

**BERICHT ÜBER DIE
(FOLGE-)PRÜFUNG VON TEILBEREICHEN
DES REGIONAL- UND STRASSENBAHNPROJEKTES
IM TIROLER ZENTRALRAUM**

Der gemeinderätliche Kontrollausschuss hat den ihm zugemittelten Bericht der Kontrollabteilung über die (Folge-)Prüfung von Teilbereichen des Regional- und Straßenbahnprojektes im Tiroler Zentralraum eingehend behandelt und erstattet mit Datum vom 24.09.2020 dem Gemeinderat folgenden Bericht:

Der Bericht der Kontrollabteilung vom 28.08.2020, Zl. KA-13371/2019, ist allen Klubobleuten zugegangen; zusätzlich wird auf die Möglichkeit jedes Gemeinderates, den Bericht bei den Akten zum Gemeinderat in der Geschäftsstelle für Gemeinderat und Stadtsenat einzusehen, verwiesen.

1 Prüfauftrag / -umfang

Prüfkompetenz

Gemäß § 74c des Stadtrechtes der Landeshauptstadt Innsbruck 1975 (IStR) hat die Kontrollabteilung im Rahmen ihrer Prüfzuständigkeit eine Prüfung unter anderem dann durchzuführen, wenn dies der Gemeinderat verlangt.

**Prüfauftrag des
Gemeinderates
vom 13.12.2012**

In der Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck vom 13.12.2012 wurde in Verbindung mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt im Tiroler Zentralraum eine (umfangreiche) Vorlage des Amtes für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV vom 12.11.2012 behandelt und beschlossen. Der in diesem Zusammenhang gefasste Gemeinderatsbeschluss beinhaltete insgesamt 14 Punkte. Unter Punkt 13 und 14 wurde wie folgt festgelegt:

„13. Die städtische Kontrollabteilung wird beauftragt [...], über die Abwicklung des bisherigen Regionalbahnprojektes (Stand 31.12.2012) einen [...] Prüfbericht vorzulegen.

14. Die städtische Kontrollabteilung wird beauftragt, für die Dauer des laufenden Projektes den nächsten Prüfbericht mit 31.12.2015 vorzulegen.“

**(Erste) Projektprüfung
im Jahr 2013**

Auf der Grundlage des GR-Beschlusspunktes 13 vom 13.12.2012 nahm die Kontrollabteilung im Jahr 2013 eine erste Einschau vor. Der dahingehende Bericht der Kontrollabteilung über „die Prüfung von Teilbereichen des Regional- und Straßenbahnprojektes im Tiroler Zentralraum“, Zl. KA-02787/2014 datiert vom 13.05.2014.

Den im Prüfauftrag angeführten Stichtag („Stand 31.12.2012“) interpretierte die Kontrollabteilung bei ihrer im Jahr 2013 vorgenommenen Prüfung eigens. Dies in der Weise, als dieser Zeitpunkt vom GR wohl im Zusammenhang mit der seinerzeit am 14.12.2012 stattgefundenen Eröffnung bzw. Inbetriebnahme der bis damals fertig gestellten ersten Teilstrecke der neuen (Straßenbahn-)Linie „3“ von Amras bis in die Höttinger Au zum „west“ (Einkaufszentrum) bzw. 5. Gymnasium in der Stadt (Bundesrealgymnasium in der Au) bzw. Fischerhäuslweg gewählt worden ist.

Dementsprechend bezog sich die damalige Prüfung der Kontrollabteilung zeitlich grundsätzlich auf den Stichtag 31.12.2012 bzw. hinsichtlich der Projektrealisierung auf (baulich fertig gestellte) Umsetzungsschritte bis zum „west“.

Verschiebung
Zeitpunkt für (zweite)
Projektprüfung auf
Anregung der
Kontrollabteilung –
GR-Beschluss vom
12.06.2014

Bereits mit Beschluss des GR vom 13.12.2012 wurde die Kontrollabteilung seinerzeit damit beauftragt, für die Dauer des laufenden (Regional- und Straßenbahn-)Projektes den nächsten Prüfbericht mit 31.12.2015 vorzulegen.

Zu diesem GR-Beschluss wurde von der Kontrollabteilung anlässlich der vergangenen Einschau darauf hingewiesen, dass gemäß den zum damaligen Prüfungszeitpunkt vorherrschenden terminlichen Planungen bezüglich das Regional- und Straßenbahnprojekt bis zum 31.12.2015 zwar weitere (bauliche) Umsetzungsschritte erfolgten. Eine gesamte Teilstrecke, vergleichbar mit der seinerzeit prüfungsgegenständlichen Verlängerung der Linie „3“ bis zum „west“, wurde bis zu diesem Termin allerdings nicht in Betrieb genommen.

Aus diesem Grund schloss sich der Gemeinderat mittels Beschluss vom 12.06.2014 dem Vorschlag der Kontrollabteilung an, eine weitere Projektprüfung vorzunehmen, sobald die Inbetriebnahme des nächsten Streckenabschnittes (Richtung Technik West) erfolgt ist. Dieser GR-Beschluss vom 12.06.2014 bildete somit die rechtliche (Auftrags-)Basis für die nunmehrige zweite Projektprüfung der Kontrollabteilung.

Prüfungsschwerpunkte

Bei der seinerzeitigen Einschau im Jahr 2013 legte die Kontrollabteilung die Schwerpunkte ihrer Prüfung vorrangig auf

- den Nachvollzug der Beschlusslage in den städtischen Gremien (und in der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH - IVB) verbunden mit einer Darstellung der (historischen) Entwicklung des Gesamtprojektes,
- die Organisation des Projektes,
- die Entwicklung der Kostenprognosen bezogen auf das Gesamtprojekt im Zeitablauf,
- bauliche Umsetzungsmaßnahmen bis zum damaligen Prüfungsstichtag 31.12.2012 sowie
- finanzielle Aspekte (Mittelherkunft und -verwendung).

Die nunmehrige (zweite) Einschau legte die Kontrollabteilung als Projektfolgeprüfung aus. Dies insofern, als die Schwerpunktthemen der Prüfung aus dem Jahr 2013 von ihr aktualisiert und auf den neuesten Stand hin verifiziert worden sind.

Hinsichtlich baulicher Umsetzungsmaßnahmen wurde von der Kontrollabteilung der Fokus auf die Überprüfung der realisierten Streckenabschnitte zwischen dem Bereich Fischerhäuslweg bis zur Haltestelle Technik West bzw. zur (End-)Haltestelle Peerhofsiedlung gelegt.

Ergänzt wurde die nunmehrige Prüfung um einzelne Themenbereiche, welche erst bei bzw. für die gegenständliche Einschau relevant geworden sind (bspw. Regelungen zu den Betriebskosten für Stadt und Land, Beanspruchung von Kreditmitteln durch die Stadt bei der Europäischen Investitionsbank – EIB).

Weiters widmete sich die Kontrollabteilung auch der vom Projektleiter der IVB erstellten und laufend aktualisierten (digitalen) Kostenaufstellung bzw. Plankostenprognose. Auf dieser Basis zeichnen sich vor allem für die Stadt maßgebliche Finanzmittlersparnisse im Vergleich zum ursprünglich festgelegten bzw. beschlossenen Projektbudgetrahmen ab.

Prüfpartner

So wie die vorige erste Projektprüfung im Jahr 2013 betraf auch die nunmehrige Prüfungstätigkeit einerseits den Bereich der Stadt Innsbruck selbst (Dienststellen im Stadtmagistrat) und andererseits die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), welche das Regional- und Straßenbahnprojekt im Tiroler Zentralraum realisiert.

Prüfungstichtag

Als prüfungsrelevanten Stichtag legte die Kontrollabteilung für sich den 31.12.2019 fest. Das bedeutet, dass sich die in diesem Bericht dargestellten Ausführungen – wenn dies nicht ausdrücklich abweichend dazu angegeben wird – auf den 31.12.2019 beziehen.

Gender-Hinweis

Die Kontrollabteilung weist darauf hin, dass die in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichten Lesbarkeit grundsätzlich nur in einer Geschlechtsform formuliert werden und gleichermaßen für Frauen und Männer gelten.

Anhörungsverfahren

Das gemäß § 53 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck (MGO) festgelegte Anhörungsverfahren ist durchgeführt worden.

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

Von den in das Anhörungsverfahren involvierten Einrichtungen und Rechtsträgern (Magistratsdirektion und IVB) wurden keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse reklamiert.

2 Projektentwicklung auf Basis der Beschlusslage

Liniennetzfortschreibung

Im Jahr 1998 hat die IVB das ÖPNV-Liniennetz überarbeitet und einer Verbesserung zugeführt. Gegenstand der erstellten Liniennetzfortschreibung war die kurzfristige Weiterentwicklung des Liniennetzes bis 2002/2003.

ÖPNV-Vertrag 1998 - 2002

Im Rahmen der Weiterentwicklung und strukturellen Stabilisierung der Unternehmensgruppe der IKB AG haben die Stadt, die IKB AG sowie die IVB im September 1998 einen Nahverkehrsdienstleistungs- und -finanzierungsvertrag (ÖPNV-Vertrag) für die Jahre 1998 bis 2002 abgeschlossen.

Die Stadt hat sich als Auftraggeber (Besteller/Empfänger von Dienstleistungen) und Finanzierungspartner verpflichtet, Zuschussleistungen zur Abdeckung des laufenden Betriebsabganges sowie Aufwands- und Investitionszuschüsse zu gewähren sowie sämtliche zweckgebundene finanzielle Zuwendungen des Landes und Bundes (zum Betriebsabgang

und für Investitionen) an die IVB weiterzuleiten. Die IKB AG hat sich in Form einer sogenannten Ergebnisübernahme gebunden, die nach allen Zuschüssen jährlich verbleibenden Verluste der IVB zu Lasten der Konzernsubstanz zu übernehmen.

Dem ÖPNV-Vertrag für die Jahre 1998 bis 2002 wurde die Erbringung von Zuschussleistungen der Finanzierungspartner (Stadt, Land, Bund und IKB AG) in Höhe von insgesamt rd. € 82,21 Mio. zugrunde gelegt. Die Summe der städtischen Zuschüsse und Transferleistungen belief sich dabei auf rd. € 35,36 Mio. oder 43,02 % der Gesamtfinanzierung.

Straffung Drei-Sparten-Fahrbetriebssystem

In Folge von Beratungen zur Liniennetzfortschreibung sowie im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer ÖPNV-Erschließung des Tivoli-Stadions wurde die IVB mit Beschluss des StS am 28.04.1999 beauftragt, ein Konzept hinsichtlich einer Generierung geeigneter Netzvarianten, einer allfälligen Straffung des Drei-Sparten-Fahrbetriebssystems (Straßenbahn, O-Bus und Dieselbus) sowie eines Etappierungsplans für erforderliche Investitionsschritte und Betriebsumstellungen zu erarbeiten.

Beauftragung IVB mit der Vollziehung der Verkehrskoordination

Mit Beschluss des GR am 06.12.1999 hat die Stadt in Vollziehung der Bestimmungen des vorhin angesprochenen ÖPNV-Vertrages die IVB mit der ausschließlichen Vollziehung der Aufgabe der Verkehrskoordination für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV), soweit diese in die Zuständigkeit der Stadt fällt, beauftragt.

Finanzierungsbeschluss GR 18.10.2001

Unter Beachtung aller in das der IVB übertragene Straßenbahn(entwicklungs-)konzept eingeflossenen verkehrspolitischen Bewertungskriterien und in Bezug auf die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten hat sich der GR in seiner Sitzung am 18.10.2001 einstimmig für die Realisierung des Straßenbahnkonzeptes „Variantengruppe 2 (Straßenbahn und Dieselbusse)“ – Untervariante „Strab 2“ ausgesprochen. Infolgedessen wurde die Umsetzung dieser Variante mit angenommenen Kosten in Höhe von rd. € 138,00 Mio. bzw. inkl. der Kosten für Fahrbetriebsmittel der Stubaitalbahn (STB) von rd. € 147,50 Mio. beschlossen, sofern eine Mitfinanzierung durch „andere Gebietskörperschaften, wie Land, Bund und Gemeinden, erreichbar ist“.

Der mit der Verwirklichung der Untervariante „Strab 2“ verbundene Verzicht auf eine Reduktion der jährlichen Betriebsaufwendungen im Ausmaß von rd. € 2,00 Mio. (gegenüber einer O-Bus-Variante) bzw. € 2,51 Mio. (gegenüber einer Dieselbus-Variante) galt „im Sinne des dem damals mit der Stadt und der IVB abgeschlossenen ÖPNV-Vertrages zu Grunde gelegten ‚Bestellerprinzips‘ als von der Stadt mitbestellt“.

ÖPNV-Vertrag 2003 - 2007

Der für die Wirtschaftsjahre 2003 bis 2007 errechnete und im gegenseitigen ÖPNV-Vertrag ausgewiesene Finanzbedarf belief sich auf insgesamt rd. € 80,30 Mio., die Summe der städtischen Zuschüsse hat rd. € 40,35 Mio. oder 50,25 % des Finanzbedarfes betragen.

Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum

Aufbauend auf den Beschlüssen des GR vom 18.10.2001 bzw. 18.07.2002 hat der GR in seiner Sitzung am 22.10.2003 beschlossen, die Infrastrukturkosten zur Realisierung des „Regionalbahnkonzeptes für den Tiroler Zentralraum“ auf dem Streckenabschnitt Olympisches Dorf –

Innenstadt – Technische Universität mit einem Betrag von rd. € 100,00 Mio. in Form einer Drittelbeteiligung der Stadt, des Landes und des Bundes zu finanzieren.

Das Ergebnis des „Regionalbahnkonzeptes für den Tiroler Zentralraum“ wurde in einem Bericht (Kurzfassung vom November 2003) in getrennter Form für die Regionalverkehrsachse Hall – Innsbruck – Völs und Innsbruck – Natters – Mutters (STB) sowie für den Straßenbahnausbau Innsbruck dargestellt.

Einen Monat später hat der GR eine Neugestaltung des Südtiroler Platzes zum Ausbau der Straßenbahn („Variantengruppe 2“ – Untervariante „Strab 2“) unter Berücksichtigung einer Nebenbahn Hall – Innsbruck – Völs befürwortet (GR-Beschluss vom 20.11.2003). Auch sollte die Anbindung der STB (Gleisanlagen) an das Stadtnetz im Bereich des Südtiroler Platzes im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen erfolgen. Überdies wurden die Kosten der hinsichtlich der geplanten Breite einer Regionalbahn erforderlichen Verlegung der Schienenanlage in der Andreas-Hofer-Straße in den Finanzierungsumfang von rd. € 100,00 Mio. aufgenommen. Die zugehörigen Kosten von gesamt rd. € 9,74 Mio. sind zum Teil auch über das 6. Privatbahn-Investitionsprogramm abgewickelt und von der Stadt, vom Land und somit auch vom Bund in Höhe von rd. € 2,67 Mio., € 3,98 Mio. bzw. € 3,09 Mio. getragen worden.

Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum

Im Mai 2004 lag den Entscheidungsträgern der Stadt und des Landes der (Kurz-)Bericht „Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“ vor, dessen Ausführungen auf das „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“ aufbaute und neue Entwicklungen beinhaltete. Unter anderem sollte die neue Regionalbahn als Nebenbahn konzessioniert, betrieben und auf der Grundlage des Eisenbahngesetzes 1957 als Privatbahn errichtet werden.

Infolge der erheblichen Investitionskosten wurde eine Etappierung des Regionalbahnprojektes in zwei Realisierungsstufen vorgenommen. Das Teilprojekt Ost (2004 bis 2013) umfasste dabei die Direkthereinführung der STB sowie die Umsetzung des Regionalbahnabschnitts Hall – Rum – Innsbruck (bis Layrstraße) inklusive Durchquerung der Innenstadt. Das Teilprojekt West (2014 bis 2018) setzte sich aus den Abschnitten Layrstraße bis Völs zusammen. Gegenüber der ursprünglichen Etappierung der Teilprojekte umfasste das Teilprojekt West nunmehr die (Regionalbahn-)Infrastrukturkosten des Abschnittes Technik West – Völs (mit zugehöriger Fahrbetriebsmittelbeschaffung) und die Infrastruktur- und Fahrzeugkosten für die Verlängerung der Straßenbahnlinie „3“ in die Höttinger Au bis zum Steinbockweg.

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zwischen Stadt, Land und Bund

Am 27.10.2004 ist zwischen der Stadt, dem Land und dem Bund ein Übereinkommen „über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ getroffen worden. Mit diesem Konvolut haben sich die Gebietskörperschaften verständigt, der IVB zum einen für Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung der Stubaitalbahn mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt und zum anderen für das Teilprojekt Ost des Regionalbahnkonzeptes zwischen Hall und Technik West Beiträge über einen Zeitraum von 10 Jahren (2005 bis 2014) in einem Gesamtausmaß von € 100,15 Mio. zur Verfügung zu stellen. Im Zuge dessen wurden für die Stadt, für das Land und

für den Bund zu leistende Investitionsbeiträge in Höhe von € 18,30 Mio., € 49,85 Mio. und € 32,00 Mio. vereinbart.

Finanzierungs-
beschluss
GR 18.11.2004

Aufbauend auf die im (Kurz-)Bericht „Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“ angeführte Kostenschätzung in Höhe von rd. € 278,69 Mio. sind dem StS zunächst die Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz18a“ in Höhe von rd. € 270,16 Mio. und in weiterer Folge dem StS (10.11.2004) und GR (18.11.2004) die Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz25a“ in Höhe von rd. € 257,39 Mio. zur Beschlussfassung vorgelegt und von diesen Gremien beschlossen worden.

Von den Plankosten in Höhe von gesamt rd. € 257,39 Mio. sind € 202,29 Mio. bzw. € 55,10 Mio. auf das Teilprojekt Ost und West entfallen. Hinsichtlich des Teilprojektes Ost wurde ein Finanzierungsanteil für die Stadt von € 77,75 Mio., für das Land von € 92,54 Mio. und für den Bund von € 32,00 Mio. errechnet. Das zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzende Teilprojekt West sollte erst nach weiteren Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern in Angriff genommen werden.

Die Verringerung der Schätzkosten um € 8,53 Mio. und € 12,77 Mio. auf rd. € 270,16 Mio. („RegBFinanz18a“) bzw. rd. € 257,39 Mio. („RegBFinanz25a“) war auf die Nichtrealisierung der Projektabschnitte Anbindung Tivoli-Stadion sowie Direkthereinführung der STB zum Hauptbahnhof zurückzuführen.

Gemäß den Recherchen der Kontrollabteilung wurde die Kostenschätzung „RegBFinanz25a“ auf Preisbasis 1999 erstellt und hat weder einen Risikozuschlag noch eventuell anfallende Adaptierungskosten enthalten. Überdies wurde bei der Berechnung der Gesamtkosten keine Indexierung (Baukostensteigerung) berücksichtigt.

Machbarkeitsstudie
Regionalbahnprojekt
Hall – Innsbruck – Völs

In der Sitzung des GR am 22.11.2007 sind die Mitglieder über das Ergebnis der vom Land im Jahr 2005 in Auftrag gegebenen Maßnahmenuntersuchung bezüglich der technischen und betrieblichen Machbarkeit einer Regionalbahn zum Regionalbahnprojekt Hall – Innsbruck – Völs informiert worden. Gegenständliche Machbarkeitsstudie kam u.a. zum Schluss, dass durch die Erweiterung der Infrastruktur nach Völs oder Hall in betrieblicher Hinsicht eine Nebenbahn mit einer entsprechenden Verkehrswirksamkeit für das Umland entstehen würde, welche die Zielbestimmungen des Regionalbahnprojektes erfülle.

Bauzeitplan lt.
Machbarkeitsstudie
Regionalbahnprojekt
Hall – Innsbruck – Völs

Der im Rahmen der Machbarkeitsstudie erstellte Bauzeitplan sah vorerst die Errichtung des Kernbereiches Innsbruck und anschließend die Streckenabschnitte der Regionalbahn vor:

Etappe	Abschnitt	Bauzeit
1	<u>Westast:</u> Sillpark bis Technik West/Peerhof-siedlung/Karl-Innerebner-Str.	Sommer 2008 – Ende 2010
2	<u>Ostast</u> Sillpark bis O-Dorf	Frühjahr 2011 – Ende 2012
3	<u>Regionalbahn Ost:</u> O-Dorf bis Rum	Sommer 2012 – Herbst 2013
4	<u>Regionalbahn West:</u> Technik West bis Völs	Frühjahr 2013 – Frühjahr 2014
5	<u>Regionalbahn Ost:</u> Rum bis Hall	Ende Sommer 2015

Finanzierungstabelle
„RegBFinanz-0_Rev.3“

Von den Erstellern der in Rede stehenden Machbarkeitsstudie sind des Weiteren nicht nur die bisher ermittelten Schätzkosten geprüft und angepasst, sondern auch die Finanzierungsschlüssel neu definiert worden. Die sich daraus ergebenden Summen wurden in der Finanzierungstabelle mit der Bezeichnung „RegBFinanz-0_Rev.3“ festgehalten. Nach Abzug der seit dem Jahr 2005 genehmigten Kostenschätzwerte in Höhe von gesamt € 65,20 Mio. (Regionalbahngleise am Hauptbahnhof, Gleisbauarbeiten in der Andreas-Hofer-Straße, Bürger- und Anichstraße, Neugestaltung von Haltestellen der Linien „1“ und „3“ sowie Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln - Straßenbahnen und Dieselgelenkbusse) wies die angesprochene Finanzierungstabelle noch in der Zukunft zu tätige Investitionen in Höhe von gesamt rd. € 306,19 Mio. aus, welche nach den zwischen der Stadt und dem Land ausverhandelten Finanzierungsschlüsseln aufgeteilt worden sind. In Bezug auf die Finanzierungsschlüssel verweist die Kontrollabteilung auf ihre in Punkt 3.4 Projekts- und Syndikatsvertrag dargelegten Ausführungen.

Mit Rückblick auf die vom GR im Jahr 2004 beschlossenen prognostizierten Gesamtkosten erhöhten sich diese von € 257,39 Mio. um rd. € 114,00 Mio. auf rd. € 371,39 Mio. Der zu finanzierende Anteil für die noch ausstehenden Investitionen wurde für die Stadt mit € 174,64 Mio. oder 57,04 % und für das Land mit € 131,55 Mio. oder 42,96 % errechnet.

Finanzierungs-
beschluss
GR 21.12.2007

Auf Basis der ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie hat sich der GR in seiner Sitzung am 21.12.2007 für die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes von (nunmehr) Rum bis Völs ausgesprochen und der Finanzierung gemäß „RegBFinanz-0_Rev.3“ zugestimmt.

Unter Hinzurechnung der zum damaligen Zeitpunkt noch nicht kalkulierten Grundstückskosten von € 2,67 Mio. (Bereich Harterhof und Innbrücke sowie Brunecker Straße) belief sich das städtische Finanzierungserfordernis auf gesamt rd. € 177,31 Mio.

Gemäß der Finanzierungstabelle „RegBFinanz-0_Rev.3“ sind keine Finanzierungsbeiträge vom Bund berücksichtigt worden. Darauf Bezug nehmend war den Prüfungsunterlagen lediglich zu entnehmen, dass eine Adaptierung des im Jahr 2004 unterzeichneten Übereinkommens „über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ auf das vorliegende Regional- und Straßenbahnprojekt (noch) in Verhandlung war.

ÖPNV-Vertrag 2008 - 2015

Am 24.04.2008 hat der GR beschlossen, den im Jahr 2003 zur Absicherung der Bereitstellung des ÖPNV als Teil der Versorgungsinfrastruktur in der Stadt sowie zur Gewährleistung der Planungs-, Finanzierungs- und Rechtssicherheit für die Erbringung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Dienstleistung abgeschlossenen ÖPNV-Vertrag fortzuschreiben.

Zum damaligen Zeitpunkt wurde auf Basis des Leistungsangebotes einschließlich Zusatzbestellungen für den Zeitraum 2008 bis 2015 ein Finanzbedarf von rd. € 144,34 Mio. ermittelt. Der finanzielle Beitrag der Stadt für die in den genannten Wirtschaftsjahren zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie für Investitionen hat sich auf gesamt rd. € 65,41 Mio. oder 45,31 % des Finanzbedarfes belaufen.

Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr

In der Sitzung am 04.02.2009 hat der StS ein Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr beschlossen. Nach der politischen Entscheidung, die Straßenbahnlinie „3“ bis zum „west“ zu verlängern, wurde die Etappe 1 (Westast) in die Etappe 1a (Brunecker Straße/Museumstraße bis Fischerhäuslweg) und Etappe 1b (Vögelebichl bis Technik West und Peerhofsiedlung) untergliedert.

Projektergänzungskosten

Diesem Bauvorhaben hat der GR am 15.07.2010 seine Zustimmung erteilt und war der städtische Finanzierungsanteil von rd. € 39,22 Mio. aus den bereits genehmigten Mitteln zur Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes (GR-Beschluss vom 21.12.2007) zu finanzieren.

Dieser hat auch Projektergänzungskosten (Neugestaltung der Landesstraße beim „west“ und der Landesstraße Blasius-Hueber-Straße, Umgestaltung der Einmündung Speckweg in die Kranebitter Allee u.a.m.) in Höhe von rd. € 4,00 Mio. inkludiert, weshalb die Kontrollabteilung der Vollständigkeit halber bemerkt hat, dass diese Kosten ursprünglich nicht in dem vom GR im Jahr 2007 genehmigten Finanzierungsrahmen für die Stadt von € 174,64 Mio. enthalten waren und somit zusätzlich beschlossen worden sind.

Umsetzung Etappe 2a (Sillpark bis Leipziger Platz)

Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie „3“ wurde – aufgrund des schlechten Zustandes der bestehenden Gleisanlagen – die Umsetzung der Etappe 2a (Sillpark bis Leipziger Platz) vorgezogen. Auf Basis des von der IVB im GR am 26.01.2012 vorgelegten Planungsstandes hat der GR am 23.02.2012 der Verkehrsführung und Umsetzung der Straßen- und Gleisbauarbeiten im betreffenden Abschnitt sowie der Tragwerkserneuerung der Friedensbrücke zugestimmt.

Projektleitung und
-abwicklung

Nach Vorberatung im StS hat der GR am 13.12.2012 die IVB zum einen mit der Projektleitung und -abwicklung der Etappe 1 (Westast) und Etappe 2 (Ostast) und zum anderen, in enger Abstimmung mit den städtischen Dienststellen, mit der Durchführung der Funktionsplanung einschließlich Detailplanung für das gesamte Stadtgebiet (Etappe 1 und 2) beauftragt.

Valorisierung

Außerdem wurde im Vorfeld zum GR-Beschluss die Notwendigkeit einer Valorisierung der Kosten betreffend die Jahre 2015 bis 2020 thematisiert. Ausgehend von einer – gegenüber dem GR-Beschluss vom 21.12.2007 um € 0,34 Mio. abweichenden – Gesamtprojektsumme in Höhe von € 371,73 Mio. ist die Erhöhung der Errichtungs- und Beschaffungskosten mit einem Betrag von rd. € 20,15 Mio. (Anteil Stadt € 8,98 Mio., Anteil Land € 11,17 Mio.) angekündigt worden.

Finanzierungs-
beschluss
GR 13.12.2012

Darauf Bezug nehmend und auf Basis einer aktuellen Kostenschätzung errechnete die IVB (zum 21.08.2012) die bis zum Jahr 2020 zu veranschlagende Gesamtsumme des Regional- und Straßenbahnprojektes im Tiroler Zentralraum (inkl. bereits getätigter Projekt- und Projektergänzungskosten) mit € 395,37 Mio.

Der für die Stadt ermittelte und vom GR am 13.12.2012 beschlossene Finanzierungsbedarf stellt sich dabei wie folgt dar:

Infrastruktur- und Fahrzeugkosten		Anteil Stadt in Euro Mio.
Infrastrukturkosten		
Etappe 1b	Vögelebichl bis Technik West	22,78
Etappe 2a	Sillpark bis Leipziger Platz	10,07
Etappe 2b	Sonnpark bis Josef-Kerschbaumer-Straße	56,27
Remise	für Straßen- und Regionalbahnfahrzeuge	3,32
Zusatzaufträge	für eine technisch verbesserte und standhafte Straßenoberfläche in Haltestellenbereichen	3,98
Fahrzeugkosten		
Straßenbahn	10 Stk. für den Betrieb der Linie „O“	17,67
Regionalbahn	12 Stk. für den Betrieb der Regionalbahn	8,11
SUMME Infrastruktur- und Fahrzeugkosten		122,20
Valorisierungskosten	für den Zeitraum 2015 bis 2018	8,98
Anteil Stadt		131,18
Anteil Land		119,93
zum 13.12.2012 ermittelter FINANZIERUNGSBEDARF		251,11

Der zum 13.12.2012 ermittelte Finanzierungsbedarf von gesamt € 251,11 Mio. umfasst nicht die bereits genehmigten Kostenschätzwerte für die Regionalbahngleise am Hauptbahnhof, Gleisbauarbeiten in der Andreas-Hofer-Straße, Bürger- und Anichstraße etc. in Höhe von

€ 65,20 Mio., für die Anschaffung von 10 Straßenbahngarnituren in Höhe von rd. € 24,84 Mio sowie für die Umsetzung der Etappe 1a (Brunecker Straße/Museumstraße bis Fischerhäuslweg) in Höhe von € 55,11 Mio.

Verzicht Straßenbahnast Karl-Innerebner-Straße bis Bahnübergang Mittenwaldbahn

Ferner genehmigte die Stadt als Gesellschafter der IVB das vom Verkehrsunternehmen ausgearbeitete, ab Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie „O“ und „3“ umzusetzende Betriebskonzept unter Verzicht auf den Straßenbahnast Karl-Innerebner-Straße bis Bahnübergang Mittenwaldbahn.

Bedeckung
Finanzierungsbedarf

Im Zusammenhang mit der Bedeckung des städtischen Anteiles in Höhe von € 131,18 Mio. hat die MA IV/Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung in ihrem Bericht vom 12.11.2012 darauf aufmerksam gemacht, dass sich die im Vorlagebericht zum (Finanzierungs-)Grundsatzbeschluss vom 13.12.2007 dargelegten Bedeckungsvorschläge in den letzten fünf Jahren massiv geändert haben. Zum einen war die damals anteilig geschätzte Finanzierungsbeteiligung des Bundes in Höhe von € 14,13 Mio. nicht mehr zu erwarten, und zum anderen konnten die seinerzeit geplanten Rücklagen aus den Budgetüberschüssen 2007 bis 2011 von € 15,00 Mio. aufgrund der finanzwirtschaftlich angespannten Situation nicht gebildet werden.

Verlängerung
ÖPNV-Vertrag

Im Juli des Jahres 2013 wurde der zum damaligen Zeitpunkt rechtswirksame ÖPNV-Vertrag 2008 – 2015 mit der Auflage, das Leistungsangebot und Zahlenmaterial alle fünf Jahre zu evaluieren, auf unbestimmte Zeit verlängert (GR-Beschluss am 11.07.).

Darüber hinaus ist von den Mitgliedern des GR die Entscheidung getroffen worden, der IVB künftig die ihr, der Innbus GmbH und Innbus Regionalverkehr GmbH jährlich vorzuschreibende Gebrauchsabgabe in Form einer Gesellschaftereinlage zukommen zu lassen.

Planungs- und
Baustopp

In der Sitzung des GR am 24.10.2013 wurde ein dringender Antrag in Bezug auf einen „sofortigen Planungs- und Baustopp der Regionalbahn im Bereich Peerhofsiedlung“ eingebracht. Durch die Nichtanerkennung der Dringlichkeit ist dieser Antrag der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugeführt worden. In weiterer Folge ist dieser Antrag in der Sitzung des GR am 21.11.2013 behandelt und angenommen worden und waren dadurch alle auf die Errichtung des Straßenbahnastes Viktor-Franz-Hess-Straße sowie Peerhofstraße ausgerichteten Planungs- und Bautätigkeiten (vorerst) eingestellt worden.

