

## BERICHT ÜBER DIE PRÜFUNG VON TEILBEREICHEN DES REGIONAL- UND STRASSENBAHNPROJEKTES IM TIROLER ZENTRALRAUM

Der gemeinderätliche Kontrollausschuss hat den ihm zugemittelten Bericht der Kontrollabteilung über die Prüfung von Teilbereichen des Regional- und Straßenbahnprojektes im Tiroler Zentralraum eingehend behandelt und erstattet mit Datum vom 28.05.2014 dem Gemeinderat folgenden Bericht:

Der Bericht der Kontrollabteilung vom 13.05.2014, Zl. KA-02787/2014, ist allen Klubobleuten zugegangen; zusätzlich wird auf die Möglichkeit jedes Gemeinderates, den Bericht bei den Akten zum Gemeinderat oder in der Mag. Abteilung I, Kanzlei 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 Straßenbahnsystem für den 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.“

Den im Prüfauftrag angeführten Stichtag („Stand 31.12.2012“) interpretierte die Kontrollabteilung in der Weise, als dieser vom GR wohl im Zusammenhang mit der am 14.12.2012 stattgefundenen Eröffnung bzw. Inbetriebnahme der bis dahin 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 Innsbruck (Bundesrealgymnasium in der Au) gewählt wurde. Dem entsprechend bezog sich die Prüfung der Kontrollabteilung zeitlich grundsätzlich auf den Stichtag 31.12.2012 bzw. hinsichtlich der Projektrealisierung auf (baulich fertig gestellte) Umsetzungsschritte bis zum „west“.

#### Nächster Prüfbericht der städt. Kontrollabteilung mit 31.12.2015 – Empfehlung an GR

Im Rahmen des oben dargestellten Beschlusspunktes 14 wurde die städtische Kontrollabteilung vom Gemeinderat bereits für die nähere Zukunft damit beauftragt, für die Dauer des laufenden (Regional- und Straßenbahn-)Projektes den nächsten Prüfbericht mit 31.12.2015 vorzulegen. Von der Kontrollabteilung wurde darauf hingewiesen, dass gemäß den zum Prüfungszeitpunkt vorherrschenden terminlichen Planungen bezüglich das Regional- und Straßenbahnprojekt bis zum

31.12.2015 zwar weitere (bauliche) Umsetzungsschritte erfolgen werden. Eine gesamte Teilstrecke, vergleichbar mit der prüfungsgegenständlichen Verlängerung der Linie 3 bis zum „west“, wird bis zu diesem Termin jedoch nicht in Betrieb genommen werden. Nach Einschätzung der Kontrollabteilung wäre es aus inhaltlicher Sicht und im Sinne eines effizienten Einsatzes ihrer Personalressourcen durchaus überlegenswert, eine weitere Prüfung des Regional- und Straßenbahnprojektes vorzunehmen, sobald die Inbetriebnahme des nächsten Streckenabschnittes (Richtung Technik West) erfolgt ist. Aus diesem Grund empfiehlt die Kontrollabteilung dem GR zu prüfen, ob eine Neufestsetzung des im ursprünglich gefassten Beschluss genannten Zeitpunktes (31.12.2015) für die weitere Prüfung durch die Kontrollabteilung für den GR denkbar ist. Durch diese Vorgehensweise wäre die bereits für die Zukunft beauftragte weitere Prüfung durch die städtische Kontrollabteilung insofern mit der aktuell durchgeführten Einschau konsistent, als sich die Prüfungen der Kontrollabteilung auf (baulich) abgeschlossene und in Betrieb genommene (Teil-)Streckenabschnitte beziehen.

**Prüfungsschwerpunkte** Die Schwerpunkte bei der durchgeführten Einschau legte die Kontrollabteilung vorrangig auf

- den Nachvollzug der Beschlusslage in den städtischen Gremien (und in der 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 Prüfungstichtag 31.12.2012 sowie
- finanzielle Aspekte (Mittelherkunft und -verwendung).

**Gender-Hinweis** Die Kontrollabteilung weist darauf hin, dass die in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren 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 Geschäftsgeheimnis** Von den in das Anhörungsverfahren involvierten Einrichtungen und Rechtsträgern (Magistratsdirektion, IVB und punktuell IKB AG) wurden keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse geltend gemacht.

## 2 Projektentwicklung auf Basis der Beschlusslage in der Stadt Innsbruck

---

**Vorgangsweise** In Anlehnung an den Prüfauftrag des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck vom 13.12.2012 hat sich die Kontrollabteilung auch zur Aufgabe gestellt, die Entwicklung des Straßen- und Regionalbahnprojektes in übersichtlicher Weise von Beginn an darzustellen. Zu

diesem Zweck war es hilfreich, dieses Projekt anhand der Beschlusslage und der verschiedenen Vorlageberichte über den gesamten Prüfungszeitraum chronologisch zu begleiten.

## 2.1 Historie 1998 bis 2002

---

### „Liniennetz Neu“

Im Jahr 1998 hatte die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (in der Folge auch kurz IVB genannt) eine wesentliche Überarbeitung und Verbesserung des ÖPNV-Liniennetzes, das sogenannte „Liniennetz Neu“ entwickelt. Im Zuge der seinerzeitigen Beratungen in den Organen der Stadt Innsbruck über das „Liniennetz Neu“ und im Zusammenhang mit den damaligen Überlegungen zur verkehrsmäßigen Erschließung des neuen Fußballstadions war die IVB mit Beschluss des Stadtsenates vom 28.04.1999 beauftragt worden, ein Konzept über die künftige Entwicklung und allfällige Straffung des Dreisparten-Fahrbetriebssystems auszuarbeiten, insbesondere auch zur Schaffung von Planungssicherheit für kommende verkehrspolitische Aktivitäten („Straßenbahnkonzept“).

### „Straßenbahnvariante 2“

Unter Beachtung aller verkehrspolitischen Bewertungskriterien (Betriebszuverlässigkeit, Stadtstruktur und Stadtbild, Beeinflussung des städtischen Verkehrssystems, Umwelt, regionaler Nutzen, etc.) und in Bezug auf die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten wurde letztlich empfohlen, die „Straßenbahnvariante 2“ zu realisieren. Diese „Straßenbahnvariante 2“ sah im Wesentlichen den Ersatz der Obuslinie „O“ durch eine Straßenbahn in weitgehend gleicher Linienführung und die Weiterführung der Linie „3“ als Straßenbahn über den Hauptbahnhof in Richtung Westen (etwa auf der Strecke der Obuslinie „R“) vor. Geplant war zudem, dass die somit verkürzte Obuslinie „R“ dann als Dieselbuslinie zwischen der Reichenau und der Klinik geführt wird und die Straßenbahnlinien 1 und 6 erhalten bleiben.

### Beschluss des Aufsichtsrates der IVB vom 14.05.2001

In diesem Zusammenhang hat sich der Aufsichtsrat der IVB mit Beschluss vom 14.05.2001 u.a. auch für die Realisierung des Straßenbahnkonzeptes Variante 2 ausgesprochen, sofern die Stadt Innsbruck – gegebenenfalls unter Beteiligung des Landes Tirol und des Bundes – die Finanzierung der dafür notwendigen Gesamtinvestitionen garantieren würde.

### Beschluss des Aufsichtsrates der IKB AG vom 08.06.2001

Die IKB AG hat sich am 08.06.2001 im Wege eines AR-Beschlusses der Willensbildung seiner Tochtergesellschaft IVB mit der monetären Konkretisierung angeschlossen, dass für einen 10-jährigen Umsetzungszeitraum die Finanzierung von Gesamtinvestitionen im Ausmaß von damals ATS 1.899 Mio. (rd. € 138,0 Mio.) für die Variante „Straßenbahn 2“ bzw. seinerzeit ATS 2.030 Mio. (€ 147,5 Mio.) für die Variante „Straßenbahn 2 inkl. Stubaitalbahn“ von der Stadt Innsbruck – gegebenenfalls unter Beteiligung des Landes Tirol und des Bundes – garantiert werden müsste.

### GR-Beschluss vom 18.10.2001

In weiterer Folge hat sich der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck in seiner Sitzung vom 18.10.2001 eingehend mit dem Thema „IVB – Straßenbahnkonzept 2000, Realisierung und Finanzierung“ befasst und sich für die Realisierung des sogenannten „Straßenbahnkonzeptes Variante 2“ ausgesprochen, sofern eine Mitfinanzierung durch andere Gebietskörperschaften, wie Land Tirol, Bund und Gemeinden, erreichbar ist.

### Ersatzanschaffung von 10 Dieselgelenkbussen

Ein erweiterter Stadtsenat am 17.07.2002 und der folgende Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 18.07.2002 hatten im Rahmen von korrespondierenden Beschlüssen bekräftigt, dass an der Umsetzung des Straßenbahnkonzeptes zu den bisher ausgeführten finanziellen Rahmenbedingungen festgehalten werde. Unvorgreiflich weiterer Verhandlungen über die Finanzierung nahmen beide Gremien zustimmend zur Kenntnis, dass in einem ersten Schritt von der IVB in den Jahren 2003/2004 zehn Dieselgelenkbusse als Ersatz für zehn Obus-Gelenkbusse angeschafft werden und dafür von der Stadt Innsbruck die erforderlichen zusätzlichen Sonderinvestitionsmittel (die sich gemäß seinerzeitigem Bericht der IVB an den Stadtsenat bzw. Beschlussvorschlag vom 11.07.2002 in einer Größenordnung von ca. € 3,05 Mio. bewegt haben) bereitgestellt werden.

## 2.2 Beschlusslage 2003 bis 2004

---

### Anschaffung von weiteren 8 Dieselgelenkbussen als Ersatz für alte Obus-Gelenkbusse

Im Jahr 2003 ist im Gemeinderat am 24.07.2003 (nach Vorberatung im Stadtsenat am 23.07.2003) ein im Prinzip ähnlicher Beschluss gefasst worden, wie rund ein Jahr zuvor im (erweiterten) Stadtsenat am 17.07.2002 bzw. im Gemeinderat am 18.07.2002. Dem diesmaligen Beschlusswortlaut zufolge hielten beide Gremien wiederum an der Umsetzung des Straßenbahnkonzeptes zu den bisher angeführten finanziellen Rahmenbedingungen fest und nahmen unvorgreiflich der in sachlicher und zeitlicher Hinsicht noch offenen Realisierung des Straßenbahnkonzeptes zustimmend zur Kenntnis, dass in Ergänzung zum Kauf von zehn Dieselgelenkbussen weitere acht Dieselgelenkbusse als Ersatz für alte Obus-Gelenkbusse und Dieselgelenkbusse angekauft sowie 65 CRT-Anlagen zur Reinigung der Dieselmotorabgase angeschafft werden. Die Vorfinanzierung über den Betrag in der Höhe von € 3.106.000,00 sollte durch die IVB erfolgen, die Stadtgemeinde Innsbruck werde Investitionszuschüsse aufgeteilt auf sechs Jahresraten im Zeitraum 2003 bis 2008 leisten.

### GR-Beschluss vom 22.10.2003

Nachdem im Rahmen von Verhandlungen zur Umsetzung des Straßenbahnkonzeptes eine Finanzierungszusage des Landes Tirol in verschiedenen Punkten erreicht werden konnte und sich zudem zwischenzeitlich Änderungen im Rahmen der Beurteilung der seinerzeitigen drei Fahrbetriebssysteme (zunehmende Überalterung, Mehraufwendungen etc.) ergeben hatten, war gemäß einer Stadtsenatsvorlage der MA IV vom 19.09.2003 angesichts dieses Wissensstandes eine Grundsatzentscheidung über die Verringerung von bisher drei auf künftig zwei Fahrbetriebssysteme sowie über eine umfassende Erneuerung des Fuhrparks der IVB unaufschiebbar geworden. Aufbauend auf den Beschlüssen des Gemeinderates vom 18.10.2001 und 18.07.2002 sowie nach Maßgabe des damaligen Verhandlungsstandes mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und im Hinblick auf die Ausführungen in einem Aktenvermerk des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der IKB AG vom 15.09.2003 über die Finanzierungsbeitrag des Landes Tirol an der Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 22.10.2003 (nach Vorberatung im Stadtsenat am 25.09.2003) unter anderem beschlossen, dass die Infrastrukturkosten für die Realisierung des Regionalbahnkonzeptes, Streckenteil Olympisches Dorf – Innenstadt – Technische Universität, in der Höhe von damals geschätzten € 100,0 Mio. über eine Drittelbeteiligung von Stadtgemeinde Innsbruck,

Land Tirol und Bund, jeweils geschätzte rund € 33,0 Mio., finanziert werden sollen.

Darüber hinaus hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck in dieser Sitzung auch genehmigt, dass die Fahrbetriebsmittel der Straßenbahn mit einem Investitionsbedarf in der Höhe von ca. € 39,0 Mio. erneuert und die Straßenbahnen vorerst auf den bisherigen Linien 1 und 3 weitergeführt werden.

Für die Erneuerung des Fuhrparks der Stubaitalbahn waren vom Land Tirol zu bezahlende € 13,0 Mio. vorgesehen.

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck hat sich in diesem Zusammenhang auch dafür ausgesprochen, dass die Finanzierung des Anteiles für die Stadt Innsbruck (Fahrbetriebsmittel einschließlich anteilige Schieneninfrastruktur) über die Jahresraten der vom Gemeinderat noch gesondert zu beschließenden Put-Option der Tiroler Wasserkraft (TIWAG) auf weitere 25 % der Aktien der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB AG) bedeckt werden wird.

Neugestaltung  
Südtiroler Platz und  
Anbindung der  
Stubaitalbahn

Bereits einen Monat später hat sich der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck in seiner Sitzung vom 20.11.2003 neuerlich mit dem Thema „Straßenbahnkonzept Innsbruck“ befasst und einen Antrag des Stadtsenates vom 12.11.2003 angenommen, mit dem „eine Neugestaltung des Südtiroler Platzes gemäß der gefassten Beschlüsse zum Ausbau der Straßenbahn (Variante 2) unter Berücksichtigung einer Lokalbahn Hall – Innsbruck – Völs (Kranebitten) und der Herstellung eines weiteren dritten Gleises in Nord-Süd-Richtung befürwortet wird. Die Anbindung der Stubaitalbahn (Gleisanlagen) an das Stadtnetz im Bereich des Südtiroler Platzes soll ebenfalls im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen erfolgen, .....“.

Spurbreite 2,40 Meter

Im Konnex mit der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel beschloss der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck ebenfalls am 20.11.2003, in Abstimmung mit dem Land Tirol und im Hinblick auf die geplante Regionalbahn, von einer Breite von 2,40 m auszugehen und die damit als notwendige Voraussetzung verbundene Verlegung der Schienenanlage in der Andreas-Hofer-Straße mit Investitionskosten in der Höhe von € 2,2 Mio. in das Investitionsprogramm der Straßenbahnausbauvariante 2 aufzunehmen.

Grobkostenschätzung  
RegBFinanz18a

Die MA IV hat am 08.07.2004 einen schriftlichen Zwischenbericht über die in den letzten Monaten mit dem Bund und mit dem Land Tirol geführten politischen Verhandlungen und deren Ergebnisse vorgelegt.

Informiert wurde in diesem Rahmen auch über die mit Vertretern des Landes Tirol akkordierte Grobkostenschätzung „RegBFinanz18a“ vom 28.06.2004, die zum damaligen Zeitpunkt von voraussichtlichen Gesamtinvestitionskosten in der Höhe von € 270,16 Mio., aufgeteilt auf das Teilprojekt Ost mit € 215,06 Mio. und das Teilprojekt West mit € 55,10 Mio., ausgegangen ist. Für das seinerzeit priorisierte Teilprojekt Ost (Realisierungszeitraum 2004 – 2013) wurde ein Bundesanteil in der Höhe von € 47,33 Mio., ein Landesanteil im Ausmaß von € 91,25 Mio. und ein Finanzierungsanteil der Stadt Innsbruck in der Größe von € 76,48 Mio. errechnet.

Anpassung des bestehenden innerstädtischen Liniennetzes und Beschaffung von Straßenbahngarnituren

Dem in Rede stehenden Bericht der MA IV vom 08.07.2004 zufolge musste für die im Zuge der Realisierung der geplanten Regionalbahn nötigen Anpassungen des bestehenden innerstädtischen Liniennetzes mit einem zusätzlichen Finanzbedarf in der Höhe von € 5,78 Mio. sowie für die Beschaffung von Straßenbahngarnituren, die Adaptierung der Werkstätten und Planungsleistungen mit weiteren Finanzmitteln im Ausmaß von € 9,24 Mio. gerechnet werden, sodass für die angesprochenen Investitionsvorhaben eine Bedeckung im Gesamtbetrag von € 15,02 Mio. im Jahr 2005 sicherzustellen war.

Stadtsenatsbeschluss vom 14.07.2004

Der Stadtsenat beschäftigte sich am 14.07.2004 mit dieser Vorlage und nahm u.a. die mit Landesvertretern akkordierte Grobkostenschätzung „RegBFinanz18a“ vom 28.06.2004 zustimmend zur Kenntnis und beauftragte die MA IV, die im Jahr 2005 erforderlichen Finanzmittel in der Höhe von insgesamt € 15,02 Mio. (davon € 5,78 Mio. für die Anpassung an das bestehende Liniennetz sowie € 9,24 Mio. für die Beschaffung von Straßenbahngarnituren, die Adaptierung der Werkstätten und Planungsleistungen) als Sonderinvestitionsprojekt „Regionalbahn Neu“ zu budgetieren.

Kostengerüst RegBFinanz25a

Ein weiterer zusammenfassender Bericht über die damalige aktuelle Sachlage wurde von der MA IV am 03.11.2004 zur Vorlage an den Stadtsenat und in weiterer Folge an den Gemeinderat erarbeitet. Als zentraler Punkt wurde in dieser Vorlage das Kostengerüst „RegBFinanz25a“ vom 07.10.2004 präsentiert, in dem die gesamten Investitionskosten mit voraussichtlich € 257,39 Mio. berechnet worden sind. Dem Teilprojekt Ost (2004 – 2013) waren davon € 202,29 Mio. und dem Teilprojekt West (2010 – 2014) € 55,10 Mio. zugeordnet worden, wozu auch anzumerken war, dass das zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierende Teilprojekt West erst nach weiteren Verhandlungen mit den Finanzierungspartnern in Angriff genommen werden sollte. Auf die Ausführung des Projektes „Direkthereinführung Stubaitalbahn zum Hauptbahnhof“ (Investitionsbedarf € 12,55 Mio.) war in Anbetracht der technischen und planerischen Schwierigkeiten verzichtet worden.

Dem Bericht der MA IV zufolge konnte nach mehreren Verhandlungsrunden eine finanzielle Beteiligung des Landes Tirol in der Höhe von € 92,54 Mio. für das Teilprojekt Ost auf Basis dieses Kostengerüsts „RegBFinanz25a“ erreicht werden, was einer Quote von 45,75 % entspricht. Der städtische Anteil an der Finanzierung des Teilprojektes Ost wurde seinerzeit mit € 77,75 Mio. (das ist ein Anteil von 38,43 %) bemessen.

Nach langwierigen Verhandlungen auf Bundesebene erklärte sich letztlich die Republik Österreich bereit, den Bereich Infrastruktur im Teilabschnitt Ost der Regionalbahn über einen Zeitraum von 10 Jahren mit insgesamt € 32,00 Mio. (das entspricht einem Anteil von 15,82 %) zu fördern. Darüber hinaus wurde vom Bund eine Verwendungszusage abgegeben, aus Mitteln des Verkehrsministeriums zusätzlich € 4,50 Mio. ebenfalls in 10 Jahresraten bereitzustellen. In all diesen Gesprächen und Verhandlungen wurde vom Bund allerdings immer deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine Mitfinanzierung dieses Projektes nur dann in Frage komme, wenn die Regionalbahn über die Stadtgrenzen hinausreicht, das heißt, wenn es sich um eine „echte Regionalbahn im Tiroler Zentralraum“ handelt.

Übereinkommen vom 27.10.2004 über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck

Als Ergebnis all dieser Verhandlungen wurde am 27.10.2004 ein Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck unterzeichnet, in dem die Republik Österreich, das Land Tirol sowie die Stadt Innsbruck als Finanzierungsgeber und die IVB als Finanzierungsnehmer auftreten. Die Finanzierungsgeber kamen überein, für die Realisierung der

- Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung der Stubaitalbahn mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt und des
- Teilprojektes Ost des Regionalbahnkonzeptes zwischen Hall und Technik West

in den Jahren 2005 bis 2014 Beiträge im Gesamtausmaß von € 100,15 Mio. für die dafür notwendigen Infrastrukturinvestitionen der IVB als Betreiber und Errichter der Stubaitalbahn und zukünftig der Regionalbahn zu in diesem Übereinkommen verankerten Bedingungen und Auflagen zur Verfügung zu stellen.

GR-Beschluss vom 18.11.2004

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck fasste in dieser Angelegenheit am 18.11.2004 den Beschluss, dass sich die Stadt Innsbruck auf Basis der mit dem Bund und dem Land Tirol geführten politischen Verhandlungen am Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum (Teilprojekt Ost) laut Kostengerüst ‚RegBFinanz25a‘ vom 07.10.2004 mit einem Investitionsbetrag in Höhe von € 77,75 Mio. beteiligt. Darüber hinaus ist das am 27.10.2004 in Wien unterfertigte Übereinkommen mit dem Bund über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck beschlossen worden.

### 2.3 Beschlusslage 2005 bis 2008

Stadtsenatsbeschluss vom 18.07.2006

Neben weiter führenden Beschlüssen des Stadtsenates am 17.03.2005 und 18.01.2006 wurde in der Sitzung des Stadtsenates vom 18.07.2006 unter dem Tagesordnungspunkt „Straßenbahn- und Regionalbahnkonzept, Statusbericht und Fahrzeugbeschaffung, zusätzlich anfallende Mehrkosten“ über einen zu diesem Thema vorgelegten Bericht der MA IV vom 06.07.2006 und einen von der IVB übermittelten Statusbericht zur Fahrzeugbeschaffung vom 14.06.2006 beraten. Entgegen dem ursprünglichen Vorschlag der MA IV ist damals im Wege eines einstimmigen Beschlusses dem Einbau eines dem Stand der Technik entsprechenden Fahrgastinformationssystems mit angeschätzten Kosten in der Höhe von rd. € 420.000,00 nicht zugestimmt worden. Vielmehr ist der IVB der Auftrag erteilt worden, für die Errichtung und für den Betrieb eines solchen Systems einen privaten Partner zu suchen. Dem Stadtsenatsbeschluss zufolge wurde jedoch die IVB beauftragt, die seinerzeit notwendigen Vorbereitungsarbeiten zu beginnen, die diesbezüglichen Mehrkosten (insgesamt circa € 220.000,00) sind vom Stadtsenat genehmigt worden.

Ersatzbeschaffung von weiteren 10 Dieselgelenkbussen

Im Feber 2007 befasste sich der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck erneut mit dem Regionalbahnkonzept und hat über Antrag des Stadtsenates vom 21.02.2007 mit Beschluss vom 22.02.2007 zu-

gestimmt, dass die Stadtgemeinde Innsbruck die Kosten für die Ersatzbeschaffung von zehn Dieselgelenkbussen durch die IVB mit einem Anschaffungswert in der Höhe von € 3.285.730,00 übernimmt. Dem Wortlaut des Beschlusses zufolge sollten damit der Betrieb auf der Linie O bis zu deren Umstellung auf Straßenbahn abgesichert und darüber hinaus auch die bisherigen Beschlüsse zum Straßenbahnausbau im Rahmen des Tiroler Regionalbahnkonzeptes bekräftigt werden.

#### Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten bei Kanalschächten

Über Beschluss des Stadtsenates vom 16.05.2007 und Beschluss des Gemeinderates vom 24.05.2007 hat die Stadtgemeinde Innsbruck im Rahmen des Straßen- und Regionalbahnkonzeptes auch die Kosten der Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten der Kanalschächte für die notwendige Erhöhung der Tragfähigkeit in der Höhe von € 558.000,00 übernommen.

#### Machbarkeitsstudie

Im Auftrag des Landes Tirol hat ein renommiertes Beratungsunternehmen eine Maßnahmenuntersuchung bezüglich der technischen und betrieblichen Machbarkeit der Regionalbahn im Tiroler Zentralraum durchgeführt. Diese Maßnahmenuntersuchung hat letztlich ergeben, „dass das Regionalbahnprojekt Hall – Innsbruck – Völs technisch machbar und betrieblich fahrbar ist“. Die grundsätzlich positiven Ergebnisse dieser Studie wurden in der Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 22.11.2007 von einer Expertenrunde präsentiert.

#### Finanzierungstabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“

Aus einem Vorlagebericht der MA IV vom 13.12.2007 entnahm die Kontrollabteilung, dass in weiterer Folge die Finanzreferenten der Stadt Innsbruck und des Landes Tirol auf Basis der von der Beraterfirma im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung durchgeführten Kostenschätzung intensive Verhandlungen über die Kostentragung geführt hatten, die im Ergebnis in der Finanzierungstabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ ihren Niederschlag gefunden haben. Demnach wurden die prognostizierten Gesamtkosten im Ausmaß von € 371,39 Mio. – abzüglich der bisher schon getätigten Investitionen in der Höhe von insgesamt € 65,20 Mio. – nach verschiedenen Schlüsseln auf die Stadt Innsbruck mit € 174,64 Mio. (das entspricht einem Anteil von 57,04 % an den Gesamtkosten) und das Land Tirol mit € 131,55 Mio. (das bedeutet eine Quote von 42,96 % der Gesamtkosten) aufgeteilt. In dieser Finanzierungstabelle waren die vom Bund zu erwartenden Beiträge noch nicht berücksichtigt, vielmehr sollten diese Kostenbeiträge bei entsprechender Realisierung den beiden Gebietskörperschaften Stadt Innsbruck und Land Tirol aliquot gutgeschrieben werden.

Ausgehend von den von der Stadt Innsbruck gemäß Finanzierungstabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ zu übernehmenden Investitionskosten in der Höhe von € 174,64 Mio. und unter Einbeziehung der nicht kalkulierten Grundkosten mit einem geschätzten städtischen Anteil von € 2,67 Mio. (das entspricht zwei Drittel von € 4,00 Mio.) sowie den prognostizierten Aufwendungen für die Ersatzbeschaffung der Dieselsebusse im Ausmaß von € 27,90 Mio. errechnete die MA IV ein der Stadt Innsbruck in den Jahren 2008 bis 2015 zurechenbares Gesamterfordernis in der Höhe von € 205,21 Mio.

Finanzierungsbild für die Jahre 2008 bis 2015	€ in Mio.
Finanzierungsanteil lt. Tabelle „RegBFinanz-0_Rev.3“	174,64
Grundeinlösungen	2,67
Ersatzbeschaffung und qualitative Verbesserung der Dieselsebusse	27,90
<b>Gesamterfordernis</b>	<b>205,21</b>
Bundesmittel anteilig	14,13
Umverteilung „Regionalbahntauglichkeit“	5,50
Gruppenbesteuerung	28,86
Rücklage „Regional- und Straßenbahn aus Budgetüberschüssen 2007 - 2011“	15,00
Rücklage Put-Option	100,11
<b>Bedeckung</b>	<b>163,60</b>
<b>Fremdmittelerfordernis</b>	<b>41,61</b>

(Stand 2007)

Im Sinne dieser Ausführungen der MA IV hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 21.12.2007 (über Antrag des Stadtsenates vom 19.12.2007) folgenden Grundsatzbeschluss gefasst:

- „1. Die Stadt Innsbruck spricht sich auf Basis der von N.N. ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie für die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes Rum – Völs aus.
2. Der Finanzierung gemäß Tabelle ‚RegBFinanz-0\_Rev.3‘ vom 06.12.2007 mit einem städtischen Anteil von € 174,64 Mio. sowie einer Mitfinanzierung der vom Land beauftragten Maßnahmenuntersuchung im Umfang von 20 % wird zugestimmt.
3. Frau Bürgermeisterin wird ersucht, auf Basis des vorliegenden Beschlusses die für die Umsetzung des steuerlichen Querverbundes notwendigen weiteren Aktivitäten zu setzen und die finalen Verhandlungen zum Abschluss eines adaptierten Finanzierungsübereinkommens mit dem Bund sowie eines Finanzierungs- und Umsetzungsvertrages mit dem Land Tirol, der IKB AG und der IVB zu führen.

4. Dem im Vorlagebericht dargestellten Finanzierungs- und Bedeckungsplan wird grundsätzlich zugestimmt und die MA IV/Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung, beauftragt, die für eine Umsetzung notwendigen Maßnahmen zu setzen.
5. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof GmbH wird ermächtigt, die Optionsbestellung (Option 2 gemäß Liefervertrag vom 14.10.2005) für weitere 10 Straßenbahngarnituren bei der Firma N.N. zu einem Gesamtpreis von € 24.843.373,00 durchzuführen.“

## 2.4 Beschlusslage 2009 bis 2012

### Umsetzung der Etappe 1a

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck informierte sich in seiner Sitzung vom 09.07.2009 neuerlich über den aktuellen Stand des Regional- und Straßenbahnprojektes. Im Konnex damit wurde u.a. auch erklärt, dass vorgesehen sei, die Schieneninfrastruktur in mehreren Etappen zu realisieren. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie „3“, beginnend vom Leipziger Platz bis zum 5. Gymnasium, werde die Etappe 1a, also den ersten Schritt in der Umsetzung bilden.

