

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

**Landeshauptmann
Mag. Thomas Stelzer**

**Infrastruktur- & Mobilitäts-Landesrat
Mag. Günther Steinkellner**

**Bürgermeister der Landeshauptstadt
MMag. Klaus Luger**

und

**Vizebürgermeister
Mag. Martin Hajart**

Montag, 11. Dezember 2023

zum Thema

**„Zukunft gestalten –
Wesentliche Einigung bei
Jahrhundertprojekt Regional Stadtbahn Linz“**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-11412
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Rückfragen-Kontakt:

<i>Dipl.-Ing. Christian Kitzmüller</i>	<i>Presse LH Stelzer</i>	<i>+43 (0)664 600 7211625</i>	<i>christian.kitzmueller@ooe.gv.at</i>
<i>Mag. Marco Sterk</i>	<i>Presse LR Steinkellner</i>	<i>+43 (0)664 600 7217205</i>	<i>marco.sterk@ooe.gv.at</i>
<i>Andrea Martinovic</i>	<i>Presse Bgm. Luger</i>	<i>+43 (0)664 84 37 911</i>	<i>andrea.martinovic@mag.linz.at</i>
<i>Markus Rohrhofer</i>	<i>Presse VzBgm. Hajart</i>	<i>+43 (0)664 80 76 25 07</i>	<i>markus.rohrhofer@linzervolkspartei.at</i>

Drei Parteien, zwei Gebietskörperschaften, eine Einigung: Nach intensiven Verhandlungen konnten große Hindernisse für die Regional Stadtbahn aus dem Weg geräumt werden. So gibt es nun eine Einigung zwischen Land Oberösterreich und Stadt Linz über die Finanzierung. „Damit ist der Weg frei für die Regional Stadtbahn. Das ist ein Meilenstein. Damit entlasten wir die Menschen und die Umwelt – und machen den Wissenschafts- und Bildungsstandort Oberösterreich noch attraktiver“, betont Landeshauptmann Thomas Stelzer. Mobilitäts-Landesrat Günther Steinkellner: „Es geht bei diesem Projekt, um den generationsübergreifenden Mehrwert für unser Land.“ Und auch der Linzer Bürgermeister Klaus Luger ist zufrieden: „Mit der Stadtbahn realisieren wir nunmehr das größte oberösterreichische Infrastrukturprojekt der letzten Jahrzehnte. Dieses Projekt bedeutet eine essenzielle Verkehrsentslastung für Linz, insbesondere auf den sehr stark frequentierten Pendler-Strecken.“ .Wie auch der Linzer Vizebürgermeister und Verkehrsreferent Martin Hajart: „Die Linzer Bevölkerung ist stark durch den Pendlerverkehr belastet. Nur durch überregionale Schienenprojekte kann eine dauerhafte Entlastung erfolgen. Deshalb sind die beiden Schienenachsen für Linz so wichtig.“ Als nächstes werden die finalen Projektunterlagen, die Grundlage für eine Vereinbarung nach Art. 15a B-VG sein werden, von Seiten des Landes fertiggestellt und bis Jänner dem Bund übermittelt. Obwohl bereits ein „Memorandum of Understanding“ mit der Bundesministerin unterzeichnet wurde, welches die Absicht einer 50%-igen Mitfinanzierung durch den Bund bekundet, bedarf es für den Bau der Regional Stadtbahn Linz eines konkreten Finanzierungsübereinkommens im Sinne einer Vereinbarung nach Art. 15a B-VG (für die Planungskosten besteht eine solche Vereinbarung bereits). Im Jänner 2024 soll die Zuweisung der Mehrjahresverpflichtung im Landtag eingebracht werden.