Am 18.12.2013 hat sich der StS wiederum mit dem „sofortigen Planungs- und Baustopp der Regionalbahn im Bereich Peerhofsiedlung“ auseinandergesetzt. Aufgrund der von der IVB in ihrem Bericht vom 04.12.2013 aufgezeigten, im Konnex damit resultierenden beachtlichen Mehrkosten von deutlich über rd. € 1,83 Mio. und des von der MA IV/Finanz, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung erstellten Antrages, am ursprünglichen Projekt festzuhalten, wurde schließlich der in Rede stehende Antrag vom 24.10.2013 abgelehnt. Der GR ist in seiner Sitzung am 27.02.2014

der Abstimmung des StS nachgekommen. Die durch die Bauzeitverzögerung verursachten Mehrkosten in Höhe von rd. € 0,45 Mio. waren von der Stadt zu tragen.

Erhöhung Finanzprognose

Anlässlich der fortschreitenden Projektumsetzung und der geplanten Betriebsaufnahme der Regional- und Straßenbahn mit Ende 2017 (Verlängerung Straßenbahnlinie „3“) bzw. 2018 (Einführung der Straßenbahnlinie „2“ und Regionalbahnlinie „5“) hat der GR in seiner Sitzung am 10.07.2014 die Erhöhung der Finanzprognose bis zum Jahr 2020 um rd. € 1,01 Mio. auf gesamt rd. € 396,38 Mio. und das sich daraus für die Stadt resultierende Finanzierungserfordernis in Höhe von rd. € 133,13 Mio. zustimmend zu Kenntnis genommen.

Europäische Investitionsbank

Nach Erörterungen im StS am 06.07. und 13.07. hat der GR am 14.07.2016 den Antrag seines vorbereitenden Gremiums mehrheitlich angenommen, das Regional- und Straßenbahnprojekt im Wesentlichen durch die Europäische Investitionsbank (EIB) zu finanzieren. Dazu wurde die damalige Bürgermeisterin u.a. ermächtigt, die maßgeblichen Verträge mit der EIB im Ausmaß von maximal € 150,00 Mio. zu signieren (siehe hierzu Punkt 8.4 Bedeckung der Zahlungen im städtischen Budget).

Übernahme Grund- stücksflächen

Die Mitglieder des GR haben sich am 20.10.2016 darauf geeinigt, all jene Teilflächen, die von der IVB im Rahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes erworben wurden und auch künftig noch erworben werden, zum Anschaffungswert ins öffentliche Gut der Stadt zu übernehmen. In diesem Zusammenhang wurde die MA IV/Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung ermächtigt, die „Finanzabwicklung vorzunehmen und den Kaufpreis bei den Finanzierungskosten für das Regional- und Straßenbahnprojekt anzurechnen“.

Außerdem hat sich der GR bereit erklärt, sämtliche Grundstücke – unerheblich, ob sie dem öffentlichen Gut der Stadt zugehören oder nicht –, die für die Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes zeitweise oder dauerhaft benötigt werden, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ferner stimmte die Stadt der wechselseitigen unentgeltlichen Übertragung von Grundflächen des öffentlichen Gutes zwischen der Stadt und dem Land, welche im Zusammenhang mit der Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes notwendig werden, insbesondere im Bereich der Kranebitter Allee, zu. Der Abschluss gegenständlicher Rechtsgeschäfte dient(e) insbesondere auch zur Vermeidung einer eventuell folgenreichen Enteignung.

Grund- und Finanzierungsvertrag

In seiner Sitzung am 20.04.2017 hat der GR dem Abschluss eines „Grund- und Finanzierungsvertrages für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Landeshauptstadt Innsbruck“ einstimmig seine Zustimmung erteilt. Mit der zwischen der Stadt und dem Land am 22.05.2017 auf 10 Jahre, somit bis zum 31.12.2026, abgeschlossenen Kooperationsvereinbarung sind insbesondere die gemeinsamen Ziele für die

Sicherstellung und Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Stadt sowie das Verfahren zu deren Realisierung dokumentiert worden (siehe hierzu auch Punkt 9.1 Grund- und Finanzierungsvertrag).

Projektkosten- minderung für Stadt Innsbruck

Im Hinblick auf die Kosten des Regional- und Straßenbahnprojektes war einem Erledigungsentwurf der MA IV/Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung vom 26.11.2018 zu entnehmen, dass ein Großteil der Aufwendungen abgerechnet und die noch offenen Kosten (mit relativ geringen Unsicherheiten behaftet) gut abschätzbar wären. Demnach bezifferte die Projektleitung die sich gegenüber den ursprünglichen Annahmen für die Stadt voraussichtlich ergebende Projektkostenminderung mit einem Betrag von rd. € 50,00 Mio.

ÖPNV-Vertrag Modifizierung

Im März des Jahres 2019 ist die Modifizierung des ÖPNV-Vertrages 2008 – 2015 zur Absicherung der Bereitstellung des Öffentlichen Personennahverkehrs als Teil der kommunalen Versorgungsinfrastruktur zur Kenntnis genommen worden. Diesbezüglich hat der GR am 28.03.2019 den von der MA IV/Finanz, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung – nach Abstimmung mit allen Beteiligten (IVB, IKB AG, Land und Bund) – vorgelegten Vertragsentwurf mit der Bezeichnung „ÖPNV-Vertrag Modifizierung“ beschlossen.

Die im gegenständlichen Vertrag für die Jahre 2019 bis 2028 ausgewiesenen finanziellen Abgeltungsbeträge setzen sich aus den zu bestellenden Verkehrsleistungen sowie aus den Investitionen für den Fuhrpark und die Infrastruktur zusammen. Der sich daraus ergebende Finanzbedarf beläuft sich für den angegebenen Zeitraum auf gesamt rd. € 316,51 Mio. Der Anteil der Stadt beträgt dabei rd. € 168,49 Mio. oder 53,23 % des Finanzbedarfes.

Im Zusammenhang mit den für das Jahr 2019 ausgewiesenen Zahlen stellte die Kontrollabteilung fest, dass die Summe der für das betreffende Wirtschaftsjahr ausgewiesenen Abgeltungsbeträge (Mittelherkunft) nicht jener der für dieses Jahr abgebildeten Finanzbeiträge (Finanzbedarf) entspricht. Daraus lässt sich eine Finanzierungslücke in Höhe von (einmalig) € 0,90 Mio. ableiten. In den anderen vertragsgegenständlichen Jahren stimmt die Höhe der Mittelherkunft mit jener des Finanzbedarfes überein.

Verlängerung Buslinie „F“

In seiner Sitzung am 19.06.2019 hat GR der Verlängerung der Buslinie „F“ im 15-Minuten Takt nach Neu-Rum ab 01.07.2019 bis zur Fertigstellung der Regionalbahn zugestimmt und beschlossen, ein Drittel der damit verbundenen jährlichen Kosten von € 113.701,67 (2019: € 56.850,83) zu übernehmen. Die Bedeckung hat aus dem Projektvoranschlag zu erfolgen. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Regionalbahn sind in Bezug auf die Linienführung und Kostentragung jedenfalls entsprechende Verhandlungen (neu) aufzunehmen.

3 Projektorganisation

3.1 Ausgangsposition

Verkehrskordinator IVB

Die IVB wurde – wie bereits erwähnt – mit Beschluss des GR am 06.12.1999 mit der Aufgabe des Verkehrskordinators für den ÖPNV beauftragt, soweit dieser in die Zuständigkeit der Stadt fällt. Somit ist sie die Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV in Innsbruck und nimmt als Verkehrskordinator, Regiegesellschaft und Infrastrukturbetreiber sämtliche Aufgaben der „zuständigen Behörde“ für die Stadt wahr.

Im Weiteren erfolgte die Separation der Tätigkeiten, die als Rahmen für die Verkehrsdienste selbst benötigt werden, sowie des Regional- und Straßenbahnbetriebes vom Busbetrieb und hat sich die IVB für die Eigenbringung des innerstädtischen Schienenverkehrs entschieden.

Bekanntlich wurden die Innbus GmbH mit der Zuständigkeit für den städtischen Busverkehr und die Innbus Regionalverkehr GmbH mit der Erbringung der Busverkehrsleistung zwischen Hall und Innsbruck bzw. Stubaital und Innsbruck beauftragt.

3.2 Projekthandbuch

Projekthandbuch

Der Landesrechnungshof hat in seinem am 28.12.2011 publizierten Bericht „Regionalbahn – Projektstruktur – Kosten- und Terminentwicklung“, LR-1040/35, auf eine fehlende Rollenverteilung und auf fehlende Verantwortlichkeiten der Projektpartner aufmerksam gemacht. Auf diese Beanstandung hat die IVB insofern reagiert, als zum 08.01.2013 ein Projekthandbuch mit der Bezeichnung „Straßenbahnverlängerung Linie 3 und Regionalbahn im Zentralraum von Innsbruck“ (Bauphasen 1 und 2 – Sillpark bis Technik West) erstellt worden ist.

Das in Rede stehende Projekthandbuch wurde im Jahr 2014 den aktuellen Gegebenheiten angepasst, mit der neuen Benennung „Tram/Regionalbahn“ versehen und zum 01.08.2014 editiert. Mit diesem zum Prüfungszeitpunkt immer noch gültigen Dokument waren neben

- den Projektgrundlagen (Ziel, Gliederung, Auftrag, Finanzierung etc.) wesentliche Inhalte, wie
- die Projektorganisation (Organigramm, Projektbeteiligte, Projektleitung und -steuerung, Detailplanung und ÖBA sowie sonstige Vorschriften),
- die Begleitenden Kontrollen (rechtliche Begleitung der Vergabeverfahren, Überprüfung der Abrechnungen der Leitungsbetriebe, UVP-Voranfrage-Verfahren, Rechtsvertretung im Enteignungsverfahren, Kontrollen der Kostenzuordnung im Projekt durch die IVB, Kostenzuordnungsüberprüfung im Projekt durch Vertreter der Stadt und des Landes, Überprüfung der Projektkosteneinhaltung auf Basis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007 durch die Projektleitung),

- das Plan- und Dokumentnummernsystem (Etappen-, Straßenbezugs- und Planungsunterlagenbezeichnung, Planlaufschema Ausführungsplanung, Genehmigungsablauf und Koordinierung der verschiedenen Fachstellen u.a.m.),
- die Struktur des Ablagesystems (EDV-Struktur der Ablage, Struktur der Planunterlagenablage, Koordination der Planunterlagen),
- die Arbeitsaufträge und Beschlüsse der Finanzierungsgeber,
- die Bauausführung – Umsetzung,
- die Behördenverfahren,
- die Kommunikation (Berichtswesen an die Auftraggeber, (Projekt-)Beirat, Arbeitsgruppe, politische Information und Projektbeschlüsse, Projektbesprechungen u.a.m.) sowie
- das Projektentwicklungsmanagement (Änderungen, Entscheidungen) behandelt und erklärt.

Ergänzung
Begleitende Kontrollen

Im Vergleich zum vorhergehenden Projekthandbuch wurden die Begleitenden Kontrollen, welche die Projektleitung unterstützen und überprüfen, um die „Überwachung der Projektkosteneinhaltung auf Basis der Kostenschätzung aus dem Jahr 2007 durch Projektleitung“ und die „Begleitende Kontrolle des Projektprozesses“ durch den (Projekt-)Beirat ergänzt.

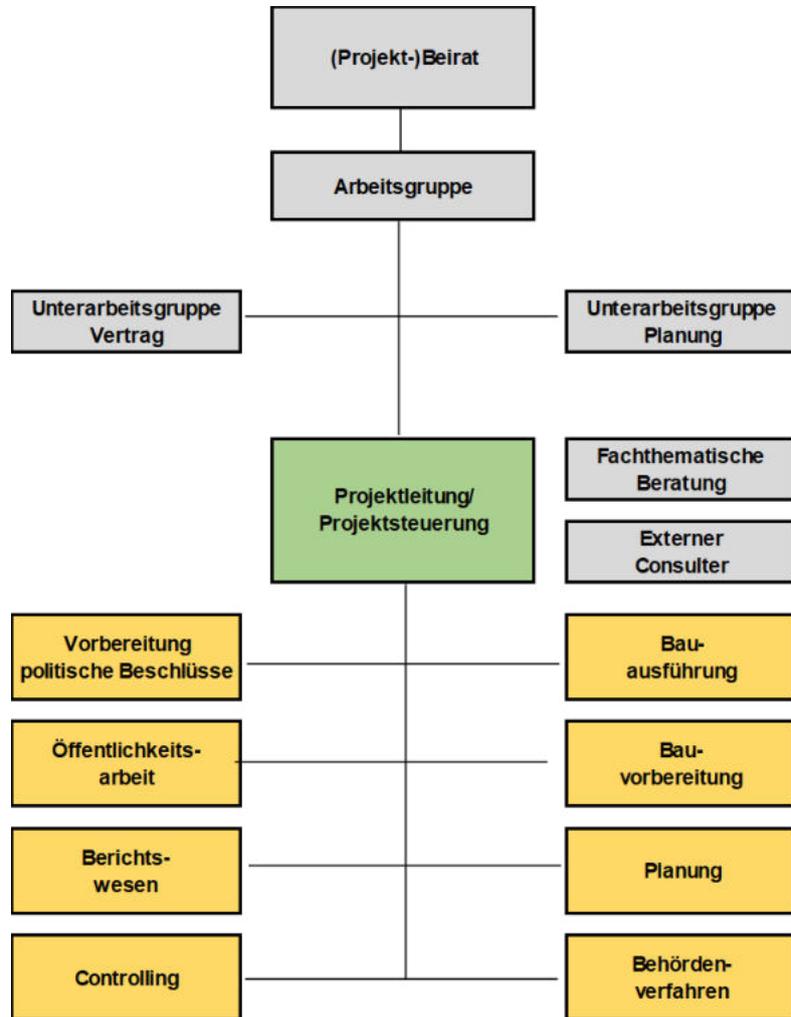
Überarbeitung
Genehmigungsablauf

Außerdem wurde der Genehmigungsablauf und die Koordinierung der in die Projektplanung involvierten, unterschiedlichen Fachstellen umgestellt bzw. überarbeitet. Demnach ist ein Arbeitskreis A (bestehend aus IVB, IKB AG und anderen Leitungsbetreibern) sowie ein Arbeitskreis B (bestehend aus unterschiedlichen Dienststellen der MA III/Planung, Baurecht und technische Infrastrukturverwaltung, Landesstraßenverwaltung und IKB AG) gebildet worden. Der jeweilige Arbeitskreis hatte entsprechend seinem Aufgabengebiet koordinierte Planungen bzw. (Einzel-)Detailplanungen beizubringen, welche in weiterer Folge vom (externen) Planer zusammengeführt und in einem integrativen Prozess in eine endgültige Detailplanung überführt worden sind.

Die vom (externen) Planer implementierten Detailplanungen waren sodann dem (Projekt-)Beirat zur Einsicht und im Anschluss daran dem StS zur Genehmigung vorzulegen. Nach dessen Beschlussfassung konnte mit den Vorarbeiten für die Ausschreibung in Bezug auf die Umsetzung der Baumaßnahmen begonnen werden.

Organigramm

Im Hinblick auf eine durchgehende Projektstruktur ist der Kontrollabteilung ein mit Stand 08.08.2018 erstelltes Organigramm zur Verfügung gestellt worden, welches hier auszugsweise wiedergegeben wird.



Der (Projekt-)Beirat, welcher sich aus Vertretern der Stadt, des Landes, der IKB AG sowie einem Schriftführer (IVB) zusammensetzte, bildete eine zentrale Organisationseinheit. Ihr als Zentralstelle nachgeordnet war die „Arbeitsgruppe“, der wiederum die beratenden Unterarbeitsgruppen „Planung“ und „Vertrag“ angegliedert waren. Der „Arbeitsgruppe“ war sodann dem Einliniensystem entsprechend die Projektleitung und -steuerung unterstellt.

Innerhalb der Projektleitung und -steuerung waren die Bereiche „Vorbereitung politische Beschlüsse“, „Öffentlichkeitsarbeit“, „Berichtswesen“, „Controlling“, „Bauausführung“, „Bauvorbereitung“, „Planung“ und „Behördenverfahren“ angesiedelt. Weitere Kernbereiche der Projektleitung und -steuerung betrafen u.a. die Rechnungsprüfung, das Kostencontrolling, die Betriebsleitung und das Betriebsmanagement sowie die Koordination der Leitungsbetriebe.

Auch hat sich die Projektleitung und -steuerung zum einen eines externen Consultants bedient und kooperierte zum anderen mit verschiedenen Fachbereichen zugeordneten Dienststellen der Stadt (bspw. Referat für Straßenverkehr und Verkehrsrecht, Amt für Grünanlagen) und des Landes im Wege von fachthematischen Beratungen.

Die eben angeführten Organisationseinheiten (Projekt-)Beirat, „Arbeitsgruppe“, Unterarbeitsgruppen „Planung“ und „Vertrag“, „Fachthematische Beratung“ sowie „Externer Consultant“ wurden im Projekthandbuch mit Stand 01.08.2014 als Projektbeteiligte geführt. Die Projektleitung und -steuerung wurde von der IVB selbst wahrgenommen.

3.3 Projektbeteiligte

„Steuerungs- und Koordinationsgruppe“

Zu Beginn ihrer Ausführungen merkt die Kontrollabteilung an, dass sich im Jahr 2005 die sogenannte „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ mit dem Vorhaben konstituiert hat, die Ziele der Stadt und des Landes bei der Errichtung der Regional- und Straßenbahn zu berücksichtigen, die Politik periodisch mit den notwendigen Informationen zu versorgen und Entscheidungen für die politischen Gremien vorzubereiten. Die erste Sitzung dieser Projektgruppe fand am 05.07.2005 statt.

Die Aktivitäten der „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ hielten sich in den Folgejahren (2006 bis 2008) jedoch in Grenzen und konnte der Kontrollabteilung im Rahmen ihrer (Erst-)Prüfung von Teilbereichen des Regional- und Straßenbahnprojektes ausschließlich das Resümeeprotokoll der konstituierenden Sitzung dieses Gremiums vorgelegt werden.

„Projektsteuerungsgruppe“

In weiterer Folge haben die politisch zuständigen Vertreter der Gebietskörperschaften Stadt und Land im Februar 2009 eine „Projektsteuerungsgruppe“ (in den Sitzungsprotokollen auch als „Steuerungsgruppe“ bezeichnet) gegründet, um als Kommunikationsplattform zu fungieren und die notwendigen politischen Maßnahmen vorzubereiten und zu erwirken.

In ihrer ersten Sitzung am 23.02.2009 hat die „Projektsteuerungsgruppe“ die „Arbeitsgruppe“ beauftragt, einen Vertrag (Projekts- und Syndikatsvertrag) zu erstellen, welcher inhaltlich auf die bereits im Jahr 2004 vorliegenden Entwürfe aufbaut und die wesentlichen Rahmenbedingungen für das Regional- und Straßenbahnprojekt zwischen der Stadt, dem Land und der IKB AG regelt. Ferner ist der IVB in Bezug auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie „3“ zum „west“ das Projektmanagement übertragen worden und erteilte die „Projektsteuerungsgruppe“ der „Arbeitsgruppe“ im Konnex damit den Auftrag, die weiteren Planungsschritte zu definieren sowie Vorschläge für Projektstrukturen und für ein Projektmanagement zu erarbeiten.

In der neunten Sitzung der „Projektsteuerungsgruppe“ am 07.02.2011 ist vom Leiter der (fachlichen) Arbeitsgruppe berichtet worden, dass von der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ ein Vorschlag ausgearbeitet wurde, der die Rolle der Mitglieder der „Projektsteuerungsgruppe“ sowie deren Entscheidungsfindung neu definiert und die Einrichtung eines Beirates als institutionelles Organ der IVB vorsah.

In der darauffolgenden (10.) Sitzung der „Projektsteuerungsgruppe“ am 29.09.2011 hat der Leiter der „Arbeitsgruppe“ dem in Rede stehenden Gremium dargelegt, dass der Projekts- und Syndikatsvertrag „so aufgebaut worden ist, dass für die Steuerung des Projektes ein Beirat als gesellschaftsrechtliches Organ bei der IVB eingerichtet werden soll“.

Mit der Übermittlung des Protokolls der elften und zugleich letzten Sitzung der „Projektsteuerungsgruppe“ am 01.02.2012 wurde die Kontrollabteilung darüber informiert, dass keine weiteren Sitzungen mehr einberufen worden wären, um die Unterfertigung des Projekts- und Syndikatsvertrages abzuwarten.

(Projekt)Beirat

Gemäß den Ausführungen des am 11.11.2013 abgeschlossenen Projekts- und Syndikatsvertrages und des mit Beschluss am 25.06.2014 abgeänderten Gesellschaftsvertrages hat die Generalversammlung der IVB einen (Projekt-)Beirat zu Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes als Organ der Gesellschaft eingerichtet.

Der (Projekt-)Beirat war Bestandteil des AR der Gesellschaft und wie die „Arbeitsgruppe“ als Gremium definiert. Gesellschaftsrechtlich relevante Entscheidungen wurden jedenfalls von der GV getroffen. Aufgrund der Tatsache, dass der (Projekt-)Beirat ein gesellschaftsrechtliches Gremium darstellte, war diesem keine politische Steuerungsgruppe vorangestellt.

„Arbeitsgruppe“

Als Bindeglied zwischen der seinerzeitigen (politischen) „Projektsteuerungsgruppe“ und den nachfolgenden Projektbeteiligten war eine (fachliche) „Arbeitsgruppe“ eingerichtet worden. Diese hatte der seinerzeitigen „Projektsteuerungsgruppe“ respektive der Politik bzw. hatte ab dem Jahr 2014 dem (Projekt-)Beirat insbesondere über den Projektstand und -fortschritt zu berichten und darüber zu befinden, welche Themen vorbereitet und zur Entscheidung vorgelegt werden. Zudem war eine ihrer Hauptaufgaben die Beurteilung der Projektplanungen der Unterarbeitsgruppen.

Die „Arbeitsgruppe“ hat von April 2009 bis November 2019 insgesamt 56 Sitzungen abgehalten. Die bisher letzte Sitzung der „Arbeitsgruppe“ fand am 09.03.2020 statt und befand sich das gegenständliche Protokoll zum Prüfungszeitpunkt noch in Ausarbeitung. Im Wesentlichen haben sich die Vertreter der „Arbeitsgruppe“ in ihren Versammlungen mit dem Fortschritt, dem Verfahrensstand, der Kostenentwicklung, den laufenden Planungen sowie den Enteignungsverfahren im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt auseinandergesetzt.

Unterarbeitsgruppe „Planung“

Die Unterarbeitsgruppe „Planung“ nahm ihre Tätigkeit am 08.04.2009 auf und setzte sich diese Gruppe aus Vertretern der Stadt, dem Land und der IVB zusammen. Sie hatte die Aufgabe, alle fachspezifischen Themen der Planung sowie des Kosten- und Terminmanagements zu behandeln sowie die jeweiligen Entscheidungsgrundlagen an die Arbeitsgruppe weiterzuleiten.

Der Kontrollabteilung lagen insgesamt 35 Protokolle der Unterarbeitsgruppe Planung vor, wobei die letzte Niederschrift über die 35. Sitzung am 24.07.2017 Planungsvorhaben bezüglich der Etappe 4 (Technikerstraße – Harterhofplateau) zum Inhalt hatte.

Unterarbeitsgruppe „Vertrag“

Die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ hat ihre Beratungen ebenfalls im April des Jahres 2009 aufgenommen und gehörten dieser zuletzt Vertreter der Stadt, des Landes, der IKB AG sowie der IVB an. Auf ihre Anfrage hin sind der Kontrollabteilung bereits im Rahmen ihrer (Erst-)Prüfung von Teilbereichen des Regional- und Straßenbahnkonzeptes im Tiroler Zentralraum insgesamt 11 Protokolle dieser Unterarbeitsgruppe zur Verfügung gestellt worden, welche die Zusammenkünfte dieses Gremiums im Zeitraum zwischen 08.04.2009 und 27.07.2012 dokumentieren. Über diesen Zeitraum hinausgehende Protokolle sind dem Prüforgang nach Anfrage bei der Stadt und IVB nicht vorgelegt worden.

Die in Rede stehende Unterarbeitsgruppe war v.a. für den Abschluss des Projekts- und Syndikatsvertrages wegweisend (Punkt 3.4 Projekts- und Syndikatsvertrag). Zudem wurde u.a. auch auf deren Empfehlung beschlossen, einen gesellschaftsrechtlich institutionalisierten (Projekt-)Beirat einzurichten.

Externer Consultant

In Bezug auf die Beziehung eines externen Consultants wurde in der zweiten Sitzung der „Projektsteuerungsgruppe“ darüber Einvernehmen erzielt, Herrn N.N., der auf Grund einer früheren Beauftragung mit den spezifischen Verhältnissen in der Stadt vertraut ist, als externen Consultant zu installieren. Seine wesentliche Aufgabe wurde darin gesehen, als Berater für die Ausgestaltung der Projektstrukturen bzw. des Projektmanagements zu fungieren.

Nach den Ausführungen der „Arbeitsgruppe“ (1. Sitzung Arbeitsgruppe vom 08.04.2009) wurde die Konsultation des externen Consultants zum einen zur Sicherstellung der zeitgerechten Projektabwicklung (Personalbedarf, Projektdokumentation, Möglichkeiten zum Outsourcen von Aufgaben) in Form einer organisatorischen Unterstützung und zum anderen zur inhaltlichen Aufbereitung des Regional- und Straßenbahnprojektes für zweckmäßig erachtet. Wie die Durchsicht der Protokolle der „Arbeitsgruppe“ zeigte, nahm der externe Consultant regelmäßig an den Sitzungen des betreffenden Gremiums teil.

Projektstruktur

Zusammenfassend hat die Kontrollabteilung angemerkt, dass die beabsichtigte klar definierte Projektstruktur erst Mitte des Jahres 2014 bzw. mit der Einsetzung des (Projekt-)Beirates als eigenständigem Steuerungs- und (begleitendem) Kontrollorgan erreicht werden konnte.

3.4 Projekts- und Syndikatsvertrag

Notwendigkeit für Abschluss eines Projekts- und Syndikatsvertrag

Bereits im Jahr 2007 gab es erste Überlegungen, einen Projekts- und Syndikatsvertrag im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt abzuschließen. Die Notwendigkeit war im Wesentlichen auf die fehlende rechtliche Umsetzungsverpflichtung der IVB für Vorgaben der „Projektsteuerungsgruppe“ sowie auf den Umstand zurückzuführen, dass der Stadt und dem Land infolge der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse als projektfinanzierende Gesellschafter nicht die Mehrheit der Stimmrechte in der Generalversammlung der IVB zustand.

Um verpflichtende Rahmenbedingungen zwischen den Systempartnern Stadt, Land, IKB AG und IVB festzulegen, beschlossen die eben angeführten Gebietskörperschaften und Gesellschaften im April des Jahres 2009 die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ einzurichten. Zumal die rechtlichen Rahmenbedingungen bislang lediglich mit dem Übereinkommen

„über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ aus dem Jahre 2004 festgelegt waren.

Die Entscheidung für die Errichtung eines projektbezogenen Syndikatsvertrages wurde in der 3. Sitzung der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ am 22.07.2009 getroffen und ein erster Vertragsentwurf bis September des betreffenden Jahres ausgearbeitet. Ein Abschluss kam in den darauffolgenden Jahren jedoch nicht zustande. Ab dem Frühjahr 2012 wurde der Abschluss einer Vereinbarung, in welcher u.a. die Entscheidungskompetenzen der Stadt und des Landes als (Haupt-)Finanziers des Regional- und Straßenbahnprojektes geregelt werden, von den projektfinanzierenden Parteien mit Nachdruck verfolgt.

Schließlich hat der AR der IKB AG am 30.11.2012 bzw. der GR am 13.12.2012 die Genehmigung zum Abschluss des von den Vertragsparteien akkordierten Projekts- und Syndikatsvertrags ausgesprochen. Die rechtmäßige Unterzeichnung des Vertragswerkes erfolgte letztlich am 11.11.2013 und wurde damit der Beschluss des GR vom 21.12.2007 sowie der Regierungsbeschluss des Landes vom 06.11.2012 vollzogen.

Gliederung

Der der Kontrollabteilung vorliegende, zwischen den Gesellschaftern Land (4,0 %), Stadt (45,0 %) und IKB AG (51,0 %) abgeschlossene, Projekts- und Syndikatsvertrag gliedert sich neben der Präambel in Grundsatzvereinbarungen zum Regional- und Straßenbahnprojekt, Sondervereinbarungen über die Zusammenarbeit der Gesellschafter der IVB betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt, in sonstige Vereinbarungen und Schlussbestimmungen.

Vertragsauslegung

Die Präambel des Projekts- und Syndikatsvertrages verweist u.a. darauf, dass die IVB das Regional- und Straßenbahnprojekt umsetzt bzw. die hierfür erforderliche Projektinfrastruktur errichtet, die notwendigen Fahrbetriebsmittel beschafft und für die Instandhaltung verantwortlich ist.

In Ergänzung zum bestehenden ÖPNRV-Angebot im Tiroler Zentralraum sollen durch den Betrieb einer Regionalbahn auf einer (weitgehend) neu zu errichtenden Trasse neue Siedlungsbereiche im Nordwesten der Stadt erschlossen werden, die Umlandgemeinden an die Stadt angebunden sowie im Sinne des Regionalbahncharakters an mehreren Punkten eine Verknüpfung mit dem bestehenden Eisenbahnnetz der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hergestellt werden (Zubringerfunktion).

Finanzierungsschlüssel

Ferner legten die beiden Vertragsparteien fest, das Regional- und Straßenbahnprojekt nach den in den vergangenen Jahren gefassten Beschlüssen zu entwickeln sowie an den im Jahr 2007 diesbezüglich ausverhandelten Finanzierungsschlüsseln festzuhalten:

Grundsatzbeschluss GR vom 21.12.2007	Finanzierungsschlüssel	
	Stadt	Land
Infrastruktur Regionalbahn Kernbereich (Hauptbahnhof O-Dorf / Technik West)	66,7%	33,3%
Infrastruktur Regionalbahn Außerhalb Kernbereich (O-Dorf - Rum und Technik West - Völs)		100,0%
Fahrbetriebsmittel Regionalbahn	25,0%	75,0%

Infrastruktur Straßenbahn Teilprojekt Ost	100,0%	
Fahrbetriebsmittel Straßenbahn	66,7%	33,3%
Mehraufwand Straßenbahninfrastruktur (Regionalbahn-tauglichkeit)	50,0%	50,0%

Kosten Werkstätte und Abstellhalle	50,0%	50,0%
Aufwendungen Zugleitsystem		100,0%
Kosten Maßnahmenuntersuchung	20,0%	80,0%
Ersatzanschaffung Dieselbusse (aufgrund Auflassung O-Bussystem)	100,0%	
Grundkosten	66,7%	33,3%

(Projekt-)Grundlagen-
und (Projekt-)
Umsetzungsbeschluss

Im Rahmen der Sondervereinbarungen über die Zusammenarbeit der Gesellschafter der IVB betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt ist u.a. die Vorgehensweise in Bezug auf die Beschlussfassungen der „Projektsteuerungsgruppe“ geändert worden. So waren ab in Kraft treten der gegenständlichen Vereinbarung alle (Projekt-)Grundlagenbeschlüsse von der GV der IVB, (Projekt-)Umsetzungsbeschlüsse von dem gesondert einzurichtenden (Projekt-)Beirat als eigenständigem Steuerungs- und Kontrollorgan zu fassen.

Unter (Projekt-)Grundlagenbeschlüsse sind jene Entscheidungen der GV zu verstehen, die sich mit der „grundsätzlichen Frage befassen, ob eine Teiletappe ... umgesetzt werden soll (ggf. auch inklusive allfälliger inhaltlicher Vorgaben für die konkrete Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes) und/oder Beschlüsse, die die Finanzierung der jeweiligen Projektetappe in allgemeiner Form regeln“. Bei den (Projekt-)Umsetzungsbeschlüssen handelt es sich um Entscheidungen, welche nach der Fassung eines (Projekt-)Grundlagenbeschlusses dessen Umsetzung (Funktions-, Detail- und Einreichplanung, Errichtung und Bau etc.) betreffen.

