

Vorblatt

Ziel(e)

- Der Lückenschluss im innerstädtischen U-Bahn-Netz in Wien durch den Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 soll eine bessere Erschließung der Einzugsbereiche mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln und eine deutliche Entlastung des Bestandsnetzes bewirken. Langfristig soll dadurch ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die zukünftig erwarteten Fahrgastzuwächse von bis zu 30 % im gesamten öffentlichen Personennahverkehrs-Netz (ÖPNV-Netz) Wiens geleistet werden.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn betreffend die Errichtung der U-Bahn (darunter fallen die Planung, die Grundeinlöse und der Bau) und deren Inbetriebsetzung inklusive der Anschaffung der gemäß der Vereinbarung notwendigen Fahrzeuge 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 betragen maximal 5.741 Mio. € (davon entfallen auf die vierte Ausbauphase maximal 2.019 Mio. € und auf die fünfte Ausbauphase maximal 3.722 Mio. €) und werden von den Vertragsparteien (Bund und Land Wien) jeweils im Ausmaß von 50 von Hundert getragen. Die Kostentragung erfolgt dabei auf Basis der tatsächlich angefallenen Kosten.

Die Gesamtkosten enthalten Risikozuschläge und sind vorausvalorisiert. Unter vorausvalorisierten Kosten sind dabei die voraussichtlich zu erwartenden Kosten eines bestimmten Vorhabens in Abhängigkeit vom geplanten Leistungsfortschritt sowie den prognostizierten Indexsteigerungen zu verstehen, sodass diese mit Schätzungenauigkeiten behaftet sind. Für die nachfolgenden Darstellungen wurden die Gesamtkosten entsprechend dem aktuellen Planungsstand über die Projektlaufzeit aufgeteilt und dabei auch die darin enthaltenen Risikozuschläge fiktiv den einzelnen Jahresbeträgen anteilmäßig zugewiesen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die jährliche Nettofinanzierung Gesamt der ersten fünf Jahre (2022 – 2026), die geringer als die jährliche Investitionssumme ausfällt, weil die finanziellen Beiträge des Bundes in jährlichen Raten in der Höhe von 78 Mio. € an das Land Wien geleistet werden. Die Nettofinanzierung des Landes Wien hingegen entspricht dabei jeweils 50 von Hundert der unter diesen Prämissen geschätzten jährlichen Investitionssumme.

Der Unterschiedsbetrag zwischen der Nettofinanzierung Gesamt (jährliche Beiträge des Bundes sowie des Landes Wien) und der geplanten jährlichen Investitionssumme wird durch den Vorfinanzierungsrahmen des Bundes in Höhe von maximal 1.900 Mio. € ausgeglichen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2022	2023	2024	2025	2026
Nettofinanzierung Bund	-78.000	-78.000	-78.000	-78.000	-78.000
Nettofinanzierung Länder	-120.750	-156.110	-172.750	-182.040	-241.115

Nettofinanzierung Gesamt	-198.750	-234.110	-250.750	-260.040	-319.115
---------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

Für den geplanten Ausbaustand wird für das Linienkreuz U2xU5 im Jahr 2035 mit einem Fahrgastpotential von bis zu 300.000 täglichen Nutzer*innen gerechnet. Vertiefende Daten über die Geschlechteraufteilung des Fahrgastpotentials liegen jedoch derzeit nicht vor.

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 €:

bis inkl. 2021: rd. 503 Mio.; 2022: 241,5 Mio., 2023: 312,2 Mio., 2024: 345,5 Mio., 2025: 364,1 Mio., 2026: 482,2 Mio., 2027: 667,2 Mio., 2028: 699,5 Mio., 2029: 664,5 Mio., 2030: 546,0 Mio., 2031: 425,0 Mio., 2032: 307,0 Mio., 2033: 149,0 Mio., 2034: 34,0 Mio.,

Summe: 5.741 Mio. € (davon entfallen auf die vierte Ausbauphase 2.019 Mio. € und auf die fünfte Ausbauphase 3.722 Mio. €)

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro 1 Mio. € -> 20 Personenjahre *: bis inkl. 2021: 10.060; 2022: 4.830, 2023: 6.244, 2024: 6.910, 2025: 7.282, 2026: 9.645, 2027: 13.344; 2028: 13.990; 2029: 13.289; 2030: 10.920; 2031: 8.500; 2032: 6.140; 2033: 2.980; 2034: 680;

