



II-7155 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/3-4-89

3242/AB

1989-04-21

zu 3285/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Scheucher und Genossen vom 22. Februar 1989,
Nr. 3285/J-NR/89, "Einbeziehung der West-
steiermark in einen neu zu schaffenden Ver-
kehrsverbund Großraum Graz"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

"Wird in diese begrüßenswerte Verkehrsverbund-Initiative Großraum Graz auch die Pendlerregion Weststeiermark einbezogen?"

"Welche Maßnahmen werden sie setzen, damit die "GKB" als das größte Pendlertransportunternehmen der Weststeiermark schon von vornherein der Projektgruppe zum Thema "Verkehrsverbund" beigezogen wird?"

"Welche Vorteile würde das Modell Vorarlberg einem neu zu schaffenden Verkehrsverbund, in dem auch die Pendlerregion Weststeiermark eingebunden sein soll, künftig bringen?"

Gegenstand des Gespräches im Februar mit Spitzenvertretern des Landes und der Stadt Graz war eine Reihe von Fragen der Verkehrsbedienung in der Steiermark, und im besonderen im Großraum Graz. Ein Besprechungspunkt war dabei auch der Wunsch nach einer neuen Verkehrsverbundlösung, wobei das Vorarlberger Modell zur Diskussion gestellt wurde.

- 2 -

Um alle Fragen im Detail zu prüfen und rasch erste Verbesserungsvorschläge für die öffentliche Verkehrsbedienung zu erarbeiten, habe ich gemeinsam mit Land und Stadt eine Projektgruppe eingesetzt. In diesem Rahmen haben zunächst die Gebietskörperschaften, die einen Verbund finanziell zu tragen haben, Ihre Zielvorstellungen zu konkretisieren. Die Vertreter von Land und Stadt wurden daher ersucht, kurzfristig zu prüfen, ob das Vorarlberger Modell ihren Vorstellungen entspricht. Dieses Modell sieht einen geförderten Halbprißpaß für alle öffentlichen Verkehrsträger und eine geförderte Bus-Wochenstreckenkarte vor.

Von den konkreten Verbundvorstellungen des Landes und der Stadt werden auch die Überlegungen zum Verbundraum auszugehen haben. Für die Bundesseite ist jedenfalls nur eine Lösung unter Einbeziehung der Graz-Köflacher Eisenbahn verkehrspolitisch sinnvoll, um eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für die Einpendler in den Grazer Raum zu erzielen.

Sobald die Verbundvorstellungen der Gebietskörperschaften abgestimmt sind, werden die in Frage kommenden Verkehrsunternehmen, so auch die GKB, in die weiteren Gespräche einzubeziehen sein.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Stimmt es, wie Landeshauptmann Dr. Krainer in seiner sonntägigen Rundfunkansprache ausführte, daß die Steiermark hinsichtlich der sogenannten Nahverkehrsmilliarden kraß benachteiligt wird?"

"Wieviel Millionen Schilling sind seit dem Bestehen der sogenannten Nahverkehrsmilliarden in die Steiermark geflossen?"

- 3 -

Aus der für Straßenbahnen, O-Buslinien und Autobusbahnhöfe bestimmten 15 %-Quote ("Straßenbahngquote") aus der früheren sog. "Nahverkehrsmilliarde" flossen folgende Förderungsmittel für die Jahre 1976 - 1988 in die Steiermark:

für die Grazer Stadtwerke AG:	rd. 283,9 Mio S	(10,9 %)
für die Mürztaler Verkehrs-		
GesmbH:	rd. 33,1 Mio S	(1,27 %)
für diverse Autobusbahnhöfe	<u>rd. 13,8 Mio S</u>	
insgesamt	rd. 330,8 Mio S	

Der Aufteilungsschlüssel für die Mittel aus der "Straßenbahngquote" auf die 8 Straßenbahnbetriebe wurde in Anlehnung auf den Aufteilungsschlüssel für die an Gemeinden aufgrund des Finanzausgleichsgesetzes 1975 ausgeschütteten 100 Mio S (derzeit FAG 1989: 140 Mio S) ermittelt und zwar aus Streckenlänge und Anzahl der beförderten Personen.

Danach erhielten die Grazer Stadtwerke AG 10,9 % und die Mürztaler Verkehrs-GesmbH in Kapfenberg 1,27 %, sodaß insgesamt 12,17 % - das war nach Wien der höchste Prozentsatz - der Steiermark zugute kamen.

Zusätzlich wurden in der Steiermark auch diverse Autobusbahnhöfe errichtet, sodaß auch hiefür Förderungsmittel zur Verfügung gestellt werden konnten, wobei die Förderungshöhe und die Anzahl der geförderten Projekte - wie im gesamten Bundesgebiet - von den gestellten Anträgen und dem jeweiligen Bauvolumen abhängig waren.

Eine Benachteiligung der Steiermark hinsichtlich der 15 % Straßenbahngquote der früheren sog. "Nahverkehrsmilliarde" ist daher nicht gegeben.

Voraussetzung für das Zustandekommen einer Nahverkehrsvereinbarung mit den ÖBB war in allen Fällen eine entsprechende Initiative des jeweiligen Bundeslandes für konkrete Ausbaumaßnahmen bzw. auch dessen Bereitschaft zu einer anteiligen Kostentragung.

- 4 -

Mit der steirischen Landesregierung wurden zwar diesbezügliche Vorgespräche geführt, die jedoch bisher in keinen konkreten Antrag des Landes mündeten.

Wien, am 21. April 1989

Der Bundesminister

