

2804/AB XXII. GP

Eingelangt am 31.05.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-13.000/0007-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 31. Mai 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2808/J-NR/2005 betreffend Finanzierungslücke im Nahverkehr und geplante ÖPNV-Reform 2005, die die Abgeordneten Steier und GenossInnen am 31. März 2005 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Die Mittel für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden sind mit 7,1 Mio € für 2006 genauso hoch veranschlagt wie 2005. Wie Sie selbst in 1980/AB-BR/2004 ausgeführt haben, wurden für das Jahr 2004 trotz ursprünglich geringerer Budgetierung durch interne Umschichtungen letztendlich 11 Mio € für diese Bestellerförderungen zur Verfügung gestellt. Dies beweist den dringenden Bedarf einer entsprechend hohen Dotierung - in jedem Fall über dem gesetzlichen Auftrag von 7,2 Mio. € Welche Aktivitäten gedenken Sie zu setzen, um die Mittel für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden adäquat zu dotieren?

Bereits im Budget 2000 waren 7,2 Mio € für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden vorgesehen. Warum erfolgte seitens Ihres Ressorts keine Initiative, diesen Wert zumindest zu valorisieren?

Wird es 2005 erneut zu einer Erhöhung der für die Bestellerförderung budgetierten Mittel durch Umschichtungen kommen? Wenn ja, in welchem Ausmaß?

Welche Schritte haben Sie gesetzt, um bei den Verhandlungen des Budgets 2006 zusätzliche Dotierungen für die verkehrspolitisch sinnvollen und von den Ländern und Gemeinden auch gut angenommenen Förderinstrumentarien der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV-G zu erzielen?

Antwort:

Anlässlich der Budgetverhandlungen zum Doppelbudget 2005/2006 habe ich mehrfach auf die absolut notwendige Aufstockung des Budgets für die Bestellerförderungen nach §§ 24/26 ÖPNRV von rund 7,3 Mio € gedrängt.

Im Jahr 2005 wird durch Umschichtungen im Budgetvollzug im Einvernehmen mit dem BMF ein Budget für die Bestellerförderung in Höhe von ca. 11,5 Mio € zur Verfügung gestellt. Dies sollte auch für 2006 möglich sein.

Frage 5:

Wie wird sich die Herabsetzung der Höchstförderquote im Bestellerverkehr auf 33,3% ab 1.1.2005 auf bestehende Projekte auswirken? Hat Ihr Ressort Regelungen getroffen, welche Verkehrsunternehmen bei eingeschränkten Fördermitteln gefördert werden?

Antwort:

Um schon aus wettbewerbsrechtlichen Gründen eine unterschiedliche Behandlung von Verkehrsunternehmen auszuschließen, erfolgt die Herabsetzung der Höchstförderquote auf einen Satz von 33,33 % ab 1. Jänner 2005 für sämtliche bestehenden österreichweit laufenden Projekte.

Die Fördersätze für Projekte mit bereits ursprünglich verminderter Quote reduzieren sich im dementsprechenden aliquoten Ausmaß.

Frage 6:

Der Rechnungshof hat empfohlen, zwecks Planungssicherheit mehrjährige Förderungszusagen für die Bestellerförderung vorzusehen. Wird daran gearbeitet? Wenn ja, für welche Länder/Gemeinden/Verkehrsunternehmen soll es mehrjährige Förderungszusagen geben?

Antwort:

Die Forderung der mehrjährigen Vergabe von Bundesförderungen ist mir durchaus bekannt und wurde auch beim Bundesministerium für Finanzen bereits mehrmals vorgebracht. Dies steht in Verhandlung. Da die entsprechenden Bundesfinanzgesetze in ihrer Gültigkeitsdauer auf das entsprechende Kalenderjahr beschränkt sind, kann die Mittelvergabe für die einzelnen Projekte nur jährlich erfolgen.

