

Vorblatt

Ziel(e)

- Durch die Schaffung eines attraktiven Angebots im Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in Form einer Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von, nach sowie durch Innsbruck der ÖPNRV-Marktanteil im Tiroler Zentralraum gesteigert werden.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum betreffend die Errichtung der Regionalbahn, einschließlich der Planung, der Grundeinlöse und des Baus sowie deren Inbetriebsetzung wird abgeschlossen und abgewickelt, um die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die Gesamtkosten in Höhe von 36.213.361 EUR werden vom Bund in der Höhe von 45,4 v.H. und vom Land Tirol in der Höhe von 54,6 v.H. getragen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Nettofinanzierung Bund	-6.946	-7.085	-2.410	0	0
Nettofinanzierung Länder	-8.354	-8.521	-2.898	0	0
Nettofinanzierung Gesamt	-15.300	-15.606	-5.308	0	0

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen zweier Studien untersucht.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen:

Eine Studie des Instituts für Höhere Studien schätzte die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab. Die Investition von € 1 Mio. führt demzufolge zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um € 1,3 Mio.

Aufgrund von Studien, die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Investitionen wie folgt darstellen:

Investitionen in €: 2021: 15.300.000, 2022: 15.606.000, 2023: 5.307.361, Summe: 36.213.361

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *: 2021: 306, 2022: 312, 2023: 106, Summe: 724

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2021: 224, 2022: 228, 2023: 78, Summe: 530

Auswirkungen auf die Umwelt:

Durch das Vorhaben wird das Ziel verfolgt, durch die verstärkte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und den Einsatz von elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln einen Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung sowie zur Dekarbonisierung des Verkehrs und damit der Erreichung der Klimaschutzziele zu erreichen.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art. 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum

Einbringende Stelle: BMK
Vorhabensart: Vereinbarung gem. Art. 15a B-VG
Laufendes Finanzjahr: 2021
Inkrafttreten/ 2021
Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme „Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Erbringung von Verkehrsdiensten bzw. mit Infrastrukturbetreibern zur Bereitstellung der Infrastruktur insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur“ für das Wirkungsziel „Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2021 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Innsbruck und sein Umland sind mit einer hochwertigen Straßen- und Bahninfrastruktur verbunden. Durch den überproportional stark steigenden Güterverkehr sowie zunehmenden Pendlerverkehr kommt es speziell in den Morgenstunden regelmäßig zu Überlastungen auf dem hochrangigen Straßennetz (A 12 Inntalautobahn). Der aus dem umgebenden Straßennetz nach Innsbruck fließende Verkehr führt im Stadtnetz zu Verkehrsüberlastungen, was sich nachteilig auf den Öffentlichen Verkehr im Busbereich auswirkt. Das Schienennetz im Zentralraum von Innsbruck stößt insbesondere im Abschnitt Hall in Tirol bis Innsbruck Westbahnhof an seine infrastrukturellen Kapazitätsgrenzen. Die Einführung zusätzlicher

Züge ist daher auf Grund fehlender Trassen nur bedingt und nicht im erforderlichen Ausmaß möglich. Durch die Kombination der Neuerrichtung von S-Bahnhaltestellen zwischen Innsbruck Hötting und Hall in Tirol (Thaur, Innsbruck Messe, Innsbruck Westbahnhof, Innsbruck Innrain und Innsbruck Hötting) mit der neuen Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum sollen die bestehende Infrastruktur entlastet, die Fahrtbeziehungen sowohl geografisch als auch zeitlich verkürzt und zusätzliche Kapazitäten zur Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage geschaffen werden.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) im Tiroler Zentralraum hat im Zeitraum 2015-2019 um durchschnittlich rund 0,5 % pro Jahr zugenommen (Durchschnitt von 27 Zählstellen auf Landesstraßen B und L sowie Gemeindestraßen). In absoluten Zahlen: 2015 wurden an diesen automatischen Zählstellen täglich rund 277.000 Kfz erfasst, im Jahr 2019 betrug die Anzahl der erfassten Kfz rund 283.000. Im Jahr 2020 war zwar bedingt durch COVID-19 ein Rückgang in Höhe von 13,6 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Nach einer wirtschaftlichen Erholung ist jedoch mit einem weiteren Anstieg von MIV-Fahrten zu rechnen.

