

---

**2808/J XXII. GP**

---

Eingelangt am 31.03.2005

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Anfrage

der Abgeordneten Steier  
und GenossInnen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Finanzierungslücke im Nahverkehr und geplante ÖPNV-Reform 2005

Das Regierungsprogramm sieht eine „Qualitätsoffensive im öffentlichen Nahverkehr“, die „qualitative Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs mit allen Vertragspartnern“ sowie eine „Effizienzsteigerung u.a. durch Verstärkung des Bestellprinzips“ vor.

Eine adäquate Dotierung des Nahverkehrs - und hier vor allem des sog. Bestellerverkehrs gemäß §§ 24 (2) und 26 (3) ÖPNRV-Gesetz - dürfte allerdings keinen Schwerpunkt dieser Qualitätsoffensive darstellen:

Auf Basis der §§ 24 (2) und 26 (3) ÖPNRV-Gesetz (BG über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs) fördert der Bund zusätzliche Verkehre mit bis zu 50%; jährlich sind dafür zumindest 7,2 Mio € zur Verfügung zu stellen; weitere Mittel nach Maßgabe der budgetären Bedeckung. *„Bis zum Jahr 2002 standen dem Verkehrsressort in Entsprechung des betreffenden Bundesvoranschlags (BVA) EUR 14,534 Mio. zur Verfügung, womit mit bei der Anzahl der eingereichten Anträge das Auslangen gefunden werden konnte. Im BVA für die Jahre 2003 und 2004 standen dem ho. Ressort auf Grund von massiven Kürzungen im vom Nationalrat beschlossenen Budget hingegen nur noch rd. EUR 7,2 Mio. zur Verfügung“.* (1980/AB-BR/2004)

Für das Jahr 2004 wurden letztendlich 11,1 Mio € für diese Bestellerförderungen zur Verfügung gestellt. *„Unter der Voraussetzung einer gleichbleibenden Budgetierung und eines weiteren Ansteigens der Förderanträge muss die Förderquote jedoch ab 2005 auf den Prozentsatz von einem Drittel herabgesetzt werden“* (1980/AB-BR/2004). Ab 2005 soll eine Höchstförderquote von 33,3% auch für sämtliche laufenden Projekte gelten.

Im Bundesvoranschlag für 2006 sind für zusätzliche Verkehrsdienste an die Länder und Gemeinden 7,1 Mio € (wie 2005) veranschlagt; diese Budgetierung wird angesichts steigender Aufwendungen kaum dazu beitragen können, zur angestrebten „Qualitätsoffensive“ beizutragen.

Auch der Rechnungshof hat in einem Bericht die wesentlich geringere Dotierung für die Bestellerförderung als im ÖPNRV-G 1999 vorgesehen bemängelt. „Die ursprüngliche Zielsetzung einer merkbaren Forcierung öffentlicher Verkehrssysteme wurde damit nicht erreicht“.

Das ÖVP-Konzept zur ÖPNV-Reform 2005 mit der geplanten stärkeren Regionalisierung des Nahverkehrs sieht im wesentlichen die Übertragung der Bestellfunktion im ÖPNV an Länder und Gemeinden vor. Die vorgesehene Bündelung aller Finanztransfers über den Finanzausgleich auf Mittelbasis des Jahres 2003 wird von ExpertInnen als Rückzug des Bundes aus seiner Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr gesehen. In der Folge könnte den PendlerInnen noch weniger Nahverkehrsangebot zu noch höheren Preisen drohen. Medienberichten zufolge haben derzeit auch die Länder wenig Freude mit dem im Rahmen des Alpbach-Prozesses von der ÖVP vorgestellten Modell einer ÖPNV-Reform 2005 .