Frage 7:

Wie haben sich die Fahrgastzahlen und Beförderungsleistungen in den einzelnen Verkehrsverbundorganisationen seit Einführung des ÖPNRV-G 1999 bis 2004 entwickelt?

Antwort:

Die Fahrgastzahlen in den einzelnen Verkehrsverbünden haben sich seit Einführung des ÖPNRV-G - soweit bekannt - sehr unterschiedlich entwickelt. Dem bmvit liegen aber keine lückenlosen Zahlen über die Aufkommensentwicklung in den einzelnen Verkehrsverbünden vor, weil die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VOGs) zwar Geschäftsberichte veröffentlichen, die darin enthaltenen Frequenzzahlen jedoch auf unterschiedliche Art und Weise erhoben wurden und daher nicht vergleichbar sind. Aufgrund dieses Umstandes haben sich die VOGs kürzlich darauf verständigt, ab dem Jahr 2005 auf einer standardisierten Basis verschiedene Kennzahlen über die Angebots-, Nachfrage- und Einnahmenentwicklung in ihren Verkehrsverbünden bereitzustellen, welche Zahlen auch erstmals im Rahmen der aktuellen Arbeitsgruppen unter der Leitung von Herrn Staatssekretär Mag. Helmut Kukacka vorgestellt und der weiteren Arbeit zugrundelegt werden sollen.

Soweit bisher erkennbar, haben sich die Beförderungszahlen länder- und unternehmensweise sehr unterschiedlich entwickelt. Wachsenden Fahrgastzahlen im innerstädtischen Bereich stehen stagnierende Fahrgastzahlen im Westen und eher sinkende Fahrgastzahlen im Osten, Norden und Südosten entgegen. Auf einigen attraktivierten Eisenbahn-Hauptstrecken im Umland von Wien, Linz und Salzburg gab es geringe Zuwächse, im ländlichen Bereich sowie um Graz, Klagenfurt und Innsbruck gab es auf der Schiene eher Rückgänge. Im Busbereich ist ebenfalls zwischen dem Stadt- und Stadtumlandverkehr (eher Zuwächse) und dem ländlichen Bereich (eher Abnahmen) zu unterscheiden.

Ab nächstem Jahr sollten aufgrund des beabsichtigten auszubauenden Berichtswesens ("Monitoring") der Länder gegenüber dem Bund bessere und vor allem nach einheitlichen Kriterien erhobene Datengrundlagen vorhanden sein.

Frage 8:

Wie haben sich der Modal-Split und die Wegekostenanteile 1999-2004 entwickelt?

Antwort:

Für das österreichische Bundesgebiet liegen keine empirischen Daten vor, die den Modal Split im Personenverkehr als kontinuierliche Zeitreihe abbilden. Es existieren aber Modellrechnungen, die unter Berücksichtigung verschiedener Datenquellen die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger in vergleichbarere Form wiedergeben. Derartige Berechnungen werden etwa vom Umweltbundesamt für die Erstellung der Luftschadstoffinventur angestellt.

Nach diesen Daten betragen die Transportleistungen (Personenkilometer) des öffentlichen Verkehrs rund 27% der gesamten Transportleistungen im motorisierten, landgebundenen Verkehr. Die Schwankungen zwischen 1999 und 2003 sind gering und zeigen keinen einheitlichen Trend.

Es ist nicht ersichtlich, ob die geringen Änderungen durch tatsächliche Verhaltensänderungen oder durch Modellunschärfen zu erklären sind. Für 2004 liegen noch keine Daten vor.

Auch im Bereich der Wegekosten existieren wegen der enorm aufwändigen Datenerhebung keine Zeitreihen. Wegekostenrechnungen wurden bisher im Zehn-Jahres-Rhythmus durchgeführt. Die letzte Wegekostenrechnung für den Verkehrsträger Straße stammt aus dem Jahr 2000, wobei die Kostendeckung im Personenverkehr bei Berücksichtigung aller dem Straßenpersonenverkehr zuzurechnenden Einnahmen je nach betrachtetem Straßentyp (Autobahn, ehemalige Bundesstraße, Landes-, Gemeindestraße) und nach einbezogener Kostenart (Infrastrukturkosten, Umweltkosten, Unfallkosten) eine beträchtliche Streubreite zwischen 23% (alle Kosten, auf Gemeindestraßen) und 304 % (nur Infrastrukturkosten, Autobahn) aufweisen. Für den öffentlichen Personenverkehr, der ja sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene abgewickelt wird, liegen keine gesonderten Kostendeckungsgrade vor.

