

PLANUNGSÜBEREINKOMMEN

abgeschlossen zwischen

ÖBB-Infrastruktur AG

Praterstern 3
A-1020 Wien

dem

Land Oberösterreich

Landhausplatz 1
A-4021 Linz

und

Stadtgemeinde Leonding

Stadtplatz 1
A-4060 Leonding

Präambel

Aufbauend auf dem Memorandum of Understanding vom 04.04.2023 (MoU, [Beilage 1](#)) abgeschlossen zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde Leonding schließen die unterfertigenden Vertragspartner gegenständliches Übereinkommen zur Ausarbeitung von Plangrundlagen für die beabsichtigte Realisierung eines Aufsatzprojektes beim viergleisigen Ausbau der Weststrecke, Abschnitt Linz-Marchtrenk“ im Stadtgebiet von Leonding.

Gemeinsames Ziel ist die Umsetzung des Aufsatzprojektes wie im MOU dargelegt. Alle Projektpartner verpflichten sich, daran mitzuwirken sowie die dafür notwendigen Beschlüsse zu erwirken.

1. Gegenstand des Übereinkommens

Die Vertragspartner einigen sich auf die Durchführung und Finanzierung der nachfolgend beschriebenen Planungsphasen gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages zur Schaffung der erforderlichen Unterlagen hinsichtlich des vorgenannten Aufsatzprojektes.

1.1 Planungsphase A ist die Ausarbeitung eines Vorentwurfes in einem Detaillierungsgrad, der eine Beurteilung der Baukosten für die Errichtung sowie aller Folgekosten wie Wartung, Erhaltung und künftige Erneuerung der baulichen Anlagen sowie eine Detaillierung des Zeitplans der baulichen Umsetzung ermöglicht.

1.2 Planungsphase B umfasst die Fortsetzung der Planungen auf den Ergebnissen der Planungsphase A sowie die Erstellung der für eine Einreichung zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bzw. der für eine nach EisbG bzw. UVP-G erforderliche Änderungsgenehmigung erforderlichen Unterlagen. Erstellung einer detaillierten Kostenberechnung auf Basis von Elementkosten einschließlich der Folgekosten wie Wartung, Erhaltung und künftige Erneuerung der baulichen Anlagen

1.3 Planungsphase C umfasst die Fortsetzung der Planungsarbeiten auf Basis von Planungsphase A und B zur Erstellung der für alle weiteren Materienverfahren (Naturschutz) erforderlichen Unterlagen.

2. Durchführung

Die Federführung für die Bearbeitung der Planungsphasen liegt bei den ÖBB. Die Vertragspartner sowie das BMK werden über die in Punkt 5 genannten Gremien in die Bearbeitung und Entscheidung eingebunden.

2.1 Planungsphase A

Mit Abschluss des gegenständlichen Planungsübereinkommens beauftragt die ÖBB die für die Planungsphase A erforderlichen Aufträge.

Die Durchführung der Planungsphase A wird von Herbst 2023 bis Frühjahr 2024 angestrebt (siehe Zeitplan in der Anlage).

2.2 Kostenbewertung Planungsphase A

Ergebnis der Planungsphase A ist u.a. eine finanzielle Bewertung sowohl hinsichtlich Baukosten als auch Wartungs-, Erhaltungs- und Erneuerungskosten als Kapitalbetrag. Diese Bewertung erfolgt auf aktueller Preisbasis und mit Vorausvalorisierung analog zum Rahmenplan des BMK. Das Ergebnis der Planungsphase A wird anschließend von der ÖBB an die Mitglieder der Steuerungsgruppe übermittelt.

Sofern sich aus der finanziellen Bewertung als Ergebnis der Planungsphase A ein Gesamtkostenrahmen ergibt, welche den im MoU festgelegten Rahmen von € 108 Millionen überschreitet, werden die Vertragspartner eine Prioritätenreihung der einzelnen Maßnahmen vornehmen, um festzulegen, welche Funktionalitäten im gesetzten Kostenrahmen hergestellt werden.

Die weitere Vorgehensweise bzw. ggf. Prioritätenreihung wird in der Steuerungsgruppe einstimmig festgelegt.

2.3 Planungsphase B und C

Beschließt die Steuerungsgruppe die Fortsetzung, sind das geg. Planungsübereinkommen sowie die Finanzierung fortzuschreiben. Parallel dazu schreibt die ÖBB für Planungsphase B und C die erforderlichen Aufträge aus. Das Ergebnis der Planungsphasen B und C wird von der ÖBB an die Mitglieder der Steuerungsgruppe übermittelt.

2.4 Kostenbewertung Planungsphase B und C

Anhand dieses Planungsstandes erfolgt neuerlich eine finanzielle Bewertung sowohl hinsichtlich Baukosten als auch Wartungs-, Erhaltungs- und Erneuerungskosten als Kapitalbetrag durch die ÖBB und wird an die Mitglieder der Steuerungsgruppe übermittelt. Diese Bewertung erfolgt auf aktueller Preisbasis und mit Vorausvalorisierung analog zum Rahmenplan des BMK.

3. Finanzierung

Auf Grundlage des MoU für das Aufsatzprojekt und vergleichbaren Planungsleistungen schätzt die ÖBB den Kostenaufwand für

- die Planungsphase A auf rund 300.000 Euro netto.
- die Planungsphasen B und C auf rund 1.400.000 Euro netto (sh. Anlage)

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten der Planungsleistungen für die Phasen gemäß Punkt 2. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu Kostenzuschüssen in folgendem Umfang:

Land Oberösterreich	1/3
Stadtgemeinde Leonding	1/3

Die ÖBB als mit der Abwicklung der Planungsaufträge befasster Vertragspartner wird für seine Tätigkeit im Rahmen dieses Vertrages einen pauschalen Zuschlag von 10% der Auftragssummen für das Projektmanagement anteilig an die Vertragspartner verrechnen (dieser Aufschlag ist in den oben genannten Kosten bereits enthalten).

Sollten sich die Kosten der Planungsleistungen durch Indexerhöhung oder Änderungen von Normen sowie neuer Erkenntnisse über die in der Kalkulation enthaltenen Werte um bis zu 10 % erhöhen, erklären sich die Vertragspartner bereit, entsprechend der Mehrkosten gemäß festgelegtem Schlüssel ($1/3 - 1/3 - 1/3$) weitere Zuschüsse zu leisten, sofern die ÖBB umgehend nach Bekanntwerden von Kostenerhöhungen die übrigen Partner davon mit einer schriftlichen Begründung und Kostenprognose informiert. Bei Abweichungen von mehr als 10 % ist das Einvernehmen zur weiteren Vorgangsweise herzustellen.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Aufnahme des Projekts in den Rahmenplan der ÖBB gehen die Vertragspartner davon aus, dass es sich bei diesen vertragsgegenständlichen Kostenzuschüssen um nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse handelt. Sollten entgegen dieser Ansicht die zu leistenden Zuschüsse der Umsatzsteuer unterliegen, die verpflichten sich das Land Oö. und die Stadt Leonding die jeweils anfallende Umsatzsteuer binnen 6 Wochen nach Vorschreibung an die ÖBB zu überweisen.

4. Abrechnung

Die Abrechnung erfolgt entsprechend dem Planungsfortschritt. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur weiteren Leistung ihrer Kostenbeiträge dem Zahlungsplan folgend über Rechnungslegung der ÖBB mit einer Prüffrist von 4 Wochen.

Von der ÖBB wird nach Beauftragung der Planungsleistungen ein Zahlungsplan für die Leistung der Zuschüsse der Vertragspartner erarbeitet. Dieser Zahlungsplan ist im Hinblick auf die notwendige Budgetierung bei den Vertragspartnern jedenfalls im Herbst jeden Jahres für die Folgejahre zu aktualisieren.

Bei Erfüllung oder Beendigung des gegenständlichen Vertrages erfolgt eine Endabrechnung durch die ÖBB und Übermittlung einer Gesamtkostendarstellung über gegenständlichen Vertrag an alle Vertragsparteien und werden etwaige Restbeträge in Rechnung gestellt/refundiert.

5. Steuerungsgruppe und fachliche Arbeitsgruppe

Als Steuerungsgremium zur Abarbeitung des gegenständlichen Übereinkommens wird eine Steuerungsgruppe eingesetzt, in welcher alle Vertragsparteien sowie das BMK als Unterzeichner des MoU mit jeweils zwei Vertretern vertreten sind.

Entscheidungen in der Steuerungsgruppe können nur bei Anwesenheit aller Vertreter (Stellvertretung ist zulässig) und einstimmig getroffen werden. Sitzungen finden zumindest 3 Mal pro Jahr statt (physisch oder online). Sitzungen der Steuerungsgruppe haben darüber hinaus auf Verlangen eines Mitgliedes binnen 1 Monat durch die ÖBB einberufen zu werden.

Ergänzend wird unter Federführung der ÖBB eine fachliche Arbeitsgruppe eingerichtet, in der im Interesse der Vertragspartner insbesondere technische Abstimmungen im Zuge der Planungsphasen A-C vorgenommen werden. Die Arbeitsgruppe bereitet ggf. auch Unterlagen zur Entscheidungsfindung für die Steuerungsgruppe auf. Die Vertragspartner entsenden themen- und anlassbezogen Vertreter in diese fachliche Arbeitsgruppe.

