

Auslegungsleitfaden für die ÖBB-Infrastruktur AG zu § 44 Bundesbahngesetz betreffend Kostenzuschüsse der Gebietskörperschaften

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. Dies manifestiert sich auch im Zielnetz 2025+.
- Gemäß § 44 Bundesbahngesetz kann der Ausbau und die Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse gemäß 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.

- Die bisher in weiten Teilen Österreichs gängige Praxis wurde nunmehr in Zusammenarbeit zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich AM und dem BMK, Abteilung II/Infraz im gegenständlichen Dokument im Sinne eines internen Arbeitsbehelfes zusammengefasst.
- Der gegenständliche Auslegungsleitfaden ist künftig von der ÖBB-Infrastruktur AG als Grundlage für die Verhandlungen mit den Gebietskörperschaften heranzuziehen.

BMK, März 2020

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorteile von modernen Bahninfrastrukturanlagen für Gebietskörperschaften	Seite 5
2.	Machbarkeitsstudien/Potenzialanalysen/Verkehrskonzepte	Seite 6
3.	Attraktivierung von Verkehrstationen	
a.	Planung und Bau	Seite 7
b.	Interessentenhaltestellen	Seite 8
c.	Betrieb und Betreuung	Seite 9
4.	Attraktivitätssteigernde Streckenausbauten	Seite 11
5.	Bahnhofsvorplatz	Seite 12
6.	Busterminal/Busbahnhof	Seite 14
7.	Park&Ride	Seite 15
8.	Lärmschutzwand	Seite 16

Vorteile von modernen Bahninfrastrukturanlagen für Gebietskörperschaften

- Modernes und sauberes Erscheinungsbild
- Steigerung des öffentlichen Verkehrs
- Wertschöpfungseffekt
- 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 ÖV / ÖBB

Machbarkeitsstudien/Potenzialanalysen/Verkehrskonzepte

Gemeinsame Erstellung von Machbarkeitsstudien/Potenzialanalysen/Verkehrskonzepte für:

- Attraktivierung/Ausbauten von Strecken
- Verkehrsstationen
- Multimodale Mobilitätsknoten
- Rationalisierung von Eisenbahnkreuzungen
- etc.

ÖBB-Infra: 50 %
Gebietskörperschaften: Kostenzuschuss 50%
(Kostenschlüssel zwischen Land/Gemeinde individuell)

Attraktivierung von Verkehrsstationen

Planung und Bau

Kostenzuschüsse der Länder zu fahrgastrelevanten Maßnahmen

Bestand	Überwiegendes Interesse Bund (Erfüllung der Zielnetz Kriterien, > 80 Reisende gemäß Prognose, 40 Zugpaare) Planung 40% Realisierung 20%
	Überwiegendes regionales Interesse (Gebietskörperschaft) (< 80 Reisende gemäß Prognose, gesonderte Ausstattung, Großevents, Lebenszyklus noch nicht abgelaufen) Planung und Realisierung: gesondert zu vereinbarende Kostenzuschüsse
Neuerichtung	Überwiegendes Interesse Bund (> 200 Reisende gemäß Prognose) Planung 40% Realisierung 20%
	Überwiegendes regionales Interesse (Gebietskörperschaft) (> 80 und < 200 Reisende gemäß Prognose, gesonderte Ausstattung, Großevents, Lebenszyklus noch nicht abgelaufen, etc.) Planung und Realisierung mindestens 50% Kostenbeitrag
	Interessentenhaltestelle (< 80 Reisende gemäß Prognose) 100 % Kostentragung durch Interessent

Attraktivierung von Verkehrsstationen

Interessentenhaltestellen 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 Interessentenhaltestellen 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 Interessentenhaltestellen 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 ist die Eigenschaft als Interessentenhaltestelle und somit auch die ursprünglich darüber abgeschlossenen Verträge obsolet.

