



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER

Bundesminister

für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. 10000/18-CS3/04

1980 / A.B. BR / 2004
zu 2158 / J. BR / 2004
Präs. am 07. Mai 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Jürgen Weiss
Parlament
1017 Wien

Wien, 7. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2158/J-BR/2004 betreffend Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, die die Bundesräte Weiss, Hagen und Giesinger am 11. März 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Sind für die kommenden Jahre Kürzungen der Förderungen nach dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz vorgesehen?

Wenn ja, wie gestalten sich diese und weshalb kommt es zu diesen Kürzungen?

Antwort:

Gemäß §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) werden zusätzliche Verkehre seitens des Bundes mit bis zu 50% gefördert. Vom Bund sind dafür gemäß den o.a. Bestimmungen jedenfalls EUR 7,267 Mio. österreichweit zur Verfügung zu stellen, weitere Mittel nach Maßgabe der budgetären Bedeckung.

Bis zum Jahr 2002 standen dem Verkehrsressort in Entsprechung des betreffenden Bundesvoranschlags (BVA) EUR 14,534 Mio. zur Verfügung, womit mit bei der Anzahl der eingereichten Anträge das Auslangen gefunden werden konnte. Im BVA für die Jahre 2003 und 2004 standen dem ho. Ressort auf Grund von massiven Kürzungen im vom Nationalrat beschlossenen Budget hingegen nur noch rd. EUR 7,2 Mio. zur Verfügung. Hinzu kommt noch, dass ab dem Jahr 2004 die LKW-Maut für Linienbusse (österreichweit voraussichtlich rd. EUR 2 Mio.) aus diesem Ansatz den Busunternehmen refundiert werden soll.

Durch interne Umschichtungen wird es zwar im Jahr 2004 möglich sein, für Bestellerförderungen österreichweit rd. EUR 11 Mio. zur Verfügung zu stellen und damit mehr als dem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen, sodass damit auch laufende Projekte im Sinne eines Vertrauensschutzes ein weiteres Jahr mit 50% gefördert werden können. Unter der Voraussetzung einer gleichbleibenden Budgetierung und eines weiteren Ansteigens der Förderanträge muss die Förderquote jedoch ab 2005 auf einen Prozentsatz von einem Drittel herabgesetzt werden. Ungeachtet dessen wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie selbstverständlich weiter be-

GZ. 10000/18-CS3/04

mühen, für dieses verkehrspolitisch sinnvolle und von den Ländern und Gemeinden auch gut angenommene Förderinstrumentarium in den zukünftigen Budgets eine entsprechende Dotierung bzw. Umschichtung zu erzielen, wenn der Nationalrat diesem Budget seine Zustimmung gibt.

Frage 3:

Sind im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs Reformen geplant?

Antwort:

Im Bereich des ÖPNV sind folgende Reformen vorgesehen bzw. schon im Gange:

Neue Grund- und Finanzierungsverträge der Verkehrsverbünde sind in Verhandlung. Der Stand dieser Verhandlungen ist sehr unterschiedlich und reicht von der Abschlussreife bis zu vorerst noch stark divergierenden Verhandlungspositionen zwischen Bund und Länder. Die Zielrichtung der Reform der Verkehrsverbünde ist jedoch vom ÖPNRV-G vorgegeben und sieht eine Verstärkung der Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen durch eine Erhöhung der Leistungsanreize, eine stärkere Regionalisierung der Verantwortung für die Angebotsplanung sowie die Einbindung der Verkehrsverbünde in die Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes mit den Schienenbahnen vor. Der erste Schritt dahin wurde bereits durch den Abschluss von Verträgen des Bundes mit den Verkehrsverbänden über die vorerst probeweise Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schienenbahnen durch die Verbünde gesetzt.

Frage 4:

Was gedenken Sie zu unternehmen, um der im Regierungsprogramm verankerten Qualitäts-offensive im Nahverkehr Rechnung zu tragen?

Antwort:

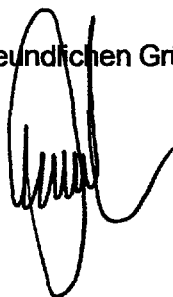
Die Qualitätsoffensive im Nahverkehr wird vom Bund durch die Zurverfügungstellung umfangreicher Förderungsmittel aus verschiedenen Titeln unterstützt. Die Investitionsentscheidungen der Verkehrsunternehmen können aber nicht direkt vom Verkehrsressort gesteuert werden, da sie in die ausschließliche Entscheidung der Unternehmen fallen. Was das Verkehrsressort tun kann, ist, den Verkehrsunternehmen durch die Stabilität der Förderungsgewährung Investitionssicherheit zu geben, was aufgrund der Mehrjährigkeit des Rahmenvertrages für gemeinwirtschaftliche Leistungen zwischen Bund und ÖBB der Fall ist und auch künftig nach dem Bundesbahnstrukturgesetz vorgesehen ist. Eine Anlage des diesjährigen gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages zwischen den ÖBB und dem Verkehrsressort sieht unter dem Titel "Qualitätsbonus" ausdrücklich die Gewährung von Förderungsmitteln in der Höhe von heuer EUR 23 Mio. für die Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien bei der Fahrzeugbeschaffung vor, wie selektive Türsteuerung, Türraumüberwachung, Außenbeschallung, Zugfunk, Mehrzweckabteile, ebener Einstieg (Niederflur), breitere Türen (für Kinderwagen und Rollstühle), Temperaturabsenkungseinrichtungen und Fahrgastinformationssysteme.

Auch in einem anderen Förderungsbereich, nämlich jenem der Bestellerförderung gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G, wird die Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien zur Bedingung der Förderungsgewährung gemacht. Für die Förderung von neuen Bus- und Bahnverkehren gemäß dieser §§ müssen bestimmte Fahrzeugstandards erfüllt sein, sonst wird keine oder nur eine geringere Förderung gewährt.

GZ. 10000/18-CS3/04

All diese Maßnahmen sind geeignet, eine Modernisierung der Fahrbetriebsmittel bei Bus und Bahn anzuregen, wenn auch die Fördermittel natürlich nicht ausreichen, die von den Verkehrsunternehmen getätigten Investitionen zu 100 % auszufinanzieren, was aber auch vom Gesetzgeber nie vorgesehen war.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'M' followed by several vertical strokes and a trailing flourish.