Stimmrecht

Des Weiteren haben die Vertragsparteien vereinbart, ihre jeweiligen Stimmrechte in allen betroffenen, gemeinsam zu beschickenden Organen der IVB hinsichtlich all jener Angelegenheiten, „welche die Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes unmittelbar oder mittelbar betreffen, nur und ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen und

somit einstimmig“ auszuüben. Davon ausgenommen sind die für den (Projekt-)Beirat geltenden Beschlussfassungserfordernisse, welche in der Geschäftsordnung des (Projekt-)Beirates gesondert geregelt werden.

Da die IKB AG keine Finanzierungslast des Regional- und Straßenbahnprojektes trägt, hat sie sich verpflichtet, (Projekt-)Grundlagen-beschlüsse bzw. allfällige (Projekt-)Umsetzungsbeschlüsse für die jeweiligen Projektetappen jedenfalls mitzutragen, vorausgesetzt, die Finanzierung der umzusetzenden Projektetappe ist durch Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen Gremien (Stadt und Land) gesichert.

Überdies haben sich die Gesellschafter der IVB darauf verständigt, mit Beschluss der GV einen (Projekt-)Beirat einzurichten, welcher von der GF der IVB für (Projekt-)Umsetzungsbeschlüsse zu befassen ist. Zugleich sind für die Geschäftsführung der IVB sowie den (Projekt-)Beirat Geschäftsordnungen zu erlassen, in denen Bestimmungen im Hinblick auf unmittelbar und mittelbar im Konnex mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt stehenden Beschlussfassungen festgehalten sind.

Instandhaltung Infrastruktur und Fahrbetriebsmittel

Vorgaben für die Instandhaltung der Infrastruktur und der im Rahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes angeschafften Fahrbetriebsmittel sind in den sonstigen Vereinbarungen des Projekts- und Syndikatsvertrages angesprochen. Sie sind in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln, in welcher Kriterien wie die Nutzung, fahrleistungsabhängige und fahrleistungsunabhängige Parameter, die Finanzierung etc. zu beachten sind.

Darauf Bezug nehmend verwies die Kontrollabteilung auf den zwischen der Stadt und dem Land am 22.05.2017 auf 10 Jahre abgeschlossenen „Grund- und Finanzierungsvertrag für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Landeshauptstadt Innsbruck“.

Verfügungsrecht Fahrbetriebsmittel

Ein weiterer Punkt in den sonstigen Vereinbarungen thematisiert das Verfügungsrecht betreffend Fahrbetriebsmittel. In dieser Angelegenheit ist konkret vorgesehen, dass – sofern das Land selbst oder eine von ihm beherrschte Tochtergesellschaft beabsichtigt, regionale Schienenverkehrsleistungen an eine dritte Gesellschaft außerhalb des IKB AG-Konzerns zu vergeben – die Stadt und die IKB AG zustimmen und alles veranlassen werden, dass die IVB dieser Drittfirma die vom Land zu 100 % finanzierten regionalen Fahrbetriebsmittel für die Dauer der Fremdvergabe unentgeltlich zur Verfügung stellt, und zwar ohne Berücksichtigung der Abschreibungs- und Finanzierungskosten. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang auch, dass eine Belastung oder Veräußerung eines nicht (allein) durch die IVB finanzierten Fahrbetriebsmittels nur mit schriftlicher Zustimmung der finanzierenden Parteien zulässig sein wird.

Kofinanzierung Bund

Schließlich wurde in den sonstigen Vereinbarungen des Projekts- und Syndikatsvertrages noch das Bestreben der Vertragsparteien verankert den Versuch zu unternehmen, die Regionalbahn – im Hinblick auf eine mögliche Kofinanzierung des Bundes – als „Nebenbahn“ im Sinne des § 1 PrivbG zu qualifizieren. Dadurch soll die Realisierung von Finanzierungsbeiträgen im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen für den Betreiber der Regionalbahn ermöglicht werden.

Vertragsdauer

Einerseits ist der Projekts- und Syndikatsvertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und zum anderen ein allseitiger Kündigungsverzicht auf die Dauer von 15 Jahren vereinbart worden.

Rechtssicherheit

Im Hinblick auf die Finanzierung des Regional- und Straßenbahnprojektes vermittelt gegenständlicher Projekts- und Syndikatsvertrag – insbesondere vor dem Hintergrund sich ändernder politischer Verhältnisse – nach längerer Zeit eine dokumentierte Rechtssicherheit. Auf Basis der Bestimmungen dieses Vertrages werden auch projektrelevante Kosten von im Vorfeld der Baumaßnahmen erforderlichen Leitungsumlegungen getragen und somit anteilig von der Stadt und dem Land finanziert. Unabhängig davon bleibt es den Finanzierungspartnern vorbehalten, zusätzliche, nicht projektrelevante Baumaßnahmen zu beauftragen, wenn die dafür anfallende Ausfinanzierung gesichert ist.

3.5 (Projekt-)Beirat

Einrichtung (Projekt-)Beirat

Mit Beschluss des GR hat die Stadt am 13.12.2012 der Einsetzung eines (Projekt-)Beirates zur Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes zugestimmt und im Rahmen dieses Beschlusses drei Personen als ständige Mitglieder des (Projekt-)Beirates und drei weitere Personen als Ersatzmitglieder in dieses Gremium namhaft gemacht.

Eineinhalb Jahre später haben die Gesellschafter der IVB in ihrer Sitzung am 25.06.2014 gemäß den Ausführungen des zwischenzeitlich am 11.11.2013 abgeschlossenen Projekts- und Syndikatsvertrages und im Sinne des inzwischen abgeänderten Gesellschaftsvertrages einen (Projekt-)Beirat zur Umsetzung eines „Regional- und Straßenbahnsystems für den Tiroler Zentralraum“ als Organ der Gesellschaft eingerichtet.

Den Ausführungen im (geänderten) Gesellschaftsvertrag nach ist der (Projekt-)Beirat im Wesentlichen für die Beratung, Unterstützung, Überwachung und Entscheidung über die nach dem Gesellschaftsvertrag oder der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung (GF) zustimmungspflichtigen Maßnahmen verantwortlich, sofern nicht zwingend ein anderes Organ der Gesellschaft hierfür verantwortlich ist. Insbesondere ist im Gesellschaftsvertrag auch festgehalten, dass die gesetzlich gebotenen sowie gesellschaftsvertraglich vorgesehenen Kompetenzen der GV und des AR sowie die gesetzlichen Regelungen über die Arbeitnehmermitbestimmung durch die Einrichtung des (Projekt-)Beirates unberührt bleiben.

Sitzungen (Projekt-)Beirat

Im Jahr seiner Einrichtung hat der (Projekt-)Beirat insgesamt drei Sitzungen, in den Folgejahren 2015 bis 2019 (letzte Sitzung am 18.11.2019) je vier Sitzungen abgehalten. In den somit insgesamt 23 durchgeführten Sitzungen sind, ohne näher auf den Inhalt der getroffenen Entscheidungen einzugehen, zahlreiche Beschlüsse im Rahmen seiner Bestimmung gefasst worden. Ein Großteil der Beschlüsse des (Projekt-)Beirates finden sich in den von der Kontrollabteilung in ihrem Bericht dargelegten Beschlüssen des StS und/oder GR der Stadt wieder. Wie die Einschau in sämtliche Protokolle belegt, war der (Projekt-)Beirat in all seinen Versammlungen stets beschlussfähig.

Geschäftsordnung (Projekt-)Beirat

Zur Regelung der Arbeitsweise des (Projekt-)Beirates und zur Festlegung seiner Kompetenzen wurde nicht nur eine Geschäftsordnung für den (Projekt-)Beirat, sondern auch eine Geschäftsordnung für die GF der IVB ausgearbeitet und mit der am 25.06.2014 abgehaltenen Sitzung der Generalversammlung in Kraft gesetzt.

Die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Projekts- und Syndikatsvertrag zu sehende Geschäftsordnung für den (Projekt-)Beirat sieht u.a. vor, dass dieser aus sieben Mitgliedern besteht. Für die Dauer ihrer Gesellschaftereigenschaft sind je drei Mitglieder (und Ersatzmitglieder) von der Stadt und dem Land zu nominieren, die IKB AG war berechtigt, ein Mitglied zu entsenden.

Der (Projekt-)Beirat hat u.a. vollumfängliche Auskunfts- und Einsichtsrechte in sämtliche Belange, die das Regional- und Straßenbahnprojekt betreffen. Darüber hinaus übt er in Bezug auf das Projekt Beratungs-, Unterstützungs- und Überwachungsfunktionen für die Gesellschafter der IVB aus. Er steuert und kontrolliert die Einhaltung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit nach Vorgabe der projektbezogenen (Projekt-)Grundlagenbeschlüsse, insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung und Umsetzung der Funktions-, Detail- und Einreichplanung, mit der Errichtung und dem Bau, mit Konzessionen, mit UVP-Verfahren, mit ausschreibungspflichtigen Geschäften im Sinne des seinerzeitigen BVergG 2006 und aktuellen BVergG 2018 sowie mit der Ausstattung der IVB mit Mitarbeitern, die exklusiv mit der Umsetzung des in Rede stehenden Projektes beschäftigt sind.

Überdies kann der (Projekt-)Beirat das Regional- und Straßenbahnprojekt betreffend „weitere Geschäfte oder Arten von Geschäften festlegen, die nur mit seiner Zustimmung durchgeführt werden dürfen“.

Allerdings kann die GV der IVB jederzeit die Agenden des (Projekt-)Beirates an sich ziehen. Der (Projekt-)Beirat kann sich somit nur mit jenen (Projekt-)Umsetzungsbeschlüssen (Planung, Errichtung und Bau) befassen, deren finanzielle Bedeckung sichergestellt ist.

Die städtischen Mitglieder des (Projekt-)Beirates haben im notwendigen Umfang über den Verlauf des Regional- und Straßenbahnprojektes und die dafür notwendigen Beschlussfassungen in den dafür zuständigen Gremien der Stadt zu informieren bzw. im Bedarfsfall die entsprechenden Beschlussvorlagen auszuarbeiten und fristgerecht einzubringen.

Geschäftsordnung GF IVB

Die hier in komprimierter Form wiedergegebene Geschäftsordnung für die GF beinhaltet u.a., dass diese mit dem für die Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes eingerichteten (Projekt-)Beirat zu kooperieren hat.

Die Einbringung von (Projekt-)Grundlagenbeschlüssen, welche von der GV in deren Sitzung zu behandeln sind, fällt in den Kompetenzbereich der GF. Dabei hat sie die Beschlussvorlagen in enger Abstimmung mit dem (Projekt-)Beirat auszuarbeiten und möglichst alle Kostenpositionen aufzunehmen, welche für eine Umsetzung dem Stand der Technik entspricht. Dem (Projekt-)Beirat sind in der Folge sämtliche von der GV gefassten (Projekt-)Grundlagenbeschlüsse unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Des Weiteren ist die GF für die Einbringung von Umsetzungsbeschlussvorschlägen an den (Projekt-)Beirat zuständig. Diese sind unter Einbindung des Vorsitzenden des (Projekt-)Beirates derart zu gestalten, dass die Umsetzung des jeweiligen Beschlussgegenstandes ebenso nach dem Stand der Technik erfolgen kann.

Inkrafttreten
Geschäftsordnungen

Die Geschäftsordnung für die GF trat wie jene für den (Projekt-)Beirat gemäß Beschluss der GV vom 25.06.2014 mit sofortiger Wirkung in Kraft.

4 Plankostenabweichungen

Plankosten

Ob sich die bisher abgerechneten bzw. in Auftrag gegebenen Kosten im vorgegebenen Kostenrahmen (Kostenvoranschlag) bewegten oder die präliminierten Kosten überstiegen, war Gegenstand dieses Berichtsteiles.

Wie den Ausführungen des Kapitels 2 „Projektentwicklung auf Basis der Beschlusslage“ zu entnehmen ist, wurden des Öfteren die Projektleistungen infolge der Aufnahme zusätzlicher Elemente und der Änderung bestehender Elemente nicht nur erweitert, sondern auch reduziert und folglich die Plankosten den Mehr- oder Minderleistungen angepasst.

Die nachstehende Tabelle gibt in straffer Form einen Überblick über die Entwicklung der Plankosten auf Basis von politischen Entscheidungsfindungen seit Projektbeginn 1998:

GR/StS vom	Plankosten in € Mio.	Anmerkung
18.10.2001	147,50	Straßenbahnkonzept (Straßenbahn und Dieselbusse)
22.10.2003	152,00	Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum
11.10.2004	257,39	Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum
21.12.2007	371,39	Regional- und Straßenbahnprojekt im Tiroler Zentralraum
13.12.2012	395,37	Berücksichtigung Valorisierungskosten
10.07.2014	396,38	Aktualisierte Finanzprognose
diverse	402,35	Mehrkosten im Zusammenhang mit Straßenbau, Bauzeitverzögerung, Leitungsumlegungen, etc.

Zur Verifizierung des auf Basis von Plan-, Ist- (abgerechnete Kosten) und Sollkosten (Auftrags-/Bestellsummen) von der Projektleitung ermittelten Finanzmittlersparnisses für die Stadt ist der Kontrollabteilung eine vom Verkehrsunternehmen, zuletzt zum Stichtag 24.10.2019 aktualisierte, Excel-Arbeitsmappe mit der Bezeichnung „2019-10-24_Kostenaufstellung nach ÖNORM B 1801-1“ zur Verfügung gestellt worden. Die ÖNORM B 1801-1 regelte dabei die Kostengliederung von Kosten im Hoch- und Tiefbau.

Die darin ausgewiesenen Plankosten waren auf die im Jahr 2005 vom Land in Auftrag gegebene und vom GR am 21.12.2007 genehmigte Machbarkeitsstudie zurückzuführen. Auf Grund der damals geringen Planungstiefe sind für die Ermittlung der Schätzkosten insbesondere Laufmeterpreise und entsprechend hohe Risikozuschläge herangezogen worden („RegBFinanz-0_Rev.3“).

Ferner beinhaltete die aus mehreren Tabellenblättern bestehende Kostenaufstellung jene von der Projektleitung erfassten und geprüften Auftrags-/Bestell- sowie Abrechnungssummen. In Entsprechung eines Kostencontrollings als Teil des Projektmanagements waren die abgerechneten Kosten sowohl den Auftrags-/Bestellsommen, als auch den Plankosten sämtlicher nachstehender Projektpositionen gegenübergestellt.

**Beschlossener
Finanzierungsrahmen**

Der von den Gebietskörperschaften Stadt und Land (tatsächlich) beschlossene Finanzierungsrahmen für das Regional- und Straßenbahnprojekt stellte sich wie folgt dar. Die Beträge sind gerundet in Mio. Euro angegeben:

Projektposition	Plankosten			
	Stadt	Land	Bund	Summe
Vorleistungen 2004 bis 2006	2,67	3,98	3,09	9,74
Ostast (O1 bis O7)	48,90	24,45		73,35
Straßenbahnast West (W5S, W8S, W9S, W12S) und Ost (O8S, O5S)	24,98			24,98
Westast (W1 bis W7 und W13)	39,28	19,64		58,92
Entfallene Abschnitte (W10S, W11S, Schleife Layrstraße, Rum und O-Dorf)	14,97			14,97
Fahrzeuge	72,67	67,40		140,07
Remise	3,32	3,32		6,64
Regionalbahnäste (Rum, Völs), Zugsleitsystem		42,27		42,27
Grundstückskosten (inkl. Gst. Remise)				
Valorisierungskosten	8,98			8,98
Beauftragte Zusatzkosten	5,32	1,99		7,31
Leitungsumlegungen - Mehrkosten				
Zwischensammelstelle für aufzuteilende Kosten				
Angemeldete Kosten	2,68			2,68
Zusätzliche Kosten				
Summe Plankosten	223,77	163,05	3,09	389,91

Die Abweichung der in obiger Tabelle ausgewiesenen Plankosten von dem vorhin wiedergegebenen Wert (€ 402,35 Mio.) ist im Wesentlichen darin begründet, dass vom Land die Finanzierung der Valorisierungskosten von € 11,17 Mio. nicht genehmigt bzw. beschlossen worden ist.

Auch im Zusammenhang mit Zusatzkosten stellte das Land u.a. in der neunten (Projekt-)Beiratssitzung am 06.06.2016 klar, dass es „erst dann einen Beschluss über die Zusatzkosten geben werde, wenn diese die Reserven überschreiten und zusätzlicher Finanzbedarf bestehe“.

Dazu führte die IVB in ihrer Stellungnahme aus, Valorisierungskosten seien zwar vom Land anerkannt, aber es sei kein Finanzierungsbeschluss herbeigeführt worden. Die Gründe hierfür sind den obigen Ausführungen der Kontrollabteilung zu entnehmen.

Abrechnungsstände
zum 24.10.2019

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die von der Projektleitung zum Stichtag 24.10.2019 angegebenen und den Gebietskörperschaften Stadt, Land und Bund zugeordneten Abrechnungsstände (gerundet in Mio. Euro):

Projektposition	Abrechnungsstände			
	Stadt	Land	Bund	Summe
Vorleistungen 2004 bis 2006	2,67	3,98	3,09	9,74
Ostast (O1 bis O7)	38,27	19,14		57,41
Straßenbahnäste West (W5S, W8S, W9S, W12S) und Ost (O5S, O8S)	18,41			18,41
Westast (W1 bis W7 und W13)	31,02	15,51		46,53
Entfallene Abschnitte (W10S, W11S, Schleife Layrstraße, Rum und O-Dorf)				
Fahrzeuge	70,60	65,08		135,68
Remise	6,14	6,14		12,28
Regionalbahnäste (Rum, Völs), Zugleitsystem		42,27		42,27
Grundstückskosten (inkl. Gst. Remise)	4,59	7,06		11,65
Valorisierungskosten				
Beauftragte Zusatzkosten				
Leitungsumlegungen - Mehrkosten				
Zwischensammelstelle für aufzuteilende Kosten	0,03	0,02		0,05
Angemeldete Kosten				
Zusätzliche Kosten	0,34	0,66		1,00
Summe	172,07	159,86	3,09	335,02

Im Zuge der Übermittlung der Excel-Arbeitsmappe „2019-10-24_Kostenaufstellung nach ÖNORM B 1801-1“ hat die Projektleitung darauf hingewiesen, dass für den Baubereich Reichenauer Straße bis Schützenstraße noch nicht alle Kosten (insbesondere Stromleitungsverlegekosten) endabgerechnet worden sind. Daher konnten für die Abschnitte O3a, O3b und O3c, O4 und O5 sowie O6 und O7 nicht die abgerechneten Kosten ausgewiesen werden, sondern sind in der gegenständlichen Kostenaufstellung die diesen Abschnitten zugehörigen Auftrags-/Bestellsummen enthalten.

Darüber hinaus wurde mitgeteilt, dass die Kosten für den innerstädtischen Projektteil des Abschnittes O6 und O7 bezogen auf eine Länge von ca. 100 Metern (zwischen Col-di-Lana-Straße und Kugelfangweg) ebenfalls nicht in ihrer endabgerechneten Höhe angegeben werden konnten. Die Umsetzung der in diesem Abschnitt noch erforderlichen Baumaßnahmen könne erst im Jahr 2021 (nach den Leitungsbauarbeiten der IKB AG) erfolgen. Seitens der Projektleitung ist in ihrer Kostenaufstellung ein Betrag von rd. € 1,00 Mio. ausgewiesen und als gesonderte Projektposition präventiv „rückgestellt“ worden.

Überdies ist für Baumaßnahmen im Konnex mit dem Umbau von Schräg- auf Längsparker im Bereich Viktor-Franz-Hess-Straße bis Haltestelle Technik West (Abschnitt W13) ein Betrag von € 0,09 Mio. vorsorglich festgelegt worden. Auf Empfehlung der ÖV-Stabstelle vom 20.02.2019 und Vorschlag der Arbeitsgruppe vom 14.03.2019 hat der (Projekt-)Beirat am 25.03.2019 beschlossen, die „Umstellung von Schräg- auf Längsparker im Bereich Technik West über das Regional- und Straßenbahnprojekt

zu finanzieren“. Darauf Bezug nehmend ist die Kontrollabteilung darüber informiert worden, dass der Projektleitung noch keine Kosten seitens der Stadt bekannt gegeben worden sind.

Bei den in obiger Tabelle ausgewiesenen „Zusätzlichen Kosten“ in Höhe von rd. € 1,00 Mio. handelt es sich zum einen um Ausgaben für die Errichtung der Unterwerke „Leipziger Platz“ und „Terminal Marktplatz“ und zum anderen um die Verlängerung der Buslinie „F“ nach Neu-Rum im 15-Minuten Takt ab 01.07.2019 bis zur Fertigstellung der Regionalbahn.

Im Hinblick auf die elektronische Ausrüstung der beiden Unterwerke war zum Stichtag 24.10.2019 ein Betrag von rd. € 0,92 Mio. abgerechnet. Die noch anfallenden Kosten sind lt. Projektleitung infolge der noch ausstehenden Entscheidung betreffend die Bauvariante des Unterwerkes „Terminal Marktplatz“ (ober- oder unterirdisch) noch nicht bestimmbar.

Finanzmittlersparnis

Unter Berücksichtigung der teils unterschiedlichen Kostenansätze (Auftrags-/Bestellsumme und Rückstellungsbetrag versus abgerechnete Kosten) hat die Projektleitung für die Stadt und für das Land die nachstehenden Finanzmittlersparnisse (gerundet in Mio. Euro) errechnet:

Projektposition	Plankostenabweichungen			
	Stadt		Land	
Vorleistungen 2004 bis 2006	0,00		0,00	
Ostast (O1 bis O7)	-10,63		-5,31	
Straßenbahnäste West (W5S, W8S, W9S, W12S) und Ost (O5S, O8S)	-6,57			
Westast (W1 bis W7 und W13)	-8,26		-4,13	
Entfallene Abschnitte (W10S, W11S, Schleife Layrstraße, Rum und O-Dorf)	-14,97			
Fahrzeuge	-2,07		-2,32	
Remise		2,82		2,82
Regionalbahnäste (Rum, Völs), Zugleitsystem				
Grundstückskosten (inkl. Gst. Remise)		4,59		7,06
Valorisierungskosten	-8,98			
Beauftragte Zusatzkosten	-5,32		-1,99	
Leitungsumlegungen - Mehrkosten				
Zwischensammelstelle für aufzuteilende Kosten		0,03		0,02
Angemeldete Kosten	-2,68			
Zusätzliche Kosten		0,66		0,34
Summe der Plankostenabweichungen	-59,48	8,10	-13,75	10,24
Summe Finanzmittlersparnis		-51,38		-3,51

Der in obiger Aufstellung aufgezeigte Minderverbrauch an Finanzmittel für die Stadt in Höhe von gesamt rd. € 51,38 Mio. resultiert insbesondere aus dem Überhang der durch die Kostenplanung im Voraus ermittelten Summen gegenüber den abgerechneten bzw. in Auftrag gegebenen Kosten.

Kostengruppe Risikovorsorge

Dies ist insbesondere auf die in den Projektpositionen Ostast, Straßenbahnäste West und Ost sowie Westast jeweils enthaltene Kostengruppe „Risikovorsorge“ zurückzuführen. Recherchen der Kontrollabteilung dazu haben ergeben, dass in den angesprochenen Projektpositionen für die

kalkulatorische Vorwegnahme möglicher Risikoeintritte (Risikovorsorge) insgesamt rd. € 36,87 Mio. reserviert worden sind. Davon entfallen rd. € 17,82 Mio. auf den Ostast, rd. € 5,24 Mio. auf die Straßenbahnäste West und Ost sowie rd. € 13,81 Mio. auf den Westast.

Für die Berechnung eines Eventual- oder Notfalles gilt einer ausgewählten Literatur zufolge eine Faustregel entweder in Form eines bestimmten prozentualen Anteils der Plankosten oder eines Pauschalbetrags aufgrund von Erfahrungswerten des Schätzenden. Dabei wird allgemein ein Anteil von 10% der Bruttokosten angenommen. Im Fall des Regional- und Straßenbahnprojektes beträgt das arithmetische Mittel der für Eventualfälle vorgesehenen finanziellen Mittel zwischen rd. 26,11 % und rd. 33,05 % der Plankosten und konnte die Deckung des Finanzmehrbedarfes (somit auch für ursprünglich nicht veranschlagte Grundstückserwerbs- und Leitungsumlegungskosten sowie beauftragte und angemeldete Zusatzkosten) zu einem großen Teil aus dieser budgetierten Kostengruppe erfolgen.

Entfall Straßenbahnäste

Überdies wirkte sich der Entfall der Abschnitte W10S (Peerhofstraße – Tschiggfreystraße 225m), W11S (Tschiggfreystraße – Volksschule Allerheiligen 625m), der Schleife Layrstraße und Rum sowie die Einsparung in Bezug auf die Errichtung einer verkürzten Schleife im O-Dorf in Höhe von insgesamt rd. € 14,97 Mio. positiv auf das Finanzmittlersparnis für die Stadt aus.

Valorisierungskosten

Außerdem ist die Höhe des zum Stichtag 24.10.2019 ermittelten städtischen Finanzmittlersparnisses auf den Umstand zurückzuführen, dass das Regional- und Straßenbahnprojekt in einer für den Tiefbau konjunkturell sehr günstigen Zeitspanne abgewickelt worden ist. Trotz der doch langen Bauzeit konnten für die Bestellerin zum Großteil Anschaffungen ohne erhebliche Preiserhöhungen getätigt werden, weshalb die von der Stadt beschlossenen Valorisierungskosten von gesamt € 8,98 Mio. keine finanzielle Wirkung gezeigt haben.

Pönalzahlung

Zuletzt wirkt sich auch die (rechnerische) Gesamtsumme der (mit dem Schuldner vereinbarten) Vertragsstrafe im Zusammenhang mit der Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel in Höhe von gesamt rd. € 3,03 Mio. positiv auf das Finanzmittlersparnis für die Stadt und das Land aus. Von dieser Vertragsstrafe wird der Stadt ein pönaler Anteil in Höhe von rd. € 2,07 Mio. angerechnet.

4.1 Validierung der Plankostenabweichungen

Validierung Plankostenabweichung

In Bezug auf die Ermittlung der Finanzmittlersparnisse für die Stadt und das Land stellte das Prüforgang im Zuge ihrer Einschau fest, dass

- für die Abschnitte O8S (€ 2,85 Mio. statt € 2,77 Mio.) und W13 (€ 3,70 Mio. anstatt € 3,09 Mio.) die Auftrags-/Bestellsummen anstelle bereits abgerechneter Kosten berücksichtigt (Erhöhung Finanzmittlersparnis um rd. € 0,69 Mio.),
- in den Gesamtsummen des Teilabschnittes O3a, der Abschnitte O4 und O5 sowie W8S die Auftrags-/Bestellsummen bzw. abgerechneten Kosten für die Errichtung bzw. Adaptierung der Unterwerke Reichenau (rd. € 0,39 Mio.), O-Dorf (rd. € 0,55 Mio.) und Hötting West (rd. € 0,43 Mio.), somit insgesamt rd. € 1,37 Mio., nicht erfasst (Reduzierung Finanzmittlersparnis),

- in der Auftragssumme des Abschnittes O4 und O5 eine Summe in Höhe von rd. € 0,03 Mio. außer Acht gelassen (Reduzierung Finanzmittlersparnis) und
- in einem Fall (Teilabschnitt W1a) abgerechnete Kosten in Höhe von rd. € 0,03 Mio. doppelt ausgewiesen (Erhöhung Finanzmittlersparnis)

worden sind.

Dazu teilte die Projektleitung der Kontrollabteilung mit, dass den Feststellungen bereits entsprochen und die Differenzen zwischenzeitlich korrigiert worden sind

Zudem verifizierte die Kontrollabteilung, dass in der Gesamtabrechnung diverse Kleinrechnungen für Vermessungstätigkeiten, Grundstückskosten (Grundbuchgebühren) etc. mit einem Finanzvolumen von ca. € 0,10 Mio. noch nicht berücksichtigt worden sind. Diese Kosten betreffen den Prüfungsunterlagen zufolge Abschnitte sowohl des Ost- als auch des Westastes.

Im Konnex damit verweist die Projektleitung auf den Bericht zur 55. Sitzung der „Arbeitsgruppe“ am 07.11.2019, aus welchem hervorgeht, dass die Summe in Höhe von rd. € 0,1 Mio. „derzeit in der Gesamtabrechnung der Straßenzüge fehlt, bis die entsprechenden Rechnungen dafür im Hause sind“. Die Angabe hinsichtlich der (noch) zu erwartenden geschätzten Kosten außerhalb der Gesamtaufstellung diene also einer Projektbilanzvorschau zum Zeitpunkt der 55. Sitzung der Arbeitsgruppe. Würden solche geschätzten Summen in die Gesamtkostentabelle fix aufgenommen, würde man tatsächlich verrechnete Kosten mit noch nicht abgerechneten Kosten vermischen und so würde die Aussagekraft der Aufstellung konterkariert.“

Infolge der von der Kontrollabteilung getroffenen Feststellungen wurde der Projektleitung jedenfalls empfohlen, ihre komplexe Kostenaufstellung einer (angemessenen) Überprüfung zu unterziehen und besonderes Augenmerk auf die Integration künftiger Projektdaten zu legen.

Plankostenabweichung
Westast,
Straßenbahnäste
West und Ost
sowie Ostast

Auf Basis der ihr vorgelegten Projektdaten hat die Kontrollabteilung die Abweichungen zwischen den Plankosten und (bis zum Prüfungszeitpunkt) abgerechneten Kosten betreffend die Abschnitte (W1 bis W13 und O1 bis O8) der Projektpositionen Westast, Straßenbahnäste West und Ost sowie Ostast ermittelt. Die Auswertungen beziehen sich auf den (vorgegebenen) Stichtag 24.10.2019 und scheinen die Kostendaten der entfallenen Straßenbahnäste W10S und W11S darin nicht auf:

Im Hinblick auf den Westast und seiner Abschnitte sind insgesamt rd. € 60,48 Mio. präliminiert und rd. € 45,91 Mio. zur Zahlung angewiesen worden, weshalb sich für diesen Baubereich ein Finanzmittlersparnis von rd. € 14,57 Mio. ergibt.

Für die Straßenbahnäste West und Ost ist ein Budget in Höhe von insgesamt € 22,70 Mio. vorgesehen und ein Betrag von gesamt rd. € 18,75 Mio. verausgabt worden. Infolgedessen beläuft sich der Minderbudgetverbrauch für diese Baumaßnahmen auf rd. € 3,95 Mio.

Für den Ostast sind insgesamt rd. € 70,98 Mio. budgetiert und gesamt € 53,67 Mio. abgerechnet worden. Das Finanzmittlersparnis für die Abschnitte O1 bis O7 beträgt demnach rd. € 17,31 Mio. Wie bereits erwähnt, waren für die Abschnitte O3, O4 und O5 sowie O6 und O7 zum Stichtag 24.10.2019 noch nicht alle Kosten endabgerechnet.

Resümierend hält die Kontrollabteilung fest, dass für den Westast, für die Straßenbahnäste West und Ost sowie für den Ostast ein Budget in Höhe von gesamt rd. € 154,17 Mio. beschlossen und zum Stichtag 24.10.2019 ein Betrag von insgesamt rd. € 118,33 Mio. abgerechnet worden ist. Das sich daraus ergebende Finanzmittlersparnis beläuft sich somit auf rd. € 35,84 Mio.