### Zusätzliche Vorhaben

Gemäß dem Bericht der MA IV vom 06.07.2010 wurden im Zuge der Projektentwicklung der Etappe 1a auch die seit langem von der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol gemeinsam geplanten und dringend erforderlichen Vorhaben berücksichtigt. Darunter fielen z.B. die Neugestaltung der Landesstraße beim 5. Gymnasium, die Neugestaltung der Landesstraße Blasius-Hueber-Straße oder die Umgestaltung der Einmündung Speckweg in die Kranebitter Allee. Die Kosten für diese Projektergänzungen wurden mit rund € 6,00 Mio. beziffert, die nach dem Verteilungsschlüssel für den Kernbereich der Regionalbahn-Infrastruktur (also zwei Drittel Stadt Innsbruck zu einem Drittel Land Tirol) aufgeteilt werden. Der städtische Anteil würde sich somit auf rund € 4,00 Mio. belaufen.

### Kostenermittlung des Projektes „Etappe 1a“

Die in Abstimmung mit der Stadt Innsbruck, dem Land Tirol und der IVB durchgeführte Kostenermittlung des Gesamtprojektes „Etappe 1a“ ergab ein Gesamtvolumen von € 55,11 Mio., wovon der Stadt Innsbruck € 39,22 Mio. und dem Land Tirol € 15,89 Mio. zugeordnet worden sind.

### Beschluss zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum 5. Gymnasium (Etappe 1a)

Der Bericht der MA IV vom 06.07.2010 wurde am 14.07.2010 dem Stadtsenat zur Beratung vorgelegt. Über Beschluss des Gemeinderates vom 15.07.2010 sprach sich die Stadt Innsbruck für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (Etappe 1a) zum 5. Gymnasium aus und stimmte den Projektergänzungen in der Gesamthöhe von rund € 6,00 Mio. (städtischer Anteil rund € 4,00 Mio.) zu. Hingewiesen wurde in diesem Beschluss auch, dass der städtische Kostenanteil für die Etappe 1a in der Höhe von maximal € 39,22 Mio. aus den bereits genehmigten Mitteln (GR-Beschluss vom 21.12.2007) zur Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes finanziert wird.

Abschnitt Amraser  
Straße/Leipziger Platz

Sowohl in der Sitzung des Stadtsenates vom 18.01.2012 als auch in der Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck vom 26.01.2012 fand eine weitere Präsentation zur Umsetzung des Regional- und Straßenbahnkonzeptes im Tiroler Zentralraum Innsbruck statt. Dieses Mal referierten Vertreter der IVB und der städtischen Fachdienststellen über den Abschnitt Amraser Straße/Leipziger Platz, wobei insbesondere die Grundlagen der Planung, die Konsequenzen aus den bestehenden Rahmenbedingungen für die Planung, der Planungsstand und die Abwicklung im komplexen Zusammenhang mit der Finanzierung sowie die Problematik Friedensbrücke und deren Statik angesprochen worden sind.

Kostenangabe für die  
Gleis- und Straßenbau-  
maßnahmen im Bereich  
Amraser Straße  
zwischen Sillpark und  
Leipziger Platz

Der zu diesem Thema in weiterer Folge maßgebliche Bericht der MA IV datiert vom 01.02.2012 und wurde unter dem Titel „Umsetzung der Gleis- und Straßenbaumaßnahmen im Bereich Amraser Straße zwischen Sillpark und Leipziger Platz inkl. Tragwerkserneuerung der Friedensbrücke“ erstellt und der Bürgermeisterin zur Vorberatung im Stadtsenat und Vorlage an den Gemeinderat übermittelt. Die Kosten für die neue Streckenführung samt Neubau des Tragwerkes der Friedensbrücke wurden von der IVB mit insgesamt € 14,32 Mio. angegeben. Der Kostenanteil des Neubaus des Tragwerkes der Friedensbrücke wurde auf € 2,36 Mio. geschätzt. In diesem Zusammenhang ist jedenfalls betont worden, dass mit dem ursprünglichen Finanzierungsbeschluss vom 21.12.2007 das Auslangen gefunden werden könne und trotz des baulichen Mehraufwandes keine finanzielle Mehrbelastung für die Stadt Innsbruck anfallen werde.

GR-Beschluss vom  
23.02.2012

Im Sinne des dargestellten Sachverhaltes hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 23.02.2012 den in dieser Angelegenheit formulierten Antrag des Stadtsenates vom 08.02.2012 angenommen und damit der Verkehrsführung und der Umsetzung der Straßen- und Gleisbauarbeiten im Bereich Amraser Straße zwischen Sillpark und Defreggerstraße (inklusive Leipziger Platz) zugestimmt. Zudem wurde festgehalten, dass die finanzielle Abwicklung und Bedeckung dieser baulichen Maßnahmen (inklusive der Tragwerkserneuerung der Friedensbrücke), im Rahmen der im Gemeinderat vom 21.12.2007 beschlossenen Finanzierung zu erfolgen hat.

Schreiben der IVB  
vom 21.08.2012

Zu einer kontinuierlichen Umsetzung des Straßen- und Regionalbahnkonzeptes benötigte die IVB weiterführende politische Beschlüsse zur Realisierung des Projektes. Aus diesem Grund übermittelte die IVB mit Schreiben vom 21.08.2012 der Bürgermeisterin eine Stadtsenatsvorlage, in der die städtischen Beschlussnotwendigkeiten zur Finanzierung aufgelistet und erklärt waren. Demnach ergaben sich – nach Etappen aufgeschlüsselte – Finanzierungserfordernisse (Infrastruktur und Fahrzeugkosten) in der Höhe von insgesamt € 122,20 Mio. für die Stadt Innsbruck und in Summe € 108,76 Mio. für das Land Tirol. Ausdrücklich angemerkt wurde in diesem Zusammenhang, dass der städtische Kostenanteil für die Etappe 1a im Ausmaß von € 39,22 Mio. in dieser Summe außer Ansatz geblieben ist, da dieser Betrag bereits am 15.07.2010 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck mit dem Hinweis zur Kenntnis genommen wurde, dass dieser Kostenanteil aus den genehmigten Mitteln (Gemeinderat vom 21.12.2007) zur Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes finanziert wird.

Valorisierung der  
Kosten des  
Gesamtprojektes

Die IVB wies im Rahmen ihres Berichtes ausdrücklich auf die Notwendigkeit einer Valorisierung der Kosten des Gesamtprojektes in den Jahren 2015 bis 2020 hin, zumal die Beraterfirma im Zuge ihrer anlässlich der seinerzeitigen Maßnahmenuntersuchung durchgeführten Kostenschätzung von einem früheren Projektstart (2007) ausgegangen war, als dieser letztlich tatsächlich (2009) erfolgen konnte. Nachdem für die künftige Kostenentwicklung aufgrund von Lohn- und Materialpreiserhöhungen keine gesicherten Daten zur Verfügung standen, konnte die IVB die Ansätze in der Prognose nur schätzen. Ausgehend von einer Gesamtprojektsumme in Höhe von € 371,73 (Anmerkung der Kontrollabteilung: Gemäß Finanzierungstabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ wurden Gesamtprojektkosten in Höhe von € 371,39 beschlossen) bezifferte die IVB die geschätzte Steigerung der Errichtungs- und Beschaffungskosten – bei einer Fertigstellung des Gesamtprojektes inklusive der Fahrzeugbeschaffung bis 2020 – mit ca. € 20,15 Mio. Unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Zusatzbestellungen sowie maßgeblich abhängig von der tatsächlichen Kostenentwicklung und der Umsetzungsgeschwindigkeit berechnete die IVB die bis zum Jahr 2020 zu veranschlagende Gesamtsumme des Projektes mit € 395,37 Mio. und merkte dazu ergänzend an, dass jede Verzögerung über das Jahr 2020 hinaus die Kosten des Gesamtprojektes vermutlich erhöhen würde.

Schreiben der MA IV  
vom 12.11.2012

Die MA IV hat mit Schreiben vom 12.11.2012 der Bürgermeisterin in dieser Angelegenheit ausführlich berichtet und die von der IVB berechneten Finanzierungserfordernisse um die Kosten der Valorisierung ergänzt. Die benötigten Mittel beliefen sich gemäß dieser Vorlage für die Stadt Innsbruck auf € 131,18 Mio. (€ 122,20 Mio. plus Valorisierung € 8,98 Mio.) und für das Land Tirol auf € 119,93 Mio. (€ 108,76 Mio. plus Indexierung € 11,17 Mio.).

Bedeckung des  
städtischen Anteiles

Im Hinblick auf die Bedeckung des städtischen Anteiles in der Höhe von € 131,18 Mio. erklärte die MA IV in ihrem Vorlagebericht vom 12.11.2012, dass sich die seinerzeit im Amtsbericht zum Grundsatzbeschluss des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck vom 21.12.2007 dargelegten Bedeckungsvorschläge aufgrund verschiedener Umstände massiv geändert hätten. Beispielsweise könne mit der anteilig für die Stadt Innsbruck geschätzten Bundesbeteiligung im Ausmaß von € 14,13 Mio. nicht mehr gerechnet werden. Zudem hätten die geplanten Rücklagenbildungen aus Budgetüberschüssen der Jahre 2007 bis 2011 aufgrund der finanzwirtschaftlich angespannten Situation nicht gebildet werden können, wie auch Verschlechterungen beim Modell der Gruppenbesteuerung (teilweise Ersatz für Entfall TIWAG-Modell) und Umverteilung Regionalbahntauglichkeit zu erwarten wären.

In der Zusammenschau ergab sich den Berechnungen der MA IV zufolge ein Finanzierungsbild, das bei der damaligen Finanzierungsstruktur und einer Realisierung des Bauzeitplanes 2013 bis 2018 einen Fremdmittelbedarf für die Stadt Innsbruck in Höhe von rund € 63,35 Mio. vorgesehen hatte:

<b>Stadt Innsbruck – Aktualisiertes Finanzierungsbild bis zum Jahr 2018</b>	<b>€ in Mio.</b>
Finanzierungsmittel lt. aktualisierter Kostenschätzung der IVB	131,18
IVB – Ersatzanschaffungen und qualitative Verbesserung der Busse lt. ÖPNV-Vertrag	11,50
<b>Zwischensumme</b>	<b>142,68</b>
Verzicht auf 3. Ast – Karl-Innerebner-Straße	- 11,63
<b>Gesamterfordernis</b>	<b>131,05</b>
Rücklage Put-Option	40,00
Gruppenbesteuerung TIWAG (Ersatz)	19,80
Gruppenbesteuerung IKB AG	7,90
<b>Fremdmittelerfordernis (ab ca. 2015 - 2018)</b>	<b>63,35</b>

(Stand 2012)

**Verzicht auf den 3. Ast – Karl-Innerebner-Straße**

Zu diesem aktualisierten Finanzierungsbild, insbesondere zur Reduktion des Finanzmittelbedarfes durch den Verzicht auf den 3. Ast – Karl-Innerebner-Straße, ist ergänzend zu bemerken, dass die IVB eine Evaluierung ihres Betriebskonzeptes vorgenommen hatte. Ausgelöst wurde diese Überarbeitung des Betriebskonzeptes durch den Umstand, dass in den letzten Jahren auf der Durchmesserlinie „O“ eine Steigerung der Nachfrage eingetreten und dadurch eine Neukonzeption des Leistungsangebotes erforderlich geworden ist. Das im Rahmen der Stadtsenatsvorlage der IVB vom 21.08.2012 vorgelegte Betriebskonzept für die Straßenbahnlinie „O“ ging grundsätzlich davon aus, dass der innerstädtische Abschnitt von der Peerhofsiedlung bis zur Josef-Kerschbaumer-Straße (O-Dorf) bis Ende 2018 realisiert sein wird und in Betrieb geht. Für den Westen der Stadt wurden von der IVB in diesem Zusammenhang zwei Erschließungsvarianten ausgearbeitet. Die Prüfung beider Varianten hat letztlich ergeben, dass nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sowie unter Berücksichtigung der betrieblichen und finanziellen Aspekte der Variante ohne 3. Ast – Karl-Innerebner-Straße der Vorzug gegeben werden soll.

**Hinweis auf einen Projekts- und Syndikatsvertrag**

In ihrer Stadtsenatsvorlage vom 12.11.2012 berichtete die MA IV außerdem, dass sich die Gesellschafter der IVB (IKB AG: 51 %, Stadt Innsbruck: 45 %, Land Tirol: 4 %) nach intensiven und langwierigen Verhandlungen auf einen Entwurf eines Projekts- und Syndikatsvertrages geeinigt hätten.

**GR-Beschluss vom 13.12.2012**

Nach Vorberatung im Stadtssenat am 12.12.2012 fasste der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 13.12.2012 folgenden Beschluss:

- „1. Der Bericht der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) einschließlich aktualisierter Kostenschätzung für das Gesamtprojekt wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) wird mit der Projektleitung und mit der Projektabwicklung Etappe 1 und 2 beauftragt.
3. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) wird, in enger Abstimmung mit den städtischen Dienststellen, mit der Durchführung des Konzessionsverfahrens, des UVP-Verfahrens sowie der Funktionsplanung einschließlich Detailplanung für das Gesamtprojekt beauftragt.
4. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) wird ermächtigt, den Beschaffungsvorgang für zehn Fahrzeuge der Linie ‚O‘ und zwölf Fahrzeuge der Regionalbahn durchzuführen und die Vergabemodalitäten abzuwickeln.
5. Die Stadt Innsbruck genehmigt als Gesellschafter der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) vorliegendes Betriebskonzept unter Verzicht auf den 3. Ast Karl-Innerebner-Straße und einen tagesdurchgängigen 7,5 Minuten-Takt ab Inbetriebnahme der Linie ‚O‘ und der Linie ‚3‘.
6. Dem im Vorlagebericht dargestellten Finanzierungs- und Bedarfsplan wird grundsätzlich zugestimmt und die Mag.-Abt. IV, Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung, beauftragt, die für die Umsetzung notwendigen Maßnahmen zu setzen.
7. Der Abschluss des vorliegenden Entwurfes eines Syndikatsvertrages betreffend der Zusammenarbeit auf Gesellschafterebene in der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahngesellschaft (IVB) mit dem Projekt ‚Regional- und Straßenbahnsystem‘ wird genehmigt.
8. Die Stadt Innsbruck stimmt der Einsetzung eines Beirates zur Umsetzung des Regional- und Straßenbahnsystems für den Tiroler Zentralraum inklusive der Beiratsordnung zu.“
9. Das im Vorlagebericht beschriebene Modell des ‚Steuerlichen Querverbundes – Ersatzzahlung Land Tirol‘ wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
10. Die Stadt Innsbruck spricht sich für eine begleitende Kontrolle des Gesamtprojektes aus. Als geeigneten Kandidaten schlägt der Stadtsenat ..... Dr. N.N. vor. Die Frau Bürgermeisterin wird ersucht, die diesbezüglichen Schritte in die Wege zu leiten.
11. Der Beschluss des Gemeinderates vom 21.12.2007, mit dem die einzusetzende Projektsteuerungsgruppe vorgesehen wurde, wird reassumiert.
12. Ab Jänner 2013 wird der erweiterte Stadtsenat vierteljährlich über den Projektstand informiert.
13. Die städtische Kontrollabteilung wird beauftragt und der Landesrechnungshof ersucht, über die Abwicklung des bisherigen Regionalbahnprojektes (Stand 31.12.2012) einen gesamten Prüfbericht vorzulegen.

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

Fehlende Projektfinanzierung des Landes Tirol

Die IVB hat einen korrespondierenden Beschlussantrag an das Land Tirol für die Beauftragung und Bauausführung im Stadtgebiet (Etappe 1 und 2) gestellt. Nachdem die zuständigen Gremien des Landes Tirol diesen Antrag bis zum Frühjahr 2013 noch nicht behandelt hatten, sah sich der Geschäftsführer der IVB veranlasst, mit Schreiben vom 16.04.2013 auf die fehlende Projektfinanzierung des Landes Tirol in Höhe von einem Drittel der Kosten für den Start der Bauführung im West- bzw. Ostast hinzuweisen und gleichzeitig zu betonen, dass eine rasche Projektumsetzung im Hinblick auf Valorisierungskosten und Doppelbetrieb (Linie O und Straßenbahn Linie 3) dringend notwendig wäre. Dieser Sachverhalt wurde mit Schreiben der MA IV vom 23.04.2013 der Bürgermeisterin mitgeteilt und vorgeschlagen, dass die Stadt Innsbruck für das fehlende Drittel der Landesfinanzierung formal die Vorfinanzierung übernehmen sollte. Aufgrund der Dringlichkeit und um keine weitere Bauverzögerung zu riskieren, hat der Stadtsenat am 15.05.2013 daher den Beschluss gefasst, die IVB zu ermächtigen, die budgetierten städtischen Mittel nach Bedarf auch für die Vorfinanzierung der Landeskostenanteile zu verwenden, solange diese vom Land noch nicht beschlossen und freigegeben wurden.

Feststellung der Kontrollabteilung

Die Kontrollabteilung stellte in diesem Zusammenhang bzw. im Konnex mit dem Beschluss des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck vom 13.12.2012 fest, dass der angesprochene Beschluss des Landes Tirol für die Beauftragung und Bauausführung im Stadtgebiet (Etappe 1 und 2) zum Prüfungszeitpunkt im November 2013 nach wie vor ausständig war. Zudem war auch der Syndikatsvertrag über die Zusammenarbeit und das Zusammenwirken von Land Tirol, Stadt Innsbruck und IKB AG im Rahmen des Straßen- und Regionalbahnprojektes von den Vertragsparteien noch nicht unterfertigt und damit auch die Einsetzung des Beirates samt Genehmigung der Beiratsordnung noch nicht umgesetzt.

### 3 Projektorganisation

#### 3.1 Projektstruktur

Projekthandbuch und Bericht der IVB zum Projektfortschritt

Die Kontrollabteilung hat im Rahmen der Prüfung sowohl in das Projekthandbuch „Straßenbahnverlängerung Linie 3 und Regionalbahn im Zentralraum von Innsbruck“ als auch in den Bericht „Straßenbahnverlängerung Linie 3 – Projektfortschritt und Kostensituation des Gesamtprojektes Regionalbahn im Zentralraum von Innsbruck“ Einsicht genommen.

Organigramm der Projektstruktur

Der Kontrollabteilung wurde im Zuge der Prüfung ein mit Datum 01.08.2012 erstelltes Organigramm über die generelle Projektstruktur für die Etappen 1 – Westast (Sillpark bis Technik West/Peerhöfe) und 2 – Ostast (Sillpark bis O-Dorf) vorgelegt.

Die Projektsteuerungsgruppe, welche sich aus Vertretern des Landes Tirol und der Stadt Innsbruck sowie einem Schriftführer zusammensetzt, bildet eine zentrale Organisationseinheit. Ihr als Zentralstelle nachgeordnet ist die Arbeitsgruppe, der wiederum zwei beratende Unterarbeitsgruppen (Planung und Vertrag) angegliedert sind. Der Ar-

beitsgruppe ist sodann dem Einliniensystem entsprechend die Projektleitung/Steuerung unterstellt.

Innerhalb der Projektleitung/Steuerung sind die Bereiche Vorbereitung politische Beschlüsse, Controlling, Berichtswesen, Behördenverfahren, Planung, Öffentlichkeitsarbeit, Bauvorbereitung und Bauausführung angesiedelt. Weitere Kernbereiche betreffen beispielsweise die Rechnungsprüfung, das Kostencontrolling oder die Koordination der Leitungsbetriebe. Erwähnenswert ist zudem, dass im Rahmen des Straßen- und Regionalbahnprojektes auch ein externer Consultant in Anspruch genommen und zudem mit Dienststellen der Stadt Innsbruck und des Landes Tirol (Amt für Verkehr, Amt für Grünanlagen, Behindertenbeauftragter etc.) im Wege von fachthematischen Beratungen kooperiert wird.

### 3.2 Projektgruppen

#### Steuerungs- und Koordinationsgruppe

Bereits mit Regierungsbeschluss vom 14.06.2005 hatte das Land Tirol gemeinsam mit der Stadt Innsbruck beabsichtigt, eine „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ zur Abstimmung und Harmonisierung der weiteren Maßnahmen einzurichten. Damit sollten die Ziele von Land Tirol und Stadt Innsbruck bei der Errichtung der Regionalbahn berücksichtigt, die Politik mit den notwendigen Informationen versorgt und Entscheidungen vorbereitet werden. In diesem Zusammenhang hat die MA I – Amt für Präsidial- und Rechtsangelegenheiten, mit Schreiben vom 27.06.2005 der (damaligen) Frau Bürgermeisterin den Beschluss der Tiroler Landesregierung bekannt gegeben und um Entsendung von drei namentlich genannten städtischen Bediensteten in diese Arbeitsgruppe gebeten. Dieser Bericht der MA I ist über Anregung der Frau Bürgermeisterin und Beschluss des Stadtsenates vom 06.07.2005 an die im Gemeinderat vertretenen Fraktionen zur Kenntnisnahme übermittelt worden. Bereits einen Tag früher, am 05.07.2005, hat in der Landesbaudirektion die 1. Sitzung der Steuerungs- und Koordinationsgruppe stattgefunden und hat sich somit dieses Gremium konstituiert.

Weitere Recherchen der Kontrollabteilung in dieser Angelegenheit ergaben, dass die „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ in den Folgejahren (2006 bis 2008) nur geringe Aktivitäten gesetzt hatte. Jedenfalls wurde der Kontrollabteilung – auch über eine diesbezügliche Nachfrage – nur das Protokoll der 1. Sitzung vom 05.07.2005 vorgelegt. Darüber hinaus gehende schriftliche Dokumentationen über abgehaltene Sitzungen und deren Inhalte bzw. Tagesordnungspunkte waren für die Kontrollabteilung nicht verfügbar. Im Zuge von verschiedenen in diesem Zusammenhang eingeholten ergänzenden mündlichen Auskünften wurde der Kontrollabteilung erklärt, dass dieses Gremium damals schon bald seine Tätigkeit wieder eingestellt habe.

#### Projektsteuerungsgruppe

Die politisch zuständigen Vertreter der Gebietskörperschaften Land Tirol und Stadt Innsbruck hatten im Feber 2009 eine Projektsteuerungsgruppe gegründet, die als Kommunikationsplattform fungieren und die notwendigen politischen Maßnahmen vorbereiten und erwirken sollte. Die Zusammensetzung der Projektsteuerungsgruppe (in den Sitzungsprotokollen auch als „Steuerungsgruppe“ bezeichnet) hat sich in der Vergangenheit einige Male geändert und ist dabei jeweils an die personellen politischen Veränderungen auf Landes- und Stadtebene angepasst worden.

#### 11. Sitzung der „Steuerungsgruppe“

An der elften – und bislang letzten – Sitzung der „Steuerungsgruppe“ am 01.02.2012 hatten drei Vertreter des Landes Tirol und zwei Vertreter der Stadt Innsbruck sowie der damalige Leiter der Abteilung Verkehrsplanung des Landes Tirol als Berichterstatter und Schriftführer teilgenommen. Das Protokoll dieser (letzten) Sitzung wurde der Kontrollabteilung mit dem Bemerken zur Verfügung gestellt, dass offenbar keine weiteren Sitzungen mehr einberufen worden wären, um die Unterfertigung des Projekts- und Syndikatsvertrages abzuwarten. Nachdem der Projekts- und Syndikatsvertrag bis zum Zeitpunkt der Einschau der Kontrollabteilung im Dezember 2013 noch immer nicht unterzeichnet war, ist die Projektsteuerungsgruppe in der Zwischenzeit nahezu zwei Jahre nicht mehr tätig gewesen.

#### Arbeitsgruppe

Als Bindeglied zwischen der Projektsteuerungsgruppe und den nachfolgenden Projektbeteiligten ist eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Die Arbeitsgruppe, in die das Land Tirol, die Stadt Innsbruck und die IVB seinerzeit je drei Vertreter entsandt hatten, trat erstmalig im März 2009 zusammen. Den einschlägigen Unterlagen entnahm die Kontrollabteilung, dass in der Arbeitsgruppe mittlerweile 14 Personen mitarbeiten. Namentlich genannt sind fünf Vertreter des Landes Tirol, drei Vertreter der Stadt Innsbruck, fünf Vertreter der IVB und eine Person als externer Consulter.

#### Unterarbeitsgruppe „Planung“

Die Unterarbeitsgruppe „Planung“ nahm ihre Tätigkeit im April 2009 auf. Sie hat die Aufgabe, alle fachspezifischen Themen der Planung und des Kosten- und Terminmanagements zu behandeln sowie die jeweiligen Entscheidungsgrundlagen an die Arbeitsgruppe weiterzuleiten.

#### Unterarbeitsgruppe „Vertrag“

Die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ begann mit ihren Beratungen ebenfalls im April 2009 und setzte sich damals aus zwei Vertretern der Stadt Innsbruck, drei Vertretern des Landes Tirol und einem Vertreter der IVB zusammen. Aktuell arbeiten in diesem Gremium sieben Personen, von denen drei das Land Tirol, zwei die Stadt Innsbruck sowie jeweils eine Person die IKB AG und die IVB vertreten.

Aus den diversen Sitzungsprotokollen entnahm die Kontrollabteilung, dass der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ nach den Intentionen der Arbeitsgruppe insbesondere die Aufgabe zukam, einen Vertragsentwurf für das Straßenbahn- und Regionalbahnprojekt zu konzipieren, der primär die Beziehungen der Projekt- und Vertragspartner Land Tirol, Stadt Innsbruck, IKB AG und IVB, aber auch die für die Umsetzung des Projektes maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen regeln sollte.

#### Hinweis auf einen Projekts- und Syndikatsvertrag bzw. Beirat

Im Konnex damit wurde in der 3. Sitzung der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ vom 22.07.2009 einvernehmlich festgelegt, dass die Form eines Projekts- und Syndikatsvertrages als sinnvoll erachtet werde. Außerdem wurde nach weiteren Beratungen in diesem Gremium in der 4. Sitzung vom 13.01.2010 einhellig die Meinung vertreten, hinsichtlich einer Projektstruktur die Einrichtung eines Beirates zu empfehlen. Dieser Beirat sollte mit einer weitreichenden Entscheidungskompetenz ausgestattet werden und sollte zudem auch eine Kontrollfunktion – unabhängig von den Kontrollbefugnissen des Aufsichtsrates der IVB – ausüben. Es wurde auch angeregt, für die konkrete Arbeit des Beirates eine Geschäftsordnung zu erstellen.

Entwurf eines Projekts- und Syndikatsvertrages

Nach langwierigen Verhandlungen und Bearbeitung diverser Änderungswünsche hat die Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ in ihrer 11. Sitzung vom 27.07.2012 sowohl einen Entwurf eines Projekts- und Syndikatsvertrages als auch einen Entwurf einer Geschäftsordnung für den Beirat vorgelegt, die nach weiteren Adaptierungen vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck in der Sitzung vom 13.12.2012 genehmigt worden sind.

Kritik der Kontrollabteilung

Zusammenfassend bemerkte die Kontrollabteilung an dieser Stelle kritisch, dass die beabsichtigte klar definierte Projektstruktur zum Prüfungszeitpunkt noch nicht vollständig installiert war. Diese Aussage der Kontrollabteilung stützte sich primär auf den Umstand, dass der Projekts- und Syndikatsvertrag zum Prüfungszeitpunkt im Dezember 2013 noch immer nicht unterzeichnet war und deshalb bis dahin auch kein Beirat als eigenständiges Steuerungs- und (begleitendes) Kontrollorgan eingesetzt werden konnte. Gegen eine klare Projektstruktur sprach außerdem, dass die Existenz, die Zusammensetzung und die Ergebnisse der im Jahr 2005 gegründeten „Steuerungs- und Koordinationsgruppe“ sowie der im Jahr 2009 eingesetzten Projektsteuerungsgruppe nicht ausreichend dokumentiert wurden bzw. gemäß erhaltener Auskunft diese Gremien nicht mehr einberufen werden.

### 3.3 Projekts- und Syndikatsvertrag

Sitzung des Aufsichtsrates der IKB AG vom 28.09.2012

In der Sitzung des Aufsichtsrates der IKB AG vom 28.09.2012 informierte der Vorstandsvorsitzende unter anderem auch darüber, dass das Regionalbahnprojekt vom Landesrechnungshof überprüft und dabei auch die Feststellung bzw. Kritik geäußert worden sei, dass es keine vertragliche Regelung zwischen der Stadt Innsbruck, dem Land Tirol und der IKB AG als Hauptgesellschafter der IVB in Form eines projektbezogenen Syndikatsvertrages gebe, in dem die Entscheidungskompetenzen der Stadt Innsbruck und des Landes Tirol als Hauptfinanciers des Projektes geregelt werden. Darüber hinaus wurde in dieser Sitzung des Aufsichtsrates der IKB AG auch betont, dass ein rascher Abschluss eines Projekts- und Syndikatsvertrages insofern von Bedeutung wäre, als bekanntlich das Land Tirol seine Finanzierungen für Straßenbaumaßnahmen bis zum Vorliegen bzw. bis zur Unterfertigung eines Projekts- und Syndikatsvertrages zurückgestellt habe.

Genehmigung des Entwurfes eines Projekts- und Syndikatsvertrages

In weiterer Folge berichtete in dieser Angelegenheit die MA IV in einer Vorlage vom 12.11.2012 an die Frau Bürgermeisterin, dass sich die Gesellschafter der IVB (IKB AG: 51 %, Stadt Innsbruck: 45 %, Land Tirol: 4 %) nach intensiven und langwierigen Verhandlungen auf einen Entwurf eines Projekts- und Syndikatsvertrages geeinigt hätten. Dazu ist ergänzend anzumerken, dass der Abschluss dieses Entwurfes eines Projekts- und Syndikatsvertrages betreffend die Zusammenarbeit auf Gesellschafterebene in der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) im Zusammenhang mit dem Projekt „Regional- und Straßenbahnsystem im Zentralraum Tirol – Innsbruck“ vom Aufsichtsrat der IKB AG am 30.11.2012 und vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck am 13.12.2012 genehmigt worden ist.

Empfehlung der Kontrollabteilung

Die Kontrollabteilung stellte dazu kritisch fest, dass rund ein Jahr später – zum Prüfungszeitpunkt im Dezember 2013 – noch immer kein unterschriebener Projekts- und Syndikatsvertrag existierte.