Im direkten Einzugsgebiet der Regionalbahn finden rund 110.000 Pendelbewegungen (~75.000 Einpendel- sowie ~36.000 Auspendelbewegungen) und im erweiterten Einzugsgebiet (Bezirke Innsbruck und Innsbruck Land) rund 270.000 Pendelbewegungen statt (~140.000 Einpendler sowie ~130.000 Auspendler, Stand 2017).

Angesichts der Menge und des Wachstums der Kfz-Fahrten im Tiroler Zentralraum und der Anzahl der in diesem Gebiet durchgeführten Pendelbewegungen ergibt sich ein erhebliches Potential an Nutzern für ein effizientes ÖV-Angebot in Form der Regionalbahn Innsbruck-Rum. Außerdem bewirkt der Endausbau der Regionalbahn durch attraktive Umsteigebeziehungen zum hochrangigen Schienennetz in Rum und Völs eine Reisezeitverkürzung für eine erhebliche Menge an Relationen in oder aus der Stadt Innsbruck. Dadurch sollte in weiterer Folge der zunehmend stärker genutzte Innsbrucker Hauptbahnhof deutlich entlastet werden.

Aufgrund der kontinuierlich steigenden Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr in den Ballungsräumen und zur weiteren Forcierung umweltgerechter Mobilitätsformen bekennen sich die Vertragsparteien zum fortgesetzten und nachhaltigen Ausbau von Stadtregionalbahnen mit stadtgrenzenüberschreitender Funktion als effizientes Verkehrsmittel in den Ballungsräumen.

Die Innsbruck Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) transportierten im Jahr 2019 69,1 Mio. Fahrgäste.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Kein Abschluss der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol. Daher keine Entlastung der bestehenden Infrastruktur sowie keine zusätzlichen Kapazitäten zur Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage, weil die Regionalbahn sonst nicht errichtet wird.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2026

Evaluierungsunterlagen und -methode: Es sind keine organisatorischen Maßnahmen notwendig.

Ziele

Ziel 1: Durch die Schaffung eines attraktiven Angebots im Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in Form einer Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von, nach sowie durch Innsbruck der ÖPNRV-Marktanteil im Tiroler Zentralraum gesteigert werden.

Beschreibung des Ziels:

Angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von und nach Innsbruck sowie vom Umland durch Innsbruck ins Umland soll der ÖPNRV-Marktanteil im Tiroler Zentralraum gesteigert werden, in dem durch die Errichtung einer Regionalbahn ein attraktives ÖPNRV-Angebot geschaffen wird. Gleichzeitig soll dies eine sinnvolle Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur der Stubaitalbahn und der Innsbrucker Straßenbahn für regionale Verkehrserfordernisse gewährleisten.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
-) Verkehrsüberlastungen, die sich nachteilig auf den Öffentlichen Verkehr im Busbereich auswirken. -) Durch infrastrukturelle Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes im Zentralraum von Innsbruck insbesondere im Abschnitt Hall in Tirol bis Innsbruck Westbahnhof sind zusätzliche Züge auf Grund fehlender Trassen nicht im erforderlichen Ausmaß möglich.	-) Die neue Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum entlastet die bestehende Infrastruktur und schafft zur Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage zusätzliche Kapazitäten. -) Zusätzlich werden die Fahrtbeziehungen sowohl geografisch als auch zeitlich verkürzt. -) Insgesamt steigt durch die neue Regionalbahn der ÖPNRV-Marktanteil im Tiroler Zentralraum.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum

Beschreibung der Maßnahme:

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum betreffend die Errichtung der Regionalbahn, einschließlich der Planung, der Grundeinlöse und des Baus sowie deren Inbetriebsetzung wird abgeschlossen und abgewickelt, um die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum ist noch nicht abgeschlossen und damit ist die Finanzierung des Vorhabens noch nicht gesichert.	Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum ist abgeschlossen, sodass ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des ÖPNRV und einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt

	in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Transferaufwand		6.946	7.085	2.410	0	0

Aufwendungen gesamt	6.946	7.085	2.410	0	0
----------------------------	--------------	--------------	--------------	----------	----------

Die Gesamtkosten beruhen auf der Preisbasis 2020. Sie enthalten einen Risikozuschlag und sind mit 2 v.H. pro Jahr auf das Projektende vorausvalorisiert.