Plankostenabweichung
prüfungsrelevanter
Abschnitt des
Westastes

In Bezug auf die in diesem Bericht thematisierte Detailprüfung der Etappe 1b (Vögelebichl bis Technik West), welche die Abschnitte W5, W6, W7, W8S, W9S, W12S und W13 umfasst, hat das Prüforgang die den jeweiligen Kostengruppen zugeordneten veranschlagten den lt. Projektleitung abgerechneten Kosten gegenübergestellt. Überdies sind aus den folgenden Tabellen die sich daraus ergebenden Plankostenabweichungen ersichtlich. Sämtliche nachstehenden Beträge sind gerundet in Mio. Euro angegeben:

Abschnitt W5 – Vögelebichl			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	168.046,48	124.540,31	-43.506,17
Straßenbau und Gleisanlagen	764.112,72	1.686.930,19	922.817,47
Lichtsignalanlagen	16.800,00	162.603,68	145.803,68
Neubau - Kunstbauwerke	33.880,00	0,00	-33.880,00
Planungskosten	92.477,56	161.018,49	68.540,93
Risikovorsorge	330.295,00	0,00	-330.295,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	116.012,04	116.012,04
Fundament Erstellung + Masten	0,00	16.392,29	16.392,29
Marketingmaßnahmen	0,00	24.493,96	24.493,96
Summe	1.405.611,76	2.291.990,96	886.379,20

Abschnitt W6 – Kranebitter Allee			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	1.032.285,52	880.128,83	-152.156,69
Straßenbau und Gleisanlagen	4.693.835,28	4.117.496,21	-576.339,07
Lichtsignalanlagen	103.200,00	157.881,54	54.681,54
Neubau - Kunstbauwerke	208.120,00	0,00	-208.120,00
Planungskosten	568.076,44	591.648,42	23.571,98
Risikovorsorge	2.028.955,00	0,00	-2.028.955,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	123.807,89	123.807,89
Fundament Erstellung + Masten	0,00	52.530,96	52.530,96
Marketingmaßnahmen	0,00	55.159,95	55.159,95
Summe	8.634.472,24	5.978.653,80	-2.655.818,44

Abschnitt W7 - Technikerstraße			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	1.097.691,00	3.253.846,41	2.156.155,41
Straßenbau und Gleisanlagen	3.432.564,00	2.095.511,12	-1.337.052,88
Lichtsignalanlagen	60.000,00	2.682,15	-57.317,85
Neubau - Kunstbauwerke	0,00	0,00	0,00
Planungskosten	414.708,00	224.231,55	-190.476,45
Risikovorsorge	1.501.488,00	0,00	-1.501.488,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	182.277,82	182.277,82
Fundament Erstellung + Masten	0,00	6.938,90	6.938,90
Marketingmaßnahmen	0,00	47.940,87	47.940,87
Summe	6.506.451,00	5.813.428,82	-693.022,18

Abschnitt W8S – Viktor-Franz-Hess-Straße			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	444.209,00	2.219.529,41	1.775.320,41
Straßenbau und Gleisanlagen	1.586.144,00	1.101.223,24	-484.920,76
Lichtsignalanlagen	0,00	115.397,78	115.397,78
Neubau - Kunstbauwerke	0,00	0,00	0,00
Planungskosten	158.614,00	179.930,82	21.316,82
Risikovorsorge	656.690,00	0,00	-656.690,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	146.095,35	146.095,35
Fundament Erstellung + Masten	0,00	6.057,92	6.057,92
Marketingmaßnahmen	0,00	27.375,91	27.375,91
Adaptierung UW Hötting West	0,00	429.069,32	429.069,32
Summe	2.845.657,00	4.224.679,75	1.379.022,75

Abschnitt W9S – Karl-Innerebner-Straße			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	329.128,00	183.462,98	-145.665,02
Straßenbau und Gleisanlagen	1.056.767,00	668.767,46	-387.999,54
Lichtsignalanlagen	0,00	19.830,84	19.830,84
Neubau - Kunstbauwerke	0,00	0,00	0,00
Planungskosten	105.677,00	47.721,23	-57.955,77
Risikovorsorge	447.472,00	0,00	-447.472,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	2.529,35	2.529,35
Fundament Erstellung + Masten	0,00	70.007,66	70.007,66
Marketingmaßnahmen	0,00	8.564,79	8.564,79
Summe	1.939.044,00	1.000.884,31	-938.159,69

Abschnitt W12S - Peerhofstraße			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	346.717,00	949.798,80	603.081,80
Straßenbau und Gleisanlagen	1.456.684,00	1.186.776,06	-269.907,94
Lichtsignalanlagen	120.000,00	86.994,64	-33.005,36
Neubau - Kunstbauwerke	0,00	0,00	0,00
Planungskosten	157.668,00	197.218,10	39.550,10
Risikovorsorge	624.320,00	0,00	-624.320,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	118.350,64	118.350,64
Fundament Erstellung + Masten	0,00	28.903,09	28.903,09
Marketingmaßnahmen	0,00	31.934,03	31.934,03
Summe	2.705.389,00	2.599.975,36	-105.413,64

Abschnitt W13 – Technik West			
Kostengruppen	Kosten-schätzung	abgerechnete Kosten	Plankosten-abweichung
Leitungsverlegungen	1.276.506,00	750.355,62	-526.150,38
Straßenbau und Gleisanlagen	3.551.504,00	1.834.396,16	-1.717.107,84
Lichtsignalanlagen	120.000,00	81.852,50	-38.147,50
Neubau - Kunstbauwerke	0,00	0,00	0,00
Planungskosten	440.581,00	146.916,32	-293.664,68
Risikovorsorge	1.616.578,00	0,00	-1.616.578,00
Fahrleitungen + Wandanker	0,00	92.982,38	92.982,38
Fundament Erstellung + Masten	0,00	260.833,01	260.833,01
Marketingmaßnahmen	0,00	43.640,50	43.640,50
Summe	7.005.169,00	3.210.976,49	-3.794.192,51

Zusammenfassend führte die Kontrollabteilung aus, dass für den Bau der angeführten prüfungsrelevanten Abschnitte an Plankosten insgesamt rd. € 31,04 Mio. bestimmt waren. Die Ausgaben für die Baumaßnahmen zählten zum Stichtag 24.10.2019 gesamt rd. € 25,12 Mio. Auf Basis dieser Zahlen beträgt das Ersparnis an Finanzmittel für die Stadt und das Land insgesamt € 5,92 Mio.

5 Detailprüfung Etappe 1b – Fischerhäuslweg bis Peerhofsiedlung und Technik West

5.1 Übersicht

Allgemeine Parameter

Die Planung und Ausführung des Regional- und Straßenbahnprojektes wurde auf das bestehende Straßenbahnnetz aufgebaut, um die Befahrung aller Abschnitte ohne Einschränkung zu gewährleisten.

Die der Planung zugrunde gelegte Bemessungsgeschwindigkeit beträgt maximal 50 km/h. In Abhängigkeit zum Fahrbetriebsmittel „Flexity Outlook Cityrunner“ betragen der Mindestkurvenradius 17,50 m und die kleinsten Kuppen- und Wannennradien 200 m.

Auf Bestandsstrecken wurde die Trassierung für 2,40 m breite Fahrzeuge mit 1.000 mm Spurweite durchgeführt. Für die neuen Abschnitte wurde hinsichtlich Haltestellenlängen, Kurvenradien oder auch Trassenbreite berücksichtigt, dass künftig Fahrzeuge mit bis zu 2,65 m Breite eingesetzt werden könnten. Nur in den Fällen beengter Platzverhältnisse wurden der Planung 2,40 m Fahrzeugbreite bei gleichzeitigem Begegnungsverbot für 2,65 m breite Fahrzeuge unterstellt. Die Anschaffung solcher 2,65 m breiter Fahrzeuge war zum Prüfungszeitpunkt nicht vorgesehen oder absehbar.

Die barrierefrei ausgeführten Haltestellen in den betrachteten Abschnitten W7 bis W 13 wurden mit einer nutzbaren Länge von mind. 56 m ausgeführt und entsprechen somit den Anforderungen an eine etwaig künftige Befahrung in Doppeltraktion. Eine Ausnahme bildet die Endhaltestelle „Peerhofsiedlung“, welche aufgrund des Widerstands aus der umliegenden Bevölkerung und nach diversen technischen Umplanungen und politischen Befassungen als Doppelhaltestelle mit Mittelbahnsteig für eine Befahrung in Einzeltraktion ausgeführt worden ist.

Bauliche Rahmenbedingungen

Die Gleisanlagen wurden überwiegend im bestehenden Straßenoberbau als straßenbündiger Gleiskörper eingebettet. Auf Basis von im Vorfeld hinsichtlich erschütterungs- und schalltechnischer Emissionen durchgeführten Messungen erfolgte die Festlegung jener Bereiche mit gedämmter Ausführung der Gleisanlagen mittels Masse-Feder-Systems. In den überwiegenden Fällen kam ein nicht gedämmter Regelaufbau zur Anwendung.

Die individuellen Ausführungen des Straßenoberbaus für MIV, ÖPNV sowie Geh- und Fahrwege wurden in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt und des Landes festgelegt.

Die Entwässerung erfolgt über Straßeneinläufe, Schienenentwässerungskästen, Sickermulden oder frei über Böschungflächen. Die Straßeneinläufe und Schienenentwässerungskästen wurden an bestehende bzw. neue Entwässerungseinrichtungen angeschlossen.

Zur Optimierung der Verkehrsführung wurden Lichtsignalanlagen installiert und Bodenmarkierungen aufgebracht.

Im Vorfeld sowie im Zuge der Gleisbaumaßnahmen waren umfangreiche Leitungsumlegungsmaßnahmen für bspw. Kanal, Wasser und Gas durchzuführen.

Umsetzung in Bauphasen

Die bauliche Realisierung erfolgte in mehreren koordinierten Bauphasen. Die Verkehrsführung wurde in Abhängigkeit zum Baufortschritt und den Baufeldern kontinuierlich angepasst.

W5 – Vögelebichl und W6 – Kranebitter Allee

Lagemäßige Beschreibung

Der Planungsabschnitt W5 schließt im Osten an den Abschnitt W4 an und erstreckt sich von der Kreuzung Fischerhäusweg / B171 Tiroler Straße Richtung Westen bis zur Einmündung der Straßenachse Vögelebichl in die Kranebitter Allee. Die Abschnittslänge W5 beträgt ca. 210 m.

Der rd. 910 m lange Abschnitt W6 verläuft im Anschluss an den W5 bis zum Kreuzungsbereich Technikerstraße / B171 Tiroler Straße.

Variantenuntersuchung

Den Unterlagen zur Erlangung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung konnte entnommen werden, dass in Abstimmung mit den Projektbeteiligten mehrere Varianten der Trassenführung für den MIV und den ÖPNV untersucht und zum Teil auch dem Innsbrucker Gemeinderat zur Befassung vorgelegt worden sind. Am Ende stand die Übereinkunft, die B171 auf Höhe der Kreuzung Fischerhäusweg zu verschwenken und südlich der bestehenden Allee hin zum angrenzenden Flughafen neu zu bauen. Die alte Trasse des MIV wurde ausschließlich für den ÖPNV und somit u.a. für die Regional- und Straßenbahn vorgesehen.

Bauliche Ausführung Abschnitt W5

Im Abschnitt W5 machte die festgelegte Linienführung eine vollständige Neugestaltung des Planungsbereiches notwendig. Der im Zuge des Abschnitts W4 ausgeführte Gehweg auf der Nordseite des Kreuzungsbereichs Fischerhäusweg wurde bis zum neuen Bahnsteig der Haltestelle „Vögelebichl“ verlängert. Im Kreuzungsbereich ist in Form von zwei großen Verkehrsinseln eine Querungsmöglichkeit für die Fuß- und Radwege geschaffen worden. Am Fischerhäusweg blieben die Fahrbahnbreiten unverändert, mussten jedoch an die neue Höhensituation im Kreuzungsbereich angepasst werden. Am westlichen Rand wurde zusätzlich ein kombinierter Geh- und Radweg als Verbindung zwischen dem neuen Fuß- und Radweg im Bereich der neuen Unterführung und der bestehenden Querung des Fischerhäusweges vorgesehen.

Die ehemals unregelmäßige Einbindung Vögelebichl erfolgt nun mittels T-Knoten mit jeweils einem Einbiegestreifen für beide Fahrtrichtungen auf die B171 sowie einem Abbiegestreifen von der B171 in Fahrtrichtung Westen und wird ebenso, wie der gesamte Abschnitt, nunmehr per Lichtsignalanlagen gesteuert. Durch die direkte Anbindung entfiel die Verkehrsanbindung Vögelebichl – B171 stadteinwärts für den MIV mittels Unterführung.

Die bestehende Unterführung der B171 musste aus statischen Gründen abgebrochen und neu erbaut werden. Die Lage des neuen Fuß- und Radweges ist in die Lage der ehemaligen MIV-Spur verschoben worden, um die bestehende Verrohrung des Lohbaches belassen zu können und zu vermeiden, dass für eine ausreichende Durchgangslichte die darüber liegende Gleistrasse inkl. Haltestellenanlage erheblich angehoben werden hätte müssen.

Der bestehende Schmutzwasserdüker der IKB AG wurde mit Ausnahme der Schachteinstiege von den Umbaumaßnahmen nicht berührt.

Die im Bereich der Haltestelle Vögelebichl situierte Regelstation der IKB AG war abzubauen und neu zu errichten.

Unter Berücksichtigung von Fuß- und Radweg, diversen Fahrstreifen für den MIV und ÖPNV, Bahnsteigen, Grünstreifen, Böschungen und Bankettflächen sowie einer Grundstücksmauer ergibt sich im Haltestellenbereich „Vögelebichl“ eine Querprofilbreite (Querschnittsbreite) von rd. 40 m.

Bauliche Ausführung
Abschnitt W6

Im Abschnitt W6 musste die alte Trasse der B171 Tiroler Straße um rd. einen Meter verbreitert werden, indem die bestehende Böschung hin zur nördlichen parallel verlaufenden Nebenfahrbahn durch eine Stützmauer ersetzt wurde.

Der nördliche, im Bereich der ursprünglichen Böschung verwurzelte und gemäß Einreichunterlagen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung beschädigte Baumbestand wurde abgetragen. Im Gegenzug wurden auf dem Niveau der Nebenfahrbahn in einem Grünstreifen neue Bäume gepflanzt. Die Gleislage wurde höhenmäßig leicht oberhalb der Fahrbahn verlegt, um Anpassungen und Beeinträchtigungen für das Wurzelwerk verbliebener Alleebäume gering zu halten.

Ein südlich der neuen B171 verlaufender Begleitweg am Gebiet des Innsbrucker Flughafens und im Eigentum der Stadt musste um rd. 3,00 m nach Süden verlegt werden.

Für den Neubau der B171 mussten zwei zu diesem Zeitpunkt leerstehende Bestandsgebäude abgebrochen werden.

Im Abschnitt W6 wurde die Haltestelle „Lohbachsiedlung Ost“ realisiert.

Die Breite des Querprofils beträgt im Bereich seiner maximalen Ausdehnung rd. 35 m.

W7 –Technikerstraße

Lagemäßige
Beschreibung

Der Planungsabschnitt W7 – Technikerstraße erstreckt sich von der Kreuzung mit der B171 Tiroler Straße (Kranebitter Allee) bis zur Einmündung der Viktor-Franz-Hess-Straße auf einer Länge von rd. 550 m.

Bauliche Ausführung
Abschnitt W7

Bei der bestehenden, sich in Nähe der Kreuzung B171 befindlichen Haltestelle „Lohbachsiedlung West“ stadtauswärts war der Gehsteig im Bereich zweier Zufahrten abzusenken. Des Weiteren war eine bestehende Lärmschutzwand auf einer Länge von 15 m neu zu errichten. Die gegenüberliegende Haltestelle stadteinwärts musste angehoben werden.

Im weiteren Verlauf blieb der Straßenquerschnitt bestehen, jedoch waren aufgrund der geänderten Situation zur Straßenentwässerung zusätzliche Einlaufschächte zu setzen.

zwischen der Einmündung Negrellistraße und der Kreuzung mit der Viktor-Franz-Hess-Straße mussten der nördliche Fahrbahnrand, der Haltestellenbereich „Technik“ stadtauswärts und die angrenzende Grünfläche höhenmäßig angepasst werden.

Im Kreuzungsbereich Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße wurde der Straßenquerschnitt gegenüber dem Bestand um zwei zusätzliche Spuren erweitert, um für den MIV wie auch den ÖPVN jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und zusätzlich für Rechtsabbieger stadtauswärts in Richtung Viktor-Franz-Hess-Straße einen Fahrstreifen verfügbar zu haben. Eine bestehende Grüninsel sowie der südlich gelegene Parkstreifen auf Höhe des Europaheimes mussten entfallen.

Aufgrund des geringen Kurvenradius im Übergang Technikerstraße – Viktor-Franz-Hess-Straße wurde im Kreuzungsbereich der nördliche Gehsteig rückversetzt.

Die Haltestelle „Technik“ stadtauswärts musste neu situiert werden, wodurch wiederum die Verlegung der Feuerwehrezufahrt zum Europaheim nötig wurde. Die bestehende Haltestelle „Technik“ stadteinwärts ist nach Süden abgerückt und als Haltestellenbucht ausgeführt worden. In Abstimmung mit dem Grundeigentümer konnten dadurch zu entfernende Bäume hinter der neuen Haltestelle neu gepflanzt werden.

Im Abschnitt wurden mit „Lohbachsiedlung West“ und „Technik“ zwei Haltestellen realisiert.

W8S – Viktor-Franz-Hess-Straße

Lagemäßige Beschreibung

Der Abschnitt W8S verläuft von der Kreuzung mit der Technikerstraße bis zur Kreuzung Luis-Zuegg-Straße und Karl-Innerebner-Straße auf einer Länge von rd. 250 m.

Bauliche Ausführung Abschnitt W8S

Um die Weichen in einer Ebene versetzen zu können, musste der südseitige Kreuzungsbereich Technikerstraße/Viktor-Franz-Hess-Straße angehoben werden. Fußgängerübergänge wurden behindertengerecht abgesenkt und mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Die Anordnung der Fahrstreifen im Kreuzungsbereich blieb bestehen, jedoch wurde ein Streifen für den ÖPNV stadteinwärts markiert. Die Ampelanlagen wurden angepasst bzw. neu errichtet.

Im Kreuzungsbereich mit der Karl-Innerebner-Straße und Luis-Zuegg-Straße blieben die vorhandenen Gehsteigabsenkungen, Schutzwege und Signalanlagen im Bestand.

Bei der Haltestelle „Luis-Zuegg-Straße“ ist der Gehsteig jeweils stadtaus- und -einwärts als Bahnsteig an die Gleistrasse herangeführt worden. Stadtauswärts musste zudem der Bahnsteig im Bereich bestehender Grundstückszufahrten abgesenkt werden.

Im Kreuzungsbereich mit der Technikerstraße wurde der Gleisbau gedämmt mittels Masse-Feder-System ausgeführt. In den weiteren Bereichen kam das ungedämmte Regelpprofil zur Ausführung.

Im Vorfeld der Gleisbau- und Straßenbaumaßnahmen waren umfangreiche Leitungsumlegungen durchzuführen.

W9S – Karl-Innerebner-Straße

Lagemäßige Beschreibung

Der Abschnitt W9S schließt bei der Kreuzung Luis-Zuegg-Straße und Technikerstraße an den Abschnitt W8S an und verläuft entlang der Karl-Innerebner-Straße bis zur Peerhofstraße auf einer Länge von rd. 150 m.

Bauliche Ausführung Abschnitt W9S

Aufgrund des geringen Querprofils war in der Trassierung der Gleisachse darauf zu achten, ein mögliches Vorbeifahren an Radfahrern zu gewährleisten.

Die Einmündung in die Peerhofstraße musste umgebaut werden, um mit dem Mindestkurvenradius das Auslangen zu finden und die Befahrbarkeit mit bspw. 15 m-Bussen zu gewährleisten.

Der östlich bestehende Fahrbahnteiler wurde neu errichtet und der Gehsteig beim Schutzweg beidseitig abgesenkt. Der bestehende Fahrbahnteiler in der Peerhofstraße ist vergrößert und an die benötigten Platzverhältnisse angepasst worden.

Im Bereich der Haltestelle „Lahntalweg“ erfolgte eine Adaptierung der Gehsteige zu Bahnsteigen. Die Durchfahrtsbreite misst hier an der engsten Stelle lediglich rd. 6,70 m.

Der Gleiskörper liegt im Straßenoberbau und wurde über die gesamte Länge ungedämmt ausgeführt.

Im nördlichen Gehweg musste ein neuer Kanal verlegt werden. Bestehende Kanalschächte waren teils zu adaptieren oder zu entfernen.

War im Einreichprojekt für die eisenbahn- und straßenbaurechtliche Genehmigung noch vorgesehen, das bestehende Brückenbauwerk über den Lohbach zu belassen, hatte sich bis zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Baumeisterarbeiten gezeigt, dass dieses die neu auftretenden Belastungen nicht aufnehmen könne und folglich auszutauschen war.

Einer etwaig künftigen Weiterführung der Trasse ab der Abzweigung Peerhofstraße in Richtung Osten bis Nocksteig war in der Planung vorsorglich Rechnung getragen worden. Eine entsprechende Berücksichtigung im Gleiskörper durch den Einbau von Weichen wurde unterlassen.

W12S – Peerhofstraße

Lagemäßige Beschreibung

Der Abschnitt W12S verläuft ab der Kreuzung mit der Karl-Innerebner-Straße bis zur Endhaltestelle „Peerhofsiedlung“ auf einer Länge von rd. 250 m. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 7,00 bis 8,50 m. Die Bemessungsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h anstelle der allgemein dem Projekt zugrunde gelegten 50 km/h.

Bauliche Ausführung Abschnitt W12S

Die Gleisverlegung wurde lage- und höhenmäßig an die bestehende Fahrbahn angepasst.

Bestehende Schrägparkplätze entlang des nördlichen Straßenrandes wurden rd. 3 m in Richtung Norden verschoben. Die Bestandstützmauer musste in diesem Zuge abgebrochen und neu errichtet werden.

Die Hereinführung der Bahntrasse in die Endhaltestelle wurde in Form einer Doppelhaltestelle mit Mittelbahnsteig und randseitig situierten Gleisen für eine Befahrung in Einzeltraktion ausgeführt. Eine etwaiger Um- und Ausbau der Haltestelle zur Befahrung in Doppeltraktion wäre möglich.

Das Querprofil im Haltestellenbereich beträgt ca. 24 m.

Auf eine Dämmung des Gleisoberbaues ist auf Basis durchgeführter Messungen und erstellter Gutachten verzichtet worden.

Entfall Abschnitte W10S und W11S

Aufgrund des politischen Beschlusses, die Weiterführung der Straßenbahn ab der Abzweigung Peerhofstraße entlang der Karl-Innerebner-Straße bis zum Nocksteig vorerst nicht weiter zu verfolgen, kamen die Abschnitte W10S und W11S nicht zur Ausführung.

W13 – Technik West

Lagemäßige Beschreibung

Der Abschnitt W13 schließt an die Abschnitte W7 und W8S an, verläuft westlich zur Haltestellenanlage „Technik West“ und weiter bis zur Wendeanlage auf ca. Höhe des Wohnheims Lohbach. Die Abschnittslänge beträgt ca. 660 m.

Bauliche Ausführung Abschnitt W13

Die bauliche Umsetzung erfolgte aufgrund von Verzögerungen durch Fremdgrundbeanspruchungen und übergeordnete raumplanerische Projekte im Bereich der Wendeanlage bzw. der künftigen Anschlussstelle Richtung Harterhofgründe und Völs in zwei Bauphasen in den Jahren 2017 (Endhaltestelle „Technik West“ und zweispurige Wendeanlage) und 2018 (3. Gleis für die künftige Verlängerung der Regionalbahn bis nach Völs).

Zugunsten eines zusätzlichen Fahrstreifens mussten bestehende, als Schrägparker ausgeführte PKW-Stellplätze, Grünflächen sowie eine bestehende Haltestellenbucht aufgelassen werden. Bäume, die infolge der Maßnahmen entfernt werden mussten, wurden durch Baumscheiben auf dem kombinierten Fuß- und Radweg und im Haltestellenbereich neu gepflanzt.

5.2 Behördenverfahren

Zum Prüfungszeitpunkt 31.12.2019 waren für die betrachteten Projektabschnitte W5 – W12S bzw. W13, im Gebiet zwischen dem Fischerhäuslweg und den Endhaltestellen „Peerhofsiedlung“ und „Technik West“ inkl. Wendeanlage, nachfolgende Behördenverfahren positiv per Bescheid abgeschlossen:

Feststellungsverfahren gemäß § 24 UVP-G 2000

- Bescheid der LReg. vom 02.11.2009, dass für die Abschnitte zwischen der Haltestelle „Sillpark“ und der Haltestelle „Peerhofsiedlung“ (W1-W12S) keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist
- Bescheid der LReg. vom 26.07.2011, dass für den Abschnitt W13 keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist

Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren gemäß §§ 31 ff EibG 1957

- Bescheid des LH vom 09.07.2014 für die Abschnitte W7 – W12S bzw. W13 exkl. der Endhaltestellen W12S und W13
- Bescheid des LH vom 15.12.2014 für die Abschnitte W5 und W6
- Bescheid des LH vom 07.07.2015 für die Endhaltestellen W12S und W13
- Bescheid des LH vom 25.01.2017 für die (überarbeitete) Endhaltestelle W13

Straßenbaubewilligung
gemäß §§ 40 ff
TStG 1989

- Bescheid der LReg. vom 16.02.2015 für die Abschnitte W5 und W6 auf dem Gebiet der Landesstraße „B 171 Tiroler Straße“
- Bescheid der BGMin vom 12.08.2015 für die Endhaltestellen W12S und W13
- Bescheid der BGMin vom 12.11.2015 für die Abschnitte W7 – W12S bzw. W13 exkl. der Endhaltestellen W12S und W13
- Bescheid der BGMin vom 31.05.2017 für die (überarbeitete) Endhaltestelle W13

Betriebsbewilligung
gemäß § 35 Abs. 1
EisbG 1957

- Bescheid des LH vom 07.12.2017 für die Abschnitte W5 – W12S bzw. W13

Wasserrechtliches
Bewilligungsverfahren
gemäß §§ 12 und 34
WRG 1959

- Bescheid der BGMin vom 03.04.2017 für die Errichtung der Zufahrt zur Endhaltestelle W13 im Grundwasserschongebiet (Teil 1)
- Bescheid der BGMin vom 12.03.2018 für die Errichtung der Wendeanlage W13 im Grundwasserschongebiet (Teil 2)

Bewilligungen gemäß
§ 90 StVO 1960

Im Rahmen der Straßen- und Gleisbauarbeiten waren zudem in sämtlichen Abschnitten abhängig vom jeweiligen Baufortschritt laufend Verkehrsregelungen zu treffen. Hierzu waren von der Behörde zahlreiche Bescheide zur Bewilligung von Arbeiten gemäß § 90 StVO auszufertigen. Diese lagen den von der Kontrollabteilung eingesehenen Unterlagen bei.

5.3 Vergabevorgänge

Informationsbereitstellung und abschnittsweise Ermittlung der geschätzten Gesamtkosten für Bau-, Liefer- und Dienstleistungen

Die nachfolgenden Ausführungen der Kontrollabteilung beruhen auf den von der IVB zur Verfügung gestellten Informationen und Unterlagen zu Vergabevorgängen und Beauftragungen betreffend die Abschnitte W5 – W13.

Der Ausbau des Regional- und Straßenbahnnetzes erfolgte abschnittsweise in mehreren zeitlich und örtlich getrennten Bauphasen. Die Ermittlung des geschätzten Gesamtwertes der Bau-, Liefer- und Dienstleistungen hinsichtlich des Schwellenwertes für Vergabeverfahren im Ober- oder Unterschwellenbereich gemäß § 182 BVergG 2006 erfolgte getrennt nach Abschnitten.

Planungsleistungen

Detailplanung
Abschnitte W5 – W13

Als Vergabeverfahren wurde ein Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb gewählt. Angaben zu den geschätzten Gesamtkosten des Auftrages und ob das Verfahren im Ober- oder Unterschwellenbereich geführt wurde, waren den Unterlagen nicht zu entnehmen. Der Zuschlag erfolgte an den Bestbieter. Das im Zuge der Angebotsprüfung erstellte Protokoll lag ohne Unterfertigung und ohne Datumsangabe vor.

Auch wenn gemäß BVergG 2006 § 264 ff bzw. BVergG 2018 § 298 ff bei Vergabeverfahren von Sektorenauftraggebern keine formalisierte Öffnung der Angebote erforderlich ist, empfahl die Kontrollabteilung den-

noch, Prüfprotokolle an den explizit vorgesehenen Stellen zu unterfertigen. Die IVB teilte im Zuge des Anhörungsverfahrens mit, dieser Empfehlung künftig nachzukommen.

Im Zuge der Angebotsprüfung kam es nach Bewertung der Angebote und Ermittlung des Bestbieters zu einer Umreihung der Bieter. Der Zuschlag wurde dem bestgereihten Angebot erteilt.

Die Umreihung der Bieter sowie die Zuschlagserteilung waren gemäß BVergG 2006 grundsätzlich zulässig. Dem Vergabeprotokoll war jedoch zu entnehmen, dass diesem drei Anlagen (Vollständigkeitsprüfung der Angebote, Preisspiegel sowie Auswertung der Qualitätskriterien) angefügt waren. Diese lagen der Kontrollabteilung nicht vor, weshalb die grundsätzliche Empfehlung ausgesprochen wurde, im Zuge von Angebotsprüfungen vorgenommene Protokollierungen samt zugehörigen Unterlagen vollständig und verfügbar zu halten. Die IVB teilte im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit, dass sich die ergänzenden Unterlagen nicht in digitaler Form, sondern ausschließlich im Papierakt befunden hätten.

Die Kontrollabteilung beanstandete zudem, dass für Sektorenauftraggeber wie im gegenständlichen Fall die IVB, die im elektronischen Vergabeportal vorgesehene Bezeichnung eines „Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung“ nicht der normierten Bezeichnung „Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb“ gemäß BVergG 2006 bzw. BVergG 2018 entsprach. Eine entsprechende Anpassung bzw. Richtigstellung lag jedoch nicht im Rahmen der Möglichkeit der IVB, sondern jener Organisation, die das digitale Vergabeportal bereitstellt. Die Kontrollabteilung sprach die Empfehlung an die IVB aus, nach Möglichkeit auf eine entsprechende Anpassung hinzuwirken. Im Anhörungsverfahren informierte die IVB, dass der Empfehlung der Kontrollabteilung nachgekommen wurde und das elektronische Vergabeportal seitens der Betreiber entsprechend adaptiert worden wäre.

Planung Endhaltestelle
W13 - Überarbeitung

Infolge der politischen Entscheidung, die Wendeanlage auf städtischem Grund zu errichten, wurde eine (neuerliche) Umplanung sowie Einreichung zur eisenbahn- und straßenbaurechtlichen Bewilligung nötig. Die Beauftragung erging in Form einer Direktvergabe. Ein von der Projektleitung unterfertigter Aktenvermerk lag der Kontrollabteilung vor. Aussagen über die Höhe der geschätzten Auftragskosten oder zu Prüfergebnissen des Angebotes waren dem Aktenvermerk nicht zu entnehmen.

Planung der
Fahrleitungen
Fischerhäuslweg bis
Technik West
(W5 – W13)

Die Vergabe erfolgte an jenes Unternehmen, welches die Grundlagenermittlung und Funktionsplanung für das Regional- und Straßenbahnprojekt durchgeführt und im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft ebenfalls die Detailplanung in den betroffenen Abschnitten vorgenommen hat. Die Wahl der Direktvergabe war gemäß BVergG 2006 zulässig. Das Vergabeprotokoll vom 13.03.2013 lag unterzeichnet vor.

Wie die Kontrollabteilung in weiterer Folge feststellen konnte, handelte es sich jedoch nicht um die eigentliche Planung des Fahrleitungsbaues, sondern überwiegend um eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Masten und Fundamente, welche in den Vorjahren für den Betrieb der Oberleitungsbusse verwendet wurden. Die ursprünglich ebenfalls umfassende Planung des Fahrleitungsbaues wurde neu vergeben.

Planung der
Fahrleitungen
„Kranebitter Allee“

Ein unterfertigter Aktenvermerk zur Direktvergabe der Planungsleistungen lag der Kontrollabteilung vor.

Die Direktvergabe an einen Bieter ohne Einholung zusätzlicher Angebote wurde dahingehend argumentiert, dass für diese Leistungen nur wenige potentielle Anbieter in Frage gekommen wären und das nunmehr beauftragte Unternehmen bereits die Abschnitte W1 – W4 und O1 zur Zufriedenheit ausgeführt hatte. Des Weiteren hätte es sich lt. Aktenvermerk lediglich um eine Anpassung der vorhandenen Fahrleitungsanlage handeln, weshalb der Aufwand der Einarbeitung eines neuen Büros aufgrund der Geringfügigkeit der Maßnahmen zum damaligen Zeitpunkt als nicht gerechtfertigt anzusehen war.

