

Park+Ride und Bike+Ride-Richtlinie

Richtlinie für die Planung, Errichtung, Finanzierung, Betreuung und Instandhaltung von Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Wien, 2025. Stand:1. Jänner 2025

Vorwort

Die Errichtung von Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen (P+R und B+R-Anlagen) verfolgt das zentrale verkehrspolitische Ziel, den Umweltverbund zu stärken und städtische Verkehrsnetze zu entlasten, wobei der wohnortnahe Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel im Fokus steht. Durch die Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen sowie sicheren und gut ausgestatteten Fahrradabstellanlagen an den Umsteigepunkten zur Bahn soll dies sichergestellt werden. Dadurch wird nicht nur der Umweltschutz und die Reduktion von CO₂-Emissionen gefördert, sondern es wird auch einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs geleistet.

Zentrale Grundsätze der Planung und Errichtung von P+R-Anlagen umfassen dabei die optimale Erreichbarkeit, eine sinnvolle Einbindung in das regionale und überregionale Verkehrsnetz, sowie die Schaffung einer benutzerfreundlichen Infrastruktur. Diese Grundsätze spiegeln sich auch in den Finanzierungszugängen wider, die sowohl durch die P+R-Richtlinie als auch durch den ÖBB-Auslegungsleitfaden zu § 44 Bundesbahngesetz geregelt sind.

Bis zum Jahr 2017 war die Planung und Errichtung von P+R-Anlagen in Österreich jedoch nicht einheitlich geregelt. Unterschiedliche Finanzierungsmodelle und vertragliche Grundlagen führten oft zu regional variierenden Vorgehensweisen und einer uneinheitlichen Umsetzung der P+R-Infrastruktur. Die Einführung der P+R-Richtlinie und der dazugehörigen Musterverträge am 1. Jänner 2017 schaffte erstmals eine standardisierte Grundlage für die die Planung, Errichtung, Finanzierung, Betreuung und Instandhaltung dieser Anlagen (Verantwortlichkeiten, Kostenteilungen etc.), wobei projektspezifische Abweichungen davon möglich sind. Auf Grundlage der Richtlinie wurden Musterverträge ausgearbeitet. Diese enthalten detailliertere Regelungen zu allen relevanten Punkten. In Einzelverträgen (Planungs- und Realisierungsvertrag) werden schlussendlich die spezifischen Vereinbarungen für die jeweilige P+R und B+R-Anlage zwischen den Vertragsparteien festgelegt.

In den letzten Jahren wurde jedoch deutlich, dass eine Anpassung der bestehenden Richtlinie und der darauf basierenden Musterverträge notwendig war. Besonders die gestiegenen Anforderungen an Nachhaltigkeit, wie der Einsatz von Photovoltaikanlagen und die Bereitstellung von E-Ladeinfrastruktur spielten dabei eine wichtige Rolle. Zudem gewinnt die Förderung der aktiven Mobilität, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, zunehmend an Bedeutung. Dabei spielen sowohl die Errichtung entsprechender Abstellmöglichkeiten als auch die Sicherstellung einer optimalen Erreichbarkeit der Verkehrsstationen eine zentrale Rolle.

Insbesondere diese Verknüpfungsfunktion wird von Seiten des Bundes durch Förderprogramme (z. B. klimaaktiv mobil) finanziell unterstützt. Ergänzend dazu wird die Integration zusätzlicher Mobilitätsdienste wie Car-Sharing, Bike-Sharing und Mikro-ÖV-Angeboten an multimodalen Knoten (MMK) immer wichtiger, um eine flexiblere und nahtlosere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Ein wesentliches Anliegen der Mobilitätswende ist neben der Vermeidung von Treibhausgasemissionen aber auch die Reduktion des Flächenverbrauchs und der Flächenversiegelung. Durch gezielte Begrünungsmaßnahmen, den sparsamen Einsatz von versiegelten Flächen und die umweltfreundliche Gestaltung von P+R und B+R-Anlagen gemäß den Empfehlungen der österreichischen Klimawandel-Anpassungsstrategie, sollen diese Anlagen klimafit gestaltet werden. Dabei gilt es, sowohl den Bedürfnissen der Nutzenden als auch dem Schutz der Umwelt gerecht zu werden und so unter anderem die Entstehung von Hitzeinseln bestmöglich zu vermeiden.

Ebenso haben digitale Zusatzelemente, wie moderne P+R-Zufahrtssysteme und Echtzeitinformationsdienste, oder eine entgeltliche Bewirtschaftung neue Standards gesetzt. In Zeiten knapper Ressourcen ist dabei wichtig, bestehende Kapazitäten zunächst optimal zu nutzen, anstatt immer neue und kostspielige Infrastrukturen zu schaffen. Diese Maßnahmen können somit dazu beitragen, dass P+R-Anlagen effizient und bedarfsgerecht genutzt werden.

Die neue Richtlinie wurde deshalb um Zusatzmodule erweitert, um den vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden. Dadurch wurden unter anderem Prozesse und Zuständigkeiten vereinfacht. Im Zusatzmodul "P+R-Zufahrtssystem" übernimmt der Bund gemeinsam mit dem jeweiligen Land die Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung durch ein technisches Überwachungssystem. Das Zusatzmodul "Energieeffizienz und -erzeugung" sieht vor, dass der Bund unter anderem die Stromkosten der P+R-Anlagen von Städten und Gemeinden übernimmt, während im Zusatzmodul "P+R-Komplettübernahme" sämtliche Kosten für die Betreuung und Instandhaltung vom Bund übernommen werden. Voraussetzung dafür ist jedoch eine entgeltliche Bewirtschaftung ab dem ersten Tag. Mit der Anwendung von Zusatzmodulen gehen somit auch finanzielle Entlastungen für Städte und Gemeinden einher.

Mit der neuen Richtlinie schafft der Bund somit eine zukunftsfähige Grundlage, um auch weiterhin eine effiziente und umweltfreundliche P+R-Infrastruktur in Österreich zu gewährleisten.

Inhalt

Vorwort	3
1 Begriffsbestimmungen	7
2 Strategische Steuerung und Abwicklung	13
3 Grundsätze für Planung und Bau	14
3.1 Allgemeine Grundsätze	14
3.2 Dimensionierungs- und Ausgestaltungsgrundsätze	16
4 Basismodul	18
4.1 Grundstückskosten	18
4.2 Planungs- und Baukosten	20
4.3 Übergabe	21
4.4 Betrieb	22
4.5 Betreuung und Instandhaltung	22
4.6 Vandalismus und subjektives Sicherheitsgefühl	26
5 Zusatzmodule	27
5.1 P+R-Zufahrtssystem	27
5.2 Energieeffizienz und -erzeugung	29
5.3 P+R-Komplettübernahme durch die ÖBB-Infrastruktur AG	31
6 Umsetzung der Zusatzmodule bei Bestandsanlagen	34
7 Ergänzungsmodule	35
7.1 E-Ladeinfrastruktur für PKW	35
7.2 B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit	37
8 Weitere Mobilitätsangebote	39
8.1 Car-Sharing	39
8.2 Bike-Sharing und Scooter-Sharing	41
9 Daten und Digitalisierung	42
10 Zukunftsperspektiven	43
11 Qualitätssicherung	44
11.1 Betreuung und Instandhaltung	44
11.2 Anlageninspektion	45
11.3 Schlussfeststellung	45
11.4 Beiziehung von externen Sachverständigen	46
11.5 Ersatzvornahme	46

11.6	Inspektions- und Wartungsplan	46
11.7	Instandhaltungsblätter	47
11.8	Schadensdokumentationsblätter	47
11.9	Niederschrift der Anlageninspektion.....	48
12	Instandsetzung, Erneuerung und Erweiterung.....	49
	Instandsetzung	49
	Erneuerung.....	50
	Erweiterung.....	50
	Abkürzungen.....	51

1 Begriffsbestimmungen

Betrieb

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist für den Betrieb der P+R und B+R-Anlage als Eisenbahnanlage verantwortlich (siehe Kapitel 4.4).

Betreuung und Instandhaltung

Darunter wird die bestimmungsgemäße Betreuung und Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage und die dazugehörige Übernahme der einmalig, mehrfach oder regelmäßig anfallenden Kosten verstanden (siehe Kapitel 4.5). Sie beinhaltet zudem die aus der Kontrolle/Inspektion entstehende erforderliche Wartung einer P+R und B+R-Anlage einschließlich der Mangel- und Störungsbehebung. Im Basismodul erfolgt dies grundsätzlich durch die Standortgemeinde. Bei Anwendung eines oder mehrerer Zusatzmodule kann die Betreuung für einzelne Elemente bzw. der gesamten P+R-Anlage in die Verantwortung der ÖBB-Infrastruktur AG fallen.

B+R-Anlage

Unter dem Begriff „B+R-Anlage“ wird eine Anlage zum Abstellen von Zweirädern und motorisierten Krafträdern einschließlich der mit der Anlage verbundenen Nebenanlagen, Zufahrtstraßen, Gehwege etc. verstanden. Die Definition des Umfangs der B+R-Anlage ergibt sich nach Maßgabe des Einzelvertrages und des diesem zu Grunde liegenden Projektes.

B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit

Hierbei handelt es sich um Fahrradabstellplätze, welche mit zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen zur Erhöhung der Sicherheit ausgestattet sind (bspw. Fahrradboxen, Fahrradsammelschließanlagen). Dementsprechend kann die Einhebung einer Gebühr erfolgen.

Bike Sharing und Scooter Sharing

Wird definiert durch das Anbieten von:

- Fahrrädern (einspurig, zweispurig) und
- elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern („Elektro-Scooter“).
- Zudem sind die angebotenen Fahrzeuge in ihrer Leistung sowie der Bauartgeschwindigkeit begrenzt. Hierbei orientiert sich die Richtlinie an den gängigen Definitionen, beispielsweise in der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Car-Sharing

Wird im Sinne dieser Richtlinie vor allem definiert durch:

- eine weitgehende Automatisierung der Buchung und Abholung bzw. Rückgabe der Fahrzeuge rund um die Uhr,
- vorregistrierte Nutzende,
- in der Regel kurze Anmietungen und
- Angebot von nur stationsbasierten Car-Sharing Diensten auf P+R-Anlagen.

DATEX II

Eine standardisierte Maschinsprache zum Austausch von Verkehrsdaten zur Bereitstellung eines umfassenden Informationsdienstes für Endnutzende.

Energieerzeugende Elemente

Bauteile oder Systeme, die Energie in nutzbare Formen – wie Elektrizität – umwandeln (u.a. Solarmodule, Windturbinen etc.).

Entgeltliche Bewirtschaftung

Erhebung einer Gebühr für die Nutzung der P+R-Anlage sowie für B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit.

Erneuerung

Darunter wird die Wiederherstellung der P+R und B+R-Anlage nach Gebrauchsuntauglichkeit oder vollständiger Abschreibung verstanden (siehe Kapitel 12).

Erweiterung

Darunter wird die Erhöhung der Kapazität für P+R und B+R-Anlagen verstanden (siehe Kapitel 12).

Freigrundwert

Wert eines Grundstückes frei von Bebauung und Kontamination. Grundlage für die Bestimmung des Freigrundwerts sind hierfür das Liegenschaftsbewertungsgesetz (LBG) und das Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG) in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Nach dem Liegenschaftsbewertungsgesetz (LBG) sind alle zugänglichen Informationen zu berücksichtigen.

Freimachung

Unter Freimachung wird der Abtrag jeglicher Hoch-, Tief- sowie Einbauten, Leitungen und Kontaminationen verstanden, welche für die Errichtung der Anlage beseitigt werden müssen.

Graphenintegrations-Plattform (GIP)

Diese bildet die Grundlage für neue elektronische Verwaltungsabläufe, vor allem im Verkehr, und dient als Basis einer österreichweiten intermodalen Verkehrsinformationsplattform.

Grundstückskosten

Unter Grundstückskosten werden die Aufwendungen entweder für den Erwerb der erforderlichen Liegenschaften für das P+R und B+R-Projekt von Dritten oder die Abgeltung der Bereitstellung dieser Liegenschaften von einer der Vertragsparteien verstanden.

Instandsetzung

Unter Instandsetzungen sind ausschließlich jene Maßnahmen zu verstehen, die trotz vertragsgemäßer Durchführung der Betreuung und Vornahme der Instandhaltung zur vertragsgemäßen Fortführung des Betriebes zwingend notwendig werden. Eine Instandsetzung geht dabei über die Instandhaltungspflichten hinaus (siehe Kapitel 12).

Investitionen

Unter Investitionen sind alle Maßnahmen zu verstehen, die der Herstellung eines neuen Wirtschaftsgutes oder dessen Vergrößerung/Erweiterung dienen (z.B. Errichtung einer neuen P+R und B+R-Anlage bzw. Erweiterung einer bestehenden P+R und B+R-Anlage), die dadurch den Nutzwert der Anlage wesentlich erhöhen oder ihre Nutzungsdauer wesentlich verlängern und die aktivierungspflichtige Investitionen sind.

Multimodaler Knoten (MMK)

Darunter wird die Verkehrsstation-Personenverkehr (Bahnsteig, Zugangsbauwerk) sowie dessen Umfeld (P+R, B+R, Vorplatz) als Schnittstelle zwischen Individualverkehr und öffentlicher Personenverkehr verstanden.

Network Timetable Exchange (NeTEx)

Europäischer Standard für die Übertragung von Soll-Daten bezüglich Netz und Fahrplan.

Planungs- und Baukosten

Unter Planungs- und Baukosten werden sämtliche interne und externe Aufwendungen für P+R und B+R-Anlagen sowie die Kosten für eine allfällig erforderliche Baufeldfreimachung inklusive allenfalls erforderlicher Ersatzmaßnahmen und die Beseitigung allenfalls vorhandener Kontaminationen verstanden.

P+R-Anlage

Unter dem Begriff „P+R-Anlage“ werden Anlagen zum Abstellen von PKW (flächige Anlage/Parkdeck) einschließlich der mit der Anlage verbundenen Nebenanlagen, Zufahrtsstraßen, Gehwege etc. verstanden. Die Definition des Umfanges der P+R-Anlage ergibt sich nach Maßgabe des Einzelvertrages und des diesem zu Grunde liegenden Projektes.

P+R und B+R-Anlage

In der Richtlinie wird häufig der Begriff P+R und B+R-Anlage genutzt, wenn beide Arten von Anlagen an einem Standort gemeint sind. Dieser Überbegriff wird vor allem verwendet, wenn auf allgemein gültige Regelungen verwiesen wird.

P+R-Zufahrtssystem

Ein technisches Überwachungssystem zur Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung einer P+R-Anlage (inkl. Echtzeitinformationen).

Standortgemeinde

Die Standortgemeinde ist jene Gemeinde, auf deren Gemeindegebiet sich die P+R und B+R-Anlage befindet.

Vertragsparteien

Unter Vertragsparteien sind alle juristischen Personen, üblicherweise Standortgemeinde, Land und Bund/ÖBB-Infrastruktur AG zu verstehen, zwischen denen der Einzelvertrag über die Planung und/oder über die Realisierung, die Betreuung und die Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage abgeschlossen wird.

Widmungskonforme Nutzung

Eine P+R und B+R-Anlage ist ausschließlich Benutzenden der öffentlichen Verkehrsmittel, somit vorrangig und überwiegend den Benutzenden der Eisenbahn, zur Weiterfahrt mit dem zumindest regionalen ÖV (somit nicht bloß innerstädtisch) vorbehalten. Als widmungskonform werden dabei unter bestimmten Rahmenbedingungen auch Car-Sharing, Bike Sharing, Scooter Sharing sowie die Ladung von batterieelektrischen Fahrzeugen im Rahmen dieser Nutzungen durch die bereitgestellte E-Ladeinfrastruktur verstanden.

2 Strategische Steuerung und Abwicklung

Die Abwicklung des Programmes für P+R und B+R-Anlagen obliegt federführend der ÖBB-Infrastruktur AG. Demnach werden die Einzelverträge über die Planung und/oder den Bau von P+R und B+R-Anlagen durch die ÖBB-Infrastruktur AG vorbereitet und abgewickelt.

Zur Umsetzung dieser Einzelverträge und zur Herstellung des erforderlichen Einvernehmens sind projektbegleitende Arbeitsgruppen einzusetzen, denen Vertretende der kostenbeteiligten Vertragsparteien und gegebenenfalls von diesen beigezogene Dritte angehören.

Die geplanten Maßnahmen (inkl. Anwendung von Zusatz- und Ergänzungsmodulen) sind dabei möglichst frühzeitig mit den entsprechenden Bundesländern bzw. den relevanten (kostenbeteiligten) Stakeholdern abzustimmen.

Diese Strategien bzw. Planungen sind einem entsprechenden Steuerungsgremium je Bundesland zur Kenntnis zu bringen. Hier ist auch das grundsätzliche entgeltliche Bewirtschaftungskonzept (inkl. achsenbezogener Tarifgestaltung und deren laufende Anpassung) abzustimmen.

Grundlage für die Bestimmung des Bedarfs und die Art der Stellplätze (B+R, B+R erhöhte Sicherheit, P+R, E-Ladeinfrastruktur etc.) sind grundsätzlich allgemein etablierte Planungsgrundlagen bzw. Verkehrsmodellierungen, welche gegebenenfalls durch Detailstudien ergänzt werden. Dafür erforderliche Daten (bspw. Stellplatzzahlen, Auslastungsdaten) werden von der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich zur Verfügung gestellt. .

Da es sich bei P+R und B+R-Anlagen in der Regel um Eisenbahnanlagen handelt, ist dort die vollständige Beachtung der diesbezüglichen eisenbahnbetrieblichen Vorschriften zwingend geboten. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Standortgemeinde bei Durchführung dieser Bestimmungen einzubinden. Die Standortgemeinde unterliegt in Erfüllung ihrer Aufgaben dem Weisungsrecht der ÖBB-Infrastruktur AG (§ 21 Eisenbahngesetz 1957 idgF) als Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur (§ 1a Eisenbahngesetz 1957 idgF).

3 Grundsätze für Planung und Bau

P+R und B+R-Anlagen spielen eine wesentliche Rolle, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr – insbesondere die Bahn – möglichst einfach zu gestalten. Es gilt P+R und B+R vor allem dort umzusetzen, wo der Mehrwert zur Erreichung der verkehrs- bzw. klimapolitischen Ziele am größten ist. Nachdem Flächen rund um Verkehrsstationen häufig begrenzt sind und sowohl Bodenverbrauch als auch -versiegelung möglichst reduziert werden sollen, gilt es, die Stärken und Schwächen unterschiedlicher Verkehrsmittel auf der ersten und letzten Meile bestmöglich zu kombinieren.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die (Flächen-)Effizienz eines Verkehrsmittels. Diese wird einerseits durch die Größe der Fahrzeuge und andererseits maßgeblich durch die Verweildauer bestimmt. Eine wesentliche Folgerung der Berücksichtigung der Flächeneffizienz ist, dass öffentliche Verkehrsmittel wie Linienbusse und Formen der aktiven Mobilität eine hohe Priorität aufweisen. Konkret bedeutet dies, dass B+R-Anlagen grundsätzlich näher zum Zugang der Verkehrsstation zu positionieren sind als P+R-Stellplätze (abhängig von den lokalen Gegebenheiten).

3.1 Allgemeine Grundsätze

- Die Anlagen sind hinsichtlich der Anpassung von Infrastruktur an den Klimawandel nach dem Stand der Technik und einem möglichst sparsamen Umgang mit versiegelten Flächen zu planen und umzusetzen. Dabei sind die Prinzipien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu berücksichtigen.
- Durch die Verwendung hochwertiger Konstruktionen und Produkte kann ein wesentlicher Beitrag zur Senkung der Kosten in der Betriebsphase geleistet werden.
- Eine einwandfreie Baudurchführung ist durch entsprechende Aufsicht und Kontrollen sicherzustellen.
- Die Planung und der Bau einer Anlage erfolgen durch die ÖBB-Infrastruktur AG, die sich hierfür Dritter bedienen kann.

- Von Seiten der zuständigen Vertragsparteien wird besonderes Augenmerk auf die verkehrliche Anbindung der P+R und B+R-Anlage gelegt. Um die Anreise mit dem flächen- sowie klimaverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad möglichst sicher und attraktiv zu gestalten, ist eine Anbindung der B+R-Anlage mittels sicherer Fahrradinfrastruktur essenziell.
- P+R und B+R-Anlagen sollen einen möglichst wohnortnahen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bzw. die Bahn ermöglichen.
- Anforderungen, welche aus europäischen oder nationalen Vorgaben (bspw. EU-Gebäuderichtlinie EPBD, IVS-Richtlinie etc.) entstehen, werden jedenfalls berücksichtigt. Dies betrifft ebenso gängige Anforderungen, welche den Stand der Technik repräsentieren (bspw. RVS, ÖNORM etc.).
- Umsetzung von verkehrslenkenden Maßnahmen zur Steuerung der Auslastung mehrerer Anlagen entlang verkehrlicher Achsen sowie die Verbesserung der Anbindung an die Verkehrsstation (bspw. zusätzliche Radwege, Ausbau des ÖV-Angebots im Zubringerverkehr). Bei einer Überlastung der P+R-Stellplätze sind vor einer möglichen Erweiterung anderwärtige Maßnahmen durch die Vertragsparteien zu treffen (siehe Kapitel 12).
- Im Sinne der Flächeneffizienz wird bei entsprechender Nachfrage eine Anpassung der Stellplatzkategorien angestrebt. Übersteigt beispielsweise der Bedarf an B+R-Stellplätzen das vorhandene Angebot, können – sofern keine anderen geeigneten Flächen verfügbar sind – gegebenenfalls P+R-Stellplätze in B+R-Stellplätze umgewandelt werden.

