

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0014-I/PR3/2018

Wien, am 23. Juli 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Yildirim, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. Mai 2018 unter der **Nr. 946/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Parkchaos am Bahnhof Jenbach/Tirol gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 3:

- *Ist Ihnen die chaotische Parksituation am Bahnhof Jenbach bekannt?*
- *Sehen Sie aufgrund der Parksituation am Bahnhof Jenbach eine Verkehrsgefährdung?*

Soweit darauf Bezug genommen wird, dass Autofahrer und Autofahrerinnen infolge der Belegung der vorhandenen Parkplätze am Bahnhof ihre Fahrzeuge am Straßenrand, auf der Fahrbahn, dem Rad- und Gehweg, im dortigen Kreisverkehr, in der Kurzparkzone und an anderen, nicht zum Parken vorgesehenen Flächen abstellten, darf darauf hingewiesen werden, dass derartige Angelegenheiten aus kompetenzrechtlicher Sicht zur Straßenpolizei im Sinne des Art. 11 B-VG zählen, die Gesetzgebung daher in die Zuständigkeit des Bundes und die Vollziehung in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Länder fällt.

Zu den Fragen 2 und 4:

- *Im Übereinkommen zwischen Land Tirol und dem Verkehrsministerium zum Ausbau von Park&Ride-Anlagen aus dem Jahr 2003 wurde Jenbach bereits erwähnt. Wie sieht eine optimale Lösung aus Sicht Ihres Ressorts aus?*
- *Haben Sie bereits konkrete Maßnahmen zur Verbesserung gesetzt?*
 - a) *Wenn ja, welche?*
 - b) *Wenn nein, welche Maßnahmen sind in Planung, um die chaotische Situation zu beheben?*
 - c) *Wenn keine Planungen vorliegen, warum nicht?*

Der Bahnhof Jenbach ist zweifelsohne ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Tiroler Unterinntal. Insbesondere in der jüngeren Vergangenheit hat die Bedeutung und Attraktivität des Bahnhofes stark zugenommen. Dies unter anderem, weil durch die im Jahr 2012 fertig gestellte neue Unterinntalbahn zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen die Reisezeiten im Fernverkehr gesunken ist, und der Regionalverkehr auf der Bestandsstrecke verdichtet werden konnte.

Durch die Steigerung der Attraktivität des Knotenpunktes Jenbach zeigt sich, dass die bestehende Park&Ride Anlage an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Es ist korrekt, dass bereits im Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Park&Ride-Anlagen im Bundesland Tirol, abgeschlossen zwischen der Republik Österreich und dem Land Tirol vom 25. September 2003 ein Erweiterungsbedarf der Park&Ride-Anlage am Standort Jenbach identifiziert wurde.

Die ÖBB-Infrastruktur AG – in Abstimmung mit meinem Ressort – und das Land Tirol verfolgen deshalb bereits seit einigen Jahren das Ziel ein Parkdeck in Jenbach zu errichten, um mehr Parkplätze für die Bahnkunden zu schaffen. Die finanziellen Modalitäten für die Errichtung von Park&Ride Anlagen und Parkdecks sind bundesweit einheitlich geregelt.

Die Untersuchungen zur Errichtung eines Parkdecks in Jenbach ergaben, dass für eine standortgerechte Planung entsprechend dem prognostizierten Stellplatzbedarf die vorhandenen Grundstücke der ÖBB-Infrastruktur AG für den Flächenbedarf des Parkdecks nicht ausreichen. Das bedeutet, dass der Ankauf von Fremdgrundstücken für die Errichtung des Parkdecks notwendig ist. Die Verhandlungen zum Ankauf der benötigten Flächen gestalteten sich allerdings in der Vergangenheit als schwierig und langwierig. Ich bin aber zuversichtlich, dass der derzeit im Entwurf vorliegende Realisierungsvertrag für das Parkdeck Jenbach Ende 2018 von allen

Vertragspartnern unterzeichnet und danach mit der Erstellung der Einreichunterlagen begonnen werden kann.

Zu den Fragen 5 und 7:

- *Wann ist mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen und ab wann wird Pendlerinnen endlich eine angemessene Park&Ride-Anlage zur Verfügung stehen?*
- *Gibt es bereits einen Termin für einen Baustart? Wenn ja, wann ist dieser und bis wann wird die Anlage fertig sein?*

Mit der Umsetzung des Parkdecks kann erst nach Vorliegen der vertraglichen Grundlagen sowie der eisenbahnrechtlichen Genehmigung begonnen werden. Nach Vorliegen dieser Unterlagen erfolgt die Ausschreibung der erforderlichen Dienst- und Bauleistungen. Es ist mit einer Bauzeit von 1,5 bis 2 Jahren zu rechnen.

