

Auslegungsleitfaden für die ÖBB- Infrastruktur AG zu § 44 Bundesbahngesetz

betreffend Kostenzuschüsse der Gebietskörperschaften

Wien, 1. Jänner 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 (0) 800 21 53 59
bmk.gv.at

Inhalt

1 Einleitung	1
1.1 Vorteile von modernen Bahninfrastrukturanlagen für Gebietskörperschaften	2
2 Erläuterungen zu den Begriffen.....	3
2.1 Besonderes regionales Interesse in Bezug auf Personenverkehr	3
2.1.1 Fahrgastrelevante Maßnahmen an Verkehrsstationen Personenverkehr und Umfeld.....	3
2.1.2 Streckenattraktivierung	4
2.1.3 Sonstige Maßnahmen auf ausdrücklichen Wunsch einer Gebietskörperschaft ...	4
2.2 Maßnahmen ohne besonderes regionales Interesse	5
2.3 Multimodale Knoten (MMK).....	6
2.3.1 Verkehrsstationen Personenverkehr	6
2.3.2 Umfeld (Schnittstelle Individualverkehr und öffentlicher Personenverkehr)	6
2.4 Investition und Reinvestition	8
2.5 Verursacherprinzip und direkte/indirekte Maßnahmen	9
2.6 Berücksichtigung Anlagenwert (Zeitwert)	10
3 Finanzierungsgrundsätze	11
3.1 Machbarkeitsstudie, Potenzialanalyse, Verkehrskonzept, Infrastrukturentwicklung ..	12
3.2 Multimodale Knoten (MMK).....	13
3.2.1 Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten bei der Attraktivierung von Verkehrsstationen Personenverkehr (VKS-P), die überwiegend dem Schienen-Personen-Nahverkehr dienen	13
3.2.2 Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten beim Umfeld.....	15
3.3 Interessentenhaltstellen im Bestand	16
3.4 Streckenattraktivierung	17
3.5 Lärmschutzwände	18

1 Einleitung

Der Ausbau einer bedarfsorientierten Verkehrsinfrastruktur, die den Zielsetzungen der Verkehrspolitik, der Raumordnung und des Umweltschutzes unter Bedachtnahme auf den effizienten Einsatz öffentlicher Mittel gerecht werden soll, bedarf der engen Zusammenarbeit zwischen BMK, ÖBB-Infrastruktur AG und den beteiligten Gebietskörperschaften.

Die Gewährung eines Zuschusses für die Bereitstellung oder die Aufnahme in den Rahmenplan für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben im besonderen regionalen Interesse kann gemäß § 44 Bundesbahngesetz davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.

Es ist seit Jahrzehnten gängige Praxis, dass sich die Gebietskörperschaften durch Leistungsübernahmen und/oder Kostenzuschüssen bei Infrastrukturausbauten sowohl inhaltlich als auch finanziell beteiligen und somit auch die Identifikation zu „ihrer“ Bahn erhöht wird. Über den Rahmen der Beteiligungen werden mit den Gebietskörperschaften immer wieder Verhandlungen geführt.

1.1 Vorteile von modernen Bahninfrastrukturanlagen für Gebietskörperschaften

- Modernes und sauberes Erscheinungsbild
- Steigerung des öffentlichen Verkehrs
- Wertschöpfungseffekte
- Entlastung der Orte vom Straßenverkehr
- Beitrag zum Klimaschutz
- Standortvorteil – Steigerung der Immobilienwerte
- Erhaltung „ihrer“ Regionalbahn – Hebung der Identifikation
- Beitrag zur Nahversorgung im Falle von Geschäftsansiedelungen
- Verbesserte Stadtentwicklung – höhere Ansiedlungswahrscheinlichkeit
- Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Impulse zur Ortsentwicklung
- Imagesteigerung ÖBB-Infrastruktur AG

2 Erläuterungen zu den Begriffen

2.1 Besonderes regionales Interesse in Bezug auf Personenverkehr

Alle Maßnahmen an Eisenbahnstrecken und Verkehrsstationen Personenverkehr (VKS-P) und in deren unmittelbaren Umfeld, die überwiegend der Attraktivierung des Schienen-Personen-Nahverkehrs dienen, sind grundsätzlich dazu geeignet im besonderen regionalen Interesse zu stehen. Dazu zählen:

2.1.1 Fahrgastrelevante Maßnahmen an Verkehrsstationen Personenverkehr und Umfeld

Fahrgastrelevante Maßnahmen umfassen sämtliche Maßnahmen, die für die Umgestaltung und Umsetzung der attraktivitätssteigernden Maßnahmen auf Verkehrsstationen Personenverkehr erforderlich sind, wie zum Beispiel:

- Errichtung Bahnsteige und Zugänge samt Adaptierungen in Zugangsbauwerken (z.B. Aufnahmegebäude)
- Bahnsteigdach, Einrichtungen für Warten
- Aufzugs- und Kundensanitäranlagen
- Zu- und Abgänge samt Einhausungen
- Personentunnel
- Ausrüstung der VKS-P laut Ausstattungskatalog der ÖBB-Infrastruktur AG (Informations- und Wegeleitsystem, taktiles Leitsystem, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Beleuchtung, Beschallung)

Diese beispielhafte Aufzählung stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit dar. Eine Abgrenzung im Einzelfall kann bei jedem Projekt vorgenommen werden.

2.1.2 Streckenattraktivierung

Gemeinsames Ziel ist die Bereitstellung einer Infrastruktur, die ein attraktives und kundenorientiertes Mobilitätsangebot ermöglicht.

- Investitionen an Infrastrukturanlagen zur Angebotsverbesserung. Dies umfasst beispielhaft:
 - Elektrifizierung für 100% sauberen Bahnstrom statt Diesel
 - Gleiszulegungen
 - VzG-Anhebung – höhere Geschwindigkeiten
 - Betriebsausweichen für dichteren Takt
 - zusätzlicher Blockabschnitt zwecks Taktverdichtung – mehr Züge für Nahverkehr
- Reinvestitionen auf bisherigen „Nicht-Zielnetzstrecken“

2.1.3 Sonstige Maßnahmen auf ausdrücklichen Wunsch einer Gebietskörperschaft

- Beispiele: Höhere Ausstattungsstandards; zusätzliche Anlagen wie Radquerungen; Verlängerung des Personentunnels zur Ortsverbindung

2.2 Maßnahmen ohne besonderes regionales Interesse

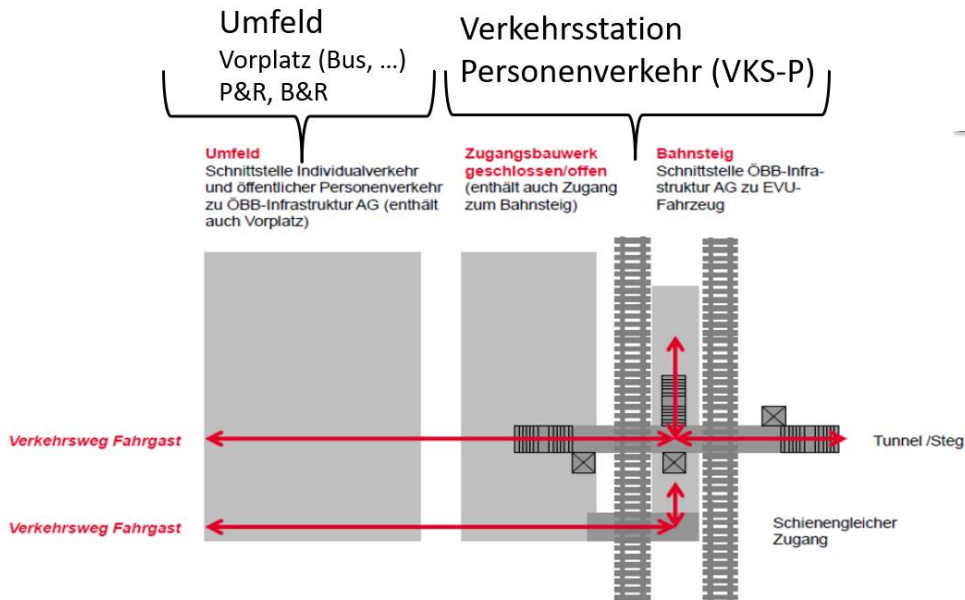
Maßnahmen an Eisenbahninfrastrukturanlagen ohne besonderes regionales Interesse mit Wechselwirkung VKS-P sind zum Beispiel:

- Maßnahmen zur Herstellung der TEN-Standards in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht
- Maßnahmen die zum überwiegenden Teil dem Güterverkehr dienen, ausgenommen jene, die im besonderen regionalen Interesse liegen
- Maßnahmen an Gleis- (Ober- und Unterbau), Oberleitungs-, Elektro-/Sicherheitstechnischen Anlagen (siehe dazu Punkt 2.5 Verursacherprinzip), sofern nicht im Zusammenhang mit einer Streckenattraktivierung im besonderen regionalen Interesse
- Reinvestitionen (ausgenommen Reinvestitionen auf Nicht-Zielstrecken, Umfeld, Bestandslärmschutzwänden und soweit nicht anderweitig festgelegt)

Eine Unterscheidung zur Finanzierung von Personenfernverkehrsmaßnahmen und Personennahverkehrsmaßnahmen an VKS-P besteht grundsätzlich nicht. Für Hauptknoten des Fernverkehrs sind gesonderte Regelungen zu vereinbaren.

2.3 Multimodale Knoten (MMK)

Diese bestehen aus:



2.3.1 Verkehrsstationen Personenverkehr

- Bahnsteig
- Zugangsbauwerk

2.3.2 Umfeld (Schnittstelle Individualverkehr und öffentlicher Personenverkehr)

- Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)
- Vorplatz (sofern vorhanden)

Folgende Anlagen sind Bestandteil des Vorplatzes:

- Zufahrtstraße
- Geh- und Radwege
- Shared Space
- Ruhe- und Verweilzonen
- Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel
- Kurzparkzonen
- Taxistandplätze
- E-Mobility (E-Ladestation)
- Freiflächen im funktionalen Zusammenhang mit Vorplatznutzung (z.B. Carsharing) zur externen Vermietung
- Sonstige gewerbliche Nutzungen (Kioske, Kastanienstand, Kolpoteure)

Das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich und es entwickeln sich neue Mobilitätsformen. Der Vorplatz soll diesen Entwicklungen Rechnung tragen und multimodal ausgestaltet werden.

- Vorplatz samt Zulauferschließung (Straßen, Rad- und Gehwege) ist eine Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisbG. Nicht Bestandteil des Vorplatzes sind durchbindende Straßenverläufe (öffentliches Gut).
- Planung und Bau erfolgt federführend durch die ÖBB-Infrastruktur AG unter Einbindung der Zuschussgeber.
- Bushaltestellen mit 1-3 Busbuchten/Randhaltestellen sind grundsätzlich Bestandteil des Vorplatzes. Ein angemessener Witterungsschutz im Bereich der Busbuchten ist Teil des Projekts. Die Detailausstattung mit Sitzgelegenheiten, Fahrgastinfo, etc. erfolgt grundsätzlich in Auftrag und auf Kosten des Landes/Gemeinde.
- Die Finanzierung von mehr als 3 Busbuchten ist im Einzelfall zu verhandeln, jedenfalls ist eine Bus-Zug-Verbindung durch die regionale Gebietskörperschaft nachzuweisen.
- Eigentümer und Betreiber des Vorplatzes im Zuge einer Neuerrichtung/Umgestaltung ist in der Regel die ÖBB-Infrastruktur AG (unabhängig vom Grundeigentümer).
- Grundeigentümer der Grundflächen am Vorplatz kann die ÖBB-Infrastruktur AG, die Gemeinde oder das Land sein. Bei verschiedenen Grundeigentümern ist eine zweckmäßige Grundbereinigung anzustreben. Die Einbringung von Grundflächen erfolgt unentgeltlich.

2.4 Investition und Reinvestition

- Wird die Eisenbahninfrastrukturanlage in Art, Ausmaß und/oder Funktion erweitert, sodass ein Mehrwert entsteht – handelt es sich bei jenen Elementen, die eine Erweiterung darstellen, um eine **Investition**.
 - z.B.: Bestehende Aufzugsanlagen werden erneuert und gleichzeitig vergrößert, da diese auch für Lastenfahrräder geeignet sein sollen.
- Wird die Eisenbahninfrastrukturanlage in Art, Ausmaß und/oder Funktion mit der baulichen Maßnahme nicht verändert, handelt es sich um eine **Reinvestition**.
 - z.B.: Bestehende Aufzugsanlage wird erneuert