Frage 9:

Der Rechnungshof hat die Refundierung der Autobahnmaut an Busunternehmer aus diesem Ansatz als Benachteiligung des Schienennahverkehrs kritisiert.

Welche Konsequenzen wird diese Kritik in Ihrem Ressort auslösen?

Antwort:

Die Kritik an der Refundierung der Schienenmaut an Linienbusunternehmen im nationalen Verkehr ist in keiner Weise nachvollziehbar. Die Busmaut stellte mit ihrer Einführung eine völlige Neubelastung des öffentlichen Linienverkehrs dar, der keine Mehreinnahmen auf Seiten der Kraftfahrlinienunternehmen gegenüberstanden. Die Nicht-Refundierung der Busmaut durch den Bund hätte zu deutlichen Tariferhöhungen auf zahlreichen Pendlerbuslinien geführt, die weder verkehrs- noch sozialpolitisch gewünscht sind. Es seien nur die Buslinien Oberwart - Wien, Hartberg - Wien, Oberpullendorf - Wien, Graz - Fürstenfeld bzw. Hartberg oder Salzburg Stadt - Bezirk Lungau erwähnt, die für zahlreiche Pendler existenziell sind und überwiegend auf nun mautpflichtigen Autobahnen verkehren. Eine Benachteiligung der Schiene kann darin keineswegs erkannt werden, da für den Bahnverkehr seitens des Bundes höhere Förderungsmittel zur Verfügung stehen.

Frage 10:

Sie haben in der schriftlichen Beantwortung von Fragen im Budgetausschuss vom 27.10.2004 als Konsequenz der Rechnungshofkritik an der Nahverkehrspolitik die Verstärkung der Kontrollen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie Einsetzung einer Arbeitsgruppe bei StS Kukacka angekündigt. In welcher Form wurden die Kontrollen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen verstärkt?

Antwort:

Gemäß dem Vertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit den ÖBB dient als Nachweis für die Inanspruchnahme der vom Bund bestellten Fahrpreisermäßigung die Anzahl der beförderten Personen. Verminderungen bei den Beförderungsfällen führen zu Verhandlungen über anteilige Verminderungen der Bestellsumme.

Der Bund ist berechtigt, die Anzahl der Beförderungsfälle durch Dritte überprüfen zu lassen. Eine derartige Überprüfung fand erstmals im November 2004 statt. Über die Auswirkungen auf die Vollziehung des Vertrages wird dzt. mit dem Vorstand der ÖBB Personenverkehr AG verhandelt.

Frage 11:

Wer sind die Mitglieder der bei StS Kukacka eingesetzten Arbeitsgruppe? Wie oft hat diese Arbeitsgruppe bisher getagt? Was sind die wesentlichsten Resultate der Sitzungen?

Antwort:

Im Herbst 2004 wurde in einer ministeriumsinternen Arbeitsgruppe mit allen, in diesem Bereich leitenden Beamten ein intraministerielles Diskussionspapier zu Reformüberlegungen im ÖPNRV erstellt. Dieses Papier wurde am 29. November 2004 an alle Landeshauptleute, mit der Bitte einen beamteten Spitzenvertreter zu einer ersten Länderbesprechung am 6. Dezember 2004 zu entsenden, versandt. Gespräche gab es in weiterer Folge auch mit Vertretern der Autobusunternehmungen, des Schienenfachverbandes sowie den ÖBB.

