

325/AE

## ENTSCHLIESSUNGSAKTE

der Abgeordneten Mag. Kukacka  
und Kollegen  
betreffend Vorlage eines Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes

Die heute übliche Form der Finanzierung und Mittelaufbringung sowie Kompetenzverteilung für den öffentlichen Verkehr weist eine Reihe von kritischen Problemen auf. So sind die derzeit vorhandenen finanziellen Mittel sowohl für Investitionen als auch für den Unterhalt bei weitem nicht ausreichend, um die heutigen und zukünftigen Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen. Die Kompetenzsituation entspricht keineswegs den funktionellen Gegebenheiten der Verkehrsträger im Sinn einer funktionsgerechten Aufgabenteilung und ist eher ein durch tagespolitische Entscheidungen geprägtes Zufallsprodukt. Auch dies führt zur ungleichen Behandlung der Regionen und häufig zu unqualifizierten Forderungen sowie mangelndem Verantwortungsbewußtsein. Zum Beispiel sind manche Regionen durch Regionalbahnen im Bundesbesitz, manche durch Privatbahnen und manche nur durch private Busunternehmen erschlossen. Dies führt dazu, daß der Bund und die Länder in sehr unterschiedlichem Ausmaß für die Finanzierung des Regionalverkehrs aufkommen.

Es gibt keine klar definierten, für alle gültigen Verteilungsregeln der spärlich vorhandenen Finanzmittel. Das augenscheinlichste Beispiel bietet der Finanzierungsschlüssel der Verkehrsverbünde: Je nach Verbundgebiet zahlen der Bund und die Länder einmal 50 % und ein anderes Mal 33 % der Verbundkosten, wobei die Tarifsubventionen je nach Verbundraum sehr unterschiedlich sind. So übernimmt derzeit der Bund am Verkehrsverbund Ost-Region pro Bevölkerungskopf etwa dreimal soviel an Kosten als bei den Verkehrsverbünden in den Bundesländern.

Mit einem neuen Nahverkehrsgesetz soll daher nicht nur die Finanzierung des Betriebes und wichtiger Verkehrsprojekte (Planung und Bau) sichergestellt werden, sondern es muß auch eine Neugliederung der Verkehrskompetenzen herbeigeführt werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgenden

**E n t s c h l i e ß u n g s a n t r a g :**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst wird ersucht, ein Nahverkehrsfinanzierungsgesetz mit den Experten auf Bundes- und Landesebene auszuarbeiten und dem Nationalrat bis spätestens Ende September 1997 einen diesbezüglichen Entwurf vorzulegen.

Folgende Neuorientierung muß in diesem Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr angestrebt werden:

1. In der Verantwortung des Bundes soll die Gesetzgebung und Richtlinienkompetenz für Planung, Bau und Betrieb des überregionalen öffentlichen Verkehrs von Schiene und Straße liegen. Die Länder sollen für Planung, Bau und Betrieb des regionalen überörtlichen öffentlichen Personennahverkehrs zuständig sein. Die Gemeinden besorgen Planung, Bau und Betrieb des innergemeindlichen öffentlichen Personennahverkehrs. Durch gemeindeüber-

- greifende regionale Verkehrsverbünde soll eine Koordination dieser drei Ebenen geschaffen werden.
2. Auf den Haupt- und Fernverkehrsstrecken der Bahn sorgt der Bund für den Ausbau und der Erhaltung der Infrastruktur. Der Regionalverkehr (Bus und Schiene) ist nach den Vorstellungen und Planungen der Länder zu führen.
  3. Die Länder müssen nach allgemein gültigen Regeln finanziell so ausgestattet werden, daß sie in der Lage sind, für den Betrieb im regionalen Schienengüterverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen und Investitionen auf Nebenbahnen zu sorgen.
  4. Das regionale und lokale Busverkehrsangebot sowie seine Infrastruktur wird von den Ländern, den Verkehrsverbünden oder den Gemeinden organisiert und bestellt. Diese Gebietskörperschaften werden dafür nach allgemein gültigen Regeln finanziell ausgestattet.
  5. Die Tarifhoheit im Regionalverkehr ist durch die Länder bzw. Verkehrsverbünde wahrzunehmen, wobei die Sozialtarife österreichweit koordiniert werden müssen.
  6. Ein neues zeitgemäßes Konzessionsrecht muß Konzessionslaufzeiten von fünf Jahren ermöglichen. Den Ländern sollten auch die Rechte für die Vergabe regionaler Linienkonzessionen übertragen werden. Als Konzessionsträger werden auch die Verkehrsverbünde oder Gemeinden berechtigt.
  7. In Zukunft sollten Verkehrsverbünde privatwirtschaftlich orientierte Konzessionsträger sein, die den Betrieb von Linien ausschreiben und an den Besten vergeben. Die Koordination der in der Hand von Verkehrsunternehmen befindlichen Konzessionen soll über die Verkehrsverbünde geschehen (Ausschreibungsverfahren).
  8. Die im öffentlichen Nahverkehr tätigen Unternehmen sind gleich zu behandeln - unabhängig, ob sie durch die öffentliche Hand oder privat geführt werden.

In formeller Hinsicht wird vorgeschlagen, diesen Antrag dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.