6. Prämissen

Für die Planungsphasen A, B und C sowie die davon abhängenden Kostenbewertungen stellen die Vertragsparteien folgende Prämissen außer Streit:

- Eine Realisierung des geplanten Aufsatzprojektes soll kosten- und zeitschonend umgesetzt werden.
- Die bauliche Umsetzung und dringlich prioritäre Inbetriebnahme des Basisvorhabens „Viergleisiger Ausbau Linz-Marchtrenk“ wird seitens der ÖBB wegen des unbedingt erforderlichen Kapazitätsbedarfs sowie des Erhaltungszustands der Bestandstrecke zügig weiter betrieben, genauso wie die zügige Umsetzung des Aufsatzprojektes (laut Zeit- und Meilensteinplan). Die Bewertung des Aufwandes für das Aufsatzprojekt erfolgt unter Berücksichtigung des aktuellen Projektzeitplans mit entsprechender Vorausvalorisierung/Risikozuschlag.
- Je nach Bauteil ist die ÖBB bemüht, im Rahmen der genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten, bereits in der Umsetzung ihres Vorhabens „Viergleisiger Ausbau Linz-Marchtrenk“ die entsprechenden Grundlagen und Vorbedingungen zu schaffen (zB Auslegung einer Stützmauer entsprechend der künftigen Lasten) bzw. soweit möglich Maßnahmen zu setzen, die eine zeit- und kostenschonende Umsetzung des Aufsatzprojektes fördern. Die ÖBB wird mit Abschluss der Planungsphase A bekanntgeben, welche vorgezogenen Leistungen sie bereits während der Umsetzung des aktuellen Bauvorhabens für das Aufsatzprojekt umsetzen könnte. Weiters wird auf Basis der Ergebnisse dieser Planungen und Abstimmung in der Steuerungsgruppe der Zeit- und Meilensteinplan für die zügige Abwicklung des Aufsatzprojektes adaptiert.
- Trassierungsanforderungen der LILO im Zusammenhang mit dem Projekt "Regionalstadtbahn Linz" des Landes Oberösterreich (u.a. Ziel der Taktverdichtung auf 15 Minuten) sind im Zuge der technischen Planung und der Konzeption des Zeitplans zu beachten und werden in der fachlichen Arbeitsgruppe bearbeitet.
- Gegenstand dieses Vertrages sind die in Kapitel 1 beschriebenen Planungsleistungen. Auf der mit den vertragsgegenständlichen Planungsphasen geschaffenen Grundlagen können die Vertragsparteien entscheiden, in welchem Umfang sie einen Vertrag über die weitere bauliche Umsetzung des Aufsatzprojektes bzw. vorgezogener Leistungen nach Punkt 2.4 zur Abwicklung während des aktuellen Bauvorhabens schließen.

7. Kooperation, Informationsaustausch und Einsichtnahme

In Ansehung der gemeinsamen Planungsziele gemäß Punkt 1 des gegenständlichen Vertrages verpflichten sich die Vertragsparteien, die weitere Projektentwicklung (Basis- und Aufsatzprojekt) in ihrem Wirkungsbereich bestmöglich zu unterstützen.

Die Vertragspartner werden Maßnahmen, die eine Verzögerung des Projektes bedeuten würden, nicht willkürlich setzen sowie bei sämtlichen mit diesem Vorhaben in Zusammenhang stehenden zivilrechtlichen Verträgen und auftauchenden Fragestellungen lösungsorientiert agieren, sodass das Basisprojekt sowie das Aufsatzprojekt möglichst rasch umgesetzt werden kann.

Die Vertragsparteien verpflichten sich, in diesem Sinne auch auf ihnen nahestehende Vertragspartner einzuwirken, um dem aktuellen Bauvorhaben als Grundlage des Aufsatzprojektes eine rasche Umsetzung zu ermöglichen.

Das Land Oö. und die Stadt Leonding haben das Recht, auf eigene Kosten selbst oder durch beauftragte

Dritte in die Unterlagen der Planung und Abrechnungen der ÖBB Einsicht zu nehmen, sowie auf eigene Kosten Kopien anzufertigen und die Erteilung von Auskünften und Aufklärungen zu verlangen, bzw. eine begleitende Kontrolle vorzunehmen.

Die Vertragsparteien und das BMK einigen sich darauf, dass Aufgaben einer Mittelverwendungskontrolle durch die SCHIG übernommen werden. Darüberhinausgehende Prüfungen der Vertragspartner erfolgen ggf. auf eigene Kosten.

8. Rechtsgültigkeit

Gegenständlicher Vertrag erlangt Rechtsgültigkeit durch den Nachweis der folgenden Schritte, über welche sich die Vertragsparteien auf dem Laufenden zu halten verpflichten:

- Beschlussfassung im GR Leonding und rechtsgültige Fertigung
- Beschlussfassung im Landtag des Landes Oberösterreich und rechtsgültige Fertigung durch den Landeshauptmann
- Beschlussfassung im VST/AR der ÖBB-Infrastruktur AG und rechtsgültige Fertigung durch Prokurist/VST

Leonding, am 11.12.23


.....
Für die Stadtgemeinde Leonding
Bürgermeisterin
Dr.ⁱⁿ Sabine Naderer-Jelinek

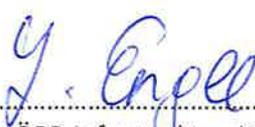
beschlossen in der GR-Sitzung vom 28.09.23

Linz, am 12/12/23


.....
Für das Land Oberösterreich
Landeshauptmann
Mag. Thomas Stelzer

beschlossen in der LT-Sitzung vom 05.12.23

Wien, am 11.01.24


.....
Für die ÖBB Infrastruktur AG
Vorstandsdirektorin
DIⁱⁿ Judith Engel MBA, MSc, MSc


Dipl.-Ing. Christina Rebernik

- Beilagen
- 1) Memorandum of Understanding
 - 2) Präsentation zur Startbesprechung vom 21.06.2023
 - 3) Kostenschätzung Planungsleistungen

Ergeht in Kopie an: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Bundesministerin Leonore Gewessler, BA, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Memorandum of Understanding (MoU)

abgeschlossen zwischen
dem Bundesministerium
für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
dem Land Oberösterreich
und der Stadtgemeinde Leonding

Präambel

- Für das Projekt „Viergleisiger Ausbau der Weststrecke, Abschnitt Linz – Marchtrenk“ (Bahn-km 190,3 bis Bahn-km 206,038) wurde grundsätzlich bescheinigt, dass ein den umweltgesetzlichen Vorgaben genügendes Projekt von Seiten der ÖBB Infrastruktur entwickelt und eingereicht wurde.
- Auf Basis der langjährig geführten Gespräche und gemeinsam durchgeführter Studien wurden Maßnahmen eines Aufsatzprojektes definiert, die für die Stadtgemeinde, das Land und den Bund gegenüber dem eingereichten und genehmigten Projekt einen Mehrwert generieren.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Leonding – im Folgenden „die Partner“ genannt – bekunden hiermit ihre Absicht, in Zusammenhang mit dem Projekt „Viergleisiger Ausbau der Weststrecke, Abschnitt Linz – Marchtrenk“ im Stadtgebiet von Leonding gemeinsam folgendes Aufsatzprojekt umsetzen zu wollen.

Beschreibung des Aufsatzprojektes

(1) Überbauung der Bahnstrecke östlich des Bahnhofs

Vom Bahnhof Leonding ostwärts wird eine Einhausung errichtet, die zu beiden Seiten mit Böschungen in das umliegende Gelände integriert wird. Die Straßenbrücke der L1386 Leondingerstraße bildet die westliche Abgrenzung. Die Lilo wird gegenüber dem EB-Einreichprojekt nach Norden verschwenkt, was die teilweise Möglichkeit von Böschungen zur Einschüttung an der Nordseite der Einhausung ergibt. Die Länge der zu erwartenden Einschüttung (Blickrichtung von Norden) beträgt rd. 250m. Ein Geh- und Radweg überwindet diese Böschung und eine zusätzliche Querung für den Fuß- und Radverkehr kann damit geschaffen werden. Durch eine entsprechende (zumindest teilweise) Begrünung der Einhausung und der Böschungen ist es möglich, einen attraktiven Freiraum zu schaffen und damit die Querung mit einer deutlich höheren Umfeldqualität zu ermöglichen, als dies etwa im Falle einer Brücke oder Unterführung der Fall wäre. In Bereichen, die für die Begrünung nicht geeignet oder sinnvoll sind, kann die Errichtung einer PV-Anlage vorgesehen werden. Für diesen Geh-/Radweg ist zur Sicherung eine Eisenbahnkreuzung an der LILo erforderlich. Der geschaffene Grünraum steht auch für Freizeit- und Erholungszwecke zur Verfügung und vermeidet Hitze-Hotspots im Sinne der Klimaanpassungsstrategie.

(2) Aufwertung der Haltestelle Leonding zur Multimodalen Drehscheibe:

Die Haltestelle Leonding wird durch folgende – gegenüber dem EB-Einreichprojekt zusätzlichen – Maßnahmen zu einer attraktiven multimodalen Drehscheibe aufgewertet:

- Überdachter Verbindungsweg (Geh-/Radweg) von der ÖVV Busbucht an der L1386 Leondingerstraße zum Bahnhofsvorplatz
- Im Bereich am Bahnhofsvorplatz können für Carsharing, Taxi-Standplatz, Kiss and Ride und Kiosk Flächen nach Maßgabe der Verfügbarkeit zur Verfügung gestellt werden

(3) Zusätzliche Geh und Radwegquerungen im Bereich und westlich des Bahnhofes

Es wird eine zusätzliche Geh- und Radwegbrücke im Bereich des Bahnhofs in der Achse Gendarmerieweg – Fuchselbachstraße (Anbindung ÖVV Busbucht an der Paschingerstraße mit Geh-/Radweg am Bahnhofsvorplatz) geschaffen, die auch einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen erhöht. Die Erreichbarkeit des Mobilitätsknoten wird dadurch zusätzlich verbessert und die Barrierewirkung der Bahntrasse weiter abgebaut. Im Bereich Leonding wird damit eine vergleichsweise sehr hohe Dichte von Querungsmöglichkeiten der Bahn zur Verfügung stehen, um ein gutes Zusammenwachsen der beiden derzeit durch die Bahn getrennten Stadtteile zu fördern.

Es wird eine zusätzliche Geh-/Radweg Unterführung in der Achse Florianiweg - Steinkellnerstraße errichtet (Ausführung mit Rampenbauwerken nördlich und südlich der Bahn zur Überwindung des Höhenunterschiedes).

Finanzierung

(4) Die Partner sichern (vorbehaltlich erforderlicher Beschlüsse) zu, maximal folgende Beträge in das Aufsatzprojekt einzubringen:

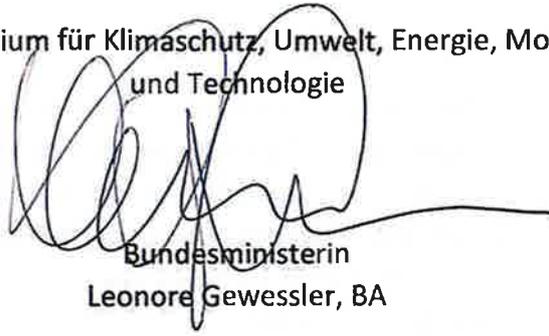
- Bund 38 Mio. €
- Stadtgemeinde Leonding 35 Mio. €
- Land Oberösterreich 35 Mio. €

(5) Es wird angestrebt, mit den vorhandenen Mitteln eine Einhausung mit einer Gesamtlänge von rund 360m, mindestens aber 300m zu errichten. Die konkrete Ausgestaltung und Länge des Aufsatzprojektes wird im Zuge der Planungen entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel von den Partnern gemeinsam festgelegt.

Nächste Schritte

- (6) Auf Basis dieses MoU wird in den nächsten Wochen ein Arbeitsübereinkommen zwischen den Partnern ausgearbeitet, in dem die dargestellten Maßnahmen und entsprechenden Rahmenbedingungen konkretisiert werden. Dabei wird auch die grundsätzlich vorhandene Möglichkeit einer nachträglichen Verlängerung der Einhausung konkretisiert. Für die weitere Planung und Umsetzung des Projekts wird eine Steuerungsgruppe eingerichtet.
- (7) Im Rahmen des Arbeitsübereinkommens wird auch folgende Regelung angestrebt:
„Die ÖBB Infrastruktur AG errichtet den Hochwasserretentionsdamm Krumbach gemäß ÖBB Projekt und sichert der Stadtgemeinde Leonding zu, dass dieser nach Fertigstellung von der Stadtgemeinde Leonding übernommen und auf deren Kosten und Initiative für die Bedürfnisse des Hochwasserschutzes der Stadtgemeinde ausgebaut werden kann. Zusätzlich wird rechtlich geprüft, ob die Erlangung der erforderlichen Genehmigungen für die Erweiterungen des Hochwasserschutzes im Zuge der Genehmigungen für das Aufsatzprojekt rechtlich und ohne zeitliche Verzögerungen möglich ist. Die Partner sagen zu nach Abschluss der Prüfung allenfalls mögliche Synergien zu ermöglichen. Für die konkrete Umsetzung sind gesonderte Vereinbarungen abzuschließen.“
- (8) Die Partner tragen im eigenen Wirkungsbereich dafür Sorge, eine zügige Umsetzung insbesondere des Basisprojektes „Linz – Marchtrenk“ aber auch des Aufsatzprojektes zu ermöglichen und verzichten darauf Maßnahmen zu setzen, die diesem Ziel entgegenstehen.
- (9) Die Partner veranlassen, dass zwischen der Stadtgemeinde Leonding, dem Land Oberösterreich und der ÖBB Infrastruktur AG als erster Schritt ein Planungsübereinkommen abgeschlossen wird, das die Finanzierung für die Durchführung der Planungen und Erlangung der erforderlichen Genehmigungen regelt. Im Zuge der Planungen ist auch das Einvernehmen mit der Linzer Lokalbahn hinsichtlich der erforderlichen Änderungen der Anlagen der Linzer Lokalbahn im Bereich des Aufsatzprojektes herzustellen. Es ist ein konkreter Zeitplan für die Umsetzung des Aufsatzprojektes und die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegung der Länge zu erarbeiten.
- (10) Für die Errichtung des Aufsatzprojektes ist nach entsprechendem Fortschritt der Planungen und dem Vorliegen konkreter Kostenschätzungen und eines fundierten Zeitplans ein Realisierungsübereinkommen zu schließen und die erforderlichen Mittel für die Errichtung und den Bestandserhalt verbindlich sicherzustellen.

