



II-8217 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/66-4-1992

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Kukacka vom 22.10.1992, Zl. 3681/J-NR/1992
"Nahverkehrsfinanzierung"

3644/AB

1992 -12- 23

zu 3681/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr war für die projektmäßige Zuordnung der in den Jahren 1976 bis 1987 aus der Nahverkehrsmilliarde für die Gemeinden zweckgebundenen Mittel zuständig. Für welche konkreten Projekte wurden in den einzelnen Jahren seit 1976 Förderungen aus der Nahverkehrsmilliarde vergeben?"

In welcher Höhe?"

Die hier offenbar angesprochenen (aus dem Ertragsanteil des Bundes an der Kraftfahrzeugsteuer stammenden) zweckgebundenen Mittel der sogenannten "Nahverkehrsmilliarde", die an die Gemeinden für Straßenbahn- und O-Bus-Projekte ausgeschüttet wurden, verteilten sich für Projekte folgender Städte bzw. Verkehrsunternehmen nach folgendem Schlüssel:

	in %
Stadt Wien (Wiener Verkehrsbetriebe u. Wiener Lokalbahnen)	63,80
Stadt Linz (Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG)	8,00
Gemeinde Gmunden (Stern & Hafferl)	0,13

- 2 -

Stadt Graz (Grazer Stadtwerke AG)	10,90
Gemeinde Kapfenberg (Mürztaler Verkehrs-GesmbH)	1,27
Stadt Salzburg (Salzburger Stadtwerke)	7,30
Stadt Innsbruck (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)	8,60

Die betragliche Höhe dieser Förderungen für die Gemeinden aus den zweckgebundenen Mitteln aus der Kraftfahrzeugsteuer betrug für die Straßenbahn- und O-Buslinien in den Jahren 1976 bis 1987 insgesamt jeweils in Millionen Schilling:

1976	42,5	1982	224,2
1977	171,9	1983	235,2
1978	187,0	1984	247,1
1979	196,3	1985	257,5
1980	203,2	1986	269,6
1981	213,8	1987	285,4

Mit diesen Geldern wurden eine Reihe konkreter Investitionsvorhaben für Straßenbahn- und Obus-Linien getätigt, die sich auf Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugmodernisierung (O-Busse, Straßenbahnen), Linienverbesserungen und -neubau, Werkstätten- und Remisenaus- und -neubau, Verbesserung der Stromversorgung sowie die Elektrifizierung ehemaliger Kraftfahrlinien (Umstellung auf O-Bus) bezogen.

- 3 -

Zu den Fragen 3, 4, 5 und 6:

"Hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die zweckgebundenen Anteile der Kfz-Steuer hinaus seit 1976 Ressortmittel für die Förderung des Nahverkehrs bereitgestellt?"

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn ja, für welche Projekte im einzelnen?

Wenn ja, nach welchen Grundsätzen?"

Ja. Die ÖBB haben aus allgemeinen Budgetmitteln (über die Kfz-Steuer hinaus) seit 1976 5,1 Mrd S für den Nahverkehr investiert. Für die Nahverkehrsausbauten der ÖBB wurden die Prioritäten in Abkommen mit dem jeweiligen Bundesland abgestimmt. Der Einsatz dieser Mittel erfolgte unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Anforderungen und in Abstimmung mit den Investitions-Programmen der ÖBB. Dazu kommen wesentliche Beträge für den Betrieb des Nahverkehrs der ÖBB, die vom Bund im Wege des kassenmäßigen Betriebsabganges finanziert wurden (Nahverkehrsverordnung). Für den Bereich der Privatbahnen wurden von 1981 bis 1992 in den Investitionsprogrammen vom Bund 1,2 Mrd S investiert. Für die Privatbahninvestitionen sind die Grundsätze in den mit den Ländern und Gemeinden geschlossenen mittelfristigen Investitionsprogrammen festgelegt. Dazu kommen Abgeltungen für Tarifiermäßigungen im Pendler-nahverkehr im Bereich der ÖBB und der Privatbahnen (§ 18 des geltenden Bundesbahngesetzes und Privatbahnunterstützungsgesetz 1988).

Die Investitionszuschüsse zum Wiener U-Bahnbau betragen 1976 bis 1992 12,1 Mrd S (U1, U2, U3, U4, U6).