Das betreffende Ingenieurbüro führte zudem die Planung und die baubegleitende technische Unterstützung im Fahrleitungsbau für sämtliche weitere Abschnitte bis W13 durch. Entsprechende Vergabevermerke waren den Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Die Projektleitung teilte hierzu mit, aufgrund des geschätzten Auftragswertes von weniger als € 20.000,00 pro Abschnitt die entsprechenden Leistungen für die weiteren (Folge)Abschnitte im Zuge von Direktvergaben beauftragt zu haben.

Planungsarbeiten
Zulaufstrecke Remise

Die Beauftragung zur Planung des eisenbahn- und straßenbaulichen Projektes erging wiederum im Wege einer Direktvergabe an einen Partner der mit der Planung der Abschnitte W5 – W13 beauftragten Arbeitsgemeinschaft.

Mit der Fahrleitungsplanung wurde ebenfalls jenes Büro beauftragt, welches die Fahrleitungsplanung und technische Betreuung für die Etappe 1b, Abschnitte W5 – W13 vorgenommen hatte.

Aussagen über die Höhe der geschätzten Auftragskosten oder zu Prüfergebnissen des Angebotes waren den Aktenvermerken nicht zu entnehmen.

Statische Bemessung
und Planung der
„Lohbachbrücke“

Im Zuge eines nicht offenen Verfahrens ohne vorherigem Aufruf zum Wettbewerb wurden zwei Angebote abgegeben. Die rechnerische und technische Prüfung durch die IVB ergab keine Beanstandungen. Es wurde dem preislich günstigeren Angebot der Zuschlag erteilt.

Statische Bemessung
und Planung der
Brücke „Vögelebichl“

Im Vorfeld der Auftragsvergabe wurde ein nicht offenes Verfahren ohne vorherigem Aufruf zum Wettbewerb durchgeführt. Es waren vier Angebote abgegeben worden.

Der Angebotspreis des zweitgereihten Angebotes lag um rd. 90 % über jenem des erstgereihten Angebotes. Erläuterungen zum Grund der großen Preisdifferenz waren dem Protokoll wie auch dem angehängten Preisspiegel nicht zu entnehmen. Der Protokollierung war zudem nicht zu entnehmen, welche geschätzten Gesamtkosten der Auswahl des durchgeführten Vergabeverfahrens zugrunde gelegt wurden.

Gemäß § 187 Abs. 1 BVergG 2006 hat eine Vergabe an befugte, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmer zu angemessenen Preisen zu erfolgen. Die Kontrollabteilung kam zum Ergebnis, dass aus der Tatsache, dass drei Anbieter unabhängig voneinander zu ähnlich hohen Preisen angeboten hatten, abgeleitet bzw. mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass sich die angemessenen Kosten für die

ausgeschriebenen Leistungen ebenfalls in dieser Preishöhe bewegt hatten. In diesem Sinne wäre eine ausreichende Begründung und Protokollierung der Zuschlagsentscheidung empfehlenswert gewesen.

Die Kontrollabteilung sprach die Empfehlung aus, die rechnerische Prüfung sowie die Prüfung auf Angemessenheit der Preise detailliert zu dokumentieren. Die IVB erläuterte hierzu, dass der Preis des Bestbieters als angemessen und die weiteren Angebote als „eher teuer“ angesehen wurden, weshalb eine vertiefte Prüfung nicht erforderlich gewesen wäre. Außerdem wäre gemäß BVergG 2006 keine Niederschrift zu verfassen gewesen. Die Kontrollabteilung ergänzt hierzu, dass eben doch eine Niederschrift in Form eines Angebotsprüfungsprotokolls geführt wurde und die von der IVB im Rahmen des Anhörungsverfahrens beigebrachten Informationen aus Gründen der Transparenz in dieses einzutragen gewesen wären.

Vermessungsarbeiten
Pastorstraße
(neue Remise)

Die Beauftragung erfolgte durch eine Direktvergabe. Es gab nur einen Anbieter. Zur Begründung der Vergabe wurde angeführt, dass die Auftragnehmerin bereits ein Jahr zuvor im Nahbereich Vermessungen durchgeführt hatte und die Arbeiten zeitnah durchzuführen waren. Eine Information über die Höhe des Angebotes konnte dem Prüfungsprotokoll nicht entnommen werden.

Im Zuge der Projektumsetzung kam es anlassbezogen zu weiteren Beauftragungen. Diese erfolgten im Wege einer Direktvergabe.

Die Kontrollabteilung empfahl, die Höhe des Zuschlagsgebotes im Vergabevermerk bzw. Prüfprotokoll zu vermerken. Die IVB informierte, der Empfehlung Folge leisten zu wollen.

Baustellenkoordination

Zur Abwicklung der Baustellenkoordinationsarbeiten hat sich die IVB der Möglichkeit bedient, Rahmenvereinbarungen gemäß BVergG 2006 mit mehreren Anbietern abzuschließen.

Im Jahr 2012 war mit vier Bietern der ersten Angebotsphase eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen worden. Vor Beauftragung der Koordinationsarbeiten eines Bauabschnittes wurden die Bieter im Zuge einer zweiten Angebotsphase erneut aufgefordert, ein Angebot in Form einer Nettopauschale pro Baustellenbesuch abzugeben. Der Zuschlag erfolgte nach Prüfung der Angebote an den Billigstbieter. Im Rahmen der Angebotsprüfungen durch die Projektleitung konnten keine Rechen- oder Formalfehler festgestellt werden. Die Beauftragungen erfolgten jeweils an die Billigstbieter.

Baumeisterarbeiten

Allgemein

Das Gewerk der Baumeisterarbeiten umfasst Gleisbauarbeiten sowie Erdbau-, Beton-, Steinverlege-, Asphaltierungs-, Kabeltiefbau- und Entwässerungsarbeiten. Die unterfertigten Prüfprotokolle für die Abschnitte W5 – W13 inkl. neue Remise lagen in Form von sogenannten „Vergaberichten“ vor.

Abschnitte W5 und W6

Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgte in Form eines Verhandlungsverfahrens mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb.

Aufgrund des geschätzten Gesamtauftragswertes wurde das Verfahren den Regelungen des Oberschwellenbereichs für Sektorenauftraggeber unterworfen.

Alle fünf zur Angebotslegung zugelassenen Unternehmen gaben ein Angebot ab. Die Angebotssummen bewegten sich zwischen netto € 4.646.464,63 und € 6.315.362,55 (+ 35,92 %).

Die Angebote wurden nach den Zuschlagskriterien bewertet, sowie rechnerisch, wirtschaftlich und technisch geprüft. Die Beauftragung erfolgte an den Bestbieter.

Abschnitte W7 und W9S

Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgte wiederum in Form eines Verhandlungsverfahrens nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb, aufgrund des geschätzten Auftragswertes jedoch im Unterschwellenbereich.

Alle fünf Unternehmen, die zur Abgabe eines Angebotes zugelassen wurden, gaben auch eines ab. Nach Prüfung der Angebote mussten zwei Bieter aus dem Verfahren ausgeschieden werden. Die verbliebenen Bieter hatten Angebote von € 1.909.276,28 bis € 2.415.301,64 (+ 26,50 %) gelegt.

Nach rechnerischer, wirtschaftlicher und technischer Prüfung der Angebote sowie erfolgter Bewertung gemäß den definierten Zuschlagskriterien erfolgte die Vergabe an den Bestbieter.

Abschnitt W8S

Die Ausschreibung erfolgte in Form eines Verhandlungsverfahrens nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich. Der geschätzte Auftragswert betrug € 1.586.144,00.

Fünf Unternehmen gaben einen Teilnahmeantrag ab. Von diesen wurden alle zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren zugelassen. Die Angebotspreise bewegten sich in der ersten Bieterrunde zwischen € 975.536,75 und € 1.372.643,85 (+ 40,70 %).

Nach einer Verhandlungsrunde betragen die Angebote in einer zweiten und zugleich letzten Bieterrunde zwischen € 877.983,08 und € 1.628.755,87 (+ 85,51 %). Zwischen erster und zweiter Runde kam es zu Bieterstürzen, jedoch war hiervon nicht der erstgereichte Anbieter betroffen.

Die Angebote wurden nach den Zuschlagskriterien bewertet sowie rechnerisch, wirtschaftlich und technisch geprüft. Die Beauftragung erfolgte an den Bestbieter.

Abschnitt W12S

Die Ausschreibung erfolgte in Form eines Verhandlungsverfahrens nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Unterschwellenbereich.

Von vier zur Angebotsabgabe zugelassenen Teilnehmern hatten alle ein Angebot abgegeben. Die Preise bewegten sich in der ersten Bieterrunde zwischen € 650.940,65 und € 887.985,54 (+ 36,42 %). Nach einer Verhandlungsrunde betragen die Angebote in einer zweiten und zugleich letzten Bieterrunde zwischen € 559.999,99 und € 757.445,85 (+ 35,26 %).

Zwischen erster und zweiter Bieterrunde kam es zu Bieterstürzen, jedoch ohne Auswirkung auf den Bestbieter, der schließlich den Zuschlag erhielt.

Abschnitt W13

Im Zuge der Ausschreibung in Form eines Verhandlungsverfahrens nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich gaben acht Unternehmen einen Teilnahmeantrag ab. Hiervon wurden die fünf bestgereihten Teilnehmer zur Abgabe eines Angebotes eingeladen. Auch im Rahmen dieses Vergabeverfahrens wurden zwei Bieterrunden mit entsprechenden Verhandlungsgesprächen durchgeführt.

Die im Zuge der ersten Bieterrunde abgegebenen Angebote in Höhe von € 1.886.263,06 bis € 1.990.208,73 (+ 5,51 %) lagen preislich verhältnismäßig knapp beieinander. Im Anschluss an die Verhandlungsrunden ergab die zweite und zugleich letzte Bieterrunde Angebote zwischen € 1.655.062,48 und € 1.989.494,63 (+ 20,21 %) und einen Wechsel des Bestbieters. Das im Zuge der letzten Angebotsrunde und nach rechnerischer, wirtschaftlicher und technischer Prüfung als Bestbieter feststehende Unternehmen erhielt schließlich den Zuschlag.

Pastorstraße/ Anbindung neue Remise

Die Baumeisterarbeiten für den Abschnitt Pastorstraße, welche zur Anbindung der neuen Remise nötig wurden, waren gemäß Protokollierung im Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich ausgeschrieben worden. Der geschätzte Auftragswert betrug € 1.200.000,00.

Von zwölf Bewerbern gaben acht einen Teilnahmeantrag ab, von welchen wiederum fünf zur Angebotslegung eingeladen wurden. Die Angebote der ersten Bieterrunde lagen nach einer durchgeführten Prüfung zwischen € 1.045.276,42 und € 1.158.864,72 (+ 10,87 %), die der zweiten und letzten Runde zwischen € 900.000,00 und € 1.132.537,07 (+ 25,84 %). Der Zuschlag erfolgte an den Bestbieter.

Fahrleitungsbau

Allgemein

Das Gewerk des Fahrleitungsbauwes umfasst die Lieferung und Montage einer Fahrleitungsanlage mit Einbindung bestehender Fahrleitungen. Die Arbeiten wurden aufgrund ihrer Zusammensetzung aus Bau- und überwiegend Dienstleistungen als Dienstleistungsauftrag ausgeschrieben.

Abschnitte W5 bis W12S

Die Vergabe der betreffenden Leistungen erfolgte nach einem durchgeführten Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich. Von sechs Bewerbern gaben drei einen Teilnahmeantrag ab. Diese wurden alle zur Abgabe eines Angebotes eingeladen, jedoch kamen nur zwei der Einladung nach. Nach der ersten Bieterrunde lagen beide Angebote mit € 1.153.410,97 und € 1.170.208,31 beinahe gleichauf. Nach ersten Verhandlungen lagen die Angebote mit € 1.102.098,22 und € 1.118.808,64 auch in der zweiten Runde wiederum nah beieinander. In der Reihung der Angebote kam es jedoch zu einem Bietersturz. In der dritten und letzten Runde lag mit € 1.061.138,09 erneut der Bestbieter der ersten Runde voran, wenn auch wiederum nur um € 29.009,56 bzw. + 2,73 %. Der Zuschlag erfolgte an den Bestbieter.

Abschnitt W13 und neue Remise

Der Fahrleitungsbau für den Bauabschnitt W13 wurde in den Jahren 2017 und 2018 im Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich für Sektorenauftraggeber ausgeschrieben.

Der Vergabe und Zuschlagserteilung des Fahrleitungsbaues im Jahr 2017 gingen drei Bierrunden voraus. Der Zuschlag erging an den Bestbieter. Die Teilsummen betragen für den Abschnitt W13 € 159.757,70, für die ebenfalls umfasste Fahrleitungsanlage Pastorstraße (Anbindung neue Remise) € 221.160,95 sowie für die Fahrleitungsanlage in der neuen Remise € 209.855,95.

Das Vergabeverfahren für den Fahrleitungsbau 2018 umfasste für den Abschnitt W13 den Bereich des dritten Gleises für die künftige Verlängerung der Regionalbahn bis Völs. Die Vergabesumme W13 am Ende der zweiten und letzten Bierrphase betrug € 56.483,28.

Gleisfelder und Weichenanlagen

Gleisfelder

Die Vergabeverfahren für Gleisfelder bzw. Schienen erfolgten aufgrund des eingeschränkten Kreises an befähigten Anbietern vorwiegend im Verhandlungsverfahren ohne vorherigem Aufruf zum Wettbewerb.

Im Jahr 2013 wurden für die Abschnitte W7 u. W9S noch drei Anbieter zur Lieferung von Gleisfeldern eingeladen, von welchen zwei ein gültiges Angebot abgaben. Bereits im Jänner 2015 gab nur noch ein Anbieter ein Angebot für die Abschnitte W5 und W6 ab. Ebenso konnte für die Lieferung von Gleisfeldern für die Abschnitte W8S und W12S im Jahr 2016 lediglich ein Angebot verzeichnet werden.

Die Projektleitung hatte in weiterer Folge die Ausschreibungsunterlagen für Schienenlieferungen nur noch an einen Bierr übermittelt. Die Vergabe der Schienenlieferungen 2017 erfolgte somit im Rahmen einer Direktvergabe. Den Unterlagen war diesbezüglich zu entnehmen, dass die Angebote vor Abschluss eines Vertragsverhältnisses ebenso nachverhandelt wurden.

Weichenanlagen

Auch für Weichenanlagen zeigte sich, dass das Feld an befähigten Anbietern stark eingeschränkt war. Die Vergaben erfolgten wiederum in Form von Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich.

Im Zuge der Ausschreibung von Weichenanlagen für die Abschnitte W7, W8S und W12S haben von drei Bewerbern zwei einen Teilnahmeantrag und später ein Angebot abgegeben. Die Beauftragung erfolgte nach einer Angebotsrunde an den Bestbieter zum Angebotspreis von € 401.405,00.

Für die Weichenlieferungen des Abschnitts W13 waren es nach sieben Bewerbungen und der Abgabe von drei Teilnahmeanträgen erneut dieselben zwei Unternehmen, die in weiterer Folge ein Angebot legten. In diesem Fall war zudem auffällig, dass die Angebote mit € 669.942,27 und € 682.510,00 (+ 1,88 %) verhältnismäßig nah beieinander lagen. Der Zuschlag erfolgte an den Bestbieter.

Im Zuge der Weichenlieferungen für die neue Remise war aus Sicht der Kontrollabteilung interessant, dass im Rahmen der ersten Stufe des Verhandlungsverfahrens nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb von sieben Bewerbern nur zwei einen Teilnahmeantrag einbrachten, bei der folgenden ersten Angebotsrunde jedoch drei Bieter ein Angebot abgaben. Dies wurde möglich, nachdem seitens der Auftraggeberin zusätzlich zu den beiden teilnehmenden Bietern ein weiteres Unternehmen zur Legung eines Angebotes eingeladen wurde. Dieser Vorgang ist gemäß § 252 Abs. 8 BVergG 2006 Sektorenauftraggebern unter bestimmten Bedingungen erlaubt. Im nunmehr gültigen BVergG 2018 wurde diese Möglichkeit der Hinzunahme von Anbietern in die Angebotsphase, welche zuvor keinen Teilnahmeantrag abgaben, auf den Unterschwellenbereich reduziert. Außerdem ist vom Sektorenauftraggeber die Mindestanzahl an aufzufordernden Unternehmen festzulegen.

Die Kontrollabteilung empfahl hinsichtlich der Möglichkeit zur Hinzunahme zusätzlicher Unternehmen in der Angebotsphase, einen entsprechenden Hinweis in die Bestimmungen zum Verfahrensablauf aufzunehmen.

Die Beauftragung erfolgte nach drei Angebotsrunden an den Bestbieter zum Angebotspreis von € 1.475.603,00.

Weichensteuerungen, Weichenantriebe und Kleineisen

Weichensteuerungen

Die Weichensteuerungen für die Abschnitte W7, W12S und W13 sowie für die neue Remise (Zufahrt und innere Verteilung) wurde im Zuge von drei Vergabeverfahren durchgeführt. In allen drei Fällen wurde aufgrund der geschätzten Kosten ein Verhandlungsverfahren ohne vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Unterschwellenbereich gewählt. Den Vergabeberichten konnte entnommen werden, dass einmal nur ein Bieter und in zwei Verfahren nur zwei Bieter Angebote abgaben. Die Vergaben erfolgten an den Bestbieter. Die Auftragsvolumina betragen zwischen € 146.386,29 und € 190.775,44.

Weichenantriebe

Die Lieferung von Weichenantrieben für die Abschnitte W8S, W12S und W13 sowie für die neue Remise samt Zufahrt Pastorstraße wurde im Rahmen von drei Vergabeverfahren abgewickelt.

Dem Protokoll der Angebotsprüfung zum Beschaffungsprozess der Weichenantriebe 2016 – Abschnitte W8S und W12S war zu entnehmen, dass der Beauftragung ein nicht offenes Verfahren im Unterschwellenbereich vorangegangen war. Am Ende der Angebotsprüfung wurde den Bietern die Möglichkeit einer Verbesserung ihrer Angebote innerhalb von zwei Tagen eingeräumt. Diesem Angebot wurde seitens der Bieter auch nachgekommen. Der Zuschlag erfolgte an den Billigstbieter.

Die Kontrollabteilung hält fest, dass gemäß § 253 Abs. 2 BVergG 2006 während eines nicht offenen Verfahrens mit Bietern keine Verhandlungen über Angebotsänderungen geführt werden dürfen. Die Einräumung einer Möglichkeit zur Nachbesserung des abgegebenen Angebotes nach Ablauf der Angebotsfrist ist nach Ansicht der Kontrollabteilung davon jedenfalls umfasst. Die Kontrollabteilung wies auf die gesetzlich verpflichtende Einhaltung des BVergG hin. Die IVB teilte im Rahmen des Anhörungs-

verfahrens mit, dass es sich um eine Direktvergabe gehandelt habe, jedoch das Protokoll zur Angebotsprüfung hierzu falsche Angaben enthalten habe.

Die weiteren Vergaben erfolgten im Rahmen von Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Unterschwellenbereich. Der Zuschlag erfolgte jeweils an den Bestbieter.

Die beauftragten Angebote lagen zwischen € 51.250,00 und € 143.875,20.

Kleineisen

Die Lieferung von sogenanntem Kleineisen erfolgt in Form von Jahresausschreibungen, d.h. gesamt für mehrere klar definierte Gleisbaubaustellen innerhalb eines Jahreskreises. Der Kontrollabteilung lagen die Vergabeberichte der Jahre 2014 (W7 und W9S), 2015 (W5 und W6), 2016 (W8S, W12S und teils W7) sowie 2017 (W13 und Pastorstraße) vor.

Als Vergabeverfahren wurde jeweils das offene Verfahren im Unterschwellenbereich ausgewählt. Die Anzahl der abgegebenen Angebote lag zwischen einem und drei pro Jahresausschreibung. In allen vier Fällen erfolgte der Zuschlag an denselben Billigstbieter. Die Zuschlagsgebote betragen zwischen € 48.916,09 und € 228.985,00.

Lichtsignalanlagen

Ausschreibung und Vergabe

Die Ausschreibung der (Verkehrs-)Lichtsignalanlagen (Ampelanlagen) erfolgte in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsplanung, Umwelt des Stadtmagistrats Innsbruck.

Je nach Ausstattungsgrad und Bedarf der Verkehrsknotenpunkte wurden überwiegend bestehende Lichtsignalanlagen adaptiert.

Aufgrund der geschätzten Auftragskosten erfolgten die Beauftragungen überwiegend in Form von Direktvergaben an den Jahresvertragspartner der Stadt. Die Leistungen wurden von der Stadt an die IVB weiterverrechnet, welche die entsprechenden Leistungen über das Projektbudget finanzierte.

Unterwerke

Ausschreibung und Vergabe

Die Stromversorgung der Fahrbetriebsmittel der Regional- und Straßenbahn in Form von Bahnstrom erfolgt über Unterwerke, welche den elektrischen Strom der öffentlichen Versorgung in Bahnstrom umwandeln.

Im Zuge der Etappe 1b, W5 bis W13, war eine Adaptierung des Unterwerkes Hötting West notwendig. Die Ausschreibung der Maßnahmen erfolgte gemeinsam mit den Adaptierungsarbeiten für das Unterwerk Reichenau (Etappe 2b) in Form eines Verhandlungsverfahrens mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich.

Von 13 potentiellen Bewerbern reichten zwei einen Teilnahmeantrag ein. Von diesen gab schließlich nur ein Unternehmen ein Angebot ab. Nach zwei Verhandlungs- und drei Angebotsrunden erging der Zuschlag zum Angebotspreis von € 655.256,95. Der Anteil des Unterwerks Hötting West betrug rd. € 348.000,00.

Mit dem Bau der neuen Remise wurde ebenfalls eine Adaptierung des Unterwerkes Pastorstraße nötig. Im Zuge eines Verhandlungsverfahrens mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich wurden vier Teilnahmeanträge eingereicht. Zwei Bewerber kamen der Aufforderung zur Nachbringung fehlender Unterlagen nicht nach und wurden folglich nicht zur Abgabe eines Angebotes eingeladen. Von den beiden verbliebenen Bewerbern gab wiederum nur einer ein Angebot ab. Nach drei Verhandlungsrunden erfolgte der Zuschlag zum Angebotspreis von € 1.059.535,55. Der Kostenanteil des Unterwerks Pastorstraße am Gesamtauftrag für mehrere Unterwerkausstattungen wurde gemäß Kostenaufstellung der IVB mit € 97.000,00 abgegrenzt.

5.4 Terminsituation

Terminsituation zum Zeitpunkt der erstmaligen Prüfung durch die Kontrollabteilung im Jahr 2014

Zum Zeitpunkt der ersten durchgeführten Projektprüfung der Kontrollabteilung im Jahr 2014 war die bauliche Umsetzung der Abschnitte W5 bis W13 im Zeitraum 2015 – 2017 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt bereits berücksichtigt war ein zwischenzeitlicher Planungs- und Ausführungsstopp betreffend die (Straßenbahn-)Abschnitte W8S – W12S, welcher gemäß damaliger Information der Projektleitung für ca. ein Jahr Verzögerung sorgte.

In Anbetracht der Inbetriebnahme des letzten Abschnittes der interimistischen Verlängerung der Linie „3“ von der (End)Haltestelle EKZ West zu den Haltestellen „Peerhofsiedlung“ und „Technik West“ am 10.12.2017, hält die Kontrollabteilung fest, dass diese Terminziele hinsichtlich des Zeitpunktes der erstmaligen Prüfung im Jahr 2014 erfüllt wurden. Lediglich für ergänzende Fertigstellungsmaßnahmen im Bereich der Wendeanlage der Endhaltestelle „Technik West“ (W13) waren darüber hinaus im Jahr 2018 Baumaßnahmen durchzuführen, welche sich aufgrund erforderlicher Fremdgrundbeanspruchungen und übergeordneter Planungstätigkeiten im Gebiet der „Hartherhofgründe“ ergaben und bereits im Jahr 2016 für den Zeitraum 2018 vorgesehen wurden.

Soll- und Ist-Bauzeit pro Abschnitt für Leitungsumlegungen sowie Gleis- und Straßenbau

Für die Ermittlung der geplanten und realen Ausführungszeiträume hat sich die Kontrollabteilung auf die Bauzeitpläne der IVB, Rahmenterminpläne und Baubeschreibungen gestützt, welche den Ausschreibungen zu den Baumeisterarbeiten zugrunde lagen, sowie Baubesprechungsprotokolle der IVB (Gleis- und Straßenbau) und der IKB AG (Leitungsumlegungen) herangezogen. Insoweit nicht getrennt dargestellt, handelt es sich um Gesamtzeiträume für Leitungsumlegungen sowie Gleis- und Straßenbauarbeiten.

Abschnitte W5 – Vögelebichl und W 6 – Kranebitter Allee

Soll:	Leitungsumlegungen	März 2015 – Juli 2016
	Gleis- u. Straßenbau	März 2015 – Oktober 2016
Ist:	Leitungsumlegungen	März 2015 – Juli 2016
	Gleis- u. Straßenbau	Jänner 2016 – September 2016

Abschnitt W7 – Technikerstraße (Teil 1)

Soll:	Leitungsumlegungen	Herbst 2013 – Mitte 2014
	Gleis- und Straßenbau	März 2015 – September 2015
Ist:	Leitungsumlegungen	Oktober 2013 – August 2014
	Gleis- und Straßenbau	März 2015 – September 2015

Abschnitt W8S – Viktor-Franz-Hess-Straße

Soll:	Leitungsumlegungen	Oktober 2015 – Juli 2016
	Gleis- und Straßenbau	Juli 2016 – Oktober 2016
Ist:	Leitungsumlegungen	September 2015 – Juli 2016
	Gleis- und Straßenbau	Juli 2016 – Februar 2017

Abschnitt W9S – Karl-Innerebner-Straße

Soll:	Leitungsumlegungen	März 2015 – April 2015
	Gleis- und Straßenbau	April 2015 – Oktober 2015
Ist:	Leitungsumlegungen	März 2015 – April 2015
	Gleis- und Straßenbau	Mai 2015 – November 2015

Abschnitt W12S – Peerhofstraße

Soll:	Leitungsumlegungen	April 2015 – September 2015
	Gleis- und Straßenbau	April 2016 – September 2016
Ist:	Leitungsumlegungen	April 2015 – November 2015
	Gleis- und Straßenbau	April 2016 – Oktober 2016

Abschnitt W13 – Technik West (Technikstraße Teil 2)

Soll:	Leitungsumlegungen	März 2017 – Mai 2017
	Gleis- und Straßenbau	April 2017 – Oktober 2017
	Wendeanlage Teil 2 (Gleisbau)	Jahr 2018
Ist:	Leitungsumlegungen	März 2017 – Mai 2017
	Gleis- und Straßenbau	April 2017 – Dezember 2017
	Wendeanlage Teil 2 (Gleisbau)	März 2018 – Juni 2018

Planung Etappe 1b und umgelegte Gehaltskosten der IVB

Kostengruppe „Planung und Ausschreibung“

Mit Stand 24.10.2019 verzeichnete die digitale Kostenaufstellung der IVB für die Abschnitte W5 bis W13 in der Kostengruppe „Planung und Ausschreibung“ Kosten in Höhe von € 1.620.274,90. Hiervon waren € 1.602.295,92 abgerechnet.

Abschnitt	Abrechnungsstand in EUR
W5 – Vögelebichl	161.018,49
W6 – Kranebitter Allee	591.648,42
W7 – Technikerstraße	224.231,55
W8S – Viktor-Franz-Hess-Straße	179.930,82
W9S – Karl-Innerebner-Straße	47.721,23
W10S/W11S – Karl-Innerebner-Straße ab Peerhofstr.	53.610,99
W12S – Peerhofstraße	197.218,10
W13 – Technik West	146.916,32
Summe Planung und Ausschreibung	1.602.295,92

Im Detail handelte es sich vorwiegend um Zahlungen für Grundlagenermittlungen im Vorfeld der Umlegungsarbeiten für den Kanal-, Wasser- oder auch Gasleitungsbau und Kosten für diverse Fachplaner-, Vermessungs- und Gutachterleistungen. Planungskosten im Zusammenhang mit den Leitungsumlegungen, dem Fahrleitungsbau sowie den Verkehrslichtsignalanlagen fanden sich hingegen vorwiegend in den entsprechenden Kostengruppen „Fahrleitungen + Wandanker“, „Fundament Erstellung + Masten“ sowie „Lichtsignalanlagen“.

Den maßgeblichen Anteil an den Planungskosten der Kostengruppe „Planung und Ausschreibung“ hatten jedoch die Konzeptions- und Funktionsplanung (ab 2011) sowie die Detailplanung des Gleis- und Straßenbaues samt Haltestellen (€ 341.707,42) und die auf die einzelnen Bauabschnitte umgelegten Gehaltskosten der IVB-Mitarbeiter (€ 591.796,59).

Gehaltskosten

Hinsichtlich der umgelegten Gehaltskosten konnte die Kontrollabteilung feststellen, dass diese in einem Fall (Abschnitt W13) zum Teil der Kostengruppe „Straßenbau und Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten“ zugerechnet wurden. Nach entsprechender Berücksichtigung betragen die umgelegten Gehaltskosten für die Abschnitte W5 bis 13 € 709.899,09.

Detailplanung W5 – W13

Die Kontrollabteilung unterzog die digitale Kostenaufstellung der IVB hinsichtlich dieser Planungshonorare inkl. sämtlicher Zusatzbeauftragungen einer vertieften Prüfung. Im Zuge dieser Prüfung konnte die grundsätzliche Übereinstimmung von Rechnungsbeträgen und eingetragenen Zahlungen festgestellt werden, jedoch waren für den Bereich der digitalen Kostenaufstellung einige Eintragungen im Detail zu hinterfragen.

Im Abschnitt W7 wurden die anteiligen Kosten für eine Bestandsaufnahme des Fahrleitungsbaues auf die Kostengruppe „Planung und Ausschreibung“ verbucht. Die zugehörige Bestellung erfolgte jedoch auf die Kostengruppe „Fundament Erstellung + Masten“, in welcher die zugehörigen Leistungskosten nach Ansicht der Kontrollabteilung auch zu verbuchen waren, nachdem die entsprechend anteiligen Kosten für die Abschnitte W5 bis W6 und W8S bis W12S auch in dieser Kostengruppe verbucht wurden.

Im Abschnitt W5 konnte ein Wert in Höhe von - € 2.195,68 identifiziert werden, welcher in Folge einer Rechnungsstornierung nicht korrekt ausgetragen wurde.

In den Abschnitten W9S und W12S konnten des Weiteren zwei Fehleinträge in geringer Höhe festgestellt werden.

Außerdem konnte im Abschnitt W12S eine Verbuchung von zusätzlichen Planungsleistungen in Höhe von € 1.080,00 festgestellt werden. Der zugeordneten Bestellung konnte die Kontrollabteilung entnehmen, dass es sich um Leistungen handelte, die dem Abschnitt O1 zuzuordnen waren. In der Kostenaufstellung war dieser ebenfalls im Abschnitt O1 verbucht, weshalb eine doppelte Verbuchung dieses Rechnungsteilbetrages von € 1.080,00 vorlag.

Die Kontrollabteilung sprach die Empfehlung aus, entsprechende Korrekturen in der digitalen Kostenaufstellung vorzunehmen. Die IVB informierte im Zuge des Anhörungsverfahrens, eine entsprechende Prüfung und Korrektur der Kostenaufstellung vorzunehmen.

Baumeisterarbeiten

Baumeisterarbeiten W5 und W6

Die Baumeisterarbeiten umfassten Gleisbau-, Erdbau-, Beton-, Steinverlege-, Asphaltierungs-, Kabeltiefbau- und Entwässerungsarbeiten entlang der Gleis- und Straßentrasse. Die Beauftragungen erfolgten abschnittsweise, d.h. getrennt für je ein oder zwei Abschnitte. Die Abrechnung der Kosten wurde überwiegend in der Kostengruppe „Straßenbau und Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten“ abgebildet. Teilleistungen wurden ihrem Typ entsprechend nach Bedarf in den Kostengruppen „Leitungsverlegungen“, „Fahrleitungen + Wandanker“, „Fundament Erstellung + Masten“ und „Lichtsignalanlagen“ erfasst.

