

## Vorblatt

### **Problem:**

Für rund 27 % der täglich aus dem Norden von Linz einströmenden PKW (das sind 84.000 PKW der insgesamt 312.000 PKW an allen Haupteinfallsstraßen, 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 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 unzureichenden Maßnahmen im Straßenraum in der Kernstadt (Bevorrangungen, Busspuren) kaum Reisezeitvorteile und stauen mit dem motorisierten Individualverkehr mit.

### **Ziel:**

Zentrales Ziel ist es daher, den NutzerInnen des motorisierten Individualverkehrs aus dem nördlichen Umland von Linz ein attraktives Alternativangebot im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) bereit zu stellen, Marktanteile für den ÖPNRV zu gewinnen und eine zusätzliche Schieneninfrastruktur unter adäquater Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu schaffen und sinnvoll zu nutzen. Gleichzeitig 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 zur Erreichung der Klimaschutzziele) zu leisten.

### **Inhalt/Problemlösung:**

Abschluss einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte Linz (Errichtung einer Stadtbahn zwischen Linz Hauptbahnhof und dem Bahnhof Linz Urfahr bzw. dem geplanten Nahverkehrsknoten Science-Park/Johannes-Kepler-Universität, die eine Durchbindung von Zügen der Mühlkreisbahn (S6) sowie der zu einem späteren Zeitpunkt angedachten Regionalbahn von Pregarten/Gallneukirchen (S7) zum Linzer Hauptbahnhof mit elektrischer Traktion und in Normalspurweite ermöglicht)

### **Alternativen:**

Ein grundsätzlicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist aufgrund der oben dargestellten Problematik und im Sinne des Kampfes gegen den Klimawandel alternativlos. Zur nun gewählten konkreten Lösung wurden seitens des Landes Oberösterreich mehrere Alternativen untersucht. Die Planungen zur nun gewählten Lösung werden als sinnvollste Alternative weiterverfolgt.

### **Auswirkungen des Regelvorhabens:**

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.

Die mit gegenständlicher Vereinbarung abgedeckte Planungsphase hat selbst keine maßgeblichen Auswirkungen. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf dessen Umfeld werden im Zuge der entsprechenden Behördenverfahren zu beurteilen sein.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die gegenständliche Vereinbarung verpflichtet den Bund im Zeitraum 2021 bis 2026 zu Finanzierungsbeiträgen in Höhe von insgesamt rund 13,286 Mio. €. Das entspricht einem Finanzierungsanteil von 50 % am Gesamtinvestitionsvolumen von rund 26,571 Mio. €.

### **Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

#### **-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Durch die Vereinbarung werden positive Beschäftigungs- und Standorteffekte erzielt.

#### **-- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:**

Keine.

– **Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Der Einsatz elektrisch betriebener öffentlicher Verkehrsmittel leistet einen Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung sowie zur Dekarbonisierung des Verkehrs und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele.

– **Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine.

– **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine.

**Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

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

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.