

## Vorblatt

### Ziele

Ziel 1: Steigerung des ÖPNRV-Marktanteils in der Hauptstadtregion Linz durch den Bau des innerstädtischen Abschnitts der Regionalstadtbahn

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz

### Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Gesamtwirtschaft

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre:

	in Tsd. €	2024	2025	2026	2027	2028
Nettofinanzierung Bund	-1.402	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509	
Nettofinanzierung Länder	-886	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509	
Nettofinanzierung Gemeinden	0	0	0	0	0	
Nettofinanzierung SV-Träger	0	0	0	0	0	
<b>Nettofinanzierung Gesamt</b>	<b>-2.288</b>	<b>-9.820</b>	<b>-16.334</b>	<b>-50.804</b>	<b>-233.018</b>	

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2024	2025	2026	2027	2028
	0	0	0	0	0

Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

### Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

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

## **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine

### **Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

#### **Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung des Baus der Regionalstadtbahn Linz**

Einbringende Stelle: BMK

Titel des Vorhabens: Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung des Baus der Regionalstadtbahn Linz

Vorhabensart:	Vereinbarung gem. Art. 15a B-VG	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2024
Erstellungsjahr:	2024	Letzte Aktualisierung:	15. Mai 2024

### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2024)

### **Problemanalyse**

#### **Problemdefinition**

Für rund 29 % der täglich aus dem Norden von Linz einströmenden KFZ (das sind 93.000 KFZ der insgesamt 320.000 KFZ an allen Haupteinfallstraßen, 2023) besteht keine attraktive Mobilitätsalternative in Form einer staunabhangigen, leistungsfähigen und/oder umsteigefreien Schienenverbindung. Die Mühlkreisbahn wird als Inselstrecke betrieben und verfügt über keine durchgehende Schienenverbindung zum Linzer Hauptbahnhof, wodurch deren Verkehrspotentiale nicht ausgeschöpft werden können. Aus dem Raum Gallneukirchen besteht Richtung Linz mit der Autobahn A7 eine hochrangige Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, aber kein direktes leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel. Die einzige Straßenbahnachse, die die Stadt von Norden nach Süden durchquert, hat mit rund 42.000 Fahrgästen (2017) auf der zentralen Nibelungenbrücke die Kapazitätsgrenze erreicht. Den stärksten Innenstadtquerschnitt auf Höhe der Goethekreuzung durchfahren täglich rund 60.000 Fahrgäste. Die Regionalbusverkehre wurden zwar durch die zuständigen Gebietskörperschaften qualitativ aufgewertet, kapazitiv gestärkt und werden teilweise als Schnellbusse geführt, bieten aber aufgrund unzureichender Maßnahmen im Straßenraum in der Kernstadt (Bevorrangungen, Busspuren) kaum Reisezeitvorteile und stauen mit dem motorisierten Individualverkehr mit. Das Bussystem hat die kapazitive Belastungsgrenze erreicht, ein weiterer Ausbau ist wirtschaftlich nicht mehr vertretbar.

Ferner ist in der Hauptstadtregion Linz ein annähernd konstanter Zuwachs an KFZ-Fahrten im Zulauf der Straßenverkehrsachsen an den Zählstellen der oberösterreichischen Landesregierung zu verzeichnen. Der jährliche Zuwachs an KFZ-Fahrten beträgt auf den nordöstlichen, nördlichen bzw. nordwestlichen Stadteinfahrten im Zeitraum 2015-2019 durchschnittlich rund 0,5 bis 1,0 %. An einzelnen Zählstellen (z.B. am Querschnitt A7) betrug der jährliche Zuwachs in diesem Zeitraum sogar 1,6 %. Im Zeitraum 2020 – 2023 wurde diese Verkehrsentwicklung ua. durch den Einfluss von COVID19 gebremst. Aktuell zeigen die Verkehrszahlen annähernd die Belastungswerte wie 2019.

Auch der PKW-Bestand und somit die Verfügbarkeit im Einzugsbereich der geplanten Strecken hat in den letzten Jahren signifikant zugenommen. So war in den Bezirken Rohrbach, Urfahr-Umgebung und Freistadt im Zeitraum 2015-eine jährliche Zunahme des PKW-Bestands um 1,2 – 1,6 % zu verzeichnen.