Auftrag und Abrechnung

Das zugeschlagene Angebot des Bestbieters betrug € 4.646.464,64. Die Leistungsbeauftragung erfolgte in Abhängigkeit von der Leistungsart durch die IVB, IKB AG oder einen privaten Kabelbetreiber. Das Auftragsvolumen der IVB für den Brücken-, Straßen- und Gleisbau inkl. anteiliger Kosten für Baustelleneinrichtung und Nebenarbeiten sowie einem kleinen Anteil an Kanalbauleistungen (der wesentliche Kanalbau wurde durch die IKB AG durchgeführt und an die IVB verrechnet) betrug € 4.319.584,73. Die Abrechnung erfolgte getrennt pro Abschnitt und in einzelnen Kostengruppen.

Die Gesamtabrechnungssumme der Baumeisterarbeiten für die Abschnitte W5 und W6 für den Anteil der von der IVB beauftragten Leistungen betrug € 4.914.968,46 und überschritt die Beauftragungssumme von € 4.319.584,73 um € 595.383,73 bzw. rd. 13,8 %.

Kostengruppe	W5 in EUR	W6 in EUR	Kostengruppe Σ in EUR
Straßenbau u. Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten	1.439.864,51	3.406.181,73	4.846.046,24
Leitungsverlegungen	10.889,24	1.020,00	11.909,24
Fahrleitungen + Wandanker	20.097,45	17.447,32	37.544,77
Lichtsignalanlagen	8.446,67	11.021,54	19.468,21
Summe	1.479.297,87	3.435.670,59	4.914.968,46

In einer Gegenüberstellung von Beauftragung und Abrechnung auf Leistungsgruppen- und -positionsebene konnte festgestellt werden, dass sich in der Abrechnung einerseits teils neue Positionen fanden, die nicht explizit als Nachtrags- bzw. Zusatzpositionen ausgewiesen waren und andererseits teils Mengen von Positionen des (ursprünglichen) Auftragsleistungsverzeichnisses abgeändert waren. Dies hatte zur Folge, dass ein positionsweiser Abgleich der Mengen des Leistungsverzeichnisses (LV) mit den abgerechneten Mengen nicht ohne weiteres möglich war.

Auf Basis des Angebots-LV wurden nicht nur durch die IVB, sondern auch durch die IKB AG und weitere Leitungsbetreiber Leistungen beauftragt. Die in Rede stehenden Änderungen beschränkten sich auf Leistungen, welche von der IVB beauftragt wurden.

HG.OG	Bezeichnung	Angebots-LV in EUR	LV inkl. MKF in EUR	Schlussr.-LV in EUR
00.00	Baustelleneinrichtung und Nebenarbeiten	1.241.094,20	1.241.094,20	1.149.054,25
00	Gemeinkosten	1.241.094,20	1.241.094,20	1.149.054,25
01.01	Brückenbau	250.466,60	321.293,80	394.698,57
01.02	Straßenbau	2.158.884,56	2.228.790,25	2.616.234,14
01.03	Gleisbau	729.636,49	739.565,49	730.517,65
01	Brücken-, Straßen- und Gleisbau	3.138.987,65	3.289.649,54	3.741.450,36
02.00	Kanal	21.750,17	21.750,17	7.738,52
02.01	Wasser	73.425,81	73.425,81	12.057,36
02.02	Strom	157.509,42	157.509,42	12.327,28
02.03	Gas	5.063,99	5.063,99	0,00
02.04	IKT (privat)	8.633,40	8.633,40	0,00
02	Leitungsumlegungen	266.382,79	266.382,79	32.123,16
	Gesamtsumme	4.646.464,64	4.797.126,53	4.922.627,77

Es konnten 29 Leistungspositionen identifiziert werden, die entweder neu hinzugefügt oder für welche Änderungen der ursprünglichen Massen/Mengen vorgenommen wurden.

Nach Sichtung der vorhandenen Mehrkostenforderungen konnte festgestellt werden, dass diese zum überwiegenden Teil den neuen oder geänderten Leistungspositionen direkt zugeordnet werden konnten. Für zwei geänderte bzw. neue Positionen lagen keine Belege vor. Diese hatten jedoch hinsichtlich ihrer Massen und Kosten keinen wesentlichen Einfluss auf die Kostenentwicklung.

In Summe betragen die veranschlagten zusätzlichen Kosten aus Mehrkostenforderungen gegenüber dem Angebots-LV rd. € 150.600,00.

Obergruppe „Brückenbau“

Auf Leistungsgruppenebene waren die maßgeblichen Mehrkosten in den Obergruppen „Brückenbau“ und „Straßenbau“ zu finden, während in der OG „Gleisbau“ beinahe in Beauftragungshöhe abgerechnet wurde.

Die Kontrollabteilung nahm vertiefend eine Gegenüberstellung auf Leistungsgruppen- (LG), Unterleistungsgruppen- (UG) und Leistungspositionsebene (LP) vor.

In der OG „Brückenbau“, welche beinahe ausschließlich Leistungen des Abschnitts W5 umfasste, waren wesentliche Mehrkosten in den Leistungsgruppen „Baustellengemeinkosten“ (+ € 20.216,93) und „Gründungsarbeiten“ (+ € 39.036,24), aber vor allem in der LG „Sondergründungen“ (+ € 75.320,07) zu verzeichnen.

In den Baustellengemeinkosten zeichnete die UG „Baustellensicherung“ (+ € 19.537,02) für die Mehrkosten verantwortlich.

Die Mehrkosten in der UG „Baugrubenaushub“ der LG „Gründungsarbeiten“ waren auf teils unerwartet schlechte Bodenverhältnisse im Zusammenhang mit dem hohen Grundwasserspiegel zurückzuführen. So konnten Mehrmassen an Baugrubenaushub inkl. Kosten für das Wegschaffen des Aushubmaterials und folglich höhere Mengen an Hinterfüllungsmaterial festgestellt werden.

Im Zusammenhang mit der Standfestigkeit und der Qualität des vorgefundenen Bodenmaterials stehen auch die Kosten der LG „Sondergründungen“, welche im Zuge der Bauarbeiten auf Basis eines Nachtragsangebotes beauftragt wurde. Hierbei handelte es sich um Micropfähle im Bereich des Brückenbauwerks Vögelebichl, welche nach geotechnischem und statischem Befund als geeignetes Instrument zur tragfähigen Fundierung des Bauwerks eingesetzt wurden.

Obergruppe „Straßenbau“

In der OG „Straßenbau“ wurden Leistungen des Abschnitts W5 in Höhe von € 485.377,75 und W6 in Höhe von € 2.130.856,43 abgerechnet. Wesentliche Mehrkosten waren in den LG „Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten“ (+ € 168.262,51), „Entwässerungs- und Kabelgrabarbeiten“ (+ € 58.583,67), „Gründungsarbeiten“ (+ € 60.733,73), „Unterbauplanum, ungebundene Tragschichten u. Bankette“ (+ € 110.622,43) sowie

„Bituminöse Trag- und Deckschichten“ (+ € 71.196,45) zu verzeichnen, wobei in allen Leistungsgruppen der überwiegende Anteil der Massen und Kosten (80 – 92 %) dem Abschnitt W6 - Kranebitter Allee zuzurechnen war.

Das Plus an Kosten in der Leistungsgruppe „Entwässerungs- und Kabelgrabarbeiten“ war maßgeblich auf ein Mehr an Straßenabläufen und Schächten (+ € 24.338,64) und auf den erhöhten Verbrauch an Geoverbundstoffen, welche u.a. im Bereich des Straßen- und Böschungsbaues oder als Rohrleitungsschutz Anwendung finden (+ € 46.797,73), zurückzuführen.

Gegenüber dem Angebots-LV wurden zudem rd. 1.200 m³ mehr Baugrubenmaterial ausgehoben, geladen und weggeschaffen und rd. 1.825 t mehr Felsbruch zum Wiedereinbau geliefert, als im Auftrags-LV vorgesehen waren. Die Mehrkosten aus allein diesen beiden Positionen der Leistungsgruppe „Gründungsarbeiten“ ergaben sich vor Berücksichtigung von Minderkosten zu € 68.526,22.

In der LG „Unterbauplanum ungebundene Tragschichten u. Bankette“ (+ € 110.622,43) konnten die massiven Mehrkosten auf die Unterleistungsgruppe „Ungebundene untere Tragschicht“ zurückgeführt werden. So wurde in Verbindung mit den unerwartet schlechten Bodenverhältnissen beinahe das Doppelte des entsprechenden Materials eingesetzt.

Wesentlich höhere Mengen in den LP „Reinigen Hochdruckwasser“, „Vorspritzen“ und „Vorspritzen Polymerbitumen“ führten in der LG „Bituminöse Trag- und Deckschichten“ zu Mehrkosten in Höhe von € 86.974,08. Zu Mehr- und Mindermaßen kam es in den Unterleistungsgruppen für „Bituminöse Tragschichten“ und „Asphaltbeton-Deckschichten“, sodass sich die LG-Mehrkosten in Summe auf € 71.196,45 beliefen.

Ergebnis

Die Kontrollabteilung kam zum Ergebnis, dass die Mehrkosten im Gewerk „Baumeisterarbeiten“ für die Abschnitte W5 und W6 im überwiegenden Maße durch die vorgefundenen Bodenverhältnisse ausgelöst wurden.

Doppelverbuchung

Eine in der digital geführten Kostenaufstellung identifizierte und im Zusammenhang mit den Baumeisterarbeiten W5 und W6 stehende Doppelverbuchung in Höhe von € 1.549,48 wurde der IVB zur Prüfung und Korrektur empfohlen. Diese wird der Empfehlung Folge leisten.

Bauteilcodes

Im Zuge der Beauftragung per Schlussbrief und Gegenschlussbrief wurde vereinbart, Leistungen unter Verwendung von Bauteilcodes/-gruppen abzurechnen. In diesem Zusammenhang konnte im Zuge der Prüfung festgestellt werden, dass es teils zu falschen Zuordnungen gekommen war. Die Kontrollabteilung teilte der IVB den Sachverhalt und die entsprechenden Positionen mit und empfahl, eine entsprechende Korrektur zu prüfen und ggf. durchzuführen. Die IVB informierte im Anhörungsverfahren, dieser Empfehlung zu folgen.

Baumeisterarbeiten
W13 - Auftrag und
Abrechnung

Die Arbeiten wurden in zwei Bauphasen durchgeführt. Im Dezember 2017 erfolgte die Fertigstellung und Eröffnung der Etappe 1b bis zur Endhaltestelle Technik West. Im Jahr 2018 wurde der verbliebene Teil der Wendeanlage in Form des dritten Gleises für die künftige Weiterführung der Regionalbahn bis nach Völs fertiggestellt.

Das zugeschlagene Angebot betrug € 1.655.062,48. Die Beauftragung der Leistungen erfolgte wiederum in Tranchen durch unterschiedliche Auftraggeber. Das Auftragsvolumen der IVB für den Straßen- und Gleisbau inkl. anteiliger Kosten für Baustellengemeinkosten betrug € 1.362.878,97.

Zum Abschluss der gegenständlichen Prüfung war die Schlussrechnung von der Bauleitung geprüft und freigegeben. Die finale Zahlungsanweisung durch die IVB war ebenfalls durchgeführt, die abschließende Eintragung des Schlussrechnungsbetrages in der digital geführten Kostenaufstellung für den Anteil der Kostengruppe „Straßenbau und Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten“ war jedoch noch ausständig. Die Kontrollabteilung empfahl die entsprechende Aktualisierung der digitalen Kostenaufstellung. Die IVB hat der Empfehlung zwischenzeitlich entsprochen.

Die Schlussrechnungssumme der Baumeisterarbeiten für den Anteil der von der IVB beauftragten Leistungen betrug € 1.226.571,95 und unterschritt die Beauftragungssumme um € 136.307,02 bzw. rd. 11,1 %. Des Weiteren wurde mit Verweis auf die vertraglichen Vereinbarungen eine Pönaleforderung in Abzug gebracht, wodurch sich der Gesamtzahlungsbetrag auf € 1.202.040,51 reduzierte.

HG „Straßen- und
Gleisbauarbeiten“

Die Baukosten verteilten sich auf drei Kostengruppen. Der Abzug der Pönaleforderung erfolgte in der Kostengruppe „Straßenbau u. Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten“ und reduzierte die zahlungswirksamen Kosten von € 1.187.550,59 auf € 1.163.019,15.

Kostengruppe	W13 in EUR
Straßenbau u. Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten	1.187.550,59
Fahrleitungen + Wandanker	33.340,69
Lichtsignalanlagen	5.680,67
Summe	1.226.571,95

Nachfolgend eine Gegenüberstellung des Angebots-LV mit der Schlussrechnung auf HG- und OG-Ebene. Im Gegensatz zu den Baumeisterarbeiten in den Abschnitten W5 und W6 waren für den Abschnitt W13 einerseits keine Änderungen der ursprünglichen LV-Massen und andererseits auch keine Mehrkostenforderungen in Form von Nachtrags- oder Zusatzangeboten festzustellen.

HG.O G	Bezeichnung	Angebots-LV in EUR	Schlussr.-LV in EUR	Differenz in EUR
01.00	Straßen- und Gleisbauarbeiten inkl. Gemeinkosten	1.374.372,14	1.206.542,29	-167.829,85
01	Straßen- und Gleisbauarbeiten	1.374.372,14	1.206.542,29	-167.829,85
02.01	Wasser, Gas	140.520,02	20.029,66	-120.490,36
02.02	Strom	16.950,66	0,00	-16.950,66
02	Leitungsumlegungen	157.470,68	20.029,66	-137.441,02
03.01	Wasserschaden (Versicherung)	123.219,66	0,00	-123.219,66
03	Wasserschaden (Versicherung)	123.219,66	0,00	-123.219,66
	Gesamtsumme	1.655.062,48	1.226.571,95	-428.490,53

Die Leistungsbeauftragung der IVB umfasste die HG 01 zzgl. anteiliger Gemeinkosten. Insofern waren in den HG 02 und HG 03 grundsätzlich keine Leistungsabrechnungen zu erwarten. Dennoch wurden in der HG 02 rd. 2.400 m² an Unterbauplanum für Fahrbahn und Abstellstreifen sowie für ungebundene obere Tragschicht abgerechnet. Diesbezüglich ließ sich feststellen, dass sich die gewählte Leistungsposition mit den spezifischen Eigenschaften nicht im Umfang der HG 01 fand und insofern über die in der HG 02 angebotenen Positionspreise abgerechnet wurde.

Die in der HG 03 verrechneten Kosten eines Wasserschadens waren darauf zurückzuführen, dass es im Zuge der Vorbereitung des Leistungsverzeichnisses für den Abschnitt W13 zu einem Wasserschaden im Abschnitt W7 – Technikerstraße kam. Die entsprechenden Leistungen der Schadensbehebung wurden folglich in das Leistungsverzeichnis W13 in Form einer eigenständigen Hauptgruppe übernommen. Die zuzuordnenden Kosten wurden mit der Versicherung abgerechnet und belasteten folglich nicht das Projektbudget.

Die Kontrollabteilung nahm eine vertiefende Einsicht bis auf Leistungspositionsebene vor und stellte dabei fest, dass wesentliche Mehrkosten in der HG 01 „Straßen- und Gleisbauarbeiten“ lediglich in den Leistungsgruppen „Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten“ (+ € 16.431,69) und „Regiearbeiten“ (+ € 6.295,22) zu verzeichnen waren. Geringfügige Überschreitungen gab es in den LG „Straßenausrüstung, Rückhaltesysteme“ und „Landschaftsbau“. In sämtlichen weiteren Leistungsgruppen waren geringe bis zum Teil wesentliche Mindermengen zu verzeichnen.

Zusätzliche, nicht berücksichtigte Adaptierungskosten

Nicht vom Umfang der abgerechneten Kosten für Baumeisterarbeiten umfasst war der Umbau von als „Schrägparker“ angelegten Parkplätzen zu „Längsparkern“ entlang der Nordseite der Technikerstraße im Abschnitt W13, die vom Beirat und anschließend vom Innsbrucker Stadtsenat und Gemeinderat im Jahr 2019 beschlossen wurden und über das Projektbudget des Regional- und Straßenbahnprojektes finanziert werden. Die diesbezüglich geschätzten Kosten wurden zum Zeitpunkt Oktober 2019 mit € 88.000,00 veranschlagt.

Abgleich Kostenaufstellung und Werkstättenmanagement IVB

Feststellungen und Empfehlungen hinsichtlich vorgenommener Eintragungen in die digitale Kostenaufstellung

Die Kontrollabteilung nahm im Abschnitt W5, Kostengruppe „Straßenbau und Gleisanlagen inkl. Abbruchkosten“ eine Stichprobe in Form einer Gegenüberstellung der in der digitalen Kostenaufstellung vorgenommenen Buchungen mit jenen des digitalen Werkstättenmanagements sowie mit den ausgehobenen Rechnungen vor.

In einem Fall konnte festgestellt werden, dass die Beauftragung mit € 4.475,10 in der digitalen Kostenaufstellung angegeben wurde, während die abgerechneten Kosten mit € 44.750,10 vermerkt waren. Im digitalen Werkstättenmanagement fand sich der korrekte Betrag in Höhe von € 4.475,10. Die Kontrollabteilung empfahl der IVB, eine entsprechende Korrektur innerhalb der digitalen Kostenaufstellung durchzuführen.

Für einen anderen Auftrag fehlten in der digitalen Kostenaufstellung drei Teilrechnungen, die im digitalen Werkstättenmanagement abgebildet waren. Im Zuge der Prüfung war die Kontrollabteilung auf weitere gleich gelagerte Fälle aufmerksam geworden. Des Weiteren war festzustellen, dass Buchungen teils mit, teils ohne Skontobetrag eingetragen waren.

Die Kontrollabteilung empfahl, in den konkreten Fällen eine Überprüfung der eingetragenen Buchungen und Rechnungen vorzunehmen und diese ggf. einer Korrektur zu unterziehen. Die Projektleitung der IVB sagte im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine entsprechende Bearbeitung zu.

5.6 Thematik „Kanalumlegungskosten“

Einführung

Im Zuge der baulichen Realisierung der Etappe 1b vom Fischerhäuslweg bis Peerhofstraße bzw. Technikerstraße waren umfangreiche Leitungsumlegungen im Trassenbereich des Regional- und Straßenbahnprojektes notwendig, die einen erheblichen Anteil an den Gesamtkosten bilden.

Den Protokollen der eingerichteten Steuerungs-, Arbeits- und Unterarbeitsgruppen konnte die Kontrollabteilung entnehmen, dass die Thematik der Leitungsumlegungen bereits zu einem frühen Projektzeitpunkt thematisiert wurde.

Die Kontrollabteilung ging auf die Frage der Kostenaufteilung für Leitungsumlegungen, konkret der Umlegung von Kanalbauten, bereits in ihrem vorgängigen Bericht zum Regional- und Straßenbahnprojekt des Jahres 2014 ein und legte die zum damaligen Zeitpunkt ergebnisoffene Diskussion dar, Leitungsbetreiber an den Kosten neuer Leitungsinfrastruktur zur beteiligen.

Kostenübernahme durch Stadt und Land

In der 3. Sitzung der Steuerungsgruppe vom Juni 2009 wurde beschlossen, dass die Kosten der notwendigen Leitungsumlegungen durch das Land und die Stadt und nicht durch die IKB AG zu tragen sind.

Notwendigkeit der Verlegung von Kanalbauten

Bereits kurz darauf wurden in einer der nachfolgenden Sitzungen die Kosten der Kanalverlegungen sowie deren Notwendigkeit in Frage gestellt und diskutiert. Man kam überein, die Abteilung Wasserwirtschaft des Amtes der Tiroler Landesregierung zur Klärung des Erfordernisses der Verlegung von Kanalbauten im Trassenbereich des Regional- und Straßenbahnprojektes hinzuzuziehen.

Begleitende
Kostenkontrolle und
-prognose

Im Rahmen der 8. Steuerungsgruppensitzung im August 2010 wurde über erhebliche Minderkosten im Gleis- und Straßenbau und Mehrkosten im Bereich der Leitungsumlegungen berichtet. Die Steuerungsgruppe kam überein, die Kostenentwicklung der Leitungsumlegungen und ihre Auswirkungen auf das Gesamtprojekt in Form monatlicher Kostenprognosen zu beobachten.

Überlegungen und
Verhandlungen zur
Kostentragung durch
Leitungsbetreiber

Ebenfalls zu diesem Zeitpunkt wurden u.a. Gespräche mit Leitungsbetreibern bzgl. einer Kostenbeteiligung geführt, welche insbesondere den „Neubauvorteil“ zum Thema hatten. Die betroffenen Leitungsbetreiber wie u.a. IKB AG und TIGAS waren jedoch nicht bereit, die durch das Regional- und Straßenbahnprojekt verursachten Kosten der Leitungsverlegungen zu tragen.

Von Seiten der Projektbetreiberin IVB und den Finanzierungspartnern Stadt und Land wurde argumentiert, dass die Leitungsbetreiber neue Leitungen anstelle der zum Teil in die Jahre gekommenen Infrastruktur erhalten würden (Stichwort „Instandhaltung“). Andererseits wurde darauf verwiesen, dass wenn der Grundstückseigentümer Umbauten im Straßenraum vornehme, die ggf. hierdurch ausgelösten Umbauten oder Verlegungen von Leitungsführungen vom jeweils betroffenen Leitungsbetreiber eigenständig durchzuführen und zu bezahlen seien. Die rechtliche Grundlage hierzu würde eine Gestattungsvereinbarung bilden, welche die Stadt bzw. das Land, die zum überwiegenden Teil Grundeigentümer der vom Bahnprojekt bzw. von den Leitungsumlegungen betroffenen Straßen sind, mit den Leitungsbetreibern getroffen hätten.

Dem wurde seitens der Leitungsbetreiber entgegengehalten, dass die IVB formal nicht als Dienstleister der Stadt und der Gemeinde tätig sei, sondern die Gleise als Projektbetreiberin selbstständig und somit als „Dritte“ im Straßenkörper von Stadt und Land verlege und folglich die jeweiligen Grundeigentümer nicht Verursacher der Baumaßnahmen und somit der Leitungsumlegungen seien. Insofern seien die Kosten für den Um- und Neubau von Leitungen durch den Verursacher zu übernehmen, d.h. über das Budget des Regional- und Straßenbahnprojektes zu finanzieren.

Im Februar 2014 betragen die veranschlagten Kosten aus Leitungsumlegungen rd. € 21,41 Mio. Auf Basis von Erfahrungswerten aus den bereits abgerechneten Abschnitten hatten sich nunmehr Mehrkosten in Höhe von rd. € 18 Mio. abgezeichnet.

„Neu-für-Alt“-Regelung
für Kanalbauten

In Form eines gemeinsamen Schreibens von Land und Stadt wurden die Kooperationspartner IVB und IKB AG im Dezember 2014 informiert, dass Übereinkunft bezüglich der Anerkennung projektrelevanter Kosten von Kanalumlegungen, welche den dominierenden Anteil an den Leitungsumlegungskosten einnehmen, innerhalb des Projektbudgets bestehe.

Hinsichtlich einer transparenten und nachvollziehbaren Kostenteilung mit klaren Abrechnungsmodalitäten wurde u.a. festgehalten, Kanalverlegungskosten grundsätzlich als Projektkosten anzuerkennen. Während die Umlegungskosten für die Etappen 1a und 2a (Leipzigerplatz – Hauptbahnhof – EKZ „west“/5. Gymnasium) vollständig anerkannt wurden, war für die weiteren Regionalbahnabschnitte in Richtung Ost und West eine Kostenteilung zwischen Stadt und Land auf der einen Seite und IKB AG auf der anderen Seite nach dem Prinzip „Neu-für-Alt“ vereinbart. Der

Kostenschlüssel wurde hierbei auf Basis einer Kostenaufstellung der IKB AG ermittelt und einer Sachverständigenprüfung durch die Abteilung Wasserwirtschaft – Siedlungswasserwirtschaft des Amtes der Tiroler Landesregierung unterzogen. Zusätzliche Kanalbauten im Bereich der Regionalbahntrasse stellten keine Projektkosten dar.

Kostenteilung für diverse weitere Leitungsumlegungen

Für sämtliche weitere Leitungsverlegungskosten in Regional- und Straßenbahnabschnitten gilt, dass Umlegungen im Gleis- und Straßenbereich über das Projektbudget finanziert werden und jene für Hausanschlüsse ab Gehsteigkante durch die Leitungsbetreiber zu tragen sind.

Kanalumlegungskosten Regionalbahnäste Etappe 1a

Hinsichtlich der Regionalbahnabschnitte der Etappe 1b bis zur Endhaltestelle Technik West (W5 - W7, W13) ergab sich eine Kostenaufteilung von 95/5 für das Regional- und Straßenbahnprojekt bzw. die IKB AG. Die Gesamtkosten für Kanalumlegungsarbeiten ergab sich zu € 2.973.181,77.

Abschnitte	Kanalkosten in EUR	Projektanteil in EUR	Anteil IKBAG in EUR
W5/W6 – Vögelebichl/Kranebitter Allee	193.065,96	183.412,66	9.653,30
W7 – Technikerstraße	2.483.354,74	2.359.187,00	124.167,74
W13 – Technik West	296.761,07	281.923,02	14.838,05
Summe	2.973.181,77	2.824.522,68	148.659,09

6 Anschaffung von neuen Straßenbahn-Triebwägen

6.1 Stand erste Projektprüfung aus dem Jahr 2013

Gesamtkosten und Finanzierung von 32 neuen Triebwägen

Zum Zeitpunkt der (ersten) Projektprüfung durch die Kontrollabteilung im Jahr 2013 waren von der IVB insgesamt 32 neue Straßenbahn-Triebwägen beschafft.

Dabei belief sich die gesamte Finanzierungssumme (inkl. Spezialwerkzeug und Ersatzteilkpaket) auf einen Gesamtbetrag von € 81,68 Mio. Diese Summe wurde durch Finanzierungsbeiträge der Stadt (€ 45,94 Mio.), des Landes (€ 34,93 Mio.) und der IVB selbst (€ 0,81 Mio.) abgedeckt.

Vermietung von zwei Triebwägen – Anrechnung von Vermietungserlösen – Empfehlung

Zwei der insgesamt 32 bis zum Jahr 2013 angeschafften neuen Straßenbahngarnituren waren zum Zeitpunkt der ersten Projektprüfung an eine oberösterreichische Verkehrsgesellschaft vermietet. Zum damaligen Prüfungszeitpunkt waren beide Mietverhältnisse bis 31.12.2015 befristet. Als Entgelt war ein jährlicher Betrag von € 150.000,00 vereinbart, wobei die Abrechnung und Bezahlung des Mietzinses in monatlichen Raten zu erfolgen hatte.

Nachdem die vermieteten Triebwägen von Stadt und Land finanziert worden sind, kamen die daraus erzielten Erlöse den beiden Finanzierungsträgern im Rahmen der Abrechnung von Infrastrukturaufwendungen der Regionalbahn zu Gute. Dabei beliefen sich die gesamten Mieterlöse bis 31.12.2012 auf einen Betrag von € 308.047,98. Von dieser Summe entfiel ein Anteil von € 211.452,71 auf die Stadt und ein Anteil von

€ 96.595,27 auf das Land. Diese vorgenommene Aufteilung anhand der Finanzierungsquoten der betreffenden Triebwägen war für die Kontrollabteilung nachvollziehbar.

Für die Jahre 2013 bis 2016 (die Mietverhältnisse wurden bis 31.03.2016 bzw. 30.04.2016 verlängert) vereinnahmte die IVB für die beiden Triebwägen Mieterlöse in einem Gesamtausmaß von € 987.500,00. Von dieser Gesamtsumme wurde ein Betrag von € 682.888,33 der Stadt und ein Betrag von € 304.611,67 dem Land zugeordnet. Dabei waren die nach den Finanzierungsquoten von Stadt und Land an den jeweiligen Triebwägen ermittelten Verteilungsprozentsätze für die Jahre 2013 bis 2015 für die Kontrollabteilung nachvollziehbar. Hinsichtlich der im Jahr 2016 von der IVB vorgenommenen Aufteilung der Mieteinnahmen ergab sich nach Einschätzung der Kontrollabteilung allerdings eine Differenz. Nach den von ihr angestellten Berechnungen wäre die Stadt Innsbruck mit einem zusätzlichen Betrag von € 2.046,67 zu entlasten (und im Gegenzug das Land mit diesem Betrag zu belasten) gewesen.

Die Kontrollabteilung empfahl der IVB, diesen Sachverhalt zu überprüfen und gegebenenfalls eine Berichtigung bei der nächsten Regionalbahnabrechnung herbeizuführen.

Im Anhörungsverfahren bestätigte die IVB, dass der aufgezeigte Betrag von € 2.046,67 in der Regionalbahnabrechnung per 31.12.2019 berücksichtigt worden sei.

6.2 Neuanschaffung (weitere) 20 Straßenbahn-Triebwägen

Weitere 20 Fahr-
betriebsmittel in
Beschaffung

Zum Zeitpunkt der vorgenommenen Prüfung befanden sich insgesamt 20 neue Triebwägen in Ankauf. Davon entfielen 11 neue Triebwägen auf die Region (Finanzierungsanteil 25 % Stadt / 75 % Land) und 9 neue Triebwägen auf den innerstädtischen Bereich (Finanzierungsverhältnis 2/3 Stadt und 1/3 Land).

EU-weite
Ausschreibung

Dieser Beschaffung ging eine EU-weite Ausschreibung voran. Konkret wurde ein so genanntes (zweistufiges) „Verhandlungsverfahren nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb“ im Sektorenoberschwellenbereich (gemäß § 192 Abs. 5 BVergG 2006 in Verbindung mit § 180 Abs. 1 Z 1 BVergG 2006) durchgeführt. Dies unter Beteiligung der von der IVB beauftragten und auch auf Vergaberecht spezialisierten Rechtsanwaltskanzlei.

Am 28.09.2015 kam es auf der Grundlage der definierten Zuschlagskriterien zur Entscheidung der Vergabe an den aus dem abgewickelten Vergabeverfahren hervorgegangenen Bestbieter. Die Auslösung der Bestellung erfolgte seitens der IVB am 30.11.2015.

Die vorgenommene Ausschreibung umfasste (ohne diverser optionaler Leistungsbereiche) die Lieferung von 20 Stk. fabriksneuen Niederflurstraßenbahnen, die präventive und korrektive Instandhaltung der Fahrzeuge für 16 Betriebsjahre sowie ein strategisches Ersatzteilpaket und diverse Spezialwerkzeuge.

Abrechnungsstand
zwischen IVB und
Stadt Innsbruck per
31.12.2019

Die Bestellsumme für diese 20 neuen Triebwägen (ohne Nebenkosten, Ersatzteilkpaket und Spezialwerkzeuge, Einbauten, Nachrüstungen etc.) belief sich auf einen Betrag von netto € 51.300.000,00.

Die Kontrollabteilung stellte bei der Abstimmung des Abrechnungs- bzw. Zahlungsstandes zwischen der IVB und der Stadt fest, dass bis zum Stichtag 31.12.2019 von den insgesamt 20 neu angeschafften Triebwägen die Anschaffungskosten für 13 Fahrzeuge gegenüber der Stadt vollständig abgerechnet waren. Die von der IVB an die Stadt in diesem Zusammenhang gerichteten Geldmittelanforderungen über einen Gesamtbetrag von € 20.199.375,00 waren seitens der Stadt mit einem (Teil-)Betrag von € 16.351.875,00 beglichen. Die dahingehenden Anforderungen vom Oktober und November 2019 über einen Gesamtbetrag von € 3.847.500,00 waren seitens der Stadt allerdings per 31.12.2019 aus budgetären Gründen unbeglichen.

Anschaffungs-
nebenkosten

Die (Anschaffungs-)Nebenkosten im Sinne von Ausschreibungskosten waren in der von der Projektleitung geführten Kostenzusammenstellung mit einem Gesamtbetrag von netto € 523.291,90 angegeben.

Von diesem Gesamtbetrag entfiel mit einer Summe von netto € 340.849,33 der größte Kostenblock auf die vergaberechtliche Begleitung durch die von der IVB beauftragte Rechtsanwaltskanzlei. Eine weitere wesentliche Summe von netto € 180.771,92 betraf die technische Beratung bezüglich der Anschaffung der neuen Triebwägen.