Zukunft auf Schiene

Die Entwicklung rund um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im oberösterreichischen Zentralraum zieht lange Spuren hinter sich. Die unterschiedlichen Ideen und Konzepte der schienengebundenen Verkehrsmittel, welche als City-S-Bahn- oder Regiolinier die Umlandregionen mit der Landeshauptstadt verbinden sollten, wurden in zahlreichen Studien, Gutachten und Planungsvarianten zwar ausgiebig erörtert, doch scheiterten allesamt letztlich an nicht vorhandenen Finanzierungsvereinbarungen, Betriebskonzepten und Errichtungsabsichten. Seit 2016 wurde den gescheiterten Bestrebungen neues Leben eingehaucht. Mit der Einführung des S-Bahnkonzepts wurde synchron dazu an der Erweiterung des Bestandskonzepts geplant. Durch die abschließende Systemempfehlung, die Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof durchzubinden und der Errichtung einer neuen Stadtbahntrasse nach Gallneukirchen und Pregarten wurde die Geburtsstunde des Regional-Stadtbahnkonzepts eingeleitet. Vorgehensehen sind moderne Tram-Train-Fahrzeuge, die auf den zukünftigen Trassen verkehren. Dieses Vorhaben wurde seither engagiert weiterverfolgt.

Ein so umfangreiches Projekt ist natürlich enorm komplex. Schritt für Schritt wurden Hindernisse aus dem Weg geräumt. So einigten sich Land Oberösterreich und Landeshauptstadt darauf, anstatt der ursprünglich geplanten Führung von Regional Stadt- und Straßenbahn, den Einsatz von O-Buslinien zu forcieren. Dafür sprach nicht nur die technische Umsetzung des Betriebskonzeptes, sondern auch die optimierte Erreichbarkeit von unterschiedlichen, innerstädtischen Zielpunkten. Dieser gemeinsame Grundkonsens wurde auf Bundesebene präsentiert.

Im März 2021 wurde gemeinsam mit dem Bund ein Memorandum unterfertigt, das die gemeinsame Willensbekundung zur Finanzierung des ÖV-Projekts und der detaillierten Projektierung dokumentierte und veranlasste. Im Zuge weiterer Untersuchungen kam man zu exakteren Fahrgastprognosen, die nochmals höher ausfielen. Dies führte folgerichtig dazu, dass im Interesse der Schaffung eines zukunftsfiten Systems in den Spitzenstunden längere Fahrzeuge geführt werden. Entsprechend länger müssen damit auch die Bahnsteige sein. Im Laufe weiterer Betriebssimulationen wurde darüber hinaus die abschnittsweise Doppelführung von O-Bus und Stadtbahn auf Expertenebene geprüft. Nach mehreren

Abstimmungsgesprächen zwischen Landeshauptmann Thomas Stelzer und Bürgermeister Klaus Luger, gibt es nun eine Einigung hinsichtlich der offenen Punkte.

„Das ist ein Meilenstein nicht nur für den Zentralraum, sondern für ganz Oberösterreich. Es ist völlig klar, dass ein Projekt dieser Größenordnung vieler Gespräche und Verhandlungen bedarf. Aber wir haben ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Das beweist einmal mehr, dass wir in Oberösterreich über die Parteigrenzen und auch über die Grenzen der Gebietskörperschaften hinweg gut und ergebnisorientiert zusammenarbeiten. Schließlich eint uns das Ziel, das Beste für Oberösterreich zu erreichen. Wir wollen unser Land in eine bessere Zukunft führen. Dafür ist die Regional Stadt Bahn eminent wichtig, sie macht den Bildungs- und Wissenschaftsstandort Oberösterreich durch die direkte Anbindung der Johannes Kepler Universität und der Interdisciplinary Transformation University, kurz ITU, sowie in weiterer Folge auch der FH Hagenberg noch attraktiver“, sagt Landeshauptmann Mag. Thomas Stelzer.

Urbane Mobilität im Bausteinprinzip

Mit 108.000 Pendlerinnen und Pendlern ist Linz das zweitgrößte Einpendelzentrum unter den Landeshauptstädten. Fünf von zehn aller in Linz Berufstätigen haben ihren Hauptwohnsitz nicht in der Landeshauptstadt. Den mit Abstand größten Anteil der Pendlerinnen und Pendlern stellen mit rund 40 Prozent Erwerbstätige aus dem Mühlviertel dar. Dementsprechend wichtig ist ein leistungsstarker, zuverlässiger öffentlicher Verkehr, der die Pendelströme entlang der Hauptachsen Richtung Linz bestmöglich über öffentliche Verkehrsmittel abfedert und damit die Hauptverkehrsrouten und die Straßen-Infrastruktur entlastet. Die Kapazitäten des Regionalbusverkehrsnetzes insbesondere aus dem Mühlviertel kommend haben ihre Belastungsgrenze erreicht. Vor diesem Hintergrund ist es von enormer Bedeutung, die Planungen zur Realisierung der Regional Stadtbahn Linz jetzt rasch voranzutreiben. Dies lässt sich nicht zuletzt auch aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung des Landes Oberösterreich ablesen. Hier zeigt sich eine deutliche Zunahme bei den S-Bahn Fahrgastzahlen mit Zielwegen nach Linz.

Kern des Projektes ist die Erweiterung des oberösterreichischen S-Bahnsystems um zwei weitere Linien ins nordwestliche und östliche Mühlviertel. Das Vorhaben wird aufgrund seiner Dimension und Komplexität im Sinne eines Bausteinsystems geplant und umgesetzt.

Baustein 1: Zukünftige S-Bahn-Linie S6 - Verbindung Mühlkreisbahnhof mit dem Linzer Hauptbahnhof

Die neu entstehende S6 wird auf der Mühlkreisbahn von Kleinzell über Rottenegg zum Mühlkreisbahnhof verlaufen und dann weiter über den neuen Nahverkehrsknoten Urfahr/Ost, die neue Eisenbahnbrücke und das Universitätsklinikum bis zum Hauptbahnhof führen.

Der erste konkrete Ausbauschnitt wird vom Linzer Hauptbahnhof in Richtung Universitätsklinikum erfolgen. Das Vorprojekt steht kurz vor Abschluss und das daran anschließende Einreichprojekt soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Das Einreichprojekt ist die Grundlage für die folgenden notwendigen Genehmigungsverfahren. Der Baubeginn für den ersten Ausbauschnitt wird 2028 angestrebt.

Anknüpfend an die Ergebnisse der ersten Planungen für die künftige „Stammstrecke“ zwischen dem Mühlkreis- und dem Hauptbahnhof wurde im Bereich des künftigen Nahverkehrsknotens Urfahr-Ost auch die künftige Anbindung des Regional-Stadtbahn-Astes in Richtung Universität / Science Park planerisch gestartet.

Keine Zweigleisigkeit von Bus und Bahn in der Reindlstraße

In der Reindlstraße in Urfahr war ursprünglich angedacht, O-Bus und Regional Stadtbahn parallel zu führen – das wurde allerdings mittlerweile verworfen. „Es geht bei diesem Projekt, um den generationsübergreifenden Mehrwert für unser Land. Für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler wird in Zukunft eine praktische, einfache und umweltfreundliche Öffi-Alternative für den schnellen Weg in die Landeshauptstadt zur Verfügung stehen. Dadurch können zahlreiche Autofahrten auf die Schiene transferiert werden. Im gleichen Atemzug kommt es zu Entlastungen auf den stark frequentierten Pendlerkorridoren der A7, S10 und B127. Es steht außer Frage, dass es Bus und Bahn für eine umfassende Lösung benötigt. Die Regional Stadtbahn als Rückgrat des Regionalverkehrs und der O-Bus als innerstädtischer Feinverteiler besitzen, unter Voraussetzung einer guten betriebstechnischen Abstimmung, das Potenzial der Symbiose. Die getroffene Entscheidung eine Parallelführung von Bus und Bahn im Bereich Urfahr ad acta zu legen ist die richtige“, unterstreicht Landesrat für Infrastruktur und Mobilität Mag. Günther Steinkellner.

