

DRINGLICHKEITSANTRAG

der Abgeordneten

**Gottfried Kapferer, Dr. Andreas Brugger, Fritz Dinkhauser,
Bernhard Ernst, Dr.ⁱⁿ Andrea Haselwanter-Schneider**

betreffend:

**Umgehende und umfassende Evaluierung des Projektes „Regionalbahn“ in Bezug auf
Projektstruktur, Projektfinanzierung, Kostenmanagement und Terminplanung**

Die unterfertigten Abgeordneten stellen den

DRINGLICHEN ANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, die im Bericht des Landesrechnungshofes (LRH) „Regionalbahn, Projektstruktur, Kosten- und Terminentwicklung“ festgeschriebenen Empfehlungen umgehend umzusetzen:

Die Vertragspartner Land Tirol, Stadt Innsbruck, Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaital AG (IVB) und Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) sollen umgehend einen Vertrag abschließen, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner für das Regionalbahnprojekt bei Planung, Bau, Instandhaltung der Infrastruktur sowie beim Fahrbetrieb festlegt (Syndikatsvertrag). Zudem sind umgehend Verträge zur Projektstruktur, Projektfinanzierung, Kostenmanagement und Terminplanung abzuschließen. Auch die Finanzierungszusage des Bundes muss evaluiert und vertraglich gesichert werden.

Weiters wird beantragt, diesen Antrag dem Finanzkontrollausschuss und dem **Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Umwelt** zuzuweisen.

B E G R Ü N D U N G

Der Landesrechnungshof (LRH) hat in seinem Prüfbericht „Regionalbahn - Projektstruktur, Kosten- und Terminentwicklung“ Empfehlungen an die Tiroler Landesregierung gerichtet. Diese Empfehlungen sollten unserer Meinung nach zielstrebig und umgehend umgesetzt werden, um das Gesamtprojekt „Regionalbahn“ nicht zu gefährden.

1) EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Errichterin und Betreiberin des „Regional- und Straßenprojektes für den Zentralraum Innsbruck“ ist die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB)

Eigentümer IVB und Stubaitalbahn AG (Stammkapital 14,00 Mio. €):

Innsbrucker Kommunalbetriebe AG	7,14 Mio. € (51 %)
Stadt Innsbruck	6,30 Mio. € (45 %)
Land Tirol	0,56 Mio. € (04 %)

Eigentümer Innsbrucker Kommunalbetriebe AG - IKB (Stammkap. 10,00 Mio. €)

Stadt Innsbruck	€ 5.000.100 (50,001 %)
TIWAG	€ 4.999.900 (49,999 %)

Das Verhältnis der geringen Stimmrechtsanteile (4 %) zur Finanzierungssumme (49 %) stellt für das Land Tirol ein hohes Risiko dar, da es von den beiden anderen Gesellschaftern jederzeit überstimmt werden könnte.

Das Missverhältnis der Stimmrechtsanteile zur Finanzierungssumme ist zu korrigieren.

2) FEHLENDER SYNDIKATSVERTRAG

Der LRH stellt fest, dass selbst nach 8 Jahren Projektlaufzeit kein gültiger Vertrag existiert, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner Land, Stadt, IVB und IKB für die neue Regionalbahn bei Planung, Bau, Instandhaltung der Infrastruktur, sowie beim Fahrbetrieb festlegt.

Der fehlende Syndikatsvertrag ist umgehend zum Abschluss zu bringen.

3) FEHLENDE PROJEKTSTRUKTUR

Schon 2006 empfahl der LRH den Aufbau einer Projektstruktur „Regionalbahn“ mit Zieldefinitionen und entsprechender Aufbau- und Ablaufstruktur. Diese fehlt jedoch bis zum heutigen Tag. Die Ursachen sind im Wesentlichen der fehlende Konsens zwischen Land, Stadt und IVB. Da die IVB die gesamte Projektverantwortung trägt, stellte das Land nur sehr geringe Personalressourcen zur Verfügung (2 Bedienstete). So kann laut LRH eine aktive und umfassende Projektbegleitung nicht gewährleistet werden.

