



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.ZI. 18.048/3-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
vom 7. Dezember 1994, ZI. 132/J-NR/94
"Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch die Länder"

XIX. GP.-NR
173 /AB
1995 -02- 07

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

zu 132 /J

Zu Frage 1:

"Wie gliedert sich im österreichischen Bundesbudget 1995 das Gesamtbudget für den Straßenbereich sowie jenes für den öffentlichen Verkehr auf? Wie lautete das entsprechende Verhältnis jeweils in den vergangenen 10 Jahren? Welche Verschiebung des Verhältnisses strebt der Verkehrsminister bis zum Ende der Legislaturperiode an?"

Für das Jahr 1995 gibt es derzeit nur ein Budgetprovisorium, da für 1995 noch kein Bundesfinanzgesetz vom Nationalrat beschlossen wurde. Da das Verkehrsressort nur über sein eigenes Budget verfügen kann, können Fragen zur Gliederung des Gesamtbudgets zuständigkeitsshalber nur an den Bundesminister für Finanzen gerichtet werden.

Eine Verschiebung des Verhältnisses zwischen dem Straßenbereich und dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehenden Mittel liegt im Entscheidungsbereich der Bundesregierung und des Nationalrates, wenn von mir auch eine Veränderung der Verteilung zugunsten des öffentlichen Verkehrs gewünscht wird.

Zu Frage 2:

"Welche Informationen besitzt der Verkehrsminister über das entsprechende Budgetverhältnis zwischen Straße und öffentlichen Verkehr in den einzelnen Bundesländern?"

Die Verteilung der Mittel der Landesbudgets nach dem genannten Gesichtspunkt fällt weder in meinen Verantwortungsbereich noch besitze ich umfassende Informationen hierüber.

Zu Frage 3:

"Welches Gesamtverhältnis an Investitionen des Bundes, der Länder und der Gemeinden einerseits für den öffentlichen Verkehr und andererseits für den Straßenbereich bestehen derzeit insgesamt?"

Das Verhältnis der Investitionen des Bundes, der Länder und der Gemeinden für Zwecke des öffentlichen Verkehrs zu denen des Straßenverkehrs fällt ebenfalls nicht in meinen Verantwortungsbereich. Diesbezügliche Fragen sind an die jeweiligen Gebietskörperschaften bzw. Finanz Ressorts zu richten.

Zu Frage 4:

"Welche Informationen besitzt das Verkehrsministerium über die Verwendung jener erhöhten Mineralölsteuererträge, die seit dem 1.1.1994 eingehoben werden und den Ländern zur Verfügung gestellt wurden? In welchen Ländern wurden welche Summen konkret für welche Ausgaben herangezogen? Hält der Verkehrsminister in all diesen Fällen die Verwendung mit der gesetzlichen Widmung für vereinbar? Wenn nein, welche Maßnahmen werden ergriffen?"

Die konkrete Verwendung der Mehreinnahmen der Länder aus der Mineralölsteuererhöhung fällt nicht in meinen Einflußbereich. Daß die Bundesländer diese Mittel für den öffentlichen Verkehr im allgemeinen und die Mitfinanzierung der Nebenbahnen im besonderen heranziehen sollten, habe ich wiederholt betont. Eine Durchgriffsmöglichkeit in dieser Richtung besitze ich jedoch nicht. Ich habe allerdings die Landeshauptleute schriftlich gebeten, mir über ihre Nahverkehrsbudgets und die Verwendung dieser Mittel zu berichten.

Zu Frage 5:

"Welche Informationen besitzt der Verkehrsminister über die Verhandlungen der ÖBB mit den einzelnen Bundesländern, um eine Mitfinanzierung der Nebenbahnen und Regionalbahnen zu erreichen? Wann wurden mit welchem Bundesland von wem die Verhandlungen jeweils gestartet? Welche Verhandlungsrunden wurden jeweils seither durchgeführt? Welche konkreten Forderungen der ÖBB bestehen jeweils unter Bezugnahme auf welche Neben- bzw. Regionalbahn? Welche konkreten Zugeständnisse wurden seither seitens welcher Länder durchgeführt? In welchem Zeitraum sollen die Verhandlungen abgeschlossen werden und endgültige Entscheidungen fallen? Welchen konkreten Nebenbahnen bzw. Regionalbahnen droht nach der derzeitigen Verhandlungslage das Aus bzw. eine starke Einschränkung?"