Die Kontrollabteilung empfahl im Hinblick auf die Bedeutung und die Dimension des Straßen- und Regionalbahnprojektes und in Anbetracht der bis dato vergangenen langen Vorlaufzeit (Entscheidung für einen Projekts- und Syndikatsvertrag in der 3. Sitzung der Unterarbeitsgruppe „Vertrag“ vom 22.07.2009, Genehmigung des Entwurfes eines Projekts- und Syndikatsvertrages im Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck in der Sitzung vom 13.12.2012) den Abschluss des angesprochenen Projekts- und Syndikatsvertrages so rasch als möglich zu finalisieren.

#### Gliederung des Projekts- und Syndikatsvertrages

Der vom Land Tirol, der Stadt Innsbruck und der IKB AG abzuschließende Projekts- und Syndikatsvertrag – dessen Entwurf der Kontrollabteilung zur Verfügung gestellt worden ist – gliedert sich neben der Präambel in die Grundsatzvereinbarungen zum Projekt „Regional- und Straßenbahnsystem im Zentralraum Tirol – Innsbruck“ (im Folgenden auch Projekt RB genannt) (Abschnitt I), in die Sondervereinbarungen über die Zusammenarbeit der Gesellschafter der IVB betreffend das Projekt RB (Abschnitt II), in die sonstigen Vereinbarungen (Abschnitt III) und die Schlussbestimmungen (Abschnitt IV).

#### Vertragsgegenstand

Grundsätzlich sollen mit dem gegenständlichen Vertrag

- ⇒ die Zusammenarbeit und das Zusammenwirken von Land Tirol, Stadt Innsbruck und IKB AG bei der Planung, der Errichtung, der Instandhaltung und der Bewirtschaftung der Infrastruktur geregelt,
- ⇒ das Stimmverhalten der IVB-Gesellschafter in der IVB-Generalversammlung syndiziert,
- ⇒ die Einrichtung eines IVB-Beirates als eigenständiges Steuerungs- und Kontrollorgan für das Projekt RB und der Erlass von Geschäftsordnungen für diverse Organe der IVB vereinbart sowie
- ⇒ sonstige begleitende Regelungen vorgesehen werden, welche die Einflussmöglichkeiten von Land Tirol und Stadt Innsbruck (als die „finanzierenden Parteien“) bei der Umsetzung des Projektes RB gewährleisten sollen.

#### Einrichtung eines Beirates

Die Stadt Innsbruck, das Land Tirol und die IKB AG kommen im vorliegenden Entwurf des Projekts- und Syndikatsvertrages zudem überein, dass über Beschluss der Generalversammlung bzw. der Gesellschafter der IVB ein Projekt-RB-Beirat einzurichten ist, der von der IVB-Geschäftsführung im Zuge von Projekt-RB-Umsetzungsbeschlüssen zu befassen sein wird. Der einzusetzende Projekt-RB-Beirat wird weitreichende Auskunfts- und Einsichtsrechte in sämtliche Belange des Projektes RB haben. Darüber hinaus wird er in Bezug auf das Projekt RB auch Beratungs- Unterstützungs- und Überwachungsfunktionen für die Gesellschafter der IVB ausüben, wozu jedoch anzumerken ist, dass die Kompetenzen des Aufsichtsrates der IVB völlig unberührt bleiben.

#### 3.4 Beirat bzw. Geschäftsordnung des Beirates

#### Zusammensetzung des Beirates

Die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Projekts- und Syndikatsvertrag zu sehende – und im Entwurf der Kontrollabteilung ebenfalls vorliegende – „Geschäftsordnung des Beirates der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH“ zur Umsetzung eines Regional- und Straßenbahnsystems für den Tiroler Zentralraum sieht vor, dass der Beirat aus sieben Mitgliedern bestehen wird, wobei die Stadt Innsbruck und das Land Tirol je drei Personen und die IKB AG ein Mit-

glied in dieses Gremium entsenden können. Dazu ist der Vollständigkeit halber anzumerken, dass der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck im Zuge seines zum Regional- und Straßenbahnsystem für den Tiroler Zentralraum gefassten Beschlusses vom 13.12.2012 u.a. der Einsetzung eines Beirates inklusive der vorliegenden Beiratsordnung zugestimmt sowie auch bereits drei Personen als ständige Mitglieder des Beirates nominiert und drei weitere Personen als Ersatzmitglieder in dieses Gremium entsandt hat.

#### Aufgaben des Beirates

Der Beirat hat die Aufgabe, die Geschäftsführung der Gesellschaft ausschließlich in den das Projekt RB betreffenden Fragen zu beraten, zu unterstützen und – unbeschadet der Agenden des Aufsichtsrates – zu überwachen. Der Beirat agiert im Rahmen und nach Vorgabe der von der Generalversammlung der Gesellschaft bzw. den Gesellschaftern gefassten Projekt-RB-Grundlagenbeschlüsse und fasst Projekt-RB-Umsetzungsbeschlüsse. Der Beirat steuert und kontrolliert die Einhaltung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit im Projekt RB nach Maßgabe der Projekt-RB-Grundlagenbeschlüsse, insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung und Umsetzung der Funktionsplanung, der Detailplanung, der Einreichplanung, der Errichtung und dem Bau, den Konzessionen, den UVP-Verfahren, den ausschreibungspflichtigen Geschäften im Sinne des BVergG 2006 und der Ausstattung der Gesellschaft mit Mitarbeitern, die exklusiv mit der Umsetzung des Projektes RB beschäftigt sind. Der Beirat kann durch Beschluss weitere Geschäfte oder Arten von Geschäften festlegen, die nur mit seiner Zustimmung durchgeführt werden dürfen.

#### Kritik der Kontrollabteilung

Die Kontrollabteilung wies in Anlehnung an ihre Beanstandung und Empfehlung zum Projekts- und Syndikatsvertrag an dieser Stelle nochmals darauf hin, dass mangels eines unterfertigten Projekts- und Syndikatsvertrages sowohl die Einrichtung eines Projekt-RB-Beirates noch nicht umgesetzt als auch die geforderte Geschäftsordnung für den Projekt-RB-Beirat noch nicht in Kraft gesetzt worden sind. Im Anhörungsverfahren erklärte die MA IV, dass der angesprochene Projekts- und Syndikatsvertrag mittlerweile allseits unterfertigt worden wäre und damit der vorgesehene Beirat tätig werden könne.

## 4 Technische Konzepte und Studien

### 4.1 Straßenbahnkonzept (2000)

#### Variantengruppen

In Folge von Beratungen zur Liniennetzfortschreibung und im Zusammenhang mit Überlegungen bezüglich einer Erschließung des Tivoli-Stadions wurde zur Beurteilung der längerfristigen Perspektiven der Straßenbahn eine Entwicklungsstudie erarbeitet. Das im Jahr 2000 fertiggestellte Straßenbahnkonzept sah für die weitere Entwicklung der Betriebsmittel und des Liniennetzes vier Variantengruppen mit Untergruppen vor:

- Variantengruppe 1 – Straßenbahn + O-Bus + Dieselbus
- Variantengruppe 2 – Straßenbahn + Dieselbus (ohne O-Bus)
  - Strab 1
  - Strab 2

- Variantengruppe 3 – O-Bus + Dieselbus (ohne Straßenbahn)
  - O-Bus 1
  - O-Bus 2
- Variantengruppe 4 – Dieselbus (ohne Straßenbahn und O-Bus)

#### Variante „Strab 2“

Gemäß festgelegter Kriterien, vorhandener Randbedingungen und auf Basis durchgeführter Wirkungs- und Nutzwertanalysen sprach sich die eingesetzte Projektgruppe für den Ausbau des Straßenbahnnetzes in Form der Untervariante „Strab 2“ aus. Diese sah die weitere Nutzung der bestehenden Infrastruktur mit Ausnahme der veralteten Triebwagen sowie eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Hauptwohngebiete Reichenau, Neu-Arzl, Hötting West und Höttinger Au in vier Ausbaustufen über einen Zeitraum von zehn Jahren (2001 – 2010) vor. Der Gemeinderat folgte dem Vorschlag der Projektgruppe und stimmte in der Sitzung des 18.10.2001 der Umsetzung der Variante „Strab 2“ inkl. der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die Stubaitalbahn (STB) in Gesamthöhe von rd. € 147,5 Mio. zu.

#### 4.2 Bericht „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“ (2003)

##### Zusammenfassung vorliegender Planungen und Untersuchungen

Der Liniennetzfortschreibung des Jahres 1998 sowie der Fertigstellung des Straßenbahnkonzeptes im Dezember 2000 folgten mit dem „IVB-Straßenbahnkonzept, Erweiterungsschritt Regionalbahn“, fertiggestellt im Februar 2002, und der „Trassenuntersuchung Stubaitalbahn“ vom Oktober 2002 weitere Studien im Auftrag der IVB und des Landes Tirol. Im Bericht „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“ vom November 2003 wurden die bis zu jenem Zeitpunkt vorliegenden Planungen und Untersuchungen unter der Prämisse, das Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum bezüglich verkehrlicher Zielsetzung, vorgesehener Trassen, Realisierungszeitplan und Finanzbedarf darzustellen, zusammengefasst.

##### Regionalverkehrsachse Hall – Innsbruck – Völs

Für die Strecke Hall – Rum war die Linienführung entlang der Haller Straße bis zum Unteren Stadtplatz bzw. bis zum Kurmittelhaus angedacht. Die Kosten ausschließlich jener Streckenabschnitte der Regionalverkehrsachse, welche nicht mit den bestehenden bzw. geplanten Straßenbahnstrecken ident waren, wurden inkl. der Anschaffungskosten für neue Fahrbetriebsmittel auf der Strecke Hall – Innsbruck mit € 41,5 Mio. angenommen. Für die Strecke Innsbruck – Völs zzgl. Fahrzeuganschaffungen wurden Kosten von € 28,2 Mio. veranschlagt.

##### Regionalverkehrsachse Innsbruck – Mutters

Die Direkthereinführung der STB zum Innsbrucker Hauptbahnhof (HBF) wurde im Zuge der „Trassenuntersuchung Stubaitalbahn“ des Jahres 2002 in mehreren Varianten analysiert. Die Kosten auf Basis der zur Realisierung empfohlenen Version wurden unter Berücksichtigung einer 6 %-Valorisierung auf € 8,8 Mio. geschätzt (siehe Pkt. 5.1 Direkthereinführung Stubaitalbahn und Veranstaltungslinie Tivoli). Des Weiteren wurden für die Erneuerung der Fahrzeuge € 13,0 Mio. angenommen.

##### Straßenbahnausbau Innsbruck

Die damals geplante Trasse der neuen Straßenbahnlinie O deckte sich weitgehend mit der zum Prüfungszeitpunkt zur Umsetzung angedachten Linienführung. Eine Abweichung stellte die Trassierung entlang des Kugelfangwegs ab der Kreuzung Schützenstraße bis zum Hallenbad Olympisches Dorf dar, an deren Streckenende eine Wendeschleife vorgesehen war.

Für die Linie 3 war von Amras kommend die Streckenführung bis zur Layrstraße entsprechend der aktuellen Verlängerung Linie 3 inkl. Verbindungsstrecke Amraser Straße zwischen Pradler Straße und Leipziger Platz vorgesehen. Ab hier sollte diese über die Fischnalerstraße und den Mitterweg bis zum Steinbockweg in der Höttinger Au führen.

Zur Anbindung des Tivoli-Stadions, der Olympiahalle und der Eishalle war außerdem der Bau einer neuen Strecke unter Nutzung der bestehenden Linien 1 und 3 sowie der geplanten Direkthereinführung der STB zum Hauptbahnhof angedacht.

Die Kosten inkl. der Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel ergaben sich mit:

• Bestehendes Netz	€ 39,91 Mio.
• Linie O	€ 84,66 Mio.
• Verlängerung Linie 3	€ 34,76 Mio.
• <u>Anbindung Tivoli-Stadion</u>	<u>€ 8,53 Mio.</u>
• Gesamt	€ 167,86 Mio.

#### Zeitliche Umsetzung

Die Terminplanung zum Regionalbahnkonzept sah die Errichtung der Linie O vom Hallenbad Olympisches Dorf bis Technik / Karl-Inner-ebner-Straße bis zum Jahr 2010 vor. Zwei Jahre später sollte die Verlängerung der Linie 3 bis zum Steinbockweg und die Regionalbahnstrecke Innsbruck – Hall in Betrieb genommen werden. Die Fertigstellung der verbleibenden Teilstrecke bis Völs im Jahr 2014 sollte den Abschluss der Maßnahmen zur Regionalbahn darstellen.

In der Sitzung vom 22.10.2003 stimmte der Gemeinderat der Erneuerung von Fahrbetriebsmitteln für die Straßenbahn in Höhe von rd. € 39,0 Mio. und dem Ankauf von durch das Land Tirol finanzierten Fahrzeugen für die STB in Höhe von rd. € 13,0 Mio. zu. Die Bedeckung der Infrastrukturkosten für die Strecke Olympisches Dorf – Innenstadt – Technik-West in Höhe von ca. € 100,0 Mio. sollte in Form einer Drittelbeteiligung der Stadtgemeinde Innsbruck, des Landes Tirol und des Bundes erfolgen.

#### 4.3 Bericht "Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum" (2004)

#### Regionalbahn als Nebenbahn

Der im Mai 2004 erstellte Bericht „Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“, setzte auf das „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“ des Novembers 2003 auf und berücksichtigte die zwischenzeitlich erfolgte weitere Entwicklung des Projektes. Diese sah vor, die Regionalbahn auf Grundlage des Eisenbahngesetzes als Nebenbahn zu errichten und zu betreiben. Auf Basis des mit 01.01.2004 in Kraft getretenen Privatbahngesetzes wurde die Förderung von Infrastrukturinvestitionen und -erhaltungsmaßnahmen für das Projekt Regionalbahn grundsätzlich als möglich erachtet.

Zur Umsetzung vorgesehen wurden

- der Ausbau der STB mit Direkthereinführung zum Innsbrucker HBF,
- die Errichtung einer Regionalbahnstrecke von Völs bis Hall mit Streckenführung über den Innsbrucker HBF sowie
- die Erweiterung des Innsbrucker Straßenbahnnetzes unter teilweiser Mitnutzung neu zu errichtender Regionalbahnstrecken.

Teilprojekte  
Ost und West

Aufgrund der beträchtlichen Investitionskosten wurde für die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen eine Etappierung in zwei Hauptabschnitte vorgenommen. Das damalige Teilprojekt Ost umfasste für den Zeitraum 2004 bis 2013 die Umsetzung des Regionalbahnabschnitts Hall – Rum – Innsbruck (bis zur temporären Wendeanlage Layrstraße) sowie die Direkthereinführung der STB. Die Realisierung des Teilprojekts West, Abschnitt Layrstraße bis Völs war für den Zeitraum 2014 bis 2018 vorgesehen.

Kostenübersicht

Die Kosten für die Regionalbahnstrecke Bergisel – Innsbruck HBF (Direkthereinführung STB) wurden mit € 12,77 Mio. (Infrastruktur) und € 13,0 Mio. (Absatz, d.h. Fahrzeuge, Werkstätten und Abstellhallen) angenommen.

Für die Teilprojekte Ost und West ergaben sich aus den Aufwendungen für Infrastruktur geschätzte Kosten von € 71,55 Mio. bzw. € 38,99 Mio. und für den Absatz prognostizierte Aufwendungen von € 24,05 Mio. bzw. € 10,20 Mio.

Eine gesamtheitliche Kostenübersicht des Regionalbahnprojektes mit Erweiterung des Straßenbahnnetzes stellte sich inklusive der zum damaligen Zeitpunkt auf Grundlage des Privatbahngesetzes angestrebten Finanzierung wie folgt dar:

Projekt Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum (05/2004) Kostenübersicht und angestrebte Finanzierung Beträge in € Mio.					
	Gesamt	Bund		Gebietskörperschaften	
		Anteil in €	Anteil in %	Anteil in €	Anteil in %
<b>Infrastruktur</b>	<b>84,32</b>	<b>38,58</b>	<b>45,8</b>	<b>45,74</b>	<b>54,2</b>
Direkthereinführung STB	12,77	6,38	50,0	6,39	50,0
Hall - Rum - Innsbruck (Layrstr.)	71,55	32,20	45,0	39,35	55,0
<b>Absatz</b>	<b>37,05</b>			<b>37,05</b>	<b>100,0</b>
Fzg. STB	13,00			13,00	100,0
Fzg. Regionalbahn Teilproj. Ost	17,85			17,85	100,0
Werkstätten, Abstellhallen	6,20			6,20	100,0
Summe Teilprojekt Ost	121,37	38,58	31,8	82,79	68,2
<b>Infrastruktur</b>	<b>38,99</b>	<b>17,54</b>	<b>45,0</b>	<b>21,45</b>	<b>55,0</b>
Innsbruck (Layrstr.) - Völs	38,99	17,54	45,0	21,45	55,0
<b>Absatz</b>	<b>10,20</b>			<b>10,20</b>	<b>100,0</b>
Fzg. Regionalbahn Teilproj. West	10,20			10,20	100,0
Summe Teilprojekt West	49,19	17,54	35,7	31,65	64,3
Summe Regionalbahnprojekt	170,56	56,12	32,9	114,44	67,1
<b>Infrastruktur</b>	<b>53,38</b>			<b>53,38</b>	<b>100,0</b>
Anpassung bestehendes Netz	9,15			9,15	100,0
Netzergänzungen	44,23			44,23	100,0
<b>Absatz</b>	<b>54,75</b>			<b>54,75</b>	<b>100,0</b>
Fzg. Straßenbahn	54,75			54,75	100,0
Summe Straßenbahn	108,13			108,13	100,0
<b>Summe Gesamtprojekt</b>	<b>278,69</b>	<b>56,12</b>	<b>20,1</b>	<b>222,57</b>	<b>79,9</b>

Aufbauend auf diese Kostenübersicht wurden u.a. die Grobkosten- und Finanzierungsübersichten „RegBFinanz18a“ und „RegBFinanz25a“ generiert, welche dem Stadtsenat am 14.07.2004 im Zuge eines Zwischenberichts zu den geführten Verhandlungen mit Bund und Land Tirol bzw. dem Stadtsenat am 17.11.2004 und tags darauf dem Ge-

meinderat als der Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Land Tirol zugrunde liegendes Kostengerüst präsentiert wurden.

Kosten- und  
Finanzierungsübersicht“  
RegBFinanz18a“

Entgegen der ursprünglichen Teilung, umfasste das Teilprojekt West gemäß Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz18a“ lediglich die Regionalbahn-Infrastrukturkosten Technik-West – Völs mit zugehöriger Fahrzeugbeschaffung und die Infrastruktur- und Fahrzeugkosten für die Verlängerung der Linie 3 in die Höttinger Au bis zum Steinbockweg. Keine weitere Berücksichtigung fand die Anbindung des Tivoli-Stadions, woraus sich geschätzte Minderkosten von € 8,53 Mio. ergaben. Die Gesamtkosten des Regional- und Straßenbahnprojektes ergaben sich folglich mit € 270,16 Mio. (siehe nachfolgende Kosten- und Finanzierungsübersicht “RegBFinanz18a“, auszugsweise für den städtischen Anteil):

<b>Tabelle „RegBFinanz18a“ StS-Sitzung vom 14.07.2004 Beträge in € Mio.</b>			
	<b>Gesamt</b>	<b>Stadt</b>	
		<b>Anteil in €</b>	<b>Anteil in %</b>
<b>Regionalbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>140,82</b>	<b>19,17</b>	<b>13,6</b>
Infrastruktur	103,77	16,07	15,5
Absatz (Fzg., Werkst. u. Abstellhalle)	37,05	3,10	8,4
<b>Straßenbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>74,24</b>	<b>57,31</b>	<b>77,2</b>
Infrastruktur	23,39	22,13	94,6
Absatz	50,85	35,18	69,2
<b>Summe Teilprojekt Ost</b>	<b>215,06</b>	<b>76,48</b>	<b>35,6</b>
<b>Regionalbahn Teilprojekt West</b>	<b>29,74</b>		
Infrastruktur	19,54		
Absatz	10,20		
<b>Straßenbahn Teilprojekt West</b>	<b>25,36</b>	<b>25,36</b>	<b>100,0</b>
Infrastruktur	21,46	21,46	100,0
Absatz	3,90	3,90	100,0
<b>Summe Teilprojekt West</b>	<b>55,10</b>	<b>25,36</b>	<b>46,0</b>
<b>Summe Gesamtprojekt</b>	<b>270,16</b>	<b>101,84</b>	<b>37,7</b>

Kosten- und  
Finanzierungsübersicht  
“RegBFinanz25a“

Durch den späteren Verzicht auf die Direkthereinführung der Stubaitalbahn zum Hauptbahnhof reduzierten sich die prognostizierten Gesamtprojektkosten um € 12,77 Mio. auf € 257,39 Mio.

Im Rahmen des Finanzierungsübereinkommens vom 27.10.2004 kamen die Partner Bund, Land Tirol und Stadt Innsbruck überein, die ursprünglich der Kostengruppe „Straßenbahn Teilprojekt Ost - Infrastruktur“ zugeordnete Anpassung des bestehenden Straßenbahnnetzes im Bereich der Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße und Anichstraße, als „Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung der Stubaitalbahn mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt“ gemeinsam mit dem Ausbau der Regionalbahninfrastruktur auf der Strecke Hall bis Technik-West in den Finanzierungsumfang von € 100,15 Mio. aufzunehmen.

Die zugrunde gelegte Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz25a“ vom 07.10.2004 stellte sich, auszugsweise für die Stadt Innsbruck, in folgender Form dar:

Tabelle „RegBFinanz25a“ StS-Sitzung v. 17.11.2004 und GR-Sitzung v. 18.11.2004 Beträge in € Mio.			
	Gesamt	Stadt	
		Anteil in €	Anteil in %
<b>Regionalbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>137,20</b>	<b>21,40</b>	<b>15,60</b>
<b>Infrastruktur</b>	<b>100,15</b>	<b>18,30</b>	<b>18,27</b>
Anpassung A-H-Str. für Regionalbahn (Bestandsnetz)	9,15	2,48	27,10
Hall – Olympisches Dorf	32,58		
Olympisches Dorf – Hauptbahnhof	28,53	7,72	27,06
Hauptbahnhof – Layrstraße	19,45	5,27	27,10
Layrstraße – Technik-West	10,44	2,83	27,11
<b>Absatz</b>	<b>37,05</b>	<b>3,10</b>	<b>8,37</b>
6 RegB-TW Stubai	13,00		
7 RegB-TW Hall – Innsbruck	17,85		
Werkstätte, Abstellanlagen	6,20	3,10	50,00
<b>Straßenbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>65,09</b>	<b>56,35</b>	<b>86,57</b>
<b>Infrastruktur</b>	<b>14,24</b>	<b>14,24</b>	<b>100,00</b>
Linienast Karl-Innerebner-Straße	3,59	3,59	100,00
Linienast Peerhofsiedlung	1,75	1,75	100,00
Kugelfangweg	5,13	5,13	100,00
Innrain zw. Bürgerstraße u. Klinik	3,77	3,77	100,00
<b>Absatz</b>	<b>50,85</b>	<b>42,11</b>	<b>82,81</b>
16 Strab-TW bestehendes Netz	31,35	22,61	72,12
3 Strab-TW Westast Linie O	5,85	5,85	100,00
7 Strab-TW Ostast Linie O	13,65	13,65	100,00
<b>Summe Teilprojekt Ost</b>	<b>202,29</b>	<b>77,75</b>	<b>38,43</b>
<b>Regionalbahn Teilprojekt West</b>	<b>29,74</b>		
<b>Infrastruktur</b>	<b>19,54</b>		
Technik-West - Völs	19,54		
<b>Absatz</b>	<b>10,20</b>		
4 RegB-TW	10,20		
<b>Straßenbahn Teilprojekt West</b>	<b>25,36</b>		
<b>Infrastruktur</b>	<b>21,46</b>		
Verlängerung Linie 3 „Westast“	21,46		
<b>Absatz</b>	<b>3,90</b>		
2 Strab-TW Verlängerung Linie 3 „Westast“	3,90		
<b>Summe Teilprojekt West</b>	<b>55,10</b>		
<b>Summe Gesamtprojekt</b>	<b>257,39</b>		

#### Machbarkeitsstudie

Eine im Auftrag des Landes Tirol und im Rahmen einer hierfür eingerichteten Steuerungs- und Koordinationsgruppe durchgeführte Maßnahmenuntersuchung hatte gemäß „Kurzfassung Endbericht Juli 2007“ ergeben, dass das Regionalbahnprojekt Hall – Innsbruck – Völs technisch machbar und betrieblich fahrbar sei.

Diese oftmals auch als Machbarkeitsstudie bezeichnete Untersuchung sah eine Realisierung des Schieneninfrastrukturprojektes in vier möglichen Projektvarianten als machbar an:

- Kernbereich Technik-West bis Olympisches Dorf (Variante 1)
- Technik-West bis Rum (Variante 2)
- Völs – Innsbruck – Rum (Variante 3)
- Völs – Innsbruck – Hall (Variante 4)

Die beiden ersten Varianten unterstellten einen straßenbahnartigen Betrieb, der als Ersatz der Buslinie O den innerstädtischen Verkehr übernehmen sollte. Durch die Erweiterung der Infrastruktur nach Völs oder Hall (Varianten 3 und 4) würde in betrieblicher Hinsicht eine Nebenbahn mit einer entsprechenden Verkehrswirksamkeit für das Umland entstehen, welche die Zielbestimmungen des Regionalbahnprojektes erfülle. Zusätzlich zu den vier Varianten wurde eine Alternative „Straßenbahn Innsbruck light“ untersucht, deren Ziel eine Minimierung der Umbaumaßnahmen mit möglichst geringen Kosten war.

Die Anlage der Schieneninfrastruktur der vier Varianten wurde, sofern möglich, als vom motorisierten Individualverkehr (mIV) abgetrennter Gleiskörper vorgesehen. Der gegenübergestellten Alternative „Straßenbahn Innsbruck light“ wurde eine überwiegend gemeinsame Führung mit dem mIV zugrunde gelegt. Des Weiteren wurden in Teilbereichen verschiedene alternative Linienführungen sowie Ausbauvarianten untersucht.

#### Terminplanung

Die bauliche Umsetzung des Regionalbahnprojektes sah die Errichtung des Kernabschnitts Innsbruck im Zeitraum von Sommer 2008 bis Herbst 2012 vor. Der Bau der Gleisanlagen sollte jeweils in den Monaten März bis Oktober im Anschluss an die Leitungsumlegungsarbeiten erfolgen.

Von Sommer 2008 bis Ende 2010 sollte als erster Bauabschnitt die Errichtung der Gleisstrecke Hauptbahnhof bis Technik-West / Peersiedlung / Karl-Innerebner-Straße mit anschließender provisorischer Führung der Straßenbahnlinie 3 als Durchmesserlinie bis Amras erfolgen. Der zweite Bauabschnitt von Frühjahr 2011 bis Ende 2012 sah den Bau der Trasse Brunecker Straße bis Olympisches Dorf vor. Die Abschnitte Olympisches Dorf bis Rum und Technik-West bis Völs waren für den Zeitraum Sommer 2012 bis Herbst 2013 bzw. Frühjahr 2013 bis Frühjahr 2014 angedacht. Die Fertigstellung der Regionalbahn Hall – Völs mit Abschluss der Arbeiten im Abschnitt Rum bis Hall sollte im Sommer 2015 erfolgen.

## Kostenprognose

Die Projektkostenschätzung erfolgte detailliert für einzelne Straßenzüge und umfasste im Gegensatz zu vorgängigen Kostenschätzungen beinahe sämtliche unmittelbar im Zusammenhang mit dem Projekt anfallenden Aufwendungen wie u.a. Kosten für den Umbau und die Neuerrichtung von Lichtsignalanlagen oder den Ankauf von benötigten Grundstücken. Keine Berücksichtigung fanden nicht unmittelbar dem Projekt zuordenbare Kosten wie bspw. Aufwendungen zur Erstellung von Grünraum- oder Verkehrskonzepten.

Die Ermittlung der Kosten erfolgte einerseits über den Ansatz von Laufmeter-, Flächen-, Kubatur- oder Stückpreisen für die angenommenen Massen, zum anderen über relative Ansätze in Anlehnung an die Kosten bestimmter Gewerke oder die Gesamtkosten. Ebenso wurde die nach ÖGG-Richtlinien geführte Ermittlung des Errichter-, Besteller- und Baugrundrisikos in Form eines prozentuellen Ansatzes vorgenommen.

In den angenommenen Kosten wurde in Abhängigkeit zum Bauzeitplan eine Valorisierung in Höhe von jährlich 1,5 % ab dem Jahr 2009 berücksichtigt.

Ausgehend von einem möglichen Einsatz der Fahrbetriebsmittel in Einfach- oder Doppeltraktionsfahrweise und ohne Berücksichtigung bereits getätigter Aufwendungen wurden die geschätzten Gesamtkosten für die Variante 3, Völs – Innsbruck – Rum mit rd. € 265 Mio. (Einfachtraktion) bis rd. € 301 Mio. (Doppeltraktion) ermittelt.

Die Kostenerhöhung im Vergleich zu vorangegangenen Projektstudien wurde u.a. durch Massenmehrungen, zusätzlich berücksichtigte Maßnahmen und Preissteigerungen begründet.

## Kosten- und Finanzierungsübersicht "RegBFinanz-0\_Rev.3"

In der 12. Geschäftssitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 21.12.2007 sprach sich dieser auf Basis der ausgearbeiteten Maßnahmenuntersuchung für die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes von Rum bis Völs aus und stimmte der Finanzierung gemäß Kosten- und Finanzierungsübersicht "RegBFinanz-0\_Rev.3" zu. Wesentliche Änderungen gegenüber der vorgängigen Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz25a“ ergaben sich u.a. durch den Entfall der Strecke Rum – Hall sowie den Verzicht auf die Verlängerung der Linie 3 in die Höttinger Au bis zum Steinbockweg.

