

4105 J

30. März 2006

## Anfrage

der Abgeordneten DDr. Erwin Niederwieser und GenossInnen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend „Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs“

Trotz mehrmaliger, deutlicher Ablehnung durch die Landeshauptleute-Konferenz scheint das Verkehrsministerium auf einem Konzept zur vollständigen Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs zu bestehen. Nach den am 30.8.2005 vorgelegten Plänen plant die Bundesregierung die Streichung des §7 ÖPNRVG, in dem diese Verantwortung fest geschrieben ist. Stattdessen sollen die Länder die Aufgabe zur Bereitstellung einer „flächendeckenden Verkehrsversorgung“ übernehmen. An Mitteln würde der Bund den Ländern nur die auf Basis 2003 indizierten Mittel zur Verfügung stellen. Das bedeutet de facto ein Einfrieren der schon jetzt zu knappen Mittel und das Aufbürden einer größeren Last auf die Länder, als der Bund jemals getragen hat.

Auch Teile der Eisenbahninfrastruktur sollen den Ländern übergeben werden. Das Ergänzungsnetz und bestimmte Teile des Kernnetzes, die überwiegend regionale Bedeutung haben, sollen den Ländern übertragen und zu Landesschienenstrecken werden. Davon betroffen sind österreichweit rund 37% aller Netzkilometer. Der Öffentliche Verkehr steht österreichweit am Scheideweg: Die Mittel zu seiner Finanzierung sind durch den schleichenden Rückzug des Bundes weitgehend erschöpft. Gleichzeitig kommt aber massiver Investitionsbedarf auf uns zu, sowohl bei der Bestellerförderung als auch bei der Regionalbahninfrastruktur.

Ein Verlagern dieser Finanzierungslasten auf die Länder ist für diese vermutlich nicht leistbar und führt unweigerlich zu Stilllegungen von Regionalbahnstrecken, Umstellung auf den Bus, aber gleichzeitig langfristig zur Ausdünnung des gesamten ÖPNV-Systems.

Neben diesen Plänen hat die Vollversammlung der Tiroler Arbeiterkammer am 18. 11. 2005 auch das Fehlen einer überregionalen Kompetenz im Regionalverkehr bemängelt. Große Pendlerströme überschreiten schon jetzt die Landesgrenzen. Eine vollständige „Verländerung“ der Personenverkehrskompetenzen auf die Länder zwingt die Pendlerinnen, noch stärker auf das Auto auszuweichen. Das Pendeln mit dem Auto statt mit öffentlichen Verkehrsmitteln belastet auch die verfügbaren Haushaltseinkommen mit mehr als 1000 Euro pro Jahr.

Tirol hat zwar wenig Landesgrenzen überschreitenden Pendlerverkehr, könnte aber seine gute Verkehrsanbindung nach Westen und Osten zunehmend verlieren. Wenn die Strecke Lindau-München elektrifiziert ist, fährt die ÖBB günstiger und schneller über Deutschland nach Vorarlberg. Bereits jetzt stark gefährdet ist die Anbindung über Kitzbühel an Salzburg. Tirol hat außerdem zusätzliche Nahverkehrsprojekte von insgesamt 16,8 Mio. Euro auf der Wunsch- und Warteliste – insbesondere die

Regionalbahn Hall-Völs, für die es bei einer Realisierung der Pläne der Bundesregierung möglicherweise gar keine Co-Finanzierung des Bundes mehr geben würde.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage:

- 1) Sind die oben dargestellten Pläne des Verkehrsministeriums weiterhin aufrecht, die einen weitgehenden Rückzug des Bundes aus seinen Aufgaben für den öffentlichen Personennahverkehr vorsehen?
- 2) Mehr als ein Drittel der Eisenbahninfrastruktur soll „Landesschienenstrecke“ werden: Wie lautet die exakte Auflistung der Teile des Kern- und Ergänzungsnetzes, die in Länderverwaltung überführt werden sollen?
- 3) Gibt es dazu bereits Finanzierungspläne seitens der Länder?
- 4) Wie hoch ist die Zahl der Arbeitsplätze, die durch die Verlängerung verloren gehen wird?
- 5) Befürchten Sie durch die zu erwartende Kompetenzaufsplitterung auf Länder und Bund keinen Qualitätsverlust für den flächendeckenden öffentlichen Personennahverkehr?
- 6) Welche Pläne für eine überregionale Koordinierung gibt es, angesichts der Tatsache, dass PendlerInnen den öffentlichen Personennahverkehr auch Ländergrenzen überschreitend nutzen?
- 7) Mit welcher durchschnittlichen Verteuerung müssen BerufspendlerInnen nach einer Umsetzung des geplanten Konzepts rechnen?
- 8) Können Sie ausschließen, dass ein Verlagern der Finanzierungslasten vom Bund auf die Länder zur Schließung von Regionallinien führen wird, weil die Länder der zusätzlichen Finanzierungsbelastung nicht gewachsen sind?
- 9) Welche Maßnahmen zur Attraktivierung und Modernisierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind seitens des Ministeriums in nächster Zukunft geplant?
- 10) Wird die Bundesregierung ihre Aufgabe zur Co-Finanzierung von zusätzlichen Verkehren nach § 24 und 26 ÖPNRVG einhalten?
- 11) Welche konkreten Zusagen oder Abkommen bestehen zwischen Bund und Land Tirol hinsichtlich der Finanzierung der Regionalbahn Hall-Völs?