Eine aktuelle verfügbare Bestandsstatistik für das Jahr 2022 zeigen, dass der PKW-Bestand seit 2020 um 1,2 % angestiegen ist.

Das Straßennetz im Großraum Linz stößt bereits an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit

Zentrales Ziel ist daher die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten im stauunabhängigen und leistungsfähigen Schienenverkehr, um für die Nutzer und Nutzerinnen des motorisierten Individualverkehrs aus dem nördlichen Umland von Linz eine attraktive Alternative im öffentlichen Nahverkehr zu schaffen.

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 Regionalstadtbahnen mit stadtgrenzenüberschreitender Wirkung als effizientes Verkehrsmittel in den Ballungsräumen. Die vorgeschlagene Regionalstadtbahn fügt sich in ein längerfristiges Zielbild zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Hauptstadtregion Linz ein.

Das Fahrgastpotential für den geplanten Ausbaustand im Jahr 2030 (unter Einbeziehung des geplanten O-Bus-Ausbaus) beträgt an der Innenstadtdurchbindung 32.700 Fahrgäste/Tag (Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR) vom 6.3.2020).

Laut einem Bericht des ÖIR vom 28.3.2024 vernetzt die Infrastruktur der Regionalstadtbahn Linz einen Agglomerationsraum, für den im Jahr 2040 rund 569.400 Einwohner prognostiziert werden. Insgesamt wird angenommen, dass die Anzahl der Einwohner in diesem Raum im Zeitraum 2023-2040 um rund 8% steigt.

Im Haltestelleneinzugsbereich der bestehenden Mühlkreisbahn Aigen-Schlägl bis Linz Stadtgrenze werden im Jahr 2040 in Summe rund 40.800 Menschen leben.

Im Haltestelleneinzugsbereich der bestehenden Linzer Lokalbahn (Peuerbach/Neumarkt-Kallham bis Linz Stadtgrenze) werden im Jahr 2040 in Summe rund 77.800 Menschen leben.

Im Haltestelleneinzugsbereich der geplanten Bahnlinie von Gallneukirchen bzw. Pregarten bis Linzer Stadtgrenze im Jahr 2040 in Summe rund 32.800 Menschen leben.

Insgesamt werden somit 151.400 Menschen erschlossen. Unter Einbeziehung der jeweils ersten Haltestelle im Linzer Stadtgebiet würde sich dieser Wert mehr als verdoppeln.

### **Nullszenario und allfällige Alternativen**

Kein Abschluss der Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich. Daher keine Errichtung der für die Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage erforderlichen Infrastruktur.

### **Interne Evaluierung**

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2029

Datenlieferung durch die Stadt Linz bzw. dem Land Oberösterreich.

## Ziele

### **Ziel 1: Steigerung des ÖPNRV-Marktanteils in der Hauptstadtregion Linz durch den Bau des innerstädtischen Abschnitts der Regionalstadtbahn**

Beschreibung des Ziels:

Zentrale Voraussetzung für die Erreichung dieses Ziels ist die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten im stauunabhängigen und leistungsfähigen Schienenverkehr, um für die Nutzer und Nutzerinnen des Motorisierten Individualverkehrs aus dem nördlichen Umland von Linz eine attraktive Alternative im öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Mit der Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Hauptbahnhof als S-Bahnlinie S6 und der Schaffung einer Schienenachse vom geplanten Nahverkehrsknoten Science-Park/Johannes-Kepler-Universität zum Hauptbahnhof als S-Bahnlinie S7 (gemeinsame Streckenführung zwischen Urfahr-Ost und Hauptbahnhof) soll ein entsprechend attraktives Angebot für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) in der Hauptstadtregion Linz geschaffen werden. Gleichzeitig wird im Sinne eines Gesamtkonzeptes für den öffentlichen Personennahverkehr, dessen Nutzung gefördert werden soll, die Gewährleistung eines interessensangleichenden, technisch, verkehrlich und wirtschaftlich funktionierenden Parallelbetriebs der Regional-Stadtbahn Linz und der O-Busachse Linz zur Wahrung des öffentlichen Interesses angestrebt. Ferner sollen die stadtregionalen Erreichbarkeiten verbessert und aufkommensstarke Standorte durch einen leistungsfähigen Personennahverkehr zusätzlich erschlossen werden. Schließlich soll eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Verkehrswende) erfolgen. Durch die damit verbundene Reduktion von verkehrsinduzierten Emissionen, insbesondere durch Lärm und Luftsabstoffe, wird ein Beitrag zur Erreichung der Klimaziele 2040 geleistet.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz

Wie sieht Erfolg aus:

---

#### Indikator 1 [Meilenstein]: Errichtung der innerstädtischen Abschnitte der Regionalstadtbahn

---

Ausgangszustand: 2024-03-01

Detailplanungen für die Errichtung der Regionalstadtbahn liegen vor. Die Errichtung der innerstädtischen Abschnitte der Regionalstadtbahn kann jedoch nicht realisiert werden.

Zielzustand: 2029-01-01

Die Errichtung der innerstädtischen Abschnitte der Regionalstadtbahn ist im Gang.

---

## Maßnahmen

### **Maßnahme 1: Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz**

Beschreibung der Maßnahme:

Die Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz wird abgeschlossen und abgewickelt, um die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Umsetzung von:

Ziel 1: Steigerung des ÖPNRV-Marktanteils in der Hauptstadtregion Linz durch den Bau des innerstädtischen Abschnitts der Regionalstadtbahn

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Vereinbarung über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz

---

Ausgangszustand: 2024-03-01

Die Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz ist noch nicht abgeschlossen und damit ist die Finanzierung des Baus erforderlichen Infrastruktur noch nicht gesichert.

---

Zielzustand: 2029-01-01

Die Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Errichtung der Regionalstadtbahn Linz ist abgeschlossen, sodass die Finanzierung des Baus der erforderlichen Infrastruktur gesichert ist.

---

## Abschätzung der Auswirkungen

### Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

#### **Ergebnishaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)**

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

in Tsd. €	Summe	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Erträge</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
<b>Aufwendungen</b>	<b>312.264</b>	<b>2.288</b>	<b>9.820</b>	<b>16.334</b>	<b>50.804</b>	<b>233.018</b>
davon Bund	156.390	1.402	4.910	8.167	25.402	116.509
davon Länder	155.874	886	4.910	8.167	25.402	116.509
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
<b>Nettoergebnis</b>	<b>-312.264</b>	<b>-2.288</b>	<b>-9.820</b>	<b>-16.334</b>	<b>-50.804</b>	<b>-233.018</b>
davon Bund	-156.390	-1.402	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509
davon Länder	-155.874	-886	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

#### **Finanzierungshaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)**

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

in Tsd. €	Summe	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Einzahlungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
<b>Auszahlungen</b>	<b>312.264</b>	<b>2.288</b>	<b>9.820</b>	<b>16.334</b>	<b>50.804</b>	<b>233.018</b>
davon Bund	156.390	1.402	4.910	8.167	25.402	116.509
davon Länder	155.874	886	4.910	8.167	25.402	116.509
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
<b>Nettofinanzierung</b>	<b>-312.264</b>	<b>-2.288</b>	<b>-9.820</b>	<b>-16.334</b>	<b>-50.804</b>	<b>-233.018</b>
davon Bund	-156.390	-1.402	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509
davon Länder	-155.874	-886	-4.910	-8.167	-25.402	-116.509
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

### Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2024	2025	2026	2027	2028
	0	0	0	0	0

Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

### Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

#### Veränderung der Nachfrage

	in Mio. Euro	2024	2025	2026	2027	2028
Investitionen privat						
Wohnbau						
Sonstiger Bau						
Ausrüstung						
Fahrzeuge						
Sonstige Investitionen						
Investitionen öffentlich						
Wohnbau						
Sonstiger Bau	2,29	9,82	16,33	50,80	233,018	
Ausrüstung						
Fahrzeuge						
Sonstige Investitionen						
Konsum Privat						
Konsum Öffentlich						
Transfer						
Alle Haushalte						
Ausland						
(private) Unternehmen						
Exporte						
<b>Gesamtinduzierte Nachfrage</b>	<b>2,29</b>	<b>9,82</b>	<b>16,33</b>	<b>50,80</b>	<b>233,02</b>	

Unter Verwendung des vom Institut für höhere Studien (IHS) eigens für die WFA entwickelten dynamischen Gleichgewichtsmodells ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2024	2025	2026	2027	2028
Wertschöpfung in Mio. €	16,92	22,08	26,22	34,46	108,85
Wertschöpfung in % des BIP	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02
Importe	5,54	5,78	6,07	6,15	23,91

Beschäftigung (in JBV)	452,30	424,13	330,71	266,18	2.055,82
------------------------	--------	--------	--------	--------	----------

#### Erläuterung zu den gesamtwirtschaftlichen Effekten

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.

