

2008/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2003/J-NR/1997, betreffend OÖ Verkehrsverbund, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 18.2.1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Welche Informationen bezüglich Finanzierung des Verkehrsverbundes in den Jahren 1996, 1997 und 1998 liegen dem Verkehrsminister derzeit vor?

Antwort:

Der Verkehrsverbund Oberösterreich (OÖVV) wurde mit 1. Oktober 1996 wirksam. Seit dem 1. Februar 1995 war bereits eine Vorstufe des OÖVV - nämlich die Ausgabe von Verbund Jahreskarten - sowie der Linzer Verkehrsverbund (LVV) in Kraft.

Die Abrechnung für den Linzer Verkehrsverbund (Zeitraum Jänner bis September 1996) liegt vor. Der Durch- und Abtarifierungsverlust beträgt rd. 31,8 Mio. S, davon übernimmt der Bund ein Drittel.

Der Ab- und Durchtarifierungsverlust für die Ausgabe von Jahreskarten (Jänner bis September 1996 - Stufe 1) wird nach Angaben des Landes OÖ. auf rd. 38,3 MioS geschätzt, davon übernimmt der Bund ein Drittel.

Eine endgültige Abrechnung für den OÖVV für das Jahr 1996 liegt - aufgrund fehlender Angaben für den Zeitraum Oktober - Dezember 1996 (Aufnahme des Vollverbundes) noch nicht vor.

Die Kostenschätzungen für die Jahre 1997 und 1998 werden vom Land OÖ wie folgt angegeben (jeweils Einnahmehausfälle inkl. Valorisierung, aber ohne Mehreinnahmenbeteiligung und Organisationskosten, sowie ohne Berücksichtigung jener Kosten, die lt. Grund- und Finanzierungsvertrag vom Land OÖ. getragen werden - siehe Pkt. 2 ) :

1997 rd. 227 MioS

1998 rd. 252 MioS

2. Welche Summen flossen insgesamt bis zum Anlaufen des Verbundes in die Vorbereitung des Verbundes?

Antwort:

Die Vorbereitungskosten (wie z.B. Einführungskosten, Werbekosten) wurden zur Gänze durch das Land OÖ getragen. Der Bund beteiligt sich lt. Grund- und Finanzierungsvertrag am Durch- und Abtarifierungsverlust bzw. an den Organisationskosten ab Verbundbeginn zu einem Drittel.

Bei den Kosten für das Magnetkartensystem wurde der Bundesanteil mit 70 MioS limitiert.

3. Besitzt der Verkehrsminister Informationen über die Absicht einzelner OÖ. Gemeinden, wegen des beanspruchten Beitrages zum Verkehrsverbund, den Weg zum Höchstgericht zu gehen? Wenn ja, welche?

Antwort:

Grundlage für die Finanzierung des OÖVV bildet der auf dem Privatrecht beruhende Grund- und Finanzierungsvertrag i.d.F. vom 27. Mai 1995, abgeschlossen zwischen dem Bund und dem Land OÖ.

Die Absicht einzelner OÖ. Gemeinden, wegen des beanspruchten Beitrages zum Verkehrsverbund zum Höchstgericht zu gehen, war mir bekannt. Vom Verfassungsgerichtshof werden die Bescheide der oberösterreichischen Landesregierung, mit denen die beschwerdeführenden Stadtgemeinden Gmunden, Bad Ischl und Leonding sowie die Gemeinde Pasching verpflichtet wurden, für das Jahr 1995 jeweils einen bestimmten Betrag zum Gesamtabgang an Ab- und Durchtarifierungsverlusten im OÖVV zu leisten, übermittelt.

4. Ist es richtig, daß die ESG nun mit dem Ausstieg aus dem Verkehrsverbund droht? Wenn ja, mit welchen Argumenten?

Antwort:

Soweit mir bekannt ist, hatte die ESG einen Ausstieg aus dem OÖVV im Zusammenhang damit überlegt, daß seitens des BMUJF die bisherigen Abgeltungen für Schülerfreifahrten in Frage gestellt würden.

In der Zwischenzeit ist es jedoch zu einem neuerlichen Vertragsabschluß gekommen.

5. Welche Informationen besitzt der Verkehrsminister über die derzeitige Situation der Abgeltungen der Schülerfreifahrten? Welche konkreten Forderungen liegen hier etwa seitens der Linzer ESG, als Beispiel für viele andere österreichische Verkehrsunternehmen vor, und welche konkreten Zusagen wurden seitens Verkehrsministerium, bzw. Familienministerium bis dato gemacht?