In einer zweiten Arbeitsrunde am 24. Jänner 2005 mit den Ländervertretern wurde festgelegt, dass ab März nun thematisch getrennt, in vier Arbeitsgruppen weitergearbeitet werden soll. Zu den Themen Finanzierung, Regio-Bahnen, Monitoring und Wettbewerb werden mit Vertretern der Länder, der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen Reformideen besprochen.

Ein Zwischenergebnis wird auf einer der kommenden Landeshauptleutekonferenzen präsentiert werden.

Fragen 12 und 13:

Das im Rahmen des Alpbach-Prozesses 2004 vorgestellte Papier "Mobilität.steuern" sieht u.a. vor, alle Finanztransfers im ÖPNV im Rahmen des Finanzausgleiches zu bündeln, eine Leistungsbestellung durch die Länder und die Übergabe der Bestellerfunktion vom Bund an die Länder vorzusehen. Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen mit den Ländern zur ÖPNV-Novelle 2005?

Welcher Aufteilungsschlüssel ist für die Mittelzuweisungen vorgesehen?

Antwort:

Derzeit sind Gespräche mit den Ländern über mögliche Bestellfunktionen im Gange, bis zur Landeshauptleutekonferenz soll ein Grobkonzept vorliegen.

Frage 14:

Es ist zu befürchten, dass bei Umsetzung dieses Konzeptes die Finanzierung der Infrastruktur für Landesschienenstrecken nicht mehr sichergestellt sein könnte. Wie wollen Sie dem vorbeugen? Wie soll sichergestellt werden, dass Nebenbahnen nicht eingestellt und durch Busse ersetzt werden?

Antwort:

Der Bund bekennt sich dazu, jene Schieneninfrastruktur, auf denen die ÖBB Personen- oder Güterverkehr betreiben oder durch Verkehrsdiestverträge mit den Ländern oder Dritten solche Verkehre bestellt werden, aufrechtzuerhalten und weiterhin zu finanzieren. Hinsichtlich des Nahverkehrs legt das ÖPNRV-G jedoch eindeutig fest, dass die Nah- und Regionalverkehrsplanung den Ländern obliegt und diese über die Bedienungsform (Bahn oder Bus) innerhalb eines Landes im Einzelfall zu entscheiden haben. Gibt es auf einer Regionalbahn weder Personen-, noch Güterverkehr gilt § 29 Eisenbahngesetz, der wie folgt lautet:

„ § 29. (1) Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung (§ 29), die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Die Bewilligung zur dauernden Einstellung darf nur erteilt werden, wenn Bemühungen des antragstellenden Unternehmens um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke bzw. des -streckenteiles zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben; zur Überprüfung dessen kann die Behörde erforderlichenfalls eine öffentliche Interessentensuche veranlassen. Vor der Erteilung von Bewilligungen ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(1a) Die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 bleibt unberührt.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung einer Eisenbahnstrecke bzw. eines -streckenteiles bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

(3) Bei den Bahnen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 hat der Landeshauptmann, dessen örtlicher Wirkungsbereich betroffen ist, zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht, wobei auf öffentliche Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, Bedacht zu nehmen ist. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.“

Frage 15:

Ein Resultat der geplanten Veränderung der Schieneninfrastruktur könnte zu neun unterschiedlichen Regelwerken bezüglich der Landesschienenstrecken führen. Welche Koordinationsmechanismen sollen verhindern, dass es zu neun unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen und daher unter Umständen zu neun miteinander nicht koordinierten Verkehrskonzepten kommt?

Antwort:

Es ist nicht erkennbar, warum eine Veränderung der Infrastruktur "zu neun unterschiedlichen Regelwerken bezüglich Landesschienenstrecken führen könnte". Das Eisenbahngesetz gilt für jede als Eisenbahn definierte Schienenstrecke unabhängig vom Eigentümer oder Betreiber. Die zahlreichen schon jetzt existierenden regionalen Privatbahnen unterliegen ja auch nicht einer gesonderten Rechtsgrundlage, sondern dem Eisenbahngesetz. Davon zu trennen ist die Frage, welche Behörden das Eisenbahngesetz zu vollziehen habe, und auch diesbezüglich würde sich aufgrund einer Veränderung der Infrastruktur keine Änderung ergeben, da die Zuständigkeit ebenfalls nicht mit dem Eigentümer oder dem Betreiber einer Strecke zu tun hat, sondern mit der jeweils sachlichen Zuständigkeit für die jeweilige Eisenbahnanlage gemäß Eisenbahngesetz.