3.2 Dimensionierungs- und Ausstattungsgrundsätze

- Durch Maßnahmen zur Klimawandelanpassung, wie die Entsiegelung von Stellplätzen und den verstärkten Einsatz von grüner und blauer Infrastruktur (z.B. Bauwerksbegrünung, Bepflanzung), werden Hitzeinseln vermieden und der Komfort für wartende Fahrgäste erhöht.
- Durch den Ausbau von energieerzeugenden Elementen (bspw. PV-Anlagen) auf bereits versiegelten Flächen, wie P+R und B+R-Anlagen, wird die Energiewende unterstützt und gleichzeitig die Ressource Boden geschützt.
- Der Energieverbrauch für Beleuchtungen ist durch einen wirtschaftlichen und energiesparenden Leuchtstoffmitteleinsatz und durch eine optimale Steuerung mittels Zeit- und Dämmerungsschaltung in Abhängigkeit vom Fahrplan sowie gegebenenfalls durch Bewegungsmelder zu optimieren.
- Außerdem wird der verstärkte Ausbau von B+R-Anlagen (inkl. Überdachung) sowie von B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit angestrebt.
- Die Entwicklung von multimodalen Knoten (MMK) an Bahnhöfen soll durch das verstärkte Anbieten bzw. Ermöglichen von neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing) Verbesserungen auf der letzten Meile bringen.
- Die batterieelektrische Elektromobilität gewinnt zudem immer mehr an Bedeutung und wird in Zukunft den Straßenverkehr dominieren. Die Errichtung der E-Ladeinfrastruktur durch die ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet dabei einen österreichweit einheitlichen Standard bezüglich technischer Ausführung, Nutzendenfreundlichkeit und Bezahlmethoden. Überdies werden an Standorten, die aktuell noch nicht mit Ladepunkten ausgestattet werden, bereits bauliche Vorbereitungen (Leerverrohrungen, Fundamente, Netzanschluss) für die spätere Errichtung von E-Ladeinfrastruktur getroffen.
- Die Dimensionierung der Anlagen (Anzahl der PKW bzw. Radabstellplätze) erfolgt auf Grundlage von Potenzial- und Nachfrageabschätzungen, ist aber nicht direkter Bestandteil dieser Richtlinie.
- Die konkrete Ausgestaltung inkl. Dimensionierung (bspw. Größe der Stellplätze) orientiert sich an den Bedürfnissen der Nutzenden sowie am aktuellen Stand der Technik, wobei begründbare Abweichungen auf Grund der Spezifika von P+R und B+R-Anlagen möglich sind. Dies betrifft sowohl die Standards bei (Zwei-)Radabstellanlagen als auch die Anzahl an Behinderten-, Frauen- und Familienparkplätzen.

- Bei der Dimensionierung und Ausgestaltung werden eine hohe Energie- sowie Flächeneffizienz und Reduktion der versiegelten Flächen angestrebt. Vor diesem Hintergrund sind bei Errichtungen bzw. Erweiterungen mit entsprechender Größe Parkdecks gegenüber größeren flächigen Anlagen zu priorisieren.
- Bei Parkdecks ist die oberste Stellplatzebene jedenfalls vollflächig zu überdachen. Wesentlicher Grund hierfür ist, dass Behinderungen durch Schnee und Eis und die Notwendigkeit eines aufwändigen Winterdiensts auf der obersten Ebene verhindert werden können. Zudem werden mögliche Folgeschäden durch den Einsatz von Taumitteln im Rahmen des Winterdiensts verhindert.
- Zur guten Orientierung ist ein entsprechendes Wegeleitsystem vorzusehen.
- Es ist eine möglichst gut überschaubare und übersichtliche Anordnung der Stellplätze anzustreben. Hierbei sollen Anordnung und Einsehbarkeit Vandalismus und Diebstähle verhindern sowie das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzenden unterstützen.
- Das Erscheinungsbild sollte sich in die Bahnhofsumgebung sowie in das Orts- und Landschaftsbild einfügen.
- Grundsätzlich ist bei Berücksichtigung regionaler und lokaler Spezifika auf eine österreichweit konsistente Nutzendenerfahrung von P+R und B+R-Anlagen und den dort angebotenen Services zu achten.

4 Basismodul

Die Richtlinie ermöglicht eine österreichweit einheitliche Umsetzung von Planung, Errichtung, Finanzierung, Betreuung und Instandhaltung von P+R und B+R-Anlagen. Gleichwohl ist die Komplexität bei Planungen und Bau dieser Anlagen gestiegen: Sowohl die Anforderungen von Nutzenden als auch die der Vertragsparteien haben sich verändert. Mit einer modularen Ausgestaltung der vorliegenden Richtlinie soll diesem Spannungsfeld begegnet werden. Neben einem Basismodul werden im Folgenden Zusatz- und Ergänzungsmodule definiert, von denen je Standort eines oder mehrere zur Anwendung kommen können.

Das Basismodul wird grundsätzlich bei allen P+R und B+R-Anlagen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, angewendet. Im folgenden Abschnitt werden die grundsätzliche Kostenteilung der Investitions-, Betreuungs- und Instandhaltungskosten, die Vorgehensweise bei der Planung und Realisierung sowie die Zuständigkeiten bei Anwendung des Basismoduls definiert.

4.1 Grundstückskosten

- a) Beim Erwerb einer Liegenschaft von einem Dritten sind sämtliche Vorleistungen, Erwerbskosten einschließlich Gebühren und Steuern als Projektkosten zu berücksichtigen. Abhängig von der Investitionshöhe für einen Grundankauf von Dritten ist die Etablierung eines grundbücherlichen Veräußerungsverbotens zugunsten der Zuschussleistenden im Einzelvertrag möglich.
- b) Bei Einbringung einer Liegenschaft von einer Vertragspartei ist der Freigrundwert dieser Liegenschaft (ohne Bebauung) durch einen gerichtlich beeideten Liegenschaftssachverständigen (Auswahl aus Sachverständigenliste des jeweiligen zuständigen Gerichts durch die Vertragsparteien) zu ermitteln. Grundlagen sind hierfür das Liegenschaftsbewertungsgesetz (LBG) und das Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG) in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Nach dem Liegenschaftsbewertungsgesetz sind alle zugänglichen Informationen zu berücksichtigen. Die Abgeltung für die Einbringung erfolgt mit 30 % des ermittelten Freigrundwertes für flächige Anlagen bzw. mit 50 % des ermittelten Freigrundwertes bei Parkdecks auf Vertragsdauer.

Kosten für die Freimachung des Baufeldes sind erforderlichenfalls von Sachverständigen gesondert auszuweisen. In der Abrechnung des Vorhabens mindern Freimachungskosten und allfällige Kosten für die Dekontamination, die jedenfalls Teil der Projektkosten sind, den Abgeltungsbetrag für die Bereitstellung des Grundstückes maximal bis Null. Bei Vorliegen von konkreten Hinweisen (bspw. Anmerkungen in Altlastenkataster) auf derartige Erfordernisse ist eine Beprobung der Liegenschaft (Finanzierung über Planungsvertrag) empfohlen.

Die von Vertragsparteien eingebrachten Liegenschaften verbleiben grundsätzlich im Eigentum der Vertragsparteien. Für Liegenschaften, die von Land oder Gemeinde eingebracht werden, ist der ÖBB-Infrastruktur AG ein Baurecht/Superädifikat einzuräumen. Bei komplexen Eigentumsverhältnissen können die Vertragsparteien auch abweichende Lösungen vereinbaren.

Im Interesse einer lückenlosen Mobilitätskette und vor dem Hintergrund des Bundesbahngesetzes genießt die Zielsetzung der Einbringung von ÖBB-Liegenschaften für die P+R und B+R-Nutzung Vorrang vor einer freien Verwertung.

Abgesehen von der im Einzelvertrag zu vereinbarenden Vertragsdauer bzw. dem Kündigungsverzicht muss die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt sein, das Vertragsverhältnis aufzulösen, wenn vom Vertrag betroffene Grundstücke oder Teile derselben für Zwecke der Errichtung oder des Ausbaues der Schieneninfrastruktur gem. § 10a Eisenbahngesetz 1997 idgF benötigt werden.

Bei Instandsetzungen von P+R und B+R-Anlagen sind keine Grundstückskosten anzusetzen.

Für den Fall der Auflassung einer P+R und B+R-Anlage sind von Dritten erworbene Grundstücke zu verwerten. Der Erlös ist nach dem Zuschusschlüssel für die Erstinvestition aufzuteilen.

4.2 Planungs- und Baukosten

Die Kostentragung für Planung und Bau von P+R und B+R-Anlagen erfolgt immer zu 50 % durch die ÖBB-Infrastruktur AG und zu 50 % durch Land und Gemeinde(n). Die detaillierte Aufteilung und Abwicklung dieser 50 % zwischen Land und Gemeinde(n) bleibt dem jeweiligen Bundesland, in dem sich die Anlage befindet bzw. befinden wird, vorbehalten. Die Standortgemeinde ist grundsätzlich Vertragspartei und trägt somit den für die Standortgemeinde vorgesehenen Investitionskostenanteil. Diese kann allerdings gesonderte Vereinbarungen mit anderen Gemeinden (beispielsweise im Umland) zur Finanzierung treffen. Unabhängig davon bleibt die Standortgemeinde Vertragspartei im Sinne dieser Richtlinie.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird Vorsteuerabzüge, soweit zulässig, geltend machen.

Die Kosten für die Planung und für den Bau können sich entsprechend dem Baukostenindex der Statistik Austria erhöhen oder vermindern.

Sollten im Zuge der Prüfung der Ausschreibungsergebnisse der Anlage Kostenerhöhungen von mehr als 10 % gegenüber der Kostenermittlung absehbar werden, so ist die Zustimmung der Vertragsparteien neuerlich einzuholen.

Sollten sich die Kosten durch Indexerhöhung oder Vorschreibungen im Rahmen der behördlichen Genehmigungsverfahren über die in der Kalkulation enthaltenen Werte erhöhen, haben die Vertragsparteien Land und Gemeinde(n) weitere Zuschüsse entsprechend den in den Einzelverträgen festgelegten Schlüsseln zu leisten.

Sollten sich die Kosten nach Baubeginn durch unabweisliche und unvorhergesehene, in der Kalkulation nicht enthaltene Leistungen erhöhen, wie z.B. behördliche Auflagen aus Materiengesetzen, haben die Vertragsparteien Land und Gemeinde(n) entsprechend der Mehrkosten ebenfalls weitere Zuschüsse entsprechend dem in den Einzelverträgen festgelegten Schlüssel zu leisten. Voraussetzung ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG nach Bekanntwerden der Notwendigkeit solcher Leistungen und noch vor Durchführung der Arbeiten – ausgenommen Gefahr in Verzug – die übrigen Vertragsparteien davon mit einer schriftlichen Begründung und einer Kostenschätzung informiert und das erforderliche Einvernehmen hergestellt hat.

Sofern während der Umsetzung des Bauvorhabens Kontaminationen zutage treten, handelt es sich um ein Baugrundrisiko. In diesem Fall sind die Kosten für deren Beseitigung als Projektkosten anzusehen. Diese Kosten sind maximal bis zur vollen Höhe des nach Berücksichtigung allenfalls erforderlicher Freimachungskosten noch vorhandenen Abgeltungsbetrages für die Bereitstellung des Grundstückes von den Grundstückskosten in Abzug zu bringen.

Mehrkosten, die durch zwischen den Vertragsparteien nicht vereinbarte Projektänderungen oder -erweiterungen entstehen, sind ohne weitere Vereinbarung nicht in die Gesamtkosten einzubeziehen.

Wird eine für den Bau einer P+R und B+R-Anlage erforderliche behördliche Bewilligung rechtskräftig nicht erteilt, wird die ÖBB-Infrastruktur AG erhaltene Anzahlungen auf die Zuschüsse abrechnen und den Vertragsparteien den Endabrechnungsbetrag bekannt geben. Der Abrechnungsbetrag ist mit einem Zahlungsziel von sechs Wochen zur Zahlung fällig.

