

Förderung von Regionalstadtbahnen

durch den Bund über Vereinbarungen gem. Artikel 15a B-VG und über
Zweckzuschussgesetze

Wien, Jänner 2024

Veranlassung	2
Bisher geförderte Projekte.....	3
Regionalstadtbahn Innsbruck – Rum.....	3
Regionalstadtbahn Linz.....	6
Straßenbahnvorhaben Graz	9
Allgemeine Fragen und Antworten	12
Unter welchen Voraussetzungen erfolgt eine Mitfinanzierung des Bundes für derartige Projekte?	12
Wie erfolgt die konkrete Mitfinanzierung des BMK an diesen Projekten?	12
Wie wird die Umsetzung dieser Projekte kontrolliert?	13

Veranlassung

Der Mobilitätsmasterplan 2030¹ sieht als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele eine deutliche Ausweitung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) vor. Insbesondere in den Ballungsräumen gilt es, die Voraussetzungen für ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr zu schaffen, was vielen Pendlerinnen und Pendlern zugutekommt.

In der Vergangenheit konnte der Bund – neben den Schienenprojekten der ÖBB² – regionale Schienenprojekte von Bundesländern und Gemeinden ausschließlich im Wege der Privatbahnfinanzierung³ unterstützen. Diese ist jedoch an das Vorhandensein einer „Vollbahn“ (d.h. Eisenbahnen mit eigenem Gleiskörper, signalisierter Betrieb, entsprechend gesicherte Eisenbahnkreuzungen, etc.) gebunden und kann nicht für Straßenbahnen (d.h. Benützung des Verkehrsraums öffentlicher Straßen) angewendet werden. Dieser Zustand war volkswirtschaftlich nicht optimal, da dadurch eher Anreize an Kommunen und Länder zur Lukrierung einer Mitfinanzierung durch den Bund zur Errichtung von Vollbahnen gesetzt wurden.

Daher wurde in Umsetzung eines wesentlichen Ziels des Mobilitätsmasterplans 2030 und des aktuellen Regierungsprogramms⁴ („Förderung von Regionalstadtbahnen mit stadtgrenzenübergreifender Funktion zur Förderung des ÖV in städtischen Ballungsräumen“) nunmehr die Möglichkeit für den Bund geschaffen, Straßenbahnprojekte mit stadtgrenzenüberschreitender Wirkung durch Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen Bund und den jeweiligen Bundesländern bzw. bei Zuschussleistungen an einzelne Gemeinden durch Zweckzuschussgesetze mitzufinanzieren.

1 <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

2 https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

3 <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen.html>

4 <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>

Bisher geförderte Projekte

Bisher wurden zwei Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG mit den Ländern Tirol und Oberösterreich abgeschlossen und ein Zweckzuschussgesetz beschlossen, mit denen die folgenden Projekte gefördert werden.

Regionalstadtbahn Innsbruck – Rum

Zielsetzungen und Eckpunkte

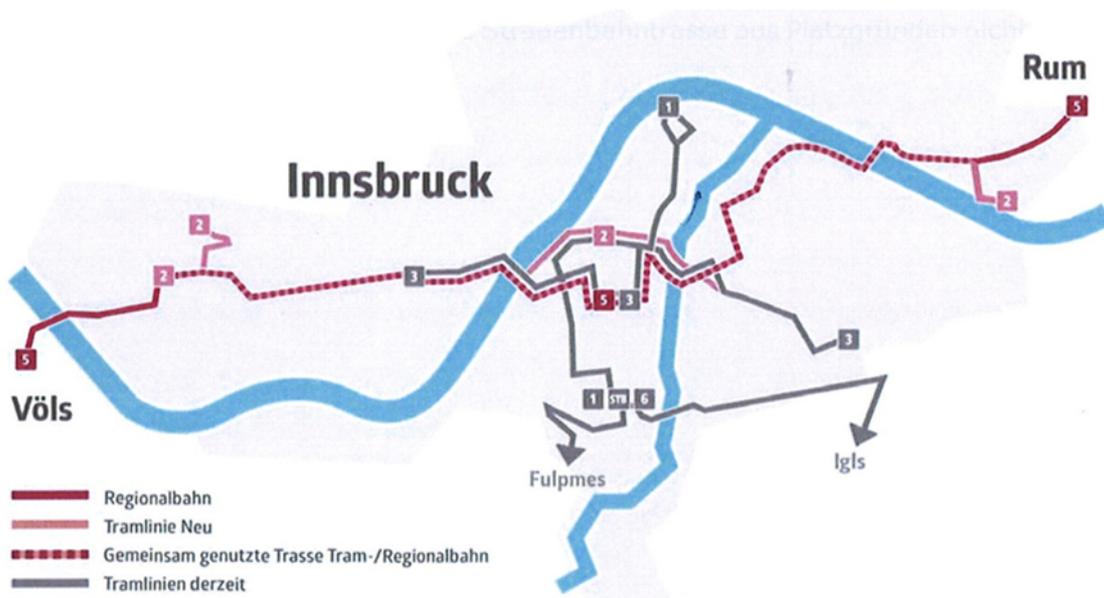
- Errichtung der Regionalstadtbahn zwischen Innsbruck und Rum bis 2023 mit Gesamtkosten in Höhe von rund 36 Mio. €.
- Der Bund leistet dazu einen Zuschuss in Höhe von rund 45 %, d.h. rund 16 Mio. €.
- Ziel ist es, im Tiroler Zentralraum angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs den Marktanteil im Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr zu steigern.