2.5 Verursacherprinzip und direkte/indirekte Maßnahmen

- Wird durch eine Maßnahme im besonderen regionalen Interesse das Erfordernis darüberhinausgehender direkt oder indirekt verbundener Maßnahmen verursacht, zum Beispiel die Adaptierungen von Gleis- (Ober- und Unterbau), Oberleitungs- und / oder Elektro-/Sicherheitstechnischen Anlagen, die Baufeldfreimachung oder Grundeinlöse, sind die hierfür anfallenden Kosten der Kostenzuschussermittlung hinzuzurechnen.
- Direkte Maßnahmen: Durch die Errichtung einer Maßnahme im besonderen regionalen Interesse werden weitere Maßnahmen an fahrgastrelevanten Anlagen verursacht.
 - z.B.: Wenn aufgrund eines Einbaus eines Aufzugs eine Bahnsteigverbreiterung /Verlängerung erforderlich wird.
- Indirekte Maßnahme: Durch die Errichtung einer Maßnahme im besonderen regionalen Interesse werden weitere Maßnahmen an nicht fahrgastrelevanten Anlagen verursacht.
 - z.B.: Der Inselbahnsteig wird neu errichtet und dadurch müssen Oberleitung und Gleise verlegt werden, wofür Fremdf Flächen erforderlich sind. Der Inselbahnsteig fällt unter besonderes regionales Interesse.
 - z.B.: Die Verlegung der Gleisanlagen, der Oberleitung und der Grundeinlöse sind ohne besonderem regionalen Interesse, werden aber verursacht durch den Inselbahnsteig.
- Werden durch eine Maßnahme ohne besonderes regionales Interesse (z.B.: Herstellung von TEN-Standards oder Maßnahmen, die zum überwiegenden Teil dem Güterverkehr oder zur Erreichung höherer Geschwindigkeiten für den Personenfernverkehr dienen) direkt oder indirekt Maßnahmen an Anlagen für den Schienen-Personen-Nahverkehr verursacht, zum Beispiel die Wiederherstellung von Bahnsteigen, Bahnsteigzugängen, Bahnsteigdächern, sind diese Maßnahmen nicht dem besonderen regionalen Interesse zuzurechnen. In diesem Zusammenhang geplante Maßnahmen zu Attraktivitätssteigerungen sind dennoch im besonderen regionalen Interesse.

2.6 Berücksichtigung Anlagenwert (Zeitwert)

- Bei direkten Maßnahmen ist es für die Ermittlung des Kostenzuschusses der Länder irrelevant, ob die betroffenen Anlagen bereits zur Gänze abgeschrieben sind oder nicht.
- Bei indirekten Maßnahmen ist es für die Ermittlung des Kostenzuschusses der Länder irrelevant, ob die betroffenen Anlagen bereits zur Gänze abgeschrieben sind oder nicht, jedoch reduziert sich der Kostenanteil des Landes an den indirekten Maßnahmen um 50%.

Begründung: Im Zuge der Maßnahmen werden auch Anlagen erneuert, die bereits zur Gänze oder erst teilweise abgeschrieben sind. Das Land leistet damit indirekt auch Kostenzuschüsse zu Reinvestitionsmaßnahmen. Gleichzeitig ergeben sich für die ÖBB-Infrastruktur AG durch die Maßnahmen auch vorzeitige Anlagenabgänge (Buchwertverluste). Eine detaillierte Aufstellung stellt einen unverhältnismäßigen Aufwand dar. Deshalb wird auf eine Ermittlung der tatsächlichen Buchwerte verzichtet und der Kostenzuschuss des Landes bei indirekten Maßnahmen auf die Hälfte reduziert.

3 Finanzierungsgrundsätze

Die Gewährung eines Zuschusses für die Bereitstellung oder die Aufnahme in den Rahmenplan für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben im besonderen regionalen Interesse kann gemäß § 44 Bundesbahngesetz davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden. Dies gilt hierbei für:

- Maßnahmen im besonderen regionalen Interesse.
- Maßnahmen ohne besonderes regionales Interesse,
 - sofern das Verursacherprinzip anzuwenden ist,
 - sofern Reinvestitionsmaßnahmen auf „Nicht-Zielstrecken“ (ausgenommen gesonderte Vereinbarungen), Reinvestitionsmaßnahmen bei Bestandslärmschutzwänden, Reinvestitionsmaßnahme beim Umfeld (P+R, B+R und Vorplatz) und soweit nicht anderweitig festgelegt, betroffen sind.