Für das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie



Bundesministerin
Leonore Gewessler, BA

Für das Land Oberösterreich



Landeshauptmann
Mag. Thomas Stelzer



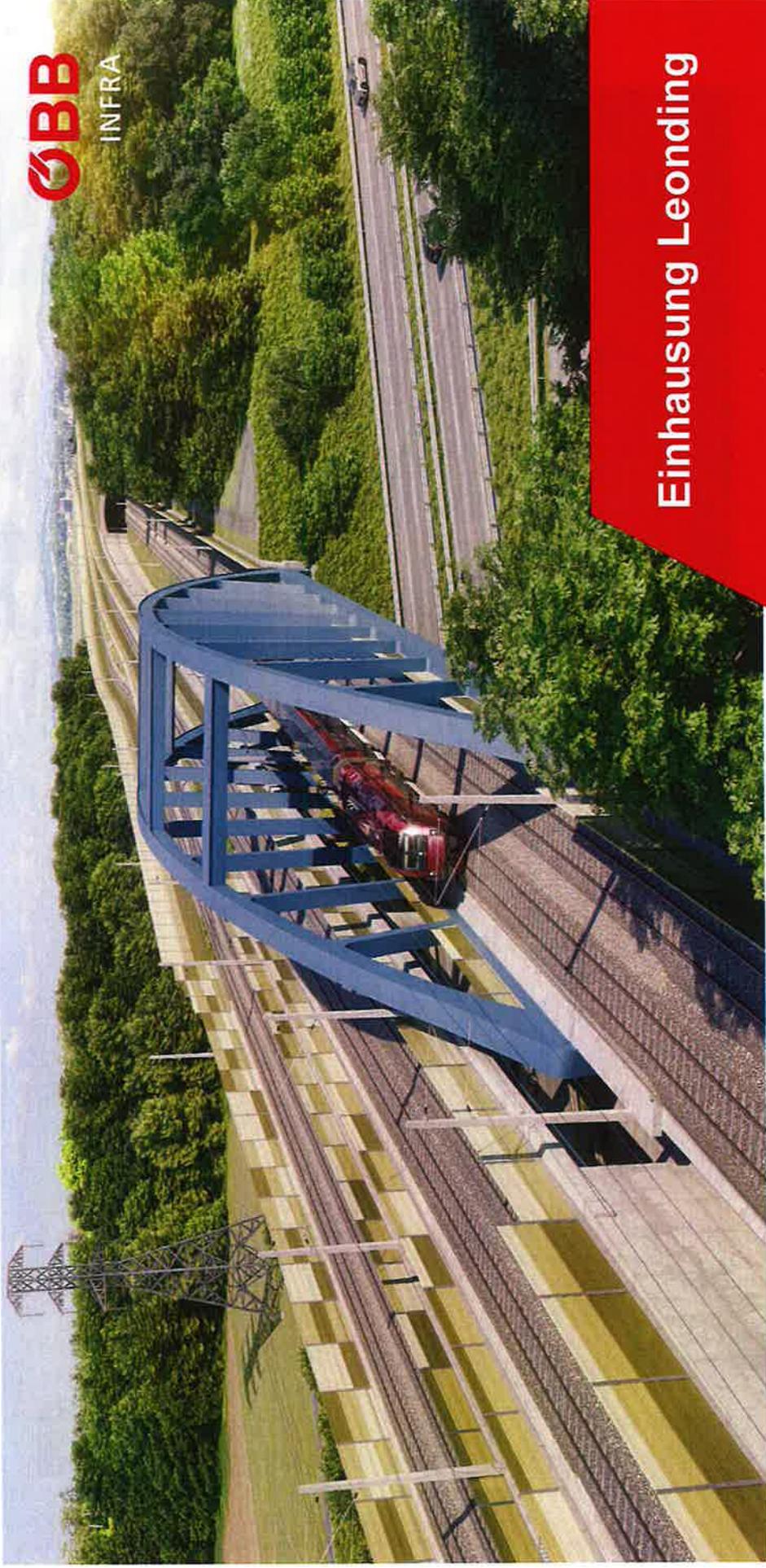
Landesrat
Mag. Günther Steinkellner

Für die Stadtgemeinde Leonding



Bürgermeisterin
Dr. in Sabine Naderer-Jelinek

Leonding, den 4.4.2023



BBB
INFRA

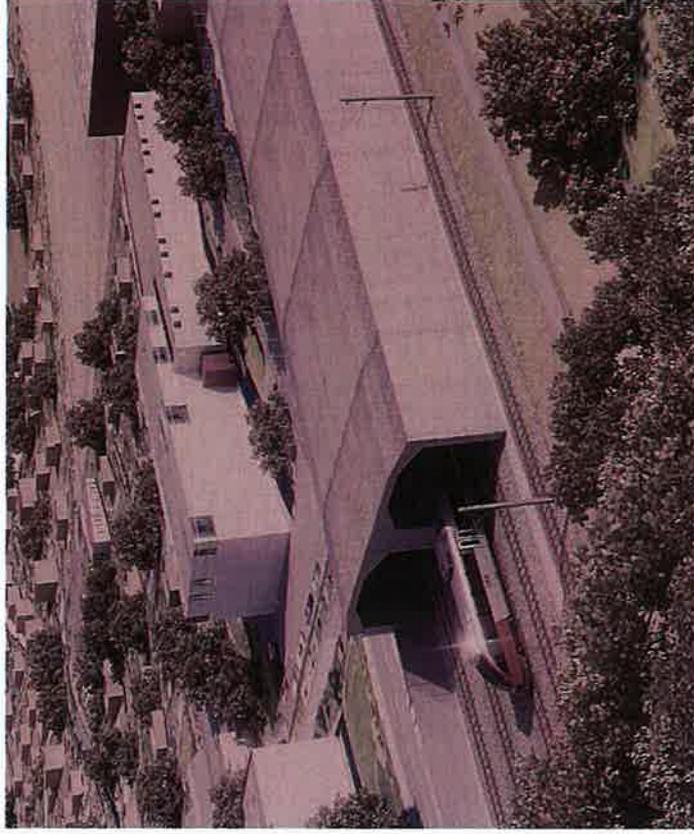
Einhausung Leonding

Startbesprechung

4-GLEISIGER AUSBAU LINZ-WELS

TLP |

Themen



1 Projektumfang

2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt

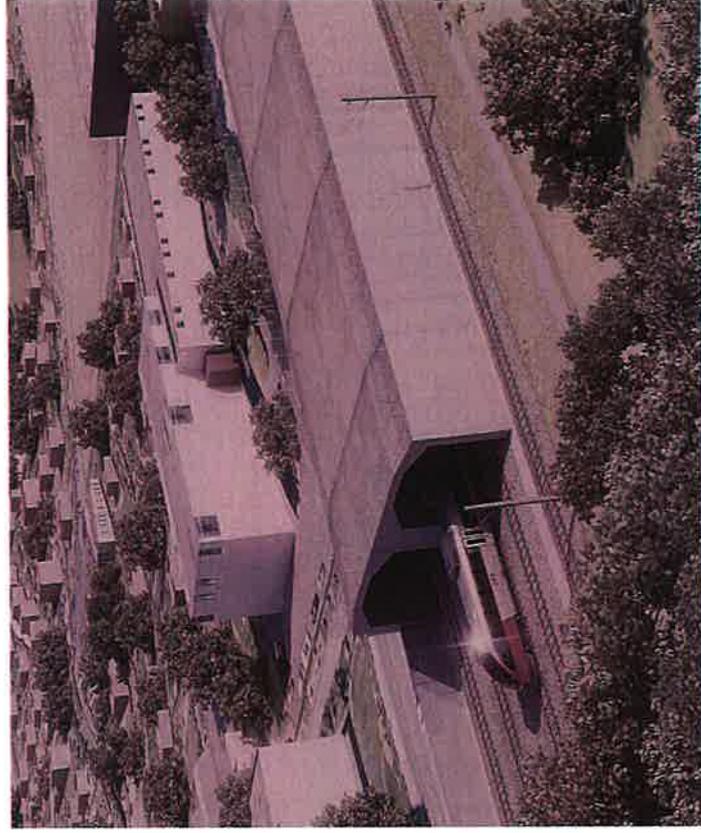
3 Projektstruktur

4 Beschlüsse / Beauftragungen

5 Kosten

6 Zeitschiene

Themen

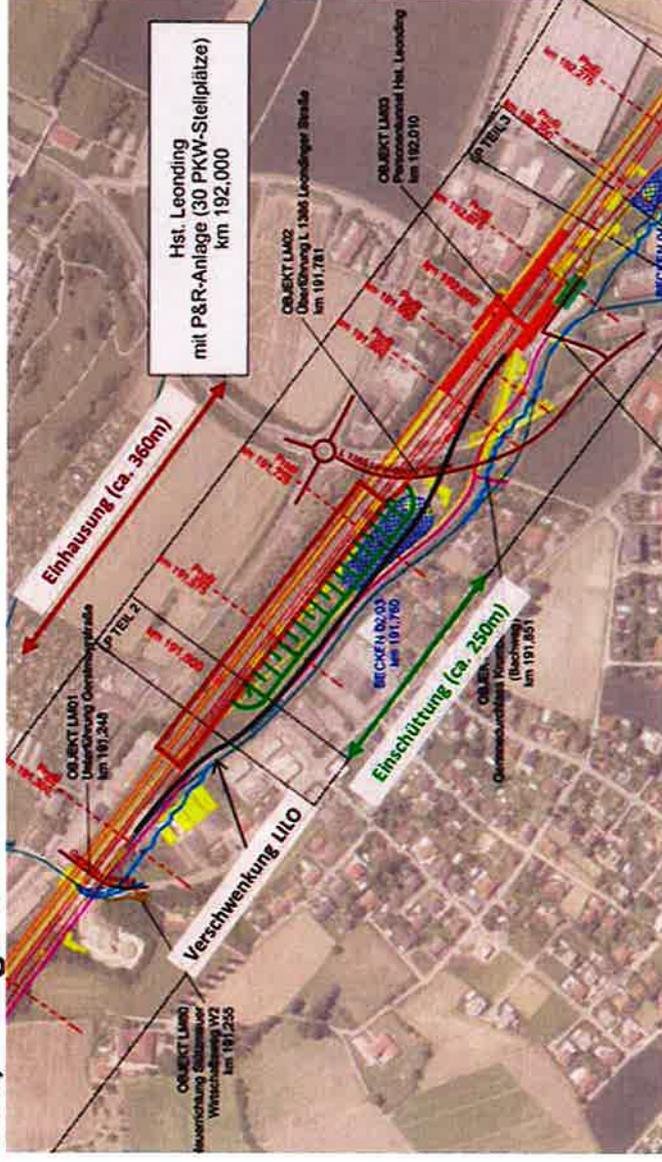


1 Projektumfang
2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
3 Projektstruktur
4 Beschlüsse / Baurtragungen
5 Kosten
6 Zeitschiene

1 Projektumfang

1 Einhausung der ÖBB-Trasse, Länge 300-360m

- Min. 2/3 der Einhausung beidseitig geböscht
- Abrückung der LILo um Platz für eine Böschung zu schaffen
- Geh-, und Radweg über die Einhausung
- LILo-EK
- Attraktivierung Vorplatz Haltestelle
- Anbindung ÖVV Busbucht an der Paschingerstraße mit Geh-/Radweg am Bahnhofsvorplatz