Summe: 114.813

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro 68.300 € -> 1 neuer Arbeitsplatz **: bis inkl. 2021: 7.365; 2022: 3.536, 2023: 4.571, 2024: 5.059, 2025: 5.331, 2026: 7.060, 2027: 9.769; 2028: 10.241; 2029: 9.729; 2030: 7.994; 2031: 6.223; 2032: 4.495; 2033: 2.182; 2034: 498;

Summe: 84.051

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 Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn

Einbringende Stelle: BMK
 Vorhabensart: Vereinbarung gem. Art. 15a B-VG
 Laufendes Finanzjahr: 2022
 Inkrafttreten/ 2022
 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 2022 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Bereits im Jahr 2028 werden nach aktueller Prognose über zwei Mio. Menschen in der Stadt Wien leben. Um mit diesem Bevölkerungswachstum Schritt zu halten, muss auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Wien kontinuierlich ausgebaut und verbessert werden.

Durch den Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 erfolgt ein wichtiger Lückenschluss im innerstädtischen U-Bahn-Netz, durch den insbesondere zwei wesentliche Funktionen erfüllt werden, nämlich erstens eine bessere Erschließung der Einzugsbereiche mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln und zweitens eine wesentliche Entlastung des Bestandsnetzes. Die Erschließungsfunktion betrifft dabei vor allem Teile der Bezirke 5, 6, 7 und 10 (durch die Linie U2) sowie der Bezirke 9, 17 und 18 (durch die Linie U5) und zeichnet sich durch attraktive und noch schnellere Verbindungen für die Fahrgäste aus. Im unmittelbaren Einzugsgebiet befinden sich rund 300.000 Einwohner*innen und bis zu 250.000 Arbeitsplätze. Durch das Linienkreuz U2xU5, welches in zwei Baustufen verwirklicht werden soll, werden auch rund 150.000 Ausbildungsplätze in Schulen bzw. an Universitäten mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Die gleichzeitige Entlastungsfunktion wird wiederum durch eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf das gesamte ÖPNV-Netz erreicht und führt dazu, dass einige durch die große Nachfrage bereits stark ausgelastete Abschnitte, bei denen schon derzeit Engpässe bestehen, nachhaltig entlastet werden können.

Der U-Bahn-Ausbau ist aber auch für die Netzstabilität des Wiener ÖPNV-Netzes von großer Bedeutung, da dadurch vor allem in der Wiener Innenstadt stark frequentierte Haltestellen sowie Straßenbahn-, Bus- und U-Bahn-Linien nachhaltig entlastet werden. Die neuen Streckenteile schaffen auch dringend benötigte Kapazitätsreserven, um das Wiener ÖPNV-Netz auch für die nächsten Jahrzehnte fit zu machen. Perspektivisch trägt dies wesentlich dazu bei, dass die Wiener Linien weitere Fahrgastzuwächse von bis zu 30 % im ganzen ÖPNV-Netz bewältigen und damit bis zu 1,3 Mrd. Fahrgäste jährlich befördern können. Im Vergleich dazu transportierten die Wiener Linien im Jahr 2019 rund 961 Mio. Fahrgäste. Im Ergebnis wird den Fahrgästen dadurch auch künftig ein effizientes U-Bahn- und ÖPNV-Gesamtnetz zur Verfügung stehen.

Im Detail betrifft die beschriebene Entlastungsfunktion des Linienkreuzes U2xU5 im U-Bahn-Netz vor allem die Linie U6 und zahlreiche stark frequentierte U-Bahn- bzw. ÖPNV-Knoten (Bahnhof Wien Meidling, Schottentor, Südtiroler Platz/Wien Hauptbahnhof, Stephansplatz). Im Bereich des Sekundärnetzes (Straßenbahn- und Busnetz) werden vor allem die Straßenbahnlinien 6 und 43 sowie die Buslinie 13A entlastet. Dazu kommt, dass die Anzahl der Einpendler*innen aus dem Süden Wiens

laufend steigt. Durch die Verlängerung der Linie U2 in der ersten Baustufe bis zur Station Matzleinsdorfer Platz wird die Erschließung für Einpendler*innen aus dem Süden Wiens deutlich verbessert und deren Reisezeiten verkürzt. Durch die erste Baustufe entstehen weiters bedeutende innerstädtische Umsteigeknoten.

Durch die Verlängerung der Linie U2 in der zweiten Baustufe (Matzleinsdorfer Platz bis Wienerberg) wird die äußerst dicht besiedelte Wohnbebauung im Bereich der Gußriegelstraße hochrangig erschlossen. Die neue U2-Endstation Wienerberg wird dazu das Hochhausviertel am Wienerberg sowie den Standort der österreichischen Gesundheitskasse mit einer leistungsfähigen U-Bahn anbinden.

Die Verlängerung der Linie U5 schafft in der ersten Baustufe eine Erschließung des Viertels rund um Frankhplatz sowie eine Entlastung der Alser Straße und folgend in der zweiten Baustufe eine hochrangige Anbindung für die Bezirke Alsergrund, Hernals und Währing. Die Verlängerung der Linie U5 bis zur Endstelle Hernals entlastet dabei vor allem die Straßenbahnlinie 43, die derzeit eines der höchsten Fahrgastaufkommen aufweist. Die neue U5-Endstation Hernals verknüpft künftig die U-Bahn mit der Vorortelinie der Wiener S-Bahn (S45) sowie mit den dortigen Haltestellen für (Regional-)Buslinien.

Zahlreiche Wegstrecken können somit aufgrund der hochrangigen ÖPNV-Anbindung des Linienkreuzes U2xU5 in kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Entlang der neuen U-Bahn-Strecken erreichen ÖPNV-Nutzer*innen die Innenstadt dadurch bedeutend schneller und umweltfreundlicher als mit dem Auto.

Für den geplanten Ausbaustand werden an Schultagen im Jahr 2035 beispielsweise im Abschnitt Arne-Karlsson-Park bis Frankhplatz (Linie U5) mehr als 100.000 Fahrgäste pro Tag erwartet und aus dem Bezirk Hernals (Linie U5) wird mit rund 70.000 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Auf der Strecke vom Matzleinsdorfer Platz zum Schottentor (Linie U2) gehen die Prognosen von mehr als 100.000 Fahrgästen pro Tag aus. Beim Matzleinsdorfer Platz (Linie U2) werden rund 50.000 Ein- und Aussteiger*innen pro Tag erwartet, wobei davon rund die Hälfte auf Umsteiger*innen von der S-Bahn entfällt.

In Summe wird damit für das gesamte Linienkreuz U2xU5 mit einem durchschnittlichen Fahrgastpotential von bis zu 300.000 täglichen Nutzer*innen gerechnet.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Kein Abschluss der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien. Daher keine hochrangige ÖPNV-Erschließungsfunktion der Linien U2 und U5, keine nachhaltige Entlastung des in Teilbereichen bereits an seine Kapazitätsgrenzen gelangenden Bestandsnetzes der Wiener Linien sowie keine Entspannung des bereits stark ausgelasteten öffentlichen Verkehrsnetzes, das sind derzeit insbesondere die Linien U3, U6, 6, 43, 13A sowie auch ÖPNV-Knoten wie z.B. das Schottentor.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2027

Evaluierungsunterlagen und -methode: Für die interne Evaluierung können Daten der Begleitenden Kontrolle, der Verwendungskontrolle sowie des Berichtswesens herangezogen werden

Ziele

Ziel 1: Der Lückenschluss im innerstädtischen U-Bahn-Netz in Wien durch den Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 soll eine bessere Erschließung der Einzugsbereiche mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln und eine deutliche Entlastung des Bestandsnetzes bewirken. Langfristig soll dadurch ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die zukünftig erwarteten Fahrgastzuwächse von bis zu 30 % im gesamten öffentlichen Personennahverkehrs-Netz (ÖPNV-Netz) Wiens geleistet werden.

Beschreibung des Ziels:

Die Erschließungsfunktion betrifft dabei vor allem Teile der Bezirke 5, 6, 7 und 10 (durch die Linie U2) sowie der Bezirke 9, 17 und 18 (durch die Linie U5) und zeichnet sich durch attraktive und noch schnellere Verbindungen für die Fahrgäste aus. Die gleichzeitige Entlastungsfunktion wird wiederum durch eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf das gesamte ÖPNV-Netz erreicht und führt dazu, dass einige durch die große Nachfrage bereits stark ausgelastete Abschnitte, bei denen schon derzeit

Engpässe bestehen, nachhaltig entlastet werden können. In weiterer Folge wird durch den Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 auch das gesamte Wiener ÖPNV-Netz zukunftsfit gemacht und es wird ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung der nötigen Kapazitäten für die nächsten Jahrzehnte geleistet, sodass künftig weitere Fahrgastzuwächse von bis zu 30 % im ganzen ÖPNV-Netz Wiens bewältigt werden können.

Der Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 erfolgt dabei in zwei Baustufen.

Die Linie U2 wird in der ersten Baustufe aus östlicher Richtung von der Seestadt kommend ab der Station Schottentor eine neue Strecke in Richtung Süden zum Matzleinsdorfer Platz erhalten und bei der Station Rathaus die künftige Linie U5 unterqueren. Die erste Baustufe umfasst folgende Bauabschnitte: U2xU5 Rathaus, U2xU3 Neubaugasse, U2xU4 Pilgramgasse, U2 Reinprechtsdorfer Straße und U2 Matzleinsdorfer Platz (mit Umsteigemöglichkeit zu S-Bahn, Regional- und Fernverkehr). In der zweiten Baustufe erfolgt eine Verlängerung vom Matzleinsdorfer Platz zum Wienerberg, mit den Stationen U2 Gußriegelstraße und U2 Wienerberg.

Die Linie U5 wird in der ersten Baustufe auf der bestehenden Trasse der Linie U2 vom Karlsplatz kommend bei der Station Rathaus mit der neuen Linie U2 verknüpft und in westlicher Richtung in den verkehrsmäßig stark belasteten Bereich bei der Alser Straße bis zum Frankhplatz geführt. Die erste Baustufe umfasst hierfür die Bauabschnitte U5 Frankhplatz, U2xU5 Rathaus und den Umbau der U2-Stammstrecke zur Linie U5. Mit der zweiten Baustufe wird die Linie U5 Richtung Hernals verlängert, es werden die Stationen U5 Arne-Karlsson-Park (Umsteigeknoten zu Straßenbahnlinien), U5xU6 Michelbeuern-AKH, U5 Elterleinplatz und U5 Hernals (mit Umsteigemöglichkeit zur Vorortelinie S45) errichtet.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
In Teilbereichen stößt das Bestandsnetz der Wiener Linien durch starke Auslastungen bereits an seine Kapazitätsgrenzen. Dies sind derzeit insbesondere Abschnitte der Linien U3, U6, 6, 43 und 13A.	Mit dem Linienkreuz U2xU5 wird ein wichtiger Lückenschluss im innerstädtischen U-Bahnnetz gelingen. Die neuen Streckenteile – im Endausbau zwölf neue U-Bahn-Stationen, davon fünf Knotenstationen mit anderen U-Bahn-Linien bzw. der S-Bahn, sowie der Umbau der Station Rathaus zu einer weiteren Knotenstation – schaffen dringend benötigte Kapazitätsreserven, um das Wiener ÖPNV-Netz auch für die nächsten Jahrzehnte leistungsfähig zu halten. -) Die Linie U2 entlastet das Bestandsnetz der Wiener Linien und trägt zu einer hochrangigen ÖPNV-Erschließung bei. Dies wird durch eine neue Strecke in Richtung Süden zum Matzleinsdorfer Platz sowie die anschließende Verlängerung der Linie in das Gebiet am Wienerberg erreicht. -) Die Linie U5 ist mit der Linie U2 in der Station Rathaus verknüpft. Eine Verkehrsentlastung sowie hochwirksame weiträumige Erschließungsfunktion wird durch die Linienführung zunächst bis zum Frankhplatz und in weiterer Folge bis Hernals erreicht. Entsprechend dem Stand der Technik wird die Linie U5 vollautomatisiert geführt.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn

Beschreibung der Maßnahme:

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn betreffend die Errichtung der U-Bahn (darunter fallen die Planung, die Grundeinlöse und der Bau) und deren Inbetriebsetzung inklusive der Anschaffung der gemäß der Vereinbarung notwendigen Fahrzeuge 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 Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn 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 Wien über die Finanzierung der vierten und fünften Ausbauphase der Wiener U-Bahn ist abgeschlossen, sodass ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

(Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang).