Etwas völlig anderes ist die Frage, ob es "unter Umständen zu neun miteinander nicht koordinierten Verkehrskonzepten kommt". Bereits seit Inkrafttreten des ÖPNRV-G kommt den Ländern die Zuständigkeit für die Nah- und Regionalverkehrsplanung zu, weshalb die Möglichkeit unterschiedlicher Verkehrskonzepte bereits heute besteht, wobei diese unterschiedlichen Verkehrskonzepte zu durchaus stark divergierenden Angebotsqualitäten

im ÖPNV geführt haben. Solche Unterschiede in den Verkehrskonzepten entsprechen dem Prinzip des Föderalismus.

Frage 16:

In welche Zuständigkeit werden länderübergreifende Nahverkehre fallen?

Antwort:

Bei länderübergreifenden Nahverkehren wird die Zuständigkeit eine gemeinsame zwischen den betroffenen Bundesländern sein müssen. Eine Schiedsrichterrolle wird und kann dem Bund hiebei nicht zukommen. Auch dies entspricht dem Prinzip des Föderalismus.

Frage 17:

In welcher Form will der Bund bei Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes 2005 bundesweit gültige Definitionen von Qualität und Mindestumfang im öffentlichen Verkehrsangebot sicherstellen?

Antwort:

Das "ÖPNV-Konzept 2005" ist erst in Erarbeitung und steht noch nicht fest. Seine Umsetzung wird von den Konsensmöglichkeiten mit den Bundesländern abhängig, mit denen derzeit intensiv auf Arbeitsgruppenebene zusammengearbeitet wird.

Bei einer gesetzlichen Neugestaltung der Transferzahlungen sollte jedoch folgendes beachtet werden:

- es ist eine klare Zweckbindung vorzusehen;
- die Transferzahlung muss von einer Grundleistung der empfangenden Gebietskörperschaft abhängig gemacht werden; es soll sich ja um einen zweckgebundenen Zuschuss handeln;
- nur Leistungen an Gebietskörperschaften finden ihre Rechtsgrundlage im F-VG; Leistungen an andere Rechtssubjekte (zB Unternehmen) können im Wege der Privatwirtschaftsverwaltung gewährt werden;
- gesetzlich sollen nicht nur die Zwecke der Zuschüsse sondern auch nähere Bedingungen unter denen sie gewährt werden vorgesehen werden. Dabei ist zu beachten, dass diese Bedingungen mit dem, mit der Zuschussleistungen verfolgten Zweck zusammenhängen müssen. Die Bedingungen können so gestaltet sein, das sie verhindern, dass die betreffenden Mittel zur Deckung der allgemeinen Haushaltserfordernisse der empfangenden Gebietskörperschaft verwendet werden;
- der Bund kann seine eigenen Organe gesetzlich ermächtigen, die Einhaltung der Bedingungen wahrzunehmen;
- durch Bundesgesetz kann auch vorgesehen werden, dass die festgesetzten Bedingungen „auflösend“ sind; d.h., dass deren Nichteinhaltung einen Rückforderungsanspruch des Bundes begründet. Solche Regelungen finden sich z.B. seit jeher im Bereich der Wohnbauförderung;
- die gesetzliche Verpflichtung des Bundes zur Gewährung von zweckgebundenen Zuschüssen kann ebenso gemäß Art 137 B-VG mit Klage beim VfGH durchgesetzt werden wie ein gesetzlich vorgesehener Rückforderungsanspruch.

Mit freundlichen Grüßen