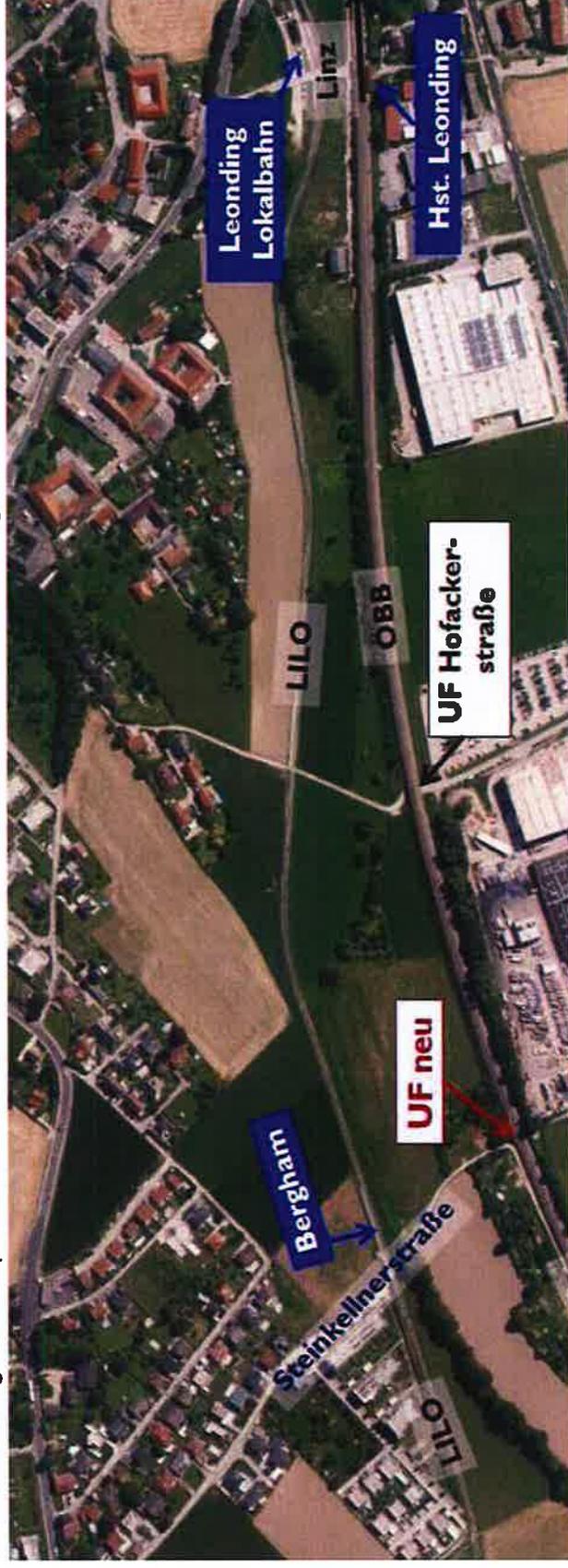


1 Projektumfang



2 Geh-/Radweg Unterführung in der Achse Florianiweg -Steinkellnerstraße

- Ausführung mit Rampenbauwerken nördlich und südlich der Bahn zur Überwindung des Höhenunterschiedes



1 Projektumfang



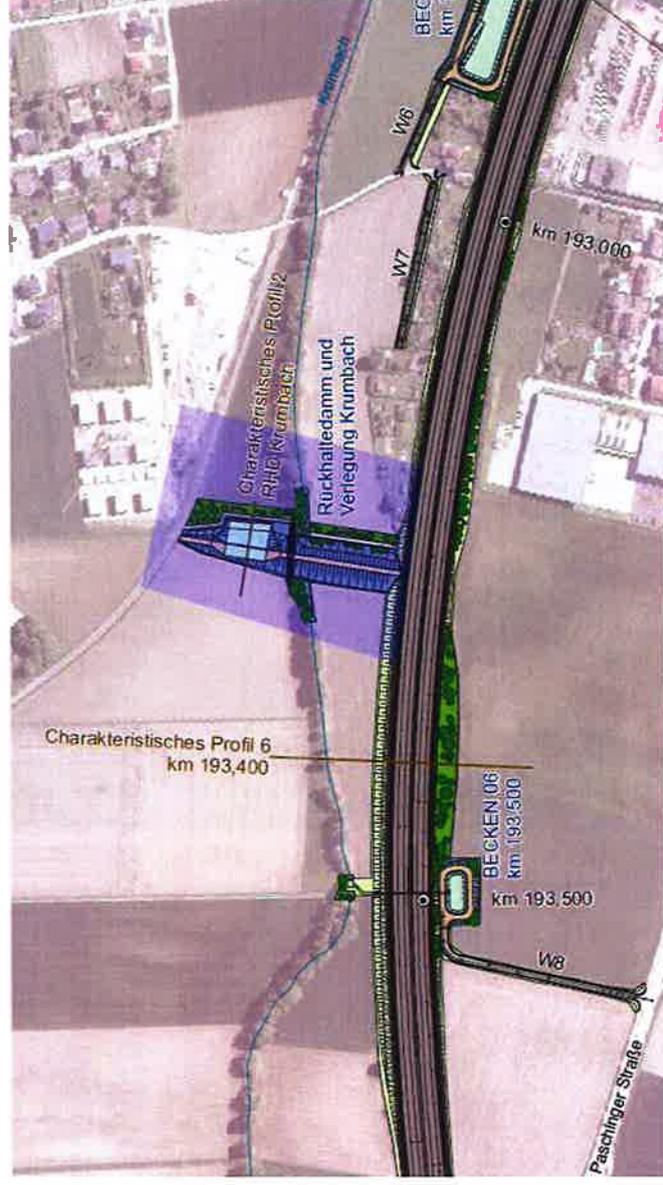
3 überdachter Verbindungsweg Leondingerstraße zum Bahnhofsvorplatz



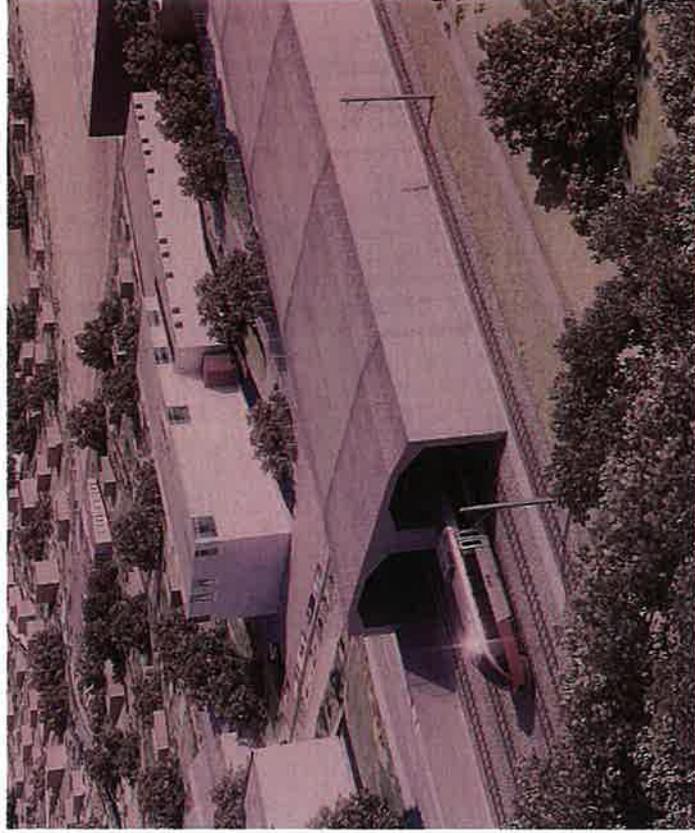
1 Projektumfang

4 Hochwasserdam Krumbach

- Optionen für eine Erhöhung des Dammes prüfen, sowie ein eventuelles Genehmigungsverfahren durch die ÖBB für die Erhöhung



Themen



1	Projektumfang
2	Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
3	Projektstruktur
4	Beschlüsse / Besetzungen
5	Kosten
6	Zeitchiene

2 Auswirkungen auf das bestehende Projekt

Bau

- Gründung Einhausung
- Umlegung LILO
- HW-Damm Krumbach
- LM02, geäderte Trassenführung LILO
- Auswirkungen auf den Betrieb

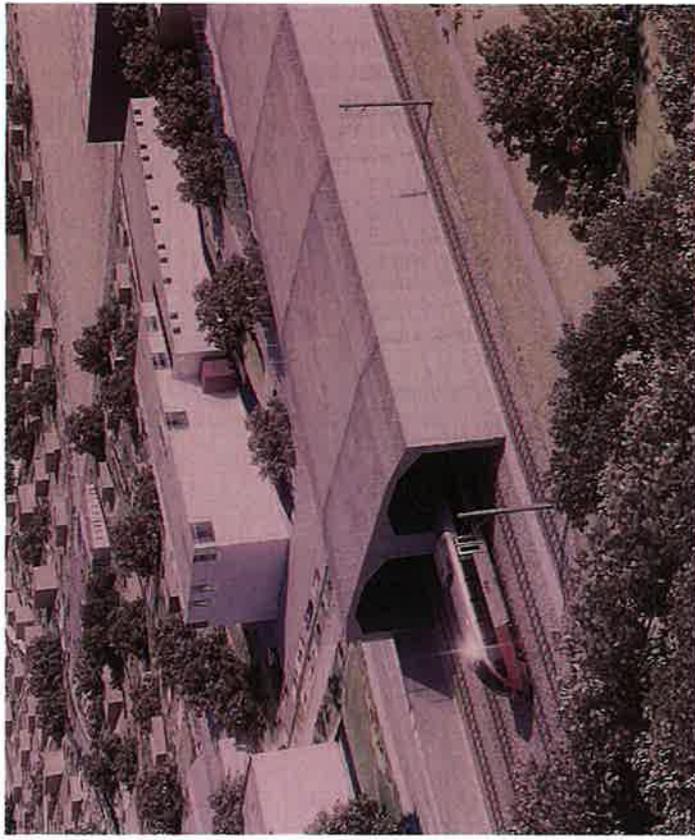
Bestand

- Zusätzliche Reinvest durch schon vorhandenen Verschiebung

Kontextprojekte

- Koordination LIMA / Einhausung / Westkopf Linz / Lückenschluss Kleinmünchen / Nahverkehrsrehscheibe Frankviertel

