

GZ 040502/116-I/4/04

KARL-HEINZ GRASSER

Bundesminister für Finanzen

Himmelfortgasse 4-8
A-1015 Wien
Tel. +43/1/514 33/1100 DW
Fax +43/1/512 62 00Herrn Präsidenten
des Nationalrates**XXII. GP.-NR****1724 /AB**

Dr. Andreas Khol

2004 -07- 0 6Parlament
1017 Wien**zu 1724 /J**

Sehr geehrter Herr Präsident!

Wien, 6. Juli 2004

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1724/J vom 6. Mai 2004 der Abgeordneten Mag. Gisela Wurm, Kolleginnen und Kollegen, betreffend Mitfinanzierung des Bundesministeriums für Finanzen bei der Innsbrucker Straßenbahn und der Regionalbahn „Innsbruck-Hall-Völs“, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Einleitend möchte ich darauf hinweisen, dass im Wesentlichen die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Finanzausgleichsgesetz mittels der in § 20 Absatz 2 und Absatz 3 FAG 2001 geregelten Finanzzuweisungen erfolgt.

Ziel dieser Regelungen ist es, die Gemeinden bei der Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zu unterstützen. Die Förderung des Regionalverkehrs ist jedoch nicht Ziel dieser Finanzzuweisungen.

Gemäß § 20 Absatz 2 FAG 2001 gewährt der Bund den Gemeinden zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen eine Finanzzuweisung im Ausmaß von insgesamt 15,6 Mio. Euro jährlich und 2,5 % des Aufkommens an Elektrizitäts- und Erdgasabgabe des Zeitraums vom November des Vorjahres bis zum Oktober des jeweiligen Jahres.

Diese Finanzzuweisung kommt zu 55 % Wien als Gemeinde zugute. Die restlichen 45 % sind auf Wien – auf Grund seiner Beteiligung an der Wiener Lokalbahnen AG – und auf jene Gemeinden, die eine oder mehrere Autobus-, Obus- oder Straßenbahnlinien führen oder an einer solchen Nahverkehrseinrichtung überwiegend beteiligt sind, zu verteilen.

Die den Gemeinden zukommenden Anteile an dieser Finanzzuweisung sind auf die einzelnen Gemeinden nach dem arithmetischen Mittel aus dem Verhältnis der Streckenlänge und der Anzahl der beförderten Personen aufzuteilen. Bei überwiegender Beteiligung einer Gemeinde an einem Nahverkehrsunternehmen ist auch auf das Beteiligungsverhältnis Bedacht zu nehmen.

Die Gewährung einer Finanzzuweisung gemäß § 20 Absatz 2 FAG 2001 ist grundsätzlich nur für ganzjährig betriebene Linien möglich. Die Förderung des Betriebes von "Saison-Bussen" ist nicht möglich. Dies gilt insbesondere für den Betrieb von Linien, die in wesentlichem Ausmaß zur Erschließung der touristischen Infrastruktur dienen, wie zum Beispiel "Schi- und Wanderbusse".

Im Jahr 2003 haben rund 315 Gemeinden eine derartige Finanzzuweisung beantragt. Davon konnte letztlich 310 Gemeinden eine Finanzzuweisung gewährt werden.

Die Mittel aus dieser Finanzzuweisung sind von den Gemeinden für den Betrieb des Linienverkehrs zu verwenden. Diese Mittel können somit auch für die Anschaffung von Fahrzeugen (das heißt: Autobussen oder Straßenbahngarnituren) verwendet werden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die Höhe dieser Finanzzuweisung für die einzelne Gemeinde ausschließlich aufgrund der Länge des von der Gemeinde im Gemeindebereich betriebenen Streckennetzes sowie aus der

Anzahl der mit diesen Linien im Gemeindebereich beförderten Personen ergibt.

Aufgrund dieser Finanzausweisung sind keinerlei Spezialregelungen für einzelne Gemeinden möglich. Es ist aufgrund dieser Gesetzesstelle auch keine Drittelbeteiligung des Bundes an irgendwelchen Gemeindeprojekten vorgesehen oder möglich.

Der pro Jahr zur Verteilung kommende Gesamtbetrag ist im FAG 2001 abschließend geregelt und richtet sich nicht nach der Anzahl der Antragsteller oder diverser geplanter Projekte. Der Gesamtbetrag stellt eine Art "Topf" dar, aus dem alle Antragsteller gleichmäßig in Entsprechung der Streckenlänge des von ihnen in ihrem Gemeindegebiet betriebenen Streckennetzes und der Anzahl der mit diesen Linien in ihrem Gemeindegebiet beförderten Personen gefördert werden. Das Eingehen auf spezielle Projekte ist somit nicht möglich.

Die Stadt Innsbruck hat im Jahr 2003 aufgrund dieser Finanzausweisung Mittel im Ausmaß von 994.467,-- Euro erhalten. Laut dem von der Stadt Innsbruck vorgelegten Verwendungsnachweis wurden diese Mittel zur Gänze für die IVB und die Stubaitalbahn GesmbH aufgewendet.

Der § 20 Absatz 3 Ziffer 1 FAG 2001 bietet jedoch die Möglichkeit, spezielle Projekte von Gemeinden zu fördern. Allerdings muss es sich dabei um die Errichtung von "Autobusbahnhöfen", das heißt "Umsteigeknotenpunkten" des öffentlichen Personennahverkehrs, handeln.

Außerdem werden ausschließlich die von der Gemeinde selbst getragenen Kosten gefördert. Zuschüsse von anderen Förderungsstellen werden in Abzug gebracht. Die Zuschusshöhe ist außerdem mit 40 % der Kosten, die von der Gemeinde getragen wurden, begrenzt. Ausgaben betreffend die

Mehrwertsteuer oder Grundanschaffungskosten bzw. Grundbeschaffungskosten sind nicht förderbar.

Der grundsätzliche Ausbau von Liniennetzen oder die Ausstattung von Linien mit Fahrzeugen kann aus dieser Finanzzuweisung nicht gefördert werden.

Die Finanzzuweisungen gemäß § 20 Absatz 3 Ziffer 2 und Ziffer 3 FAG 2001 fließen nur den Landeshauptstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern zu und sind für die Förderung von Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien bestimmt.

Innsbruck erhält somit Mittel aus diesen Finanzzuweisungen. Diese beliefen sich im Jahr 2003 gemäß Ziffer 2 auf 2.777.222,-- Euro und gemäß Ziffer 3 auf 81.957,-- Euro.

Es muss allerdings wieder festgehalten werden, dass bei der Zuteilung auch dieser Finanzzuweisungen nicht auf den Bedarf für spezielle Projekte eingegangen werden kann. Die Aufteilung der Mittel erfolgt aufgrund der im Gesetz vorgegebenen Prozentzahlen. Die gewährten Mittel müssen lediglich widmungsgemäß verwendet werden. Die Zuteilung zusätzlicher Mittel für spezielle Projekte ist nicht möglich.

Ich komme nun zur konkreten Beantwortung der einzelnen Fragen:

Zu 1. bis 3.:

Die Beurteilung des Gesamtprojektes, insbesondere die Prüfung der Frage, ob es sich um eine Eisenbahn im Sinne des Privatbahngesetzes oder eine Straßenbahn handelt, fällt in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Betreffend die Frage der Finanzierung eines allfälligen Bundesanteiles nach dem Privatbahngesetz finden derzeit Gespräche auf Beamtenebene statt.

Zu 4.:

Der Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird insoweit beigeplichtet, als die Finanzierung von Straßenbahnprojekten nicht unter das Privatbahngesetz fällt. Gemäß § 20 Absatz 3 FAG 2001 gewährt das Bundesministerium für Finanzen den Gemeinden für Personennahverkehrs-Investitionen, das sind z.B. Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien, Autobusbahnhöfe, etc., eine Finanzausweisung.

Zu 5., 6. und 15. bis 20.:

Die Prüfung der Frage, ob eine Bundeszuständigkeit nach dem Privatbahngesetz vorliegt, ist Angelegenheit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Das Ergebnis ist insofern von Interesse, als eine allfällige Mitfinanzierung des Bundes an einer Regionalbahn ausschließlich nach den Bestimmungen des Privatbahngesetzes zu erfolgen hat.

Sollte es sich um ein Straßenbahnprojekt handeln, ergibt sich keine projektspezifische Zuständigkeit des Bundesministeriums für Finanzen, da die Angelegenheit im Finanzausgleichsgesetz abschließend geregelt und ein zusätzlicher Bundeszuschuss aus diesem Titel nicht zulässig ist.

Gemäß § 20 Absatz 3 Ziffer 1 und 2 FAG 2001 gewährt der Bund den Gemeinden für Personennahverkehrs-Investitionen eine Finanzausweisung im Ausmaß von 16,5 Mio. Euro jährlich und 2,5 % des Aufkommens an Elektrizitäts- und Erdgasabgabe des Zeitraums vom November des Vorjahres bis zum Oktober des jeweiligen Jahres.

Diese Finanzzuweisung ist wie folgt aufzuteilen:

- 1) 500.000 Euro und 0,075 % des Aufkommens an Elektrizitäts- und Erdgasabgabe sind für die Gewährung von Finanzzuweisungen für publikumsbestimmte, ortsfeste Einrichtungen an Knotenpunkten öffentlicher Kraftfahrlinien des Personennahverkehrs (Autobusbahnhöfe) bestimmt.
- 2) Der verbleibende Betrag von 16 Mio. Euro und 2,425 % des Aufkommens an Elektrizitätsabgabe und Erdgasabgabe ist für die Förderung von Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien bestimmt und kommt den Landeshauptstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern zugute.

Der Gemeinde Innsbruck kommen daher 8,7 % der Mittel zugute.

Weiters bestimmt der § 20 Absatz 3 Ziffer 3 FAG 2001, dass - sofern die unter Ziffer 1 angeführte Finanzzuweisung nicht zur Gänze ausgeschöpft wird - der verbleibende Betrag auf die in Ziffer 2 genannten Gemeinden nach den dort angeführten Hundertsätzen aufzuteilen ist.

Zu 7.:

Sollte sich der Bund an den Finanzierungskosten der Infrastruktur beteiligen, hat sich die Höhe des Anteils nach den auf Grundlage des Privatbahngesetzes zu erlassenden Richtlinien zu richten.

Zu 8.:

Sollte eine Finanzierungsbeitrag vereinbart werden, erfolgt die Finanzierung aus den Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu 9.:

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Bundesvoranschlags für 2004 war das vorliegende Projekt noch kein Gegenstand der Budgetverhandlungen.

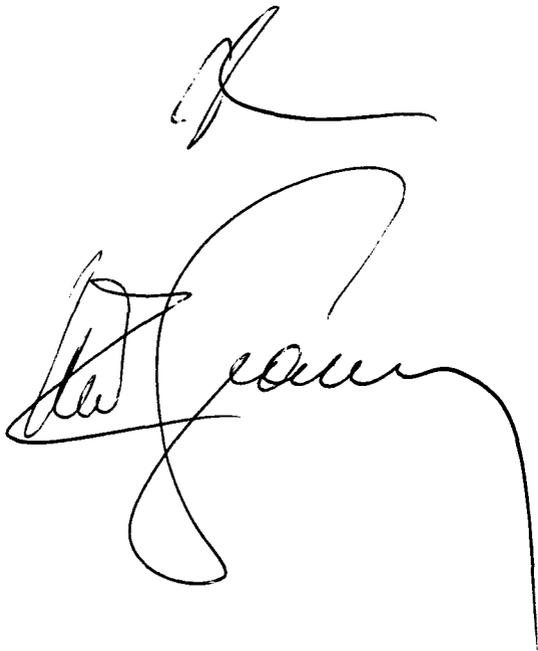
Zu 10.:

Zum jetzigen Zeitpunkt kann hierzu keine Aussage getätigt werden, da derzeit diesbezüglich noch Gespräche auf Beamtenenebene stattfinden.

Zu 11. bis 14.:

Dem Bundesministerium für Finanzen liegt bis dato kein Entwurf einer Richtlinie über die Gewährung der Finanzierungsbeiträge gemäß § 4 Ziffer 3 Absatz 1 und 2 Privatbahngesetz 2004 vor. Es kann daher auch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, wann diese Richtlinie beschlossen wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script. The signature is written in a fluid, connected style, with a prominent loop at the end.