Beschreibung

Bereits im Regionalbahnkonzept aus dem Jahr 2003 war die Errichtung der Regionalbahnachse Völs – Innsbruck – Rum (ursprünglich angedacht bis Hall) nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes in Innsbruck und dem Ausbau der Stubaitalbahn als letzter Teil der Umsetzung dieses Konzeptes vorgesehen. In Umsetzung dieses seit 2003 organisch weiterentwickelten Straßen- und Regionalbahnkonzeptes erweitern nunmehr die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) das Straßenbahnnetz insbesondere durch die Neuerrichtung der Linie 5 Richtung Osten nach Rum. Gleichzeitig werden die Haltestellenanlagen sowie die damit verbundene Straßenraumgestaltung realisiert.

Die Linie 5 ist Bestandteil der neuen Ost-West-Achse der Regionalbahn von Rum über das Stadtzentrum von Innsbruck bis nach Völs. Dabei wird der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Rum als „Straßenbahn“ realisiert, d.h. die Bahntrasse wird auch vom Straßenverkehr genützt. Dieser Abschnitt ist Gegenstand dieser Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG. Der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Völs wird hingegen als „Vollbahn“ errichtet und erhält daher Bundeszuschüsse im Wege der Privatbahnförderung im 9. Mittelfristigen Investitionsprogramm.

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Regionalstadtbahn Innsbruck (Quelle: Land Tirol)



Aktuelle Verkehrssituation im Tiroler Zentralraum und geplante Verbesserungen durch Regionalbahn Innsbruck – Rum

Durch den überproportional stark steigenden Güterverkehr sowie zunehmenden Pendlerverkehr kommt es speziell in den Morgenstunden regelmäßig zu Überlastungen auf dem hochrangigen Straßennetz (A 12 Inntalautobahn). Der aus dem umgebenden Straßennetz nach Innsbruck fließende Verkehr führt zu Verkehrsüberlastungen im Stadtnetz, was sich nachteilig auf den ÖV im Busbereich auswirkt. Das Schienennetz im Zentralraum von Innsbruck stößt insbesondere im Abschnitt Hall in Tirol bis Innsbruck Westbahnhof an seine infrastrukturellen Kapazitätsgrenzen. Die Einführung zusätzlicher Züge ist daher auf Grund fehlender Trassen nur bedingt und nicht im erforderlichen Ausmaß möglich.