Themen



- 1 Projektumfang
- 2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
- 3 Projektstruktur**
- 4 Beschlüsse / Beauftragungen
- 5 Kosten
- 6 Zeitschälen

3 Projektstruktur

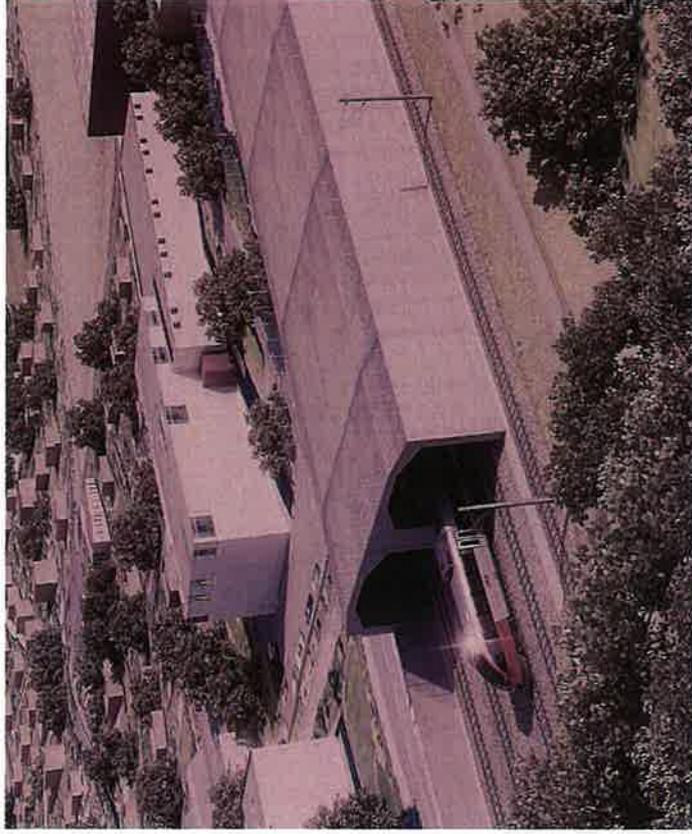
Projektsteuerungsgruppe / Lenkungsausschuss

- Verantwortliche(r) BMK / SCHIG?
- Verantwortliche(r) Land OÖ
- Verantwortliche(r) Gemeinde Leonding
- Verantwortliche(r) ÖBB
- Festlegung der Abstimmungsintervalle

Projektleitung

- Projektleiter
- Gesamtprojektkoordinator
- 1 Verantwortlicher Projektplanung
- Fachreferenten für konstruktiver Ingenieurbau / Leit-, und Sicherungstechnik / Oberleitung, 50Hz

Themen



- 1 Projektumfang
- 2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
- 3 Projektstruktur
- 4 Beschlüsse / Beauftragungen**
- 5 Kosten
- 6 Zeitschiene

4 Beschlüsse / Beauftragungen

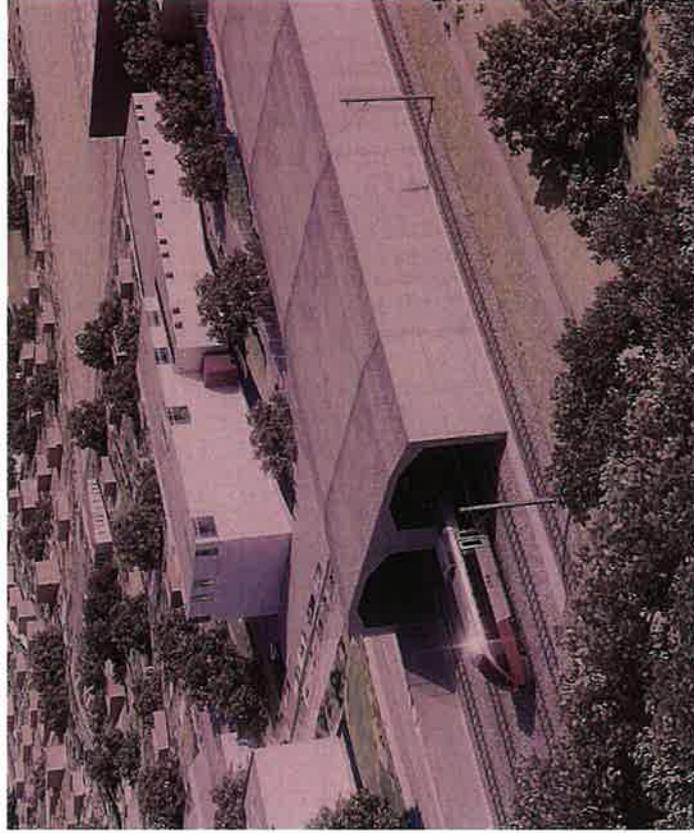
ÖBB

- Aufnahme in den Rahmenplan 2024/2029
- Beauftragung der ÖBB durch das BMK am 5.5.2023

Vertragspartner

- Planungsübereinkommen
- Realisierungsübereinkommen

Themen



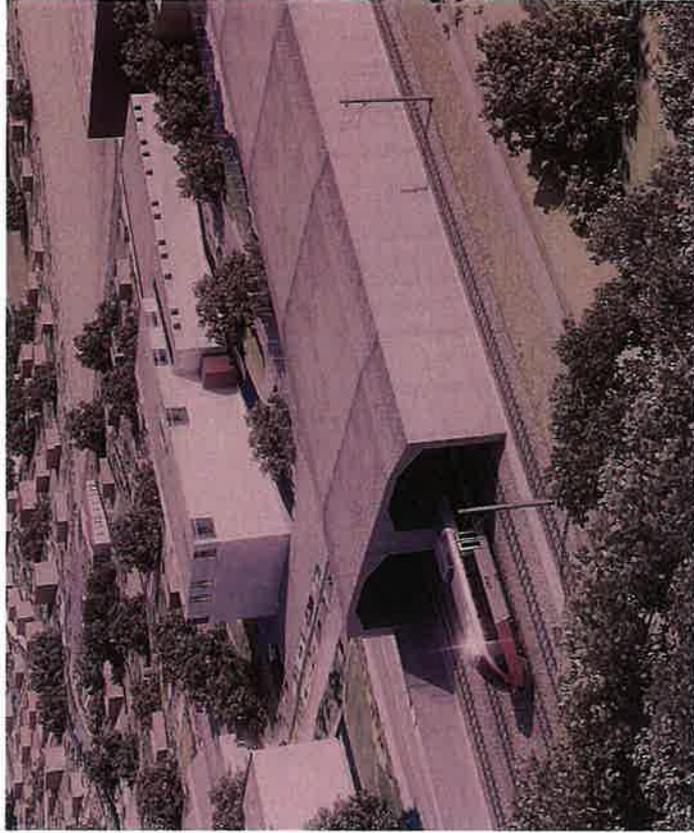
- 1 Projektumfang
- 2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
- 3 Projektstruktur
- 4 Beschlüsse / Beauftragungen
- 5 Kosten**
- 6 Zeitschiene

