

XXII. GP.-NR
1325/J
2004 -01- 2 1

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend finanzielle Krise der Privatbahnen durch fehlende Kontinuität bei der Privatbahnförderung des Bundes

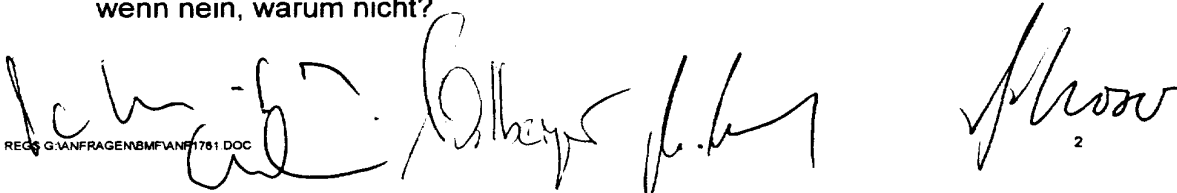
Seit 1999 war bekannt, dass das Privatbahngesetz Ende 2003 ausläuft. Bisher liegt für das Nachfolgegesetz nur ein Entwurf vor, ein Gesetzesbeschluß ist frühestens im März 2004 möglich, mit den Ländern akkordierte Förderungsrichtlinien sind zusätzlich nötig und ausständig. Die Mittel (soweit sie überhaupt zur Verfügung stehen, was angesichts der deutlich zum Ausdruck gebrachten Sparabsichten des Finanzministers in Frage steht) werden somit wie schon für 2003 auch für 2004 mit Sicherheit grob verspätet zur Auszahlung gelangen. Bereits der Abschluß des letzten Mittelfristigen Investitionsprogramms war mit über drei Jahren Verhandlungsdauer eine schwere Geburt, die in verspäteten bzw. überhaupt entfallenen Förderungen ihren Ausdruck findet. Nach Aussagen des BMVIT steht auch die Beschränkung der Förderung auf die Infrastruktur sowie die zwingende Kofinanzierung durch Länder und Gemeinden, obwohl letztere bereits durch die ÖBB-Reform und die fix vorgesehenen Kürzungen der Nahverkehrs-Mittel nach §§24 und 26 ÖPNRV-G beträchtliche Mehrkosten im Öffentlichen Verkehr zu gewärtigen haben.

Ein dramatisches Beispiel für die vom Bund mitverursachten Finanzprobleme im Privatbahnsektor ist die Linzer Lokalbahn AG, wo bis Ende 2003 die Jahresrate für 2003 in der Größenordnung von fast 1,8 Mio Euro trotz längst getätigter und finanzierter Investitionen ausständig war. Allein in Oberösterreich waren darüber hinaus noch weitere fast 1,5 Mio aus 2003 ausständig. Die Privatbahnen sind zwar dazu angehalten, zu investieren, um überhaupt Bundesförderungen erhalten zu können; da diese aber nicht bzw. nicht in zumutbarem Zeitrahmen erfolgen, schrumpft der finanzielle Spielraum der Unternehmen laufend. Die nötigen Zwischenfinanzierungen im Kreditweg nützen zwar nicht zuletzt regierungsnahen Großbanken, schaden aber der Finanzausstattung des ÖPNRV. Angesichts der mehrfach dokumentierten, beträchtlichen und auch vom Bund zu verantwortenden Investitionsdefizite über Jahre hinweg (vgl. die vom Finanzminister koordinierte Arbeitsgruppe und die Nationalratsentschließung anlässlich der ÖPNRV-G-Beschlußfassung) droht damit endgültig eine massive Gefährdung, finanzielle Kürzung und daher Verschlechterung der Situation des ÖPNRV betreffend den Beitrag der Privatbahnen. Von einer Förderung des ÖPNRV oder gar von der im Regierungsübereinkommen angekündigten Qualitätsoffensive kann so keine Rede sein. Im Gegenteil scheint zB bei der Linzer Lokalbahn AG durch das Verhalten des Bundes bereits die ordnungsgemäße Betriebsführung infragegestellt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wurde der langjährigen beiderseitigen Gepflogenheiten entsprechende Förderungsbetrag des Bundes für die Linzer Lokalbahn AG gemäß Privatbahngesetz für 2003 von 1,78 Mio Euro mittlerweile überwiesen? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?
2. Wurde bzw. wird dieser Betrag um die zwischenzeitlich angefallenen Finanzierungskosten des Unternehmens erhöht, und wenn nein, warum nicht?
3. Wieso ist die Aufbringung der nach dem Privatbahngesetz vorgesehenen Fördermittel offenbar enorm schwierig, wenn es doch zugleich beispielsweise kein Problem ist, in Wahlkampfzeiten im FPÖ-Sympathisantenkreis Mittel in Millionenhöhe aus dem für die Koralmbahn vorgesehenen Budget zweckentfremdet in Straßenbauprojekte des Landes Kärnten umzulenken?
4. Welche anderen Förderungsbeträge des Bundes für 2003 nach dem Privatbahngesetz wurden den Privatbahnunternehmen Österreichs wann überwiesen?
5. Welche weiteren Überweisungen für 2003 sind für wann vorgesehen?
6. Fand eine Abstimmung mit Ihrem Haus statt, bevor das Schreiben des BMVIT an die Linzer Lokalbahn AG vom 12.11.2003, Zl. 280.511/5-II/FC/03, erging, oder gab es anderweitige Anregungen o.ä. Ihres Hauses, die Auslöser dieses Schreibens waren?
7. Teilen Sie die in diesem Schreiben verwendete wettbewerbs- und beihilfenrechtliche Argumentation, und wenn ja, auf welcher Grundlage?
8. Was im einzelnen sind die Gründe für die bei weitem nicht zeitgerechte Überweisung des erwähnten Betrags für 2003 an die Linzer Lokalbahn AG?
9. Können Sie ähnliche Vorkommnisse zulasten des Investitionsverhaltens und damit der Angebotsqualität im Privatbahnbereich für 2004 ausschließen, wenn nein, warum nicht?
10. In welcher Weise wird künftig seitens des Bundes die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Privatbahnen erfolgen?
11. Werden Sie im Rahmen des neuen Privatbahngesetzes Gleichbehandlung zwischen den ÖBB und den Privatbahnen in der Frage der Zuschussleistung für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur herstellen, und wenn nein warum nicht?
12. Können Sie die in Ihrer Stellungnahme im Begutachtungsverfahren zum neuen Privatbahngesetz angedeuteten Kürzungen der nach dem Privatbahngesetz zur Verfügung gestellten, infolge der jahrelangen Deckelung ohnedies real schrumpfenden Mittel a) für 2004, b) für die Folgejahre quantifizieren und begründen?
13. Welchen Ausgleich für die Refundierung der Bus-Maut im Bundesstraßennetz aus bestehenden Mitteln zur Förderung des ÖPNRV, die de facto eine Einschränkung des Spielraums für Angebotsausweitungen darstellt, sehen Sie für Folgejahre vor?
14. Werden die Mittel nach den §§ 24 und 26 ÖPNRV-G a) 2004, b) 2005 in zumindest unveränderter Höhe gegenüber 2003 zur Verfügung stehen, und wenn nein, warum nicht?


REG-G:ANFRAGEN/BMF/ANF1751.DOC