4.3 Übergabe

Sobald sich eine Anlage in einem betriebsfähigen Zustand befindet, ist die Anlage von der ÖBB-Infrastruktur AG mit Übergabeprotokoll an die Standortgemeinde zur Betreuung und Instandhaltung zu übergeben. Die Standortgemeinde ist dabei im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG tätig. Durch offene Restarbeiten wie z.B. Bepflanzungen wird die Übergabe und Übernahme nicht gehindert.

Die Standortgemeinde ist verpflichtet, die Anlage gemäß Instandhaltungsplan auf eigene Kosten und eigenes Risiko entsprechend zu betreiben und instand zu halten.

4.4 Betrieb

Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt den Betrieb der P+R- und B+R-Anlage als Eisenbahn-anlage und trägt damit die typischerweise mit dem Betrieb der Anlage sowie der Haftung als Inhaberin des Bauwerkes (§ 1319 ABGB) in Zusammenhang stehenden Risiken, sowie die Kosten, die dadurch entstehen:

- Schäden durch Brandeinwirkung
- Schäden durch Verkehrsunfälle innerhalb und außerhalb der Anlage
- Schäden durch Wasserrohrbrüche
- Schäden durch sonstige defekte Leitungen der Anlage

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt das entsprechende Risiko jedoch dann nicht, wenn sich dieses aufgrund einer nicht ordnungsgemäßen Betreuung oder Instandhaltung verwirklicht.

Schäden, die zwar die Anlage betreffen, aber allgemeiner Natur und der höheren Gewalt zuzuordnen sind, zählen nicht zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragenden Risiken (z.B. Hagel, Blitzschlag, Hochwasser, Baumsturz, Lawine, Erdbeben, kriegerische Auseinandersetzungen, Terrorakte, innere Unruhen). Die Folgen solcher Ereignisse (z.B. Sanierung, Neuerrichtung) sind von den Vertragsparteien neu zu verhandeln.

4.5 Betreuung und Instandhaltung

Die Standortgemeinde übernimmt grundsätzlich die Betreuung und Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage und die dafür anfallenden Kosten (ausgenommen bei Anwendung des Zusatzmoduls „P+R-Komplettübernahme“). Diese können mit weiteren beteiligten Umlandgemeinden getragen werden (wobei die Standortgemeinde Vertragspartei im Sinne dieser Richtlinie bleibt und etwaige Vereinbarungen direkt mit anderen Gemeinden tätigt). Bei Betreuung und Instandhaltung sind die vertraglichen Grundlagen (Richtlinie, Einzelvertrag) zu beachten, insbesondere das von allen Vertragsparteien zu verfolgendes Ziel der Maximierung der Nutzungsdauer der P+R und B+R-Anlage unter möglichst niedrigen Folgekosten/Schäden an der P+R und B+R-Anlage.

Die Standortgemeinde hat die Vertragsparteien unverzüglich über die Notwendigkeit von Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit der P+R und B+R-Anlage und über alle Ereignisse und Vorkommnisse, die deren Funktionstüchtigkeit zu beeinträchtigen gefährden, schriftlich zu informieren.

Die Standortgemeinde trägt alle sich aus der Betreuung und der Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage ergebenden bzw. damit typischerweise im Zusammenhang stehenden Risiken, die aus der nicht ordnungsgemäßen Erfüllung der Betreuungs- und Instandhaltungspflichten resultieren, wie beispielsweise die Risiken aus den Verkehrssicherungspflichten sowie des Wegehalters (§ 1319a ABGB). Sie haftet der ÖBB-Infrastruktur AG als Eigentümerin und Betreiberin für die ordnungsgemäße Betreuung sowie Instandhaltung und hält die ÖBB-Infrastruktur AG und das Land hierfür schad- und klaglos.

Dieses Risiko hat die Standortgemeinde für die gesamte Dauer des Kündigungsverzichtes gemäß Einzelvertrag durch eine entsprechende Haftpflichtversicherung abzudecken.

Eine schuldbefreiende Übertragung der Pflichten der Standortgemeinde aus dem Titel der Betreuung und der Instandhaltung der Anlage an Dritte erfordert zur Rechtswirksamkeit die Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG und des Landes.

Betreuungs- und Instandhaltungsleistungen

In der Praxis zeigte sich, dass durch die konsequente Durchführung einiger weniger Kontroll- und laufender Wartungs- sowie Instandhaltungsmaßnahmen das Schadensrisiko signifikant gesenkt und die Nutzungsdauer deutlich erhöht werden kann. Von der Standortgemeinde sind daher Maßnahmen auf Basis eines definierten Instandhaltungsplans (ggf. Flächenzuordnungsplan) durchzuführen. Dies muss durch Personal erfolgen, welches der Aufgabe entsprechend qualifiziert ist. Somit können diese Aufgaben auch durch Personal der Standortgemeinde erfolgen, wenn diese über eine entsprechende Qualifikation verfügen.

Im Einzelnen zählen folgende Betreuungs- und Instandhaltungsleistungen dazu:

- Abschluss einer Haftpflichtversicherung für die von ihnen übernommenen Aufgaben (z.B. winterdienstliche Betreuung, Grün- und Baumschnitt, Wartungs- und Erhaltungsarbeiten an der Anlage)
- Anschlussgebühren
 - für Wasseranschluss, Strom, Kanal

- Beseitigung von ungewolltem Bewuchs (Bereiche von energieerzeugenden Anlagen sind ausgenommen)
 - Pflanzen, die aufgrund von Flugsamen auf dem Parkdeck aufgehen, sind sofort zu beseitigen
- Betreuung und Wartung der Beleuchtungsanlage innerhalb der P+R und B+R-Anlage
- Brandschutzeinrichtungen
 - Prüfung und Reparatur/Ergänzung der Brandschutzeinrichtungen einmal jährlich, wenn nicht ohnehin kürzere Intervalle vorgeschrieben sind.
- Generalreinigung
 - Nach Abschluss der Winterdienstperiode (im April oder Mai) ist die P+R und B+R-Anlage einer Generalreinigung zu unterziehen. Dabei sind insbesondere folgende Arbeiten durchzuführen:
 - Reinigung der Wasserabläufe von Streusplitt und Verunreinigungen sowie Spülung des Entwässerungssystems.
 - Spülung der Abstellflächen mit Wasser zur Beseitigung allfälliger Taumittelrückstände (Chloridrückstände)
- Grünanlagen
 - Regelmäßige Pflege der Grünanlagen und der Bepflanzung
- Öffentliche Abgaben und Gebühren
 - alle öffentlichen Abgaben, die in Zusammenhang mit der Betreuung und Instandhaltung der P+R-Anlage und B+R-Anlage stehen (z.B. Kanalbenützungsgeld, Wasserbezug, Abgaben zur Abfallentsorgung, Bauabgaben etc.)
- Reinigung, Pflege, Kontrolle und Administration
 - Mindestens zweiwöchige Kontrolle nach Augenschein und Reinigung aller Anlagenteile (z.B. Flächenreinigung, Stiegenhäuser, WC, Entwässerungsanlage,) nach Bedarf, sodass die Anlage dem Reinigungsstandard der Bahnhofsanlagen entspricht.
 - Durchführung einer jährlichen Anlageninspektion mit der ÖBB-Infrastruktur AG, wobei diese den Termin koordiniert.
 - Administration aller im Zusammenhang mit der Betreuung und Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage stehenden Angelegenheiten.
- Schäden mit schwerwiegenden Folgewirkungen
 - Kleine Schäden, die Folgeschäden verursachen können oder die Möglichkeit einer Schadensprogression aufweisen, sind rasch zu beheben.

- Sicherheitsrelevante Mängel und Schäden
 - Verunreinigungen, Mängel und Schäden sind, sofern sie sicherheitsrelevant sind, unverzüglich zu beheben.
- Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung der P+R und B+R-Anlage
 - Dies bedeutet, dass bei offensichtlichen und augenscheinlichen Fehlnutzungen der P+R und B+R-Anlage (z.B. Dauerparker (>30 Tage), Fahrzeuge ohne polizeiliche Kennzeichen, Autowracks, Pkw-Anhänger, abgestellte Lkw, ...) jedenfalls Maßnahmen durch die Standortgemeinde zu setzen sind.
 - Wenn auf Grund der Nutzungen im Umfeld der betroffenen P+R und B+R-Anlage zu erwarten ist, dass die Anlage weitgehend widmungskonform genutzt wird (also plausibel dargestellt werden kann, dass keine bzw. kaum „Fremdparker“ die Anlage nutzen), können darüberhinausgehende Kontrollen zur widmungskonformen Nutzung entfallen.
 - Die widmungskonforme Nutzung von größeren Anlagen und Parkdecks, deren Fremdparkeranteil nachgewiesenermaßen hoch ist bzw. die Auslastungsgrenzen absehbar oder erreicht sind, soll mit einem P+R-Zufahrtssystem sichergestellt werden (siehe Kapitel 5.1).
 - Vor Umsetzung eines P+R-Zufahrtssystems bzw. in Fällen in denen die Umsetzung von Zufahrtssystemen wirtschaftlich und infrastrukturell nicht immer möglich ist, können die Vertragsparteien temporär personelle Kontrollen durchführen, wobei sich die Vertragsparteien diese Kontrollkosten für einen festgelegten Zeitraum (maximal 1 Jahr) im gleichen Ausmaß teilen. Die vertragliche Verpflichtung zur Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung verbleibt aber bei der Standortgemeinde.
- Versorgung mit Energie
 - Kosten für Energieträger jeglicher Art - vornehmlich elektrische Energie, die für Betreuung und Instandhaltung erforderlich sind (z.B. Beleuchtung, Aufzug, Heizung, ev. Rampenheizung etc.). Dies betrifft jedoch nicht die notwendige Energie für E-Ladeinfrastruktur (siehe Kapitel 7.1).
- Vollständige Entladung der Akkus der Notbeleuchtung bzw. Notstromversorgung, wenn dies notwendig ist und nicht automatisch erfolgt, einmal jährlich.
- Wartung der Dehnfugen bei Parkdecks
- Wartung und Notbefreiung der Aufzugsanlagen der P+R und B+R-Anlage (ggf. Notbefreiung Fahrradboxen)

- Winterdienst für Verkehrsflächen
 - Neben der regelmäßigen Schneeräumung ist sicherzustellen, dass in der gesamten P+R und B+R-Anlage einschließlich zugehöriger Zufahrten und Zugänge Schmelzwasser ungehindert ablaufen kann. Außerdem ist bei Bedarf eine wirksame Glatteisbekämpfung durchzuführen.
 - Überdachungen sind von der Schneelast zu befreien (abzuschaukeln).

4.6 Vandalismus und subjektives Sicherheitsgefühl

Hinsichtlich der Frage, in wessen Zuständigkeit die Behebung von Vandalismusschäden fällt, ist die jeweilige Anlagenzuordnung maßgeblich. Schäden an der Anlage, welche Einfluss auf ihre Funktionalität und rechtskonformen Bestand haben und die von der Betreuungsverpflichtung der Standortgemeinde erfasst sind, wie beispielsweise Feuerlöscher, sind somit auch von der Standortgemeinde zu beheben. Die Entfernung von Graffiti fällt in den Zuständigkeitsbereich der ÖBB-Infrastruktur.