Baustein 2: Zukünftig S7 – Regional-Stadtbahn-Ast in Richtung Universität / Science Park

Ergänzend zu den Planungen für die S6 wurde in Absprache mit dem Bund im Herbst 2022 die Vorprojektplanung für den gesamten Abschnitt vom Nahverkehrsknoten Urfahr-Ost (Drehscheibe und Verknüpfungspunkte auf Urfahrner Seite nach der neuen Donaubrücke) bis zur JKU aufgenommen. Das ist vor allem deshalb von Bedeutung, da diese Anbindung die Grundlage und den ersten Abschnitt der weiteren Strecke der künftigen S7 nach Gallneukirchen/Pregarten darstellt. Ein Abschluss der Planungen des Vorprojekts soll bis Mitte 2024 erfolgen.

Unterirdische Führung der Straßenbahn beim Nahverkehrsknoten Urfahr Ost

Die Straßenbahntrasse beim Nahverkehrsknoten Urfahr Ost wird mit dem Bau der Regional Stadtbahn eine Etage tiefer gelegt. Dies schafft oberirdisch den notwendigen Platz für die Stadtbahn und ermöglicht – ähnlich wie am Linzer Hauptbahnhof – sehr kurze und damit attraktive Umsteigbeziehungen. Die Planungen ergaben im Hinblick auf die Trassenführung ebenfalls eine bevorzugte Verkehrsvariante. Anstatt über die Prager Straße zu verkehren, wird eine Trasse über den Heilhammerweg präferiert.



Abbildung 1: Unterirdische Führung der Straßenbahn und oberirdische der Stadtbahn Quelle: ILF

Mitfinanzierungsdeckel der Stadt Linz

Im Rahmen des bedeutenden Infrastrukturprojekts der Regional Stadtbahn Linz übernimmt das Land OÖ einen Anteil von zumindest 42,5 Prozent an der zu tragenden Finanzierung. 50 Prozent übernimmt der Bund und 7,5 Prozent die Stadt Linz. Wobei im Rahmen der Verhandlungsgespräche vereinbart wurde, dass die Stadt Linz mit einem Betrag von maximal 50 Millionen Euro zur Mitfinanzierung des Projekts beiträgt. Dieser finanzielle Deckel unterstreicht die gemeinsame Verantwortung und effektive Mitwirkung der Stadt Linz für die erfolgreiche Umsetzung und Weiterentwicklung der urbanen Mobilität.

Auch bei der Finanzierung des O-Busses hat man eine Einigung erzielt. Das Land zahlt 40 Prozent der Kosten, der Anteil ist mit 23,7 Millionen Euro gedeckelt.

Bürgermeister Klaus Luger ist zufrieden: „Die Achillesferse der langfristigen Stadtentwicklung liegt eindeutig in der aktuellen Verkehrssituation. Die Herausforderung für den Zentralraum besteht darin, die Umlandgemeinden besser mit der Landeshauptstadt durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verbinden. Mit der Stadtbahn realisieren wir nunmehr das größte oberösterreichische Infrastrukturprojekt der letzten Jahrzehnte. Dieses Projekt bedeutet eine essenzielle Verkehrsentlastung für Linz, insbesondere auf den sehr stark frequentierten Pendler-Strecken. Nach Fertigstellung der Stadtbahn rechnen wir mit rund 40.000 Fahrgästen, die nachhaltig davon profitieren werden – sowohl Pendler aus den oberösterreichischen Umlandgemeinden als auch die Linzer Bevölkerung. Ich bin erleichtert, dass wir nach konstruktiven Verhandlungen einen Kompromiss in der Finanzierung finden konnten. Die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land in zentralen Angelegenheiten hat sich exzellent entwickelt. Das belegen die Kooperationen im Verkehrssystem, in der Industrie- und Energiepolitik sowie für das Brucknerjubiläum 2024.“

Baustein 3: Von der Stadt ins Umland

Im Hinblick auf den Abschnitt der entstehenden Schnellbahnlinie S7 von Linz nach Gallneukirchen / Pregarten ist auszuführen, dass dieser einen wesentlichen Bestandteil der Verwirklichung des Gesamtprojekts der Regional Stadtbahn Linz darstellt. Die für die Planung zuständige Schiene OÖ GmbH und das Land OÖ

entwickeln das Projekt vom inneren Kern heraus nach außen. Mit den voranschreitenden Planungen im Bereich Linz ist das Projekt-Team nun in einem Stadium, wo die Verkehrsplanerinnen und -planer über den innerstädtischen Tellerrand hinausschauen können und die Vorprojektplanungen in die Region ausweiten können.