Zu den Fragen 6 und 12:

- *Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen zur Park&Ride-Anlage zwischen Gemeinde, Land und Bund?*
- *Wurde über die Finanzierung bereits eine Einigung zwischen den beteiligten Partnern erzielt?*

Der Vertragsentwurf für den Realisierungsvertrag liegt allen Vertragspartnern vor. Der Kostenteilungsschlüssel sieht eine Kostenteilung von 50% ÖBB, 25% Land Tirol und 25% Gemeinde Jenbach als Standortgemeinde vor. Es ist vorgesehen, dass der Kostenanteil der Gemeinde Jenbach mit einem Kostenteilungsschlüssel auf die Umlandgemeinden aufgeteilt wird, die Gespräche sind durch die Gemeinde Jenbach zu führen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Gibt es Maßnahmen oder Planungen dazu, die öffentliche Anreise zum Bahnhof Jenbach zu verbessern?*
- *Ist es aus Sicht Ihres Ressorts ausreichend, lediglich mehr Parkplätze zur Verfügung zu stellen oder sind zusätzliche Maßnahmen notwendig? Wenn ja, sind solche geplant und welche?*

Der Bund ist gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 zuständig, ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen sicherzustellen. Dieser Verpflichtung kommt der Bund (im Wege der SCHIG mbH) im Rahmen seiner Verkehrsdienvsteverträge zur Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen, das sind jene Leistungen, die nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen aus betriebs-

wirtschaftlichen Überlegungen heraus selbständig erbracht werden, vollumfänglich nach.

Daneben fallen gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G 1999 die Planung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebots sowie Zusatzbestellungen, welche über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden. Die Organisation und Bestellung von Busverkehrsleistungen, bspw. zur optimalen Anbindung eines Bahnknotens, fällt darüber hinaus in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Region.

Eine Verdichtung des derzeitigen Verkehrsangebots bzw. die Einrichtung zusätzlicher Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene und Straße fällt somit eindeutig in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Gemeinden.

In meinem Ressort laufen derzeit die Vorbereitungen für neue Verkehrsdiensteverträge für den Schienenpersonennah- und –regionalverkehr u.a. auch gemeinsam mit dem Bundesland Tirol. In der auf der Homepage des BMVIT veröffentlichten Vorinformation gemäß Artikel 7 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ sind Verdichtungen der Verkehrsdienste im Tiroler Unterland als eine von mehreren möglichen Varianten ab 2021 dargestellt.

Zu Frage 10:

- *Mit welchen Kosten rechnen Sie für die Errichtung einer Park&Ride-Anlage?*

Es wird mit Kosten von rund € 11,5 Mio. gerechnet (Preisbasis 2018).

Zu Frage 11:

- *Wurde budgetär für die Anlage am Bahnhof Jenbach Vorsorge getragen?*

Die Kosten für das Parkdeck Jenbach sind im Rahmenplan 2018-2023 der ÖBB-Infrastruktur AG im Sinne einer Brutto-Budgetierung berücksichtigt.

Zu Frage 13:

- *Gab es Erhebungen über den Bedarf an Parkplätzen am Bahnhof Jenbach? Wenn ja, stehen Ihnen diese Daten zur Verfügung und wie viele Parkplätze wären notwendig?*

¹ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/downloads/vergaben/at33.pdf>

2016 wurde eine IST-Erhebung der parkenden Fahrzeuge am Bahnhof Jenbach durchgeführt und im Jahr 2018 eine Studie zur Bewertung des Stellplatzbedarfs bis 2030 ausgearbeitet. Daraus kann abgeleitet werden, dass die vorgesehene Anzahl an Stellplätzen im geplanten Parkdeck auch für die Zukunft ausreichend sein sollte.

Zu Frage 14:

- *Stehen fehlende Parkplätze einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel entgegen und gibt es dazu Datenmaterial? Wenn ja, welches?*

Das BMVIT setzt sich grundsätzlich für einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel im Rahmen seiner Zuständigkeiten ein. Auch die Frage der „letzten Meile“, also die Anreise zum Bahnhof bzw. zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. BMVIT und ÖBB-Infrastruktur AG verfolgen deshalb das Ziel, die Attraktivität der letzten Meile zu steigern. Gemeinsam mit dem Land Tirol wurden beispielsweise auf Grundlage des so genannten „Tiroler Vertrages“ von 2005 zahlreiche Verkehrsstationen entlang von Bahnstrecken modernisiert und barrierefrei umgestaltet, Bahnhofsvorplätze für die Anbindung von Buslinien optimiert und sowohl Park&Ride als auch Bike&Ride Anlagen errichtet.

Der Bedarf und die optimale Größe von Park&Ride Anlagen werden grundsätzlich auf Basis eines wissenschaftlichen Modells von der ÖBB-Infrastruktur AG in enger Kooperation mit den Verkehrsplanungsabteilungen der Länder errechnet. Es ist anzunehmen, dass eine zu hohe Auslastung von Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen für deren Nutzer die Attraktivität der Verkehrsstation zum Teil mindert. Es ist aber in diesem Fall nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsmittelwahl aller potentieller Nutzer von Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen auf ein nicht-öffentlichtes Verkehrsmittel fällt, da zum Beispiel auf andere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausgewichen werden kann oder Fahrgemeinschaften gebildet werden. Allgemeingültiges Datenmaterial zu den verkehrlichen Effekten von stark nachgefragten Park&Ride Anlagen sind meinem Ressort allerdings nicht bekannt.

Ing. Norbert Hofer