Tabelle „RegBFinanz-0_Rev.3“ GR-Sitzung v. 21.12.2007 Beträge in € Mio.					
	Bisherige Invest. (RegBFinanz25a)	Gesamt (bisher u. künftige Invest.)	Gesamt (künftige Invest.)	Stadt	
				Anteil in €	Anteil in %
<b>Regionalbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>25,21</b>	<b>211,27</b>	<b>186,06</b>	<b>99,60</b>	<b>53,53</b>
<b>Infrastruktur</b>	<b>10,21</b>	<b>157,20</b>	<b>146,99</b>	<b>88,17</b>	<b>59,99</b>
Anpassung A-H-Str. für Regionalbahn Südtiroler Platz	9,15	9,15			
Rum	1,06	1,06	14,73		
Olympisches Dorf – HBF – Technik-West		132,26	132,26	88,17	66,67
<b>Absatz</b>	<b>15,00</b>	<b>54,07</b>	<b>39,07</b>	<b>11,43</b>	<b>29,24</b>
6 RegB-TW Stubai	15,00	15,00			
12 RegB-TW Rum – Innsbruck		32,44	32,44	8,11	25,00
Werkstätte, Abstellanlagen		6,63	6,63	3,32	50,00
<b>Straßenbahn Teilprojekt Ost</b>	<b>40,00</b>	<b>132,58</b>	<b>92,58</b>	<b>75,04</b>	<b>81,05</b>
<b>Infrastruktur</b>		<b>39,95</b>	<b>39,95</b>	<b>39,95</b>	<b>100,00</b>
Schleife Layrstraße					
Amraser Straße					
Kugelfangweg, Schleife Neurum					
Schleife O-Dorf, Haltestelle Ost					
Innrain, Karl-Innerebner-Straße und Peerhof					
<b>Absatz</b>	<b>40,00</b>	<b>92,63</b>	<b>52,63</b>	<b>35,09</b>	<b>66,67</b>
16 Strab-TW für Linien 1, 3 u. 6	40,00	40,00			
20 Strab-TW (4-5 West, 8-13 Ost und 1-2 Verlängerung Linie 3)		52,63	52,63	35,09	66,67
<b>Summe Teilprojekt Ost</b>	<b>65,21</b>	<b>343,85</b>	<b>278,64</b>	<b>174,64</b>	<b>62,67</b>
<b>Regionalbahn Teilprojekt West</b>		<b>27,54</b>	<b>27,54</b>		
<b>Infrastruktur</b>		27,54	27,54		
Technik-West - Völs		25,36	25,36		
Zugleitsystems		2,18	2,18		
<b>Absatz</b>					
In Teilprojekt Ost berücksichtigt					
<b>Straßenbahn Teilprojekt West</b>					
<b>Infrastruktur</b>					
Straßenbahnschleife Layrstraße in Teilprojekt Ost enthalten					
<b>Absatz</b>					
<b>Summe Teilprojekt West</b>	<b>0,00</b>	<b>27,54</b>	<b>27,54</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Summe Gesamtprojekt</b>	<b>65,21</b>	<b>371,39</b>	<b>306,18</b>	<b>174,64</b>	<b>57,04</b>

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz-0\_Rev.3“ stellte in detaillierter Form außerdem die Basis der durch die Projektleitung und -steuerung geführten „Kostenaufstellung nach ÖNORM B 1801-1“ dar, welche zum Zeitpunkt der Prüfung zur Kostenverfolgung und Kostengegenüberstellung diene.

## 5 Begleitende Infrastrukturmaßnahmen

### 5.1 Direkthereinführung Stubaitalbahn und Veranstaltungslinie Tivoli

#### Trassenuntersuchung Stubaitalbahn

Im Oktober 2002 beauftragten die IVB und das ATL die Studie „Trassenuntersuchung Stubaitalbahn“ mit dem Ziel, die STB auf direktem Wege in das Stadtzentrum zu führen, um eine Reduktion der innerstädtischen Fahrzeit sowie eine Verdichtung des Fahrplantaktes zu erreichen.

Von mehreren untersuchten Trassenvarianten wurde eine Linienführung der STB vom Pater-Reinisch-Weg über die Brenner Straße, Leopoldstraße, Frauenanger, ÖBB-Areal, Südbahnstraße bis zum Hauptbahnhof favorisiert. Ausschlaggebend für die Trassenwahl war nächst grundsätzlicher Erfüllung der Zielvorgaben die mögliche Nutzung der Trasse für eine zum damaligen Zeitpunkt angedachte Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis zum Tivolistadion, welche bereits im Rahmen der Liniennetzoptimierung "Liniennetz Neu" und dem "Straßenbahnkonzept" vorgesehen wurde. Die geschätzten Gesamtkosten beliefen sich auf rd. € 7,30 Mio.

#### Gleisanlagen Südtiroler Platz

Ein am 11.11.2003 gefasster Grundsatzbeschluss der Tiroler Landesregierung zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die STB wurde u.a. mit der Bedingung an die Stadt Innsbruck verknüpft, die erforderlichen planerischen und straßenverkehrstechnischen Vorkehrungen zu treffen, um die STB regionalbahngerecht zum Hauptbahnhof Innsbruck führen zu können.

Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt in Durchführung befindlichen umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich des Innsbrucker Hauptbahnhofs traf der Gemeinderat der Stadt Innsbruck in der Sitzung vom 20.11.2003 die Entscheidung, die für die Direkthereinführung der STB erforderlichen Gleisanlagen im Bereich des Südtiroler Platzes planerisch und baulich zu berücksichtigen. Die Kosten für die Gleisanbindung der STB wurden mit rd. € 1,0 Mio. veranschlagt. Für die Finanzierung wurde eine Verteilung der Kosten auf Bund (53,2 %), Land Tirol und Stadt Innsbruck (jeweils 23,4 %) unter Berücksichtigung einer Vorfinanzierung des Bundesanteils durch Land Tirol und Stadt Innsbruck vorgesehen. Am 25.11.2003 erfolgte ein sinngemäß gleichlautender Beschluss der Tiroler Landesregierung.

#### Weitere Studien und Konzepte

Das im November 2003 fertiggestellte „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“ wies die angenommenen Kosten für die Direkthereinführung der STB mit € 8,8 Mio. aus.

Die vom Land Tirol in Auftrag gegebene, im März 2004 fertiggestellte Machbarkeitsstudie „Direkthereinführung STB“ sprach sich ebenfalls für eine Trassierung über die Südbahnstraße aus, wies jedoch auf Nachteile bezüglich der Erreichbarkeit von Klinik und Marktplatz gegenüber der Bestandsstrecke Andreas-Hofer-Straße / Bürgerstraße hin, für welche ergänzende Maßnahmen zu treffen wären. Die kalkulierten Errichtungskosten beliefen sich auf € 10,32 Mio.

In der im Mai 2004 erstellten Kurzfassung zum „Projekt Regionalbahn Tiroler Zentralraum“ wurden die Kosten für eine Direkthereinführung der STB mit € 12,77 Mio. beziffert. Die Finanzierung sollte gemäß Bericht der MA IV/Finanz-, Wirtschafts- und Beteiligungsverwaltung vom 08.07.2004 je zur Hälfte durch Bund und Land Tirol erfolgen. Von der Realisierung der Veranstaltungslinie Tivolistadion wurde aus Kostengründen (Investitionsbedarf € 8,50 Mio.) einvernehmlich Abstand genommen.

#### Projekteinstellung "Direkthereinführung"

Am 27.10.2004 unterzeichneten Vertreter von Bund, Land Tirol und Stadt Innsbruck das „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“. Das Ab-

kommen umfasste u.a. Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung der STB mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt auf der Gleisstrecke Andreas-Hofer-Straße – Bürgerstraße – Anichstraße.

Nicht Vereinbarungsgegenstand war die Direkthereinführung der STB über die Südbahnstraße zum Hauptbahnhof Innsbruck. Aufgrund mehrerer, schwerwiegender Konfliktpunkte, welche sich im Laufe der Planung ergeben hatten, verständigten sich das Land Tirol und die Stadt Innsbruck mit Einverständnis des Bundes einvernehmlich darauf, das Projekt "Direkthereinführung" nicht weiter zu verfolgen.

#### Kostenbedeckung

Die Gesamtkosten für die Projektbearbeitung der Direkthereinführung STB mit Gleisverlegung im Bereich Südtiroler Platz betragen € 770.024,36. Nach Abzug von im Jahr 2004 erbrachter Zahlungen von € 3.318,75 (FAG-Mittel) übernahm das ATL vom aushaftenden Betrag einen Anteil von € 696.896,29. Die Bedeckung des Differenzbetrages von € 69.809,32 erfolgte durch die Stadtgemeinde Innsbruck.

### 5.2 Infrastrukturmaßnahmen 2003 bis 2006

#### Diverse Vorarbeiten zum Regional- und Straßenbahnprojekt

Zum Stichtag 31.12.2006 ergaben sich im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln und der Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes diverse Aufwendungen in Höhe von € 1.385.956,13, welche durch die IVB vorfinanziert wurden.

Für den Bereich der innerstädtischen Infrastruktur handelte es sich hierbei gemäß IVB um zwingend erforderliche Arbeiten, welche nicht vom Finanzierungsübereinkommen von Bund, Land Tirol und Stadt Innsbruck umfasst und auch nicht Gegenstand eines unmittelbaren Beschlusses des Stadtsenates bzw. Gemeinderates der Stadt Innsbruck waren.

Nach Abzug einer bereits im Jahr 2003 durch Mittel des FAG erfolgten Finanzierung von € 91.892,87 ergaben sich Kosten von € 1.294.063,26 mit einem städtischen Anteil von € 1.126.687,35. Die Bedeckung der Kosten erfolgte über die im Jahr 2005 eingerichtete Post 5/875000-775130 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH – Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem, die grundsätzlich für sämtliche Zahlungen im Rahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes vorgesehen wurde.

### 5.3 Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen STB

#### Adaptierung von Schienenanlagen aufgrund neuer Fahrbetriebsmittel

Die Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für die STB sowie die Linien 1 und 3 machte die umfassende Adaptierung von Schienenanlagen und Haltestellen notwendig. Neben weiteren Begleitmaßnahmen im bestehenden Gleisnetz war eine Erweiterung des Gleismittenabstandes im Straßenzug Andreas-Hofer-Straße – Bürgerstraße – Anichstraße mit Um- und Ausbau der Haltestellenanlagen erforderlich.

## Beschlüsse des Stadtsenates

In der Sitzung des Stadtsenats vom 14.07.2004 wurde der Bericht zur Funktionsplanung mit Beschlussantrag zum Umbau Andreas-Hofer-Straße – Bürgerstraße – Anichstraße – Maria-Theresien-Straße angenommen. Die Beschlussfassung durch den Gemeinderat sollte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

In der StS-Sitzung des 17.03.2005 wurde einem von der MA III/Planung, Baurecht und technische Infrastrukturverwaltung vorgelegten Projekt zur Errichtung von Haltestellen in der Andreas-Hofer-Straße und Bürgerstraße samt Rückbau des westseitigen Gehsteiges in der Bürgerstraße die Zustimmung erteilt. Des Weiteren wurde der Verbreiterung der Gehsteige außerhalb der Haltestellenbereiche Anichstraße im Abschnitt Fallmerayerstraße – Maria-Theresien-Straße und dem Bau einer provisorischen Haltestelle im Bereich HTL Anichstraße zugestimmt.

## Bedeckung

Nachdem der Gemeinderat dem Finanzierungsübereinkommen zur Errichtung eines Regionalbahnsystems zugestimmt hatte, fanden die gegenständlichen Baumaßnahmen finanzielle Bedeckung im Titel „Beschleunigung und Anpassung der Gleisstrecke Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße, Anichstraße für Regionalbahn“. Die finanzielle Abwicklung erfolgte durch die IVB, welche die anfallenden Kosten den Finanzierungsgebern entsprechend ihrer prozentuellen Anteile in Rechnung stellte. Die Bedeckung der städtischen Finanzierungsanteile erfolgte über die Vp. 5/875000-775130 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH – Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem des Außerordentlichen Haushalts der Stadt Innsbruck.

### 5.4 Bauliche Maßnahmen gem. Finanzierungsübereinkommen

## Finanzierungsüberein- kommen v. 27.10.2004

Dem von Bund, Land Tirol und Stadtgemeinde Innsbruck getroffenen „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck“ vom 27.10.2004 mit einem Gesamtvolumen von € 100,15 Mio. lagen folgende Kostenansätze gemäß Kostenschätzung „RegBFinanz25a“ zugrunde:

- Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen STB („Anpassung Andreas-Hofer-Str...“) € 9,15 Mio.
- Teilprojekt Ost (Hall – O-Dorf – Hauptbahnhof – Technik West) € 91,00 Mio.

## Endabgerechnete Gesamtkosten – städtischer Kostenanteil

Mit Stichtag 31.12.2009 ergaben sich gesamte Aufwendungen in Höhe von € 9.691.327,04, welche im Rahmen des Übereinkommens finanziert wurden. Hierbei handelte es sich u.a. um die Kosten der Gleisanlagen Südtiroler Platz (Gleis 1 bis 3), der Baumaßnahmen zur Verbesserung und Beschleunigung der STB im Bereich Andreas-Hofer-Straße bis Maria-Theresien-Straße sowie weiterer Bau-, Liefer- und Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Regionalbahnprojekt.

Der städtische Kostenanteil betrug € 1.770.857,81. Die Stadt Innsbruck hat hierfür drei Zahlungen in Gesamthöhe von € 1.790.524,43 in der Zeit von September 2005 bis Februar 2006 über die Vp. 5/875000-775130 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH –

Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem zur Anweisung gebracht. Zum Zeitpunkt der Prüfung lag somit eine Überzahlung von € 19.666,62 vor (vgl. Abrechnungen in den Jahren 2005 und 2006/Seite 61 bis 63).

### 5.5 Haltestellenumbauten der Linien 1 und 3

---

Haltestellenumbauten  
gemäß StS-Beschluss  
vom 18.01.2006

Im Rahmen der erweiterten Sitzung des Stadtsenats vom 18.01.2006 wurde der ersten Tranche „Neugestaltung der Haltestellen der Linien 1 und 3“ die Freigabe erteilt.

Die Notwendigkeit zum Um- und Neubau der Haltestellen ergab sich aus der Beschaffung längerer und breiterer Niederflurfahrzeuge und der Anforderung eines behindertengerechten, annähernd niveaufreien Einstiegniveaus.

Von der Beschlussfassung des Stadtsenats umfasst waren die Haltestellen Fritz-Konzert-Straße / Südring, Pradler Straße / Roseggerstraße, Rudolf-Greinz-Straße, Amraser Straße / Südring, Umkehrschleife Amras (später aufgelassen) und Pastorstraße sowie die durch Zusatzantrag genehmigte Haltestelle Pradler Friedhof und eine Anpassung im Haltestellenbereich Dr.-Glatz-Straße.

Die veranschlagten Kosten wurden mit netto € 830,0 Tsd. (exkl. Pradler Friedhof und Dr.-Glatz-Straße) genehmigt.

Haltestellenumbauten  
gemäß StS-Beschluss  
vom 31.01.2007

Weiteren Umbaumaßnahmen für die Haltestellen Ing.-Etzel-Straße, Haydnplatz, Mühlauer Brücke, Dr.-Glatz-Straße, Bergisel, Claudiastraße / Bundesbahndirektion und Claudiaplatz mit angenommenen Kosten von netto € 816,0 Tsd. stimmte der Stadtsenat am 31.01.2007 zu.

Kostenbedeckung

Im Zuge der Haltestellenumbauten in den Jahren 2006 und 2007 hat die IVB der Stadt Innsbruck Kosten von insgesamt netto € 2.025.776,10 in Rechnung gestellt. Die Bedeckung erfolgte durch vier Teilzahlungen im Zeitraum von Jänner 2006 bis April 2009 über die Vp. 5/875000-775130 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH – Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem des städtischen Haushalts.

Weitere, nicht über die IVB abgewickelte Leistungen wie straßenbautechnische Planungs- und Gutachtertätigkeiten oder Maßnahmen im Bereich von Lichtsignalanlagen ergaben Kosten in Gesamthöhe von netto € 108.228,56, welche ebenfalls über die Post 5/875000-775130 Bedeckung fanden.

### 5.6 Ertüchtigung bestehender Kanalbauteile

---

Sanierungs- und  
Erneuerungsbedarf

Die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für die bestehende Straßenbahn und künftige Regionalbahn veranlasste die IKB AG, sämtliche Schachtbauwerke entlang der Linien 1, 3 und STB auf ihre statische Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit zu untersuchen. Den Untersuchungen zu Grunde lagen die absehbar höheren statischen und dynamischen Belastungen des Untergrundes bzw. der darunter liegenden Kanalbauteile durch die neuen Bahngarnituren, welche aufgrund ihrer größeren Abmessungen rd. 70 % höhere Achslasten aufweisen.

Die Überprüfung von rd. 120 Kanalschächten ergab einen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf für 17 Bauwerke. Bei elf weiteren waren geringfügige Adaptierungsmaßnahmen erforderlich. Die Arbeiten dauerten von April bis Oktober 2006.

#### Kostenbedeckung

Mit Schreiben vom 21.03.2007 und 30.03.2007 ersuchte die IVB die Stadtgemeinde Innsbruck um Bedeckung der entsprechenden Kosten in Höhe von netto € 527.778,73 exkl. offener Maßnahmen von ca. € 30.000,00.

In der Sitzung des Gemeinderates der Stadt Innsbruck vom 24.05.2007 wurde der Übernahme der Kosten zugestimmt.

Mit Abschluss der Baumaßnahmen ergaben sich gemäß Schreiben der IVB vom 18.03.2008 Aufwendungen von netto € 570.547,44. Die Bedeckung durch die Stadt Innsbruck erfolgte wiederum über die Post 5/875000-775130 des Außerordentlichen Haushalts der Stadt Innsbruck.

### 5.7 Verlängerung Linie 3 – Philippine-Welser-Straße

#### Abgrenzung zum Regional- und Straßenbahnprojekt

Die Verlängerung der Linie 3 in Amras steht planungs- und kostentechnisch nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt. In bewilligungsrechtlichen Belangen erfolgte jedoch zum Teil eine gemeinsame Behandlung der Verlängerung der Linie 3 in die Philippine-Welser-Straße mit Abschnitten des Regional- und Straßenbahnausbaus. Auch die gleichlautende Titulierung des Ausbaus in der Philippine-Welser-Straße und des Teilprojektes Ost, Etappe 1a, Sillpark bis zum Fischerhäuslweg, als „Verlängerung der Linie 3“ und die unabhängig von einander, aber zeitnahe Durchführung der Baumaßnahmen stellt in der Außenwirkung einen Zusammenhang der Projekte her.

#### Beauftragung und Projektgenehmigung

Im Juni 2009 ersuchte die damalige Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck die IVB und die städtische Verwaltung, mit den Vorarbeiten zur Verlängerung der Linie 3 zu beginnen. Am 27.10.2010 stimmte der Stadtsenat Innsbruck dem ausgearbeiteten Projekt zur Verlängerung der Linie 3 in die Philippine-Welser-Straße zu. Dieses sah die Verlegung der Endhaltestelle in Form eines Kopfbahnhofs mit zwei barrierefreien Außenbahnsteigen um rd. 320 m in die Philippine-Welser-Straße, den Bau einer zusätzlichen Haltestelle im Kreuzungsbereich mit der Amraser Straße sowie den Rückbau der im Jahr 2007 behindertengerecht adaptierten Haltestelle und der Umkehrschleife in der Amraser Straße vor. Die IVB wurde mit der rechtlich-finanziellen Abwicklung der Baumaßnahmen und das Amt für Tiefbau mit der Einleitung der Genehmigungsverfahren und ÖBA für den Straßenbau beauftragt.

Eine von Seiten der IVB erstellte Kostenschätzung wies Nettobaukosten inkl. Rückbaukosten von rd. € 2,90 Mio. aus. Zur Finanzierung waren Mittel gemäß FAG im Rahmen des ÖPNV-Vertrages vorgesehen.

#### Behördenverfahren und Konzession

Mit Bescheid vom 26.07.2011 wurde durch das ATL festgestellt, dass für die Verlängerung der Linie 3 in die Philippine-Welser-Straße und den Aus- und Umbau bis zum 5. Gymnasium bzw. weiter bis in die Peerhofsiedlung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Am 16.05.2012 folgte die straßenbaurechtliche Bewilligung für den

Neubau der Zwischen- und Endhaltestelle in der Philippine-Welser-Straße im Zuge des Bewilligungsverfahrens für die Abschnitte des Regional- und Straßenbahnprojektes zwischen Brunecker Straße und Kranebitter Allee. Durch Bescheid des ATL vom 16.10.2012 wurde der IVB die Konzession zur Verlängerung der Linie 3 für den Streckenabschnitt Philippine-Welser-Straße und die zu verlegende Gleisanlage zwischen Leipziger Platz und Pradler Straße verliehen.

#### Bauzeit

Die Bauarbeiten begannen Ende September 2012 und endeten nach rd. einem Monat Bauzeit. Am 25.10.2012 erfolgte die Eröffnung der östlichen Verlängerung der Linie 3 in der Philippine-Welser-Straße.

#### Kosten

Aus der Verlegung und Erweiterung der Linie 3 von der Amraser Straße in die Philippine-Welser-Straße ergaben sich gemäß Kostenrechnung der IVB Aufwendungen von rd. € 2,24 Mio. Des Weiteren erfasste die städtische Buchhaltung für die Jahre 2009 bis 2012 zusätzlich Planungsaufwendungen in Höhe von rd. € 14.800,00 sowie Baukosten von rd. € 70.000,00.

## 6 Bauliche Umsetzung der „Regional- und Straßenbahn“

### 6.1 Projektgliederung und Projektstruktur – Abwicklung

#### Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Tiroler Zentralraum

Ein in der StS-Sitzung vom 04.02.2009 beschlossenes „Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Tiroler Zentralraum“ sieht fünf Module vor:

- Modul 1: Regionalbahnkonzept
- Modul 2: Straßenbahnkonzept
- Modul 3: S-Bahnkonzept
- Modul 4: Durchmesserkonzept
- Modul 5: Stubaitalbahkonzept

Das Regional- und Straßenbahnprojekt ist Teil der Module 1, 2 und 5.

#### Gliederung des Gesamtprojekts in Etappen und Straßenzüge

Das vom Innsbrucker Gemeinderat in der Sitzung vom 21.12.2007 beschlossene Gesamtprojekt der Regional- und Straßenbahn für den Zentralraum Innsbruck gliedert sich grundsätzlich in vier Etappen. Sollte es zur Realisierung der Regionalbahn von Rum nach Hall kommen – eine entsprechende Entscheidung haben sich Land Tirol und Stadt Innsbruck für zwei Jahre vor Fertigstellung der Etappe 4 vorbehalten – würde diese die Etappe 5 darstellen.

- Etappe 1: Westast – Sillpark bis Technik West bzw. Peerhöfe
- Etappe 2: Ostast – Sillpark bis Olympisches Dorf
- Etappe 3: Regionalbahn Ost – Olympisches Dorf bis Rum
- Etappe 4: Regionalbahn West – Technik West bis Völs

Nach der politischen Entscheidung zur Verlängerung der Linie 3 bis zum 5. Gymnasium, teilte sich die Etappe 1 in die

- Etappe 1a: Sillpark bis Fischerhäuslweg und
- Etappe 1b: Fischerhäuslweg bis Technik West bzw. Peerhöfe.

Die nächste Gliederungsebene ergibt sich aus der Einteilung in Straßenzüge.

## Finanzierungsverteilung der Infrastrukturkosten

In Abhängigkeit zur Nutzung durch die Regional- und/oder Straßenbahn erfolgt für die verschiedenen Etappen und Straßenzüge eine unterschiedliche Aufteilung der Infrastrukturkosten auf die Finanzierungsgeber Stadt Innsbruck und Land Tirol. So besteht für jene innerstädtische Infrastruktur, welche künftig von der Regional- und Straßenbahn befahren wird, die Übereinkunft einer Kostenaufteilung im Verhältnis  $\frac{2}{3}$  zu  $\frac{1}{3}$  zwischen Stadt Innsbruck und dem Land Tirol. Jene Maßnahmen, welche ausschließlich der Verlängerung der innerstädtischen Straßenbahnlinie 3 bzw. in weiterer Folge der Führung der Linie O als Straßenbahn dienen, werden zu 100 % durch die Stadtgemeinde Innsbruck getragen. Die Bedeckung der Aufwendungen aus der Realisierung der Etappen 3 – Olympisches Dorf bis Rum und 4 – Technik West bis Völs erfolgt durch das Land Tirol (unter allfälliger Beteiligung der betroffenen Gemeinden).

Diese Regelung spiegelt sich im Finanzierungsplan „Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum – Finanzierung ab Oktober 2007 auf Basis Privatbahngesetz“, RegBFinanz-0\_Rev.3 (GR-Beschluss vom 21.12.2007) sowie in der darauf basierenden, durch die Projektleitung und -steuerung der IVB geführten Kostenaufstellung zum Projektverlauf wider. Hier erfolgt für das Regional- und Straßenbahnprojekt eine Unterscheidung zwischen dem

- Teilprojekt Ost mit den Anpassungs- und Beschleunigungsmaßnahmen auf der Gleisstrecke Andreas-Hofer-Straße bis Anichstraße sowie dem Bau der Infrastruktur von Rum bis Technik West (Etappen 1 bis 3) und dem
- Teilprojekt West mit dem Ausbau der Regionalbahnstrecke Technik-West bis Völs (Etappe 4).

## 6.2 Linienführung und Funktionsplanung

### Funktionsplanung

Auf Basis der umfangreichen Vorarbeiten in verschiedensten Arbeitsgruppen und den diversen Studien und Konzepten wie u.a. dem IVB-Straßenbahnkonzept mit Erweiterungsschritt Regionalbahn oder der Maßnahmenuntersuchung wurden im Rahmen der Unterarbeitsgruppe Planung in den Jahren 2009 und 2010 die Funktionspläne für die Etappen 1 und 2 vom Olympischen Dorf bis Technik-West und Peerhöfe durch das Amt für Verkehrsplanung, Umwelt der MA III/Planung, Bau-recht und technische Infrastruktur ausgearbeitet.

Im Zuge der Integration neuer Gleistrassen für eine „regionalbahntaugliche Straßenbahn“ war eine Neuaufteilung des Straßenraums gemäß Funktion und Priorität der Verkehrsträger durchzuführen. Diese erfolgte in Form von Lageplänen, der sogenannten Funktionsplanung, in welcher die Verkehrsorganisation dargestellt wurde. Durch die größtenteils gegebenen Flächenressourcen musste für die neue Eisenbahn der Straßenraum und die Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung aller öffentlichen Interessen neu konzipiert werden, wodurch sich im Regelfall weniger Flächen und verkehrstechnische Einschränkungen für den bestehenden Verkehr ergaben.

Die Funktionsplanung setzt auf eine im Arbeitsprozess des Regional- und Straßenbahnprojekts erarbeiteten Linienführung auf, welche in den Grundzügen zu großen Teilen auf der Streckenführung der Buslinie O vom Olympischen Dorf bis Technik-West, Peerhöfe und Karl-Inner-

ebner-Straße basiert. Im Zuge der Jahre andauernden Projektbearbeitung unterlag die Linienführung verschiedenen Adaptierungen. Genannt sei in diesem Zusammenhang u.a. die Verlängerung der Linie 3 als Ersatz für die Buslinie R von der Layrstraße bis zum Steinbockweg mit Schleifenführung Layrstraße, eine Anbindung des Tivoliareals an das Straßenbahnnetz oder zuletzt der Entfall des 3. Astes der Linie O in die Karl-Innerebner-Straße, wobei von Seiten der IVB wie auch der städtischen Verwaltung zu vernehmen war, dass eine Verlängerung der Linie 3 bis in die Höttinger Au (Steinbockweg) oder ein Ausbau der Karl-Innerebner-Straße für die Zukunft nicht gänzlich ausgeschlossen werden sollte.

## Linienführung

Nachfolgend der Verlauf der neuen Straßenbahnlinie O und der Regionalbahn von Rum bis Völs:

Straßenbahnlinie O: Endhaltestelle Olympisches Dorf – Kajetan-Sweth-Straße – Josef-Kerschbaumer-Straße – Schützenstraße – Grenobler Brücke – Reichenauer Straße – Pembaurstraße – Langstraße – Defreggerstraße – Leipziger Platz – Amraser Straße – Sillpark – Kreuzung Brunecker Straße / Ing.-Etzel-Straße / Museumstraße – Museumstraße – Burggraben – Marktgraben – Innrain – Klinikkreuzung – Blasius-Hueber-Straße – Universitätsbrücke – Höttinger Au – Kranebitter Allee – Technikerstraße – Endhaltestelle Technik West (Linienast 1) bzw. Viktor-Franz-Hess-Straße – Karl-Innerebner-Straße – Peerhofstraße – Endhaltestelle Peerhofsiedlung (Linienast 2)

Regionalbahn: Endhaltestelle (Nähe Rumer Hof / Metro) – Serlesstraße – Schützenstraße – Grenobler Brücke – Reichenauer Straße – Pembaurstraße – Langstraße – Defreggerstraße – Leipziger Platz – Amraser Straße – Sillpark – Kreuzung Brunecker Straße / Ing.-Etzel-Straße / Museumstraße – Brunecker Straße – Südtiroler Platz (Hauptbahnhof) – Salurner Straße – Maria-Theresien-Straße – Anichstraße – Klinikkreuzung Blasius-Hueber-Straße – Universitätsbrücke – Höttinger Au – Kranebitter Allee – Technikerstraße – Technik West – Völs (Nähe Kreisverkehr nördlich des Bahnhofs)

Des Weiteren erfolgt im Zuge des Regional- und Straßenbahnprojekts der Ausbau der Gleisstrecke Amraser Straße zwischen Leipziger Platz und Pradler Straße, um künftig die Linie 3 auf direkterem Weg in das Stadtzentrum zu führen.