Wesentliches Ziel des Vorprojekts ist die Erarbeitung des exakten Trassenverlaufs in Lage und Höhe. Damit soll auch der in dem Abschnitt bestehende Freihaltekorridor auf ein tatsächlich erforderliches Ausmaß reduziert werden. Dies bringt auch den Gemeinden mehr Planungssicherheit für zukünftige Entwicklungen. Im Landtag am 11. Mai 2023 wurde das Vorhaben, die Planungen des Vorprojekts auf den äußeren Abschnitt auszuweiten, genehmigt. Mit dem Vorprojekt (Strecke Linz – Gallneukirchen/Pregarten) soll 2024 begonnen werden. Eine Vorstellung des aktuellen Planungsstandes und des Weiteren Ausblicks für die Bürgermeister der Standortgemeinden erfolgte am 12. September 2023.

Das Projekt „Regional-Stadtbahn Linz“ schreitet zügig voran

Im Rahmen des kurz vor Abschluss stehenden Vorprojekts für den Abschnitt zwischen Hauptbahnhof Linz und Mühlkreisbahnhof wurde die grundsätzlich technische Machbarkeit untersucht und bestätigt, Umsetzungsvarianten geprüft, sowie Abstimmungen mit verschiedenen Behörden und Gebietskörperschaften durchgeführt. Die Planungstätigkeiten umfassten beispielsweise die Gleistrassierung, Haltestellenplanungen, die Planung von verschiedenen Bauwerken wie Tunnel, Stützmauern, Brücken und die Erstellung eines Tunnelsicherheitskonzepts. Des Weiteren wurden bereits im Vorprojekt Aspekte wie Lärm, Erschütterungen, Grundwasser und Ähnliches berücksichtigt.

Im Anschluss an das Vorprojekt beginnen die Vorbereitungen für die nächste Projektphase, das Einreichprojekt. In diesem Rahmen werden die Planungen weiter vertieft und zur Baureife entwickelt. Teil dieser Arbeiten sind neben der technischen Planung beispielsweise auch die Erstellung von Gutachten für unterschiedliche, sowohl die technische Ausführung als auch die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt betreffenden Aspekte.

Das Einreichprojekt ist Grundlage für die noch durchzuführenden Genehmigungsverfahren, die bei den entsprechenden Behörden eingeleitet werden. Der Baubeginn für den ersten Abschnitt *Hauptbahnhof – Universitätskliniken* wird

aktuell für das Jahr 2028 angestrebt und ist u.a. vom weiteren Verlauf der Planungen und Genehmigungsverfahren abhängig.

Für die beiden weiteren innerstädtischen Abschnitte der Regional Stadtbahn Linz (*Derfflingerstraße – Mühlkreisbahnhof* und *Nahverkehrsknoten Urfahr-Ost – Auhof*) werden die Planungsarbeiten im Zuge des Vorprojektes voraussichtlich Mitte 2024 fertiggestellt werden. Die Einreichplanungen folgen auch für diese Abschnitte unmittelbar darauf.