#### Angebotsseitige Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Arbeitsangebot bzw. die Arbeitsnachfrage

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 €: 2024: 1,77 Mio.; 2025: 9,82 Mio.; 2026: 16,34 Mio.; 2027: 50,80 Mio.; 2028: 233,02 Mio.; 2029: 252,05 Mio.; 2030: 181,33 Mio.; 2031: 105,49 Mio.; 2032: 87,61 Mio.; Summe 2024 bis 2032: 938,226 Mio.; Summe 2022 bis 2032: 939,258 Mio.

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*:

2024: 35; 2025: 196; 2026: 327; 2027: 1.016; 2028: 4.660; 2029: 5.041; 2030: 3.627; 2031: 2.110; 2032: 1.752; Summe 2024 bis 2032: 18.765; Summe 2022 bis 2032: 18.785

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*: 2024: 26; 2025: 144; 2026: 239; 2027: 744; 2028: 3.412; 2029: 3.690; 2030: 2.655; 2031: 1.545; 2032: 1.283; Summe 2024 bis 2032: 13.737; Summe 2022 bis 2032: 13.752

#### Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort

Positiver Standorteffekt durch verbesserte Verkehrsverbindungen in der Hauptstadtregion Linz durch leistungsfähige Schienenverkehrsverbindungen mit dem Umland.

## Auswirkungen auf die Umwelt

### Auswirkungen auf Luft oder Klima

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Emissionen von Staub, Stickstoffoxiden oder Treibhausgasen

Erläuterung:

Laut Schätzungen des Umweltbundesamts vom November 2023 soll das Gesamtprojekt nach Inbetriebnahme eine Reduktion von rund 20.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr bewirken. Mit der gegenständlichen Vereinbarung wird jedoch nur ein Teil der dafür erforderlichen Infrastruktur errichtet. Eine Inbetriebnahme dieses Projekts ist aus heutiger Sicht für das Jahr 2032 vorgesehen, weitere Ausbauprojekte sind zusätzlich erforderlich und zur tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung sind zusätzlich auch entsprechende Schienenpersonenverkehrsleistungen von Bund und Land zu bestellen.

Die gegenständliche Vereinbarung schafft somit zwar eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung dieses Gesamtziels. Zur Erreichung des oben angegebenen Gesamtziels sind jedoch eine Reihe zusätzlicher Maßnahmen erforderlich. Angesichts des langen Prognosezeitraums ist die oben angegebene CO<sub>2</sub>-Einsparung zudem aus heutiger Sicht mit erheblichen Unsicherheiten verbunden.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### **Bedeckung Bund**

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Tsd. €)

	in Tsd. €	2024	2025	2026	2027	2028
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		1.402	4.910	8.167	25.402	116.509
Einsparungen / reduzierte Auszahlungen		0	0	0	0	0
 Bedeckung erfolgt durch	 Betroffenes Detailbudget	 Aus Detailbudget	 2024	 2025	 2026	 2027
gem. BFG bzw. BFRG	410202 Schiene		1.402	4.910	8.167	25.402
						116.509

Erläuterung zur Bedeckung:

Die finanzielle Bedeckung ist im DB 410202 gegeben.

Die Gesamtkosten werden vom Bund in der Höhe von 50 v.H. und vom Land Oberösterreich in der Höhe von 50 v.H. getragen.

Die Stadt Linz leistet einen einmaligen Finanzierungsbeitrag iHv 50 Mio. €, der dem Finanzierungsanteil des Landes gutgeschrieben wird.

Der Bund hat seinen Finanzierungsbeitrag unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2022 bis 2032 vorgesehenen Planungen, Grundstückseinnlösen und Baumaßnahmen beginnend mit 2024 in jährlichen Akontierungsraten an das Land Oberösterreich zu leisten.

Das Land Oberösterreich leitet diese Gesamtfinanzierung (= Summe der Finanzierungsbeiträge Bund und Land OÖ) an die Schiene OÖ GmbH weiter, die vom Land Oberösterreich mit der konkreten Projektumsetzung beauftragt wurde.

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

11 von 15

**Transferaufwand**

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2024	2025	2026	2027	2028
Bund	1.402	4.910	8.167	25.402	116.509
Länder	886	4.910	8.167	25.402	116.509
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>2.288</b>	<b>9.820</b>	<b>16.334</b>	<b>50.804</b>	<b>233.018</b>

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2029	2030	2031	2032
Bund	126.023	90.664	52.745	43.806
Länder	126.023	90.664	52.745	43.806
Gemeinden				
Sozialversicherungsträger				
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>252.046</b>	<b>181.328</b>	<b>105.490</b>	<b>87.612</b>

Bezeichnung	in €		2024		2025		2026		2027		2028	
	Körperschaft	Empf.	Aufwand									

Finanzierungsbeitrag Bund g Bund (Akontierungsraten)	1 1.402.000,00	1 4.910.000,00	1 8.167.000,00	1 25.402.000,00	1 116.509.000,00
Finanzierungsbeitrag Länder g Land OÖ	1 886.000,00	1 4.910.000,00	1 8.167.000,00	1 25.402.000,00	1 116.509.000,00

Bezeichnung	Körperschaft	2029		2030		2031		2032	
		Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
Finanzierungsbeitrag Bund g Bund (Akontierungsraten)		1 126.023.000,00	0		1 90.664.000,00		1.00 52.745.000,00		1 43.806.000,00
Finanzierungsbeitrag Länder g Land OÖ		1 126.023.000,00	0		1 90.664.000,00		1.00 52.745.000,00		1 43.806.000,00

Grundsätzlich werden die Gesamtkosten (iHv 939,258 Mio. €) vom Bund in der Höhe von 50 v.H. und vom Land Oberösterreich in der Höhe von 50 v.H. getragen.

Die Stadt Linz leistet einen einmaligen Finanzierungsbeitrag iHv 50 Mio. €, der dem Finanzierungsanteil des Landes gutgeschrieben wird.

Der Bund hat seinen Finanzierungsbeitrag unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2022 bis 2032 vorgesehenen Planungen, Grundstückseinlösen und Baumaßnahmen beginnend mit 2024 in jährlichen Akontierungsraten an das Land Oberösterreich zu leisten.

Das Land Oberösterreich leitet diese Gesamtfinanzierung (= Summe der Finanzierungsbeiträge Bund und Land OÖ) an die Schiene OÖ GmbH weiter, die vom Land Oberösterreich mit der konkreten Projektumsetzung beauftragt wurde.

Anmerkung zu den Zahlungen der Jahre 2022 und 2023, die in der gegenständlichen WFA nicht abgebildet sind:

Bund und Land Oberösterreich haben sich darauf geeinigt, dass das Land OÖ die Planungen für das Vorprojekt (VP) Bauabschnitt 6 vorfinanziert (betrifft die Jahre 2022 und 2023) und der Bund dies erst im Rahmen der 15a Vereinbarung – teilweise rückwirkend – abgelten wird. Da die diesbezüglichen Planungskosten bereits seit dem Jahr 2022 angefallen sind, zahlt der Bund seine diesbezüglichen Finanzierungsbeiträge erst im Jahr 2024.

Daher ist der Finanzierungsbeitrag des Bundes (Transferaufwand) im Jahr 2024 höher als jener des Landes OÖ. Ab dem Jahr 2025 sind die Finanzierungsbeiträge von Bund und Land OÖ deckungsgleich.



### **Angaben zur Wesentlichkeit**

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

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Umwelt	Luft oder Klima	<ul style="list-style-type: none"><li>- Veränderung der gesamtösterreichischen Emissionen der Feinstaubfraktion PM10 um mehr als 3,5 Tonnen pro Jahr oder von Stickstoffoxiden um mehr als 14 Tonnen pro Jahr oder</li><li>- Änderung der Treibhausgasemissionen um 10 000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr</li></ul>

#### Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.021

Schema: BMF-S-WFA-v.1.9

Deploy: 2.8.8.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 15.05.2024 12:40:10

WFA Version: 1.5

OID: 2408

A0|B0|C0|D0|G2|H0