Durch die Kombination der Neuerrichtung von S-Bahnhaltestellen zwischen Innsbruck Hötting und Hall in Tirol (Thaur, Innsbruck Messe, Innsbruck Westbahnhof, Innsbruck Innrain und Innsbruck Hötting) mit der neuen Regionalbahn Tiroler Zentralraum Abschnitt Rum werden folgende Verbesserungen angestrebt:

- Entlastung bestehender Infrastruktur
- Verkürzung der Fahrtbeziehungen - geografisch und zeitlich
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) im Tiroler Zentralraum hat im Zeitraum 2015–2019 um durchschnittlich rund 0,5 % pro Jahr zugenommen (Durchschnitt von 27 Zählstellen auf Landesstraßen B und L sowie Gemeindestraßen). In absoluten Zahlen: 2015 wurden an diesen automatischen Zählstellen täglich rund 277.000 Kfz erfasst, im Jahr 2019 betrug die Anzahl der erfassten Kfz rund 283.000. Im Jahr 2020 war zwar bedingt durch Covid-19 ein Rückgang in Höhe von 13,6 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Nach einer wirtschaftlichen Erholung ist jedoch mit einem weiteren Anstieg von MIV-Fahrten zu rechnen.

Im direkten Einzugsgebiet der Regionalbahn finden rund 110.000 Pendelbewegungen (~75.000 Einpendel- sowie ~36.000 Auspendelbewegungen) und im erweiterten Einzugsgebiet (Bezirke Innsbruck und Innsbruck Land) rund 270.000 Pendelbewegungen statt (~140.000 Einpendler sowie ~130.000 Auspendler, Stand 2017).

Angesichts der Menge und des Wachstums der Kfz-Fahrten im Tiroler Zentralraum und der Anzahl der in diesem Gebiet durchgeführten Pendelbewegungen ergibt sich ein erhebliches Potential an Nutzern für ein effizientes ÖV-Angebot in Form der Regionalbahn Innsbruck-Rum. Außerdem bewirkt der Endausbau der Regionalbahn durch attraktive Umsteigebeziehungen zum hochrangigen Schienennetz in Rum und Völs eine Reisezeitverkürzung für eine erhebliche Menge an Relationen in oder aus der Stadt Innsbruck. Dadurch sollte in weiterer Folge der zunehmend stärker genutzte Innsbrucker Hauptbahnhof deutlich entlastet werden.

Links zu weiterführenden Informationen

- [Vereinbarung zur Regionalstadtbahn zwischen Innsbruck und Rum](#)
(Bundesgesetzblatt)

Regionalstadtbahn Linz

Zielsetzungen und Eckpunkte

- Planung der Regionalstadtbahn in Linz mit Gesamtkosten in Höhe von rund 26 Mio. € im Zeitraum bis 2026.
- Der Bund leistet dazu einen Zuschuss in Höhe von 50 %, d.h. rund 13 Mio. €.
- Konkret wird die Einreichplanung der Innestadtdurchbindung und das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof) vereinbart.
- Ziel ist es letztlich, in der Region Linz angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs insbesondere aus dem Norden von Linz den Marktanteil im Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr zu steigern.
- Zu diesem Zweck ist nach Vorliegen der Detailplanung der Abschluss einer weiteren Art. 15a-Vereinbarung zum Bau dieser Projekte geplant.
- Nach derzeitigem Planungsstand betragen die Gesamtkosten für das Regionalstadtbahnprojekt bei Berücksichtigung einer Vorausvalorisierung in Höhe von 2,5 % pro Jahr rund 589 Mio. €. Die Errichtung soll aus heutiger Sicht im Jahr 2030 abgeschlossen sein.

Beschreibung

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 MIV, 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 (Bevorrangungen, Busspuren) kaum Reisezeitvorteile und stauen mit dem MIV 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.