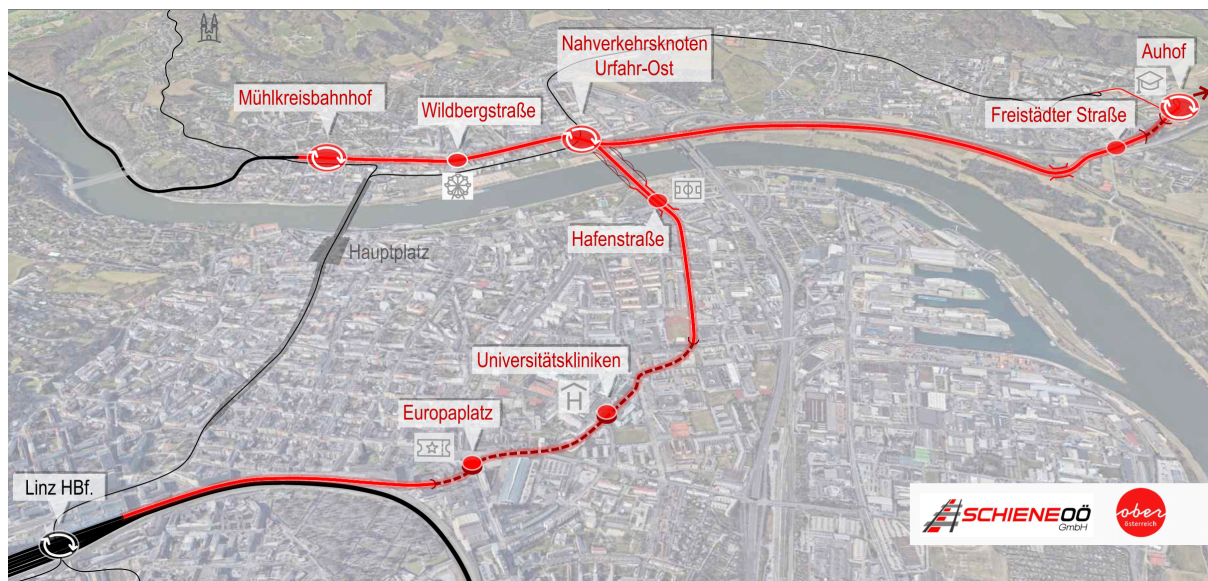


Abbildung 2: Darstellung des innerstädtischen Trassenverlaufs:

Quelle: Schiene OÖ

Die Streckenführung der neuen Regional Stadtbahn Linz (S6 und S7)

Mit der Verlängerung der Mühlkreisbahn bis zum Hauptbahnhof (S6) und der Neubaustrecke von Auhof (Universität) zum Hauptbahnhof (S7) mit Durchbindung zur LILLO werden in Linz zwei neue S-Bahn-Linien entstehen. Die nächste Ausbaustufe sieht vor, die Regional Stadtbahn Linz bis nach Gallneukirchen und Pregarten zu verlängern. Die Planung der innerstädtischen Abschnitte bis zur Johannes-Kepler-Universität ist insbesondere deswegen von Bedeutung, da sie eine wesentliche Grundlage für die weitere Planung der Strecke der S7 nach Gallneukirchen/Pregarten darstellt.

Der genaue Trassenverlauf in Lage und Höhe bis nach Gallneukirchen und Pregarten wird im Rahmen des Planungs-Vorprojektes des Streckenabschnitts Linz Auhof – Gallneukirchen / Pregarten geplant und erarbeitet. Die Planungsleistungen werden im ersten Halbjahres 2024 ausgeschrieben und entsprechend beauftragt.

Enorme Bedeutung des Projektes für Linz und die Umlandgemeinden

Durch den Bau der Regional Stadtbahn Linz und durch die damit einhergehende Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebots aus der Region in die Stadt Linz, wird es zu einer spürbaren Verlagerung der Pendelströme vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr kommen. Das von der Schiene OÖ beauftragte ÖIR (Österreichisches Institut für Raumplanung) geht in seiner Prognose für die Nutzung der Regional-Stadtbahn Linz von mehr als 40.000 Fahrgästen pro Werktag im Jahr 2035 aus.

Die Regional-Stadtbahn Linz wird zahlreiche zusätzliche Fahrgäste ins Linzer Öffi-Netz bringen, gleichzeitig aber auch – gemeinsam mit dem geplanten O-Bus – den innerstädtischen Abschnitt der Straßenbahn entlasten und damit wieder leistungs- und aufnahmefähig machen. Zudem werden auch die bereits jetzt sehr stark ausgelasteten Regionalbus-Linien auf den Hauptverkehrs-Korridoren von Rohrbach, Gallneukirchen und Pregarten nach Linz wesentlich entlastet. Bereits jetzt sind beispielsweise im Korridor von Gallneukirchen und Pregarten nach Linz 17 Regionalbuslinien unterwegs und bringen täglich mit über 300 Kursfahrten rund 7.000 Fahrgäste pro Werktag nach Linz. Ein weiterer Ausbau der Regionalbusverbindungen in diesem Bereich ist kaum möglich, was die Wichtigkeit und die Bedeutung der Regional-Stadtbahn Linz weiter verdeutlicht.

