

Vorblatt

Ziel(e)

- Durch die langfristige Schaffung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in der Hauptstadtregion Linz soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs insbesondere aus dem Norden von Linz der ÖPNRV-Marktanteil gesteigert werden. Als erster Schritt in diese Richtung ist die Einreichplanung der Innensstadtdurchbindung und das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof) zu vereinbaren.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte Linz

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte wird abgeschlossen und abgewickelt, um die Planung der erforderlichen 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 werden vom Bund in der Höhe von 50 v.H. und vom Land Oberösterreich in der Höhe von 50 v.H. getragen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Nettofinanzierung Bund	-270	-1.772	-3.387	-3.092	-3.169
Nettofinanzierung Länder	-270	-1.772	-3.387	-3.092	-3.169
Nettofinanzierung Gesamt	-540	-3.544	-6.774	-6.184	-6.338

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

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

Daten zur Geschlechteraufteilung liegen derzeit nicht vor.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen:

Derzeit keine Abschätzung möglich, weil nur die Planung der Stadtregionalbahnprojekte finanziert wird.

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 Oberösterreich über die Finanzierung von Straßenbahnausbauvorhaben in Linz

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

Für rund 27 % der täglich aus dem Norden von Linz einströmenden PKW (das sind 84.000 PKW der insgesamt 312.000 PKW an allen Haupteinfallstraßen, 2019) besteht keine attraktive Mobilitätsalternative in Form einer stauunabhängigen, 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 Innenstadtdurchschnitt 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 (Bevorzugungen, Busspuren) kaum Reisezeitvorteile und stauen mit dem motorisierten Individualverkehr mit.

Ferner ist in der Hauptstadtregion Linz ein annähernd konstanter Zuwachs an PKW-Fahrten im Zulauf der Straßenverkehrsachsen an den Zählstellen der oberösterreichischen Landesregierung zu verzeichnen. Der jährliche Zuwachs an PKW-Fahrten beträgt auf den nordöstlichen, nördlichen bzw. nordwestlichen Stadteinfahrten im Zeitraum 2015-2020 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 %.

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 2015-2020 eine jährliche Zunahme des PKW-Bestands um 1,2 – 1,6 % zu verzeichnen.

Beide Faktoren führen zu einer zunehmend häufigen Überlastung des Straßennetzes in der Hauptstadtregion.

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 Stadtreionalbahn 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 Innestadtdurchbindung 32.700 Fahrgäste/Tag (ÖIR-Studie vom 6.3.2020).

Zur Anzahl der Pendler im engeren Einzugsbereich der geplanten S-Bahnstrecken liegen folgende Daten vor, wobei die Raumabgrenzung des Einzugsbereiches analog der ÖIR Studie erfolgt:

Die im Einzugsbereich der S6 „Abschnitt Puchenu – Rottenegg“ liegenden Gemeinden Puchenu, Ottensheim, Walding und St. Gotthard im Mühlkreis haben in Summe 14.684 Einwohner. Auf Grundlage der zum Stichtag 31.10.2018 verfügbaren Daten können in diesen Gemeinden potentiell insgesamt 2.225 Einpendler und 5.837 Auspendler von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren.

Die im Einzugsbereich der S6 „Abschnitt Rottenegg – Kleinzell“ liegenden Gemeinden Herzogsdorf, St. Martin im Mühlkreis und Kleinzell im Mühlkreis haben in Summe 8.062 Einwohner. Auf Grundlage der zum Stichtag 31.10.2018 verfügbaren Daten können in diesen Gemeinden potentiell insgesamt 1.323 Einpendler und 3.313 Auspendler von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren.

Die im Einzugsbereich der S7 „Abschnitt Engerwitzdorf – Gallneukirchen“ liegenden Gemeinden Engerwitzdorf und Gallneukirchen haben in Summe 15.388 Einwohner. Auf Grundlage der zum Stichtag 31.10.2018 verfügbaren Daten können in diesen Gemeinden potentiell insgesamt 3.582 Einpendler und 6.466 Auspendler von diesem verbesserten ÖV-Angebot profitieren.

Die im Einzugsbereich der S7 „Abschnitt Gallneukirchen – Pregarten“ liegenden Gemeinden Unterweikersdorf, Hagenberg im Mühlkreis, Pregarten und Wartberg ob der Aist haben in Summe 14.743 Einwohner. Auf Grundlage der zum Stichtag 31.10.2018 verfügbaren Daten können in diesen Gemeinden potentiell insgesamt 3.297 Einpendler und 6.246 Auspendler von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren.

Nullszenario und allfällige Alternativen

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

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2026

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

Ziele

Ziel 1: Durch die langfristige Schaffung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in der Hauptstadtregion Linz soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs insbesondere aus dem Norden von Linz der ÖPNRV-Marktanteil gesteigert werden. Als erster Schritt in diese Richtung ist die Einreichplanung der Innestadtdurchbindung und das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof) zu vereinbaren.

Beschreibung des Ziels:

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. 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 Urfaß-Ost und Hauptbahnhof) soll ein entsprechend attraktives ÖPNRV-Angebot in der Hauptstadregion Linz geschaffen werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Es liegt kein Vorprojekt und keine Einreichplanung vor. Das Bauprojekt zur Errichtung der Stadtregionalbahn kann deshalb nicht realisiert werden.	Es liegt ein Vorprojekt und das Ergebnis der Einreichplanung vor. Dadurch kann das Projekt nach Vorliegen der behördlichen Genehmigungen sowie der erforderlichen Vereinbarungen und Beschlüsse zur Finanzierung realisiert werden.

Maßnahmen

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

Beschreibung der Maßnahme:

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte wird abgeschlossen und abgewickelt, um die Planung der erforderlichen 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 Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte Linz ist noch nicht abgeschlossen und damit ist die Planung der erforderlichen Infrastruktur noch nicht gesichert.	Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte Linz ist abgeschlossen, sodass eine wesentliche Planungsgrundlage für den zukünftigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur vorliegt.

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. €	2021	2022	2023	2024	2025
Transferaufwand	270	1.772	3.387	3.092	3.169
Aufwendungen gesamt	270	1.772	3.387	3.092	3.169

Im Jahr 2026 entsteht für den Bund ein Transferaufwand iHv rd. 1,6 Mio. EUR.

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		270	1.772	3.387	3.092	3.169
Kosten gesamt		270	1.772	3.387	3.092	3.169

Im Jahr 2026 entsteht für das Land Oberösterreich ein Transferaufwand iHv rd. 1,6 Mio. EUR.

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

Derzeit keine Abschätzung der Auswirkung auf Beschäftigung möglich, weil nur die Planung der Regionalstadtbahnprojekte finanziert wird.

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

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

Daten zur Geschlechteraufteilung liegen derzeit nicht vor.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt	Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	
Fahrgastpotential 2030: gesamt 32.700 Fahrgäste/ Tag	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

Derzeit keine Abschätzung möglich, weil nur die Planung der Stadtreionalbahnprojekte finanziert wird.

Nachfrageseitige Auswirkungen auf den öffentlichen Konsum

Derzeit keine Abschätzung möglich, weil nur die Planung der Stadtreionalbahnprojekte finanziert wird.

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt via Objekt Modell

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

Derzeit keine Abschätzung möglich, weil nur die Planung der Stadtreionalbahnprojekte finanziert wird.

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		270	1.772	3.387	3.092	3.169
in Tsd. €		2021	2022	2023	2024	2025
gem. BFRG/BFG	Betroffenes Detailbudget Aus Detailbudget 41.02.02 Schiene	270	1.772	3.387	3.092	3.169

Erläuterung der Bedeckung

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

Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2021	2022	2023	2024	2025
Bund	270.000,00	1.771.560,60	3.386.505,00	3.091.917,60	3.169.215,50
Länder	270.000,00	1.771.560,60	3.386.505,00	3.091.917,60	3.169.215,50
GESAMTSUMME	540.000,00	3.543.121,20	6.773.010,00	6.183.835,20	6.338.431,00
Körperschaft (Angaben in €)	2026				
Bund	1.596.523,00				
Länder	1.596.523,00				
GESAMTSUMME	3.193.046,00				

		2021		2022		2023		2024		2025	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)

Finanzierungsbeitrag Bund	Bund	1	270.000,00	1	1.771.560,60	1	3.386.505,00	1	3.091.917,60	1	3.169.215,50
	Länder										
Finanzierungsbeitrag Land	Länder	1	270.000,00	1	1.771.560,60	1	3.386.505,00	1	3.091.917,60	1	3.169.215,50
	Bund										

2026			
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)
Finanzierungsbeitrag Bund	Bund		
	Länder	1	1.596.523,00
Finanzierungsbeitrag Land	Länder		
	Bund	1	1.596.523,00

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

Der Bund leistet seinen Finanzierungsbeitrag nach Maßgabe des Fortschrittes in der Ausführung des Vorhabens unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2021-2026 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
Gesamtwirtschaft	Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	40 Mio. € Wertschöpfung oder 1 000 Jahresbeschäftigungsverhältnisse in zumindest einem der fünf untersuchten Jahre
Umwelt	Wasser	- 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	- 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	- 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: 1429619844).