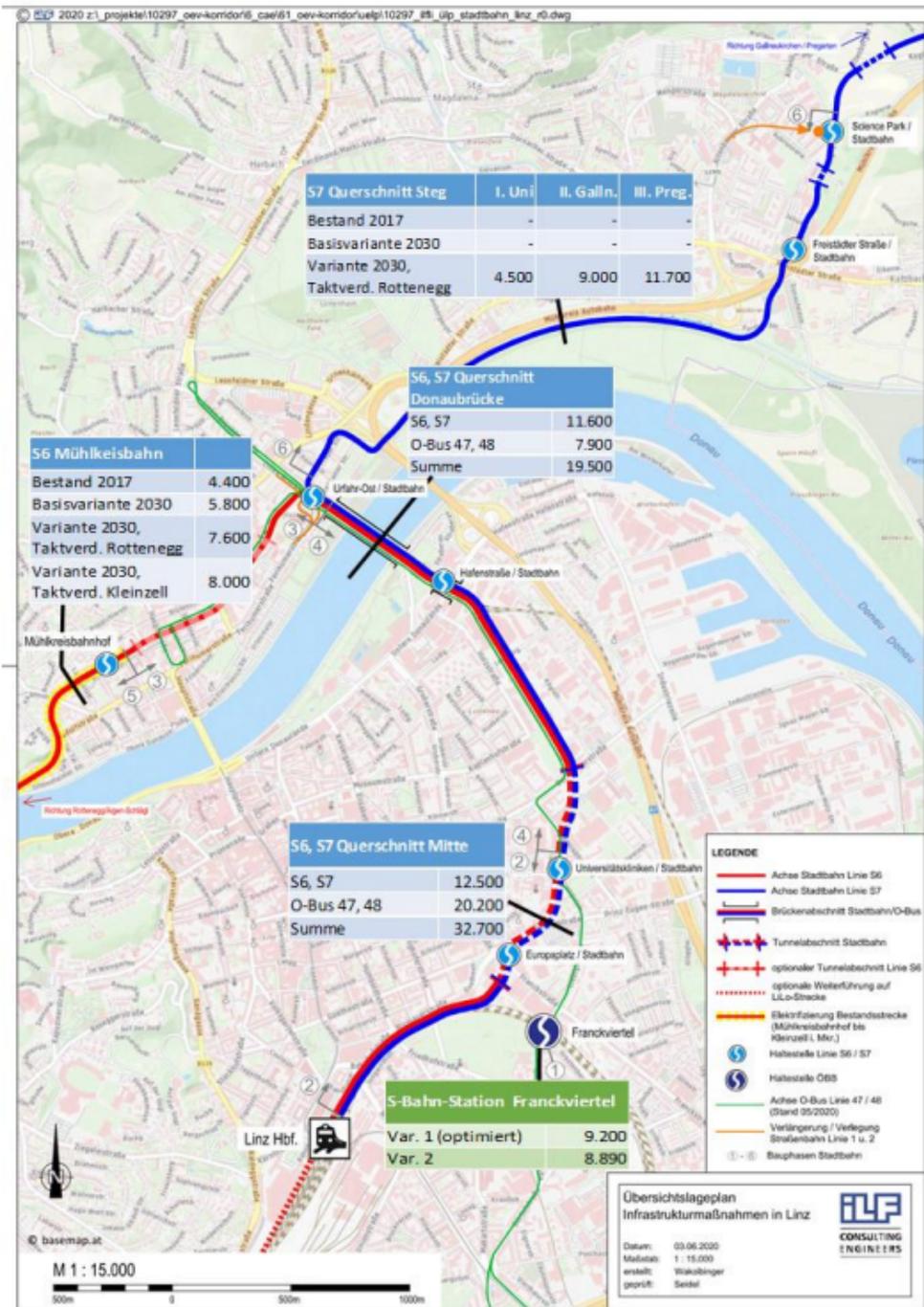
Beide Faktoren führen zu einer zunehmend häufigen Überlastung des Straßennetzes in der Hauptstadtregion.

Zentrales Ziel ist daher die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten im stauunabhängigen und leistungsfähigen Schienenverkehr, um für die Nutzer:innen des MIV aus dem nördlichen Umland von Linz eine attraktive Alternative im öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Die Stadtregionalbahn 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 Innenstadt durchbindung 32.700 Fahrgäste/Tag (ÖIR-Studie vom 6.3.2020).

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

Abbildung 2: Schematische Darstellung der Regionalstadtbahn Linz (Quelle: Land OÖ)



Links zu weiterführenden Informationen

- [Vereinbarung zur Regionalstadtbahn in Linz \(Bundesgesetzblatt\)](#)

Straßenbahnvorhaben Graz

Zielsetzungen und Eckpunkte

- Drei Ausbauprojekte im Grazer Straßenbahnnetz im Zeitraum von 2022 bis 2027
 - Innenstadtentflechtung
 - Zweigleisiger Ausbau der Linie 5
 - Zweigleisiger Ausbau der Linie 1
- Gesamtkosten in Höhe von 76,330 Mio. €; der Bundeszuschuss in Höhe von 50 % der Gesamtkosten beträgt 38,165 Mio. €.
- Durch diese Maßnahmen wird in Graz ein Zuwachs zwischen 19.400 und 38.900 Fahrgästen pro Tag erwartet. Dies entspricht einem Fahrgastzuwachs zwischen 6,0 % und 11,9 %.