Es ist eine durchgängige Projektstruktur für das Gesamtprojekt zu erstellen und die Beschreibung der Rollenverteilungen und Verantwortlichkeiten der Projektpartner in einem Strukturhandbuch festzuschreiben.

4) PROJEKTFINANZIERUNG - KOSTENMANAGEMENT

Zwischenzeitlich ist das Gesamtprojekt auf die Strecke zwischen Rum und Völs „geschrumpft“. Mit Beschlusslage Jahresende 2010 hatten ein Ingenieurbüro und die IVB für das Teilprojekt „Rum - Völs“ Maximalkosten in der Höhe von 338,95 Mio. € berechnet.

Schon im Jänner 2008 hatte der Tiroler Landtag für das Teilprojekt „Rum - Völs“ den Finanzierungsbeitrag in der Höhe von 131,55 Mio. € genehmigt, wobei die „schon getätigten Investitionen“ nicht eingerechnet waren. Der LRH geht davon aus, dass der Kostenanteil des Landes (rd. 49 %) unter Berücksichtigung dieser bereits getätigten Investitionen und weiterer zusätzlich genehmigter Mehrkosten mit Beschlusslage Ende 2010 bereits auf 165,55 Mio. € angestiegen ist.

Die Kosten für das Gesamtprojekt „Hall - Völs“ dürften nach den Berechnungen des Ingenieurbüros und den IVB zwischen rd. 376 und rd. 395 Mio. € liegen.

Für die Streckenerweiterung nach Hall müsste das Land für das Regionalbahnprojekt „Hall - Völs“ somit Finanzmittel von voraussichtlich rd. 235 Mio. € bereitstellen.

Projektförderung und Kostenmanagement sind zu evaluieren. Die Finanzierung der evaluierten tatsächlichen Kosten ist durch entsprechende Beschlüsse sicherzustellen.

5) FINANZIERUNGSÜBEREINKOMMEN MIT DEM BUND WACKELT

Im Oktober 2004 vereinbarten Bund, Land, Stadt und IVB das „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“. Eine der Voraussetzungen im Vertrag ist die Einstufung des Regionalbahnprojekts als „Nebenbahn“ im Sinne des Eisenbahngesetzes. Dieser Nachweis ist jedoch noch ausständig.

Des Weiteren erfolgte die Änderung der Realisierungsetappe von „Hall - Haltestelle Technik West“ auf „Rum - Völs“. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Bund aus dem Vertrag aussteigt und die Gebietskörperschaften Land und Stadt könnten ihre Finanzierungsbeiträge nicht reduzieren.

Das Finanzierungsübereinkommen mit dem Bund muss evaluiert und die erhöhten Finanzierungsbeiträge des Bundes müssen vertraglich neu abgesichert werden.

6) TERMINPLANUNG

Seit dem Grundsatzbeschluss 2003 traten mehrere Terminverschiebungen ein. Der im Regierungsbeschluss 2007 genehmigte Terminplan wies eine späteste Inbetriebnahme des Regionalbahnprojektes im Jahr 2015 aus. Durch den Planungsstopp der Stadt Innsbruck und das dadurch verzögerte Genehmigungs- und Planungsverfahren kam es zu einer weiteren Terminverschiebung von ca. 2 Jahren. Zudem beschloss der Gemeinderat von Innsbruck, ein gleichzeitiges Bauen mehrerer Straßenabschnitte zu untersagen, was zu einer weiteren Verzögerung von mindestens einem Jahr führen wird.

Der LRH ist der Ansicht, dass mit einer Inbetriebnahme des gesamten Regionalbahnprojekts von Hall nach Völs nicht vor Mitte 2018 zu rechnen ist.

Vom Projektmanagement ist umgehend eine nachvollziehbare und vollständige Terminplanung vorzulegen.

Innsbruck, am 02. Februar 2012