

957/AB

Zum Motiventeil

Von einem "Kaputtsparen" der ÖBB kann im Zusammenhang mit Österreichs Verkehrspolitik und der hohen Zahlungen des Bundes für Infrastruktur und gemeinwirtschaftliche Leistungen keinesfalls gesprochen werden. Dem erklärten Willen der Parlamentsparteien und den EU-Vorgaben entsprechend wurde mit dem Bundesbahngesetz 1992 vielmehr die kaufmännische Eigenständigkeit der ÖBB mit allen daraus resultierenden Konsequenzen festgelegt. Während die ÖBB damit im Absatzgeber, eich nach kaufmännischen Grundsätzen zu agieren und grundsätzlich für die Gestaltung dieses Marktsegmentes selbst Sorge zu tragen hat, wird die Infrastruktur nach wie vor durch den Bund finanziert.

Die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erfolgt derzeit noch zum übertragenden Teil durch den Bund z.B. im Wege des OKO-Bonus (z.B. 1995 rd.,4,3 MrdS), wird aber in zunehmendem Maße durch Verkehrsdienstverträge der Länder entsprechend der EU-Verordnung 1893/1991 ergänzt werden müssen. Zum Zeitpunkt der Beantwortung der Anfrage waren solche Verkehrsdienstverträge zwischen der ÖBB- und den Bundesländern Burgenland, Vorarlberg und Niederösterreich bereits abgeschlossen, die Vertragsunterzeichnung für Wien und Steiermark befindet sich in Vorbereitung.

Die Leistungsbestellung durch die regionalen Gebietskörperschaften ("Behörden") ist bereits durch die zitierte EU-Verordnung als innerstaatliches Recht auch ohne eigene nationale Norm anzuwenden.

Die angeführten Beispiele zeigen, daß die Frage der Nahverkehrsfinanzierung de facto auch ohne zusätzliche gesetzliche Regelung funktionieren kann. Das Fehlen eines "Nahverkehrsfinanzierungsgesetzes" kann daher ebensowenig ein Grund für das behauptete "Kaputtsparen" der Bahn darstellen.

Richtig ist, daß nach wie vor durch mein Ressort ein Nahverkehrsgesetz geplant ist, wobei ich bei den einzelnen Anfragepunkten hiezu näher eingehen werde.

Zu Frage 1 -

"Existiert ein Entwurf für ein Nahverkehrsfinanzierungsgesetz, das den Ländern zur Vorbegutachtung vorgelegt wurde? Wenn ja, wie lautet dieser Vorentwurf im Wortlaut? Wann wurde der Vorentwurf den Ländern vorgelegt? Welche Gesprächsrunden wurden wann mit welchen Teilnehmern und welchem Ergebnis zu diesem Thema vorgelegt?"

Zum geplanten Nahverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen laufend Beratungen und Gespräche mit den Ländern, Sozialpartnern und anderen Institutionen im Sinne einer Vorbegutachtung.

Es ist zwar davon auszugehen, daß von allen Seiten die Erstellung eines derartigen Gesetzes gewünscht wird, doch klaffen die Ansichten über den Inhalt noch weit auseinander.

Zu Frage 2:

'Wann beabsichtigt das Verkehrsministerium die endgültige Vorlage des Nahverkehrsfinanzierungsgesetz?'

Die Vorlage eines Nahverkehrsgesetzes soll - sofern die politischen Rahmenbedingungen abgeklärt sind - noch in dieser Legislaturperiode erfolgen.

Zu Frage 3:

'Welcher Aufteilungsschlüssel der Finanzleistung und welche jährliche Finanzsumme wird seitens des Verkehrsministeriums angestrebt?'

Ein Aufteilungsschlüssel der Finanzleistungen wird sich unter anderem auch danach zu richten haben, welche Bereiche ein Nahverkehrsfinanzierungsgesetz umfassen wird.

Die jährliche Finanzsumme der öffentlichen Hand wird sich bei der gegebenen Budgetsituation wohl an den bisher für den Regional- und Nahverkehr aufgewendeten Mitteln zu orientieren haben, wenn es nicht gelingt neue Finanzquellen zu erschließen.

Zu Frage 4:

"Wie lautet der von den Verkehrsunternehmen vorgelegte Finanzierungsbedarf? Wie teilt sich dieser auf die einzelnen Untemehmungen im Detail auf?"

Nach den Erhebungen meines Ressorts wird der jährliche Finanzierungsbedarf allein für den Bereich der Verkehrsdienste (Schienenbahnen, Kraftfahrlinien, innerstädtische Verkehrsunternehmen) bei rd. 20 MrdS liegen (ohne Infrastruktur).

Die Aufteilung wird sicher nach Kriterien der Verkehrsbedienung, der Wirtschaftlichkeit und der Umweltfreundlichkeit erfolgen.

Zu Frage-5

'Strebt das Verkehrsministerium auch die Einbhngung einer Verkehrserregerabgabe für Supermärkte bzw. Einkaufszentren an? Wenn ja, in welcher Höhe, ab welcher Größengrenze und mit welchem geschätzten Gesamtvolumen?'

Die Einbringung einer Verkehrserregerabgabe für Supermärkte bzw. Einkaufszentren wäre grundsätzlich ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung. Die Frage der Durchsetzbarkeit und notwendigen bzw. verträglichen Höhe hängt jedoch zweifellos von der vorherigen politischen Willensbildung ab.