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt

	in Tsd. €	2022	2023	2024	2025	2026
Transferaufwand		78.000	78.000	78.000	78.000	78.000
Aufwendungen gesamt		78.000	78.000	78.000	78.000	78.000

Die Gesamtkosten der ersten Baustufe (vierte Ausbauphase) betragen maximal 2.019 Mio. €, davon U2-Süd 1.696 Mio. € und U5 323 Mio. €.

Die Gesamtkosten der zweiten Baustufe (fünfte Ausbauphase) betragen maximal 3.722 Mio. €, davon U2xU5 Verknüpfungsbauwerke 11 Mio. €, U2-Süd 1.520 Mio. € und U5 2.191 Mio. €.

In Summe betragen die Gesamtkosten maximal 5.741 Mio. € und werden von den Vertragsparteien (Bund und Land Wien) jeweils im Ausmaß von 50 von Hundert getragen. Die Kostentragung erfolgt auf Basis der tatsächlich angefallenen Kosten.

Die finanziellen Beiträge des Bundes werden in jährlichen Raten in der Höhe von 78 Mio. € an das Land Wien geleistet.

Der Unterschiedsbetrag zwischen der Summe der jährlichen Beiträge des Bundes sowie des Landes Wien wird durch den Vorfinanzierungsrahmen des Bundes in Höhe von maximal 1.900 Mio. € ausgeglichen.

Die Gesamtkosten beruhen auf der Preisbasis 2020. Sie enthalten Risikozuschläge und sind vorausvalorisiert. Unter vorausvalorisierten Kosten sind dabei die voraussichtlich zu erwartenden Kosten eines bestimmten Vorhabens in Abhängigkeit vom geplanten Leistungsfortschritt sowie den prognostizierten Indexsteigerungen zu verstehen, sodass diese mit Schätzungenauigkeiten behaftet sind.

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

– Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2022	2023	2024	2025	2026
Transferkosten		120.750	156.110	172.750	182.040	241.115
Kosten gesamt		120.750	156.110	172.750	182.040	241.115

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Gemeinden (außer Wien) 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. € 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 €:

bis inkl. 2021: rd. 503 Mio.; 2022: 241,5 Mio., 2023: 312,2 Mio., 2024: 345,5 Mio., 2025: 364,1 Mio., 2026: 482,2 Mio., 2027: 667,2 Mio., 2028: 699,5 Mio., 2029: 664,5 Mio., 2030: 546,0 Mio., 2031: 425,0 Mio., 2032: 307,0 Mio., 2033: 149,0 Mio., 2034: 34,0 Mio.,

Summe: 5.741 Mio. € (davon entfallen auf die vierte Ausbauphase 2.019 Mio. € und auf die fünfte Ausbauphase 3.722 Mio. €)

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro 1 Mio. € -> 20 Personenjahre *: bis inkl. 2021: 10.060; 2022: 4.830, 2023: 6.244, 2024: 6.910, 2025: 7.282, 2026: 9.645, 2027: 13.344; 2028: 13.990; 2029: 13.289; 2030: 10.920; 2031: 8.500; 2032: 6.140; 2033: 2.980; 2034: 680;

Summe: 114.813

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro 68.300 € -> 1 neuer Arbeitsplatz **: bis inkl. 2021: 7.365; 2022: 3.536, 2023: 4.571, 2024: 5.059, 2025: 5.331, 2026: 7.060, 2027: 9.769; 2028: 10.241; 2029: 9.729; 2030: 7.994; 2031: 6.223; 2032: 4.495; 2033: 2.182; 2034: 498;

Summe: 84.051

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

Die Wiener Linien transportierten im Jahr 2019 insgesamt rund 961 Mio. Fahrgäste. Der Ausbau des Linienkreuzes U2xU5 trägt wesentlich dazu bei, dass die Wiener Linien weitere Fahrgastzuwächse von bis zu 30 % im ganzen ÖPNV-Netz Wiens bewältigen und damit bis zu 1,3 Mrd. Fahrgäste jährlich befördern können.

Für den geplanten Ausbaustand wird für das Linienkreuz U2xU5 im Jahr 2035 mit einem Fahrgastpotential von bis zu 300.000 täglichen Nutzer*innen gerechnet. Vertiefende Daten über die Geschlechteraufteilung des Fahrgastpotentials liegen jedoch derzeit nicht vor.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%	
alle Nutzer*innen des Wiener Linien Netzes: Anzahl Personen (pro Tag): 300.000	0		0	0	0	0	Für den geplanten Ausbaustand wird im Jahr 2035 mit bis zu 300.000 täglichen Nutzer*innen gerechnet.

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. €	2022	2023	2024	2025	2026
Investitionen						
Sonstiger öffentlicher Bau		241,5	312,2	345,5	364,1	482,2
Gesamtinduzierte Nachfrage		241,5	312,2	345,5	364,1	482,2

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

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2022	2023	2024	2025	2026
Wertschöpfung in Mio. €	300	423	496	542	704
Wertschöpfung in % des BIP	0,10	0,14	0,16	0,17	0,22
Importe *)	89	123	143	156	206
Beschäftigung (in JBV)	4.792	6.777	7.932	8.655	11.224

*) 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. € 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 €:

bis inkl. 2021: rd. 503 Mio.; 2022: 241,5 Mio., 2023: 312,2 Mio., 2024: 345,5 Mio., 2025: 364,1 Mio., 2026: 482,2 Mio., 2027: 667,2 Mio., 2028: 699,5 Mio., 2029: 664,5 Mio., 2030: 546,0 Mio., 2031: 425,0 Mio., 2032: 307,0 Mio., 2033: 149,0 Mio., 2034: 34,0 Mio.,

Summe: 5.741 Mio. € (davon entfallen auf die vierte Ausbauphase 2.019 Mio. € und auf die fünfte Ausbauphase 3.722 Mio. €)

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro 1 Mio. € -> 20 Personenjahre *: bis inkl. 2021: 10.060; 2022: 4.830, 2023: 6.244, 2024: 6.910, 2025: 7.282, 2026: 9.645, 2027: 13.344; 2028: 13.990; 2029: 13.289; 2030: 10.920; 2031: 8.500; 2032: 6.140; 2033: 2.980; 2034: 680;

Summe: 114.813

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro 68.300 € -> 1 neuer Arbeitsplatz **: bis inkl. 2021: 7.365; 2022: 3.536, 2023: 4.571, 2024: 5.059, 2025: 5.331, 2026: 7.060,

2027: 9.769; 2028: 10.241; 2029: 9.729; 2030: 7.994; 2031: 6.223; 2032: 4.495; 2033: 2.182; 2034: 498;

Summe: 84.051

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. € und laufenden wertsichernden Folgeinvestitionen ergibt sich nach Wirksamwerden aller Produktivitätseffekte eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von 300 Mio. € 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 Personengruppe	2022	2023	2024	2025	2026
unselbständig Beschäftigte	4.118	5.830	6.826	7.448	9.654
davon 15 bis unter 25 Jahre	692	960	1.105	1.189	1.542
davon 25 bis unter 50 Jahre	2.519	3.546	4.126	4.472	5.787
davon 50 und mehr Jahre	908	1.324	1.596	1.787	2.325
selbständig Beschäftigte	674	947	1.106	1.207	1.570
Gesamt	4.792	6.777	7.932	8.655	11.224

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. €			2022	2023	2024	2025	2026
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag			78.000	78.000	78.000	78.000	78.000

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2022	2023	2024	2025	2026
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene		78.000	78.000	78.000	78.000	78.000

Erläuterung der Bedeckung

Die finanziellen Beiträge des Bundes werden in jährlichen Raten in der Höhe von 78 Mio. € an das Land Wien geleistet. Die Bedeckung ist innerhalb des bestehenden BFRG sichergestellt.

Die Gesamtkosten betragen maximal 5.741 Mio. € (davon entfallen auf die vierte Ausbauphase maximal 2.019 Mio. € und auf die fünfte Ausbauphase maximal 3.722 Mio. €) und werden von den Vertragsparteien (Bund und Land Wien) jeweils im Ausmaß von 50 von Hundert getragen. Die Kostentragung erfolgt dabei auf Basis der tatsächlich angefallenen Kosten.