4 Beschlüsse / Beauftragungen

Kostenaufstellung Planungsphase A

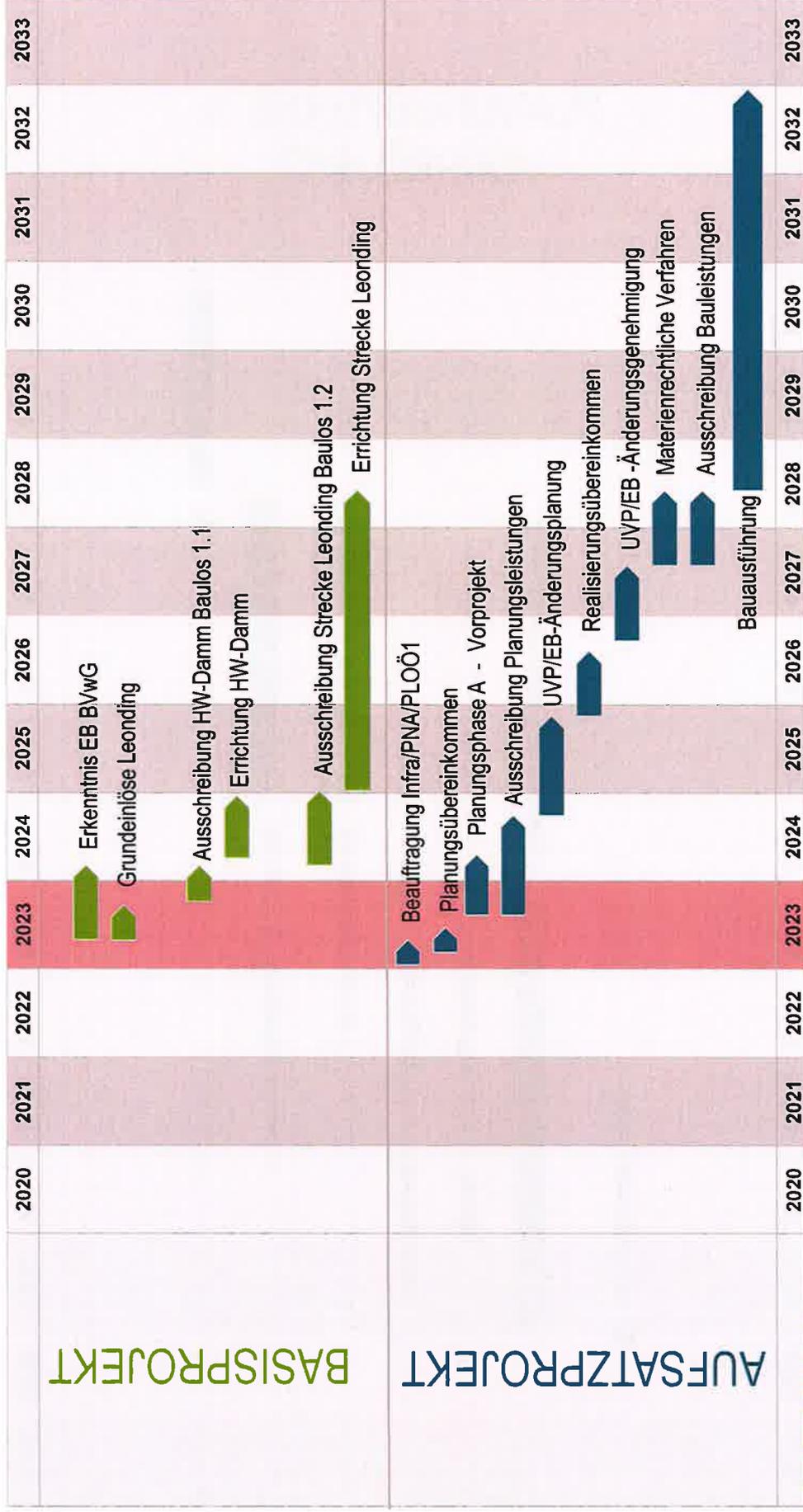
- Die Kosten für die Planungsphase A (Vorprojekt) wurden von der ÖB auf 300.000 € geschätzt
- Die Kosten beinhalten einen 10-prozentigen Aufschlag für das Projektmanagement der ÖBB
- Die Kosten verstehen sich exkl. UST
- Die Kosten beinhalten keine Planungskosten für eine allfällige Erhöhung des Hochwasserdamms Krumbach

Themen

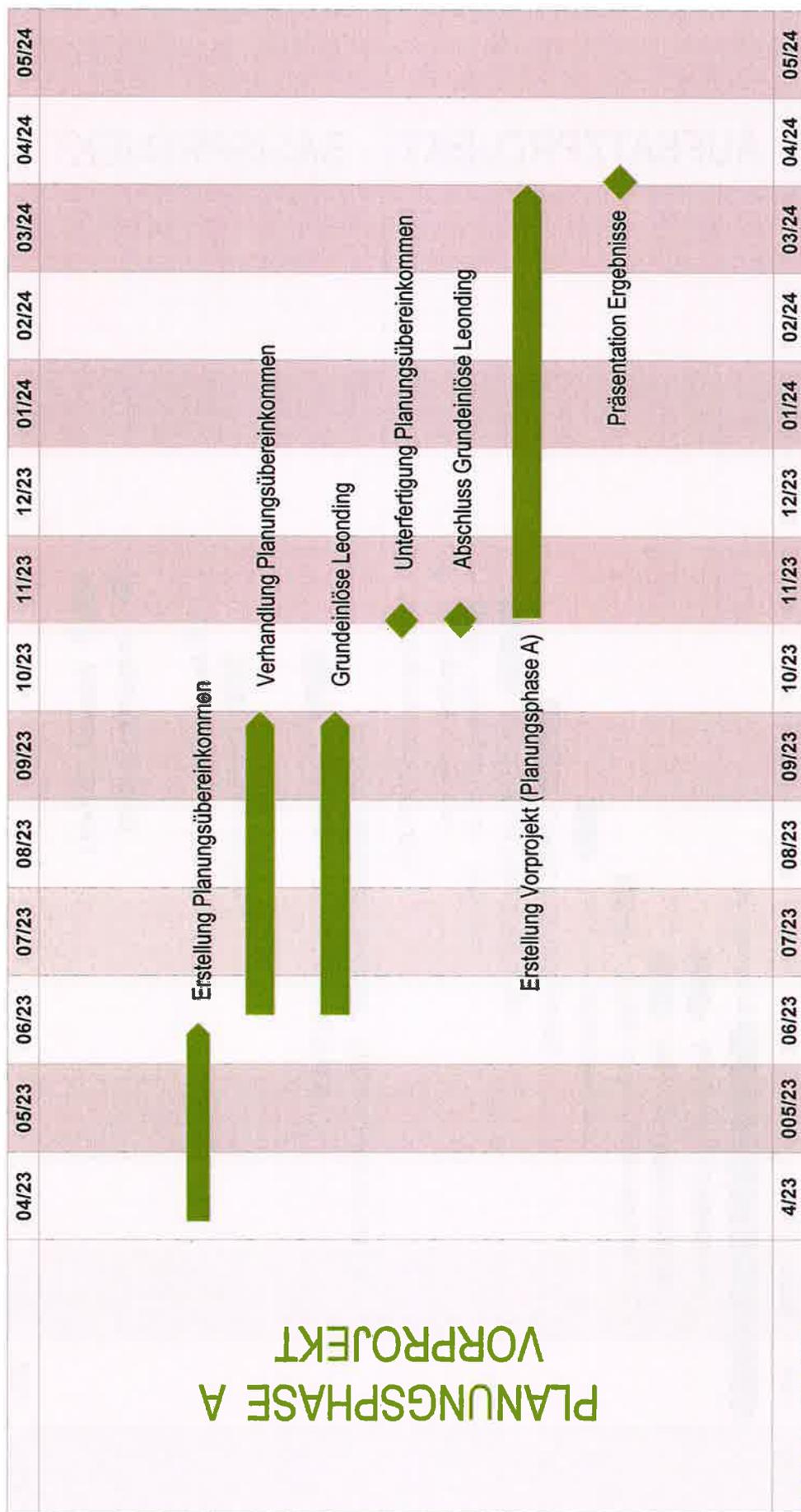


- 1 Projektumfang
- 2 Auswirkungen auf das genehmigte Projekt
- 3 Projektstruktur nach genehmigtem Projekt
- 4 Beschlüsse / Beauftragungen
- 5 Kosten
- 6 Zeitschiene**

5 Zeitschiene



5 Zeitschiene



DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Optionen Aufsatzprojekt Leonding

Kostenstand Jänner 2023

1. Entwicklung des Baupreises seit Herbst 2022

Die Änderungen der Preise für ein durchschnittliches Eisenbahninfrastrukturprojekt zwischen 01.09.2022 und 01.01.2023 lassen sich auf Basis der 2022 monatlich betrachteten Analysen zu den Faktoren der von der ÖBB beauftragten Studie „Feststellung der Kostenänderungen aus Wertanpassung für Eisenbahninfrastrukturprojekte“ (basierend auf einem PNA-spezifischen Warenkorb mit hinterlegten Indices) mit ca. -0,5% beziffern.

Während in diesem Zeitraum im Unterbau eine Änderung von ca. -2,2% und im Oberbau von ca. -1,2% im betrachteten Zeitraum eingetreten ist, kam es bei den Planungen und Dienstleistungen mit ca.+3,6% und auch im Bereich der Streckenausrüstung mit ca. +0,8% zu positiven Änderungen, so dass aufgrund der aktuellen Preisbasis von keinen wesentlichen Änderungen zur ursprünglichen Kostenschätzung ausgegangen werden kann. Die in der Kostenschätzung vom September 2022 verwendeten Kostenansätze werden daher auch für die nachfolgenden Berechnungen verwendet.

2. Einhausungslänge

2.1. Annahmen

- Das Projekt umfasst das „Basisprojekt“ (eine Einhausung von ca. 250m Länge, zusätzliche Querungen im Bereich des Bahnhofes und des Florianiweges sowie einen überdachten Verbindungsweg im Bereich des Bahnhofes) sowie eine Erweiterung der Einhausung.
- Die Gesamtkosten setzen sich zusammen aus den Investitions- sowie den Erhaltungskosten jeweils für das „Basisprojekt“ sowie den Ergänzungsanteil der Einhausung.
- Die realisierbare Länge des Ergänzungsanteils und damit der gesamten Einhausung auf heutiger Preisbasis ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. Bezugnehmend auf das Telefonat zwischen Frau Bundesministerin Gewessler und Frau Bürgermeisterin Naderer-Jelinek vom 11.10.2022 wird bundesseitig ein Betrag von rund 38 Mio.€ bereitgestellt. Auf Wunsch der Frau Bürgermeisterin werden zwei Varianten dargestellt: Bereitstellung von jeweils 30 Mio.€ bzw. jeweils 35 Mio.€ seitens Land und Gemeinde.

Die entsprechenden Kostensätze sind übernommen aus den Berechnungen zum Dokument „Kostenschätzung September 2022“:

Tabelle 1: Kostensätze Preisbasis 1/2023

	Mio. € PB 1/2023
Investitionskosten Basis	54,34
Erhaltungskosten Basis	33,83
Investitionskosten Erweiterung pro Meter	0,1544
Erhaltungskosten Erweiterung pro Meter	0,0855

2.2. Einhausungsvarianten

Mit der Begrenzung der Kosten für Land und Gemeinde auf 30 Mio. € ergäbe sich eine Einhausungslänge von rund 290 m (250 m + 41 m)

Tabelle 2: Variante mit Landes- und Gemeindeanteil 30 Mio. €

Zusätzliche Einhausungslänge 41 m	Mio € PB 1/2023	Gemeinde Mio. €	Land Mio. €	Bund Mio. €
Investitionskosten Basis	54,34	18,11	18,11	18,11
Erhaltungskosten Basis	33,83	8,86	8,86	16,11
Investitionskosten Erweiterung	6,33	2,11	2,11	2,11
Erhalt Erweiterung	3,50	0,92	0,92	1,67
Summe	98,00	30,0	30,0	38,0

Mit der Begrenzung der Kosten für Land und Gemeinde auf 35 Mio. € ergäbe sich eine Einhausungslänge von rund 330 m (250 m + 83 m)

Tabelle 3: Variante mit Landes- und Gemeindeanteil 35 Mio. €

Zusätzliche Einhausungslänge 83 m	Mio € PB 1/2023	Gemeinde Mio. €	Land Mio. €	Bund Mio. €
Investitionskosten Basis	54,34	18,11	18,11	18,11
Erhaltungskosten Basis	33,83	10,45	10,45	12,93
Investitionskosten Erweiterung	12,76	4,25	4,25	4,25
Erhaltungskosten Erweiterung	7,07	2,18	2,18	2,70
Summe	108,00	35,0	35,0	38,0

Auf folgende Rahmenbedingungen muss hingewiesen werden:

- Die ausgewiesenen Kosten entsprechen derzeitiger Preisbasis. Betrachtungen zur Valorisierung der Kosten wurden im Dokument „Kostenschätzung September 2022“ angestellt.
- Die ausgewiesenen Kosten stellen überschlägige Kostenannahmen dar. Eine genauere Kostenschätzung und damit auch eine Konkretisierung der möglichen Länge der Einhausung ist erst mit Vorliegen detaillierter Planungen möglich.

3. Hochwasserschutz

Die Verantwortung für die Umsetzung des Projektes Ausbau Linz – Marchtrenk und damit die Erfüllung der Anforderungen des Hochwasserschutzes obliegt der ÖBB-Infrastruktur AG. In Abstimmung mit dieser kann von Seiten des Bundes folgendes grundsätzliche Angebot einer Kooperation zwischen der ÖBB Infrastruktur und der Stadt-Gemeinde Leonding betreffend Hochwasserschutz unterbreitet werden:

Es wird die Errichtung eines einzigen Retentionsbeckens angestrebt, das die Anforderungen aus dem ÖBB – Projekt und jene der Gemeinde erfüllt. Die Anforderungen der ÖBB und jene der Gemeinde werden aber zeitlich entkoppelt hergestellt:

- Die ÖBB errichten die Hochwasserschutzmaßnahmen gem. UVP Auflagen.
- Nach Fertigstellung des Retentionsdammes für das ÖBB Projekt übernimmt Leonding den Damm der ÖBB und ergänzt ihn auf die Bedürfnisse des Hochwasserschutzziels, das Leonding erreichen möchte. Dies erfordert, dass die Gemeinde eine Genehmigung für die Erweiterung erwirkt und auch entsprechende zusätzliche Flächen lukriert.
- Mit einer Entkoppelung und einem späteren „Aufsetzen“ der Anforderungen für die Stadtgemeinde könnten sinnvolle Synergien gefunden werden, ohne den Zeitplan des ÖBB Projekte zu gefährden.
- Dazu ist eine Zusicherung der ÖBB-Infrastruktur notwendig, das Retentionsbauwerk, das für das ÖBB Projekt errichtet wurde, der Gemeinde in geeigneter Form zu überlassen, dass die Gemeinde eine entsprechende Erweiterung zu einem späteren Zeitpunkt durchführen kann.

Kostenschätzung Einhausung Leonding

Preisbasis September 2022

Vorgehensweise

Von Seiten der ÖBB wurde in der Präsentation vom 25.7.2022 eine Kostenschätzung für ein Aufsatzprojekt für die Preisbasis 1.1.2022 aktualisiert. Die ursprüngliche Kostenschätzung hat Preisbasis 1.1.2021 und enthielt folgende Module:

1. Ein „Basis-Paket“, das dem „Angebot des Bundes“ vom 23.10.2021 mit folgenden Teilen entspricht:
 - Errichtung einer Einhausung die auf beiden Seiten eingeschüttet und deren Oberfläche begrünt werden kann (ca. 250 m Länge),
 - Schaffung von zwei zusätzlichen Querungsmöglichkeiten der Westbahn für Fußgänger und Radfahrer im Bereich und westlich des Bahnhofes,
 - Umfangreichere Ausgestaltung des Bahnhofes Leonding, Aufwertung zu „Multimodaler Drehscheibe“.
2. Eine Verlängerung der Einhausung durch einen nicht eingeschütteten Bereich in der Länge von 275m Länge.

Bei den Kosten werden die Investitionskosten sowie kapitalisierte Erhaltungs- und Erneuerungskosten betrachtet. Angesichts der aktuellen Entwicklungen sind die Kostenschätzungen zu aktualisieren. Sie werden auf Preisbasis 9/2022 gehoben. Auf Wunsch der Frau Bürgermeisterin wird erhoben, welche Kosten durch ein Bauwerk von 400 m Länge (250m Basis + 150 m Erweiterung) entstehen würden. Dies erfolgt durch proportionale Anpassung der Kosten der 275 m langen Erweiterung.

Kostenaktualisierung auf Stand 1.9.2022

Die ÖBB ermittelte unter Hinzuziehung eines externen Experten die Preissteigerung, die für die Gewerke im Bereich des Aufsatzprojektes Leonding zwischen 1.1.2022 und 1.9.2022 aufgetreten sind. Die Berechnung entspricht jener Methode, die die ÖBB für die Ermittlung der Gleitung bei Projekten des Rahmenplans anwendet.

Dadurch ergeben sich für die ursprünglich angedachten Module folgende Kosten.

Werte Netto in Mio €	Preisbasis 1.1.2022		Preisbasis 09/2022	
	Investitions- mehrkosten	Kapitalisierte Erhaltungs- kosten	Investitions- mehrkosten	Kapitalisierte Erhaltungs- kosten
Querung Haltestelle	11,23	4,39	12,53	4,9
Querung Florianiweg	2,9	0,64	3,27	0,72
Überdachter Verbindungsweg	0,47	0,32	0,53	0,36
Basisanteil Tunnel 250 m	34,53	19,54	38,01	27,85
Ergänzungsanteil Tunnel 275 m	38,7	21,04	42,46	23,51
Gesamt	87,83	45,93	96,8	51,34
	133,76		148,14	

Kostenschätzung für 400m Tunnel Preisbasis 09/2022

Nachfolgend werden die Kosten PB 09/2022 wie oben, jedoch für einen Ergänzungstunnel von 150 m abgeschätzt. Damit ergibt sich eine Gesamtlänge der Einhausung von 400m.

Werte Netto in Mio €	Preisbasis 09/2022	
	Investitions- mehrkosten	Kapitalisierte Erhaltungs- kosten
Querung Haltestelle	12,53	4,90
Querung Florianiweg	3,27	0,72
Überdachter Verbindungsweg	0,53	0,36
Basisanteil Tunnel 250 m	38,01	27,85
Ergänzungsanteil Tunnel 150 m	23,2	12,8
Gesamt	77,5	46,7
	124,2	

Finanzierungsbeitrag

Durch die Frau Bürgermeisterin wurde eine Finanzierung in Aussicht gestellt, die je Projektpartner (Bund, Land, Gemeinde) jeweils rund 30 Mio € umfasst. Auf Basis der oben dargestellten Kostenschätzung und auf Preisbasis 09/2022 sind mit der zu vereinbarenden Finanzierungsbeitrag untenstehende Dimensionen realisierbar. Es handelt sich dabei um Grobkalkulationen, genaue Angaben werden im Zuge der Projektplanung erarbeitet.

Ergänzungsanteil Tunnel	Gesamtlänge Einhausung	Gesamtkosten-Schätzung auf Preisbasis 09/2022
275 m	525 m	148 Mio €
150 m	400 m	124 Mio €
100 m	350 m	112 Mio €
75 m	325 m	106 Mio €
50 m	300 m	100 Mio €

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass das Aufsatzprojekt nicht mit Preisbasis 09/2022 errichtet werden kann, sondern zu den jeweiligen Preisen zum Zeitpunkt der Realisierung zu bewerten ist. Kostensteigerungen aufgrund der anhaltenden Teuerung wären von den Projektpartnern gleichermaßen zu tragen.