

**II-4054 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN
GZ. 11 0502/320-Pr.2/91

1010 WIEN, DEN 3. Dezember 1991
HIMMELPFORTGASSE 8
TELEFON (0222) 51 433

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Parlament
1017 Wien

1686 IAB
1991 -12- 04
zu 1692 1J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Mag. Karl Schweitzer und Genossen vom 4. Oktober 1991, Nr. 1692 /J, betreffend Verwendung jener Geldmittel, die bisher unter dem Titel der "Nahverkehrsmilliarden" aufgebracht worden sind, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. bis 3.:

Im Hinblick auf die Ausführungen in der Einleitung der Anfrage möchte ich vorerst darauf hinweisen, daß nach dem Informationsstand meines Ressorts keine "Nahverkehrsverbände" bestehen. Sofern mit diesem in der Anfrage gebrauchten Ausdruck "Verkehrsverbände" verstanden werden sollen, die in einzelnen Regionen eingerichtet sind, ist zu sagen, daß zwischen Verkehrsverbänden und der sogenannten "Nahverkehrsmilliarde" kein Zusammenhang besteht.

Verkehrsverbände haben durchwegs das Ziel, der Bevölkerung in vertraglich festgelegten Verbundräumen ein attraktiveres Verkehrsangebot (einheitlicher Fahrschein, günstigere Tarife, verbesserter Fahrplan usw.) zur Verfügung zu stellen, wobei die Frage hinsichtlich notwendiger Investitionen nicht die Verbände trifft, sondern allenfalls von den daran beteiligten Unternehmen zu lösen ist.

Als "Nahverkehrsmilliarde" wurden die bis zum Inkrafttreten des Abgabenänderungsgesetzes 1987 für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zweckgebunden gewesenen Mittel im Ausmaß von 70/100 des auf den Bund entfallenden Ertragsanteiles der Kraftfahrzeugsteuer bezeichnet. Diese Mittel waren aufgrund eines am 25. Mai 1976 gefaßten Beschlusses der Bundesregierung zu 60 % für Personen-Nahverkehrsvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, zu 25 % für den Wiener U-Bahn-Bau und zu 15 % für Straßenbahn- und O-Buslinien, also zur Gänze zu Gunsten des Nahverkehrs auf der Schiene zu verwenden.

- 2 -

Im Hinblick darauf, daß mit dem Inkrafttreten des Abgabenänderungsgesetzes 1987 u.a. die Zweckbindung des erwähnten Teiles der Kraftfahrzeugsteuer auf die Verwendung für Zwecke des öffentlichen Verkehrs schlechthin ausgedehnt wurde, kann, wie ich schon in meiner Antwort auf die am 28. September 1989 gestellte schriftliche Anfrage Nr. 4264/J ausgeführt habe, von einer "Nahverkehrsmilliarde" nicht mehr gesprochen werden. Unbeschadet dessen gehe ich davon aus, daß die gegenständliche Anfrage auf eine Darstellung der gesamten aus dem zweckgebundenen Kraftfahrzeugsteuerertragsanteil erfließenden Mittel abzielt. Diese sind auf entsprechenden finanzgesetzlichen Ansätzen der ÖBB und des Verkehrsressorts, denen auch die Zuordnung dieser Mittel auf einzelne Projekte oblag, ausgewiesen und stellen sich wie folgt dar:

	ÖBB	Wiener U-Bahn	Straßenbahn u.O-Buslinien	Summe
Aufteilung in %				
1976 bis 1987	60%	25%	15%	100%
1988	68%	25%	7%	100%
1989 bis 1991	75%	25%	--	100%

Aufteilung in Mio. S

1976	169,8	70,8	42,5	283,1
1977	687,7	286,5	171,9	1.146,1
1978	748,2	311,7	187,0	1.247,0
1979	785,2	327,2	196,3	1.308,7
1980	812,8	338,7	203,2	1.354,6
1981	855,0	356,3	213,8	1.425,0
1982	896,7	373,6	224,2	1.494,5
1983	940,7	392,0	235,2	1.567,8
1984	988,5	411,9	247,1	1.647,5
1985	1.029,9	429,1	257,5	1.716,5
1986	1.078,3	449,3	269,6	1.797,2
1987	1.141,6	475,7	285,4	1.902,7
1988	1.358,6	499,5	140,0	1.998,1
1989	1.566,8	522,3	--	2.089,1
1990	1.637,2	545,7	--	2.182,9
1991 (BVA)	1.650,0	550,0	--	2.200,0

