Bauphase, gibt es bereits Überlegungen in unterschiedlicher Detaillierung.

Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr vertrat gegenüber dem LRH die Meinung, dass bei einem optimalen Projektfortschritt der reguläre Fahrbetrieb auf einem Teilabschnitt (Linz/Urfahr - Ottensheim) frühestens ab Ende 2016 möglich sein würde.

- 14.2.** Um auf einer fundierten Grundlage für die anstehenden weitreichenden Projektentscheidungen aufbauen zu können, sollte aus Sicht des LRH der Fertigstellung des Vorprojektes höchste Priorität eingeräumt werden. Die noch zur Betrachtung anstehenden Variantenlösungen sollten ebenfalls in die Gesamtbewertung des Vorprojektes einfließen (insbesondere die Variante Endhaltestelle Rohrbach-Berg).

Der während der Bauphase notwendige Schienenersatzverkehr sollte nach Ansicht des LRH rechtzeitig konkretisiert und mit den tatsächlich nutzbaren Verkehrsflächen in Einklang gebracht werden. Der LRH wies in diesem Zusammenhang auf eine mögliche Überschneidung mit den Arbeiten für die Autobahn-Auffahrten zur 4. Donaubrücke (1. Abschnitt „Westring“) hin.

FAHRZEUGE

- 15.1.** Das Land OÖ plant, auf Basis der Ergebnisse aus der Studie zur Systementscheidung für den Betrieb der umgestalteten MKB sogenannte RegioTram-Fahrzeuge zu beschaffen. Ausstattungsanforderungen (z.B. Barrierefreiheit, Sitzplatzkomfort für längere Fahrzeit, WC, Wintertauglichkeit, eine Schi- bzw. Fahrradmitnahme) und der Einsatz schneller und moderner Fahrzeuge kennzeichnen diese Typenwahl. Diese Typenfestlegung bildete in der Folge auch die Basis für die im Vorprojekt zu erarbeitenden Fahrzeitberechnungen. Dem Ziviltechnikerbüro wurden dazu Fahrzeugdaten (Herstellerangaben) von RegioTram-Fahrzeugen für die Simulation übermittelt.

Die Festlegung auf den Betrieb der umgestalteten MKB mit RegioTram-Fahrzeugen bedingt eine komplette Neuerrichtung der gesamten fahrzeug- und betriebstechnischen Infrastruktur (Abstellflächen, Wartungs-, Reinigungs- und Instandhaltungseinrichtungen, sicherheitstechnische Einrichtungen sowie Einrichtungen zur Sicherung des laufenden Betriebes und Einrichtungen für das Personal).

Nach den Angaben der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr ist für die angedachte Gesamtstrecke Rohrbach – Linz – Traun – Kremsdorf von einem Bedarf von ca. 36 Fahrzeugen auszugehen. Für einen Betrieb des ersten Abschnittes (Linz/Urfahr – Rottenegg) wird ein Bedarf von 10 Fahrzeugen ausgewiesen.

Die derzeit realistischen Lieferzeiten (ca. 3 Jahre) und die für den Fahrbetrieb erforderlichen behördlichen Genehmigungen (Dauer ca. 1 Jahr) erfordern für die Umsetzung der angepeilten Inbetriebnahme eine zeitgerechte Ausschreibung der Fahrzeuge im Frühjahr 2013.

- 15.2.** Nach Ansicht des LRH sollten zusätzlich zu den definierten technischen Anforderungen auch wirtschaftliche Betrachtungen in die Entscheidung zur Fuhrparkbeschaffung eingebunden werden. Eine Nutzung der Synergien des RegioTram-Konzeptes mit dem Straßenbahnbetrieb der Linz Linien GmbH auf zweckmäßigen Teilabschnitten bzw. im Gesamtsystem sollte angestrebt werden.

KOSTENSCHÄTZUNG

- 16.1.** Im Rahmen des Vorprojektes wird derzeit eine Kostenermittlung erstellt. Diese sieht eine Erfassung aller Ansätze für den Trassenabtrag, der Neulage der Gleisanlagen, die Kosten der Signal- und Fernmeldetechnik sowie die Erfassung der Kosten für die hochbautechnischen Anlagen auf Bauteilebene vor. Erste Teilergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Prüfung vor. Ein aussagekräftiges Gesamtergebnis soll mit dem Endbericht zum Vorprojekt Anfang 2013 vorliegen.
- 16.2.** Die zum Ende seiner Prüfung vorgelegten Teilergebnisse der Kostenermittlung ließen für den LRH eine dem Projektstand angemessene Bearbeitungstiefe der erforderlichen baulichen Investitionen erkennen. Der LRH wies jedoch darauf hin, dass für eine endgültige Beurteilung des RegioTram-Konzeptes auf Basis des Vorprojektes auch die Kostenbereiche Betrieb und Fahrzeuge sowie die erzielbaren Erlöse zu beachten sein werden. Weiters sollten dabei mögliche alternative Betriebsführungen bzw. Gestaltungen des ÖV-Systems in vergleichende Analysen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Qualität und erwartbare Fahrgastpotenziale einbezogen werden.