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

– Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Transferkosten		8.354	8.521	2.898	0	0
Kosten gesamt		8.354	8.521	2.898	0	0

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Direkte Leistungen an Unternehmen oder juristische Personen

Veränderungen in der Beschäftigungs- und Einkommenssituation in der betroffenen Institution/dem betroffenen Bereich

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen mehrerer Studien untersucht.

* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010).

** Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie „Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn“ wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

Investitionen in €: 2021: 15.300.000, 2022: 15.606.000, 2023: 5.307.361, Summe: 36.213.361

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *: 2021: 306, 2022: 312, 2023: 106, Summe: 724

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2021: 224, 2022: 228, 2023: 78, Summe: 530

Beschäftigung und Einkommen in den (potenziell) begünstigten Institutionen/Bereichen

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)	Beschäftigte gesamt		Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Relation *)	
F Bau	37.365	256.362	20.229	28.953	69	

*) Das Feld Relation bezeichnet das Verhältnis des Durchschnittseinkommens der Frauen im Vergleich zu dem der Männer in dem jeweiligen Wirtschaftsbereich

Beitrag der Leistungen zur Reduktion von bestehender Ungleichstellung von Frauen und Männern

Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

Nutzerinnen/Nutzer der begünstigten Institutionen sowie mittelbare Leistungsempfängerinnen / Leistungsempfänger der Institution

Im Jahr 2019 hatten die IVB 69,1 Mio. Fahrgäste. Daten zur Geschlechteraufteilung liegen derzeit nicht vor.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%		
alle Nutzer/Innen des IVB-Netzes	0	0	0	0	0	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte	

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt finden sich in der Wirkungsdimension Soziales.

Nachfrageseitige Auswirkungen auf die öffentlichen Investitionen

Eine Studie des Instituts für Höhere Studien schätzte die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab (Institut für Höhere Studien: Volkswirtschaftliche Bewertung der Projekte des Rahmenplans 2009 -2014 in der Betriebsphase; Studie im Auftrag der ÖBB- Infrastruktur Bau AG, Februar 2010). Die Investition von € 1 Mio. führt demzufolge zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um € 1,3 Mio.

Nachfrageseitige Auswirkungen auf den öffentlichen Konsum

Der Zusammenhang zwischen Investitionen und BIP wird im Punkt „Investitionen“ erläutert.

Veränderung der Nachfrage

	in Mio. Euro	2021	2022	2023	2024	2025
Investitionen						
Sonstiger öffentlicher Bau		15,3	15,6	5,3	0,0	0,0
Gesamtinduzierte Nachfrage		15,3	15,6	5,3	0,0	0,0

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2021	2022	2023	2024	2025
Wertschöpfung in Mio. €	19	22	10	3	2
Wertschöpfung in % des BIP	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00
Importe *)	6	6	3	1	1
Beschäftigung (in JBV)	304	346	163	45	24

*) Ein Teil der Nachfrage fließt über Importe an das Ausland ab.

Aufgrund von Studien, die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Investitionen wie folgt darstellen:

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen zweier Studien untersucht.

* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010).

** Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie „Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn“ wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

Investitionen in €: 2021: 15.300.000, 2022: 15.606.000, 2023: 5.307.361, Summe: 36.213.361

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *: 2021: 306, 2022: 312, 2023: 106, Summe: 724

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2021: 224, 2022: 228, 2023: 78, Summe: 530

Angebotsseitige Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Arbeitsangebot bzw. die Arbeitsnachfrage

Die Beschäftigungseffekte der Investitionen wurden bereits im Punkt „gesamtwirtschaftliche Effekte“ erläutert.

Angebotsseitige Auswirkungen auf die Produktivität der Produktionsfaktoren

Im Rahmen der von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie „Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn“ konnte nachgewiesen werden, dass die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastruktur die Produktivität des gesamten Unternehmenssektors erhöht. Mittels eines Kostenfunktionsmodells wurden die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehenden Produktivitätseffekte auf den Unternehmenssektor berechnet, wobei ein quantitatives und/oder qualitatives Mehr an Infrastruktur die Produktionskosten senkt und zugleich die Produktivität erhöht.