Sollte es zu wesentlichen Beeinträchtigungen des subjektiven Sicherheitsgefühls bzw. vermehrten Vandalismusschäden kommen, werden durch die Vertragsparteien entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung definiert und umgesetzt. Zur Gewährleistung dieser Ziele können P+R und B+R-Anlagen mit einer Videoüberwachung bzw. einem geeigneten technischen Überwachungssystem ausgerüstet werden. Dies kann auch durch Dritte im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG geschehen. Diese technischen Überwachungssysteme sind nicht ident mit den P+R-Zufahrtssystemen, die der Kontrolle der widmungskonformen Nutzung dienen.

Kosten und Zuständigkeiten

Die Kosten für die Installation dieser Videoüberwachungssysteme werden gemäß dem Finanzierungsschlüssel für Investitionen geteilt. Insofern es die infrastrukturellen Voraussetzungen und die strategischen Vorgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zulassen, wird der Betrieb (inkl. Kostentragung) der technischen Überwachungssysteme durch die ÖBB-Infrastruktur AG übernommen. Vandalismusschäden, die die technischen Überwachungssysteme betreffen, sind im Zuge der Instandhaltung von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragen.

Schäden durch Vandalismus, Sachentzug, Diebstahl, Einbruch oder sonstige Eingriffe Dritter an abgestellten Fahrzeugen werden als allgemeines Risiko des Fahrzeughalters betrachtet.

5 Zusatzmodule

Im folgenden Kapitel werden Zusatzmodule festgelegt, von denen je Standort eines oder mehrere zur Anwendung kommen können. Damit werden Prozesse und Zuständigkeiten vereinfacht sowie finanzielle Entlastungen für Städte und Gemeinden herbeigeführt. Hierfür sind für jedes Zusatzmodul Kriterien und Voraussetzungen definiert. Werden diese erfüllt, ist im Sinne der verkehrs- und energiepolitischen Ziele eine Umsetzung anzustreben. Die tatsächliche Anwendung der Zusatzmodule erfolgt in Abstimmung mit den Vertragsparteien gemäß Kapitel 2.

5.1 P+R-Zufahrtssystem

Das Zusatzmodul „P+R-Zufahrtssystem“ beinhaltet die Übernahme der Kontrolle der widmungskonformen Nutzung durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Sie bedient sich dabei eines technischen Überwachungssystems, wobei daraus auch P+R-Auslastungsdaten generiert werden können. Der Betrieb und die Betreuung davon kann dabei auch durch Dritte im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen.

Kosten und Zuständigkeiten

Die Kosten für Planung, Errichtung und Betrieb dieses P+R-Zufahrtssystems werden von der ÖBB-Infrastruktur AG und dem betroffenen Land getragen (jeweils zu 50 %). Etwaige Ersatzgebühren, die aufgrund der Feststellung nicht widmungskonformer Nutzung eingehoben werden, dienen zur Abdeckung der Betriebskosten des P+R-Zufahrtssystems.

Die Versorgung des P+R-Zufahrtssystems mit Elektrizität erfolgt grundsätzlich analog der P+R-Anlage. Sofern ausschließlich dieses Zusatzmodul zur Anwendung kommt, sind die durch das P+R-Zufahrtssystem anfallenden Stromkosten von der Standortgemeinde zu tragen.

Bei Anwendung dieses Moduls bei Parkdecks kann zusätzlich zum P+R-Zufahrtssystem eine anlassbezogene personelle Bestreifung zur Sicherstellung der subjektiven Sicherheit und

des Sicherheitsgefühls der Nutzenden sowie zur Verhinderung vermehrter Vandalismus-schäden notwendig sein. Ist dies der Fall, wird diese durch die ÖBB-Infrastruktur AG bzw. in ihrem Auftrag und auf ihre Kosten durchgeführt.

Voraussetzungen für die Anwendung des Zusatzmoduls

- Die strategisch und wirtschaftlich vertretbare Umsetzung eines P+R-Zufahrtssystems (Kosten bzw. Nutzenbetrachtung).
- Die Zustimmung der Vertragsparteien zur Einrichtung und Betrieb eines derartigen P+R-Zufahrtssystems und der damit verbundenen Zuständigkeiten und Kostenteilungen (sowie der Nutzung der Auslastungsdaten zu Zwecken der Echtzeitinformation und Prognose).
- Die Zustimmung der Standortgemeinde zur Errichtung und des Betriebs eines P+R-Zufahrtssystems ist bereits im Rahmen der Errichtung der P+R-Anlage einzuholen, auch wenn vorerst nur das Basismodul zur Anwendung kommt.

5.2 Energieeffizienz und -erzeugung

Im Kern dieses Moduls steht die effiziente Nutzung von Energie sowie die Errichtung von energieerzeugenden Elementen (bspw. Photovoltaik-Anlagen) auf P+R und B+R-Anlagen. Konkret bedeutet dies, dass die Vertragsparteien der ÖBB-Infrastruktur AG die Zustimmung erteilen, auf der jeweiligen Anlage energieerzeugende Elemente zu errichten und zu betreiben. Sollte es hierbei zu einer geringfügigen Reduktion von Stellplätzen kommen, ist hierfür keine Ausgleichsmaßnahme durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Kosten und Zuständigkeiten

Bei Anwendung dieses Moduls werden die Stromkosten der P+R-Anlage, die mit energieerzeugenden Elementen ausgestattet wird, durch die ÖBB-Infrastruktur AG übernommen. Dies gilt auch für eine B+R-Anlage, wenn diese mit entsprechenden energieerzeugenden Dachelementen ausgestattet wird.

Diese energieerzeugenden Elemente bzw. die bei einer flächigen P+R-Anlage dafür notwendige Unterkonstruktion wird von der ÖBB-Infrastruktur AG finanziert, errichtet und betrieben. Dies gilt sinngemäß auch für die jeweilige B+R-Anlage. Hier gilt es jedoch zu beachten, dass eine B+R-Anlage im Gegensatz zu einer flächigen P+R-Anlage grundsätzlich überdacht errichtet wird. Die Zuschussregelungen für die B+R-Anlage umfasst daher auch die Errichtung der Dachunterkonstruktion. Bezüglich der Dachflächen selbst gilt, dass eventuelle Mehrkosten gegenüber einem Regeldach, die durch die Errichtung von energieerzeugenden Elementen entstehen, durch die ÖBB-Infrastruktur AG getragen werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist für die fachgemäße Errichtung (Installation), die Inbetriebnahme und die Wartung sowie Erhaltung der energieerzeugenden Anlage samt Unterkonstruktion verantwortlich. Sollten bei der Errichtung (Installation) oder bei deren Wartung und Reparatur durch die ÖBB-Infrastruktur AG und/oder einem von dieser beauftragten Dritten Sach- oder Personenschäden verursacht werden, fallen diese in die Verantwortlichkeit der ÖBB-Infrastruktur AG.

Erträge der stromerzeugenden Anlagen

Die Erträge der stromerzeugenden Anlage stehen auf Grund der Finanzierung durch die ÖBB-Infrastruktur AG auch vollständig dieser zu. Ziel ist die Nutzung des erzeugten Stroms zur Erhöhung des Eigenversorgungsgrades des Systems Bahn durch die unmittelbare physische Versorgung der Gebäude und Betriebsanlagen am Standort (hierzu zählen auch E-Ladepunkte) bzw. standortunabhängig österreichweit bilanziell für den Eisenbahnbetrieb und –verkehr („bilanzielle Stromverwertung“).

Generell ist jedenfalls das Prinzip der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit anzuwenden. Das bedeutet, dass die Stromkosten der P+R-Anlage oder B+R-Anlage nur dann durch die ÖBB-Infrastruktur AG getragen werden, wenn dies technisch-organisatorisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist (bspw. keine Errichtung von eigenen Zählrichtungen für wenige Beleuchtungskörper bzw. Verrechnung von Stromkosten zwischen den Vertragsparteien). Umgekehrt wird auch die ÖBB-Infrastruktur AG die Stromversorgung anderer Elemente im Umfeld (Vorplatz) übernehmen, wenn dies verhältnismäßig und im Sinne der gesamten Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit darstellbar ist. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung dieses Zusatzmoduls bei Bestandsanlagen.

Insbesondere in Bezug auf B+R-Anlagen ist festzuhalten, dass die erwarteten Stromkosten bei Ausrüstung nach aktuellem Stand (energieeffiziente Beleuchtung, Einsatz von LED Technologie etc.) vergleichsweise gering sind und somit zusätzliche Investitionen zur Ermöglichung einer Kostentragung durch die ÖBB-Infrastruktur AG (bspw. gesonderte Zählvorrichtungen, Verkabelungen) im Zuge einer Gesamtbetrachtung gerechtfertigt werden müssen.

Voraussetzungen für die Anwendung des Zusatzmoduls

- Die Zustimmung zu energieerzeugenden Maßnahmen durch alle Vertragsparteien.
- Die Zustimmung zu weiteren Maßnahmen, die der effizienten Nutzung von Energie bzw. Elektrizität dienen (bspw. Einrichtung von Energiespeichern, Maßnahmen zur verstärkten Nutzung der Elektrizität für E-Fahrzeuge etc.).

5.3 P+R-Komplettübernahme durch die ÖBB-Infrastruktur AG

Dieses Zusatzmodul beinhaltet die komplette Übernahme der Betreuung und Instandhaltung der jeweiligen P+R-Anlage und somit der PKW-Stellplätze durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Wesentliche Voraussetzung für die Anwendung dieses Zusatzmoduls ist die Einführung einer entgeltlichen Bewirtschaftung der jeweiligen P+R-Anlage ab dem ersten Tag.

Kosten und Zuständigkeiten

Dieses Zusatzmodul setzt die Gewährleistung einer wirtschaftlich sinnvollen Umsetzung (v.a. Größe und Auslastung der P+R-Anlage, Beitrag zur Erreichung von verkehrspolitischen Zielsetzungen) voraus. Diese ist zwischen Bund, ÖBB-Infrastruktur AG und dem jeweiligen Bundesland zu definieren. Andererseits werden prioritär Anlagen ausgewählt, auf denen aufgrund ihrer Größe zumindest zum Teil witterungsgeschütztes Parken angeboten werden kann, so dass die Errichtung von energieerzeugenden Elementen möglich ist (d.h. Parkdeck oder Photovoltaik-Dach auf flächigen Anlagen).

Verbleibende Aufgaben der Standortgemeinde

Die Betreuung und Instandhaltung der B+R-Anlage, die gegebenenfalls notwendige Notbefreiung (Aufzugsanlagen, Fahrradboxen etc.) sowie etwaige Anschlussgebühren und –abgaben sind grundsätzlich weiterhin von der Standortgemeinde zu übernehmen.

Entgeltliches Bewirtschaftungskonzept

Das entgeltliche Bewirtschaftungskonzept (inkl. achsenbezogener Tarifgestaltung und deren laufende Anpassung) ist zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem betreffenden Bundesland abzustimmen und dem entsprechenden Steuerungsgremium zur Kenntnis zu bringen (siehe Kapitel 2). Bei dessen Erstellung sind die relevanten Stakeholder (bspw. Standortgemeinde, Verkehrsverbund) einzubeziehen. Das Bewirtschaftungskonzept hat sich an den Prinzipien der Verkehrslenkung zu orientieren, das heißt, dass grundsätzlich Anreize zu einem wohnortnahen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bzw. auf die Bahn bestehen. Hierbei gilt es eine achsenbezogene Perspektive einzunehmen, wobei dies die punktuelle entgeltliche Bewirtschaftung von Knotenpunkten nicht ausschließt. In diesem Fall sind zusätzlich die lokalen Gegebenheiten der betreffenden Anlage zu berücksichtigen. Zusätzlich sind im Bewirtschaftungskonzept die erwarteten Einnahmen und Kosten des Betriebs der bewirtschafteten Anlagen zu berücksichtigen.