Beschreibung

Derzeit werden im Großraum Graz lediglich 15 % aller täglichen stadtgrenzenüberschreitenden Wege im Umweltverbund (11 % Öffentlicher Verkehr, 2 % Fahrrad, 2 % Fußgänger) zurückgelegt. Mit rund 40.000 täglich in Graz ankommenden Fahrgästen (Vor-Covid) übernimmt die S-Bahn den Hauptanteil. Mit dem PKW werden aktuell täglich rund 384.000 Personenfahrten über die Stadtgrenze von Graz durchgeführt. Für das Umland von Graz wird für den Zeithorizont 2040 ein Bevölkerungswachstum von rund 9 % prognostiziert. Zusätzlich wird erwartet, dass die Anzahl der Arbeitsplätze im Umland von Graz noch deutlich steigen wird. Dadurch werden zusätzliche Wege über die Stadtgrenze generiert werden.

Die S-Bahn-Linien und die Straßenbahnlinien der Stadt Graz bilden gemeinsam das zentrale Element des ÖPNRV im Ballungsraum Graz. Mit der ab 2025 geplanten Ausweitung des Angebotes auf den steirischen S-Bahn-Linien werden die Kapazitäten im regionalen Schienenpersonenverkehr deutlich erhöht und ist eine deutliche Verschiebung im Modal Split vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die S-Bahn zu erwarten.

Unter den derzeitigen Voraussetzungen im Grazer Straßenbahnnetz finden diese im Regionalverkehr erhöhten Kapazitäten jedoch keine Fortsetzung im Bereich der städtischen Verkehrsmittel. Insbesondere die bestehenden eingleisigen Straßenbahnstrecken stellen die bedeutendsten Lücken und Kapazitätsengpässe im Grazer Straßenbahnnetz dar. Daher ist zu befürchten, dass ohne Kapazitätsverstärkung des Grazer Straßenbahnnetzes auch der Modal Shift im Regionalverkehr nicht gelingt.

Zentrales Ziel ist daher die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten im Straßenbahnnetz der Stadt Graz, um für die Nutzer und Nutzerinnen des MIV eine attraktive Alternative im ÖPNV zu schaffen. Die vom Bund mitfinanzierten Neubaustrecken im Grazer Straßenbahnnetz fügen sich in das längerfristige Zielbild zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Hauptstadtregion Graz ein.

Innenstadtentflechtung

Auf Grund der Tatsache, dass sämtliche Straßenbahnlinien derzeit durch die Herrengasse fahren müssen, bildet dieses „Nadelöhr“ die Kapazitätsgrenze für den gesamten Straßenbahnverkehr in Graz, aber auch für die innerstädtische Verteilung der Pendlerinnen und Pendler. Diesbezüglich geht die Bedeutung der Innenstadtentflechtung deutlich über die Stadtgrenze hinaus. Die geplante Trassenführung vom Jakominiplatz über die Radetzkystraße, Neutorgasse, Belgiergasse und die Vorbeckgasse zur Annenstraße ermöglicht nicht nur die erforderliche Kapazitätserhöhung, sondern zusätzlich auch eine Umleitung mehrerer Straßenbahnlinien bei einer Sperre der Innenstadt (Herrengasse bzw. Südtirolerplatz) sowie eine verbesserte Anbindung des Regionalbusbahnhofes am Andreas-Hofer-Platz an das Straßenbahnnetz.

Zweigleisiger Ausbau Linie 5

Die Linie 5 wird derzeit im Frühverkehr mit einem 6-Minuten-Intervall betrieben. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes ab dem Zentralfriedhof ist es derzeit nicht möglich, dieses Fahrplanangebot auf der Gesamtstrecke anzubieten. Insbesondere

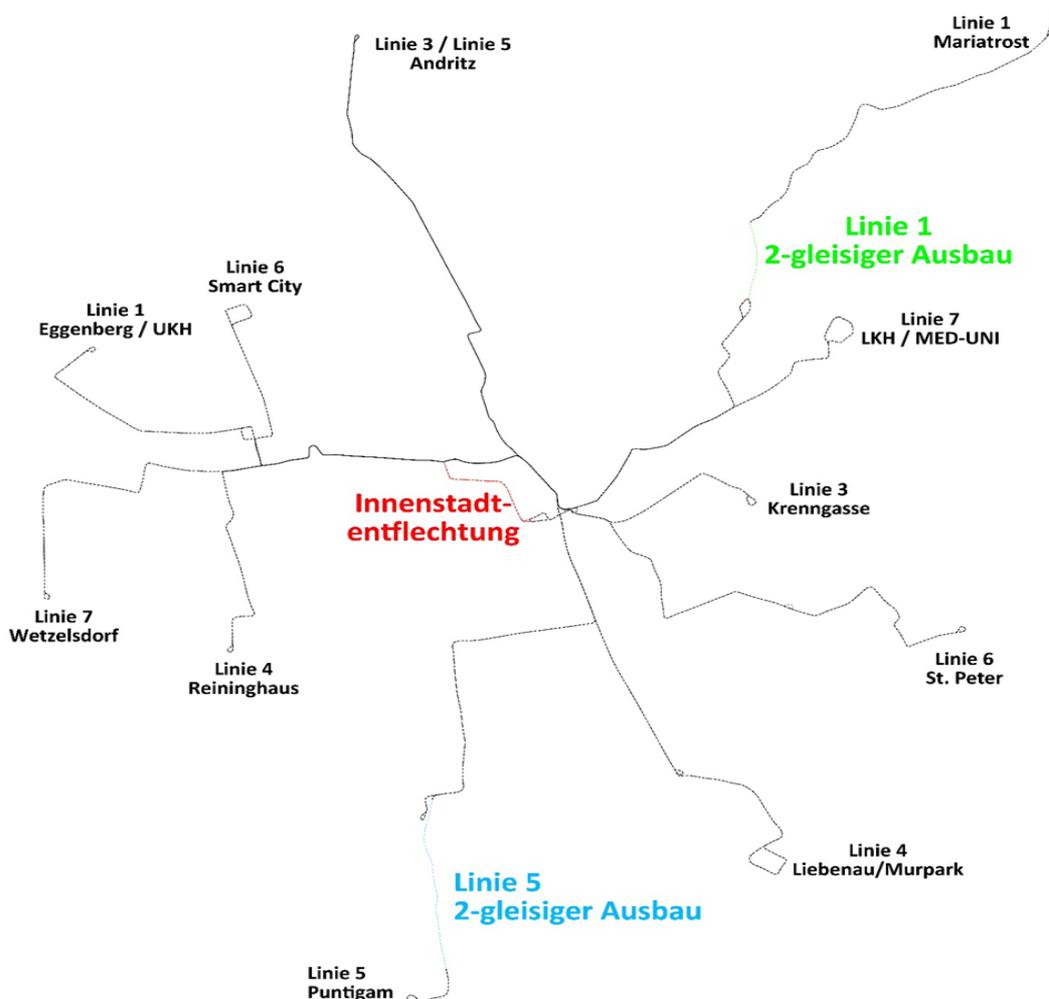
- das in Bau befindliche neue Stadtteilzentrum Puntigam mit rund 900 geplanten Wohneinheiten,
- die kontinuierliche weitere Zunahme der Fahrgastzahlen beim Nahverkehrsknoten Puntigam, bei dem die beiden S-Bahnlinien S5 nach Spielfeld und S6 nach Wies mit den städtischen Buslinien 62, 64, 65, 78 und 80 verknüpft werden, und
- die in unmittelbarer Nähe zum Nahverkehrsknoten befindliche öffentliche Park&Ride-Anlage

machen einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 5 zwischen Zentralfriedhof und Brauhaus Puntigam im Hinblick auf eine effiziente und leistungsfähige innerstädtische Verteilung der Pendlerinnen und Pendler notwendig.

Zweigleisiger Ausbau Linie 1

Auch bei der eingleisigen Straßenbahnstrecke der Linie 1 im Mariatrostertal ist eine Verdichtung des Fahrplanes derzeit nicht möglich. In Verbindung mit bereits getätigten bzw. derzeit in Bau befindlichen selektiven Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke ermöglicht der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts in der Hilmteichstraße (Landesstraße L 398) zwischen den Haltestellen Hilmteich und Mariagrün nicht nur eine Taktverdichtung auf fünf Minuten, sondern auch eine Verkürzung der Fahrzeit von über sieben Minuten.

