
2838/J XXII. GP

Eingelangt am 06.04.2005

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

Anfrage

der Abgeordneten Eder

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die geplante Reform des Nahverkehrs in Österreich

Von Ihrer, insbesondere aber von der Seite von Staatssekretär Helmut Kukacka, wurde nach den katastrophalen Rechnungsrohberichts über die Finanzierung und Organisation des Nahverkehrs wiederholt eine Reform des Nahverkehrs eingemahnt. Offensichtlich soll dabei vor allem eine Übertragung der Finanzmittel zur Finanzierung des Nahverkehrs auf die Länder ein Kernstück der Reform darstellen. Dazu finden derzeit Expertengespräche mit den Bundesländern statt, wobei von Seiten der Bundesländer sehr wohl auch Bedenken an Reformüberlegungen Ihres Hauses sichtbar werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen in diesem Zusammenhang nachstehende

Anfrage:

1. In welchem Stadium befinden sich derzeit die Gespräche mit den Bundesländern?
2. Bis wann ist mit der Vorlage eines entsprechenden Gesetzes zur Nahverkehrsreform zu rechnen?
3. Wird es zu einer Kürzung der Finanzmittel für den Nahverkehr insgesamt kommen und damit zu einer Qualitätsverschlechterung?
4. Auf Basis welcher Kompetenzzuteilung in der Bundesverfassung wird den Ländern die Zuständigkeit im ÖPNRV überlassen? Welche Kompetenzen leiten sich daraus für die Länder ab und sind diese ausreichend, um den Rückzug des Bundes aus diesem Bereich zu ersetzen?

5. Der Rechnungshof kritisiert in seinem Rohbericht, dass der Bund seine Verantwortung aus dem ÖPNRVG 1992 nicht wahr genommen hat. Ist ein Rückzug aus der Verantwortung die adäquate Methode, auf diese Kritik zu reagieren?
6. Auf welche Art plant der Bund die Integration des Bahn-Fernverkehrs in die Verbünde, oder ist eine solche von Seiten des Bundes nicht vorgesehen? Wer trägt politisch die Verantwortung dafür, dass Pendler mit Verbundkarten keine IC- und EC-Züge mehr benutzen dürfen?
7. Auf welche Art plant der Bund die Bereitstellung von landesgrenzenübergreifenden Verkehren? Wie ist eine eventuelle Vergabe EU-rechtskonform möglich und von wem?
8. Mit welchen Finanzmitteln in wessen Verantwortung sind größere Erhaltungs- und Bauinvestitionen im geplanten Landesschienennetz durchzuführen? Welchen Zustand haben die geplanten Landesschienenstrecken und wann sind wo welche größeren Erhaltungs- und Bauarbeiten notwendig? Sind die Länder über diesen Zustand informiert und bekommen sie an den Investitionsbedarf angepasste Dotierungen? Wo sind diese Erhaltungsarbeiten derzeit budgetiert und in welcher Höhe?
9. Wer hat die in den nächsten Jahren die Kosten der steigenden IBE (Schienenmaut) zu tragen und werden die Betroffenen dafür kompensiert? Welche zusätzlichen Kosten kommen auf welche zukünftigen Aufgabenträger zu und sind diese darüber informiert?
10. Die IBE ist betragmäßig fixiert. Eine Rücknahme bestellter Leistungen auf der Bahn und eine Stilllegung von Streckenteilen erhöht daher anteilig die Kosten für Bestellungen im ganzen restlichen Land. Wie gedenkt der Bund einen Stilllegungswettbewerb des einen Landes auf Kosten des anderen zu verhindern? Haben die Länder die steigenden Kosten aus der Stilllegung einzelner Strecken selbst zu tragen oder werden ihnen diese Kosten ersetzt und von wem?
Hintergrund: Derzeit tragen die ÖBB praktisch das Gesamtrisiko an der IBE, da diese als feste Summe an den Bund abgeliefert werden muss. Die ÖBB werden diese auf ihre Auftraggeber (Länder für gemeinwirtschaftliche Leistungen, Fahrgäste im Fernverkehr) abwälzen. Damit kommt ein verhängnisvolles Gefangenendilemma zum Tragen: Jedes Land hat den Anreiz zum Stilllegen, denn der IBE-Ausfall wird von allen Ländern gemeinsam getragen.
11. Auf Basis welcher Rechtsgrundlage soll das ÖBB-Betriebspersonal an die zu schaffenden Landes-Infrastruktur-Betriebs-Gesellschaften verliehen werden? Ist dazu