### 6.2.1 Etappe 1a – Sillpark bis Fischerhäuslweg

## Beschluss der Funktionsplanung Etappe 1a

Mit Beschluss vom 08.07.2009 stimmte der Stadtsenat Innsbruck der Funktionsplanung der Etappe 1a – Sillpark bis Fischerhäuslweg als Zielvorgabe für die nächsten Schritte (Detailplanung, Behördenverfahren etc.) zu. Der Stadtsenat nahm des Weiteren die der Funktionsplanung zugrunde liegenden Planungsgrundsätze sowie die baulichen und verkehrsorganisatorischen Adaptierungsnotwendigkeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zum 5. Gymnasium zur Kenntnis. Der diesbezüglichen Beschlussvorlage war zu entnehmen, dass gemäß den Ausführungen des Amtes für Verkehrsplanung, Umwelt des Stadtmagistrats Innsbruck die Verlängerung der Linie 3 zum 5. Gymnasium nur als Vorgriff und Teil einer Erweiterung des Regional- und Straßenbahnnetzes nach Westen (Technik West bzw. Völs) und Osten (Olympisches Dorf bzw. Rum) zu sehen und betriebswirtschaftlich argumen-

tierbar sei. Der Ausbau des Gleisnetzes bis zum 5. Gymnasium sei lediglich als Teil einer späteren Regional- oder Straßenbahn zwischen Olympischen Dorf und Technik-West gerechtfertigt.

Trassierung gemäß  
„modifizierter  
Regionalbahnkriterien“

Die Trassierung der Verlängerung Linie 3 im Hinblick auf eisenbahntechnische Planungsgrundsätze erfolgte gemäß Beschlussvorlage nach „Straßenbahnkriterien“, welche „modifizierten Regionalbahnkriterien“ entsprachen. Diese würden sich in wesentlichen Punkten von den Kriterien zur Ausführung einer „Nebenbahn“ nach § 1 EisbG unterscheiden. Die Kontrollabteilung merkte an, dass die Ausführung der Regionalbahn als Haupt- oder Nebenbahn entsprechend § 4 Privatbahngesetz jedoch eine vereinbarte Voraussetzung zur Erreichung von Beitragszahlungen des Bundes gemäß Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck darstellte.

Beschluss der  
Detailplanung

Mit Beschluss des Stadtsenats vom 14.07.2010 bzw. des Gemeinderats vom 15.07.2010 sprach sich die Stadt Innsbruck für die Realisierung der Verlängerung Linie 3 bis zum 5. Gymnasium auf Basis der bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten Detailplanung aus.

#### 6.2.2 Etappe 1b – Fischerhäuslweg bis Technik-West bzw. Peerhöfe

Beschluss der  
Funktions- und Detail-  
planung Etappe 1 b

In der StS-Sitzung vom 18.08.2010 wurde der Funktionsplanung Etappe 1b die Zustimmung unter dem Vorbehalt erteilt, dass damit keinerlei endgültige Festlegung für die neue Straßenführung in den berührten Bereichen getroffen werde. In Diskussion standen drei Aspekte der Funktionsplanung Etappe 1b, die nicht die Zustimmung des Stadtsenats fanden:

- Die Anbindungslösung (zusätzlicher Knoten) der Grundstücke nördlich der Kranebitter Allee, südlich des Gießenbaches/Flughafens („Vögelebichl“).
- Die Fremdgrundinanspruchnahme im und vor dem Haltestellenbereich „Peerhofsiedlung“.
- Die Notwendigkeit des Linienastes 3, d.h. der Gleisanlage in der Karl-Innerebner-Straße zwischen Abzweigung Peerhofstraße und Mittenwaldbahn.

Der Stadtsenat stimmte in der Sitzung vom 04.07.2012 der weiteren Detailplanung Vögelebichl unter Zugrundelegung der dargelegten Funktionsplanung zu.

Im Zuge einer Überarbeitung des Betriebskonzeptes durch die IVB erfolgte eine Prüfung der Erschließungsvarianten Technik-West / Peerhofsiedlung / Karl-Innerebner-Straße. Unter Berücksichtigung der betrieblichen und finanziellen Aspekte wurde empfohlen, von der Realisierung des Linienastes 3, Karl-Innerebner-Straße bis Bahnübergang Mittenwaldbahn Abstand zu nehmen. Der Gemeinderat folgte dem Vorschlag und beschloss am 13.12.2012 den Verzicht auf eine Realisierung des 3. Linienastes.

Im Rahmen der Einreich- und Detailplanung zwischen Fischerhäuslweg und Technikerstraße wurden Modifikationen und Varianten zur bestehenden Funktionsplanung untersucht. In der Sitzung des Stadtsenats

vom 13.03.2013 wurde der daraus resultierenden Änderung der Funktionsplanung im Bereich der Kranebitter Alle mit Führung der Gleisanlagen in Mittellage zugestimmt.

In der Sitzung vom 23.10.2013 wurde dem Stadtsenat das eisenbahn- und straßenbaurechtliche Einreichprojekt für den Bereich Technikerstraße bis Technik-West und Peerhöfe durch die Projektleitung zur Kenntnis gebracht. Nicht Teil des präsentierten Einreichprojekts war neben dem Endhalt Technik-West die Endhaltestelle Peerhofsiedlung, für welche eine weitere Funktionsplanungsvariante vorgestellt wurde. Der Stadtsenat stimmte der Verkehrsführung und der Umsetzung der Leitungs-, Straßen- und Gleisbauarbeiten im Bereich Technik-West und Peerhofstraße (Stand 07.10.2013) zu. Des Weiteren wurde der ausgearbeiteten Funktionsplanungsvariante Peerhöfe zugestimmt und die IVB mit der Ausarbeitung der Detailplanung beauftragt.

Am 21.11.2013 beschloss der Gemeinderat der Stadt Innsbruck mehrheitlich den sofortigen Planungs- und Baustopp für den Bereich Peerhofsiedlung bzw. des Linienastes 2 ab der Kreuzung Technikerstraße / Viktor-Franz-Hess-Straße. Nach politischem Diskurs, einer geführten Befragung der ansässigen Bevölkerung in der Peerhofsiedlung und einer erneuten Änderung der Haltestellenplanung wurde der Planungs- und Baustopp durch den Gemeinderat aufgehoben und mit Beschluss des Stadtsenats vom 19.02.2014 die Detailplanung der Peerhofsiedlung beschlossen.

### 6.2.3 Etappe 2 – Sillpark bis Olympisches Dorf

Formelle Beauftragung der Funktions- und Detailplanung für die Etappen 1 und 2

Mit Beschluss des Gemeinderats der Stadt Innsbruck vom 13.12.2012 wurde die IVB, in enger Abstimmung mit den städtischen Dienststellen, u.a. mit der Durchführung der Funktions- und Detailplanung für das Gesamtprojekt Etappe 1 und 2, Technik-West bis Olympisches Dorf, formell betraut.

Beschluss der Detailplanung Sillpark bis Leipziger Platz

In der Sitzung vom 08.02.2012 stimmte der Stadtsenat dem im Gemeinderat vom 26.01.2012 präsentierten Detailprojekt zur Verkehrsführung und Umsetzung der Straßen- und Gleisbauarbeiten im Bereich Amraser Straße zwischen Sillpark und Leipziger Platz zu. Eine Vorlage der Funktionsplanung an den Stadtsenat war aufgrund der Definition der Baumaßnahmen als „Erneuerung der Bestandsstrecke“ nicht erfolgt.

Beschlüsse der Funktionsplanungen Leipziger Platz bis Kajetan-Sweth-Straße

Mit Beschluss vom 03.10.2012 stimmte der Stadtsenat Innsbruck der vorgelegten Funktionsplanung zum Planungsbereich Amraser Straße zwischen Leipziger Platz und Pradler Straße als Grundlage für die weiteren Schritte (Detailplanung, Behördenverfahren etc.) zu. In der StS-Sitzung vom 06.03.2013 folgte die Zustimmung zur Funktionsplanung Defreggerstraße – Langstraße – Pembaurstraße als Grundlage für den erstmals eingeführten präzisierenden Planungsschritt des „Bleistiftentwurfes“ als Vorstufe zur endgültigen Detailplanung.

Mit dem Konzessionsansuchen der IVB für die Straßenbahnlinie O, Leipziger Platz bis zur Kajetan-Sweth-Straße, beschäftigte sich der Stadtsenat in seiner Sitzung vom 29.05.2013. Wie schon im Rahmen vorgängiger Konzessionsansuchen der IVB erfolgte eine Information über die Funktionsplanung im entsprechenden Projektbereich Reiche-

nauer Straße bis Kajetan-Sweth-Straße. Der Stadtsenat stimmte der Funktionsplanung als Grundlage für den präzisierenden Planungsschritt des Bleistiftentwurfes zu und ermächtigte das Amt für Verkehrsplanung, Umwelt, im Namen der Stadtgemeinde Innsbruck eine positive Stellungnahme zum Ansuchen der IVB abgeben zu dürfen.

Ab diesem Zeitpunkt lagen für die Linienführung des Regional- und Straßenbahnprojekts im Stadtgebiet von Innsbruck mit den Etappen 1 und 2, West- und Ostast zwischen Technik-West / Peerhofsiedlung und dem Olympischen Dorf, gültige Beschlüsse zur Funktionsplanung unter Berücksichtigung der für die Strecke Sillpark bis Leipziger Platz direkt genehmigten Detailplanung vor.

#### 6.2.4 Betriebskonzept und Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnlinie O

##### Taktzeiten

In einem Vorlagebericht des Amtes für Verkehrsplanung, Umwelt vom 21.05.2013 wurde auf eine dem Konzessionsansuchen der IVB zugrunde gelegte Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Straßenbahnlinie O eingegangen. Demgemäß sind für die Straßenbahnlinie O künftig folgende Taktzeiten auf der Hauptstrecke vorgesehen:

- Montag bis Samstag von 05:50 bis 20:10 Uhr: 7,5 Minuten
- Montag bis Samstag von 20:10 bis 23:10 Uhr: 15 Minuten
- Sonn- und Feiertage von 05:50 bis 23:10 Uhr: 15 Minuten

Von Montag bis Samstag zwischen 05:50 und 20:10 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen werden die Technik-West und Peerhofsiedlung abwechselnd im 15 min bzw. 30 min – Takt angefahren. Von Montag bis Samstag in der Zeit von 20:10 bis 23:10 Uhr wird nur die Peerhofsiedlung im 15 min – Takt bedient.

##### Jahresbetriebskosten

Die Ermittlung der Jahresbetriebskosten erfolgte auf Basis von Angaben der IVB hinsichtlich Fahrzeugkilometer, Personaleinsatzstunden sowie der prognostizierten Jahresfahrleistung auf der Strecke Technik-West / Peerhofsiedlung bis Olympisches Dorf. Bei jährlichen Personalkosten von € 3,24 Mio. und € 4,36 Mio. für Strecken- und Fahrzeuginstandhaltung ergaben sich ermittelte Jahresbetriebskosten von € 7,60 Mio.

##### Beförderungsvolumen, Deckungsgrad und schwer bzw. nicht bewertbare Soft Facts

Ein erwartetes Beförderungsvolumen von 8,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr würde eine Steigerung von ca. 2.000 Fahrgästen pro Werktag bzw. rd. 575.000 Fahrgästen jährlich im Vergleich zur bestehenden Buslinie bedeuten. Bei einer durchschnittlichen Fahrgeldeinnahme von ca. € 0,60 pro Fahrt ergäbe sich ein Jahreserlös von € 4,92 Mio. und ein Kostendeckungsgrad von rd. 64,7 %. Nicht eingerechnet wären sogenannte „weichen Faktoren“, monetär schwer bewertbare Effekte, wie etwa

- Kostenvorteile durch die Mitnutzung der Gleisstrecke durch die Regionalbahn,
- eine erhöhte Bedienungsqualität und resultierende Aufwertung von Standorten entlang der Strecke,
- Umweltaspekte aufgrund einer reduzierten Luftschadstoffbelastung sowie

- erhebliche Kapazitätsreserven, welche sich aus der Umstellung vom ausgelasteten Dieselbusbetrieb hin zur Straßenbahn mit der Möglichkeit zur Doppeltraktion und Taktverdichtung – eine Verdichtung des 5 min-Taktes des Dieselbusbetriebes würde keine spürbare Verbesserung mit sich bringen – ergäben.

#### GR-Beschluss zum Betriebskonzept der IVB

In der Sitzung des Gemeinderates Innsbruck am 13.12.2012 wurde ein von der IVB erstelltes „Betriebskonzept für die Straßenbahnlinie O vor und nach Umsetzung der Regionalbahn in mehreren Varianten“ zur Beschlussfassung vorgelegt, welches sich u.a. mit den Vor- und Nachteilen einer Rückstellung des Linienastes 3, Karl-Innerebner-Straße bis Bahnübergang Mittenwaldbahn, beschäftigte. Dem Betriebskonzept zugrunde gelegt wurde analog zum vorgenannten Konzessionsansuchen ein Regelfahrtakt von 7,5 min für den Betrieb der Straßenbahnlinie O sowie ein Takt von 15 min für die Regionalbahn, wie dies auch schon in der Maßnahmenuntersuchung des Jahres 2007 vorgesehen war. Der Gemeinderat stimmte dem vorgelegten Betriebskonzept der IVB zu.

### 6.3 Ausschreibung und Vergabe

#### Sektorenauftraggeber

Bei der IVB handelt es sich um einen Sektorenauftraggeber gemäß § 169 BVergG 2006 (Verkehrsleistungen). Sie ist somit den Regelungen des Gesetzes bezüglich Verfahren zur Beschaffung von Leistungen, Vergabe von Leistungen und Durchführung von Wettbewerben unterworfen. Im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bau-, Liefer- und Dienstleistungen wurde die IVB durch eine Anwaltskanzlei rechtlich begleitet, welche die Verfahren auf Übereinstimmung mit den Regelungen des BVergG prüfte.

#### Planung

Die durch das Amt für Verkehrsplanung, Umwelt erstellte Funktionsplanung basierte auf den Erkenntnissen der eingesetzten Arbeitsgruppe und Unterarbeitsgruppe Planung.

Die Einreich-/Detail- und Ausführungsplanung der Straßen- und Gleisbauarbeiten für die Streckenabschnitte Brunecker Straße / Museumstraße bis Blasius-Hueber-Straße erfolgte auf Basis eines durchgeführten Verhandlungsverfahrens ohne Bekanntmachung nach Vergabe an drei unterschiedliche Planer. Für die Straßenzüge Rössl in der Au bis Fischerhäuslweg wurde jenes Planungsbüro betraut, welches im Zuge der Baumaßnahmen zum Einkaufszentrum Q-West und 5. Gymnasium tätig war. Die Vergabe der Einreich-/Detail- und Ausführungsplanung für die Bereiche Fischerhäuslweg bis Viktor-Franz-Hess-Straße sowie Amraser Straße zwischen Sillpark und Leipziger Platz erfolgte nach Durchführung eines Verhandlungsverfahrens ohne Bekanntmachung. Die Planungsleistungen für die Straßenzüge Defreggerstraße bis Grenobler Brücke wurden nach Durchführung eines offenen Verfahrens im Unterschwellenbereich an ein weiteres, zuvor noch nicht beauftragtes Ziviltechnikerbüro vergeben.

Weitere Vergaben von Planungsleistungen betrafen u.a. den Fahrleitungsbau, Vermessungsleistungen, Tragwerksbemessungen und Verkehrslichtsignalanlagen.

Baustellenkoordination	Die Vergabe von Baustellenkoordinationsleistungen erfolgte auf Basis einer Rahmenvereinbarung mit mehreren anbietenden Unternehmen nach Durchführung eines offenen Verfahrens mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich (Phase 1). Die Beauftragung der Baustellenkoordinationsaufgaben für einen Abschnitt bzw. Straßenzug erfolgte nach erneutem Aufruf zum Wettbewerb unter den entsprechenden Unternehmen (Phase 2) an den Billigstbieter.
Lieferleistungen für Gleisfelder, Weichen und Kreuzungen	Die Ausschreibung und Vergabe der Lieferleistungen für Gleisfelder, Weichen und Kreuzungen durch die IVB erfolgte überwiegend im Verhandlungsverfahren ohne vorherigem Aufruf zum Wettbewerb bzw. im Einzelfall durch Direktvergabe.
Baumeisterarbeiten	<p>Die Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen wie etwa die Baumeisterarbeiten für den Gleis- und Straßenbahnbau, der Fahrleitungsbau, die Fußgängerunterführung Sillpark und die Tragwerksauswechslung Friedensbrücke, wurde ebenfalls durch die IVB durchgeführt. Im Zuge der Prüfung von Teilnahmeanträgen und Angeboten bedienten sich die IVB teils externer Ziviltechniker.</p> <p>Die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten für den Bereich Brunecker Straße / Museumstraße und die Maria-Theresien-Straße erfolgte als offenes Verfahren mit vorheriger Bekanntmachung im Unterschwellenbereich. Die Vergabe erfolgte an den Billigstbieter.</p> <p>Für die Straßenzüge Salurner Straße, Anichstraße und Blasius-Hueber-Straße sowie den Teilbereich Unibrücke bis Rössl in der Au wurde ein Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich gewählt. Die Präqualifikationsunterlagen wurden an zwölf Bewerber verschickt, von welchen wiederum sieben einen Teilnahmeantrag stellten. Nach dem notwendigen Ausscheiden eines Teilnehmers legten die verbliebenen sechs Teilnehmer ein Angebot. Die Vergabe erfolgte im Billigstbieterprinzip in Abhängigkeit zum Straßenzug. Dies hatte zur Folge, dass für die Anichstraße ein anderer Anbieter als für die verbleibenden Bereiche zum Zug kam.</p> <p>Die Vergabe der Baumeisterarbeiten (Gleisbauarbeiten sowie Erdbau-, Beton-, Steinverlege-, Asphaltierungs-, Kabeltiefbau- und Entwässerungsarbeiten) im Kreuzungsbereich Rössl in der Au – Höttinger Au – Kranebitter Allee erfolgte ebenfalls im Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb im Oberschwellenbereich. Von 15 interessierten Unternehmen gaben sieben einen Teilnahmeantrag ab. Nach zwingendem Ausschluss eines Antragstellers und verbleibenden sechs Teilnehmern gaben fünf ein Angebot ab. Im Zuge der Verhandlungen mit dem Billigstbieter erfolgte die Vergabe rd. 3 % unter dem Angebotspreis.</p> <p>Für die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten in der Amraser Straße zwischen Sillpark und Leipziger Platz bediente sich die IVB der Möglichkeit des offenen Verfahrens mit anschließender elektronischer Auktion im Oberschwellenbereich. Die Abwicklung der Auktion erfolgte über das elektronische Vergabeportal der IVB. Der Ausrufwert der elektronischen Auktion ergab sich aus dem Billigstgebot des vorgängigen offenen Verfahrens. Das Endgebot lag rd. 12,5 % unter dem Billigstgebot des offenen Verfahrens. Die Beauftragung erging folglich an den Billigstbieter.</p>

Die Ausschreibung der Arbeiten zur Tragwerksauswechslung „Friedensbrücke“ inkl. Leitungsumlegungen im Abschnitt Sillpark bis Leipziger Platz wurde in Form eines offenen Verfahrens im Unterschwellenbereich durchgeführt. Die Vergabe erfolgte an den Billigstbieter. Die Generalunternehmerleistungen für das „Durchpressen einer Fußgängerunterführung beim Sillpark“ wurden per Direktvergabe beauftragt.

#### Resümee zur Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen

Eine von der Kontrollabteilung stichprobenmäßig durchgeführte Prüfung der Vergabevorgänge auf Basis der ihr zur Verfügung gestellten Dokumente (Prüfprotokolle zu Teilnahmeanträgen und Angebotslegungen, Preisspiegel, Aktennotizen) ergab keine zu treffenden Beanstandungen.

#### 6.4 Behördenverfahren

Zum Zeitpunkt der Prüfung lagen gemäß Auskunft der technischen Oberleitung nachfolgende Bescheide bzw. Bewilligungen mit Bezug zum Regional- und Straßenbahnkonzept vor.

#### Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000 (UVP-Voranfrage)

- Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 02.11.2009 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Brunecker Straße / Museumstraße bis Peerhofsiedlung / Karl-Innerebner-Straße (Etappe 1) bzw. Philippine-Welser-Straße – Feststellung: Es ist keine UVP durchzuführen.
- Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 26.07.2011 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Technikerstraße / Viktor-Franz-Hess-Straße bis zur Haltestelle Technik-West – Feststellung: Es ist keine UVP durchzuführen.
- Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 17.04.2013 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Kreuzung Defreggerstraße / Pradlerstraße bis Josef-Kerschbaumer-Straße (Teile der Etappe 2) und Amraser Straße zwischen Leipziger Platz und Rosegger Straße – Feststellung: Es ist keine UVP durchzuführen.

#### Konzessionsverfahren gemäß EisbG 1957

- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 10.02.2010 zur Konzessionsänderung und Zusammenführung der bestehenden Konzessionen der Straßenbahnlinien 1, 3 und 6 sowie Streckenerweiterung bis Fischerhäuslweg und Innrain zwischen Marktplatz und Blasius-Hueber-Straße (Etappe 1a) – Spruch: Verleihung der Konzession
- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 10.08.2010 zur Konzessionserweiterung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke ab Fischerhäuslweg bis Peerhöfe, Karl-Innerebner-Straße und Technikerstraße – Spruch: Verleihung der Konzession
- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 16.10.2012 zur Konzessionserweiterung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecken Amraser Straße bis Philippine-Welser-Straße und Amraser Straße – Leipziger Platz bis Pradler Straße – Spruch: Verleihung der Konzession

Eisenbahnrechtliche  
Baugenehmigung  
gemäß EIsbG 1957

- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 20.06.2013 zum Konzessionsansuchen bzw. Ansuchen zur Erweiterung der Konzession der (künftigen) Straßenbahnlinie O für die Strecke Leipziger Platz bis zur Kajetan-Sweth-Straße (Etappe 2 exkl. Amraser Straße zwischen Sillpark und Leipziger Platz) – Spruch: Verleihung der Konzession
- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 28.06.2010 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke Kreuzung Brunecker Straße / Museumstraße bis Fischerhäuslweg (Etappe 1a inkl. Innrain Süd und Nord) – Spruch: Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung – BERUFUNG – Erstbescheid bestätigt durch Berufungsbescheid vom 13.09.2011 des BMVIT
- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 20.02.2013 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke Haltestelle Sillpark bis Leipziger Platz – Spruch: Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

Straßenrechtliche  
Baubewilligungen  
gemäß Tiroler  
Straßengesetz

- Zustimmung der Tiroler Landesregierung vom 25.03.2011 zur Bauanzeige des Umbaus Abschnitt Blasius-Hueber-Straße bis Universitätsbrücke infolge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3
- Bescheid des Stadtmagistrats Innsbruck vom 16.05.2012 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Streckenabschnitte Philippine-Welser-Straße, Brunecker Straße bis Maria-Theresien-Straße, Innrain / Blasius-Hueber-Straße und Blasius-Hueber-Straße bis Kranebitter Allee – Spruch: Erteilung der straßenrechtlichen Baubewilligung
- Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 31.05.2012 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke Rössl in der Au (Anschlussbereich Universitätsbrücke) bis Kopfbahnhof 5. Gymnasium und weiter bis Fischerhäuslweg – Spruch: Erteilung der straßenrechtlichen Baubewilligung
- Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 19.08.2013 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke Klinikkreuzung bis Innrain Terminal – Spruch: Erteilung der straßenrechtlichen Baubewilligung

Eisenbahnrechtliche  
Betriebsbewilligung  
gemäß EIsbG 1957

- Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 13.12.2012 zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 für die Strecke Kreuzung Brunecker Straße / Museumstraße bis Haltestelle Höttinger Au/West

### 6.5 Baudurchführung der Verlängerung Linie 3 bis zum 5. Gymnasium

Vorarbeiten und  
Beginn der Leitungs-  
umlegungen

Im Zuge der Umsetzungsmaßnahmen zur Verlängerung der Linie 3 mit angestrebter Betriebsaufnahme im Herbst 2011 erfolgte die Vorbereitung der Leitungsumlegungsarbeiten in enger Zusammenarbeit von IVB und IKB AG unter Einbeziehung der Verkehrsbehörden. Ursprünglich geplant war u.a. eine parallele bzw. zeitnahe Durchführung der Leitungsumlegungsarbeiten im Kreuzungsbereich Brunecker Straße / Museumstraße, Salurner Straße und im Bereich der Klinikkreuzung. Nach Bedenken der städtischen Verwaltung, das verbleibende Straßennetz könne den Verkehr nicht ausreichend bewältigen, wurde eine gleichzeitige Durchführung von Arbeiten ausgeschlossen. Dies führte gemäß Bericht der technischen Projektoberleitung zum Fortschritt und zur Kostensituation des Gesamtprojektes zu beträchtlichen Änderungen im

damaligen Terminplan und zu einer Verlängerung der Bauzeit über 2011 hinaus. Die ursprünglich ebenfalls vorgesehene Umsetzung des Straßenzuges Innrain Süd und Nord wurde aufgrund absehbarer, massiver Kanalbauarbeiten bereits im Dezember 2009 vorerst auf das Jahr 2012 verschoben.

Am 25.02.2010 stimmte der Gemeinderat dem Rückkauf von Teilflächen der Grundstücke .1245/1 und .1246 (Brunecker Straße 1 und 3) zu, welche zur Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes benötigt wurden. Mit Abbruch des Eckhauses im April 2010 erfolgte die Freimachung des Baufeldes für den Kreuzungsumbau. Im März 2010 starteten die Vorarbeiten zu den Leitungsumlegungen im Kreuzungsbereich Brunecker Straße / Museumstraße und in der Brunecker Straße. Die Bauarbeiten begannen nach Vollsperrung des Kreuzungsbereichs mit 12.07.2010.

Umsetzungsbeschluss  
zur Etappe 1a – Sillpark  
bis Fischerhäuslweg

Am 15.07.2010 stimmte der Gemeinderat der Landeshauptstadt Innsbruck der Umsetzung der Etappe 1a - Sillpark bis Fischerhäuslweg mit Kopfbahnhof beim 5. Gymnasium zu. Der städtische Kostenanteil in Höhe von maximal € 39,22 Mio. setzte sich zusammen aus einem  $\frac{2}{3}$ -Anteil an den geschätzten Kosten für die Straßenzugabschnitte der Regionalbahn und sogenannte Projektergänzungen sowie aus 100 % der Kosten für den Ausbau des Innrains. Die Finanzierung sollte mit den genehmigten Mitteln gemäß GR-Beschluss vom 21.12.2007 erfolgen. Das Land Tirol hatte mit einem entsprechenden Regierungsantrag dem Landesanteil in Höhe von rd. € 15,90 Mio. bereits zuvor am 23.02.2010 zugestimmt.

Bei den Projektergänzungen in Höhe von rd. € 6,0 Mio. handelte es sich um tangierende straßenbauliche Gestaltungsprojekte von Stadt Innsbruck und Land Tirol, welche in das Regional- und Straßenbahnprojekt mit aufgenommen wurden.

Weitere  
Baumaßnahmen und  
Kostenentwicklung

Am 12.09.2010 wurden die Bauarbeiten für den Kreuzungsbereich Brunecker Straße / Museumstraße planmäßig abgeschlossen. Im Herbst 2010 begannen die Arbeiten zur Tunneldurchpressung für die Fußgängerunterführung der ÖBB-Gleise im Bereich Kreuzung Brunecker Straße / Museumstraße und Sillpark. Die gewählte Bauweise hatte sich aufgrund der Vorgaben der ÖBB ergeben, welche eine Aufrechterhaltung des darüberliegenden Bahnverkehrs und keine langen Sperrungen der Hauptgleise forderten. Die ursprünglich für das Frühjahr 2011 vorgesehenen Baumaßnahmen wurden im Dezember 2010 fertiggestellt.

Zum Berichtsstand 28.04.2011 waren u.a. die Gleis- und Straßenbauarbeiten in der Salurner Straße zwischen Südtiroler Platz und Adamgasse fertiggestellt worden. Des Weiteren waren Leitungsumlegungen im Bereich der Blasius-Hueber-Straße und Klinikkreuzung sowie der Höttinger Au zwischen Rössl in der Au und Bachlechnerstraße im Gange. Die Kostenverfolgung wies auf Basis abgerechneter Kosten von rd. € 8,425 Mio. nach Abzug offener Positionen eine Unterschreitung der Kostenschätzung von rd. € 222,3 Tsd. aus.

Die Gleis- und Straßenbauarbeiten für die Salurner Straße und Maria-Theresien-Straße wurden im Juli 2011 abgeschlossen. Ende Oktober 2011 bzw. im Dezember 2011 folgten die Fertigstellung der Gleis- und

Straßenbauarbeiten im Bereich der Blasius-Hueber-Straße / Klinikkreuzung und der Anichstraße. In Abhängigkeit zum Fortgang laufender Grundabtretungsverfahren wurde die Fertigstellung der Verlängerung Linie 3 bis zum 5. Gymnasium für den Herbst 2012 angepeilt.

Zum 20.02.2012 wies die Kostenverfolgung auf Basis schlussgerechter Leistungen abzüglich offener Zahlungspositionen, gleichwohl sich die realen Leitungsumlegungskosten gegenüber der Kostenprognose um rd. € 3,811 Mio. erhöht hatten, eine Unterschreitung der Kostenschätzung von rd. € 2,501 Mio. aus. Die abgerechneten Infrastrukturkosten beliefen sich auf rd. € 15,61 Mio.