Bestand

Überwiegendes Interesse Bund

(> 80 Reisende gemäß Prognose, 40 Zugpaare)

Planung 40%

Realisierung 20%

Kein überwiegendes Interesse Bund

(< 80 Reisende gemäß Prognose)

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

Attraktivierung Verkehrsstationen

Betrieb und Betreuung

Übernahme von Betrieb und Betreuung (Kosten und/oder Naturalleistungen) durch die Gemeinden

- Für die Gemeinden ergeben sich durch die Attraktivierung von Verkehrsstationen viele Vorteile:
 - Der Bahnhof und das Umfeld in einem modernen und sauberem Erscheinungsbild,
 - Möglicher Beitrag zur Nahversorgung, wenn ein Anbieter sich findet
 - Steigerung des Image der ÖBB bei Gemeinde und den Bewohnern
 - Steigerung der Immobilienwerte in der Gemeinde
- Das Erfordernis von Beiträgen von Dritten zu Schieneninfrastrukturprojekten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, umfasst ausdrücklich auch Bereitstellungskosten.
- Die Kostenbeiträge für die Investitionskosten von Schieneninfrastrukturprojekten übernehmen in den meisten Fällen die Länder.
- Ausgehend davon, dass einmalige hohe Investitionskostenbeiträge von den Gemeinden nur schwer aufgebracht werden können, sind die Gemeinden an der Betreuung und Instandhaltung der Verkehrsstation durch Übernahme von Naturalleistungen oder jährlichen Kostenzuschüssen zu beteiligen.

Attraktivierung Verkehrsstationen

Betrieb und Betreuung

Welche Kosten und/oder Naturalleistungen sollen von Gemeinden übernommen werden?

- Betreuung, Inspektion und Wartung der Verkehrsstationen einschließlich der Bahnsteigzugänge bis auf Höhe des Bahnsteigniveaus (insbesondere Betreuung, Inspektion und Wartung der Liftanlagen, Übernahme der Liftwarttätigkeiten und Notbefreiung, Reinigung und Winterdienst, Ersatz von Leuchtmitteln, Mähen von Grünflächen).
 - Darüber ist rechtzeitig vor Planungsbeginn eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.
 - Kann mit der Gemeinde keine Einigung erzielt werden, kann von der Planung und Realisierung des Bauvorhabens Abstand genommen werden.
- Für den Fall, dass die Gemeinde keine Naturalleistungen übernehmen will, sind entsprechende Kostenzuschüsse durch die Gemeinde erforderlich.
- Die Kosten für Winterdienst und Reinigung sind abhängig von der zu betreuenden Fläche und werden im Einzelfall ermittelt.
- Die Lift - Notbefreiung erfolgt grundsätzlich durch die Gemeinde oder einem von ihr Beauftragten (30 min!).

Attraktivitätssteigernde Streckenausbauten

- Gemeinsames Ziel ist die Bereitstellung einer Infrastruktur, die ein attraktives und kundenorientiertes Mobilitätsangebot ermöglicht. Das umfasst insbesondere:
 - Elektrifizierung für 100% sauberen Bahnstrom statt Diesel
 - Gleiszulegungen
 - VzG-Anhebung – höhere Geschwindigkeiten
 - Betriebsausweichen für dichteren Takt
 - zusätzlicher Blockabschnitt zwecks Taktverdichtung – mehr Züge für Nahverkehr

**Streckenausbauten für den Nah- und Regionalverkehr
im Netz der ÖBB-Infra**

Kostenzuschuss des Landes:
Planung 40% und Realisierung 20%

**Streckenausbauten für Regionalverkehr
im Netz der ÖBB-Infra mit überwiegendem
regionalen Interesse (< 2.000 Reisende täglich)**

Kostenzuschuss des Landes:
Einzelfallregelung erforderlich

NICHT GEGENDSTAND:

- Maßnahmen, die zum überwiegenden Teil dem Personenfernverkehr und dem überregionalen Güterverkehr dienen, liegen grundsätzlich in der Finanzierungskompetenz des Bundes.

Bahnhofsvorplatz

- 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, es entwickeln sich neue Mobilitätsformen. Der Vorplatz soll diesen Entwicklungen Rechnung tragen und als **multimodale Mobilitätsverknüpfungsanlage** ausgestaltet werden.

