

---

**2230/AB-BR/2006**

---

**Eingelangt am 07.09.2006**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0036-I/PR3/2006    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Gottfried Kneifel

Parlament  
1010 Wien

Wien, 6. September 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2435/J-BR/2006 betreffend Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs, die die Bundesräte Weiss, Mayer und Einwallner am 27. Juli 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg darf ich anmerken, dass der Antrag der Landtagsabgeordneten vom 25. Jänner 2006 stammt; der Inhalt wurde mir am 27. Juli d.J. im Rahmen der nun vorliegenden Anfrage zugeleitet. Insofern sind die darin angeführten Punkte bereits überholt und nicht mehr aktuell.

Zu Ihrer Frage

Was haben Sie bisher unternommen bzw. werden Sie unternehmen, um der Entschließung des Vorarlberger Landtags Rechnung zu tragen?

darf ich folgendes mitteilen :

Zwischen Bund und Ländern haben bis Ende März d.J. Verhandlungen zum ÖPNRV-G stattgefunden. Ich möchte zunächst aufgrund der vorliegenden Ergebnisse folgende Klarstellung zu den tatsächlichen Reformzielen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs geben.

Der Bund hat in Zusammenarbeit mit den Ländern und Verkehrsunternehmen nach einem Jahr Arbeit einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der das Ziel verfolgte, die heute für den Nahverkehr aufgewendeten Bundesmittel effizienter einzusetzen, um so ein attraktiveres Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen zu ermöglichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde den Empfehlungen einzelner Bundesländer und des Rechnungshofes gefolgt und versucht, die Bundesländer in die Lage zu versetzen, selber den in ihren Regionen notwendigen Nahverkehr organisieren und bestellen zu können. Denn der Nahverkehr soll von jenen organisiert werden, die möglichst nahe am Kunden sind und so die Bedürfnisse der Fahrgäste am besten kennen.

In der Besprechung mit allen Bundesländern am 31.03.2006 wurde ausdrücklich die Notwendigkeit einer Neuordnung des öffentlichen Verkehrs betont und die Idee der Verländerung von Finanzen und Kompetenzen als grundsätzlich richtiger Reformweg bestätigt.

So sollen alle jene Mittel, die vom Bund für Bus- und Bahnverkehr bereitgestellt werden künftig den Bundesländern zugeordnet werden. Diese wissen damit, welches Verkehrsangebot sie planen und organisieren können, um so optimaler auf die Wünsche der Fahrgäste eingehen zu können. Alle internationalen Erfahrungen zeigen, dass durch die Verländerung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung die Effizienz beim Einsatz der Mittel gestiegen, das Verkehrsangebot deutlich ausgeweitet und mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden konnten; das empfiehlt auch der Rechnungshof in seinem Bericht.

Genau aus diesen Gründen haben am 31.3. alle Ländervertreter beschlossen, in einer Arbeitsgruppe dieses Konzept weiter zu diskutieren und die einzelnen noch offene Fragen abzuklären, was zwischenzeitig auch bereits erfolgt ist. In vielen Bereichen ist es bereits zu einer weitgehenden Annäherung gekommen, eine endgültige Einigung konnte leider noch nicht erreicht werden. Die Bundesregierung wird aber weiterhin konstruktiv an einem attraktiven Angebot für Fahrgäste und Regionen arbeiten.

- Weiters wäre anzumerken, dass im Verlauf der Diskussion über die Reformpläne die unrichtige Behauptung aufgestellt wurde, dass bei einer Übertragung der Verantwortung die Mittel des Bundes gekürzt oder eingefroren werden sollten. Genau das Gegenteil ist der Fall:
- Vervierfachung der Mittel für die Busse, wodurch rund 170 neue Buslinien österreichweit eingeführt werden könnten
- Im Schienenbereich behält der Bund weiterhin seine Verpflichtungen, die Tarifbestellungen im Nah- und Regionalverkehr sicherzustellen und zieht sich auch aus seiner Verantwortung als Eigentümer der ÖBB keinesfalls zurück
- Erstmals eine jährliche Anpassung der Fördermittel gemäß Verbraucherpreisindex und Fahrgastaufkommen für den gesamten Bus- und Schienenbereich

- Vereinfachung des Fördersystems, Land und Gemeinden können rasch und direkt – ohne zusätzlicher Befassung durch den Bund – mehrjährige Förderprogramme vereinbaren; das schafft Planungssicherheit und reduziert Bürokratieaufwand
- Länder können selber über Schwerpunkte im Schienen- und/oder Busverkehr entscheiden und die Mittel entsprechend flexibel einsetzen; dadurch wird eine systemumfassende Angebotsoptimierung zwischen Schiene und Bus erreicht
- Ein modernes Monitoring und ein Fahrgastbeirat sichern ein hohes Maß an Qualität

Die verbreiteten Vorwürfe sind also falsch, denn

- sehr wohl sichert der Bund die Tarifbegünstigungen im Schienenbereich
  - sehr wohl stattet er Länder mit entsprechenden Finanzmitteln aus
  - sehr wohl sichert der Bund das Mitspracherecht von Gemeinden und
- sehr wohl steht hinter der Idee der Verlängerung des Nahverkehrs eine Strategie, nämlich die der Angebotserweiterung durch effizienteren Mitteleinsatz – wie sie schon vielfach erfolgreich praktiziert wurde.

Um diese Befürchtungen auszuräumen wird gemeinsam mit den Gebietskörperschaften eine Lösung gefunden werden.

Mit freundlichen Grüßen