Von Mitte Mai 2012 bis Mitte November 2012 wurden die Bauarbeiten im Streckenabschnitt Kreuzung Rössl in der Au bis ÖBB-Unterführung durchgeführt. Am 14.12.2012 erfolgte die feierliche Eröffnung der fertiggestellten Etappe 1a des Regional- und Straßenbahnprojekts.

Gesamtkosten der Infrastruktur Etappe 1a zum 19.02.2014

Auf Basis der durch die Projektleitung und -steuerung geführten Kostenverfolgung betragen die Gesamtinfrastrukturkosten der Etappe 1a – Sillpark bis Fischerhäuslweg für die umgesetzten Bautätigkeiten in den Straßenzügen W1a bis W3b – Brunecker Straße bis ÖBB-Unterführung (Kopfbahnhof 5. Gymnasium) zum Stand 19.02.2014 gesamt € 25.545.249,04. Im Vergleich zur Kostenschätzung der Maßnahmenuntersuchung bzw. der darauf basierenden, angepassten Detailschätzung und nach Berücksichtigung anteiliger Zusatzfinanzierungen für Projektergänzungen in den betreffenden Straßenzügen, ergab sich eine Unterschreitung in Höhe von rd. € 6.845.208,96.

Unter alleiniger Betrachtung der Aufwendungen für Leitungsumlegungen (rd. 31,7 % der Gesamtkosten) wurden die geschätzten Kosten in Summe um rd. 74 % überschritten. Ebenso wesentlich höhere Kosten ergaben sich aus der Durchpressung des Fußgängertunnels im Bereich der Kreuzung Brunecker Straße / Museumstraße und dem Sillpark, welche nicht in der gewählten Bauweise der Kostenschätzung zugrunde gelegt war.

## 6.6 Kostenverfolgung

Kostenaufstellung nach ÖNORM B 1801-1

Zur Kostenverfolgung bedient sich die Projektleitung und -steuerung einer sogenannten „Kostenaufstellung nach ÖNORM B 1801-1“, in welcher die Kosten, getrennt nach Straßenzügen bzw. Etappen, Gewerken und Auftragsnummern sowie Bestellnummern aufgeführt werden. Grundeinlösungen werden getrennt, jedoch grundsätzlich nach dem selben Schema erfasst.

Nicht direkt zuordenbare, allgemeine Projektkosten – hierbei handelt es sich u.a. um Fremdleistungen, Personalaufwand und Materialkosten – werden in der Regel nach festgeschriebenen Schlüsseln auf die einzelnen Straßenzüge aufgeteilt. Die Aufteilungsschlüssel berechnen sich je nach Art der zuzuordnenden Rechnungsposten im Verhältnis der Schätzkosten, Laufmeter Schiene, Flächengröße oder auch Gleislängen gemäß Funktionsplanung.

Weitere Bestandteile der Kostenverfolgung bilden ein Kostenvergleich, in welchem die angenommenen Kosten der Maßnahmenuntersuchung bzw. der Kosten- und Finanzierungsübersicht „RegBFinanz-0\_Rev.3“

den tatsächlichen Kosten gegenübergestellt werden, sowie eine Gesamtübersicht für Infrastrukturkosten mit einer Gegenüberstellung von Schätzkosten, Auftragssummen und abgerechneten Kosten.

#### Kostenaufstellung – Abrechnung mit den Finanzierungsgebern

Im Rahmen der Prüfung führte die Kontrollabteilung eine stichprobenmäßige Gegenüberstellung der in der Kostenaufstellung eingetragenen Beträge und jener Kosten durch, welche den Finanzierungsgebern Land Tirol und Stadt Innsbruck weiterverrechnet wurden. Hierbei traten im Bereich der Kostenaufstellung in wenigen Fällen inkorrekte oder fehlende Eintragungen auf. Im Zuge der durch die Kontrollabteilung vorgenommenen Prüfung führte das Kostencontrolling der Abteilung „Infrastruktur“ der IVB umgehend eine entsprechende Aktualisierung der Kostenaufstellung durch.

#### Kostenvergleich

Mit der Führung eines laufenden Kostenvergleichs folgte die Projektleitung und -steuerung einer Anregung des LRH Tirol, eine Gesamtaufstellung des aktuellen IST-Kostenstandes des Regionalbahnprojektes zu erstellen. Die Infrastrukturkosten wurden entsprechend der Kostenschätzung der Maßnahmenuntersuchung auf die Straßenzüge aufgegliedert. Des Weiteren werden den Kostenschätzwerten die realisierten Kosten, aufgegliedert auf die Finanzierungsgeber, gegenüber gestellt. Für Straßenzüge mit geringem Bau- und Abrechnungsstand werden vorläufig die Schätzkosten beibehalten.

Des Weiteren fanden durch den Gemeinderat beschlossene Mehrkosten für Projektergänzungen in Höhe von rd. € 5,97 Mio. (GR-Beschluss vom 15.07.2010) und € 0,43 Mio. (GR-Beschluss vom 13.12.2012) Eingang in den Kostenvergleich. Nicht weiter für eine Realisierung vorgesehene Straßenzüge wurden entsprechend markiert, jedoch mit einer Ausnahme in der Kostenaufstellung belassen.

#### Abrechnungen von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen

Eine stichprobenmäßig durchgeführte Prüfung von Baurechnungen und Honoraren ergab keine zu treffenden Beanstandungen. Eine Einschau in die von der IVB an die Stadt Innsbruck gerichteten Abrechnungen von Infrastrukturkosten zeigte keine Auffälligkeiten.

#### Kosten Infrastruktur seit Frühjahr 2010

Seit Beginn der laufenden Infrastrukturmaßnahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes im Frühjahr 2010 wurden der Stadt Innsbruck zum Stichtag 30.09.2013 Kosten in Höhe von € 26.139.983,41 in Rechnung gestellt. Diese waren mit € 25.772.692,24 dem Bereich Regionalbahn und mit € 367.291,17 dem Bereich Straßenbahn zuzuordnen.

Die zum Stichtag 10.02.2014 erbrachten Zahlungen der Stadt Innsbruck betragen € 26.811.021,13, mit einer Verteilung von € 26.437.196,65 für die Regionalbahn und € 373.824,48 für die Straßenbahn.

### 6.7 Terminsituation

#### Terminziele

Zum Zeitpunkt der Prüfung sah die Terminplanung zum Regional- und Straßenbahnprojekt die Fertigstellung der Etappen 1 und 2, Olympisches Dorf bis Technik-West bzw. Peerhofsiedlung bis zum Jahr 2018 vor. Die Streckenerweiterung nach Völs und Rum sollte im Jahr 2020 erfolgen.

Aufgrund eines zwischenzeitlichen Baustopps für den Linienast 2, Bereich Kreuzung Technikerstraße / Viktor-Franz-Hess-Straße bis Endhaltestelle Peerhofsiedlung, verschob sich gemäß Information der Projektleitung und -steuerung der ursprüngliche Fertigstellungstermin der Etappe 1 bzw. 1b um voraussichtlich ein Jahr auf das Jahr 2017.

## 7 Beanspruchung von Fremdgrund

Realisierung  
(Teil-)Abschnitte  
W1 – W4 / dauerhafte  
Fremdgrundbean-  
spruchung von  
privaten Dritten

Im Zuge der Realisierung der (Teil-)Abschnitte W1 – W4 des Regional- und Straßenbahnprojektes wurden von der IVB insgesamt 41 Fremdgrundstücke von privaten Dritten dauerhaft beansprucht. Von den insgesamt 41 Privatgrundstücken gelang es, 23 Grundstücke durch zivilrechtliche Vereinbarungen (vordergründig Kaufverträge) für die Projektrealisierung verfügbar zu machen. Bei 18 der tangierten Grundstücke erfolgte die Beanspruchung mittels Enteignung.

Ankauf Grundflächen  
von (privaten) Dritten –  
Zustimmungserfordernis  
Aufsichtsrat IVB –  
Empfehlung

Zu den mittels Kaufvertrag von der IVB angekauften Grundflächen machte die Kontrollabteilung aus formalen Überlegungen auf § 5 (Zustimmungspflichtige Geschäfte) des Gesellschaftsvertrages der IVB aufmerksam. Gemäß § 5 Abs. 1 lit. b des Gesellschaftsvertrages bedürfen „der Erwerb, die Veräußerung und die Belastung von Liegenschaften, sofern der Transaktionspreis bzw. die Hypothek € 200.000,00 übersteigt“, der Zustimmung des Aufsichtsrates. Bei den mittels vertraglicher Regelung beanspruchten Grundflächen von (privaten) Dritten waren auch zwei Fälle dabei, in denen diese Wertgrenze überschritten worden ist und bei denen nach Einschätzung der Kontrollabteilung aus formaler Sicht die Genehmigung durch den Aufsichtsrat der IVB erforderlich gewesen wäre. Die Kontrollabteilung empfahl der IVB, bei künftigen Fremdgrundbeanspruchungen dieses Formalerfordernis zu beachten. Von der IVB wurde im Anhörungsverfahren argumentiert, dass beabsichtigt wäre, die im Zuge des Straßen- und Regionalbahnprojektes erworbenen Grundstücke unmittelbar nach Projektfertigstellung an die Stadt Innsbruck (bei Gemeindestraßen) bzw. das Land Tirol (bei Landesstraßen) zu übereignen. Aus diesem Grund seien diese Grundstücke bislang als Durchlaufposition gesehen worden. Die IVB sagte jedoch zu, die Empfehlung zum Anlass zu nehmen, die formalen Erfordernisse zu prüfen und diese zu beachten.

Baumaßnahmen auf  
städtischen Privat-  
grundstücken –  
Involvierung der  
zuständigen städtischen  
Dienststelle –  
Empfehlung

Der Vollständigkeit halber erwähnte die Kontrollabteilung, dass auf weiteren 7 Grundstücken der Stadt Innsbruck und weiteren 2 Grundstücken des Landes Tirol Grundflächen dauerhaft von Baumaßnahmen des Regional- und Straßenbahnprojektes betroffen waren. Bezüglich der Ausführung von Bauarbeiten auf Grundstücken im Eigentum der Stadt wurde vom Projektleiter der IVB auf den zwischen der IVB und der Stadt Innsbruck abgeschlossenen Vertrag über die Benützung von Gemeindestraßen vom 14.05.1998 verwiesen. Bei ihrer Prüfung stellte die Kontrollabteilung fest, dass auch städtische Privatgrundstücke von den durch die IVB im Zuge des Regional- und Straßenbahnprojektes umgesetzten Baumaßnahmen hinsichtlich der (Teil-)Abschnitte W1 – W4 betroffen waren. Von der Kontrollabteilung wurde bei zwei dieser städtischen Privatgrundstücke darauf hingewiesen, dass zwischen der Stadt Innsbruck als Grundeigentümerin und (privaten) Dritten (weitere) Nutzungsvereinbarungen bestanden. Was den Bereich der städtischen Verwaltung anbelangt, war der zuständige Leiter des Referates Liegenschaftsangelegenheiten der MA I gemäß Rücksprache mit der Kontrollabteilung in die Thematik rund um die von der IVB ausgeführten

Baumaßnahmen auf Teilen dieser Grundstücke nicht eingebunden. Einerseits empfahl die Kontrollabteilung dem zuständigen städtischen Amt für Präsidialangelegenheiten (Referat Liegenschaftsangelegenheiten) der MA I, die Notwendigkeit allfälliger weiterer vertraglicher Regelungen bzw. Vertragsanpassungen betreffend die bestehenden Nutzungsvereinbarungen zu überprüfen. Andererseits empfahl die Kontrollabteilung generell, dass die zuständige städtische Dienststelle (MA I – Amt für Präsidialangelegenheiten / Referat Liegenschaftsangelegenheiten) bei der Umsetzung von baulichen Maßnahmen auf städtischen Privatgrundstücken im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt eingebunden wird.

Von der IVB wurde in ihrer dazu abgegebenen Stellungnahme im Wesentlichen festgehalten, dass Vertreter der Stadt Innsbruck laufend im Planungsprozess involviert sind und auch bei der eisenbahnrechtlichen Verhandlung anwesend waren. Da die Stadt Innsbruck in diesem Rahmen dem Projekt ihre Zustimmung erteilte (belegt anhand eines Auszuges aus einer Verhandlungsschrift im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren), sah die IVB hier keinen zusätzlichen Handlungsbedarf. Der Leiter des Referates Liegenschaftsangelegenheiten führte im Anhörungsverfahren aus, dass ihm betreffend die von der Kontrollabteilung angesprochenen 2 städtischen Privatgrundstücke keine Informationen über eine allfällige Bebauung durch die IVB vorliegen. Darüber hinaus verwies er in seinen Erläuterungen auf (weitere) Details hinsichtlich der bestehenden Nutzungsvereinbarungen betreffend diese beiden städtischen Privatgrundstücke.

Die abgegebenen Stellungnahmen waren für die Kontrollabteilung absolut nachvollziehbar; insbesondere die Position der IVB, dass durch die im eisenbahnrechtlichen Verfahren von der Stadtgemeinde Innsbruck abgegebene Zustimmung zum Projekt kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wurde. Magistratsintern wurde im Rahmen der beiden Stellungnahmen jedoch der von der Kontrollabteilung aufgezeigte Sachverhalt deutlich, dass – aus welchen Gründen auch immer – das für Liegenschaftsangelegenheiten zuständige Referat nicht involviert war/ist. Im Ergebnis hielt die Kontrollabteilung ausgehend von ihren formulierten Empfehlungen nochmals deutlich fest, dass aus ihrer Sicht – aus den erwähnten Gründen – einerseits eine künftige Einbindung des Referates Liegenschaftsangelegenheiten der MA I erforderlich ist. Andererseits sollte nach Meinung der Kontrollabteilung in den beiden aufgezeigten Fällen eine Überprüfung der Notwendigkeit allfälliger weiterer vertraglicher Regelungen bzw. Vertragsanpassungen hinsichtlich der bestehenden Nutzungsvereinbarungen durch das zuständige Referat stattfinden.

Gesamtbudget für  
Grundeinlösen  
hinsichtlich des  
Westastes –  
Ausnutzungsgrad –  
absehbare Budget-  
überschreitung

Anhand einer von der zuständigen Sachbearbeiterin der IVB bereitgestellten Aufstellung ergaben sich zum Prüfungszeitpunkt Ende November 2013 Gesamtkosten (inkl. Nebenkosten) für die Grundbeanspruchungen bei der Realisierung der (Teil-)Abschnitte W1 – W4 in Höhe von € 2.768.722,94. Für den gesamten Westast belief sich das für Grundeinlösen veranschlagte Budget auf einen Betrag von € 3.155.240,00. Das verfügbare Grundeinlösebudget für den gesamten Westast war somit zum Prüfungszeitpunkt der Kontrollabteilung Ende November 2013 bereits zu 87,75 % ausgenutzt. Durch weitere erforderliche Fremdgrundbeanspruchungen war eine Überbeanspruchung des budgetierten Gesamtbetrages bereits absehbar. Auf der Grundlage der

bisherigen Kosten für Grundeinlösen für die (Teil-)Abschnitte W1 – W4 (€ 2.768.722,94) sowie weiters notwendiger Fremdgrundbeanspruchungen bei der Realisierung der (Teil-)Abschnitte W5 – W13 (geschätzte Kosten von € 2.580.000,00) errechnet sich ein prognostizierter Gesamtaufwand für Grundeinlösungen betreffend den Westast in Höhe von € 5.348.722,94. Das würde eine Budgetüberschreitung von € 2.193.482,94 bedeuten, wobei in diesem Wert allfällige Nebenkosten (bspw. Verfahrenskosten, Baumaßnahmen) noch nicht berücksichtigt sind.

## 8 Finanzielle Entwicklung und Abwicklung

### 8.1 Entwicklung der Projektfinanzierung

#### Allgemeines

Betreffend die Finanzierung des Projektes sahen die maßgeblichen Beschlüsse aus Sicht der Stadt Innsbruck von Anfang eine Beteiligung unterschiedlicher Finanzierungsträger vor. So ging auch der am 18.10.2001 anlässlich der Entscheidung über die Realisierung des „Straßenbahnkonzeptes Variante 2“ gefasste Beschluss des GR davon aus, dass eine „Mitfinanzierung durch andere Gebietskörperschaften, wie Land Tirol, Bund und Gemeinden“ erreichbar sein sollte.

#### Maßgebliche (Finanzierungs-)Beschlüsse in den städtischen Gremien – (auszugsweise)

Seit dem Jahr 1999 wurde in den städtischen Gremien eine Reihe von Beschlüssen gefasst, welche in direktem oder indirektem Zusammenhang zum Regional- und Straßenbahnprojekt standen. Im Rahmen dieser Beschlüsse wurde immer wieder Bezug auf die zum jeweiligen Beschlusszeitpunkt geschätzten Gesamtkosten des Projektes und deren Finanzierung genommen. Dabei waren aus Sicht der Kontrollabteilung die folgenden (vier) Beschlüsse von besonderem Interesse:

#### Beschluss des Gemeinderates vom 22.10.2003

Der GR wurde in seiner Sitzung vom 22.10.2003 mit dem Regional- und Straßenbahnsystem befasst. Aus finanzieller Sicht war der in dieser Sitzung gefasste Beschluss insofern maßgeblich, als der Stadt Innsbruck im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von ca. € 72,00 Mio. zugeschrieben worden ist. Dem Land Tirol und dem Bund als weitere Finanzierungsträger wurden zum damaligen Zeitpunkt Kostenanteile im Ausmaß von ca. € 46,00 Mio. bzw. € 33,00 Mio. zugeordnet.

#### Beschluss des Gemeinderates vom 18.11.2004

Im Rahmen des Beschlusses des GR vom 18.11.2004 in Sachen Regional- und Straßenbahnprojekt war hinsichtlich der Projektfinanzierung bedeutsam, dass die städtische Finanzierungsbeitragung in dieser Sitzung mit einem Betrag von € 77,75 Mio. festgelegt worden ist. Diese Finanzierungssumme war Ausfluss aus den seinerzeitigen (Finanzierungs-)Verhandlungen mit dem Bund und dem Land auf Basis der damals angeschätzten Projektkosten. Im Detail wurde die Zusammensetzung dieses Finanzierungsbeitrages (bzw. der Beiträge aller drei Financiers) in einer Übersichtstabelle – bezeichnet mit „RegBFinanz25a“ – dargestellt, welche als Bestandteil der Gemeinderatsvorlage der MA IV vom GR mitbeschlossen worden ist.

Ohne auf die näheren in der Tabelle „RegBFinanz25a“ abgebildeten Finanzierungsdetails einzugehen, war aus der Perspektive der Finanzierung bedeutend, dass mit dem Bund und dem Land eine grundsätzliche Einigung über deren konkrete Finanzierungsbeitragung im Projekt erreicht werden konnte. Darauf hingewiesen wurde jedoch auch, dass sich die Festlegung der Finanzierungsanteile (Stadt Innsbruck € 77,75

Mio., Land € 92,54 Mio. und Bund € 32,00 Mio.) auf das damalige „Teilprojekt Ost“ (mit einem geplanten Realisierungszeitraum von 2004 bis 2013) bezog. Für die Umsetzung des seinerzeitigen „Teilprojektes West“ (mit geschätzten Gesamtkosten von € 55,10 Mio. und einem geplanten Realisierungszeitraum von 2010 bis 2014) wurde auf weitere notwendige Verhandlungen mit den Finanzierungsträgern verwiesen.

Beschluss des  
Gemeinderates  
vom 21.12.2007

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie fasste der GR in seiner Sitzung vom 21.12.2007 einen (erneuten) Grundsatzbeschluss bezüglich dem Regional- und Straßenbahnsystem für den Tiroler Zentralraum. Im Hinblick auf die Projektfinanzierung wurde in dieser Sitzung die so genannte Tabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ beschlossen, in der die Finanzierungsverteilung der im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie ermittelten Projektkosten festgelegt worden ist. Gemäß dieser Kostenübersicht wurden für die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes im Tiroler Zentralraum Gesamtkosten in Höhe von € 371,39 Mio. geschätzt. Von dieser Summe war zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits ein nach den Finanzierungsschlüsseln der Tabelle „RegBFinanz25a“ abgerechneter Investitionsbedarf von ca. € 65,21 Mio. umgesetzt. Somit ergab sich als künftige Investitionen noch ein von den Financiers (Stadt und Land) entsprechend den in der Tabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ aufzubringender Finanzbedarf von € 306,18 Mio. Für die Stadt war dabei ein betragslicher Anteil im Gesamtausmaß von € 174,64 Mio. (57,04 % der noch zu finanzierenden geplanten Projektkosten) vorgesehen. Dem Land Tirol wurde ein Anteil in einer Gesamthöhe von € 131,54 Mio. (42,96 % der zum damaligen Zeitpunkt noch erforderlichen Investitionen) zugeschrieben.

Die Finanzierungsübersicht „RegBFinanz-0\_Rev.3“ ist deshalb von großer Bedeutung, da sie bis heute die maßgebliche Basis für die Verteilung der Finanzierungslasten zwischen der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol darstellt.

Beschluss des  
Gemeinderates  
vom 13.12.2012

Zuletzt wurden in der GR-Sitzung vom 13.12.2012 die gesamten Projektkosten mit einer Höhe von € 395,37 Mio. beziffert. Diese Steigerung im Vergleich zu den in der Sitzung des GR vom 21.12.2007 präsentierten Gesamtprojektkosten in Höhe von € 371,39 Mio. ergab sich vorwiegend aufgrund der Berücksichtigung von Valorisierungskosten für die Jahre 2015 bis 2020. Unter Anwendung der vereinbarten Finanzierungsschlüssel (gem. Tabelle „RegFinanz25a“ für die bisherigen Investitionen in Höhe von € 65,21 Mio. bzw. gem. Tabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ für die künftigen Investitionen) belief sich der gesamte Finanzierungsanteil der Stadt auf eine Summe von ca. € 215,00 Mio. und jener des Landes Tirol auf eine Summe von ca. € 180,30 Mio.

## 8.2 (Beabsichtigte) Finanzierungsbeteiligung des Bundes

Finanzierungs-  
übereinkommen  
mit dem Bund

Den damals in die Finanzierungsverhandlungen involvierten Vertretern von Stadt und Land gelang es, den Bund zu einer Finanzierungsbeteiligung für das Regional- und Straßenbahnprojekt zu bewegen.

Aufbauend auf dieser Zusage wurde am 27.10.2004 von der Republik Österreich, dem Land Tirol und der Stadt Innsbruck als Finanzierungsgeber sowie der IVB als Finanzierungsnehmer ein „Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landes-

hauptstadt Innsbruck“ unterfertigt. Darin kamen die Finanzierungsgeber überein, für Infrastrukturinvestitionen verteilt über den Zeitraum von ca. 10 Jahren (von 2004 bis 2014) Finanzierungsbeiträge im Gesamtausmaß von € 100,15 Mio. zur Verfügung zu stellen. Diese Geldmittel waren gemäß dem Übereinkommen für die Umsetzung der Projekte Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen bei der Verknüpfung der Stubaitalbahn mit dem zu realisierenden Regionalbahnprojekt (Beschleunigung und Anpassung der Gleisstrecke Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße, Anichstraße) und Teilprojekt Ost des Regionalbahnkonzeptes zwischen (seinerzeit noch) Hall und Technik West vorgesehen. Von der Gesamtsumme im Betrag von € 100,15 Mio. entfiel ein Anteil von € 32,00 Mio. (31,95 %) auf den Bund, € 49,85 Mio. (49,78 %) auf das Land und € 18,30 Mio. (18,27 %) auf die Stadt Innsbruck.

#### Nebenbahneigenschaft der Regionalbahn

Eine wesentliche Voraussetzung für die Erlangung der Bundesförderung war der Nachweis der so genannten „Nebenbahneigenschaft“ der Regionalbahn.

#### Zahlungen des Bundes auf der Grundlage des Finanzierungsübereinkommens

Bei ihrer Prüfung stellte die Kontrollabteilung fest, dass vom Bund auf der vertraglichen Grundlage des Übereinkommens lediglich in den Jahren 2005 und 2006 ein Gesamtbetrag im Ausmaß von € 3.130.931,72 bezahlt worden ist. Diese Geldmittel wurden für Baumaßnahmen hinsichtlich der Anpassungen in der Andreas-Hofer-Straße, der Bürgerstraße, der Anichstraße und am Südtiroler Platz beglichen.

Weitere vertraglich vorgesehene Beitragsleistungen des Bundes scheiterten gemäß Rücksprache mit dem Prokuristen der IVB am Nachweis der Nebenbahneigenschaft der Regional- und Straßenbahn.

In der Vorlage der MA IV vom 13.12.2007, welche die Grundlage für den (weiteren) Grundsatzbeschluss des GR in Sachen Regional- und Straßenbahn vom 21.12.2007 bildete, wurde bei der (Finanzierungs-)Bedeckungsrechnung noch eine Förderung des Bundes in einer auf die Stadt Innsbruck entfallenden aliquoten Höhe von € 14,13 Mio. angesetzt. Der im Jahr 2004 unterfertigte Fördervertrag führt(e) als zu förderndes Projekt noch das „Teilprojekt Ost des Regionalbahnkonzeptes zwischen Hall und Technik West“ an. Damals war auf Basis der präsentierten Machbarkeitsstudie eine Erschließung bis nur mehr Rum vorgesehen. Aus diesem Grund wurde in der Vorlage der MA IV unter anderem darauf verwiesen, dass eine Adaptierung des Übereinkommens mit dem Bund seinerzeit noch in Verhandlung stand. Die rechnerische Ermittlung der Finanzierungsbeiträge des Landes und der Stadt Innsbruck erfolgte in der Tabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ allerdings ohne die Förderung des Bundes.

Anlässlich der jüngsten Beschlussfassung in der GR-Sitzung vom 13.12.2012 führte die MA IV in ihrer Vorlage vom 12.11.2012 aus, dass die Finanzierungsbeteiligung des Bundes nach damaligem Wissensstand nicht mehr zu erwarten wäre.

### 8.3 Steuerlicher Querverbund (Modell der Gruppenbesteuerung)

#### Allgemeines

Zur teilweisen Finanzierung der Kosten des Regional- und Straßenbahnprojektes wurden unter der Federführung des vormaligen Vorstandsvorsitzenden der IKB AG Überlegungen angestellt, die investitionsbedingt verursachten Verluste steuerlich zu verwerten. Die durch

die Anwendung eines Gruppenbesteuerungsmodells erzielbaren (körperschaft-)steuerlichen Vorteile sollten dabei den Finanzierungsträgern (Stadt und Land) zugute kommen. Die IVB war zum damaligen Zeitpunkt bereits in das im IKB AG-Konzern praktizierte Gruppenbesteuerungsmodell eingebettet, indem Verluste der IVB mit Gewinnen des Konzerns ertragsteuerlich ausgeglichen werden. Vor dem Hintergrund des im Jahr 2007 prognostizierten Investitionsbedarfes von € 371,39 Mio. war bereits 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 Verluste (körperschaft-)steueroptimal nutzen zu können.

Insgesamt wurde in den der Kontrollabteilung vorliegenden Berechnungen von einem grundsätzlich lukrierbaren Steuervorteil von € 96,20 Mio. ausgegangen. In Abhängigkeit von ihren jeweiligen Finanzierungsanteilen entfiel dabei ein Anteil von € 52,45 Mio. auf die Stadt bzw. ein Anteil von € 43,75 Mio. auf das Land bzw. die TIWAG:

<b>Steuerlicher Querverbund</b>			
<b>Ermittlung des erzielbaren Steuervorteils</b>			
<b>Beträge in € Mio.</b>			
	Anteil Stadt <sup>*)</sup>	Anteil Land bzw. TIWAG <sup>*)</sup>	Summe
steuerlicher Querverbund IKB	12,12	10,16	22,28
steuerlicher Querverbund TIWAG	40,33	33,59	73,92
<b>Gesamt</b>	<b>52,45</b>	<b>43,75</b>	<b>96,20</b>

<sup>\*)</sup> Berechnet nach Finanzierungsanteilen an den jeweiligen Investitionen

Dabei sollten in einem so genannten „steuerlichen Querverbund IKB“ die auf die neuen 32 Straßenbahntriebwägen sowie auf den Umbau der Andreas-Hofer-Straße – Bürgerstraße – Anichstraße – Südtiroler Platz entfallenden Abschreibungen steuerlich im Bereich der IKB AG ausgenutzt werden. In einem weiteren so genannten „steuerlichen Querverbund TIWAG“ sollten die restlichen im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt einhergehenden Investitionen bzw. deren Abschreibungen steuerlich verwertet werden.

(Fiktiver) steuerlicher Querverbund TIWAG – Ersatzzahlungen des Landes Tirol – Empfehlung

Die Neugründung von Gesellschaften unter der Beteiligung der TIWAG und damit die Umsetzung eines Gruppenbesteuerungsmodells im Bereich der TIWAG scheiterte am Einverständnis des Landes (bzw. der TIWAG). Für die Stadt erschien dadurch die Lukrierung des Steuervorteils, welcher im Rahmen der ursprünglich geplant gewesen Konstruktion des steuerlichen Querverbundes TIWAG für sie grundsätzlich erzielbar gewesen wäre, nicht mehr erreichbar. Daraufhin führte die seinerzeitige Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck mit dem damals für die Finanzen des Landes Tirol zuständigen Landesrat Verhandlungen mit dem Ziel, vom Land aufgrund der Nichtumsetzung des geplant ge-

wesenen steuerlichen Querverbundes TIWAG für die Stadt eine Ersatzzahlung zu erreichen. Letztlich bestätigte der seinerzeitige Finanzreferent des Landes mit Schreiben vom 10.06.2009, „dass das Land Tirol die Stadt Innsbruck bis zu einer Höhe von maximal € 30,00 Mio. finanziell schadlos halten wird“. Für die Festlegung von weiteren (Abwicklungs-)Details wurde auf die zuständigen Leiter der jeweiligen Finanzabteilungen verwiesen. Die zur Verhandlung und Festlegung der finanziellen und abwicklungstechnischen Details bezüglich der Ersatzzahlung des Landes unter der Federführung des stellvertretenden Finanzdirektors der Stadt eingesetzte Arbeitsgruppe schloss ihre Beratungen in der zweiten Jahreshälfte 2011 ab. Die in diesem Rahmen getroffenen Vereinbarungen sind im Vorlagebericht der MA IV vom 12.11.2012 (als Grundlage für den GR-Beschluss vom 13.12.2012) enthalten.

Die Kontrollabteilung hielt fest, dass eine endgültige Klarheit zwischen den Verhandlungspartnern Stadt und Land rund um die Thematik der Ersatzzahlung aus dem fiktiven steuerlichen Querverbund TIWAG erst seit einem in dieser Angelegenheit Ende Feber 2014 gefassten Beschluss der Tiroler Landesregierung herrscht. Dieser Umstand war für die Kontrollabteilung einerseits deshalb bemerkenswert, da die schriftliche Zusage des seinerzeitigen Finanzlandesrates vom 10.06.2009 datiert bzw. die Verhandlungen zwischen Land und Stadt im Jahr 2011 stattfanden. Andererseits auch deshalb, da die bisherigen Bemühungen der Stadt Innsbruck, die Ersatzzahlungsverpflichtung des Landes im Rahmen eines schriftlichen Vertrages festzuhalten, bislang nicht erfolgreich waren. Die Stadt drängte auf eine vertragliche Regelung. Dies war für die Kontrollabteilung dadurch dokumentiert, dass das städtische Amt für Präsidialangelegenheiten der MA I in Kooperation mit der MA IV zuletzt im Jahr 2012 einen Vertragsentwurf vorbereitet hat, welcher allerdings bis dato nicht unterschrieben worden ist. In einer Besprechung mit Vertretern der Kontrollabteilung führte der stellvertretende Finanzdirektor der Stadt aus, dass eine derartige vertragliche Absicherung der Finanzierungszusage des Landes wohl nicht mehr erreichbar sein werde. Auch im Vorlagebericht der MA IV vom 12.11.2012 (für den GR-Beschluss vom 13.12.2012) sei deshalb der Hinweis enthalten, dass seitens der Landesvertreter zugesagt worden wäre, hinsichtlich des (fiktiven) steuerlichen Querverbundes TIWAG einen separaten Regierungsbeschluss herbeizuführen und die entsprechenden (jährlichen) Beträge im Landesbudget vorzusehen. Die Kontrollabteilung machte darauf aufmerksam, dass dieses mit dem Land ausverhandelte Finanzierungsprozedere bei dessen tatsächlichem Vollzug längerfristigen Bestand haben wird (durchwegs 25-jährige Abschreibungsdauer und länger!). Nicht zuletzt aufgrund dieser Langfristigkeit sowie des finanziellen Umfanges der Finanzierungszusage (€ 30,00 Mio.) empfahl die Kontrollabteilung der MA IV, weiterhin auf eine vertragliche Absicherung zu drängen. Im Anhörungsverfahren kündigte die MA IV an, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen. Ergänzend wurde von der MA IV ausgeführt, dass die vereinbarte Vorgangsweise ihrer Einschätzung nach abgesichert sei, da unter anderem auch der Mitfinancier Land Tirol selbst von der Regelung profitiere.

Die im Rahmen der Gruppenbesteuerung im IKB AG-Konzern für den Bereich des so genannten steuerlichen Querverbundes IKB tatsächlich erzielten (Körperschaft-)Steuervorteile fließen den Aktionären Stadt Innsbruck und TIWAG im Wege von Vorzugsdividenden zu. Bis zum Prüfungszeitpunkt der Kontrollabteilung wurde von der IKB AG an ihre Aktionäre Stadt und TIWAG unter dem Titel „Vorzugsdividende Regionalbahn“ ein Gesamtbetrag in Höhe von € 3.902.909,56 ausbezahlt. Dabei floss der Stadt Innsbruck bislang eine „Vorzugsdividende Regionalbahn“ in der Gesamthöhe von € 2.176.305,98 (€ 1.567.182,16 für die Jahre 2008 bis 2011 und € 609.123,82 für das Jahr 2012) zu. An die TIWAG wurde bis dato eine gesamte „Vorzugsdividende Regionalbahn“ in Höhe von € 1.726.603,58 (€ 1.279.626,82 für die Jahre 2008 bis 2011 und € 446.976,76 für das Jahr 2012) ausbezahlt. Die Kontrollabteilung führte im Zuge ihrer Prüfung auch eine Verifizierung dieser für die Jahre 2008 bis 2012 von der IKB AG errechneten Vorzugsdividenden durch. Ohne auf die exakten Berechnungsdetails näher einzugehen, hielt die Kontrollabteilung im Ergebnis fest, dass die von der IKB AG angestellten Kalkulationen für sie vollständig nachvollziehbar waren.

Auf ein Detail der von der IKB AG vollzogenen Berechnungsmodalität wurde von der Kontrollabteilung aus Gründen der allgemeinen Verständlichkeit jedoch hingewiesen. Die im separaten Rechenkreis des fiktiven steuerlichen Querverbundes TIWAG geführten Investitionen (bzw. genau genommen der durch sie verursachten Abschreibungen) werden bei der Ermittlung der Vorzugsdividende von der IKB AG berücksichtigt. Dies in dem Ausmaß, in welchem sie im steuerlichen Einkommen der IKB AG-Gruppe noch Platz finden. Eine allfällige Ausgleichszahlung des Landes hätte sich daher lediglich auf jenen Anteil der im steuerlichen Querverbund TIWAG geführten Abschreibungen zu beziehen, welche von der IKB AG (ertrag-)steuerlich mangels Deckung nicht verwertet werden können. Eine derartige Situation hat sich bei der Kalkulation der Vorzugsdividende für das Jahr 2009 ergeben. Bezogen auf den nach dem städtischen Finanzierungsanteil an den zugrunde liegenden Investitionen ermittelten Abschreibungsbetrag von € 3.102,60 ergibt sich für das Jahr 2009 ein für die Stadt nicht realisierter Steuervorteil in Höhe von € 775,65. Diese Summe wäre nach dem Verständnis der Kontrollabteilung vom Land als Ersatzzahlung an die Stadt auszugleichen. Eine diesbezügliche Ausgleichszahlung ist vom Land bislang nicht an die Stadt überwiesen worden. Obwohl dieser Betrag verhältnismäßig gering ist, erwähnte die Kontrollabteilung diesen Aspekt vor allem auch deshalb, da sich in diesem Zusammenhang ihrer Meinung nach auch die generelle Frage stellte, wie das Land von einer derartigen Zahlungsverpflichtung gegenüber der Stadt Kenntnis erlangt, nachdem nicht das Land sondern die TIWAG Aktionär der IKB AG ist. Auch war für die Kontrollabteilung unklar, wie die Stadt vom Bestehen einer derartigen Forderung gegenüber dem Land informiert wird. Im Rahmen von Gesprächen mit dem in der IKB AG für den Geschäftsbereich Management Service zuständigen Leiter stellte sich heraus, dass ein Abwicklungsmodus für sich ergebende Ersatzzahlungen des Landes bisher nicht festgelegt worden wäre. Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV, hinsichtlich der sich ergebenden Ersatzzahlungen des Landes in Zusammenarbeit mit der IKB AG (und dem Land) einen praktikablen Abwicklungsmodus festzulegen und zu dokumentieren. Die IKB AG pflichtete der Empfehlung der Kontrollabteilung in ihrer abgegebenen Stellungnahme bei. Von der IKB AG wurde ausgeführt,

dass die dafür erforderliche Datenübermittlung im Zuge der jährlichen Berechnung der Vorzugsdividenden bereitgestellt und in einen entsprechenden Ablauf integriert werden könne. Die MA IV sagte im Anhörungsverfahren zu, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen. Die dafür nötige regelmäßige Datenübermittlung durch die IKB AG sei bereits veranlasst worden.

Die Ausschüttung der Vorzugsdividende für das Regional- und Straßenbahnprojekt ist in dem zwischen der Stadt und der TIWAG als Aktionäre der IKB AG abgeschlossenen Syndikatsvertrag vom 03.05.2002 geregelt. Ende des Jahres 2005 wurde von der IKB AG eine Zusatzvereinbarung zum Syndikatsvertrag vorbereitet, welche allerdings bis dato von den Vertragsparteien (Stadt und TIWAG) nicht zur Unterfertigung gelangt ist. In dieser Vertragsunterlage wurden unter anderem auch ergänzende Übereinkünfte hinsichtlich der im ursprünglichen Syndikatsvertrag enthaltenen Bestimmungen betreffend die Ausschüttung einer Vorzugsdividende im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt getroffen. Die Kontrollabteilung machte darauf aufmerksam, dass die Ausschüttung der „Vorzugsdividende Regionalbahn“ unter anderem auch auf den vertraglichen Regelungen dieser bislang nicht unterfertigten Zusatzvereinbarung basiert. Aus diesem Grund empfahl die Kontrollabteilung der MA IV, in Kooperation mit der IKB AG um die Unterzeichnung dieser Vertragsgrundlage bemüht zu sein. Im Anhörungsverfahren führte die IKB AG aus, dass die Unterfertigung der angesprochenen Zusatzvereinbarung zum Syndikatsvertrag von ihr angestrebt werde. Im Rahmen ihres eigenen Wirkungsbereiches werde die IKB AG jedenfalls weiterhin bemüht sein, in Kooperation mit der MA IV diese ergänzenden bzw. klarstellenden Übereinkünfte auf Ebene der Gesellschafter zur Unterzeichnung zu bringen.

Zusätzlich wurde von der Kontrollabteilung darauf hingewiesen, dass sich die Bemessung der Vorzugsdividenden für die Stadt und die TIWAG in dem von der IKB AG praktizierten Kalkulationsmodell nach den jeweiligen Finanzierungsanteilen der Stadt und des Landes an den zugrunde liegenden Investitionen im Regional- und Straßenbahnprojekt richtet. Dieser Umstand ist in den derzeitigen vertraglichen Regelungen nicht verankert. Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV, in Kooperation mit der IKB AG durch die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung vertraglich sicherzustellen, dass die Ermittlung des steuerlichen Vorteils (und damit der jeweiligen Vorzugsdividende) nach den Finanzierungsanteilen von Stadt und Land im Regional- und Straßenbahnprojekt zu erfolgen hat. Die IKB AG verwies in ihrer dazu abgegebenen Stellungnahme darauf, dass aus ihrer Sicht die Ermittlung des steuerlichen Vorteils nach den Finanzierungsanteilen von Stadt und Land – zumindest implizit – bereits der bestehenden Regelung zu entnehmen wäre. Angesichts der ohnedies angestrebten Ergänzungen des Syndikatsvertrages werde jedoch auch diese Empfehlung aufgegriffen, um durch die Aufnahme einer präziseren Bestimmung diesbezüglich keinen Raum für allfällige Interpretationsspielräume zu lassen.

Die MA IV kündigte in ihrer abgegebenen Stellungnahme an, den Empfehlungen der Kontrollabteilung zu entsprechen. Die offenen Punkte der Syndikatsvereinbarung würden ergänzt und den zeichnungsbefugten Personen zeitnahe zur Unterschrift vorgelegt werden.

**Abschließender Hinweis der Kontrollabteilung**

Zum Themenkomplex rund um die Erlöse aus dem steuerlichen Querverbund wurde von der Kontrollabteilung abschließend darauf hingewiesen, dass sich diese erst im Laufe der künftigen Jahre (Abschreibungsdauer von 25 Jahren und länger!) ergeben werden. In die längerfristige Zukunft gedacht, machte die Kontrollabteilung deutlich, dass diese Einnahmen von zwei wesentlichen Annahmen ausgehen. Auf der einen Seite wird darauf gebaut, dass die aus (ertrag-)steuerlicher Sicht derzeitige Möglichkeit der Gruppenbesteuerung während des gesamten betroffenen Zeitraumes bestehen bleibt. Auf der anderen Seite hängt die (ertrag-)steuerliche Verwertung der Abschreibungen natürlich maßgeblich von der weiteren (langfristigen) wirtschaftlichen Entwicklung des IKB AG-Konzerns ab.

**8.4 Zahlungen der Stadt Innsbruck für das Regional- und Straßenbahnprojekt**

**Separate Voranschlagspost im Außerordentlichen Haushalt**

Im städtischen Haushalt erfolgt die finanzielle Abwicklung der Kosten für das Regional- und Straßenbahnprojekt grundsätzlich über die Vp. 5/875000-775130 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof GmbH – Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem des Außerordentlichen Haushaltes. Diese unter der Anordnungsberechtigung des Leiters der MA IV stehende Vp. wurde erstmalig im Voranschlag der Landeshauptstadt Innsbruck für das Jahr 2005 eingerichtet.

**Auszahlungen in den Jahren 2005 bis 2013**

Bis zum 31.12.2013 (Auswertungstichtag 10.02.2014) wurden über diese Vp. Auszahlungen in Höhe eines Gesamtbetrages von € 102.199.559,99 abgewickelt. Eine inhaltliche (nach thematischen Gesichtspunkten zusammengefasste) Aufgliederung dieser in den Jahren 2005 bis 2013 erfassten Zahlungen zeigt dabei folgendes Bild:

<b>Vp. 5/875000-775130 (Außerordentlicher Haushalt)                      Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof                      Kap.Transferzlg.-Regional- und Straßenbahnsystem                      Thematische Zusammenfassung 2005 - 2013 <sup>1)</sup></b>		
<b>Auszahlung für</b>	<b>Betrag in €</b>	
Anschaffung und Ingangsetzung neue Strab-TW	45.938.533,46	44,95%
Infrastruktur Regional- und Straßenbahn	32.572.866,25	31,87%
Ankauf Dieselbusse	18.864.287,33	18,46%
Ersatzanschaffung 10 Dieselbusse	3.434.575,96	3,36%
Hauptuntersuchungen neue Trams	1.219.587,81	1,19%
Honorar Betreuung Veranlagung	169.709,18	0,17%
<b>Summe</b>	<b>102.199.559,99</b>	<b>100,00%</b>

<sup>1)</sup> Auswertungstichtag 10.02.2014

Der mit der Zahlungsabwicklung bezüglich das Regional- und Straßenbahnprojekt beauftragte Sachbearbeiter des Referates Budgetabwicklung und Finanzcontrolling der MA IV stellte der Kontrollabteilung zu Beginn ihrer Prüfung eine von ihm erarbeitete Übersicht zur Verfügung, in der unter dem Titel „Straßenbahnkonzept“ die bisher angelaufenen Projektkosten dargestellt waren. Neben den auf der o.a. Vp. verbuchten Zahlungen waren in dieser Liste zwei weitere Kostenblöcke angeführt. Einerseits wurde darin der im Jahr 2010 abgewickelte (Rück-)Kauf von Teilflächen der Grundstücke Bruneckerstraße 1 und 3 (Kaufpreis inkl. Nebenkosten € 3.242.600,00) berücksichtigt. Andererseits wurden unter der Bezeichnung „Abteilung III, Planungen“ die dahin gehend seit dem Jahr 2008 erfassten Zahlungen (€ 91.993,60 bis zum Auswertungstichtag 10.02.2014) ausgewiesen.

### Bedeckung

Bedeckt wurden diese Auszahlungen bis dato über auf der Vp. 6/875000+080100 – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaital-bahn GmbH – Beteiligung TIWAG verbuchte Einnahmen. Diese zur Bedeckung der Ausgaben für das Regional- und Straßenbahnprojekt verwendeten Beträge stammen ursprünglich aus dem Verkauf eines zweiten Teiles von Aktien der Stadt Innsbruck an der IKB AG an die TIWAG, welcher vom GR der Stadt Innsbruck Ende des Jahres 2005 beschlossen worden ist.

### Ankauf Dieselbusse – Empfehlung

Für den Ankauf von Dieselbussen wurde auf der Vp. 5/875000-775130 in den Jahren von 2005 bis 2013 ein Betrag in Höhe von € 18.864.287,33 beansprucht. Die vertragliche Grundlage für die in diesem Bereich von der Stadt Innsbruck an die IVB getätigten Zahlungen bildet der so genannte (Nahverkehrsdienstleistungs- und -finanzierungsvertrag“ (ÖPNV-Vertrag). Hinsichtlich der in diesem Rahmen von der Stadt Innsbruck an die IVB getätigten Zahlungen bemerkte die Kontrollabteilung, dass ein (unmittelbarer) Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt ihrer Meinung nach nicht besteht. Dies wurde von ihr damit begründet, dass es sich bei den diesen Auszahlungen zugrunde liegenden Investitionen um Ersatzanschaffungen im Bereich der gesamten Dieselbusflotte der IVB handelt. Aus beschlusstechnischer Sicht ist die Vorgangsweise, diese Kosten kameralistisch über die Vp. 5/875000-775130 abzuwickeln und dadurch mit für das Regional- und Straßenbahnprojekt zweckgewidmeten Geldmitteln zu finanzieren zwar gedeckt (die von der MA IV erarbeiteten Bedeckungsrechnungen beinhalteten diese Investitionen). Dennoch wurde von der Kontrollabteilung darauf hingewiesen, dass diese Aufwendungen ihrer Meinung nach nicht in (unmittelbarer) Verbindung mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt stehen. Obwohl eine beschlussmäßige Deckung für diese praktizierte Abwicklung bzw. Bedeckungsmodalität vorliegt, empfahl die Kontrollabteilung der MA IV diese Vorgangsweise zu überdenken bzw. zu prüfen, ob allenfalls eine alternative Bedeckungsmöglichkeit dieser Kosten umsetzbar ist. Im Anhörungsverfahren kündigte die MA IV an, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen.

### Hauptuntersuchungen neue Trams – Empfehlungen

Die IVB schloss mit einem Unternehmen, welches in der für den Anschaffungsprozess der neuen Straßenbahn-Triebwagen gegründeten Arbeitsgemeinschaft (ARGE) vertreten war, am 11.09.2012 einen „Vertrag über Wartungs- und Reparaturarbeiten an Straßenbahnfahrzeugen“ mit einer Laufzeit bis 31.12.2028 ab. Dieser Wartungsvertrag beinhaltet unter anderem auch die so genannte Leistung der „Hauptuntersuchung“. Diese bezeichnet die Inspektionen nach § 61 Abs. 3 Z 12 der Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO).

Die Kontrollabteilung merkte an, dass es sich bei den Kosten für die durchzuführenden Hauptuntersuchungen der neuen Straßenbahnen ihrer Meinung nach nicht um klassische Investitionskosten des Regional- und Straßenbahnprojektes handelt. Vielmehr stellen diese Positionen Aufwendungen des laufenden Betriebes der Erbringung der (Straßenbahn-)Verkehrsdienstleistung dar. Zum Prüfungszeitpunkt bestand aus Sicht der Kontrollabteilung keine klare vertragliche Regelung über die separate Begleichung dieser Aufwendungen durch die Stadt Innsbruck. Während die Verrechnung des auf die Stubaitalbahn entfallenden betraglichen Anteiles der Hauptuntersuchungen aus dem vertragli-

chen Blickwinkel im Verkehrsdienstevertrag mit der VVT dokumentiert wurde, fehlt nach Meinung der Kontrollabteilung eine derartige vertragliche Regelung zwischen IVB und der Stadt Innsbruck. In diesem Punkt wäre nach Einschätzung der Kontrollabteilung der mittlerweile unbefristet abgeschlossene ÖPNV-Vertrag zu adaptieren. Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV, in Zusammenarbeit mit der IVB eine diesbezügliche Anpassung des bestehenden ÖPNV-Vertrages zu prüfen.

Zudem machte die Kontrollabteilung darauf aufmerksam, dass die bisherigen von der MA IV zur Finanzierung des Regional- und Straßenbahnprojektes angestellten Bedeckungsrechnungen diese Kosten nicht beinhalte(te)n. Durch die kameralistische Abwicklung dieser Aufwendungen über die Vp. 5/875000-775130 werden diese Beträge letzten Endes mit Geldmitteln bedeckt, welche für die Realisierung des Regional- und Straßenbahnprojektes zweckgebunden sind. Auf der rechnerischen Basis des derzeitigen Straßenbahnparkes der IVB (insgesamt 32 neue Trams) ist bis zum Jahr 2018 in diesem Bereich mit Gesamtkosten in Höhe von € 6.446.392,81 (inkl. der Kosten für die Jahre 2012 und 2013) zu rechnen. Bei diesem Betrag ist die vertraglich vorgesehene Valorisierung noch nicht miteinbezogen. Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV zu prüfen, ob allenfalls eine alternative Bedeckungsmöglichkeit dieser Kosten für die „Hauptuntersuchungen“ umsetzbar ist. Falls von der MA IV die weitere unveränderte buchhalterische Vorgangsweise angestrebt wird, empfahl die Kontrollabteilung, bei einer allfälligen künftigen Beschlussfassung in Sachen Regional- und Straßenbahnprojekt diesen Umstand bei der Erstellung der Bedeckungsrechnung mit zu berücksichtigen.

Die MA IV sagte zu, den Empfehlungen der Kontrollabteilung zu entsprechen. Mit den Vorarbeiten zur Ergänzung des ÖPNV-Vertrages sei bereits begonnen worden.

Finanzierungsübereinkommen zwischen Bund Land und Stadt vom 27.10.2004 – Abrechnungen in den Jahren 2005 und 2006 – Guthaben der Finanzierungsträger – Empfehlung

In Umsetzung des Übereinkommens über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Errichtung eines leistungsfähigen Regionalbahnsystems im Zentralraum der Landeshauptstadt Innsbruck hat die IVB die Beschleunigungs- und Anpassungsmaßnahmen der Gleisstrecke Andreas-Hofer-Straße – Bürgerstraße – Anichstraße für die Regionalbahn durchgeführt und Mitte September 2005 (baulich) abgeschlossen. Von der Stadt Innsbruck wurde von diesen Investitionen nach Maßgabe des jeweiligen Abrechnungsstandes im Rahmen von drei Teilzahlungen ein Gesamtbetrag in Höhe von € 1.790.524,43 bezahlt. Diese Summe ergab sich aus der von der IVB erstellten Abrechnung (Stand 20.02.2006) wie folgt:

Baumaßnahmen Andreas-Hofer-Straße / Bürgerstraße / Anichstraße; Regionalbahn Abrechnung (Stand 20.02.2006)		
	Anteil in €	Anteil in %
Anteil Stadt	1.790.524,43	18,27%
Anteil Land	4.877.466,81	49,78%
Anteil Bund	3.130.971,67	31,95%
Abrechnungssumme gesamt	9.798.962,91	

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich, wurde das gesamte zum Stichtag 20.02.2006 abgerechnete Investitionsvolumen im Ausmaß von € 9.798.962,91 nach den im Finanzierungsübereinkommen festgelegten Quoten an die Financiers Stadt, Land und Bund verrechnet.

Die Kontrollabteilung erwähnte allgemein, dass die Stadt gemeinsam mit dem Land in der Vergangenheit im Rahmen eines separaten Prüfteams (jeweils ein Vertreter von Stadt und Land) mehrfach (Beleg-)Prüfungen bei der IVB im Zusammenhang mit dem Regional- und Straßenbahnprojekt durchgeführt hat. Zwei dieser Einsichten betrafen die Abrechnungen der o.a. Investitionen. Mit der ersten Prüfung vom 06.10.2005, welche keine Beanstandungen ergab, wurde der zum damaligen Zeitpunkt abzurechnen gewesene Gesamtbetrag in Höhe von € 7.870.903,59 verifiziert und freigegeben. Im Rahmen einer zweiten Einsicht vom 14.03.2006 erfolgte die Überprüfung der bis zum Abrechnungstichtag 20.02.2006 angelaufenen Gesamtkosten in Höhe von € 9.798.962,91 bzw. des seinerzeit seitens der Finanzierungsträger noch unbeglichen gewesenen restlichen Betrages im Ausmaß von € 1.928.059,32. Anlässlich dieser zweiten Prüfung wurde moniert, dass Kosten aus zwei Detailbereichen (insgesamt € 99.745,55) nicht dem Regionalbahnprojekt zuzuordnen waren und die Abrechnung daher um diesen Betrag zu korrigieren war. Die von den Prüfern anerkannte Restforderung belief sich somit auf eine Höhe von € 1.828.313,77 und verteilte sich auf die Financiers wie folgt:

<b>Baumaßnahmen            Andreas-Hofer-Straße / Bürgerstraße / Anichstraße; Regionalbahn            Abrechnung (Stand 20.02.2006)            unter Einschluss der Korrekturen lt. Prüfprotokoll vom 14.03.2006</b>			
<b>Beträge in €</b>			
	Abrechnung vom 21.09.2005	korrigierte Abrechnung vom 20.02.2006	Gesamt
Anteil Stadt	1.438.218,03	334.080,30	1.772.298,33
Anteil Land	3.917.768,79	910.049,34	4.827.818,13
Anteil Bund	2.514.916,77	584.184,13	3.099.100,90
Summe	7.870.903,59	1.828.313,77	9.699.217,36

Die Verifizierung durch die Kontrollabteilung, welche Zahlungen von den Financiers im Zusammenhang mit den oben dargestellten Abrechnungen tatsächlich geleistet worden sind, ergab,

- dass von der Stadt der unkorrigierte Gesamtbetrag in Höhe von € 1.790.524,43 bezahlt worden ist.
- dass vom Land der korrigierte Gesamtbetrag im Ausmaß von € 4.827.818,13 beglichen worden ist.
- dass vom Bund ein grundsätzlich unkorrigierter Gesamtbetrag im Ausmaß von € 3.130.931,72 (Überweisungsdifferenz € 39,95) überwiesen worden ist.

Zusammenfassend dargestellt erfolgten nach Meinung der Kontrollabteilung die betreffenden Zahlungen der Stadt und des Bundes auf der Grundlage der zum damaligen Zeitpunkt unkorrigierten Abrechnung und hatten sich daraus entsprechende Guthaben ergeben. Weitere von

der Kontrollabteilung in dieser Angelegenheit durchgeführte Recherchen zeigten, dass sich im Jahr 2006 – verursacht durch die Schlussrechnung betreffend die in der Andreas-Hofer-Straße, Bürgerstraße und Anichstraße verlegten Gleise – eine (zusätzliche) Gutschrift in Höhe von insgesamt € 203.009,77 ergab. Die zuständigen FIBU-Sachbearbeiter bei der IVB belegten gegenüber der Kontrollabteilung, dass die aus der o.a. Korrektur bzw. der angeführten Gutschrift resultierenden Guthaben der Finanzierungsträger in den Jahren 2006 bis 2009 zur Finanzierung von diesem Projekt noch zuzuordnenden restlichen Kosten herangezogen worden sind. Anhand der offenen Posten auf den in der IVB-Buchhaltung für den Bund, das Land und die Stadt geführten Debitorenkonten erstellte die Kontrollabteilung eine mit der zuständigen Sachbearbeiterin der IVB abgestimmte Abrechnung. Gemäß dieser Abrechnung wurden auf den Debitorenkonten der Financiers zum Prüfungszeitpunkt November 2013 im Bereich jener Investitionen, welche auf der Grundlage des im Jahr 2004 unterfertigten Finanzierungsübereinkommens abgewickelt worden sind, Überzahlungen in Höhe von € 34.353,93 (Bund), € 3.926,70 (Land) und € 19.666,62 (Stadt) ausgewiesen. Zumindest was die Überzahlung der Stadt Innsbruck in der Höhe von € 19.666,62 betrifft, empfahl die Kontrollabteilung der IVB, in Kooperation mit der MA IV eine Bereinigung herbeizuführen. Die IVB verdeutlichte im Anhörungsverfahren, dass das Guthaben aus nachträglichen Rechnungsgutschriften entstanden ist und die Infrastrukturabrechnung auf Basis des Übereinkommens zwischen Bund/Land/Stadt betrifft. Zwischenzeitlich sei aus diesem Vertrag keine weitere Abrechnung durchgeführt worden. Abschließend kündigte die IVB an, bei der nächsten Abrechnung der im Rahmen dieses Vertrages abgewickelten Investitionen eine Gegenverrechnung vorzunehmen. Die MA IV avisierte in ihrer Stellungnahme, die IVB zu ersuchen, das aktuelle Guthaben der Stadt im Sinne der Empfehlung der Kontrollabteilung bei der nächsten projektbezogenen Abrechnung mit der Forderung an die Stadt zu kompensieren.

Baugirokonten –  
Zahlungsabwicklung  
Finanzierungsbeiträge  
für die Verlängerung der  
Straßenbahnlinie 3

Um die Zahlungen des Landes und der Stadt im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 transparent abzuwickeln, wurden von der IVB in den Jahren 2009 und 2010 bei einer Bank drei Girokonten (ein Hauptgirokonto und zwei Baugirokonten) eingerichtet. Die beiden eröffneten Baugirokonten tragen die Unterbezeichnungen „Regionalbahn“ und „Straßenbahn“. Die Zahlungsabwicklung erfolgt in der Weise, als von der IVB eingehende Rechnungen über das (Haupt-)Girokonto beglichen werden. Die so über das (Haupt-)Girokonto abgewickelten Beträge werden wiederum durch entsprechende Überträge von den beiden Baugirokonten abgedeckt. Die nach den maßgeblichen Finanzierungsschlüsseln auf die beiden Finanzierungsträger Stadt und Land entfallenden Beiträge werden von ihnen auf die Baukonten einbezahlt. Für die diesbezüglichen Zahlungen der Stadt waren beide Baugirokonten relevant. Über das Konto „Regionalbahn“ wurden/werden jene Beiträge der Stadt (und des Landes) erfasst, welche das Regionalbahnprojekt betreffen. Wohingegen über das Konto „Straßenbahn“ die Beiträge der Stadt abgewickelt werden, die rein das Straßenbahnprojekt betreffen.

