

**Ergebnis standardisierte Bewertung** durch PTV: Nutzen-Kosten-Index = **deutlich über 1**

**Rückbaukosten:** ca. 1 Mio. €

**Gesamtkosten** (Planung und Bau) der TBB gemäß aktueller Planung mit Preisstand

Q2/2024: **31,3 Mio. €\***

Beauftragungssumme nach Ausschreibung 07/2020: 20,9 Mio. €

**Kostenprognose** bei x%-Indexentwicklung bis zur Beauftragung:

2%: 31,9 Mio. €

3,5%: 32,4 Mio. €

5%: 32,9 Mio. €

\*Preis wird vertraglich vereinbart fortgeschrieben mit dem deutschen Baupreisindex und österreichischen Maschinenbauindex

**Förderquote min. 50%** bestehend aus:

Fahrzeugförderung: 40%

Fahrweg: 50%

Barrierefreier Ausbau: 75%

Daraus resultieren folgende **jährliche Kosten**:

Zinsen für Kredit Eigenanteil: ca. 500.000 € (jährlich fallend)

Abschreibung für Eigenanteil: ca. 600.000 €

Betriebs- & Instandhaltungskosten: ca. 120.000 €

**Jährliche Gesamtkosten:** ca. 1.220.000 €

**Entfallende Kosten:**

Abschreibung für Eigenanteil: ca. 33.000 €

Betriebs- & Instandhaltungskosten: ca. 445.000 €

**Jährliche Gesamtkosten:** ca. 478.000 €

**Einnahmen pro Jahr:**

2023: ca. 117 T€

Nach Neubau mit Integration in den KVV & Verkauf Einzelkarten\* ca. 70-90 T€

\* da Fahrgeldzuscheidung über KVV nach Anzahl Fahrgästen erfolgt

## Alternative Überlegungen:

	<b>Neubau Verlängerung mit <u>Betriebszeiten in Anlehnung an die Linie 1</u></b>	<b>Neubau im Bestand mit <u>Betriebszeiten in Anlehnung an die Linie 1</u></b>	<b>Sanierung im Bestand mit <u>heutigen Betriebszeiten</u></b>
Kosten	31,3 Mio. € (Preisstand Q2 2024) gesichert, da Ausschreibungsergebnis vorliegend	Ca. 22-25 Mio. € hochgerechnet	Nicht geplant, da nicht barrierefrei. Abschätzung 18-19 Mio. €
Förderung	Förderquote min. 50% bestehend aus: Fahrzeugförderung: 40% Fahrweg: 50% Barrierefreier Ausbau: 75%	Förderung ggf. in ähnlichem Umfang wie mit Verlängerung möglich, insofern Nutzen-Kosten-Index > 1	Station: keine Förderung Fahrzeuge: keine Förderung Fahrweg: ggf. Förderung mit 50% bei Integration in den KVV (2-3 Mio.)
Betriebskosten / Jahr	ca. 120.000 €	ca. 100.000 €	Ca. 320.000 €, da keine Automatisierung
Sonstige Kosten / Jahr	keine	Busshuttle Endhaltestelle Tram – Talstation: ca. 470.000 €	Busshuttle Endhaltestelle Tram – Talstation: ca. 180.000 €

Eine **Mittelstation / Zwischenstation** ist technisch nachrüstbar. Allerdings wäre die Mittelstation in einem Bereich, wo keine Fahrgäste ein- und aussteigen würden. Deshalb wäre eine Zwischenstation auf Höhe der heutigen Talstation erforderlich, was einen doppelten Halt bedeuten würde.

## Busvarianten

### Variante 1: Betriebszeiten in Anlehnung an die Linie 1:

mo-fr            5.00 Uhr – 0.30 Uhr  
sa                6.00 Uhr – 0.30 Uhr  
so/feiertags    6.30 Uhr – 0.30 Uhr

#### ■ Externer Auftragnehmer mit Dieselbus 12m

10-Min.-Takt:        ca. 1,45 Mio. € / Jahr  
20-Min.-Takt:        ca. 1,15 Mio. € / Jahr

#### ■ Eigenerbringung mit Elektrobus 12 m

10-Min.-Takt:        ca. 1,95 Mio. € / Jahr  
20-Min.-Takt:        ca. 1,50 Mio. € / Jahr

## Variante 2: Betriebszeiten gemäß aktuelle Turmbergbahn

Sommer: 10:00 – 20:00 Uhr Mo - So

Winter: 10:00 – 18:00 Uhr Sa - So

### ■ Externer Auftragnehmer mit Diesibus 12m

10-Min.-Takt: ca. 0,60 Mio. € / Jahr

### ■ Eigenerbringung mit Elektrobus 12 m

10-Min.-Takt: ca. 0,75 Mio. € / Jahr

**Ein Ersatzverkehr während der Bautätigkeiten ist wegen der hohen Kosten nicht vorgesehen.**

### **Fahrgastzahlen:**

<b>Jahr</b>	<b>Fahrgastzahlen pro Jahr</b>
2013	ca. 98.000
2014	ca. 92.000
2015	ca. 113.000
2016	ca. 118.000
2017	ca. 115.000
2018	ca. 117.000
2019	ca. 118.000
2020	ca. 61.000
2021	ca. 47.000
2022	ca. 95.000
2023	ca. 104.000
2024	ca. 100.000