Bei Ermittlung der Kostenzuschüsse der Länder sind die unter Punkt 2 aufgestellten Begriffe und Regelungen zu berücksichtigen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist dabei bestrebt, die Gebietskörperschaften möglichst frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden, um ein bestmögliches Zusammenspiel der örtlichen Infrastrukturen sicherzustellen (bessere Zuwegung zur Haltestelle mit Fuß- und Radwegen, etc.).

3.1 Machbarkeitsstudie, Potenzialanalyse, Verkehrskonzept, Infrastrukturentwicklung

Gemeinsame Erstellung von Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen, Verkehrskonzepten oder Infrastrukturentwicklungen, die überwiegend dem Schienen-Personen-Nahverkehr dienen, für:

- Verkehrsstationen Personenverkehr (VKS-P)
- Multimodale Knoten (MMK)
- Rationalisierung von Eisenbahnkreuzungen
- etc.

- Kostenzuschuss Gebietskörperschaft: 50%
- Kostenschlüssel zwischen Land/Gemeinde individuell

Infrastrukturentwicklung für Streckenattraktivierung/Ausbau der Strecke:

- Kostenzuschuss Land: 50% (ausgenommen TEN-Strecken 30%)

3.2 Multimodale Knoten (MMK)

3.2.1 Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten bei der Attraktivierung von Verkehrsstationen Personenverkehr (VKS-P), die überwiegend dem Schienen-Personen-Nahverkehr dienen

3.2.1.1 Planung und Bau

Investitionskostenzuschüsse der Länder zu fahrgastrelevanten Maßnahmen

Bestand	<p>Überwiegendes Interesse Bund (Erfüllung der Zielnetz Kriterien, > 80 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung 40% • Realisierung 20% (bei indirekten Maßnahmen Reduktion um die Hälfte)
	<p>Überwiegendes regionales Interesse (Gebietskörperschaft) (< 80 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Realisierung: 50% (bei indirekten Maßnahmen Reduktion um die Hälfte) <p>Gesonderte Ausstattung, Großevents, Lebenszyklus noch nicht abgelaufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Realisierung: gesondert zu vereinbarende Kostenzuschüsse
Neuerrichtung	<p>Überwiegendes Interesse Bund (> 200 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung 40% • Realisierung 20% (bei indirekten Maßnahmen Reduktion um die Hälfte)
	<p>Überwiegendes regionales Interesse (Gebietskörperschaft) (> 80 und < 200 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose, gesonderte Ausstattung, Großevents, Lebenszyklus noch nicht abgelaufen, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Realisierung mindestens 50% Kostenbeitrag
	<p>Interessentenhaltestelle (< 80 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% Kostentragung durch Interessent

3.2.1.2 Aufzugs- und Kundensanitäranlagen

Kostenzuschüsse der Länder

Bei Verkehrsstationen über 1.000 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose wird grundsätzlich eine Aufzugs- und eine Kundensanitäranlage errichtet.

Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten

(> 1.000 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)

- 20% der Investitionskosten
- 20% als Einmalzahlung der auf 30 Jahre kapitalisierten und diskontierten jährlichen Betreuungs- und Instandhaltungskosten zuzüglich einer Einmalzahlung von 20% der Instandsetzung nach 15 Jahren

Für Anlagen unter 1.000 Ein- und Aussteiger:innen ist grundsätzlich eine Finanzierung durch die regionalen Gebietskörperschaften herbeizuführen.

3.2.1.3 Leistungen der Gemeinde

Durch die Kostenübernahme der Betreuungs- und Instandhaltungskosten der Verkehrsstation Personenverkehr durch Bund und Länder, verbleiben bei der Gemeinde folgende Aufgaben:

- Die Übernahme der Notbefreiung ist durch die Gemeinde oder einem von ihr Beauftragten (30 min!) sicherzustellen.
- Die Übernahme der Aufzugswarttätigkeiten kann durch die Gemeinde im Zuge sinnvoller Synergien erfolgen.
- Die Übernahme von Reinigung, Grünschnitt und Winterdienst kann durch die Gemeinde im Zuge sinnvoller Synergien erfolgen.