2 Beilagen

Linz, am 28. Februar 2013



Friedrich Pammer
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes



1867

15. Februar 2013 - HELD/Hö
Bitte bei Antwortschreiben obige Zahl anführen!

Herrn
DI Helmut Lipa
Oö. Landesrechnungshof
Promenade 31
4020 Linz

**Betrifft: Stellungnahme zum Berichtsentwurf der Initiativprüfung Planung
Mühlkreisbahn NEU**

Sehr geehrter Herr DI Lipa,

bezugnehmend auf die Schlussbesprechung vom 24.01.2013 in Ihren Räumlichkeiten und zur dort diskutierten Besprechungsunterlage erlaube ich mir, als zuständiger Fachreferent, folgende Stellungnahmen zur Integration in den Prüfbericht abzugeben:

Pkt. 2.3.

Zu den zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit den ÖBB und dem BMVIT betreffend die Übernahme von ÖBB-Regionalbahnstrecken, insbesondere der Mühlkreisbahn, wird angemerkt, dass weitere Verhandlungen bis zu einer Entscheidung des Bundesdenkmalamtes hinsichtlich der Entlassung der Linzer Eisenbahnbrücke aus dem Denkmalschutz ausgesetzt wurden. Es wird im zweiten Quartal 2013 mit einer Entscheidung zur Zukunft der Brücke gerechnet.

Pkt. 3.3.

Zur Frage der derzeitigen Planungen des öffentlichen Verkehrsangebotes im Großraum Linz ist festzuhalten, dass sämtliche Schnittstellen zu den Planungsthemen innerhalb der Stadt Linz schon bislang klar definiert wurden. Derzeit erarbeitet eine Arbeitsgruppe

aus Land OÖ, Stadt Linz und Linz AG Linien den Abschnitt Urfahr des Projekts zweite Linzer Straßenbahnachse.

Hinsichtlich der Nutzung möglicher Synergien zwischen einem RegioTram-System und einem Straßenbahnbetrieb wird festgehalten, dass diese Synergien primär in der Planung notwendiger Werkstätten-, Remisen- oder Personalkapazitäten liegen werden. Das Projekt Mühlkreisbahn NEU hat einen klar überregionalen Charakter, wodurch Fahrzeugauswahl, Fahrplanmodell und Betriebsabwicklung eigenständig zu betrachten sind. Daher ist vor allem eine Nutzung baugleicher Fahrzeuge, wie sie derzeit in Linz zum Einsatz gelangen, technisch und aus Kapazitätsgründen nicht möglich.

Pkt. 4.3.

Als zweckmäßigen ersten Bauabschnitt bei der Realisierung der Mühlkreisbahn NEU erachtet die Fachabteilung jedenfalls den Streckenteil bis Kleinzell. In diesem Abschnitt sind schon derzeit die meisten ÖV-Fahrgäste zu verzeichnen. Weiters empfiehlt sich Kleinzell als attraktiver Umsteigeknoten und bietet Platz für eine Park & Ride Anlage. Die Bedeutung dieses Abschnitts hat auch das BMVIT in den bisherigen Übernahme-Verhandlungen geteilt und eine 50 %ige Mitfinanzierung der Investition in Aussicht gestellt.

Pkt. 11.3.

Zur Situierung einer Remise in Haslach wird seitens der Fachabteilung angemerkt, dass im Zuge der Planung der Weiterführung der MKB auf der Bestandstrasse zur Haltestelle Rohrbach-Berg auch dort die Situierung einer Remise anstelle im Bahnhof Haslach geprüft wird. Durch die Verlegung des Remisenstandorts würden betrieblich tägliche Leerkilometer für die Zuführung der Garnituren zur Ausgangs- bzw. Endhaltestelle entfallen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. Leber', written in a cursive style.

SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK

Aktenvermerk, 100071/4-2013-Li, zur
Schlussbesprechung:

Initiativprüfung "Planung Mühlkreisbahn Neu"

Ort und Datum:

LRH, Promenade 31, 4020 Linz, am 24.1.2013

Teilnehmende Organisationen:

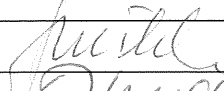
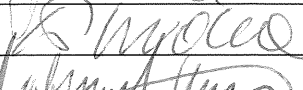
- Büro Landesrat Ing. Reinhold Entholzer
- Büro Landeshauptmann-Stv. Franz Hiesl
- Direktion Straßenbau und Verkehr
- Direktion Finanzen

Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

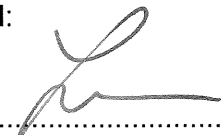
Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG **vor**.

Organisation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver- zicht	2) Vor- behalt
SVD	K. TINKLER			✓
FINDLACH	D. WIDERA			X
Büro LLB	L. HELD			X
Grür	KLAUS HÖLZL			X

LRH:


.....
Dipl.-Ing. Helmut Lipa


.....
Ing. Michael Mörzinger MSc