## 8.5 Beschaffung neue Straßenbahntriebswagen

### Allgemeines zum Beschaffungsvorgang

Mit einem Betrag von € 45,94 Mio. entfällt ein prozentualer Anteil von 44,95 % der über die Vp. 5/875000-775130 abgewickelten Ausgaben für das Regional- und Straßenbahnprojekt auf Zahlungen der Stadt an die IVB für die Anschaffung und das Ingangsetzen der neuen Straßenbahntriebswagen. Bis zum Prüfungszeitpunkt der Kontrollabteilung wurden von der IVB insgesamt 32 neue Triebwagen angeschafft. Eine erste Beschaffungstranche deckte 22 neue Trams ab, wovon 16 dieser Triebwagen für den innerstädtischen Bedarf und 6 neue Straßenbahnen für den Betrieb auf der Stubaitalbahn vorgesehen waren. In einer zweiten Anschaffungstranche wurden weitere 10 neue Triebwagen angeschafft. Der Auftrag zur Lieferung von neuen Straßenbahntriebwagen für die Landeshauptstadt Innsbruck wurde von der IVB an eine ARGE vergeben. Zwischen der ARGE und der IVB wurde am 14.10.2005 ein entsprechender Beschaffungsvertrag abgeschlossen. Diesem Vertragsabschluss vorangegangen ist eine europaweite Ausschreibung, welche durch externe Experten (mit-)bearbeitet worden ist. Aus technischer und operativer Sicht wurde der Ausschreibungsprozess von einem deutschen Planungs- und Betriebsberatungsunternehmen begleitet. Die rechtlichen Belange wurden im Ausschreibungsverfahren von einer renommierten Rechtsanwaltskanzlei abgedeckt.

### Finanzierungsmodalitäten neue Trams

Zu den vollzogenen Finanzierungsmodalitäten hielt die Kontrollabteilung fest, dass sich die Anschaffung der ersten 22 neuen Straßenbahntriebwagen nach den in der Tabelle „RegBFinanz25a“ festgesetzten Werten richtete. Demgemäß hatte die Aufteilung des Finanzmittelbedarfes für die 16 innerstädtischen Trams im Verhältnis 72,12 % durch die Stadt und 27,88 % durch das Land zu erfolgen, während das Investitionserfordernis für die 6 neuen Triebwagen für die Stubaitalbahn vollständig vom Land zu begleichen war.

Bezüglich der Finanzierung der weiteren 10 neuen Triebwagen sah die vom GR in seiner Sitzung vom 21.12.2007 beschlossene Tabelle „RegBFinanz-0\_Rev.3“ vor, dass die Investitionskosten zu 2/3 (66,67 %) von der Stadt und zu 1/3 (33,33 %) vom Land getragen werden.

### Anschaffungskosten der neuen Straßenbahntriebwagen – Investitionskosten für Spezialwerkzeug und Ersatzteilpaket – Empfehlungen

Die Kontrollabteilung führte eine Verifizierung der von der IVB gegenüber der Stadt und dem Land vorgenommenen Abrechnungen in Verbindung mit der Anschaffung (und Ingangsetzung) der neuen Straßenbahnen durch. Ohne auf nähere abrechnungstechnische Details einzugehen hielt die Kontrollabteilung zusammengefasst fest, dass die von der IVB erstellten Ab- bzw. Verrechnungen für sie vollständig nachvollziehbar waren. Darüber hinaus bestätigte die Kontrollabteilung, dass die vereinbarten Finanzierungsschlüssel in den Abrechnungen korrekt angewandt und die Finanzierungsbeiträge der Stadt und des Landes in ihrer Höhe richtig (und beschlusskonform) bemessen worden sind.

Ausgehend von den in der Anlagenbuchhaltung der IVB erfassten Anschaffungskosten erarbeitete die Kontrollabteilung eine Übersicht, aus welcher einerseits die von der IVB für die neuen Straßenbahnen aktivierten Beträge und andererseits deren Finanzierung hervorgehen:

<b>Neue Straßenbahntriebwagen            aktivierte Anschaffungskosten (inkl. Nebenkosten) und            deren Finanzierung</b>				
<b>Beträge in €</b>				
	Anschaffungs- kosten	Anteil Stadt	Anteil Land	Anteil IVB
16 innerstädtische Triebwägen (Nr. 301 - 316)	39.870.193,52	28.442.581,62	11.000.984,93	426.626,97
6 Triebwägen Stubaitalbahn (Nr. 351 - 356)	14.982.327,77	0,00	14.841.247,84	141.079,93
weitere 10 Triebwägen (Nr. 317 - 326)	24.603.564,10	16.241.141,34	8.115.191,62	247.231,14
<b>Summe AK neue Triebwägen</b>	<b>79.456.085,39</b>	<b>44.683.722,96</b>	<b>33.957.424,39</b>	<b>814.938,04</b>
Spezialwerkzeug	261.060,00	136.928,34	124.131,66	0,00
Ersatzteilpaket *)	1.964.945,69	1.117.882,16	847.063,53	0,00
<b>Gesamtsumme (inkl. Spezialwerkzeug und Ersatzteilpaket)</b>	<b>81.682.091,08</b>	<b>45.938.533,46</b>	<b>34.928.619,58</b>	<b>814.938,04</b>

\*) Von IVB bis zum Prüfungszeitpunkt Anfang November 2013 abgerechnet

Bei der ersten Fahrzeugtranche wurde gleichzeitig Spezialwerkzeug im betragslichen Ausmaß von € 261.060,00 mitbestellt. Die Finanzierungsaufteilung wurde so vorgenommen, dass diese Kosten auf die zum damaligen Zeitpunkt angeschafften 22 Straßenbahntriebwägen entsprechend der ursprünglichen Finanzierungsmodalitäten für die neuen Trams aufgeteilt worden sind. Die Weiterverrechnung an die Stadt und das Land war für die Kontrollabteilung nachvollziehbar und erfolgte ordnungsgemäß. Bei der Überprüfung der buchhalterischen Verarbeitung der Kosten für das Spezialwerkzeug in der IVB stellte die Kontrollabteilung jedoch fest, dass zum Zeitpunkt der Einschau im November 2013 ein restlicher Betrag in Höhe von € 97.002,44 von der IVB offensichtlich noch nicht aktiviert worden war. Aus finanzieller Sicht machte die Kontrollabteilung darauf aufmerksam, dass sich diese bis zum Prüfungszeitpunkt der Kontrollabteilung nicht vollständig durchgeführte Aktivierung auf die an die Stadt und die TIWAG ausbezahlten bzw. auszubehandelnden Vorzugsdividenden aus der IKB AG-Gruppenbesteuerung negativ auswirkte. Dadurch dass diese restlichen Beträge bisher nicht aktiviert worden waren, konnten von der IVB für diese Positionen auch keine Abschreibungen geltend gemacht werden, welche wiederum die Voraussetzung für die Lukrierung eines (Körperschaft-)Steuervorteils in dem von der IKB AG praktizierten Gruppenbesteuerungsmodell bilden. Um auch für die von der Kontrollabteilung aufgezeigten restlichen Beträge des Spezialwerkzeugs die steuerlichen Vorteile im Gruppenbesteuerungsmodell der IKB AG geltend machen zu können, empfahl die Kontrollabteilung der IVB, eine Aktivierung dieser Positionen zu prüfen und diese ehestmöglich vorzunehmen. Der zuständige FIBU-Mitarbeiter der IVB informierte die Kontrollabteilung darüber, dass die von ihr aufgezeigte ausständige Aktivierung der Restbeträge im Zuge der Erstellung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2013 durchgeführt worden ist.

Bei der mit der Lieferung der neuen Straßenbahntriebwägen beauftragten ARGE wurde im Zuge der Anschaffung auch ein Ersatzteilpaket mit einem finanziellen Gesamtvolumen von € 2.001.100,00 bestellt. Zum Zeitpunkt der Prüfung der Kontrollabteilung Anfang November 2013

war von der IVB gegenüber der Stadt und dem Land von dieser Gesamtsumme ein Betrag von € 1.964.945,69 abgerechnet. Bei der Aufteilung der Kosten des Ersatzteilpaketes wurde davon ausgegangen, dass dieses alle 32 neuen Straßenbahnen betrifft. Die Weiterverrechnung dieser Kosten an die Stadt und das Land erfolgte im Rahmen eines über die Anzahl und die jeweiligen Finanzierungsschlüssel ermittelten prozentuellen Mischsatzes (56,89 % Stadt Innsbruck und 43,11 % Land Tirol). Die Berechnung dieses Mischsatzes konnte von der Kontrollabteilung vollständig nachvollzogen werden. Bei der Überprüfung der für die Berechnung der Vorzugsdividenden aus dem steuerlichen Querverbund relevanten Abschreibungstabellen der IVB stellte die Kontrollabteilung bezüglich der Kosten für das Ersatzteilpaket bzw. der daraus resultierenden Abschreibungen Abweichungen fest. Aufgrund des Umstandes, dass die im Zusammenhang mit dem Ersatzteilpaket in der Anlagenbuchhaltung der IVB aktivierten Investitionen mit einem Finanzierungsschlüssel von 46,26 % Stadt und 53,74 % Land hinterlegt sind, werden zur Ermittlung der aliquoten Abschreibungshöhe im Gruppenbesteuerungsmodell auch diese Prozentsätze verwendet. Die tatsächliche Finanzierung der Kosten des Ersatzteilpaketes erfolgte jedoch nach einem anderen (für die Stadt ungünstigeren) Aufteilungsschlüssel von 56,89 % Stadt und 43,11 % Land. In diesem Zusammenhang wurde von der Kontrollabteilung auf die daraus resultierenden – für die Stadt ungünstigen – Auswirkungen im steuerlichen Querverbund hingewiesen. In letzter Konsequenz erhält die Stadt in diesem Bereich aufgrund des in der Anlagenbuchhaltung der IVB hinterlegten niedrigeren Finanzierungsschlüssels von 46,26 % eine geringere Vorzugsdividende aus dem steuerlichen Querverbund, als ihr nach ihrer tatsächlichen Finanzierungsquote (56,89 %) zustünde. Nach den Berechnungen der Kontrollabteilung beläuft sich der Nachteil der Stadt bzw. der Vorteil des Landes auf einen Betrag von € 53,18 Tsd. (zeitlich verteilt über die Abschreibungsdauer). Die Kontrollabteilung empfahl der IVB in diesem Punkt eine Bereinigung insofern herbeizuführen, als der Stadt künftig Abschreibungen in jener Höhe zugeordnet werden, welche sich auf der Basis ihres tatsächlich bezahlten Finanzierungsbeitrages von 56,89 % ergeben. Die IVB teilte in ihrer Stellungnahme mit, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen und die damit in Zusammenhang stehenden künftigen Abschreibungen der betroffenen Anlagegüter in den Berechnungen zum steuerlicher Querverbund ab dem Jahr 2014 zu korrigieren.

Vermietung  
von zwei neuen  
Straßenbahn-  
triebwagen –  
Wertanpassungs-  
klausel –  
Empfehlung

Zwei der insgesamt 32 neuen Straßenbahngarnituren waren zum Zeitpunkt der Einschau der Kontrollabteilung an eine oberösterreichische Verkehrsgesellschaft vermietet.

Beide Mietverhältnisse wurden befristet bis 31.12.2015 (ein Triebwagen vom 03.04.2012 bis 31.12.2015 bzw. ein zweiter Triebwagen von 09.09.2011 bis 31.12.2015) vereinbart. Als Entgelt wurde ein jährlicher Betrag von € 150.000,00 festgesetzt. Auf der Grundlage der jährlichen Abschreibungen der jeweiligen Trams sowie der Kosten für die Hauptuntersuchung der Triebwagen beurteilte die Kontrollabteilung den vereinbarten Mietpreis als angemessen. Eine Wertanpassung des Mietzinses war in den diesen Mietverhältnissen zugrunde liegenden Mietverträgen nicht vorgesehen und wurde von der IVB bei den Vorschreibungen an den Mieter auch nicht eingefordert. In Anbetracht der Laufzeit (knapp 3 Jahre und länger) empfahl die Kontrollabteilung der IVB, zur Sicherung der Wertbeständigkeit in allfälligen künftigen Mietverträ-

gen eine Valorisierungsbestimmung zu verankern. Im Anhörungsverfahren sagte die IVB zu, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen.

Nachdem die vermieteten Straßenbahntriebwagen von der Stadt und dem Land finanziert worden sind, kommen die aus der Vermietung erzielten Erlöse den beiden Finanzierungsträgern zugute. Seit Beginn der Mietverhältnisse wurden von der IVB bis zum 31.12.2012 Mieterlöse in Höhe von € 308.047,98 vereinnahmt. Die Kontrollabteilung stellte fest, dass dieser Betrag in Abhängigkeit der jeweiligen Finanzierungsquoten von Stadt und Land bei der Abrechnung der Infrastrukturkosten für das Regional- und Straßenbahnprojekt per 31.12.2012 für die Financiers beitragsmindernd berücksichtigt worden ist. Auf die Stadt entfiel ein Abzugsbetrag in Höhe von € 211.452,71 und auf das Land ein solcher von € 96.595,27. Die betragliche Zuscheidung konnte von der Kontrollabteilung nachvollzogen werden.

#### Verkauf der alten Straßenbahnen

Insgesamt 21 alte Straßenbahnen wurden von der IVB an Abnehmer in Rumänien, Polen und Deutschland (1 Fahrzeug ging nach Bielefeld) verkauft. Der bei diesem Verkauf erzielte Gesamterlös belief sich auf einen Betrag von netto € 108.000,00. Sämtliche Kaufpreise waren zum Zeitpunkt der Prüfung der Kontrollabteilung von den Käufern beglichen.

### 8.6 Bedeckung der städtischen Finanzierungsbeiträge für das Regional- und Straßenbahnprojekt

---

#### Beschlüsse des GR der Jahre 2003 und 2004

Bereits in den ursprünglichen zum Regional- und Straßenbahnprojekt bzw. zu den Kostengerüsten gefassten Beschlüssen des GR der Jahre 2003 und 2004 waren Details zu der beabsichtigten Finanzierung enthalten. Bestandteil der Beschlüsse war, dass die Bedeckung des städtischen Finanzierungsbeitrages von anfänglich € 72,00 Mio. bzw. später € 77,75 Mio. über jene Geldmittel geplant war, welche der Stadt aus dem noch separat vom GR zu beschließen gewesenen weiteren Verkauf eines Teiles ihrer IKB AG-Aktien an die TIWAG (Put-Option) zufließen sollten.

#### Beschluss des GR vom 21.12.2007

Im Vergleich zu den bisherigen Prognosen änderten sich die veranschlagten Projektkosten auf der Grundlage der im Jahr 2007 präsentierten Machbarkeitsuntersuchung drastisch. In der Sitzung des GR vom 21.12.2007 wurde eine aktualisierte Kostenschätzung präsentiert, welche von Gesamtprojektkosten in einer geschätzten Höhe von € 371,39 Mio. ausging. Unter Abzug bereits durchgeführter und finanzierter Investitionen bzw. unter Einschluss weiterer Kostenbestandteile (für nicht kalkulierte Grundkosten sowie für Ersatzbeschaffung und qualitative Verbesserung von Dieselbussen) wurde bis zum Jahr 2015 von einem städtischen Finanzmittelbedarf in Höhe von insgesamt € 205,21 Mio. ausgegangen. Aus finanzieller Sicht war auf der Basis dieser Prognosekosten für die Stadt absehbar, dass die zum damaligen Zeitpunkt aus dem Aktienverkauf der IKB AG an die TIWAG noch vorhandenen veranlagten Geldmittel zur Finanzierung des auf die Stadt Innsbruck entfallenden Investitionsbeitrages nicht auslangen werden. Der von der MA IV in ihrer Vorlage vom 13.12.2007 erarbeitete Bedeckungsplan ging seinerzeit von einem Fremdmittelerfordernis in Höhe von € 41,61 Mio. aus.

Beschluss des GR vom 13.12.2012 – kritische Anmerkungen der Kontrollabteilung zur Bedeckungsrechnung der MA IV – Empfehlung

Aufgrund massiver Änderungen hinsichtlich der in der GR-Sitzung vom 21.12.2007 präsentierten Bedeckungsvorschläge erarbeitete die MA IV einen neuen (aktualisierten) Bedeckungsplan. Diesem stimmte der GR in seiner Sitzung vom 13.12.2012 zu. Die MA IV ging in ihrem Vorlagebericht vom 12.11.2012 letzten Endes von einem sich abzeichnenden Fremdmittelerfordernis in Höhe von € 63,35 Mio. aus:

<b>GR-Beschluss vom 13.12.2012 (aktualisierte) Bedeckungsrechnung der MA IV</b>	
	<b>Betrag in € Mio.</b>
Finanzierungsanteil gem. aktualisierter Kostenschätzung der IVB	131,18
IVB-Ersatzanschaff. und qualitative Verbesserung der Busse	11,50
Verzicht auf 3. Ast - Karl-Innerebner-Straße	-11,63
<b>Gesamtfinanzierungserfordernis</b>	<b>131,05</b>
Rücklage Put-Option (zweiter Teil Aktienverkauf IKB AG an TIWAG)	40,00
Gruppenbesteuerung TIWAG (Ersatz)	19,80
Gruppenbesteuerung IKB AG	7,90
<b>Fremdmittelerfordernis (ab ca. 2015 – 2018)</b>	<b>63,35</b>

Diese Bedeckungsrechnung der MA IV sieht die Kontrollabteilung aus mehreren Gründen kritisch:

Finanzierungsanteil gem. aktualisierter Kostenschätzung der IVB:

Dem Vorlagebericht der MA IV vom 12.11.2012 liegt eine umfangreiche Dokumentation des für die Umsetzung des Regional- und Straßenbahnprojektes zuständigen Projektleiters der IVB vom 21.08.2012 zu Grunde. In Punkt D – Kostenübersicht der einzelnen Etappen dieser Unterlage wurde die Zusammensetzung des in der obigen Tabelle in der Position „Finanzierungsanteil gem. aktualisierter Kostenschätzung der IVB“ ausgewiesenen Betrages von € 131,18 Mio. wie folgt erklärt:

<b>GR-Beschluss vom 13.12.2012 (noch) zu beschließende Auftragssummen auf die Stadt Innsbruck entfallende Anteile</b>		
		<b>Betrag in € Mio.</b>
Westast	Etappe 1a und 1b bereits genehmigte Beträge sind berücksichtigt *)	22,78
Ostast	Etappe 2 ab Leipziger Platz bis O-Dorf	56,27
Ostast	Unteretappe 2a ab Sillpark bis Leipziger Platz	10,07
Fahrzeuge Strab.	Fahrzeuge für Linie O – 10 Stk. Fahrzeuge	17,67
Fahrzeug RegB.	Strecke Regionalbahn Völs - Rum 12 Stk. Fahrz.	8,11
Werkstätte	Abstellhalle für Regionalbahnfahrzeuge	3,32
	Zusatzaufträge für zusätzl. Straßenbaumaßnahmen	3,98
<b>zu beschließende Auftragssumme</b>		<b>122,20</b>
	Valorisierungskosten	8,98
<b>Gesamtsumme</b>		<b>131,18</b>

\*) berücksichtigte Beträge der Etappe 1a - Stadt € 39,22 Mio. - gem. Beschluss GR

Beim Betrag von € 122,20 Mio. (bzw. inkl. der Valorisierungskosten von € 131,18 Mio.) ging die MA IV bei der Erstellung der Bedeckungsrechnung wohl davon aus, dass es sich bei dieser Summe um die von der Stadt zum damaligen Zeitpunkt noch zu finanzierenden Kosten des Regional- und Straßenbahnprojektes handelt(e). Diese Annahme ist – zumindest was die Position „Etappe 1a und 1b“ (Westast) anbelangt – nach Meinung der Kontrollabteilung nicht zutreffend. Die angeführten Beträge stellen auf die vom GR aus Sicht der IVB noch zu beschließen gewesenen Auftragssummen ab. Dies ist von der IVB in ihrem Schreiben an die Frau Bürgermeisterin vom 21.08.2012 einerseits durch die Bezeichnung der tabellarischen Übersicht mit „zu beschließende Auftragssummen“ kenntlich gemacht. Andererseits wurde von der IVB bei der Position „Etappe 1a und 1b“ in der Tabelle angeführt, dass der vom GR bereits genehmigte Betrag für die Etappe 1a in Höhe von € 39,22 Mio. in der restlichen Summe von € 22,78 Mio. bereits berücksichtigt ist. Rechnerisch ergab sich die noch zu beschließende Auftragssumme für die Etappen 1a und 1b in Höhe von € 22,78 Mio. in der Weise, als vom prognostizierten städtischen (Etappen-)Finanzierungsanteil in Höhe von insgesamt € 62,00 Mio. die bereits vom GR in seiner Sitzung vom 15.07.2010 freigegebene Auftragssumme von € 39,22 Mio. in Abzug gebracht worden ist. Von der Kontrollabteilung wird somit deutlich darauf hingewiesen, dass es sich bei der so errechneten Summe von € 22,78 Mio. nicht um die noch von der Stadt zu finanzierenden Investitionen für die Etappen 1a und 1b handelt(e), sondern sich dieser Betrag auf die vom GR noch zu beschließen gewesene (restliche) Auftragssumme bezog. Eine von der Kontrollabteilung vorgenommene näherungsweise (!) Berechnung des restlichen städtischen Finanzierungsbedarfes für die Etappen 1a und 1b ergab, dass bis November des Jahres 2012 an die IVB Zahlungen für die Errichtung der Regional- und Straßenbahninfrastruktur in der Höhe von ca. € 16,30 Mio. getätigt worden sind. Der gesamte (veranschlagte) städtische Finanzierungsanteil für die Etappen 1a und 1b beträgt € 62,00 Mio. Bei Miteinbeziehung der bis November 2012 von der Stadt bereits geleisteten Zahlungen lässt sich eine seinerzeit von der Stadt noch zu finanzieren gewesene restliche Summe von € 45,70 Mio. ermitteln. Als Differenz zu der von der MA IV in ihrer Bedeckungsrechnung angesetzten Summe von € 22,78 Mio. ergibt sich ein nach Einschätzung der Kontrollabteilung zusätzlich zu berücksichtigender Betrag von ca. € 23,00 Mio.

#### IVB-Ersatzanschaffungen und qualitative Verbesserung der Busse:

Die Kontrollabteilung machte darauf aufmerksam, dass der in Ansatz gebrachte Betrag von € 11,50 Mio. (lediglich) die im ÖPNV-Vertrag festgeschriebenen Kosten für die Jahre 2013 bis 2015 beinhaltet. Für die letztliche Ausfinanzierung des Projektes wird jedoch nach Meinung der Kontrollabteilung zum Ende der Projektrealisierung im Stadtgebiet – somit nach dem aktuellen Bauzeitplan in den Jahren 2018/2019 – zu sorgen sein. Sollte somit von der MA IV weiterhin – also auch nach dem Jahr 2015 – daran gedacht werden, die Aufwendungen für Ersatzanschaffungen und qualitative Verbesserungen der Dieselbusflotte der IVB über die für das Regional- und Straßenbahnprojekt eingerichtete Vp. abzuwickeln, wäre aus Sicht der Kontrollabteilung ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf zu berücksichtigen. Unter der Annahme, dass sich diese Investitionen in den Jahren 2016 bis

(zumindest) 2018 auf eine vergleichbare Höhe belaufen, wie diese im ÖPNV-Vertrag für die Jahre 2013 bis 2015 festgesetzt sind (im Mittel ca. € 3,80 Mio. jährlich), ist bis zum Ende des Jahres 2018 von diesbezüglichen Kosten von insgesamt € 11,40 Mio. auszugehen.

#### Gruppenbesteuerung:

Von der MA IV wurde zur (teilweisen) Bedeckung der Investitionen für das Regional- und Straßenbahnprojekt mit Erlösen aus der vorgesehenen Gruppenbesteuerung in einer gesamten Höhe von € 27,70 Mio. kalkuliert. Bei dieser Summe handelt es sich um einen nach investitionsrechnerischen Gesichtspunkten errechneten Barwert (Laufzeit 25 Jahre und Diskontierungszinssatz 3,50 % p.a.). In den von der MA IV vorgenommenen Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Stadt aus dem so genannten „steuerlichen Querverbund“ in den folgenden Jahren Gesamtmittel in einer Höhe von ca. € 42,00 Mio. (Anteil TIWAG bzw. Land Tirol € 30,00 Mio. und Anteil städt. Vorzugsdividende IKB AG € 12,00 Mio.) lukrieren wird können. Diese Geldmittelzuflüsse werden der Stadt jedoch verteilt über die Abschreibungsdauer der den Berechnungen zugrunde liegenden Investitionsgüter zufließen. Aus liquiditätstechnischer Sicht wird es daher so sein, dass die Erlöse aus dem Gruppenbesteuerungsmodell für die Stadt bis zum Abschluss der Projektrealisierung (derzeit geplantes Ende im Jahr 2015) nicht zur Gänze verfügbar sein werden. Die Barwertberechnung der MA IV aus dem Jahr 2012 geht von einer 25-jährigen Abschreibungsdauer und somit von einem jährlichen Geldfluss bis in das Jahr 2037 aus. Um diesen zeitlichen Aspekt bei der Erstellung der Bedeckungsrechnung abzubilden, wurden die veranschlagten Gesamterlöse aus dem Gruppenbesteuerungsmodell von der MA IV in der Form ihres Barwertes im Jahr 2012 angesetzt. Diese von der MA IV verfolgte Überlegung war für die Kontrollabteilung aus betriebswirtschaftlicher Sicht grundsätzlich verständlich. Jedoch weist die Kontrollabteilung unter dem Gesichtspunkt der Bedeckungsplanung darauf hin, dass trotz der vorgenommenen investitionsrechnerischen Bewertung der künftig zu erfolgenden Zahlungen aus dem Gruppenbesteuerungsmodell ein Großteil dieser Erlöse im Jahr 2018 für die Stadt nicht liquide verfügbar sein wird. Die Kalkulationen der MA IV bilden ab, dass ein (restlicher) Betrag in Höhe von € 31,92 Mio. (Barwert im Jahr 2012 € 18,74 Mio.) erst in den Jahren 2019 bis 2037 flüssig gestellt wird. Für die im Jahr 2018 für die Stadt noch nicht verfügbaren Erlöse aus dem steuerlichen Querverbund wird sich nach Einschätzung der Kontrollabteilung die Notwendigkeit deren Vorfinanzierung durch die Beanspruchung von Fremdkapital ergeben; wenngleich die Rückzahlung dieses Fremdkapitals unter der Voraussetzung einer Verzinsung von 3,50 % p.a. durch die jährlich zu erfolgenden Zahlungen aus dem Gruppenbesteuerungsmodell als finanziert anzusehen ist.

#### Kosten Hauptuntersuchungen neue Trams:

Die bisherige(n) von der MA IV erstellten Bedeckungsrechnungen beinhalteten die auf die Stadt Innsbruck entfallenden Kosten der Hauptuntersuchungen der neuen Straßenbahntriebwägen nicht. Auf Basis der derzeitigen (rechnerischen) Grundlagen (Anzahl Straßenbahntriebwägen bzw. Preis pro Hauptuntersuchung) ist bis zum Jahr 2018 in diesem Bereich mit Gesamtkosten in Höhe von € 6.446.392,81 (darin sind die bereits bezahlten Kosten für die Jahre 2012 und 2013 inkludiert, vertraglich vereinbarte Valorisierungen allerdings nicht!) zu rechnen.

Im Ergebnis geht die Kontrollabteilung aufgrund der aufgezeigten Umstände davon aus, dass das von der MA IV in ihre Vorlage vom 12.11.2012 ermittelte Fremdmittelerfordernis im Ausmaß von ca. € 64,00 Mio. deutlich zu niedrig bemessen ist. Die Kontrollabteilung empfahl der MA IV, einerseits die von ihr aufgezeigten Divergenzen (auch in Zusammenarbeit mit der IVB) zu überprüfen. Andererseits wurde empfohlen, die thematisierten Punkte bei der allfälligen künftigen Erstellung einer aktualisierten Bedeckungsrechnung zu berücksichtigen. Die MA IV sagte im Anhörungsverfahren zu, der Empfehlung der Kontrollabteilung zu entsprechen. Im Zuge der vom Gemeinderat bereits beauftragten Evaluierung des ÖPNV-Vertrages und des Projektzahlenwerkes sei beabsichtigt, eine aktuelle Darstellung vorzulegen.

#### Beschluss des Kontrollausschusses vom 28.05.2014:

1. Im Sinne der Anregung der Kontrollabteilung in Tz 8 des Berichtes, eine weitere Prüfung des Regional- und Straßenbahnprojektes vorzunehmen, sobald die Inbetriebnahme des nächsten Streckenabschnittes (Richtung Technik West) erfolgt ist, empfiehlt der Kontrollausschuss dem Gemeinderat, den im ursprünglich gefassten Beschluss genannten Zeitpunkt 31.12.2015 für die weitere Prüfung durch die Kontrollabteilung mit Fertigstellung dieser Teilstrecke neu festzusetzen.
2. Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird dem Gemeinderat am 12.06.2014 zur Kenntnis gebracht.

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

Beschluss des Kontrollausschusses vom 28.05.2014:

1. Im Sinne der Anregung der Kontrollabteilung in Tz 8 des Berichtes, eine weitere Prüfung des Regional- und Straßenbahnprojektes vorzunehmen, sobald die Inbetriebnahme des nächsten Streckenabschnittes (Richtung Technik West) erfolgt ist, empfiehlt der Kontrollausschuss dem Gemeinderat, den im ursprünglich gefassten Beschluss genannten Zeitpunkt 31.12.2015 für die weitere Prüfung durch die Kontrollabteilung mit Fertigstellung dieser Teilstrecke neu festzusetzen.
2. Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird dem Gemeinderat am 12.06.2014 zur Kenntnis gebracht.