Mehr als die Hälfte der den ÖBB zur Verfügung gestellten Investitionsmittel wurden für die Beschaffung moderner Nahverkehrstriebwagen und Reisezugwagen für die Nahverkehrszüge auf-

- 4 -

gewendet. Weitere Investitionsschwerpunkte lagen bei der Elektrifizierung und Sicherung der Stromversorgung durch Kraftwerke und Umformerwerke sowie Park & Ride-Vorhaben.

Die bereitgestellten Investitionshilfen des Bundes an die Privatbahnen wurden bzw. werden in mittelfristigen Programmen 1981 - 1985, 1986 - 1990 und 1991 - 1995/1997 schwerpunktmäßig für Modernisierungsvorhaben des Fahrparks dieser Bahnen sowie für Verbesserungen des Fahrweges und der Sicherungsanlagen bereitgestellt.

Die Grundsätze für die Vergabe der Mittel aus dem zweckgebundenen Anteil der Kraftfahrzeugsteuer wurden in dem Ministerratsbeschuß vom 25. Mai 1976 festgelegt.

Zu Frage 7:

"Die ÖBB haben aus der Nahverkehrsmilliarde seit 1976 insgesamt 16,347 Milliarden Schilling erhalten. Für welche konkreten Investitionsmaßnahmen im Nahverkehrsbereich wurden diese Mittel verwendet?"

Es ist festzustellen, daß die Erträge aus der Kfz-Steuer nur bis 1988 ausschließlich für Nahverkehrsinvestitionen zweckgebunden waren.

Die Mittel wurden für Nahverkehrsprojekte in Wien, Niederösterreich, Burgenland, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Salzburg verwendet.

Zu Frage 8:

"Welche konkreten Nahverkehrsverträge mit den Bundesländern existieren derzeit?"

Derzeit befinden sich folgende vertraglich vereinbarte Nahverkehrsprojekte in - bzw. unmittelbar vor - Ausführung:

- 5 -

- Liesing - Wr. Neustadt
 - Salzburg - Golling
 - Ötztal - Landeck
 - Feldkirch - Bludenz
 - Graz - Gleisdorf - Fehring
- (1. Etappe)

Vertragserweiterung Schienenverbundvertrag vom 27.6.1990:

- Verbesserung auf der Schnellbahnstammstrecke
 - S 45 - Verlängerung bis Handelskai
 - Hochbahn Jedlersdorf (Reaktivierung)
- Verschiedene Park and Ride-Projekte

Zu Frage 9:

"Welche Aufwendungen sind in den kommenden Jahren aus diesen Nahverkehrsverträgen zu erwarten?"

Für die vorgenannten Projekte werden in den kommenden Jahren Investitionen in Höhe von etwa 7 Mrd. S zu tätigen sein. Dazu kommen noch die laufenden Betriebskosten, die im Nahverkehrsvertrag nicht finanziell geregelt sind.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Wieviele Verkehrsverbünde gibt es derzeit, in die Postbusse bzw. ÖBB integriert sind?"

Wie hoch ist jeweils der Anteil, den Post oder ÖBB aus den Durchtarifizierungsverlusten in diesen Verkehrsverbänden im einzelnen tragen?"

Alle 10 in Österreich eingerichteten Verkehrsverbünde sind so konzipiert, daß sie sowohl die Bahn und die Busse der ÖBB als auch die Postautobuslinien sowie weitere öffentliche Verkehrsmittel der jeweiligen Region umfassen.

Grundsätzlich wäre festzustellen, daß keine Unternehmen Durchtarifizierungsverluste zu tragen haben. Diese werden von den am Verbund beteiligten Gebietskörperschaften abgegolten.

- 6 -

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

"Gibt es im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Überlegungen bzw. Konzepte für die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs?"

Wenn ja, welche konkreten Finanzierungsmaßnahmen sehen diese Konzepte vor?

Wenn nein, wie sollen aus Sicht des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Maßnahmen zur Forcierung des öffentlichen Verkehrs, wie sie im Arbeitsübereinkommen enthalten sind, finanziert werden?"

Im Rahmen und in Vorbereitung für die Finanzausgleichsverhandlungen hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in einer in meinem Ressort eingerichteten Arbeitsgruppe Konzeptionen für eine verstärkte finanzielle Förderung des Nahverkehrs nach Erörterung mit den Vertretern der Städte und Länder entwickelt. Dabei wurde auch eine neue Finanzierung aus zweckgebundenen Mitteln aus einer Mineralölsteuererhöhung erörtert.

Wien, am 22. Dezember 1992

Der Bundesminister