Eine dauerhafte Ausweitung des Eisenbahnkapitalstocks um ein Prozent erhöht die gesamtwirtschaftliche Produktivität um 0,1 Prozent. Aus einer initialen Investition in Höhe von 200 Mio. EUR und laufenden wertsichernden Folgeinvestitionen ergibt sich nach Wirksamwerden aller Produktivitätseffekte eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von 300 Mio. EUR pro Jahr. Seit dem Jahr 2000 haben die gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte, die durch die Verfügbarkeit von Schieneninfrastruktur ausgelöst wurden, deutlich zugenommen.

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt via Objekt Modell

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende Beschäftigungseffekte:

Quantitative Auswirkung auf die Beschäftigung (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen), gerundet

Betroffene	2021	2022	2023	2024	2025
------------	------	------	------	------	------

Personengruppe					
unselbständig Beschäftigte	261	298	141	39	20
davon 15 bis unter 25 Jahre	44	49	21	4	2
davon 25 bis unter 50 Jahre	160	181	83	20	9
davon 50 und mehr Jahre	58	68	36	14	10
selbständig Beschäftigte	43	48	22	6	4
Gesamt	304	346	163	45	24

Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer

Diese Auswirkung kann vom BMK nicht abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Siehe Angaben und Erläuterungen im Punkt „Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“, Unterpunkt „Arbeit“ und im Punkt „Nachfrage“, Unterpunkt „Gesamtwirtschaftliche Effekte“.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort

Eine gute Versorgung mit Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für die Sicherung einer guten Standortqualität. Auf die unter Punkt „gesamtwirtschaftliche Effekte“ dargestellten Studien und positiven Auswirkungen wird verwiesen.

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung

in Tsd. €		2021	2022	2023	2024	2025
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		6.946	7.085	2.410		

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2021	2022	2023	2024	2025
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene		6.946	7.085	2.410	0	

Erläuterung der Bedeckung

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Laufende Auswirkungen – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)		2021	2022	2023	2024	2025
Bund		6.946.200,00	7.085.124,00	2.409.542,00		
Länder		8.353.800,00	8.520.876,00	2.897.819,00		
GESAMTSUMME		15.300.000,00	15.606.000,00	5.307.361,00		

Bezeichnung	Körperschaft	2021		2022		2023		2024		2025	
		Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
Finanzierungsbeitrag Bund	Bund	1	6.946.200,00	1	7.085.124,00	1	2.409.542,00				
Finanzierungsbeitrag Land	Länder	1	8.353.800,00	1	8.520.876,00	1	2.897.819,00				

Die Gesamtkosten werden vom Bund in der Höhe von 45,4 v.H. und vom Land Tirol in der Höhe von 54,6 v.H. getragen.

Der Bund leistet seinen Finanzierungsbeitrag nach Maßgabe des Fortschrittes in der Ausführung des Vorhabens unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2021-2023 geplanten Investitionen beginnend mit 2021 in jährlichen Akontierungsraten.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Verwaltungskosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr
Unternehmen	Auswirkungen auf die Phasen des Unternehmenszyklus	Mindestens 500 betroffene Unternehmen
Umwelt	Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen auf den ökologischen oder chemischen Zustand von Seen und Fließgewässern oder - Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe in den Lebensraum im Hinblick auf die Verringerung des Hochwasserschutzes oder des Schutzes vor Muren und Lawinen, Veränderungen hinsichtlich der Produktion von schadstofffreien Lebensmitteln oder Eingriffe in Naturschutzgebiete oder - Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder - Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr
Umwelt	Energie oder Abfall	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder - Änderung des Ausmaßes an gefährlichen Abfällen von mehr als 1 000 Tonnen pro Jahr oder des Ausmaßes an nicht gefährlichen Abfällen, die einer Beseitigung (Deponierung) zuzuführen sind, von mehr als 10 000 Tonnen pro Jahr.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.9 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 798442007).