Bahnhofsvorplatz

- Vorplatz samt Zulauferschließung (Straßen, Rad- und Gehwege) ist eine Eisenbahnanlage gemäß § 10 EisbG. Nicht Bestandteil des Vorplatzes sind durchbindende Straßenverläufe (öffentliches Gut).
- Bushaltestellen mit 1 - 3 Busbuchten/Randhaltestellen sind grundsätzlich Bestandteil des Vorplatzes (Ausstattung erfolgt immer in Auftrag und auf Kosten des Landes/Gemeinde).
- Eigentümer und Betreiber des Vorplatzes im Zuge einer Neuerrichtung/Umgestaltung ist in der Regel die ÖBB Infra (unabhängig vom Grundeigentümer).
- Grundeigentümer der Grundflächen am Vorplatz kann die ÖBB-Infra, die Gemeinde oder das Land sein. Bei verschiedenen Grundeigentümern ist eine zweckmäßige Grundbereinigung anzustreben. Die Einbringung von Grundflächen erfolgt unentgeltlich.
- Planung und Bau erfolgt durch ÖBB-Infra.
- Abrechnung erfolgt grundsätzlich spitz (in Ausnahmefällen auch Pauschalen möglich).
- Betrieb, Betreuung und Instandhaltung erfolgt grundsätzlich durch die Gemeinde (Naturalleistung oder Kostenzuschuss).

Kostenzuschuss Gebietskörperschaft 50%
Aufteilung zwischen Land und Gemeinde individuell; Vorschlag 25:25

Busterminal/Busbahnhof

Definition Busterminal/Busbahnhof aus Sicht der ÖBB-Infra

- Mehr als 3 Busbuchten im unmittelbaren Nahbereich der Verkehrsstation

Planung und Bau, Eigentumsverhältnisse, Grundflächen:

- Grundsätzlich eigenes Planungs- und Bauvorhaben der Gebietskörperschaft. Eigentümer und Betreiber ist grundsätzlich die Gebietskörperschaft. Allfällig erforderliche Grundflächen im Eigentum der ÖBB-Infra sind durch die Gebietskörperschaft zu erwerben/zu mieten.

Finanzierung:

- Analog zur Finanzierung von bis zu drei Busbuchten als Bestandteil des Vorplatzes, leistet die ÖBB-Infra grundsätzlich einen Kostenzuschuss von 50% zu den anteiligen Kosten für bis zu drei Busbuchten mit überwiegendem Umstieg zwischen Bus und Bahn des Busbahnhofes/Busterminal, sofern folgende Voraussetzungen gegeben sind:
 - Errichtung erfolgt im unmittelbaren Nahbereich der Verkehrsstation
 - Bahnhofsvorplatz umfasst keine Busbuchten
 - Flächige Anlage
 - Zweckwidmung für Buslinien des öffentlichen Verkehrs
 - Busbuchten für Fernbusse sind NICHT Gegenstand

Park & Ride - Anlagen

GZ. BMVIT-260.989/0005-
II/INFRA1/2016

Richtlinie Park&Ride-Anlagen

Richtlinie für
Planung,
Errichtung und
Betrieb von
Parkdecks,
Park&Ride-Anlagen und
Bike&Ride-Anlagen der
Österreichischen
Bundesbahnen

bmvit, Abteilung II/Infra 1
Infrastrukturfinanzierung - ökonomische Angelegenheiten der
Eisenbahn
Ausgabe 1. Jänner 2017

Kostenzuschuss 50%
Aufteilung zwischen Land und Gemeinde individuell

Lärmschutzwände

- Richtlinie für die **schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken** der Österreichischen Bundesbahnen, Ausgabe 1. Jänner 2006, GZ. BMVIT-260.423/0002-II/SCH5/2005, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie
- **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 % des Landes

- **Lärmschutzwand von sonstigen Dritten:**

Projekt Leistung Dritte

Kostentragung 100%

Übergabe der LSW an ÖBB-Infra unter Leistung einer Ablöse für Instandhaltung einschließlich Reinvest ist möglich.

NICHT GEGENDSTAND:

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