eine Zustimmung der Betroffenen erforderlich? Wenn die Länder nur einen Teil des ÖBB-Personals übernehmen (oder nur ein Teil des ÖBB-Personals wechselt), wer übernimmt die Kosten und die politische Verantwortung für den Abbau des ÖBB-Personals? Wer trägt die Risiken arbeitsrechtlicher Auseinandersetzungen um das Personalleasing? Plant die Bundesregierung die Änderung des AÜG oder gesetzliche Eingriffe ins ÖBB-Dienstrecht?

12. Schienenverkehr kostet viermal soviel wie Busverkehr. Dies hat systembedingte Gründe, aber auch fehlende Anlastung externer Kosten und Ungleichbehandlung zwischen Straßen- und Schienenmaut. Gleichzeitig hat die Bahn in den letzten Jahren Fahrgäste leicht gewonnen, während der Bus massiv Fahrgäste verloren hat. Wie will der Bund sicher stellen, dass die Länder unter Budgetdruck (siehe IBE-Steigerungen, siehe Stilllegungswettbewerb, siehe Investitionen in Regionalverkehrsnetz, siehe fehlende Indizierung der übertragenen Bundesmittel) nicht trotzdem Bahn durch Bus ersetzen und damit den einzigen erfolgreichen Verkehrsträger im ÖPNV zusätzlich schwächen?
13. Ist im Zuge der Regionalisierung der Finanzmittel auch die Regionalisierung der FLAF-Mittel geplant? Nach welchem Schlüssel? Wie soll dies gesetzlich verankert werden? Werden dies für die Länder „frei verfügbare“ Mittel und Können unter Umständen den Anspruchsberechtigten BürgerInnen (SchülerInnen, Lehrlinge, Senioren) auf Landesebene diese Mittel durch Umschichtungen in andere Leistungen ganz oder teilweise entzogen werden? Bleibt das Recht auf Schüler- und Lehrlingsfreifahrt als Recht bestehen? Wenn keine Verlängerung vorgesehen ist: Wie sollen die FLAF-Gelder in Zukunft abgerechnet werden?
14. Berücksichtigt das Reformvorhaben den voraussichtlich Mitte April vorgestellten Entwurf für eine Nachfolgeregelung der EU-Verordnung 1191/69? Wie berücksichtigt das BMVIT die dort vermutlich enthaltene marktorientierte Direktvergabe an „In-House-Unternehmen, sofern diese nicht außerhalb des Territoriums der zuständigen Behörde tätig sind“? Wie ist eine Direktvergabe der Länder an überregionale Verkehrsanbieter überhaupt möglich? Wenn dies nicht möglich ist, wie will der Bund die Interaktion von zwei oder mehreren Bahnunternehmen im teilweise überlasteten Streckennetz mit knappen Umsteigezeiten gewährleisten?
15. Wenn die Länder die „zuständigen Behörden“ im Sinne des ÖPNRVG und der VO 1191/69 sind, welches Land ist die zuständige Vergabebehörde für den Großraum

Wien?

16. Welche quantitativen Ziele setzt sich der Bund beim ÖV-Modal Split bei der Reform? Welche wissenschaftlichen Studien belegen, dass die vorgelegten Maßnahmen auch geeignet sind, dieses Ziel zu erreichen? Welche Konsequenzen wird der Bund ziehen, wenn die geplante Reform nicht das gewünschte Ergebnis erzielt? In welchen Abständen sind Evaluierungen der Reform geplant?
17. Welche Auswirkungen auf die ArbeitnehmerInnen im Verkehrsbereich wird zunehmender Ausschreibungswettbewerb haben? Sind diese Auswirkungen intendiert, in Kauf genommen oder sind Gegenmaßnahmen geplant?