3.2.2 Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten beim Umfeld

Kostenzuschüsse der Länder

3.2.2.1 P+R und B+R-Anlagen

Heranzuziehen ist die aktuell gültige Richtlinie.

- Investitionskostenzuschuss 50%
- Aufteilung zwischen Land und Gemeinde individuell
- Betriebsführung der Anlagenteile als Eisenbahnanlage durch die ÖBB-Infrastruktur AG
- Betreuung und Instandhaltung grundsätzlich durch die Standortgemeinde, jedoch abhängig von der Anwendung von Zusatzmodulen

3.2.2.2 Vorplatz

- Investitionskostenzuschuss 50%
- Aufteilung zwischen Land und Gemeinde individuell; Vorschlag 25:25
- Abrechnung erfolgt grundsätzlich spitz (in Ausnahmefällen auch Pauschalen möglich).
- Betreuung und Instandhaltung erfolgt durch die Standortgemeinde (Naturalleistung oder Kostenzuschuss).

3.3 Interessententhaltestellen im Bestand

Die Errichtung einer Haltestelle erfolgte auf Wunsch der Gebietskörperschaft (in den meisten Fällen der Gemeinde) oder eines Gewerbebetriebes. Die Finanzierung wurde in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt (in den meisten Fällen Kostentragung für Errichtung, Betrieb und Erneuerung: 100% Gemeinde).

Ab der Bahngründerzeit bis Mitte des 20. Jahrhunderts war die Errichtung von eher schwach frequentierten Interessententhaltestellen durchaus gängige Praxis. Zu diesem Zeitpunkt bestand eine Haltestelle meistens aus Erdbahnsteigen, schienengleichem Übergang und einem kleinen Wartehäuschen. Heute erfordert die Errichtung von Haltestellen aus Sicherheitsgründen einen hohen technischen Aufwand und ist entsprechend kostenintensiv.

Die Entscheidung über eine Erneuerung von bestehenden Interessententhaltestellen von Gebietskörperschaften erfolgt anhand der Kriterien gemäß Zielnetz sowie von Fahrgastanalysen und dem sich daraus ergebenden öffentlichen Interesse. Werden die Kriterien erfüllt, sind auch die aktuellen Finanzierungsgrundsätze für die Erneuerung der Haltestelle anzuwenden und sind die Eigenschaft als Interessententhaltestelle und somit auch die ursprünglich darüber abgeschlossenen Verträge obsolet.

Überwiegendes Interesse Bund

(> 80 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)

Investitionskostenzuschüsse der Länder:

- Planung 40%
- Realisierung 20% (bei indirekten Maßnahmen Reduktion um die Hälfte)

Kein überwiegendes Interesse Bund

(< 80 Ein- und Aussteiger:innen gemäß Prognose)

- Bestehende Kostentragungsregelung bleibt aufrecht oder Finanzierung erfolgt durch Gebietskörperschaft, andernfalls Auflassung

3.4 Streckenattraktivierung

Investitionskostenzuschüsse der Länder:

Streckenausbauten für den Nah- und Regionalverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG

- Planung 40%
- Realisierung 20%

Streckenausbauten, die neben Nah- und Regionalverkehr auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen:

- Einzelfallregelung erforderlich

Streckenausbauten für Regionalverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG (< 2.000 Fahrgäste täglich)

- Einzelfallregelung erforderlich

3.5 Lärmschutzwände

Heranzuziehen ist die aktuell gültige Richtlinie.

Kostenzuschüsse der Länder:

Planung und Errichtung von Lärmschutzwänden

- Kostenzuschuss 50%
- Aufteilung zwischen Land und Gemeinde individuell

Reinvestition von Lärmschutzwänden, welche im Rahmen der Bestandslärmsanierung errichtet wurden

- Kostenzuschuss 20%
- Keine Mitfinanzierung von Gemeinden

Lärmschutzwand von sonstigen Dritten

- Kostentragung Dritte 100%
- Übergabe der Lärmschutzwand an ÖBB-Infrastruktur AG – unter Leistung einer Ablöse für Instandhaltung einschließlich Reinvestitionen – ist möglich

NICHT GEGENSTAND:

Bei Maßnahmen im Zuge der Errichtung und Erneuerung von Lärmschutzwänden bei Neu- und Ausbauprojekten liegt die Finanzierung grundsätzlich beim Bund.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)