Die Gesamtkosten enthalten Risikozuschläge und sind vorausvalorisiert. Unter vorausvalorisierten Kosten sind dabei die voraussichtlich zu erwartenden Kosten eines bestimmten Vorhabens in Abhängigkeit vom geplanten Leistungsfortschritt sowie den prognostizierten Indexsteigerungen zu verstehen, sodass diese mit Schätzungenauigkeiten behaftet sind. Für die nachfolgenden Darstellungen wurden die Gesamtkosten entsprechend dem aktuellen Planungsstand über die Projektlaufzeit aufgeteilt und dabei auch die darin enthaltenen Risikozuschläge fiktiv den einzelnen Jahresbeträgen anteilmäßig zugewiesen.

Der Unterschiedsbetrag zwischen den jährlichen Gesamtkosten und der Summe der jährlichen Beiträge des Bundes sowie des Landes Wien wird durch den Vorfinanzierungsrahmen des Bundes in Höhe von maximal 1.900 Mio. € ausgeglichen.

Festzuhalten ist, dass die Finanzierung durch den Bund für das Linienkreuz U2xU5 – je nach Entwicklung der tatsächlich angefallenen Kosten – die nachfolgend dargestellten 30 Jahre um bis zu 4 Jahre (bis zum Erreichen des absoluten Deckelungsbetrages iHv. 5.741 Mio. €) überschreiten oder aber auch unterschreiten kann.

Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2022	2023	2024	2025	2026
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder	120.750.000,00	156.110.000,00	172.750.000,00	182.040.000,00	241.115.000,00
GESAMTSUMME	198.750.000,00	234.110.000,00	250.750.000,00	260.040.000,00	319.115.000,00
Körperschaft (Angaben in €)	2027	2028	2029	2030	2031
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder	333.595.000,00	349.740.000,00	332.235.000,00	273.000.000,00	212.500.000,00
GESAMTSUMME	411.595.000,00	427.740.000,00	410.235.000,00	351.000.000,00	290.500.000,00
Körperschaft (Angaben in €)	2032	2033	2034	2035	2036
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder	153.500.000,00	74.500.000,00	17.000.000,00		
GESAMTSUMME	231.500.000,00	152.500.000,00	95.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Körperschaft (Angaben in €)	2037	2038	2039	2040	2041
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder					
GESAMTSUMME	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Körperschaft (Angaben in €)	2042	2043	2044	2045	2046
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder					
GESAMTSUMME	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Körperschaft (Angaben in €)	2047	2048	2049	2050	2051
Bund	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00	78.000.000,00
Länder					

GESAMTSUMME			78.000.000,00		78.000.000,00		78.000.000,00		78.000.000,00		78.000.000,00
			2022		2023		2024		2025		2026
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder	1	120.750.000,00	1	156.110.000,00	1	172.750.000,00	1	182.040.000,00	1	241.115.000,00
			0		0		0		0		0
			2027		2028		2029		2030		2031
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder	1	333.595.000,00	1	349.740.000,00	1	332.235.000,00	1	273.000.000,00	1	212.500.000,00
			0		0		0		0		0
			2032		2033		2034		2035		2036
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder	1	153.500.000,00	1	74.500.000,00	1	17.000.000,00				
			0								
			2037		2038		2039		2040		2041
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder										
			2042		2043		2044		2045		2046
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)

jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder										
			2047		2048		2049		2050		2051
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
jährliche Rate des Bundes	Bund	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00	1	78.000.000,00
Beitrag Land Wien	Länder										

Die finanziellen Beiträge des Bundes werden in jährlichen Raten in der Höhe von 78 Mio. € an das Land Wien geleistet.

Festzuhalten ist, dass die Finanzierung durch den Bund für das Linienkreuz U2xU5 – je nach Entwicklung der tatsächlich angefallenen Kosten – die oben dargestellten 30 Jahre um bis zu 4 Jahre (bis zum Erreichen des absoluten Deckelungsbetrages iHv. 5.741 Mio. €) überschreiten oder aber auch unterschreiten kann. Für die obige Darstellung wurde die im WFA-Tool maximal zulässige Darstellungsdauer von 30 Jahren gewählt.

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 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 379828649).