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

### **Anfrage:**

1. Die Mittel für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden sind mit 7,1 Mio € für 2006 genauso hoch veranschlagt wie 2005. Wie Sie selbst in 1980/AB-BR/2004 ausgeführt haben, wurden für das Jahr 2004 trotz ursprünglich geringerer Budgetierung durch interne Umschichtungen letztendlich 11 Mio € für diese Bestellerförderungen zur Verfügung gestellt. Dies beweist den dringenden Bedarf einer entsprechend hohen Dotierung - in jedem Fall über dem gesetzlichen Auftrag von 7,2 Mio. €. Welche Aktivitäten gedenken Sie zu setzen, um die Mittel für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden adäquat zu dotieren?
2. Bereits im Budget 2000 waren 7,2 Mio € für zusätzliche Verkehrsdienste der Länder und Gemeinden vorgesehen. Warum erfolgte seitens Ihres Ressorts keine Initiative, diesen Wert zumindest zu valorisieren?
3. Wird es 2005 erneut zu einer Erhöhung der für die Bestellerförderung budgetierten Mittel durch Umschichtungen kommen? Wen ja, in welchem Ausmaß?
4. Welche Schritte haben Sie gesetzt, um bei den Verhandlungen des Budgets 2006 zusätzliche Dotierungen für die verkehrspolitisch sinnvollen und von den Ländern und Gemeinden auch gut angenommenen Förderinstrumentarien der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 ÖPNRV-G zu erzielen?
5. Wie wird sich die Herabsetzung der Höchstförderquote im Bestellerverkehr auf 33,3% ab 1.1.2005 auf bestehende Projekte auswirken? Hat Ihr Ressort Regelungen getroffen, welche Verkehrsunternehmen bei eingeschränkten Fördermitteln gefördert werden?
6. Der Rechnungshof hat empfohlen, zwecks Planungssicherheit mehrjährige Förderungszusagen für die Bestellerförderung vorzusehen. Wird daran gearbeitet? Wenn ja, für welche Länder/Gemeinden/Verkehrsunternehmen soll es mehrjährige Förderungszusagen geben?

7. Wie haben sich die Fahrgastzahlen und Beförderungsleistungen in den einzelnen Verkehrsverbundorganisationen seit Einführung des ÖPNRV-G 1999 bis 2004 entwickelt?
8. Wie haben sich der Modal-Split und die Wegekostenanteile 1999-2004 entwickelt?
9. Der Rechnungshof hat die Refundierung der Autobahnmaut an Busunternehmer aus diesem Ansatz als Benachteiligung des Schienennahverkehrs kritisiert. Welche Konsequenzen wird diese Kritik in Ihrem Ressort auslösen?
10. Sie haben in der schriftlichen Beantwortung von Fragen im Budgetausschuss vom 27.10.2004 als Konsequenz der Rechnungshofkritik an der Nahverkehrspolitik die Verstärkung der Kontrollen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie Einsetzung einer Arbeitsgruppe bei StS Kukacka angekündigt. In welcher Form wurden die Kontrollen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen verstärkt?
11. Wer sind die Mitglieder der bei StS Kukacka eingesetzten Arbeitsgruppe? Wie oft hat diese Arbeitsgruppe bisher getagt? Was sind die wesentlichsten Resultate der Sitzungen?
12. Das im Rahmen des Alpbach-Prozesses 2004 vorgestellte Papier „Mobilität.steuern“ sieht u.a. vor, alle Finanztransfers im ÖPNV im Rahmen des Finanzausgleiches zu bündeln, eine Leistungsbestellung durch die Länder und die Übergabe der Bestellerfunktion vom Bund an die Länder vorzusehen. Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen mit den Ländern zur ÖPNV-Novelle 2005?
13. Welcher Aufteilungsschlüssel ist für die Mittelzuweisungen vorgesehen?
14. Es ist zu befürchten, dass bei Umsetzung dieses Konzeptes die Finanzierung der Infrastruktur für Landesschienenstrecken nicht mehr sichergestellt sein könnte. Wie wollen Sie dem vorbeugen? Wie soll sichergestellt werden, dass Nebenbahnen nicht eingestellt und durch Busse ersetzt werden?
15. Ein Resultat der geplanten Veränderung der Schieneninfrastruktur könnte zu neun unterschiedlichen Regelwerken bezüglich der Landesschienenstrecken führen. Welche Koordinationsmechanismen sollen verhindern, dass es zu neun unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen und daher unter Umständen zu neun miteinander nicht koordinierten Verkehrskonzepten kommt?
16. In welche Zuständigkeit werden länderübergreifende Nahverkehre fallen?
17. In welcher Form will der Bund bei Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes 2005 bundesweit gültige Definitionen von Qualität und Mindestumfang im öffentlichen Verkehrsangebot sicherstellen?