Einnahmen der entgeltlichen Bewirtschaftung

Aus den Einnahmen der entgeltlichen Bewirtschaftung werden folgende Kosten abgedeckt:

- Betriebskosten der technischen Überwachungssysteme/P+R-Zufahrtssysteme am Standort
- Energiekosten (v.a. Elektrizität) der P+R-Anlage (ggf. inklusive B+R)
- Betreuungs- und Instandhaltungskosten der P+R-Anlage
 - ausgenommen sind die Kosten für die Betreuung und Instandhaltung der B+R-Anlage, die Notbefreiung der Aufzugsanlagen, Fahrradboxen etc.

Investitions- und Instandsetzungsreserve

Wenn nach Abdeckung der oben genannten Kosten ein Überschuss aus den Einnahmen der entgeltlichen Bewirtschaftung entsteht, kommt folgende Regelung zur Anwendung:

Etwaige Überschüsse aus der entgeltlichen Bewirtschaftung werden gemäß dem Investitionsschlüssel für P+R und B+R-Maßnahmen zweckgebunden. Dies bedeutet, dass die jeweilige Standortgemeinde die Überschüsse für P+R und B+R-Maßnahmen in der jeweiligen Standortgemeinde nutzen kann, während das entsprechende Bundesland diese im Bundesland nutzen kann. Die Überschüsse des Bundes bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG können bundesweit genutzt werden (Fokus an der Bahnachse bzw. im Bundesland).

Etwaige Überschüsse sollen vor allem im Sinne einer Verkehrslenkung (wohnnaher Umstieg auf den ÖV/die Bahn bzw. B+R) genutzt werden. So können beispielsweise mit den Anteilen von Bund und Land die Betriebskosten für technische Überwachungssysteme/P+R-Zufahrtssysteme an Standorten ohne entgeltliche Bewirtschaftung genutzt werden. Die Erträge können aber auch zur Abdeckung der jeweiligen Investitions-/Instandsetzungskostenanteile herangezogen werden. Auf Grund der teilweise langen Betrachtungszeiträume gilt es jedenfalls Modalitäten zu entwickeln, welche sicherstellen, dass die Investitions- und Instandsetzungsreserve grundsätzlich real erhalten bleiben. Die Verwendung wird in Abstimmung mit den jeweiligen Vertragsparteien vereinbart.

Voraussetzungen für die Anwendung des Zusatzmoduls

- Erfüllung aller Voraussetzungen für das Zusatzmodul „P+R-Zufahrtssystem“.
- Grundsätzliche Zustimmung aller erforderlichen Vertragsparteien zum Zusatzmodul „Energieeffizienz und -erzeugung“. Die konkrete Umsetzung der Maßnahmen ist für dieses Modul jedoch nicht erforderlich.
- Gewährleistung einer wirtschaftlich sinnvollen Umsetzung (v.a. Größe und Auslastung der P+R-Anlage, Beitrag zur Erreichung von verkehrspolitischen Zielsetzungen).
- Zustimmung eines entgeltlichen Bewirtschaftungskonzepts (inkl. achsenbezogener Tarifgestaltung und deren laufende Anpassung) ab dem 1. Tag durch alle erforderlichen Vertragsparteien.
- Zustimmung zu einer Investitions- und Instandhaltungsreserve für P+R und B+R-Aktivitäten nach Investitionsschlüssel bei Überschüssen.

6 Umsetzung der Zusatzmodule bei Bestandsanlagen

Grundsätzlich ist es Ziel, die oben definierten Zusatzmodule auch bei P+R und B+R-Anlagen im Bestand anzuwenden. Hierbei gilt die Prämisse, dass für Standortgemeinden, die P+R und B+R-Verträge vor dem Inkrafttreten dieser Version der Richtlinie abgeschlossen haben, keine dauerhaften finanziellen Nachteile entstehen sollen. Dementsprechend besteht die Möglichkeit, die definierten Zusatzmodule bei bestehenden P+R und B+R-Anlagen bzw. Verträgen unter den angeführten Rahmenbedingungen bzw. bei Erfüllung der unten angeführten Anforderungen anzuwenden.

Für die Anwendung aller Zusatzmodule gilt, dass sich die P+R und B+R-Anlage in einem altersentsprechenden Zustand zu befinden hat. Dies bedeutet, dass die jeweilig zuständigen Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Anwendung ihren Betreuungs- und Instandhaltungspflichten nachgekommen sind. Zur Feststellung des Zustands einer Anlage ist gegebenenfalls ein Gutachten von externen Sachverständigen einzuholen. Die Kosten dafür sind vorerst von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragen und endgültig gemäß der zu treffenden Maßnahmen der Schadensbehebung.

Vor Anwendung des Zusatzmoduls „Energieeffizienz und -erzeugung“ sind bei Anlagen im Bestand energiesparende Maßnahmen umzusetzen. Eine etwaige notwendige Umrüstung auf energiesparende Beleuchtung (bspw. LED) ist hierbei anzustreben, wobei hier Alter und Zustand der Anlage und die zu erwartenden Energiekosten zu betrachten sind. Grundsätzlich ist eine Umrüstung, welche sich technisch-wirtschaftlich begründen lässt, als Instandsetzung zu betrachten und gemäß dem hierfür gültigen Kostenschlüssel abzuwickeln.

Für etwaige Zusatzelemente, die über den definierten Standard hinausgehen und die bisher im Rahmen der Betreuungspflichten von der Standortgemeinde betrieben wurden, sind vor der Übergabe gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

7 Ergänzungsmodule

Zudem können neben dem Basismodul noch weiterführende Ergänzungsmodule umgesetzt werden. Diese beinhalten die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur für PKW sowie die Schaffung von B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit, um den Nutzenden eine nachhaltige und komfortable Mobilitätslösung zu bieten. Die tatsächliche Anwendung der Ergänzungsmodule erfolgt in Abstimmung mit den Vertragsparteien.

7.1 E-Ladeinfrastruktur für PKW

P+R-Anlagen sollten auf Grundlage des erwarteten Bedarfs von den Vertragsparteien mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Diese dient in erster Linie dazu, die Attraktivität des ÖV bzw. der Eisenbahn zu stärken. Daher soll diese primär den Benutzenden der öffentlichen Verkehrsmittel, somit vorrangig und überwiegend den Benutzenden der Eisenbahn zur Verfügung stehen (dies umfasst im Falle von Car-Sharing auch multimodale Nutzungen).

Auf Grund der typischerweise langen Parkdauer auf P+R-Anlagen werden vorwiegend Ladesäulen bzw. Wallboxen mit Normalladepunkten verbaut, welche eine vollständige Ladung des E-Fahrzeugs während eines Arbeitstages ermöglichen (aktueller Richtwert: 3,7 kW bis max. 11 kW). Die Dimensionierung der Ladeinfrastruktur (Anzahl Ladepunkte sowie Gesamtladeleistung der Anlage) sollte dabei auf einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont basieren. Durch Lademanagementsysteme können die vorhandenen Anschlusskapazitäten effizient auf eine größere Anzahl an Ladepunkten aufgeteilt werden. Auch kann dadurch die effiziente Nutzung von selbst erzeugter Energie weiter gefördert werden.

Je nach Potenzial für Car-Sharing am entsprechenden Standort, können Ladepunkte mit einer höheren Leistung) ausgestattet bzw. die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Dies bedarf einer gesonderten Vereinbarung.

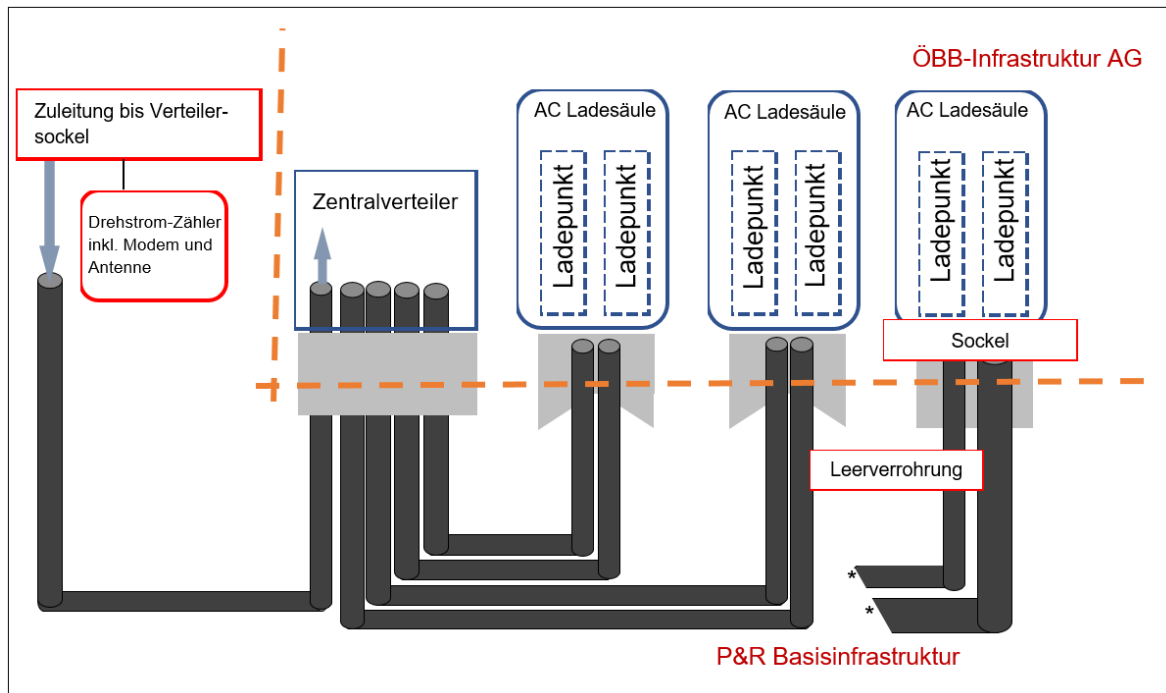
Kosten und Zuständigkeiten

Diese Ladepunkte werden von der ÖBB-Infrastruktur AG geplant, errichtet und betrieben. Die grundlegenden infrastrukturellen Voraussetzungen bis zum Zentralverteiler (Leerverrohrungen, elektrische Anschlüsse, Vorbereitungen für die spätere Nachrüstung wie bspw. Fundamente etc.) werden als P+R-Basisinfrastruktur betrachtet und demnach gemäß dem gültigen Investitionsschlüssel, der für die Planung und Errichtung gilt, von den Vertragsparteien getragen.

Die Kosten für Zentralverteiler, Wallbox bzw. Ladesäule und den ggf. dafür notwendigen Sockel, sowie ein Anfahrschutz werden von der ÖBB-Infrastruktur AG getragen. Die anfallenden Kosten für Energie, Betrieb, Betreuung, Instandhaltung und Abschreibung des Ladepunktes selber, werden von den Nutzenden durch die jeweils anfallenden Ladetarife finanziert. Dies gilt prinzipiell auch für die Nutzung von E-Ladepunkten durch Car-Sharing Anbietende.

