

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Gerechtigkeit bei der Bundes-Mitfinanzierung von Öffi-Infrastruktur durch ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen“

Der Bund finanziert seit langem den Wiener U-Bahn-Bau durch einen Beitrag in Höhe von immerhin gut 109 Mio Euro pro Jahr mit. Dieser Mitfinanzierung des Bundes für Wien steht keine entsprechende Mitfinanzierung für andere Städte bzw. Ballungsräume gegenüber, was den Ausbau der teuren schienen- bzw. oberleitungsgebundenen ÖPNV-Infrastruktur betrifft. Bereits seit vielen Jahren wird dies seitens anderer Städte etwa im Weg des Städtebunds kritisiert. Neben Ausbauprojekten für Straßenbahn- und O-Bus-Netze geht es dabei insbesondere um StadtRegionalBahn-Projekte, die eine kundenfreundliche Durchbindung zwischen innerstädtischen Straßenbahnnetzen und Schienenstrecken ins Umland nach dem erfolgreichen und vielzitierten „Karlsruher Modell“ ermöglichen, das international mittlerweile vielfach erfolgreich aufgegriffen wurde und sowohl im Raum Innsbruck umgesetzt werden soll als auch zB in Graz oder Salzburg intensiv diskutiert wird.

Auch in Wien selbst gibt es – jedenfalls seitens der nicht der Tiefbaulobby nahestehenden Oppositionsparteien – immer wieder Hinweise darauf, dass mit einer Verwendung zumindest eines Teils der heute vom Bund in den U-Bahn-Ausbau gesteckten Gelder für weniger aufwendige und zugleich rascher wirksame Ausbauten im Straßenbahnnetz ein größerer Nutzen bei geringeren Kosten erzielt werden könnte. Zugleich gab es in letzter Zeit auch vermehrt politische Äußerungen in Richtung von StadtRegionalBahn-Projekten („Flitzer“ u.dgl.) im Großraum Wien.

Die Grünen haben aus diesen Überlegungen bereits in der Vergangenheit ein „Straßenbahnfinanzierungsgesetz“ angeregt, bislang gab es dafür aber noch keine Mehrheit des Gesetzgebers.

Verkehrsminister Faymann hat hier nun im Vorfeld des Klimagipfels 2008 klare Worte gesprochen: „Es war richtig, dass der Bund sich mit 50% am Bau der Wiener U-Bahn beteiligt hat, aber die anderen Städte haben natürlich dasselbe Recht.“ Dabei sei zuvorderst der Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu forcieren. Alle Städte in Österreich hätten dafür Konzepte in der Tischlade, es fehle aber die Finanzierung. „Wir werden daher den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in den Ballungsräumen jetzt massiv unterstützen.“ (vgl. Ministerratsfoyer-Auftritt Bm Faymann/BM Pröll am 16.4.2008; APA-OTS148, 16.4.2008, Die Presse 17.4.2008 u.a.)

Dieser Einschätzung des Verkehrsministers sollte neben den erforderlichen Mitteln auch die nötige rechtliche Grundlage zur Seite gestellt werden, die zugleich auch die heute dem Wiener U-Bahn-Ausbau zugute kommenden Bundeszahlungen inhaltlich klarer fundiert, aber auch österreichweit dem „Erfinden“ von teuren U-Bahn-Projekten als Rechtfertigung für das Abholen von Bundesgeldern einen Riegel vorschiebt.

Es sollte daher ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen“ entwickelt werden, das

- die übrigen städtischen Großräume mit schienen- bzw. oberleitungsgebundenen Nahverkehrsmitteln mit Wien gleichstellt, wie von BM Faymann angeregt,

- eine Mitfinanzierungsverantwortung für die entsprechend aufwendigen Netzausbauten bei Straßenbahn und O-Bus sowie für StadtRegionalBahn-Projekte ähnlich der derzeitigen Regelung für den Wiener U-Bahn-Ausbau einführt,
- die derzeitige Bundes-Kofinanzierung des Wiener U-Bahn-Ausbaus für Straßenbahnprojekte sowie StadtRegionalBahn-Projekte im Raum Wien öffnet,
- gegebenenfalls auch unterirdisch zu führende Teilstrecken von Straßenbahn- oder StadtRegional-Bahn-projekten unterstützt, keinesfalls jedoch weitere österreichische Städte zu unwirtschaftlichen, teuren „Voll-U-Bahn-Projekten“ als Voraussetzung für die Gewährung von Bundes-Kofinanzierung zwingt oder ermuntert.

Derzeit ist nur ein Teil dieser Projekte aus unterschiedlichen Töpfen der zersplitterten „Öff-Finanzierung-Landschaft“ finanzierungsfähig, wobei es bislang keine Vergabe nach vorher (!) festgelegten sachlichen Kriterien, sondern eine solche per „Einzelfalls-Kuhhandel“ gibt, StadtRegionalBahn-Projekte sind überhaupt nur nach komplexen Einzelfall-Abmachungen „ums Eck“ unterstützungsfähig.

Als sachliche Kriterien wären der „verkehrliche Nutzen“ (vgl. Deutschland), der Stand der Baureife, die Mitfinanzierungsbereitschaft durch Stadt/Gemeinden und Land und der Beitrag zur Reduktion des städtischen/regionalen CO₂-Ausstoßes geeignet.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen“ zu entwickeln, das

- die übrigen städtischen Großräume mit schienen- bzw. oberleitungsgebundenen Nahverkehrsmitteln mit Wien gleichstellt;
- eine Mitfinanzierungsverantwortung für die entsprechend aufwendigen Netzausbauten bei Straßenbahn und O-Bus sowie für StadtRegionalBahn-Projekte ähnlich der derzeitigen Regelung für den Wiener U-Bahn-Ausbau einführt;
- die derzeitige Bundes-Kofinanzierung für den Wiener U-Bahn-Ausbau für Straßenbahnprojekte in Wien sowie StadtRegionalBahn-Projekte im Raum Wien öffnet;
- gegebenenfalls auch unterirdisch zu führende Teilstrecken von Straßenbahn- oder StadtRegional-Bahn-projekten unterstützt, keinesfalls jedoch weitere österreichische Städte zu unwirtschaftlichen, teuren „Voll-U-Bahn-Projekten“ als Voraussetzung für die Gewährung von Bundes-Kofinanzierung zwingt oder ermutigt;
- bei der Mittelvergabe auf vorher festgelegte sachliche Kriterien, wie den „verkehrlichen Nutzen“ (vgl. Deutschland), den Stand der Baureife, die Mitfinanzierungsbereitschaft durch Stadt/Gemeinden und Land und den Beitrag zur Reduktion des städtischen/regionalen CO₂-Ausstoßes, abstellt.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.