Vertragsstrafen

Der von der IVB beauftragte Lieferant der neuen Triebwägen kämpfte aufgrund verschiedener Umstände mit Lieferschwierigkeiten. Insgesamt kam es zu einer deutlichen Verzögerung bei der Lieferung bzw. Ab- und Inbetriebnahme der neuen Fahrbetriebsmittel.

Die im Fahrzeugbeschaffungsvertrag für einen derartigen Fall vorgesehenen (höchstmöglichen) Vertragsstrafen kamen zur Anwendung. Bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Prüfungshandlungen der Kontrollabteilung per 31.12.2019 waren die Pönalen für insgesamt 19 Triebwägen mit einem Gesamtbetrag von € 2.693.250,00 abgerechnet. Zu diesem Betrag kam noch eine zusätzliche Vertragsstrafe im Betrag von € 207.100,00, welche im Zusammenhang mit einer separat zwischen der IVB und dem Lieferanten abgeschlossenen Zahlungsvereinbarung festgelegt worden ist. Die Gesamtsumme an abgerechneten Vertragsstrafen belief sich somit zum Stichtag 31.12.2019 auf einen Betrag von € 2.900.350,00.

Bezüglich dem 20. Fahrzeug galt als maßgeblicher (Pönale-)Termin der 31.12.2019. Nach erhaltener Auskunft des bei der IVB zuständigen „Betriebsleiters Bahn“ rechnete dieser mit einer Auslieferung dieses 20. Fahrzeuges erst im Mai 2020. Somit war aus seiner Sicht sichergestellt, dass auch für dieses Fahrzeug die volle Vertragsstrafe (€ 128.250,00) anfallen werde. Eine Fakturierung des Pönales für dieses letzte Fahrzeug konnte per 31.12.2019 durch den beauftragten Lieferanten mangels Eintritt der maßgeblichen Termine noch nicht vorgenommen werden.

Bei Hinzurechnung der bereits per 31.12.2019 absehbaren Pönale für das letzte (20.) Fahrzeug (€ 128.250,00) ergibt sich eine Gesamtsumme an Vertragsstrafen im Zusammenhang mit der Beschaffung neuer Triebwägen von € 3.028.600,00.

Beschlüsse zur Verwendung der Vertragsstrafen

Zur Verwendung dieser Vertragsstrafen waren für die Kontrollabteilung die folgenden Beschlüsse des (Projekt-)Beirates relevant:

- Entsprechend dem Beschluss des Beirates vom 25.03.2019 dient ein Anteil der Pönalegutschriften der Bedeckung von Mehrkosten, welche bei der Beschaffung des Ersatzteilpaketes entstanden sind.
- Im Zuge der Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes ergibt sich für die IVB zur Sicherstellung der ausreichenden Stromversorgung für den Betrieb die Notwendigkeit der Errichtung zweier zusätzlicher Unterwerke (eines davon am Leipziger Platz und das andere am Terminal Marktplatz). In der Sitzung des Beirates vom 23.09.2019 wurde dahingehend festgelegt, dass die durch die Baumaßnahmen verursachten Kosten aus den im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeschaffung (aufgrund der Vertragsstrafen) resultierenden Minderkosten bedeckt werden.

Ersatzteilpaket und Spezialwerkzeuge

Im Zuge der Anschaffung der neuen Triebwägen wurden von der IVB auch ein Ersatzteilpaket und Spezialwerkzeuge im Gesamtbetrag von netto € 2.026.727,24 bestellt.

Zur Weiterverrechnung an die Stadt (und das Land) gelangte dabei allerdings lediglich ein Pauschalbetrag von netto € 1.400.000,00. Dies war damit begründet, dass das Ersatzteilpaket für die vorgenommene Ausschreibung lediglich grob definiert wurde (darauf bezog sich auch der anfängliche Budgetwert von netto € 1.400.000,00). Nach Feststehen des Lieferanten sei das Paket sodann näher spezifiziert worden. Die IVB habe bei der ersten Ausschreibung betreffend die bis 2013 angeschafften 32 Triebwägen festgestellt, dass es bei Nachbestellungen aufgrund von Neuproduktion kleiner Mengen zu großen Preisdifferenzen komme. Aufgrund dieser Erfahrung sei ein erweitertes Ersatzteilpaket zusammengestellt worden. Dieses würde zwar bei der Anschaffung Mehrkosten verursachen, bringe aber durch das Profitieren von Erstproduktionspreisen auf Dauer Einsparungen.

In der Sitzung des (Projekt-)Beirates vom 25.03.2019 wurde dahingehend festgelegt, dass die Mehrkosten zum Vergabebetrag von netto € 1.400.000,00 mittels der Pönaleforderungen gegenüber dem beauftragten Lieferanten aufgrund des Lieferverzuges aus der Fahrzeugbeschaffung abzudecken sind. Vor diesem Hintergrund war die Weiterverrechnungslogik an die Projektfinanzierungsträger für die Kontrollabteilung nachvollziehbar.

7 Ankauf Grundstück zur Errichtung einer (neuen) Remise

Ursprüngliche Überlegungen und ursprüngliches Budget

Fester Bestandteil des Regional- und Straßenbahnprojektes war von Beginn an die Notwendigkeit, eine neue (zusätzliche) Remise zu errichten. Dies aufgrund des Umstandes, dass die erhöhte Anzahl an Triebwägen am bestehenden Standort der IVB (in der Pastorstraße) nicht unterzubringen war.

Für dieses Vorhaben war ursprünglich ein Budgetwert von € 6,64 Mio. vorgesehen. Die Finanzierung wurde mit einer Hälftaufteilung zwischen Stadt und Land vereinbart. Dieser seinerzeitige Budgetbetrag beinhaltete allerdings lediglich eine grobe Schätzung von möglichen Errichtungskosten, da sehr viele Details zum Zeitpunkt der Schätzung nicht bekannt waren (bspw. Hallengröße, Anzahl der dort abzustellenden Fahrzeuge, Gebäudeform, Gleisanlagen der Zulaufstrecke etc.).

Für einen allfälligen Grundstücksankauf ist in diesem ursprünglichen Budgetansatz deshalb keine Vorsorge getroffen worden, da damals davon ausgegangen wurde, dass stadt- oder landeseigene Grundflächen für die IVB kostenlos für den Remise-Neubau herangezogen werden können. Diese Überlegung gestaltete sich im weiteren Projektverlauf als letztlich unzutreffend, da die IVB aktiv ein geeignetes Grundstück suchen bzw. auch ankaufen musste.

Bericht der IVB
12.06.2014

In Verbindung mit der neu zu errichten gewesenen Remise samt dem Erwerb eines Grundstücks nahm der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 10.07.2014 einen Bericht der IVB vom 12.06.2014 zustimmend zur Kenntnis. In diesem Bericht der IVB wurden die Errichtung einer neuen Remise bzw. auch die Bemühungen der Projektleitung, ein geeignetes Grundstück dafür zu finden, detailliert dargestellt. Auch sind in diesem Bericht die Vor- und Nachteile von einzelnen grundsätzlich in Frage kommenden Grundstücken dokumentiert worden. Abschließend wurden die Vorzüge des schlussendlich von der IVB angekauften Grundstückes in der Duilestraße 18 zusammengefasst.

Schätzung der
Errichtungskosten
(inkl. Grundstücks-
ankauf)

Vom Projektleiter der IVB wurden die (Gesamt-)Schätzkosten im Zusammenhang mit der Errichtung der Remise (inkl. Grundstücksankauf) mit einem Betrag von € 17.303.783,00 festgemacht. In Zusammenschau mit dem seinerzeitigen Budgetwert für die Errichtung der neuen Remise (€ 6,64 Mio.) ergab sich aufgrund der im Jahr 2014 angefertigten Schätzung (€ 17,31 Mio.) eine Budget-Überschreitung von € 10,67 Mio. Dazu wurde von der Projektleitung der IVB angemerkt, dass diese Überschreitung aus dem (damaligen) Guthaben im Projekt Regional- und Straßenbahn abgedeckt werden konnte.

Abrechnung der
Errichtungskosten
(inkl. Grundstücks-
ankauf)

Abgerechnet wurde der Bau der neuen Remise zufolge der von der Projektleitung geführten Kostenaufstellung mit einem Gesamtbetrag von € 16.390.427,84. Die Unterschreitung zum beschlossenen Gesamtbudget geht dabei im Wesentlichen darauf zurück, dass die in der Schätzkosten-Aufstellung enthaltene Position für die Deckentragfähigkeit im Bestand des Betriebshofes nicht (bzw. nur punktuell) beansprucht werden musste.

Gesamtkosten des
Grundstücksankaufes

Die Gesamtkosten des Grundstücksankaufs (inklusive der von der IVB bezahlten Nebenkosten) beliefen sich dabei auf eine Gesamtsumme von (netto) € 4.123.686,68.

Erhöhter m²-Preis

Für die angekaufte Grundstücksfläche (samt dem darauf befindlichem unterkellerten Lagerhaus einer vormaligen Spedition) im Ausmaß von 6.008 m² wurde ein Gesamtkaufpreis von € 3.811.432,00 vereinbart. Dies entspricht einem Preis pro m² Grundstücksfläche von (netto) € 634,39.

In Bezug auf diesen Kaufpreis waren sich die Projektverantwortlichen in der IVB darüber im Klaren, dass der m²-Preis bezüglich des Kaufgrundstückes überteuert war. Es habe allerdings keine tatsächlich in Betracht kommenden alternativen Grundstücke für die IVB gegeben. Der Geschäftsführer der IVB vertrat in der Sitzung des AR vom 10.04.2015 den Standpunkt, dass der erhöhte Kaufpreis vor dem Hintergrund der spezifischen Vorteile für die IVB rechtfertigbar wäre (u.a. künftige Kostenvorteile in der betrieblichen Praxis durch die kurze Distanz zum bestehenden Betriebshof).

Honorar für die Kaufvertragserrichtung und -abwicklung – teilweise Einpreisung in den Kaufpreis – Empfehlung

Die Errichtung und Abwicklung des Kaufvertrages erfolgte über einen von der Verkäuferseite beauftragten Rechtsanwalt. Die diesbezüglichen Kosten (ursprünglich 1,5 % des Bruttokaufpreises) waren von der Käuferin – also der IVB – zu bezahlen. Diese Honorarhöhe konnte von der IVB im Zuge von weiteren Verhandlungen auf 1,0 % des Bruttokaufpreises reduziert werden, was einem Betrag von netto € 45.432,00 entsprach.

Im Zuge ihrer weiteren Recherchen stellte die Kontrollabteilung fest, dass die Vertragsparteien offensichtlich übereinkamen, von dieser gesamten Honorarsumme lediglich ein Pauschalhonorar von netto € 20.000,00 in den Kaufvertrag aufzunehmen. Der verbleibende Honoraranspruch im Betrag von € 25.432,00 erhöhte den ursprünglich fixierten Gesamtkaufpreis für die Liegenschaft (€ 3.786.000,00) und wurde somit dem Nettokaufpreis zugeschlagen.

Die Kontrollabteilung erwähnte ausdrücklich, dass sie die Bemühungen des Projektleiters der IVB – unterstützt durch den Geschäftsführer der IVB – hinsichtlich der Reduzierung des Honorars für die Kaufvertragserrichtung anerkennt.

Die offenbar getroffene Übereinkunft, den reduzierten Honoraranspruch des Kaufvertragserrichters wie beschrieben abrechnungstechnisch aufzuteilen, war für die Kontrollabteilung aus sachlichen Überlegungen allerdings – unter Anführung von Gründen – nicht nachzuvollziehen.

Im Sinne einer transparenten Dokumentation von Honoraren sowie zur Vermeidung von zusätzlichen Kaufnebenkosten empfahl die Kontrollabteilung der IVB, die aufgezeigte Vorgehensweise zu überdenken und derartige Vereinbarungen künftig zu unterlassen.

Im Anhörungsverfahren wurde von der IVB darauf verwiesen, dass diese Aufteilung der reduzierten Vertragserrichtungskosten auf eine Forderung der Verkäuferin zurückzuführen gewesen wäre. Da die IVB als Käuferin in der defensiven Position gewesen sei, wurde diese Forderung der Verkäuferin erfüllt, um zu einem verlässlichen Vertragsabschluss zu kommen.

Honorar für die Immobilienvermittlung – Empfehlung

Bei der Anschaffung dieses Grundstückes war ein Immobilienvermittler involviert, an welchen letztlich ein 1,5 %iges Honorar vom Bruttokaufpreis (netto € 68.605,77) zur Auszahlung gelangt ist.

Das Kaufgrundstück war durch ein zwischen einer banknahen Leasinggesellschaft (Grundstückseigentümerin und Leasinggeberin) und einer Vermietungs-GmbH (Leasingnehmerin) abgeschlossenes Leasingverhältnis belastet. Dieses wurde im Zuge des Verkaufes an die IVB aufgelöst.

Bei ihrer Prüfung des Grundstücksgeschäftes wurde von der Kontrollabteilung auf eine gewisse „Doppelrolle“ des Immobilienvermittlers hingewiesen:

- Einerseits schien die konkrete Ansprechperson beim Immobilienvermittler (einer GmbH & Co KG) zum Zeitpunkt des Grundstücksankaufes als einer von drei Kommanditisten in dieser GmbH & Co KG sowie als Gesellschafter-Geschäftsführer der Komplementär-GmbH auf.
- Andererseits war die konkrete Ansprechperson beim Immobilienvermittler zum Zeitpunkt des Grundstücksankaufes 1/3-Gesellschafter der Leasingnehmerin (also der Vermietungs GmbH) des Kaufgegenstandes.

Nach dem Dafürhalten der Kontrollabteilung war der Liegenschaftsverkauf für den Immobilienvermittler durch die aufgezeigte Doppelrolle auf beiden Seiten vorteilhaft. Als 1/3-Gesellschafter der Leasingnehmerin partizipierte er aufgrund der im Kaufvertrag festgeschriebenen Kaufpreisaufteilung von einem möglichst positiven Kaufpreis. Als Kommanditist der Vermittlungs-GmbH & Co KG bzw. als Gesellschafter-Geschäftsführer der Komplementär-GmbH profitierte er zudem vom Vermittlungshonorar für einen Vermittlungsgegenstand, zu dem er geschäftliche Verbindungen hatte.

Diese von der Kontrollabteilung aufgezeigten geschäftlichen Verflechtungen waren in den ihr bereitgestellten Prüfungsunterlagen nicht dokumentiert. Diesen Umstand erwähnte die Kontrollabteilung aus dem Grund, da ihrer Einschätzung nach aus diesem Ansatzpunkt heraus womöglich ein zusätzliches Verhandlungspotential für eine Reduzierung der Kaufnebenkosten in Form des Vermittlungshonorars bestanden hätte.

Die Kontrollabteilung empfahl der IVB für künftige Grundstücksankäufe unter Beteiligung eines Immobilienmaklers, derartige geschäftliche Verbindungen zu eruieren, zu berücksichtigen und in die Verhandlungen betreffend eine allfällige Vermittlungsprovision miteinzubeziehen. Im Anhörungsverfahren sagte die IVB zu, der ausgesprochenen Empfehlung (künftig) nachzukommen.

8 Projektfinanzierung durch die Stadt Innsbruck

8.1 Auszahlungssituation

Voranschlagspost im
Außerordentlichen
Haushalt

Die Stadt Innsbruck wickelte ihre Zahlungen für das Regional- und Straßenbahnprojekt im Außerordentlichen Haushalt über die eigens eingerichtete Voranschlagspost (Vp.) 5/875000-775130 – IVB – Kap. Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem ab.

Die Kontrollabteilung erwähnte ergänzend, dass es ab dem Haushaltsjahr 2017 infolge der Einführung der neuen Buchhaltungssoftware „GeOrg“ zu einer Bereinigung bzw. Zusammenfassung von Voranschlagsposten gekommen ist. Seit dem Jahr 2017 erfolgen Zahlungen betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt an die IVB über die Vp. 5/875000-775010 – IVB – Kapitaltransfers an Unternehmen.

Gesamtauszahlungen im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt 2005 bis 2019

Bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Prüfungshandlungen der Kontrollabteilung zur gegenständlichen zweiten Projektprüfung per 31.12.2019 stellte sich die Auszahlungssituation in Bezug auf die obige Voranschlagspost wie folgt dar:

Vp. 5/875000-775130 (Außerordentlicher Haushalt) IVB - Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem				
Thematische Zusammenfassung der Auszahlungen				
Auszahlung für	2005 - 2013	2014 - 2019 ¹⁾	Gesamt 2005 - 2019 ¹⁾	
			absolut	in %
Anschaffung neue Strab-TW (inkl. Spezialwerkzeug u. Ersatzteilpaket)	45.938.533,46	16.984.964,64	62.923.498,10	30,11%
Infrastruktur Regional- und Straßenbahn	32.572.866,25	73.730.394,19	106.303.260,44	50,86%
Ankauf Dieselbusse	18.864.287,33	14.533.322,68	33.397.610,01	15,98%
Ersatzanschaffung 10 Dieselbusse	3.434.575,96	211.078,80	3.645.654,76	1,74%
Hauptuntersuchung neue Trams	1.219.587,81	1.300.682,08	2.520.269,89	1,21%
Honorar Betreuung Veranlagung	169.709,18	35.135,24	204.844,42	0,10%
Summe	102.199.559,99	106.795.577,63	208.995.137,62	100,00%

¹⁾ ab 2017 AO-Soll zu Vp. 5/875000-775010 infolge Postenbereinigung

²⁾ Beträge 2017 bis 2019 ohne MÖSt-Mittel-Verrechnung

In den Jahren 2014 bis 2019 wurden von der Stadt über die angeführte Vp. Auszahlungen im Gesamtausmaß von € 106.795.577,63 durchgeführt. Bei Berücksichtigung der Auszahlungssumme der Jahre 2005 bis 2013 (€ 102.199.559,99) ergibt sich ein für die 15-jährige Zeitspanne von 2005 bis 2019 kumulierter Auszahlungsbetrag von insgesamt € 208.995.137,62.

Von der in den Jahren 2014 bis 2019 seitens der Stadt über die genannte(n) Vp.(s) zur Auszahlung gelangten Gesamtsumme von € 106.795.577,63 entfällt ein betragslicher Anteil von € 16.984.964,64 auf die Anschaffung von zusätzlichen neuen Fahrbetriebsmitteln und ein Gesamtbetrag von € 73.730.394,19 auf die Errichtung von (neuer) Infrastruktur für das Regional- und Straßenbahnprojekt.

Diese beiden inhaltlichen Bereiche bzw. Zahlungssummen an die projektumsetzende IVB waren für die nunmehrige zweite Projektprüfung der Kontrollabteilung relevant.

8.2 Vereinbarte Finanzierungsanteile Stadt und Land

(Finanzierungs-)
Tabelle
„RegBFinanz-0_Rev.3“

Die zwischen Stadt und Land betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt gehandhabte Finanzierungsaufteilung der Projektkosten geht letztlich auf ein Verhandlungsergebnis zurück, welches auf der Seite der Stadt in der Sitzung des GR vom 21.12.2007 dokumentiert bzw. beschlossen worden ist.

Im Hinblick auf die Projektfinanzierung wurde in dieser Sitzung die so genannte (Finanzierungs-)Tabelle „RegBFinanz-0_Rev.3“ beschlossen, in der die Finanzierungsverteilung der ermittelten Projektkosten festgelegt worden ist.

Wie bereits bei der vorigen Prüfung im Jahr 2013 erwähnt, ist diese (Finanzierungs-)Übersicht aus dem Grund von großer Bedeutung, da sie (bis heute) die maßgebliche Basis für die Verteilung der Finanzierungslasten zwischen der Stadt und dem Land darstellt.

Unterschiedliche
Finanzierungsschlüssel

Abhängig von der inhaltlichen Zuordnung (allen voran Infrastruktur Regionalbahn/Straßenbahn, Fahrbetriebsmittel Regionalbahn/Straßenbahn, Remise) wurden zwischen den Finanzierungsträgern konkrete Abrechnungsschlüssel über das Ausmaß ihrer jeweiligen Finanzierungsbeteiligung festgelegt.

8.3 Zahlungsverkehr zwischen Stadt Innsbruck und IVB 2014 bis 2019

Zahlungsabwicklung
Finanzierungsbeiträge
über Baugirokonten

Bezüglich der Geldmittelanforderungen der IVB an die Stadt (und an das Land) wurde die von der Gesellschaft seit dem Jahr 2009 praktizierte Vorgangsweise auch für die prüfungsgegenständlichen Jahre 2014 bis 2019 fortgeführt.

Dies insofern, als von der IVB bei einer Bank zwei Baugirokonten mit den Unterbezeichnungen „Regionalbahn“ und „Straßenbahn“ eingerichtet worden sind. Die von der IVB nach dem gegebenen Bau- bzw. Bestellfortschritt veranlassten Geldmittelanforderungen an die Projektfinanzierungsträger Stadt und Land erfolgen auf diese beiden Girokonten.

Der effektive Zahlungslauf im Projekt gestaltet sich in der Weise, als von der IVB zu begleichende Lieferantenrechnungen (grundsätzlich) zunächst über ein Girokonto der IVB (zumeist eines der Hauptgirokonten der IVB) bezahlt werden. Im Anschluss erfolgt die Entlastung des (Haupt-)Girokontos der IVB durch (Bedeckungs-)Überträge von den zur Projektfinanzierung eingerichteten Baukonten.

Gepflogenes
Abrechnungs-
procedere der IVB

Die auf die Finanzierungsträger Stadt und Land entfallenden Finanzierungsanteile werden von der IVB im Wege einer Excel-Datei, welche automationsunterstützt auf der Grundlage des jeweils vorherrschenden Bau- bzw. Bestellfortschrittes erstellt wird, abgerechnet bzw. eingefordert. Diese Excel-Abrechnung wurde/wird von der IVB grundsätzlich monatlich erstellt bzw. aktualisiert und pro Wirtschaftsjahr geführt.

Entwicklung
Kontostände
Baugirokonten

Die Durchsicht der beiden eingerichteten Baugirokonten mit dem Fokus auf die jeweilige Entwicklung des Kontostandes bzw. allfällige Sollzinsen zeigte, dass diese im maßgeblichen Prüfungszeitraum 2014 bis 2019 (bis auf einen unbedeutenden Ausnahmefall) auf Habenbasis geführt worden sind.

Weiterverrechnung
Habenzinsen an
Finanzierungsträger

Bei der Verifizierung der von der IVB vorgenommenen Abrechnungen war für die Kontrollabteilung ersichtlich, dass die in Verbindung mit den beiden Girokonten erzielten Habenzinsen an die Finanzierungsträger weitergereicht bzw. diesen rechnerisch gutgeschrieben worden sind. Dies erfolgte im Ausmaß von 2/3 für die Stadt und 1/3 für das Land.

Aufgrund des Umstandes der rechnerischen Gutschrift der Habenzinsen der beiden Baugirokonten an die beiden Projektfinanciers bzw. des Nicht-Verrechnens bzw. Nicht-Anfalles von Sollzinsen war für die Kontrollabteilung davon auszugehen, dass die von der IVB an die Stadt im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt gerichteten Abrechnungen bzw. Geldmittelanforderungen (grundsätzlich) ordnungsgemäß beglichen wurden.

„Angespannte“
Zahlungssituation bei
der Stadt Innsbruck
zum Jahresende 2019
im Zusammenhang
mit Geldmittelan-
forderungen der IVB

Zum Zeitpunkt der Einschau der Kontrollabteilung Ende des Jahres 2019 gestaltete sich die Zahlungssituation der Stadt an die IVB jedoch aus budgetären Gründen angespannt. Dies insofern, als Geldmittelanforderungen der IVB an die Stadt im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt von ihr nicht mehr vollständig beglichen wurden bzw. eine Bezahlung von der Stadt erst im Jahr 2020 in Aussicht gestellt worden ist. Von der Kontrollabteilung wurde dahingehend ein zum Jahresende 2019 ausständiger Gesamtbetrag von ca. € 4,8 Mio. errechnet.

Die Kontrollabteilung zeigte sich bei der Stadt einerseits verwundert über die Höhe und die Zeitspanne der zum Jahresende 2019 unbeglichenen Geldmittelanforderungen der IVB (Stichwort: Nachtragskredit). Andererseits waren für die Kontrollabteilung bis zum Abschluss ihrer Prüfungshandlungen keine dementsprechenden Finanzierungskosten festzustellen, welche allenfalls durch die verspäteten Zahlungen der Stadt bei der IVB entstehen könnten.

Cash-Pooling-
Transaktionen
der IVB –
Empfehlung

Bei der Durchsicht der Kontobewegungen der Jahre 2013 bis 2019 hinsichtlich der beiden Baugirokonten wurde für die Kontrollabteilung eine zum Jahresende 2016 von der Stadt geleistete Zahlung auffällig. Dies insofern, als von der Stadt am 19.12.2016 ein Betrag von € 10.000.000,00 auf das Baugirokonto „Regionalbahn“ zur Auszahlung freigegeben worden ist. Dieser Auszahlung ging eine Geldmittelanforderung der IVB vom 14.12.2016 voraus, mittels welcher die IVB den angeführten Betrag abgerufen hat. Die näheren Hintergründe des Zustandekommens dieser Zahlung der Stadt an die IVB wurden von der Kontrollabteilung aus ihrer Sicht beschrieben.

In Verbindung mit dieser Zahlung der Stadt stellte die Kontrollabteilung fest, dass von der IVB im weiteren zeitlichen Verlauf Veranlagungen im Rahmen von Cash-Pooling-Transaktionen im IKB AG-Konzern vorgenommen worden sind.

Die Kontrollabteilung ging davon aus, dass die IVB für diese vorgenommenen Veranlagungen im Wege der Bereitstellung dieser Gelder für den IKB AG – Cash-Pool Zinserträge lukrieren konnte. Zu diesen Zinserträgen merkte die Kontrollabteilung an, dass eine Gutschrift an die Stadt bei den von der IVB erstellten Infrastruktur-Abrechnungen allerdings nicht feststellbar war.

Nachdem die auf den Baugirokonten erwirtschafteten Zinserträge von der IVB an die Projektfinanciers weitergereicht werden/wurden, empfahl die Kontrollabteilung der IVB, diese Vorgehensweise auch im Zusammenhang mit den Zinserträgen aus den aufgezeigten Cash-Pooling-Transaktionen in Erwägung zu ziehen.

Dazu berichtete die IVB in ihrer abgegebenen Stellungnahme, dass der Empfehlung Folge geleistet worden sei. Die Zinserträge aus dem Cash-Pooling wären in der ersten Regionalbahnabrechnung im Jahr 2020 bei der Stadt Innsbruck berücksichtigt worden.

8.4 Bedeckung der Zahlungen im städtischen Budget

Eigenmittel
(bis zum Jahr 2016)

Die Stadt Innsbruck war in der Lage, ihre durch die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes an die IVB zu leistenden Gesellschafterzuschüsse bis zum Jahr 2016 aus Eigenmitteln zu bedecken. Diese Eigenmittel stammten im Wesentlichen aus dem Verkauf eines zweiten Teiles von Aktien der Stadt an der IKB AG an die TIWAG.

Fremdmittel
(seit dem Jahr 2016) –
Kreditengagements bei
der EIB

Seit dem Jahr 2016 sind von der Stadt zur Bedeckung ihrer Projektzahlungen (auch) Fremdmittel aufgenommen worden. Diese Kreditmittel wurden von ihr bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) beansprucht. Zum Stichtag 31.12.2018 belief sich der Schuldenstand der Stadt bei der EIB auf eine Gesamtsumme von € 95.000.000,00 (Beanspruchung € 33.500.000,00 im Jahr 2016, € 16.500.000,00 im Jahr 2017 und € 45.000.000,00 im Jahr 2018).

Im Rahmen der dahingehenden (Rahmenkredit-)Vertragswerke ist es für die Stadt als Kreditnehmerin möglich, bei der EIB als Kreditgeberin Kreditmittel bis zu einer Gesamtsumme von € 150.000.000,00 zur Finanzierung von Ausgaben betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt abzurufen. Diese Kreditmittelaufnahme für das gegenständliche Projekt wurde vom Gemeinderat in seiner Sitzung vom 14.07.2016 auf der Grundlage einer vom zuständigen Referat der MA IV erstellten Vorlage vom 04.07.2016 (mit umfassenden Erläuterungen und Anlagen) bewilligt.

GR-Beschluss
vom 13.12.2018 –
Abänderungsbeschluss
im Hinblick auf
Verwendungsweck der
EIB-Kreditmittel

In Verbindung mit dem ursprünglichen Beschluss des GR vom 14.07.2016 ist bezüglich der Kreditmittelverwendung auffällig, dass ein wesentlicher Teil der im Jahr 2018 beanspruchten Kredite (€ 45.000.000,00) buchhalterisch für das Projekt „Neustrukturierung Patscherkofelbahn“ (€ 25.000.000,00) Verwendung fand. Dies trotz des Umstandes, dass der damalige GR-Beschluss sowie die zwischen EIB und Stadt unterfertigten (Finanzierungs-)Verträge die Geldmittelverwendung für das Regional- und Straßenbahnprojekt vorsehen.

Dahingehend fasste der GR in seiner Sitzung vom 13.12.2018 einen Abänderungsbeschluss. Dies in der Weise, dass ein Kreditvolumen in der Größenordnung von rd. € 50.000.000,00 des gesamten bei der EIB beanspruchbaren Kreditbetrages (€ 150.000.000,00) auch für andere Zwecke Verwendung finden kann. Dies allerdings nach der Maßgabe, dass eine alternative Mittelverwendung wiederum Projekte betrifft, welche in den Budgetabschnitten 85 – 89 abwickelbar und somit (nach damaligem Wissensstand) nicht maastricht-schädlich sind (bspw. Projekt Neustrukturierung Patscherkofel).

Inhaltlich begründet wurde dieser Beschluss bzw. die Anpassung des dahingehenden GR-Beschlusses vom 14.07.2016 von der MA IV in ihrer Amtsvorlage vom 26.11.2018 damit, dass sich bezüglich der Ausfinanzierung des Regional- und Straßenbahnprojektes aller Voraussicht nach ein geringerer Finanzierungsbedarf ergeben werde. Dies werde sich in Bezug auf die EIB-Finanzierungsvereinbarungen mit einem Minderverbrauch von rd. € 50.000.000,00 auswirken. Um dieses bei der EIB beanspruchbare Kreditvolumen nicht verfallen zu lassen und sich künftig abzeichnende Finanzierungserfordernisse in anderen Bereichen bedecken zu können, wurde die oben beschriebene Lockerung des Verwendungszweckes von der Fachdienststelle vorgeschlagen und vom GR letztlich

beschlossen. Dabei wurde von der MA IV ausdrücklich darauf hingewiesen bzw. auch anhand eines E-Mailverkehrs nachgewiesen, dass dies mit der EIB als kreditgebender Stelle abgeklärt worden ist.

Einhaltung der „50%-Regel“ gemäß den Verträgen mit der EIB

Aus den in dieser Sache von der Kontrollabteilung gesichteten Prüfungsunterlagen ging hervor, dass bei der ursprünglichen Bemessung des EIB-Gesamtkreditbetrages davon ausgegangen worden ist, dass die Gesamtkosten für das Regional- und Straßenbahnprojekt in den Finanzierungsverträgen mit einem Betrag von rd. € 335.000.000,00 veranschlagt worden sind. Der von der EIB maximal mögliche Kreditbetrag ist dabei mit einer Summe von € 150.000.000,00 festgelegt worden. In den relevanten (Finanzierungs-)Verträgen mit der EIB ist betreffend den maximalen Kreditbetrag die Voraussetzung festgehalten, dass die gesamte EIB-Kreditsumme 50 % der veranschlagten Projektkosten nicht übersteigen darf. Aus der Abklärung mit der EIB ging hervor, dass solange die Gesamtprojektkosten mindestens bei einem Betrag von € 300.000.000,00 zu liegen kommen, seitens der EIB vertragsgemäß ein Kreditbetrag von maximal € 150.000.000,00 zur Verfügung gestellt wird. Diese Bedingung war nach Einschätzung des in der MA IV zuständigen Referatsleiters entsprechend der damals vorliegenden Planzahlen erfüllt.

