



II - 1355 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) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5905/17-Info-87

418 /AB
1987 -07-10
zu 375 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Buchner und Genossen vom 14. Mai 1987,
Nr. 375/J-NR-87, "Verteilung der Nahver-
kehrsmilliarde"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Mit Ministerratsbeschluß von 1976 wurde die Verteilung der Nahverkehrsmilliarde für die ÖBB, den Wiener U-Bahnbau sowie für Straßenbahnen und O-Buslinien geregelt. Durch Bundesgesetz vom 25.2.1987, BGBl.Nr. 80, wurde die gesetzliche Zweckbindung von "Nahverkehr" auf "öffentlichen Verkehr (einschließlich Fahrbetriebsmittel)" erweitert. Aus diesen Mitteln soll künftig auch der Ausbau des Schienenverkehrs zwischen Ballungszentren mitfinanziert werden, sodaß eine Abzweigung von Mitteln aus der schon bisher auf die ÖBB entfallenden 60 %-Quote nicht vorgesehen werden kann.

Darüberhinaus besteht mit dem Bundesland Wien über den Ausbau der U-Bahn eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG.

Die auf Straßenbahnen und O-Buslinien entfallende Quote von 15 % wurde seinerzeit in Anlehnung an den beim Finanzausgleich verwendeten Schlüssel, der auf Beförderungsleistungen und Streckenlängen basiert, aufgeteilt. Abgesehen von der grundsätzlichen Frage, ob finanzielle Zuschüsse weiter aus Mitteln der früheren Nahverkehrsmilliarde für Straßenbahnen und O-Buslinien geleistet werden sollen, wird derzeit noch überlegt, eine eventuelle Neuregelung der Aufteilungsmodalitäten unter Zugrundelegung von mehrjährigen Investitionsprogrammen zu finden.

Zu Frage 3:

Die Einbeziehung der regionalen Kraftfahrlinien in den Verkehrsverbund Linz ist für eine zweite Phase vorgesehen. Diesbezügliche Gespräche haben bereits stattgefunden, wobei zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen noch zu klären sein wird, ob eine Änderung der vorhandenen Fahrkartenstruktur notwendig erscheint.

Das Verkehrsressort wird sich jedenfalls bemühen, wie auch bei den Verkehrsverbänden Salzburg und Graz, wo die regionalen Kraftfahrlinien bereits integriert sind, die Übernahme des entsprechenden Teiles des entstehenden Durchtarifizierungsverlustes durch den Bund zu erreichen. Eine Verwirklichung der Phase 2 beim Verkehrsverbund Linz wird aber - ebenso wie der Weiterbestand der übrigen Verkehrsverbände - von der Klärung der Einbeziehung der Schüler abhängen. Diesbezügliche Gespräche werden bereits seit längerer Zeit zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und meinem Ressort geführt, es konnte aber noch kein endgültiges Ergebnis erzielt werden.

Einzelkartenfahrer sind derzeit nur beim Verkehrsverbund Ost-Region in die Verbundregelung einbezogen. Aufgrund der Dimensionen des Verbundraumes beim Verkehrsverbund Ost-Region und der Tatsache, daß hier der Bund und drei Bundesländer mit unterschiedlichen Beteiligungsquoten kooperieren, wurde eine eigene Organisationsgesellschaft gegründet, die auch den durch die Einbeziehung der Einzelkartenfahrer bedingten erheblichen Verwaltungsaufwand übernehmen konnte. Bei allen übrigen bereits bestehenden Verkehrsverbänden - so auch in Linz - wurde eine den regionalen Verhältnissen angepaßte Variante ohne aufwendige Administration gewählt, die eine Einbeziehung der Einzelkartenfahrer in die Verkehrsverbände nicht vorsieht.

Wien, am 30. Juni 1987

Der Bundesminister:

