



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1650 IAB

2004 -06- 21

zu 1701/J

GZ. 10000/38-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 17. Juni 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1701/J-NR/2004 betreffend Förderungen des Bundes im öffentlichen Nahverkehr, die die Abgeordneten Keuschnigg und KollegInnen am 5. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche finanziellen Mittel stehen für das Jahr 2004 tatsächlich zur Verfügung und wie sehen Sie die Entwicklung der finanziellen Zuschüsse des Bundes für die Folgejahre?

Sind Kürzungen der Förderungen gemäß ÖPNRV-G für die kommenden Jahre vorgesehen?

Antwort:

Gemäß §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) werden zusätzliche Verkehre seitens des Bundes mit bis zu 50% gefördert.

Laut vom Nationalrat beschlossenen Bundesvoranschlag für das Jahr 2004 steht meinem Ressort lediglich der gesetzlich verpflichtende Betrag in Höhe von rd. EUR 7,2 Mio. für die Förderung derartiger Verkehrsdienste zur Verfügung.

Durch interne Umschichtungen wird es jedoch im Jahr 2004 möglich sein, für Bestellerförderungen österreichweit rd. EUR 11 Mio. zur Verfügung zu stellen und somit ohnedies mehr als dem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen. Damit können auch laufende Projekte im Sinne eines Vertrauensschutzes im heurigen Jahr noch mit bis zu 50% gefördert werden. Unter der Voraussetzung einer gleichbleibenden Budgetierung und eines weiteren Ansteigens der Förderanträge muss die Höchstförderquote jedoch ab dem nächstfolgenden Kalenderjahr (2005) herabgesetzt werden.

Frage 3:

Wenn ja, wie gestalten sich diese und weshalb kommt es zu diesen Kürzungen?

GZ. 10000/38-CS3/04

Antwort:

Die Höchstförderquote wird ab dem nächstfolgenden Kalenderjahr für sämtliche laufende Projekte von 50% auf einen Höchstfördersatz von 33,33% herabgesetzt. Diese Maßnahme ist jedenfalls notwendig, zumal

- der Bundesfördergesamtbetrag seitens des Bundesministeriums für Finanzen gegenüber dem Kalenderjahr 2002 auf den gesetzlich verpflichtenden Betrag gekürzt und dieses Budget vom Nationalrat beschlossen wurde
- mit einem weiteren Ansteigen der Förderanträge gerechnet werden muss und darüber hinaus
- ab dem heurigen Kalenderjahr die LKW-Maut für Linienbusse (österreichweit voraussichtlich rd. EUR 2 Mio.) aus dem ohnedies betragsmäßig schon stark gekürzten Ansatz den Busunternehmen refundiert werden muss.

Frage 4:

Wie ist seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die weitere Vorgangsweise in Sachen öffentlicher Personennahverkehr geplant?

Antwort:

In den folgenden Budgetverhandlungen werde ich mich selbstverständlich bemühen, für diese verkehrspolitisch sinnvollen und von den Ländern und Gemeinden auch gut angenommenen Förderinstrumentarien der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV-G in den zukünftigen Budgets eine entsprechende Dotierung zu erzielen.

Frage 5:

Ein funktionsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist entscheidend für die Attraktivität des ländlichen Raumes in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht. Welche Initiativen setzt die Bundesregierung, um die notwendige Grundausstattung für den öffentlichen Personennahverkehr auch in dünn besiedelten Gebieten nachhaltig zu sichern?

Antwort:

Seit In-Kraft-Treten des ÖPNRV-G (mit 1. Jänner 2000) wurden bereits zahlreiche Kraftfahrlinienverkehrsdienste in dünn besiedelten Gebieten im Rahmen einer Bundesförderung gemäß § 26 Abs. 3 leg. cit. gestützt, um auch in diesen Regionen eine Grundversorgung an öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten und dem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen.

Auf Grund der engen budgetären Restriktionen wird zukünftig verstärkt der (kostengünstigere) Betrieb paraöffentlicher Verkehrsmittel (Anrufsammeltaxis etc.) einer Bundesförderung zugänglich sein. Wie sich bereits in einigen Bundesländern gezeigt hat, stellen gerade in dünn besiedelten Gebieten oder zu Schwachlastzeiten alternative Betriebsformen unter Wahrung ökonomischer Gesichtspunkte eine sinnvolle Ergänzung für den öffentlichen Verkehr dar.

Mit freundlichen Grüßen