Neben den laut obiger Tabelle bis zum Inkrafttreten des Abgabenänderungsgesetzes 1987 aufgrund des eingangs erwähnten Beschlusses der Bundesregierung für Straßenbahnen- und O-Buslinien zur Verfügung gestellten Mitteln erhielten bzw. erhalten die Gemeinden seit dem Jahr 1973 aufgrund des jeweils geltenden Finanzausgleichsgesetzes zur Förderung von öffentlichen Personenverkehrsunternehmen einen Zweckzuschuß, der bis zum Jahr 1984 jährlich 100 Mio. S betrug und ab dem Jahr 1985 jährlich 140 Mio. S beträgt.

- 3 -

Zusätzlich sieht das Finanzausgleichsgesetz 1989 als Ersatz für jene Mittel, welche die Gemeinden bis 1988 aus der "Nahverkehrsmilliarde" erhalten haben, für Personennahverkehrs-Investitionen einen weiteren Zweckzuschuß in Höhe von 226,8 Mio. S jährlich vor.

Die den Gemeinden aus der "Nahverkehrsmilliarde" zugeflossenen Mittel, deren projektmäßige Zuordnung wie schon ausgeführt, dem Verkehrsressort oblag, wurde, wie mir berichtet wird, schwerpunktmäßig für folgende Ausbauprojekte des städtischen Nahverkehrs verwendet:

- | | |
|-----------------|--|
| - Linz | Straßenbahnlinie nach Auwiesen, Straßenbahnzentralwerkstätte |
| - Gmunden | Modernisierung der Fahrzeuge und der Strecke |
| - Graz | Triebwagenbeschaffung, Streckenerneuerung, Straßenbahnremise |
| - Innsbruck | Fahrzeugmodernisierung, Straßenbahnhalle |
| - Salzburg | Obusbeschaffung, Elektrifizierung der Linie S |
| - Kapfenberg | Obusbeschaffung |
| - andere Städte | Busbahnhofprojekte |

Die Verteilung und Verwendung des aufgrund des Finanzausgleichsgesetzes 1989 den Gemeinden gewährten weiteren Zweckzuschusses ist im § 22 Abs. 1 Z 4 leg. cit. genau geregelt und entspricht, wie in den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage dieses Gesetzes ausgeführt wird, der bisherigen Beteiligung der Länder an der Nahverkehrsmilliarde. Im einzelnen wurden, wie mir berichtet wird, aus diesem Zweckzuschuß die Errichtung von Autobusbahnhöfen u.a. in Leoben, Leibnitz, Birkfeld, Rohr im Kremstal und Freistadt sowie nachgewiesene Investitionen für Straßenbahn- und O-Buslinien in Landeshauptstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern gefördert.

Beilage



BEILAGE**A N F R A G E**

der Abgeordneten Mag. Schweitzer, Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz, Mag. Bammiller,
an den Bundesminister für Finanzen Scheibner
betreffend Verwendung jener Geldmittel, die bisher unter dem Titel
der "Nahverkehrsmilliarden" aufgebracht worden sind

Unter den Titeln von "Nahverkehrsmilliarden" wurden Geldmittel ausgeschüttet, die jenen Regionen und Ländern zu Gute gekommen sind, die auf Grund ihrer geographischen Struktur in der Lage waren Nahverkehrsverbände zu konstruieren. Dieses formelle Kriterium war anspruchsbegründend unabhängig von einem tatsächlichen Nahverkehrsbedarf.

Da von verschiedenen Seiten die Verwendung der letzten "Nahverkehrsmilliarde" kritisiert worden ist, stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Finanzen folgende

A n f r a g e :

- 1) Wie wurde die "Nahverkehrsmilliarde" im Detail vergeben?
- 2) Was waren die Gründe für die Art der Verteilung?
- 3) Was wurde bis zum heutigen Tag tatsächlich mit den vergebenen Mitteln unternommen? /

Wien, den 4.10.1991