Zahlen, Daten, Fakten:

- ca. 27 km Neubaustrecke
- Teil der Regional Stadtbahn Linz ist auch die LILLO im Abschnitt Linz – Eferding und die Mühlkreisbahn im Abschnitt Linz Urfahr – Kleinzell
- Prognostizierte Fahrgastzahl: mehr als 40.000 Fahrgäste / Werktag
- Zwei Tunnel im Stadtgebiet: Im Bereich Europaplatz/Universitätskliniken (Länge ca. 1,1 km) und bei Linz-Auhof (ca. 130 m). Vier weitere Tunnel sind entlang der Trasse Richtung Gallneukirchen/Pregarten geplant
- Insgesamt werden für den Betrieb der Regional Stadtbahn Linz im Endausbau bis zu 70 Fahrzeuge benötigt
- Dichter Takt zu Hauptverkehrszeiten
- Errichtung von sieben neuen Haltestellen im Stadtgebiet von Linz
- Erstmals wird es durch die neue Regional Stadtbahn Linz eine schnelle, direkte Verbindung vom Hauptbahnhof Linz zur JKU geben (für Fahrgäste der Lilo bzw. der Mühlkreisbahn wird die JKU ohne Umstieg erreichbar)
- Eine Fahrt vom Hauptbahnhof bis zur Universität wird ca. 15 Minuten dauern
- Zum Einsatz werden TramTrain-Fahrzeuge der Schweizer Firma Stadler Rail kommen. Die Fahrzeuge sind barrierefrei und erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h

Nächste Meilensteine

Im Zusammenhang mit den voranschreitenden Planungen bedarf es auch politischer Maßnahmen, um das Projekt in Realisierung zu bringen. So soll der Antrag zur Mehrjahresverpflichtung im Jänner im Landtag eingebracht werden.

Nächster Halt: Wien

Im Kontext des Projekts Regional-Stadtbahn Linz ist eine der Schlüsselkomponenten die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund. Obwohl bereits ein „Memorandum of Understanding“ mit Bundesministerin Leonore Gewessler unterzeichnet wurde, welches die Absicht einer 50%-igen Mitfinanzierung durch den Bund bekundet, bedarf es für den Bau der RSB Linz eines konkreten Finanzierungsübereinkommens im Sinne einer Vereinbarung nach Art. 15a B-VG (für die Planungskosten besteht eine solche Vereinbarung bereits). Besonders im Lichte der bevorstehenden Nationalratswahlen gewinnt dieser Prozess an Dringlichkeit.

1. **Erstellung der Projektunterlagen für das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK):** Bis Jänner werden die finalen Projektunterlagen, die Grundlage für eine Vereinbarung nach Art. 15a B-VG sein werden, von Seiten des Landes fertiggestellt und dem Bund übermittelt. Diese bilden die essentielle Basis für die Darstellung der Projektziele und Projektanforderungen sowie allen relevanten Aspekten und Berechnungsgrundlagen im Zusammenhang mit dem Projekt.
2. **Vorbereitung zur Unterfertigung einer 15a-Vereinbarung:** Diese rechtliche Grundlage soll sicherstellen, dass der Bund seinen zugesicherten Anteil von 50% der Baukosten des RSB-Projekts übernimmt. Die sorgfältige Ausarbeitung dieser Vereinbarung ist von entscheidender Bedeutung.
3. **Unterfertigung der 15a-Vereinbarung durch alle relevanten Akteure:** Die finale Unterzeichnung der Vereinbarung durch alle wesentlichen beteiligten Stakeholder ist für Herbst des kommenden Jahres geplant.