Die Verhandlungen über die Mitfinanzierung der Länder bei den Nebenbahnen im Wege einer Finanzierung von den Ländern zu bestellenden Verkehrsleistungen finden ausschließlich zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Ländern statt.

Wie mir seitens der ÖBB mitgeteilt wird, haben nach Wegfall der Nebenbahn- und

- 3 -

Nahverkehrsverordnung die ÖBB mit den regionalen Gebietskörperschaften Verhandlungen über gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Regional- und Nahverkehr aufgenommen. Eine Zusammenstellung der von den ÖBB bisher durchgeführten Bundesländergespräche wird in der Beilage übermittelt.

Die Verhandlungen mit den Ländern sollten bis Mitte 1995 abgeschlossen sein. Sollte keine Bereitschaft gegeben sein, die aus dem Regional- und Nahverkehr resultierenden Fehlbeträge mitzutragen müßten im gesamten gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereich Angebotsreduktionen (d.h. teilweise auch Verkehrseinstellungen) vorgenommen werden.

Derzeit ist seitens des Unternehmens ÖBB die Einstellung des Reiseverkehrs auf vorerst 9 Strecken bzw. Streckenteilen ins Auge gefaßt.

Betroffen sind:

- a) Eisenerz - Hieflau
- b) St. Paul - Lavamünd
- c) Klein St. Paul - Launsdorf-Hochosterwitz
- d) Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten
- e) Mürzzuschlag - Neuberg Ort
- f) Wittmannsdorf - Wöllersdorf (Teil der Strecke Wittmannsdorf - Gutenstein)
- g) Pirawarth - Gaweinstal Brünnerstraße (Teil der Strecke Gänserndorf - Gaweinstal Brünnerstraße)
- h) Lambach - Gmunden Seebahnhof
- i) Rohr - Bad Hall

1. Beilage

Wien, am 2. februar 1995
Der Bundesminister

Übersicht Bundesländergespräche

Stand 8. Dezember 1994

Land	Preis in Mio S (für NB)	Gespräche	
Wien	3,4	mehrere	Land verweist auf Mrd.-Verluste der Wiener Linien, ist jedoch hinsichtlich anteiliger MÖST-Aufteilung gesprächsbereit.
NÖ	535,9	7	Schwarzenau - Zwettl und Schwarzenau - Waidhofen Th. in AG untersucht. Land hat Interesse an Reaktivierung Fratres - Slavonice. Wünscht Zusage des Bundes für Streckenneubau. Land grundsätzlich bereit mit ÖBB Betriebsführungsverträge für alle ehemaligen NB abzuschließen. Untersuchung aller Strecken bis Herbst 95 in AG. Höhe der Beitragszahlung wird jedoch vsl. deutlich unter dem von ÖBB geforderten Preis liegen.
ÖÖ	96,7	6	Auf Beamtenebene reduzierter Preis rd. 30 Mio S (Rationalisierung, geringe Leistungsrücknahmen) anerkannt. Schlußbericht der Landesbeamten an LH in Ausarbeitung. Politische Entscheidung offen.
Sbg	29,1	1	Studie Pinzgau durch Land bis Jänner 95 ob Krimmlerbahn für ÖV erforderlich Rechnungswerk erläutert, Land distanziert, „Betreiber muß nicht ÖBB sein“.
Tirol	50,9	3	Land grundsätzlich gesprächsbereit Rechnungswerk grundsätzlich anerkannt. Verknüpft Verhandlungen mit der von HBM eingesetzten AG (bisher 4 Gesprächsrunden) „Verkehrsmodell Außenfern Bahn/Bus-Kooperation“
Knt	66,9	4	Land hält NB Launsdorf/H. - Klein St. Paul und St. Paul - Lavamünd für verzichtbar. Land: Preis für Gailtalbahn muß reduziert werden, ab 96 soll Gailtalbahn ausgeschrieben werden
Stmk	92,0	2	Rechnungswerk erläutert, Land wünscht Einbeziehung Bund (Infrastrukturinvestitionen gegenrechnen). Grundsätzlich Verständnis , daß Finanzierungsbedarf gegeben.
Bgld	15,2	5	Rechnungswerk erläutert, Landesverkehrskonzept als Grundlage für Betriebsführungsvertrag Vertragsabschluß zu erwarten.

Reinhold