Antwort:

Grundsätzlich ist die Frage der Finanzierung der Schülerfreifahrt sowohl budget- als auch kompetenzmäßig eine Angelegenheit des Familienministers, die Verträge über die Schülerfreifahrt werden daher direkt zwischen dem Familienministerium und den Verkehrsunternehmen (bzw. hinkünftig auch den Verkehrsverbänden) abgeschlossen.

Die Einrichtung der Verbände stellt in erster Linie eine verkehrspolitische Maßnahme dar. Die Differenz zwischen dem Haustarif und dem Verbundtarif wird den Verkehrsunternehmen daher im Rahmen der Verbände durch mein Ressort und die Länder als sogenannter Ab- und Durchtarifizierungsverlust abgegolten. Die Abgeltung der Schülerfreifahrt ist hingegen eine familienpolitische Leistung. Allfällige Reduzierungen von Zahlungen aus FLAF-Mitteln im Zusammenhang mit Schüler- und Lehrlingsfreifahrten hat daher nicht mein Ressort, sondern der Familienminister zu verantworten.

Um die Verbundvorteile (freie Verkehrsmittelwahl, ein Fahrausweis) hinkünftig auch den Schülern zu gewähren, hat mein Ressort mehrere Modelle vorgelegt, die jedoch bis vor kurzem seitens des Familienministers abgelehnt wurden.

Massive Reduzierungen der FLAF-Zahlungen bedeuten jedenfalls eine Gefährdung des ÖPNV vor allem in der Fläche und möglicherweise gravierende Leistungsrücknahmen durch die Verkehrsunternehmen. In letzter Konsequenz könnte das die Auflösung der Verkehrsverbände bewirken.

6. Strebt der Verkehrsminister langfristig die Errichtung eines österreichweiten Verkehrsverbundes an?

Antwort:

Ich halte es grundsätzlich für zweckmäßig, zur Attraktivierung des ÖPNV und zur Kostenminimierung seitens der Gebietskörperschaften alle zielführenden Maßnahmen im Hinblick auf Synergieeffekte zu prüfen.

Die Einführung eines Verkehrsverbundes Österreich halte ich aber insofern als nicht zweckmäßig, da es regional sehr unterschiedliche Interessen und Siedlungs- bzw. Bevölkerungsstrukturen gibt, die im Rahmen der regionalen Verbände besser berücksichtigt werden können. Ich bin der Meinung, daß die Nachfrage nach einem österreichweit einheitlichen Verbund mit Durch- und Abtarifierung aller Verkehrsmittel auch so gering ist, daß die dadurch entstehenden hohen Organisationskosten in keinem Verhältnis zum Erfolg bzw. zur Notwendigkeit eines solchen Verbundes stünden.

Ich trete aber für eine weitgehende Vereinheitlichung und eine Optimierung der bestehenden Verbundmodelle ein, wobei hier die Ergebnisse der vom Verkehrsressort in Auftrag gegebenen Studie für ein bundeseinheitliches Modell zur Finanzierung von Verkehrsverbänden umzusetzen wären.

7. Grundbedingung für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ein österreichweites Nahverkehrsfinanzierungsgesetz, das bereits laut Parlamentsbeschluß bis Ende 1994 erstellt werden hätte sollen, aber bis dato fehlt. Liegen dazu konkrete Entwürfe vor? Wenn ja, welche, in welchem Wortlaut? Existieren Verhandlungen mit den Ländern und Gemeinden, sowie den Verkehrsunternehmungen? In

welchen Bereichen gibt es Einigungen und in welchen existieren gravierende Probleme? Ist auch neben den Mitfinanzierungsnotwendigkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden an zusätzliche verkehrspolitische Abgaben, bzw. Einnahmen gedacht - etwa in Richtung einer Supermarktabgabe?

Antwort:

In meinem Haus wird derzeit ein Positionspapier über ein Gesetz zur Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personenregional- und -nahverkehrs beraten. Ich gehe davon aus, daß ich dem Verkehrsausschuß in den nächsten Monaten ein erstes Ergebnis vorlegen kann.

8. Wann wird endgültig seitens des Ministeriums das Nahverkehrsfinanzierungsgesetz vorgelegt?

Antwort:

Es ist meine Absicht, daß ein derartiges Gesetz noch heuer vorgelegt wird.