Sowohl die Tarife für P+R-Nutzende als auch die Tarife für Car-Sharing Anbietende sollen sich grundsätzlich an der Abdeckung der anfallenden Kosten orientieren (Energie, Betrieb, Betreuung und Instandhaltung der P+R-Anlage). Grundsätzlich sind beim Ausbau als auch beim Betrieb sowohl das Prinzip der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit als auch die jeweiligen normativen Vorgaben (Bezahlungsmöglichkeiten und Preistransparenz, Barrierefreiheit, Datenqualität und Datenschnittstelle, Kommunikations- und Steuerbarkeit, Brandschutz etc.) zu berücksichtigen.

Abbildung 1 Finanzierung von E-Ladeinfrastruktur zwischen ÖBB-Infrastruktur AG, Land und Gemeinde



7.2 B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit

In den letzten Jahren ist durch den Trend zu teureren Fahrrädern (insb. E-Bikes) der Bedarf an Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit gestiegen. Zudem haben E-Bikes bei entsprechender Fahrradinfrastruktur großes Potenzial, auch längere Anfahrtswege oder Wege mit starken Steigungen zum Bahnhof mit dem Fahrrad zurückzulegen. Um dieses Potenzial zu nutzen, kann durch die Vertragsparteien vermehrt B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit angeboten werden. Zudem bekennen sich die Standortgemeinden dazu, die Anbindung der Bahnhöfe mit sicherer Fahrradinfrastruktur zu verbessern.

Voraussetzung für die Umsetzung ist das Vorhandensein einer landesweiten Dienstleistungen sowie ein einheitliches Design.

Angebote in diesem Ergänzungsmodul sind insbesondere:

- Fahrradboxen
- Fahrradsammelschließanlagen (bspw. „Fahrradkäfige“)
- Fahrradgaragen mit/ohne Personal

Kosten und Zuständigkeiten

50 % der Kosten werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG und 50 % durch Land/Gemeinden (individuellen Regelung je Bundesland) getragen. Der Kostenanteil des Bundes kann hierbei als Kostenzuschuss geleistet werden. Die Kosten für Betreuung und Instandhaltung sind zwischen der landesweiten Dienstleistenden und der Gemeinde zu vereinbaren. Die Dienstleistende kann bestimmte Aufgaben wie den Betrieb der Plattform bzw. die Reinigung an Dritte vergeben, bleibt aber letztverantwortlich gegenüber den Vertragsparteien. Die Planung, Bestellung, Montage, Betrieb und Instandhaltung erfolgen dabei in enger Abstimmung zwischen den Vertragsparteien.

Bei einer Ausstattung von B+R-Fahrradparken mit erhöhter Sicherheit ist eine entgeltliche Bewirtschaftung möglich und einschließlich der Verwendung der Einnahmen zwischen den Vertragsparteien einvernehmlich zu vereinbaren.

8 Weitere Mobilitätsangebote

P+R und B+R-Anlagen dienen dem einfachen Umstieg vom motorisierten oder nicht-motorisierten Individualverkehr auf die Bahn bzw. den öffentlichen Verkehr. Vor dem Hintergrund der geänderten Anforderungen an Mobilität haben sich Bahnhöfe und die dazugehörigen P+R und B+R-Anlagen zunehmend zu multimodalen Knoten entwickelt. Um die sich ändernden Mobilitätsmuster und multimodalen Lebensstile zu berücksichtigen, werden in diesem Kapitel weitere Mobilitätsangebote bzw. dessen Rahmenbedingungen definiert.

8.1 Car-Sharing

Car-Sharing soll die Bahn bzw. den öffentlichen Verkehr vor allem auf der letzten Meile stärken und so große Teile von Wegeketten auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

Car-Sharing soll somit die Verlagerung von Fahrten auf den ÖV ermöglichen, die ohne entsprechendes Sharing-Angebot ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt worden wären. Zusätzlich kann ein Car-Sharing-Angebot nachhaltige multimodale Lebensstile unterstützen: Menschen, welche üblicherweise den ÖV nutzen und keinen eigenen PKW besitzen, können für bestimmte Zwecke das passende Sharing-Fahrzeug in Anspruch nehmen (bspw. zum Transport von schweren Gütern oder für Wochenendausflüge, welche mit dem ÖV nicht oder nur schwer unternommen werden können).

Diese Richtlinie umfasst grundsätzlich stationsbasierte Car-Sharing-Dienste. Dabei werden Fahrzeuge auf definierten Stellplätzen bereitgestellt und auch genau dort wieder zurückgegeben. Eine Rückgabe an einem anderen Ort ist nicht vorgesehen. Im Falle von Car-Sharing auf P+R-Anlagen ist dies grundsätzlich auch nicht sinnvoll, da Sharing-Fahrzeuge vor allem für die Fahrt von der Verkehrsstation bzw. zur Verkehrsstation genützt werden. Längere Wegestrecken dazwischen sollen mit der Bahn bzw. dem ÖV zurückgelegt werden.

Die Positionierung von Car-Sharing-Fahrzeugen auf P+R-Anlagen soll künftig unter folgenden Rahmenbedingungen ermöglicht werden:

- Car-Sharing-Angebote auf P+R-Anlagen ergänzen den ÖV und sind daher zumindest grundlegend in den ÖV integriert und grundsätzlich nutzbar für alle Nutzenden des ÖV (ggf. begründete Einschränkungen wie Alter, Führerschein, Bonität etc.).
- Nutzung von Synergieeffekten bei der Ladeinfrastruktur bzw. bestehenden Leerverrohrungen, weshalb österreichweit einheitliche und keine spezifische E-Ladeinfrastruktur von Car-Sharing-Anbietenden vorgesehen ist.
- Die Ladeleistung für die durch Car-Sharing-Fahrzeuge genutzten Ladeinfrastrukturen kann auch über die im Kapitel 7.1 genannten Ladeleistung idHv 11kW liegen. Hier wären allerdings gesonderte Regelungen zur Finanzierung zwischen den Vertragsparteien und den Car-Sharing-Anbietenden zu vereinbaren.
- Car-Sharing-Fahrzeuge sollen im Sinne der Nachhaltigkeit grundsätzlich batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge sein. Sollte die Herstellung einer E-Ladeinfrastruktur auf Grund der spezifischen lokalen Gegebenheiten technisch und/oder wirtschaftlich nicht gegeben sein, können ausnahmsweise auch Hybridfahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb eingesetzt werden. Dies ist explizit zu begründen und zu dokumentieren.
- Um die Verlagerung von langen Wegestreckenanteilen auf die Bahn sicherzustellen, ist die Möglichkeit einer österreichweiten Registrierung anzustreben. Es sollte daher auch Nutzenden außerhalb der Region möglich sein, sich vorab zu registrieren und ein Fahrzeug zu buchen (virtuell, physisch, ...).
- Sofern die P+R-Anlage entgeltlich bewirtschaftet wird, können Entgelte für die Nutzung des Stellplatzes eingehoben werden. Die Preisgestaltung wird im entgeltlichen Bewirtschaftungskonzept festgelegt. Dabei sind attraktive Tarife anzustreben, um die Bahnhöfe als Mobilitätsdrehkreise zu unterstützen.
- Grundsätzlich können Car-Sharing-Anbietende, welche die jeweiligen Zugangsbedingungen erfüllen, die Stellplätze bzw. E-Ladeinfrastruktur zu den gleichen Bedingungen (Betreiberneutralität) nutzen. Es kann allerdings eine Priorisierung der jeweiligen Anbietenden erfolgen. Grundlage hierfür sind die vorher genannten Punkte.
- Die allgemeine Wegeleitung zu Car-Sharing-Stellplätzen ist grundsätzlich Teil der Wegeleitung an der Verkehrsstation.

8.2 Bike-Sharing und Scooter-Sharing

Sowohl Bike-Sharing als auch Scooter-Sharing sollen die Bahn bzw. den öffentlichen Verkehr vor allem auf der letzten Meile stärken und hierfür ein zusätzliches Angebot im Portfolio darstellen. Zudem sollen Sharing-Angebote auf der letzten Meile eine Alternative zur Mitnahme von Fahrrädern und Scootern in den Zügen darstellen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der grundsätzlich beschränkten Platzkapazitäten zur Mitnahme in den Zügen relevant. Durch die Definition von klaren Rahmenbedingungen soll einerseits das Potenzial von Bike- und Scooter-Sharing zur Ergänzung des ÖV genutzt werden und andererseits negative Effekte (falsch abgestellte Fahrzeuge, Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmenden etc.) minimiert werden.

Die Einrichtung von Bike- bzw. Scooter-Sharing Flächen soll künftig unter folgenden Rahmenbedingungen ermöglicht werden:

Definition von Rechten und Pflichten für Anbietende, die derartige Flächen nutzen

- Einhaltung der jeweiligen Regelungen der Standortgemeinde
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Abstellens durch geeignete Maßnahmen (Geofencing, stationsbasierte Einrichtungen etc.)
- Mindestverfügbarkeit (Flächen sollen tatsächlich genutzt werden)
- Entfernung von nicht ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeugen
- Drosselung der Höchstgeschwindigkeit in sensiblen Bereichen (Vorplätze)
- Abstellen im Umfeld nur auf gekennzeichneten Flächen (Abstimmung mit Standortgemeinde, auch Gemeindegrund zu berücksichtigen).

9 Daten und Digitalisierung

Mobilitätsdaten spielen eine immer bedeutendere Rolle in der Verkehrsinformation bzw. im Verkehrsmanagement. Aus diesem Grund sollen Verkehrsteilnehmenden bzw. entsprechenden Stakeholdern, künftig vermehrt Daten zur Verfügung gestellt werden. Dies umfasst sowohl statische Daten (Standort, Ausstattung wie E-Ladeinfrastruktur etc.) als auch dynamische Daten (bspw. Echtzeitinformationen) zu den jeweiligen P+R und B+R-Anlagen.

Die verfügbaren Daten werden durch den Bund bzw. die ÖBB-Infrastruktur AG zentral gesammelt und über entsprechende Schnittstellen (bspw. NeTEx, Datex II) bzw. Plattformen (bspw. GIP) grundsätzlich zu definierten Nutzungsbedingungen für Zwecke der Verkehrsinformation zur Verfügung gestellt.

10 Zukunftsperspektiven

Um aktuellen und künftigen Anforderungen an das Mobilitätssystem und P+R und B+R-Anlagen gerecht zu werden, ist es von großer Bedeutung, neue Technologien, Produkte und Services in diesem Kontext zu entwickeln und auszurollen. Hierzu ist es wichtig, innovative Ideen und Lösungsansätze auch frühzeitig mit potenziellen Nutzenden zu testen und deren Feedback für die weitere Entwicklung zu berücksichtigen.

Ein mögliches Instrument hierfür sind Pilotprojekte. Darunter versteht man Projekte bzw. ausgewählte Anlagen, an denen eine Technologie, ein Produkt oder ein Service für einen begrenzten Zeitraum in einem realen Anwendungskontext getestet wird. Ein Pilotprojekt muss dabei grundsätzlich geeignet sein, die Erreichung der verkehrs-, klima- bzw. energiepolitischen Ziele zu unterstützen. Aus aktueller Perspektive erscheinen vor allem Pilotprojekte in den Bereichen Daten/Intelligente Verkehrssysteme, Verknüpfung von Energie und Mobilität, klimafreundliche Mobilität sowie neue Sharing-Angebote als relevante Themenbereiche.