Aus dem E-Mailverkehr mit der EIB ging weiters hervor, dass solange die obige 50 %-Regel eingehalten wird, von der EIB kein Nachweis verlangt wird, dass ihre Kreditauszahlungen an die Stadt direkt in Zahlungen der Stadt für das Projekt Regional- und Straßenbahn fließen.

Gesamtprojektkosten-nachweis über zumindest € 300,0 Mio. gegenüber der EIB – Zweifel der Kontrollabteilung – Empfehlung

Bei detaillierter Prüfung der maßgeblichen (Finanzierungs-)Verträge mit der EIB kamen für die Kontrollabteilung Zweifel auf, ob die Stadt (bzw. die IVB) gegenüber der EIB einen Verwendungsnachweis über eine Gesamtprojektkostensumme von zumindest € 300.000.000,00 erbringen wird können. Das wäre nämlich die Voraussetzung für die Beanspruchung des maximalen Kreditbetrages von € 150.000.000,00.

Die dahingehenden Bedenken begründete die Kontrollabteilung mit einzelnen Formulierungen in den (Finanzierungs-)Verträgen mit der EIB hinsichtlich anrechenbarer Gesamtprojektkosten. Von der Kontrollabteilung wurde insbesondere auf maßgebliche Vertragsformulierungen verwiesen, wonach lediglich die Beschaffung der 20 neuen Triebwägen (nicht jedoch die Anschaffung der ersten 32 Triebwägen) bzw. erst Investitionen ab 2010 von der EIB als Projektkosten anerkannt werden.

Letzten Endes ergab sich nach Meinung der Kontrollabteilung bei strenger Anwendung der in den beiden (Finanzierungs-)Verträgen mit der EIB verankerten Formulierungen ein Nachweispotential von (Gesamt-)Projektkosten im Ausmaß von € 201,40 Mio. Bei Anwendung der erwähnten 50 %-Regel wäre für die Stadt somit lediglich eine maximale Kreditsumme bei der EIB im Ausmaß von € 100,70 Mio. möglich.

Für den Fall, dass die Stadt weitere Kreditaufnahmen bei der EIB aus dem beschriebenen Kreditengagement plant, empfahl die Kontrollabteilung der zuständigen Dienststelle in der Stadt (MA IV – Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft) dahingehende Abklärungen bzw. Abstimmungen vorzunehmen. Dies vor dem Hintergrund, dass zum Stichtag 31.12.2018 bei der EIB bereits eine Gesamtkreditsumme von € 95,00

Mio. beansprucht war und es nach den Berechnungen der Kontrollabteilung denkmöglich erschien, dass nur mehr ein Nachweispotential für einen Restkreditbetrag bei der EIB in Höhe von ca. € 5,00 Mio. bestand.

In der dazu abgegebenen Stellungnahme bestätigte das Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV die Wahrnehmungen der Kontrollabteilung. Als Folge daraus ist die weitere Kreditaufnahme bei der EIB auf den berechneten Betrag begrenzt worden. Konkret wurde im April 2020 die 6. und letzte Kredittranche in Höhe von € 5,96 Mio. beansprucht. Eine Anfrage bei der EIB, ob eine Abweichung von der „50 %-Regel“ möglich wäre und seitens der Stadt Innsbruck für einen Verwendungsnachweis ihre tatsächlichen (Projekt-)Kosten herangezogen werden könnten, sei von ihr negativ behandelt worden.

An die EIB bezahlte
„Vorabgebühr“ über
den Gesamtkredit-
betrag von
€ 150,0 Mio. –
Empfehlung

Damit im Zusammenhang stehend erwähnte die Kontrollabteilung, dass entsprechend der in den beiden (Rahmen-)Finanzierungsverträgen (über zuerst € 50.000.000,00 und sodann weiters € 100.000.000,00) die Bezahlung einer so genannten „Vorabgebühr“ im Ausmaß von 0,10 % vorgesehen war. Von der Stadt war diese Gebühr jeweils anlässlich der ersten (Abruf-)Tranchen der beiden Rahmenkreditverträge von der jeweiligen Rahmenkredithöhe zu entrichten. Zum Prüfungszeitpunkt der Kontrollabteilung war seitens der Stadt Innsbruck somit die gesamte Vorabgebühr in Höhe von € 150.000,00 an die EIB bezahlt.

Bezüglich des nach Einschätzung der Kontrollabteilung denkbaren Umstandes, dass der zweite Rahmenkreditvertrag (€ 100.000.000,00) von der Stadt wohl nicht gänzlich beansprucht werden kann, ergibt sich für diese Vorabgebühr eine für die Stadt ungünstige Situation. Dies insofern, als von der Stadt auf der Grundlage der maßgeblichen vertraglichen Bestimmungen eine Vorabgebühr in Höhe von € 100.000,00 bezahlt werden musste, obwohl – so wie es sich für die Kontrollabteilung abzeichnete – aus diesem zweiten Rahmenkreditvertrag lediglich eine deutlich geringere Kreditsumme für die Stadt abrufbar sein wird.

Auch wenn die Chancen vom vertraglichen Standpunkt aus betrachtet nach Einschätzung der Kontrollabteilung dafür als schlecht einzustufen sind, wurde von ihr dennoch empfohlen, mit der EIB über eine (zumindest teilweise) Rückerstattung der Vorabgebühr für von der Stadt nicht beanspruchte Kreditmittel zu verhandeln.

Dazu informierte das Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV im Anhörungsverfahren darüber, dass gemäß Mitteilung der EIB eine Rückvergütung vertraglich nicht vorgesehen und somit nicht möglich wäre.

Kosten
EIB-Vertragsprüfung
bei der IVB –
Empfehlungen

Die (Finanzierungs-)Verträge wurden zwischen der EIB und der Stadt abgeschlossen. Dennoch kommt auch der IVB in dieser Finanzierungs-konstellation eine wesentliche Rolle – nämlich jene der Projektumsetzungsverantwortlichen – zu. Aus diesem Grund wurde die IVB im Wege eines so genannten Projektdurchführungsvertrages (Vertragspartner sind die EIB, die Stadt und die IVB) in die zwischen der EIB und der Stadt bestehenden Vertragsbeziehungen eingebunden.

Die Kontrollabteilung stellte bei ihrer Prüfung fest, dass die IVB anlässlich der Notwendigkeit zur Unterfertigung des Projektdurchführungsvertrages einen externen Berater mit der Überprüfung der Vertragswerke beauftragt hatte. Unter dem Titel „Begutachtung Verträge Projekt Tram/Regionalbahn“ stellte das Beratungsunternehmen eine Rechnung über den Betrag von netto € 15.000,00 an die IVB.

Bei der Überprüfung dieser Faktura war für die Kontrollabteilung der in der Rechnung angeführte lange Leistungszeitraum (01.07.2015 – 30.06.2016) auffällig; dies vor allem auch aufgrund des Umstandes, dass auf der Seite der Stadt Innsbruck die Prüfung der EIB-Verträge (erst) ab Ende März 2016 stattgefunden hatte.

Eine dahingehende Abklärung bei der IVB brachte das Ergebnis, dass lediglich ein Betrag von € 8.500,00 die EIB-Thematik betreffe. Der restliche Betrag von € 6.500,00 würde auf diverse (andere) Beratungsleistungen im angeführten Leistungszeitraum entfallen.

Nachdem von der IVB die Gesamtkosten (netto € 15.000,00) im Rahmen der Regionalbahn-Abrechnung berücksichtigt worden sind, empfahl die Kontrollabteilung der IVB, eine entsprechende Korrektur in den Regionalbahn-Abrechnungsunterlagen herbeizuführen. Dies insofern, als nach Meinung der Kontrollabteilung die bisherige Weiterverrechnung (an Stadt und Land) um den Betrag von netto € 6.500,00 zu kürzen war. Im Anhörungsverfahren bestätigte die IVB, dass der falsch verbuchte Betrag von € 6.500,00 in der Regionalbahnabrechnung per 31.12.2019 korrigiert worden sei.

Aus der Rechnungslegung des Beratungsunternehmens ging die von der IVB bekannt gegebene Leistungsaufteilung nicht hervor. Dies deshalb, da der gesamte Rechnungsbetrag von netto € 15.000,00 der Leistung „Begutachtung Verträge Projekt Tram/Regionalbahn“ zugeschrieben worden ist.

Die Kontrollabteilung empfahl der IVB in künftig allenfalls ähnlich gelagerten Fällen, auf eine getrennte oder zumindest abgrenzbare Rechnungslegung (in Abhängigkeit verschiedener erbrachter Leistungen) zu achten. Dazu kündigte die IVB in ihrer abgegebenen Stellungnahme an, vom betroffenen Lieferanten eine abgrenzbare Abrechnung einzuholen.

8.5 Steuerlicher Querverbund (Vorzugsdividende)

IKB AG-Konzern –
Gruppenbesteuerung

Die IVB ist in das im IKB AG-Konzern praktizierte Gruppenbesteuerungsmodell eingebettet, indem Verluste der IVB mit Gewinnen des Konzerns ertragsteuerlich ausgeglichen werden. Die Stadt und die TIWAG als Aktionäre der IKB AG erhalten dabei auf der Grundlage separater (Syndikats-)Vereinbarungen – neben einer „laufenden Dividende“ und einer „Vorzugsdividende Flughafen“ – eine „Vorzugsdividende Regionalbahn“.

Vorzugsdividende(n)
Regionalbahn für die
Jahre 2008 bis 2018

Wie auch bei der ersten Projektprüfung im Jahr 2013 nahm die Kontrollabteilung eine Verifizierung der Berechnungsdetails im Zusammenhang mit den in den Jahren 2013 bis 2018 zur Ausschüttung gelangten Vorzugsdividenden betreffend das Regional- und Straßenbahnprojekt vor.

Für die Geschäftsjahre 2008 bis 2018 (also inkl. Stand letzte Prüfung) schüttete die IKB AG an die Stadt unter dem Titel „Vorzugsdividende Regionalbahn“ eine Gesamtsumme von € 7.432.904,12 aus. An die TIWAG stellte die IKB AG für diesen Zeitraum eine dahingehende Gesamtsumme von € 5.097.584,07 flüssig.

Somit belief sich die seitens der IKB AG als „Vorzugsdividende Regionalbahn“ bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Prüfungshandlungen der Kontrollabteilung Ende Dezember 2019 ausbezahlte Summe auf einen Betrag von € 12.530.488,19.

Festlegung
Vorzugsdividende
Regionalbahn für das
Jahr 2018 auf der
Grundlage von
Schätzwerten –
Empfehlung

Bezüglich der für das Jahr 2018 zur Auszahlung gelangten Vorzugsdividende Regionalbahn zeigte sich die Kontrollabteilung zunächst verwundert darüber, dass im Unterschied zu den Vorjahren „gerade“ Beträge zur Auszahlung gelangt sind (€ 1.100.000,00 für Stadt bzw. € 670.000,00 für TIWAG).

Im Zuge der weiteren Recherchen stellte sich heraus, dass es sich bei den für das Jahr 2018 ausbezahlten Vorzugsdividenden um geschätzte Beträge handelte. Die Notwendigkeit einer diesbezüglichen Abschätzung der Vorzugsdividenden (bzw. der zugrundeliegenden Abschreibungssummen) habe sich nach erhaltener Auskunft des zuständigen Abteilungsleiters der IKB AG aufgrund der Mitte März 2019 aufgetretenen massiven Störung in der IKT der IKB AG ergeben. Somit seien von der IKB AG – zur Sicherstellung der Einhaltung des gewohnten terminlichen Ablaufes in Bezug auf die Abhaltung der Hauptversammlung – die Vorzugsdividenden geschätzt worden. Allfällige Abweichungen würden im Folgejahr aufgerollt bzw. ausgeglichen werden.

Nach Maßgabe der von der IVB im Zuge der Prüfung bereitgestellten Abschreibungstabellen für das Jahr 2018 berechnete die Kontrollabteilung eine Vorzugsdividende Regionalbahn für die Stadt im Betrag von € 1.218.149,48. Im Vergleich zu der bislang von der IKB AG ausbezahlten (geschätzten) Vorzugsdividende (€ 1.100.000,00) ergäbe sich nach Einschätzung der Kontrollabteilung eine nachzuzahlende Differenz von € 118.149,48.

Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV – Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft als für die städtischen Beteiligungen zuständige Dienststelle, diese Nachzahlung der Vorzugsdividende für den Sommer 2020 in Evidenz zu halten und den dahingehenden Zahlungseingang zu überwachen. Die MA IV sicherte im Anhörungsverfahren zu, die Nachzahlung der Vorzugsdividende – wie angeregt – in Evidenz zu halten.

Ersatzzahlungen des
Landes Tirol im
Zusammenhang mit
dem so genannten
„steuerlichen
Querverbund TIWAG“

Vor dem Hintergrund des im Jahr 2007 prognostizierten Investitionsbedarfes (€ 371,39 Mio.) war bereits damals absehbar, dass das jährliche Abschreibungspotenzial bzw. dessen Auswirkung auf die Verluste der IVB die aus ertragsteuerlicher Sicht verfügbaren Gewinne des IKB AG-Konzerns übersteigen werden.

Aus diesem Grund war anfänglich der Aufbau einer eigenen gesellschaftsrechtlichen Konstruktion unter Beteiligung der TIWAG angedacht. Diese Anstrengungen verfolgten letztlich das Ziel, die in Verbindung mit den Investitionen des Regional- und Straßenbahnprojektes stehenden künftigen Abschreibungen bzw. die mit ihnen verbundenen buchhalterischen

schen Verluste (Körperschaft-)steueroptimal nutzen zu können. Die Neugründung von Gesellschaften unter der Beteiligung der TIWAG und damit die Umsetzung eines Gruppenbesteuerungsmodells im Bereich der TIWAG scheiterte letzten Endes am diesbezüglichen Einverständnis des Landes (bzw. der TIWAG).

Für die Stadt erschien dadurch die Lukrierung des Steuervorteils, welcher im Rahmen der ursprünglich geplant gewesenen Konstruktion des steuerlichen Querverbundes TIWAG für sie grundsätzlich erzielbar gewesen wäre, nicht mehr erreichbar. Daraufhin führte die damalige Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck mit dem seinerzeit für die Finanzen des Landes Tirol zuständigen Landesrat Verhandlungen mit dem Ziel, vom Land aufgrund der Nichtumsetzung des geplant gewesenen steuerlichen Querverbundes TIWAG für die Stadt eine Ersatzzahlung zu erreichen. Letztlich bestätigte der seinerzeitige Finanzreferent des Landes mit Schreiben vom 10.06.2009 dahingehende (jährliche) Ersatzzahlungen bis zu einer maximalen Gesamthöhe von € 30,0 Mio.

Wie die Durchsicht der von der IKB AG und der IVB bereitgestellten Berechnungsunterlagen zeigte, konnten alle investitionsbedingt verursachten Abschreibungen des Regional- und Straßenbahnprojektes der Jahre 2013 bis 2018 von der IKB AG (Körperschaft-)steuerlich verwertet werden. Eine Ersatzzahlung des Landes infolge einer allfälligen Nicht-Verwertungsmöglichkeit von Abschreibungen aus dem (fiktiven) steuerlichen Querverbund TIWAG war somit nicht festzustellen bzw. nicht erforderlich.

Zuordnung
Anschaffungskosten
der 20 neuen
Triebwägen zum
so genannten
(ehemaligen bzw.
fiktiven) „steuerlichen
Querverbund
TIWAG“ –
Empfehlung

Dennoch zeigte sich die Kontrollabteilung darüber verwundert, dass die IVB die Investitionen für die 20 neuen Straßenbahn-Triebwägen in den für die Ermittlung der Vorzugsdividenden maßgeblichen Abschreibungstabellen dem so genannten „steuerlichen Querverbund IKB“ zuordnet. Die Kontrollabteilung argumentierte die aus ihrer Sicht korrekte Zuordnung zum so genannten (ehemaligen bzw. fiktiven) „steuerlichen Querverbund TIWAG“ und machte im Falle einer unveränderten Zuordnung der Investitionen auf mögliche negative finanzielle Auswirkungen im Zusammenhang mit den vom Land Tirol zugesagten Ersatzzahlungen aufmerksam.

Die Kontrollabteilung empfahl der IVB in Abstimmung mit der MA IV – Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft, die derzeitige Zuordnung der Investitionskosten der 20 neuen Triebwägen zum „steuerlichen Querverbund IKB“ in der von ihr erstellten Abschreibungstabelle zu überprüfen. Wie von der Kontrollabteilung in ihren Detailausführungen begründet, wären diese Investitionen ihrer Meinung nach dem „steuerlichen Querverbund TIWAG“ zuzuschreiben. Dies auch deshalb, da somit sichergestellt werden kann, dass für die Stadt im Falle des Falles in Verbindung mit diesen Investitionen eine Ersatzzahlung des Landes (als Entgang einer anteiligen Vorzugsdividende) zu lukrieren wäre.

Im Anhörungsverfahren berichtete die IVB, dass die Zuordnung der 20 neuen Straßenbahn-Triebwägen zum „steuerlichen Querverbund TIWAG“ per 31.12.2019 vollzogen worden wäre und sich somit auch ab 2019 korrekt auswirke.

9.1 Grund- und Finanzierungsvertrag

Schriftliche Vertragsgrundlage zwischen Stadt und Land ab dem Jahr 2017

Durch den Abschluss des so genannten „Grund- und Finanzierungsvertrages für den öffentlichen Personennahverkehr in der Landeshauptstadt Innsbruck“ (GuF-Vertrag) wurde die bislang auf der Grundlage von politischen Vereinbarungen gepflogene ÖPNV-Zusammenarbeit zwischen Land und Stadt ab dem Jahr 2017 auf schriftlicher vertraglicher Basis geregelt.

Der mit 22.05.2017 datierte GuF-Vertrag trat rückwirkend mit 01.01.2017 in Kraft und wurde auf die Dauer von 10 Jahren (bis 31.12.2026) abgeschlossen.

Aus inhaltlicher Sicht weist dieser Vertrag eine Zweiteilung auf. Einerseits bezieht er sich in einem ersten Teil auf die Kooperation von Stadt und Land in Bezug auf den ÖPNV in der Landeshauptstadt Innsbruck (gemeinsame Planung, strukturelle Kooperation, Tarifkooperation, ÖV-Stabstelle). Andererseits trifft er in einem weiteren Teil Regelungen zur Finanzierung des ÖV in der Stadt bzw. zur diesbezüglichen Beteiligung des Landes.

Finanzierungsbeiträge des Landes für die Jahre 2017 bis 2019 – ausständige Wertanpassungen – Empfehlungen

Die jährlichen Finanzierungsbeiträge des Landes für die Jahre 2017 und 2018 bzw. ab dem Jahr 2019 sind in Pkt. VII. Abs. 1, 2 und 3 des GuF-Vertrages festgeschrieben. Für die Finanzierungsbeiträge wurde Wertbeständigkeit nach dem VPI 2015 (Basiszahl Februar 2017) vereinbart. Die Anpassung hat jeweils jährlich zum Zeitpunkt der Fälligkeit des 1. Teilbetrages (März), somit erstmals am 01.03.2018 zu erfolgen.

In Verbindung mit diesen vertraglich festgelegten Beiträgen des Landes stellte die Kontrollabteilung bis zum Ende ihrer Projektprüfung per 31.12.2019 folgende Zahlungseingänge bei der Stadt fest:

Grund- und Finanzierungsvertrag Beiträge des Landes Tirol bis 31.12.2019	
Beschreibung	Betrag in €
für 2017 (gem. Pkt. VII Abs. 1)	6.241.287,00
für 2018 (gem. Pkt. VII Abs. 1)	6.241.287,00
für 2019 (gem. Pkt. VII Abs. 2)	7.408.591,00

Der für die Jahre 2017 und 2018 fixierte Finanzierungsbeitrag setzt(e) sich aus einem Betrag für die bislang vom Land an die Stadt bezahlten „MÖSt-Mittel“ (€ 4.895.282,00) und einem Betrag zur Abgeltung für die Zusatzleistungen aus dem SLF-Ticket (€ 1.346.005,00) zusammen. Ab dem Jahr 2019 wird vom Land noch ein zusätzlicher Betrag von € 1.057.818,00 als (Betriebskosten-)Zuschuss zum Innsbrucker Straßensystem bezahlt. Wesentlich ist aus Sicht der Kontrollabteilung, dass diese vertraglich fixierten Beiträge des Landes im GuF-Vertrag mit Wertstand 01.02.2017 festgeschrieben worden sind.

Von der Kontrollabteilung wurde in ihren Ausführungen auf die aus ihrer Sicht für den Finanzierungsbeitrag des Jahres 2018 gänzlich fehlende Wertanpassung (€ 110.032,48) bzw. für den Finanzierungsbeitrag des Jahres 2019 zu geringe Valorisierung (€ 133.579,20) aufmerksam gemacht.

Die Kontrollabteilung empfahl dem Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV als zuständiger Dienststelle, den von der Kontrollabteilung aufgezeigten (Valorisierungs-)Sachverhalt zu überprüfen. Gegebenenfalls wäre mit dem Land in Kontakt zu treten und sollten die ausstehenden Valorisierungsbeträge von der Stadt beim Land nachgefordert werden.

In der dazu abgegebenen Stellungnahme wurde von der MA IV darauf hingewiesen, dass der aufgezeigte Sachverhalt bereits thematisiert und auch dem Land mitgeteilt worden sei. Das Land habe dazu zunächst eine abweichende Ansicht vertreten. Auf telefonische Nachfrage sei allerdings erklärt worden, dass die Valorisierung beim Land nicht budgetiert worden sei und daher nicht (gänzlich) ausbezahlt werden könnte. Die aufgeworfene Fragestellung sollte nun in Verbindung mit der Evaluierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt behandelt werden.

Für die Kontrollabteilung ist die Abklärung der von ihr aufgezeigten Valorisierungsthematik auch deshalb von großer Bedeutung, weil sich die von ihr beanstandete Valorisierungsdifferenz in Anbetracht der hohen absoluten Beträge im gesamten 10-jährigen Zeitraum der Vertragslaufzeit zu Lasten der Stadt bzw. in weiterer Folge der IVB auswirken würde. Unter einer von der Kontrollabteilung abschätzungsweise (vorsichtig) angenommenen künftigen jährlichen Valorisierung von 1,00 % p.a. würde der Differenzbetrag zu Lasten der Stadt bei insgesamt – also für alle 10 Jahre der Vertragslaufzeit – ca. € 1,2 Mio. liegen.

Die Kontrollabteilung empfahl dem Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV in diesem Zusammenhang weiterführend, künftige Valorisierungen des Landes im Auge zu behalten und alljährlich zu überprüfen. Die MA IV sagte im Anhörungsverfahren zu, für eine künftige Prüfung der Valorisierung geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen.

9.2 Betriebskostenzuschüsse Land und Stadt für das Regional- und Straßenbahnprojekt

Finanzierungsbeiträge des Landes sind für die Stadt Innsbruck (buchhalterische) Durchläuferpositionen

Entsprechend den zum Zeitpunkt der Prüfung der Kontrollabteilung in Geltung stehenden Regelungen des ÖPNV-Vertrages verpflichtet sich die Stadt, die ihr jeweils vom Land gemäß dem GuF-Vertrag zufließenden Finanzierungsbeiträge der IVB über die IKB AG zur Verfügung zu stellen. Für die Stadt stellen diese Beiträge des Landes somit aus buchhalterischer Sicht Durchläuferpositionen dar, die insgesamt allerdings der Finanzierung der von der IVB erbrachten ÖPNV-Dienstleistung in der LH Innsbruck dienen.

(Jährliche) Betriebskostenzuschüsse Stadt und Land für Regionalbahnprojekt

Für das Jahr 2019 sah der ÖPNV-Vertrag (Modifizierung) unter dem Titel „BK Tram-Regionalbahnprojekt Anteil Stadt Ibk.“ einen Betrag von € 1.176.291,97 für die Stadt in ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin der IVB als (Betriebskosten-)Zuschuss vor.

Verifizierung der Betriebskostenzuschüsse durch die Kontrollabteilung – Empfehlung

Auf Basis der Regelungen des GuF-Vertrages (abgeschlossen zwischen Stadt und Land) war ein (Betriebskosten-)Zuschuss des Landes in Höhe von € 1.057.818,00 (Achtung Wertstand 01.02.2017) berechenbar.

Von der Kontrollabteilung wurden diese im ÖPNV-Vertrag (Modifizierung) bzw. im GuF-Vertrag dokumentierten Betriebskostenzuschüsse für das Regional- und Straßenbahnprojekt verifiziert. Dazu legte die IVB gegenüber dem Vertreter der Kontrollabteilung die von ihr erstellten (Betriebskosten-)Kalkulationen bzw. dahingehende umfangreiche weitere Berechnungsdetails offen. Die von der IVB in Verbindung mit der Kalkulation der Betriebskosten gegenüber der Kontrollabteilung vorgelegten Detailberechnungen waren für sie nachvollziehbar.

Einziger Umstand, dass der (Betriebskosten-)Zuschuss des Landes in Höhe von € 1.057.818,00 gemäß dem GuF-Vertrag einen Wertstand per 01.02.2017 darstellt, war aus Sicht der Kontrollabteilung wie folgt anmerkungsbefürdig:

Bei Durchführung der im GuF-Vertrag festgelegten Valorisierung ergäbe sich nach Einschätzung der Kontrollabteilung ein für das Jahr 2019 maßgeblicher Betrag von € 1.093.044,06. Für die Ermittlung des Betriebskostenanteiles der Stadt ab dem Jahr 2019 wurde von der IVB (Betriebswirtschaft) allerdings lediglich der unvalorisierte BK-Anteil des Landes (€ 1.057.818,00) in Abzug gebracht. Die sich bezüglich dem BK-Anteil des Landes ergebende Valorisierungsdifferenz liegt den Berechnungen der Kontrollabteilung zufolge für das Jahr 2019 bei einem Betrag von € 35.226,06.

Diesbezüglich wurde von der Kontrollabteilung auf die rechnerische Auswirkung dieser von ihr beschriebenen Differenz bezüglich den BK-Anteil der Stadt hingewiesen. Für den Fall, dass die von der Kontrollabteilung angeregte Abstimmung mit dem Land hinsichtlich der Valorisierungsproblematik des jährlichen Finanzierungsbeitrages positiv verläuft, wäre nach Einschätzung der Kontrollabteilung folgerichtig auch der im ÖPNV-Vertrag festgeschriebene BK-Anteil der Stadt (€ 1.176.291,97) entsprechend zu reduzieren.

Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV – Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft daher, in Zusammenarbeit mit der IVB die von ihr aufgezeigte Valorisierungsdifferenz (€ 35.226,06) zu überprüfen und gegebenenfalls eine Reduzierung des städtischen BK-Anteiles umzusetzen. Dies natürlich – und davon ging die Kontrollabteilung aus – in Abhängigkeit der positiven Abstimmung mit dem Land hinsichtlich der generellen beschriebenen Valorisierungsthematik.

Von der MA IV wurde zugesagt, die angeregte Überprüfung des städtischen BK-Anteils in Abstimmung mit IVB und Land Tirol vorzunehmen. Die IVB sagte dabei ihre Unterstützung zu.

9.3 Betriebskostenzuschüsse Land und Stadt für (neue) Remise

Anteilige Remisekosten – Zuschüsse Land und Stadt

Der GuF-Vertrag sieht für das Land in Pkt. VII Abs. 4 einen weiteren (Betriebskosten-)Zuschuss in Höhe von € 505.613,00 (ab dem Jahr der Inbetriebnahme der Fahrzeuge – voraussichtlich Mitte 2018) als anteilige Remisekosten für die Straßenbahnfahrzeuge der IVB vor.

Weitere Recherchen der Kontrollabteilung dazu zeigten, dass sich dieser Gesamtbetrag mit einem Anteil von € 95.863,00 für Betriebskosten der neuen Remise und einem Anteil von € 409.750,00 für die vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen der neuen Straßenbahn-Triebwägen zusammensetzt.

Der Anteil der Stadt an den Betriebskosten für die neu errichtete (zweite) Remise der IVB beläuft sich auf einen Betrag von € 125.358,00. Dieser städtische Anteil ist in der Summe des (Betriebskosten-)Zuschusses der Stadt für das Jahr 2019 gemäß ÖPNV-Vertrag in Höhe von € 1.176.291,97 enthalten.

(Remise-)Zuschuss
Land – kein
Zahlungsfluss
feststellbar –
Empfehlung

Bezüglich der Remisekosten war für die Kontrollabteilung auffällig, dass bis zum Zeitpunkt der Einschau der Kontrollabteilung Ende Dezember 2019 noch keine Zahlungen bei der Stadt einlangten. Infolge dessen konnte die Stadt mangels Zahlungserhalt vom Land auch keine Geldmittelweiterleitung aus diesem Titel an die IVB vornehmen.

Weitere Recherchen der Kontrollabteilung dazu brachten das Ergebnis, dass vom Land die vorgesehenen Zahlungen wohl aus dem Grund scheiterten, da in der maßgeblichen Vertragsgrundlage mit der Stadt (GuF-Vertrag) eine Flüssigstellung der Mittel an die „Inbetriebnahme der Fahrzeuge“ gebunden ist.

Im Jahr 2018 waren einzelne Triebwägen vom beauftragten Hersteller zwar ausgeliefert. Diese konnten allerdings wegen aufgetretener Probleme beim Zulassungs- bzw. Abnahmeverfahren noch nicht im Linienbetrieb der IVB eingesetzt und somit im vertraglichen Sinn „in Betrieb genommen“ werden. Die maßgebliche Vertragsformulierung wertete der bei der IVB zuständige „Betriebsleiter Bahn“ als unglücklich. Dies aus dem Grund, da die im Jahr 2018 angelieferten Triebwägen unabhängig von deren tatsächlicher Inbetriebnahme (witterungsgeschützt) in der Remise abzustellen sind. Somit entstehen Betriebskosten bereits vor einer allenfalls späteren Inbetriebnahme der Bahnen.

Die Betriebskosten für die neu errichtete Remise fallen naturgemäß bei der IVB an. Die Refinanzierung dieser Aufwendung ist einerseits über eine entsprechende Zuschussleistung der Stadt an die IVB im ÖPNV-Vertrag (Modifizierung) verankert. Die vertragliche Verpflichtung für das Land resultiert andererseits allerdings aus dem zwischen Stadt und Land abgeschlossenen GuF-Vertrag.

Aus diesem Grund sprach die Kontrollabteilung an das Amt für Finanzverwaltung und Wirtschaft der MA IV die Empfehlung aus, in Abstimmung mit der IVB betreffend die (Betriebskosten-)Zuschüsse für die Jahre 2018 und 2019 mit dem Land in Kontakt zu treten, um auch für die beiden abgelaufenen Jahre einen anteiligen BK-Zuschuss für die Remise zu erreichen. Dies trotz der aus vertraglicher Sicht „unglücklichen“ Formulierung.

Die MA IV kündigte im Anhörungsverfahren an, in Abstimmung mit der IVB zu versuchen, den wahren Vertragswillen zu erforschen und diesen in weiterer Folge umzusetzen.

Abrechnung Betriebskosten nach tatsächlich anfallenden Werten – Empfehlung

Bei den als Betriebskosten in den Berechnungen der IVB (Betriebswirtschaft) verwendeten Summen handelt es sich nach Rücksprache mit dem zuständigen Betriebswirtschafts-Leiter um eine Schätzung. Endgültige Summen wären erst durch die Abrechnung eines vollständigen Betriebsjahres möglich.

Aufgrund dieses Umstandes empfahl die Kontrollabteilung der IVB, hinsichtlich der von der Stadt und Land für die Betriebskosten der Remise zu leistenden Zuschüsse die tatsächlich anfallenden Betriebskosten weiter- bzw. abzurechnen.

Die IVB stimmte in ihrer abgegebenen Stellungnahme den Ausführungen und dem empfohlenen Vorgehen der Kontrollabteilung zu.

Beschluss des Kontrollausschusses vom 24.09.2020

Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird dem Gemeinderat am 08.10.2020 zur Kenntnis gebracht.

Zl. KA-13371/2019

Betreff: Bericht der Kontrollabteilung
über die (Folge-)Prüfung von Teilbereichen
des Regional- und Straßenbahnprojektes
im Tiroler Zentralraum

Beschluss des Kontrollausschusses vom 24.09.2020

Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird
dem Gemeinderat am 08.10.2020 zur Kenntnis gebracht.