



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Z1. 5901/2-1-1982

II-3880 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1799/AB

*1982-05-21
zu 1789/J.*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dkfm. Löffler und Genossen,
Nr. 1789/J-NR/1982 vom 1982 03 22,
"Verkehrsverbund Wien - Niederöster-
reich - Burgenland".

Ihre Anfrage beeöhre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Im allgemeinen

Zur Verbesserung von Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen hat der Bund erstmals im Jahre 1975 500 Mio S für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung gestellt. Mit der im Jahre 1976 erfolgten Zweckbindung eines 50 %-Anteils der Kraftfahrzeugsteuer für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wurde eine dauernde Finanzierungsmöglichkeit eröffnet, aus der jährlich steigende Investitionsmittel bereitgestellt werden können. Betrugen diese im Jahre 1976 noch 722,9 Mio S, sind für das Jahr 1982 schon 2,1 Mrd S veranschlagt. Für die Nahverkehrsvorhaben der ÖBB werden den regionalen Verkehrs-

bedürfnissen der Bundesländer entsprechend 80 % der Investitionskosten aus dem zweckgebundenen Anteil der Kraftfahrzeugsteuer bereitgestellt, sofern die Länder einen 20 %-igen Anteil an den Investitionskosten aus eigenem bestreiten. Die Auswahl der einzelnen Vorhaben wird grundsätzlich durch die Länder nach ihren regionalen Verkehrsbedürfnissen getroffen.

Von der damit eröffneten Möglichkeit, den Nahverkehr ihren Bedürfnissen entsprechend auszubauen, haben bereits sechs Bundesländer durch Abschluß entsprechender Verträge Gebrauch gemacht, ein siebentes Bundesland hat sein Interesse bekundet.

Durch die Einrichtung von Verkehrsverbünden soll das durch den Ausbau des Nahverkehrs neu geschaffene Verkehrsangebot mit den bereits bestehenden Einrichtungen koordiniert, ein Verbundtarifsystem geschaffen und das gesamte öffentliche Verkehrsangebot des Verbundraumes benutzerfreundlich zusammengefaßt werden.

Besondere Bedeutung kommt dabei dem Verbundraum Ost zu, in dem 40 % der Einwohner Österreichs leben und arbeiten. Während über den nahverkehrsmäßigen Ausbau der Schnellbahnstrecken Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach, Stockerau - Hollabrunn und Wien Franz-Josefs-Bahnhof - Tulln ein Übereinkommen mit dem Bundesland Niederösterreich über die Tragung eines 20 %-Anteils an den Investitionskosten für den nahverkehrsmäßigen Ausbau dieser Strecken abgeschlossen wurde, hat Niederösterreich noch keine Bereitschaft bekundet, einen solchen Investitionskostenanteil auch für die Schnellbahnstrecke Wien Ostbahnhof - Neusiedl am See zu übernehmen.

In der öffentlichen Diskussion vielfach unbeachtet bleibt der Umstand, daß der Bund nicht nur 80 % der Investitionskosten für Nahverkehrsvorhaben übernimmt, sondern daß die Österreichischen Bundesbahnen die Betriebslasten dieser Nahverkehrsstrecken allein tragen. Die Betriebslasten dieser Nahverkehrsverbindungen sind jedoch bedeutend höher als die in den derzeit laufenden Gesprächen zwischen dem Bund und den Bundesländern Burgenland,

Niederösterreich und Wien in Rede stehenden "verbundspezifischen Leistungen". Dies ist auch ein Anlaß anzumerken, daß die ÖBB damit beträchtliche Vorleistungen für die Verwirklichung des Verkehrsverbundes erbringen und daß diese Kostentragung den Betriebsabgang erhöht. Auch diese übernommenen Lasten sind Teile des immer wieder öffentlich diskutierten "ÖBB-Defizits".

Ungeachtet all dessen wurde die Bereitschaft des Bundes an der Verwirklichung des Verkehrsverbundes Ost mitzuwirken in allen Verhandlungen mit den Landespolitikern nachdrücklich bekundet. Ein in Vorbereitung befindlicher Entwurf für einen Vertrag gemäß Art. 15 a B-VG zwischen dem Bund und dem Bundesland Niederösterreich enthält unter anderem auch eine ausdrückliche Absichtserklärung zur Einrichtung eines Verkehrsverbundes. Allerdings hängt die Verwirklichung dieses Punktes auch von der Mitwirkung der Bundesländer Wien und Burgenland ab.

Zu 1

Die tatsächliche Verwirklichung des Verkehrsverbundes ist, was die ressortspezifischen Leistungen anlangt, sehr weit gediehen. Neben der Übernahme der anteiligen Investitionskosten für die schon genannten Schnellbahnverbindungen und der schon erwähnten Tragung der vollen Betriebslasten dieser Verbindungen durch die ÖBB, bekennt sich der Bund dazu, auch noch 50 % der "verbundspezifischen Leistungen" auf sich zu nehmen. Der Bund trägt daher von seiner Interessenslage aus alles zur Verwirklichung des Verkehrsverbundes bei. Für die Kostenübernahme des den Bundesländern zukommenden restlichen 50 %-Anteils an den verbundspezifischen Leistungen liegen derzeit noch Vorbehaltserklärungen Niederösterreichs und des Burgenlandes vor.

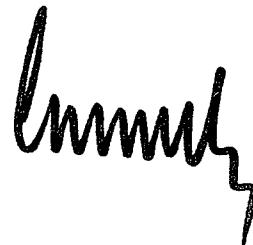
Zu 2

Angesichts des ausgeführten Sachverhaltes stellt sich nicht die Frage, ob Vorschlägen des Bundeslandes Niederösterreichs beigetreten werden kann, sondern ob die erwähnten Bundesländer sich ihrerseits zu entsprechenden Bereitschaftserklärungen durchringen können.

Zu 3

Eingedenk des hohen Stellenwertes des öffentlichen Nahverkehrs
wird der Bund seine Bemühungen um Lösungen der noch offenen
Fragen mit den beteiligten Gebietskörperschaften fortsetzen.

Wien, 1982 05 18
Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hans-Joachim".