Abbildung 3: Planskizze des Vorhabens (Quelle: Anlage 1 Zweckzuschussgesetz)



Links zu weiterführenden Informationen

[Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz \(Bundesgesetzblatt\)](#)

Allgemeine Fragen und Antworten

Unter welchen Voraussetzungen erfolgt eine Mitfinanzierung des Bundes für derartige Projekte?

Mit diesem neuen Finanzierungsinstrument können Neubauinvestitionen für

- Straßenbahnen bzw. als Straßenbahn betriebene Regional(stadt)bahnen
- in Städten bzw. Agglomerationen im Zusammenhang mit einer oder mehreren Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern
- mit stadtgrenzenüberschreitenden Wirkungen

vom Bund mitfinanziert werden.

Die Projekte müssen sich zudem in ein regionales Gesamtverkehrskonzept einbetten, das im Einklang mit den Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans steht.

Wie erfolgt die konkrete Mitfinanzierung des BMK an diesen Projekten?

Da die Errichtung einer Straßenbahn gemäß der geltenden Zuständigkeitsverteilung in den Aufgabenbereich der Länder fällt, erfolgt dies grundsätzlich durch zwischen dem Bund und den beteiligten Bundesländern abzuschließende Vereinbarungen gemäß Art. 15a Bundesverfassungsgesetz (B-VG). Durch die Judikatur des Verfassungsgerichtshofs (VfGH) ist klargestellt, dass vom Grundsatz, wonach jede Gebietskörperschaft ihren Aufwand selbst zu tragen hat (§ 2 Finanzverfassungsgesetz; F-VG), auch durch zwischen Bund und Ländern abgeschlossene Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG abgewichen werden kann. Denn der VfGH hat in seinem Erkenntnis VfSlg. 20.284/2018 klargestellt, dass in Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern gemäß Art. 15a B-VG auch Regelungen über die Kostentragung im Sinne des § 2 F-VG getroffen werden können, die unmittelbar zwischen den Vertragspartnern anwendbar sind und dementsprechend Rechte und Pflichten begründen.

Da diese Vereinbarungen auch die Organe der Bundesgesetzgebung binden sollen, dürfen sie nur von der Bundesregierung mit Genehmigung des Nationalrates abgeschlossen werden. Sie sind im Bundesgesetzblatt kundzumachen.

Beim Ausbau der Grazer Straßenbahnen erfolgt die Bundesfinanzierung direkt an die Stadt Graz, sodass die entsprechende Bundesfinanzierung im Unterschied zu den bisherigen Regionalstadtbahnprojekten aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen mit einem Zweckzuschussgesetz und nicht mit einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG umgesetzt wird. Eine solche Vereinbarung kann nur zwischen dem Bund und den Ländern, nicht hingegen zwischen dem Bund und Gemeinden abgeschlossen werden.

Wie wird die Umsetzung dieser Projekte kontrolliert?

Die bestimmungsgemäße Verwendung der gewährten finanziellen Mittel wird im Auftrag beider Vertragsparteien durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH geprüft. Gleichzeitig wird gemäß Artikel 5 der Art. 15a B-VG Vereinbarungen jeweils ein Controllingausschuss aus Vertretern des Landes und des Bundes eingesetzt, der insbesondere alle Fragen hinsichtlich der bestimmungsgemäßen Verwendung der von den Vertragsparteien zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel behandelt. Analog dazu wird gemäß § 5 des Zweckzuschussgesetzes ein Controllingausschuss mit Vertretern der Gemeinde Graz und des Bundes eingesetzt.

Insbesondere beim Projekt „Regionalstadtbahn Linz“ begleitet die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Auftrag des BMK auch den Planungsprozess zur Gewährleistung einer möglichst sachgerechten und effizienten Aufbereitung der Grundlagen für eine allfällige Bauentscheidung.

Impressum

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Stand: 29. Januar 2024

Abteilung II/2 – Infrastrukturfinanzierung

E-Mail: ii2@bmk.gv.at