Auf Grundlage der Ergebnisse und dem Feedback der Nutzenden aus diesen Pilotprojekten wird dann über die weitere Entwicklung und eine etwaige Ausrollung entschieden. Dies erfolgt jedenfalls zwischen den Vertragsparteien.

Die Kosten hierfür werden je nach Projekt vereinbart, wobei insbesondere bei einer überregionalen Bedeutung eine wesentliche Finanzierung durch den Bund bzw. die Länder anzustreben ist. Nach Abschluss des Pilotprojektes ist zudem eine gemeinsame Evaluierung anzustreben.

11 Qualitätssicherung

Von der ÖBB-Infrastruktur AG sind der Betrieb und die Instandhaltung der P+R und B+R-Anlage als Eisenbahnanlage unter Beachtung der behördlichen Bescheide, gesetzlichen Vorschriften und gemäß dem jeweiligen Stand der Technik sicherzustellen.

Die Standortgemeinde wird auf Grundlage ihrer Zuständigkeit über die Betreuung und Instandhaltung die anderen Vertragsparteien nach Maßgabe der Sachlage rechtzeitig von der Notwendigkeit von Instandhaltungsarbeiten verständigen.

Durch folgende Elemente soll dabei die Qualitätssicherung sichergestellt werden:

11.1 Betreuung und Instandhaltung

Die Standortgemeinde hat über die Tätigkeiten, die sich durch die vertragliche Verpflichtung ergeben, Aufzeichnungen zu führen, insbesondere über:

- Instandhaltung (Kontrolle, Inspektion, Störungsbehebung, Wartung, laufende Instandhaltung und Instandsetzung) der Gebäudeeinrichtung und -ausstattung
 - Dokumentation im Inspektions- und Wartungsplan
- Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an der Anlage
 - Dokumentation in Instandhaltungsblättern

11.2 Anlageninspektion

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat einmal jährlich in den schneefreien Monaten eine Anlageninspektion durchzuführen, zu der auch die Standortgemeinde zu laden ist.

Im Zuge der gemeinsamen Begehung haben folgende Handlungen zu erfolgen:

- Prüfung der ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten gemäß Inspektions- und Wartungsplan.
- Bestätigung der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten.
- Feststellung und Bewertung des Anlagenzustandes, einschließlich einer Dokumentation der angetroffenen Schäden. Die Bewertung hat auf Grundlage der Ergebnisse vorangegangener Begehungen zu erfolgen.
- Vereinbarung mit der Standortgemeinde über Art, Umfang und Zeitraum von Maßnahmen zur Schadensbehebung.

Die geführten Aufzeichnungen in Form des Inspektions- und Wartungsplanes sowie der Instandhaltungsblätter sind der ÖBB-Infrastruktur AG von der Standortgemeinde in Kopie zu übergeben.

Über die Anlageninspektion ist eine Niederschrift zu verfassen und von allen Anwesenden zu unterfertigen, sie verbleibt bei der ÖBB-Infrastruktur AG, eine Kopie wird der Standortgemeinde übermittelt.

11.3 Schlussfeststellung

Die Anlageninspektion ist bei einem ungefähren zeitlichen Zusammenfallen mit der Schlussfeststellung am Ende der Gewährleistungsfrist terminlich so zu wählen, dass sie in Verbindung mit der Schlussfeststellung durchgeführt werden kann.

11.4 Beiziehung von externen Sachverständigen

Kann zwischen den Vertragsparteien kein Einvernehmen über die Beurteilung eines Schadens hinsichtlich der Maßnahmen zur Schadensbehebung erzielt werden, sind Sachverständige beizuziehen. Die Kosten dafür sind vorerst von der ÖBB-Infrastruktur AG zu tragen und endgültig gemäß der zu treffenden Maßnahmen der Schadensbehebung.

11.5 Ersatzvornahme

Werden erforderliche Instandhaltungsarbeiten nicht vereinbarungsgemäß oder nicht entsprechend den Anweisungen der beigezogenen Fachleute durchgeführt, so ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, nach Setzung einer Nachfrist von vier Wochen, eine Ersatzvornahme auf Kosten der Standortgemeinde durchführen zu lassen. Bei Vorliegen von Gefahr in Verzug hat die ÖBB-Infrastruktur AG umgehend die Ersatzvornahme auf Kosten der Gemeinde zu veranlassen.

11.6 Inspektions- und Wartungsplan

Darin sind alle Inspektions- und Wartungsarbeiten angeführt, die in jährlichen Intervallen durchzuführen sind und der Sicherstellung der Funktion der Anlageneinrichtung und -ausstattung dienen oder für die Gewährleistung der Sicherheit im Betrieb erforderlich sind. In den Formblättern ist die Durchführung dieser Arbeiten durch Einsetzen von Datum, Namen der verantwortlichen Personen und Anführung der Ergebnisse oder Anmerkungen aufzuzeichnen.

Folgende Anlagenteile oder sicherheitstechnische Aspekte sind u.a. erfasst:

- Energieversorgung
- Beleuchtungsanlage
- Entwässerungssystem
- Fugenkonstruktionen
- Sicherheit von Fußgängern
- Führung des Fahrzeugverkehrs
- Wartung der gesamten P+R und B+R-Anlage mit zugehörigen Nebenanlagenteilen
- Wartung der Abstellanlage für Zweiräder

11.7 Instandhaltungsblätter

Instandhaltungsblätter dienen der Dokumentation durchgeführter Instandhaltungsarbeiten an der Anlage.

Folgende Angaben sind dabei zu machen:

- Bezeichnung der Instandhaltungsmaßnahmen
- Grund/Ursache
- Datum der vorangegangenen gleichartigen Maßnahme am gleichen Bauteil
- Ort und Umfang der Maßnahme
- Kurzbeschreibung der ausgeführten Arbeiten
- Kosten (bzw. Aufwandsschätzung bei Eigenleistung)
- Datum der Ausführung
- beteiligte Firmen
- Dauer der Gewährleistung

11.8 Schadensdokumentationsblätter

Schäden, die im Zuge der Anlageninspektion festgestellt werden, sind zu dokumentieren. Schäden, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen, aber an verschiedenen Orten aufgetreten sind, können dabei zusammengefasst werden.

Dabei ist zu dokumentieren:

- Schadensbild und Schadensausmaß
- Lokalisierung in der Anlage
- Zeitpunkt des erstmaligen Auftretens
- sichtbare Auswirkungen des Schadens
- festgelegte Maßnahme zur Behebung einschließlich Zeitraum
- Zeitpunkt für Folgedokumentation
- sonstige Anmerkungen
- Fotos

11.9 Niederschrift der Anlageninspektion

Die im Zuge der jährlichen Anlageninspektion erstellte Niederschrift hat zu enthalten:

- Bezeichnung der P+R und B+R-Anlage
- Datum der Inspektion
- Namen und Dienststellen der Teilnehmenden
- Bestätigung der ordnungsgemäßen Durchführung der erforderlichen Inspektions- und Wartungsarbeiten, ggf. Beanstandungen
- Auflistung der seit der letztmaligen Inspektion durchgeführten Instandhaltungsarbeiten.
- Kurzbeschreibung und Bewertung der angetroffenen Schäden einschließlich Verweis auf die Schadensdokumentation
- Vereinbarungen über erforderliche Maßnahmen
- Allfällige Stellungnahmen und Erklärungen der Teilnehmenden

12 Instandsetzung, Erneuerung und Erweiterung

Vor Durchführung von Instandsetzungen, Erneuerungen und Erweiterungen haben die Vertragsparteien vertraglich Einvernehmen zu erzielen. Die Durchführung der vereinbarten Maßnahmen erfolgt durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Kostentragung erfolgt dabei grundsätzlich gemäß der festgelegten Kostenaufteilung für die Erstinvestition.

Voraussetzungen für die Anwendung obiger Regelungen ist, dass die Vertragsparteien ihre Verpflichtungen nachweisbar ordnungsgemäß erfüllt haben.

Instandsetzung

Das Risiko im Zusammenhang mit Maßnahmen im Sinne des gegenständlichen Punktes wird von allen Vertragsparteien gemeinsam getragen.

Bei Parkdecks werden insbesondere folgende Aufwendungen unter Instandsetzungsaufwendungen zusammengefasst:

- Einbau neuer - dem jeweiligen Stand der Technik entsprechender - Fenster und Türen, Dach und Dachstuhl, Stiegen, Elektro- und Wasserinstallationen;
- Einbau neuer - dem jeweiligen Stand der Technik entsprechender - Ausrüstungen und Anlagen, wie insbesondere Brandschutzeinrichtung, Belüftung, Aufzugs- und Beförderungsanlage, Beleuchtungsanlage, Steuerungsanlage, Entwässerungsanlage, Verkehrsleitsystem und Sanitäreinrichtungen;
- Erneuerung des Außenverputzes;
- Maßnahmen zur Wiederherstellung des Korrosionsschutzes der Bewehrung von Stahlbetonbauteilen infolge fortschreitender Karbonatisierung durch geeignete Sanierungsmaßnahmen;

- Behebung von Mängeln, die die Nutzung des Parkdecks im vereinbarten Ausmaß verhindern (insbes. Fugenkonstruktion) und für deren Behebung Dritte nicht (mehr) im Rahmen der Gewährleistung bzw. des Schadenersatzes haften.

Bei flächigen Anlagen werden insbesondere folgende Aufwendungen unter Instandsetzungsaufwendungen zusammengefasst:

- Unterbaumaßnahmen samt vollständiger Erneuerung des Fahrbahn- und des Stellflächenbelages ohne Gehwege der gesamten Anlage;
- Vollständiger Austausch der gesamten Fahrradüberdachung;
- Vollständiger Austausch aller Fahrradständer.

Erneuerung

- Diese Maßnahmen sind nicht Folge der Realisierung eines Risikos, das die ÖBB-Infrastruktur AG bzw. die Standortgemeinde zu tragen hat.
- Bei alten Verträgen, bei denen die Grundstückskosten noch nicht berücksichtigt wurden, sind im Rahmen einer Erneuerung Grundstückskosten einzuberechnen.

Erweiterung

Vor einer P+R-Erweiterung sind anderwärtige Maßnahmen durch die jeweils verantwortlichen Vertragsparteien durchzuführen:

- Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung
 - bspw. personelle Kontrollen, Errichtung eines P+R-Zufahrtssystems.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Verkehrsstation
 - bspw. zusätzliche Radwege, Ausbau des ÖV Angebots im Zubringerverkehr.
- Ausarbeitung eines entgeltlichen Bewirtschaftungskonzepts (inkl. achsenbezogener Tarifgestaltung und deren laufende Anpassung)

Abkürzungen

ABGB	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
AC	Alternating current (Wechselstrom)
AG	Aktiengesellschaft
BBG	Bundesbahngesetz
B+R	Bike und Ride
bspw.	beispielsweise
d.h.	das heißt
E-	Elektro
EisbEG	Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz
etc.	et cetera
ggf.	gegebenenfalls
GIP	Graphenintegrationsplattform
idgF	in der geltenden Fassung
idHv	in der Höhe von
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
km/h	Kilometer pro Stunde
kW	Kilowatt
LBG	Liegenschaftsbewertungsgesetz
LED	Light Emitting Diode (Licht aussendende Diode)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NeTEx	Network Timetable Exchange
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PD	Parkdeck
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride

PV	Photovoltaik
StVO	Straßenverkehrsordnung
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
v.a.	vor allem

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at