
810/A(E) XXII. GP

Eingebracht am 29.03.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend finanzielle Förderung des öffentlichen Verkehrs – Verantwortung des Verkehrsministers

Bahn und Bus sind gerade angesichts hoher Erdölpreise die Zukunftsform der Mobilität. Öffis sind die kostengünstigste, verkehrssicherste, beschäftigungswirksamste und umweltverträglichste Form von Massenmobilität. Wegen des unzureichenden Angebots sind viele trotzdem zum teuren Pendeln auf der Straße gezwungen. Die Folgen gehen über die hohen Kosten für die/den Einzelne/n und die Allgemeinheit weit hinaus, wie jüngst von der AK aufgezeigt. Die bis Ende des Jahres 2006 zulässigen Grenzwertüberschreitungen beim gesundheitsgefährdenden Feinstaub sind in vielen Ballungsräumen bereits vor Ende des ersten Quartals weit überschritten. Der Verkehr ist dabei vielfach der oder einer der bedeutendsten Verursacher.

Der Rechnungshof hat bei der Evaluierung des „Bundesgesetzes über die Ordnung des Öffentlichen Personen-Nah- und Regionalverkehrs“ (ÖPNRV-Gesetz 1999) zurecht die bestehenden Mängel und falschen Schwerpunktsetzungen des BMVIT kritisiert. Die Grünen fordern seit langem eine Organisations- und Finanzierungsreform im Nah- und Regionalverkehr statt der zahlreichen Intransparenzen, komplizierten Abläufe und Mehrfachzuständigkeiten. Diese Kritik des Rechnungshofes an Organisation und Finanzierung des Nahverkehrs wurde leider mittels Regierungsbeschluß bisher der parlamentarischen Diskussion entzogen.

Mit dem Inkrafttreten des derzeit geltenden ÖPNRV-G 1999 wurde vom Bund eine Bestellerförderung in der Höhe von 7,23 Mio Euro zugesagt. Diese Mittel waren dazu gedacht, eine Umstellung des Systems der Alteinnehmegarantie hin zur Bestellung von Verkehrsdienstleistungen und zu deren Finanzierung zu ermöglichen und sollten eine dynamisierende Wirkung erfahren. Eine Steigerung von jährlich zehn Prozent sollte in den folgenden zehn Jahren zu einer völligen Systemumstellung führen. Nach dieser Vorgabe müssten aktuell 2006 aus diesem Titel 62,5 Mio Euro zur Verfügung gestellt werden. Im Gegensatz zur Beschlusslage verzichtete der Bund auf eine Anhebung der Mittel für die Bestellerförderung, sodass sie im Jahr 2006 noch immer in gleich geringer Höhe geleistet wird. Die im Entwurf zur Novelle des ÖPNRV-G vorgesehene Aufstockung auf 30 Mio Euro kann die seit 2000 fehlenden Mittel in keiner Weise ausgleichen. Zudem äußerte sich bereits das Bundesministerium für Finanzen in seiner Stellungnahme im Rahmen des Begutachtungsverfahrens äußerst ablehnend.

Die vom Bund seit 2000 gedeckelten Mittel für den öffentlichen Personenverkehr führten zu einer erheblichen Ausgabendynamik bei den Ländern, um einen massiven Einbruch bei der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen zu verhindern und es bei schleichenden Ausdünnungen zu belassen.

Der Bund entzog sich seit 2000 durch verschiedene Schritte aktiv der Verantwortung für die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen:

- Bereits 2000 stellte eine Arbeitsgruppe im Finanzministerium eine Investitionslücke von 10 Mrd Schilling (ca. 726 Mio Euro, mittlerweile wohl 1 Mrd) im Nahverkehr fest.
- Im ersten schwarzblauen Budget (2000) wurde im Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr bei den Mitteln für Verkehrsverbünde und den Mitteln für Privatbahnförderung um 15% gekürzt – Ausmaß: über 10 Mio €pro Jahr.
- Ebenso wurde bei den Mitteln für Schieneninfrastruktur 2000 ein scharfer Einschnitt vollzogen - minus 15% bzw. rund 120 Mio €
- Im Doppelbudget 2003/04 erfolgten Kürzungen von 20 Mio. €
- Kürzungen durch den Finanzausgleich 2004 durch Koppelung von Nahverkehrs-Fördermitteln an die Gemeinden an das Netto-Aufkommen bei Energieabgaben – zB 2004 ein Minus von rund 2 Mio €
- Sparstift bei Bestellerförderungen nach dem ÖPNRV-Gesetz auf Betreiben von Finanzminister Grasser. Der Budgettopf für zusätzliche Angebote, 2002 noch 14,5 Mio €schwer, wurde für 2003 und 2004 um 50% auf die gesetzlich verpflichtende Summe von 7,2 Mio €jährlich gekürzt. Der Topf wird darüber hinaus noch anderweitig strapaziert, so für die Refundierung der LKW-Maut für Busse (rund 2 Mio €pro Jahr). Bis 2004 konnte das BMVIT bis 2004 durch Umschichtung noch einen Teil der weitergehenden Förderungen aufrechterhalten, 2005 gab es ein Minus von fast 4 Mio €

Dazu das Fazit des Rechnungshofs in seinem Wahrnehmungsbericht zum ÖPNRV-Gesetz (2005): Die Mittel zur Kofinanzierung innovativer, zusätzlicher Bus- und Bahnangebote erreichten 2000-2004 nur ca. ein Viertel des vom Bund zugesagten Ausmaßes – anders gesagt: dem System wurden in dieser Zeit weit mehr als 100 dringend nötige Euro-Millionen vorenthalten, zuzüglich der gravierenden Investitionsrückstände.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Verkehrs- und der Finanzminister werden aufgefordert, die gesetzlich zugesagten Mittel für ein verbessertes Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen bereitzustellen und sie zum Zwecke einer energie- und klimaschutzpolitischen notwendigen Offensiv-Strategie entsprechend aufzustocken.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen