

# ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

10. Juli 2008

der Abgeordneten Schatz, Dr. Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend zügige Umsetzung des Salzburger Stadtregionalbahn-Projekts und entsprechende Bundes-Kofinanzierung

Die hohen Spritpreise und Möglichkeiten, diesen zu begegnen, sind dieser Tage in aller Munde. Aus der Treibstoffbesteuerung werden beträchtliche Einnahmen erzielt, die mit der Erhöhung der Mineralölsteuer Mitte 2007 weiter gestiegen sind. Nur ein kleiner Teil dieser Einnahmen wird im Rahmen der jüngst beschlossenen Erhöhung der Pendlerpauschale ausgegeben, was wegen der derzeitigen steuerlichen Gestaltung der Pendlerpauschale den untersten Einkommensschichten nichts nützt. Ein weiterer kleiner Teil kommt über Ertragsanteile den Ländern für Klimaschutz zugute. Der große Rest der Einnahmen versickert zu einem wesentlichen Teil im Budget.

Die Erfordernisse des Umwelt- und des Klimaschutzes sprechen bereits seit langem für den Öffentlichen Verkehr, der Ausbau hinkt dieser Erkenntnis bisher bundesweit weit hinterher. Mobilität wird aber infolge der hohen und absehbar weiter steigenden Öl- und damit Treibstoffpreise zunehmend auch ein soziales Problem. Nachdem fast alle ExpertInnen in diesem Bereich einig sind, dass die Erdölpreise in den nächsten Jahren keinesfalls sinken, sondern eher noch steigen werden, wird sich diese Entwicklung massiv verstärken – von den Grenzen der Ressourcen einmal ganz abgesehen. Menschen mit geringem Einkommen können sich Autofahren einfach nicht mehr leisten, der Ausbau der Alternativen zum Individual-Kfz ist daher auch aus sozialpolitischen Gründen dringend nötig. Daher muss die Politik darauf achten, dass der öffentliche Verkehr rasch eine echte Alternative zum PKW wird – sowohl was Menge und Qualität des Öffi-Angebots als auch was die Kosten betrifft. Die Einnahmen, die im Zusammenhang mit Treibstoffen entstehen, müssen unbedingt für die Finanzierung dieser „leistbaren Mobilität für alle“ verwendet werden.

Seit vielen Jahren wird das Projekt einer „StadtRegionalbahn“ oder „RegionalStadtbahn“ für Salzburg diskutiert. Ein derartiges Projekt soll die prekäre Verkehrssituation im Salzburger Innenstadtbereich grundlegend entschärfen und das Angebot für Pendlerinnen und Pendler im Salzburger Zentralraum weiter verbessern.

Die Dringlichkeit des weiteren Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs im Salzburger Zentralraum steht außer Streit. Das Individualverkehrsaufkommen ist bereits an die Grenzen des Bewältigbaren gestoßen und behindert nicht zuletzt den umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr mit O-Bussen durch Stauerscheinungen. Maßgebliche Landespolitiker sprechen vom drohenden Verkehrsinfarkt.

In Salzburg versuchen Stadt- und Landesregierung seit mehreren Jahren mit mehr oder weniger großem Engagement für die Verlängerung der Lokalbahn Geld locker zu machen. Die Gesamtbaukosten werden etwa € 360 Mio. betragen, der Anteil des Bundes ist nur mit 50% zu erwarten, 80% wären realistisch gesehen für eine zügige Umsetzung erforderlich. Aus Einnahmen wie zB der Mineralölsteuer wäre nicht nur die Salzburger Stadtregionalbahn finanzierbar, sondern bundesweit dringend notwendige Nahverkehrsprojekte.

Es besteht bereits seit einigen Jahren Einigkeit zwischen Land und Stadt Salzburg über die bevorzugte Variante einer solchen Stadtregionalbahn, diese Trasse wird auch bereits von Bebauung freigehalten. Ebenfall unterstützend äußerte sich der Verkehrsminister als zuständiges Mitglied der Bundesregierung bei einem Treffen mit Landes- und Stadtvertretern

im März 2008 in Salzburg, er wies jedoch wegen der begrenzten Fördermittel nach dem Privatbahngesetz auf die erforderliche Sonderprojektfinanzierung hin, für welche die Zustimmung des Finanzministers erforderlich sei.

Der Verkehrsminister wies anlässlich des Salzburger Treffens weiters darauf hin, dass es in allen städtischen Ballungsräumen Konzepte für den Öffentlichen Nahverkehr gäbe. Dabei handelt es sich in mehreren Fällen wie in Salzburg um infrastrukturell aufwendige Großprojekte mit schienengebundenen Verkehrsmitteln, die mit den vorhandenen finanziellen Instrumenten des Bundes (abseits des mit 50% kofinanzierten Wiener U-Bahn-Baus) nicht bedeckbar sind. Leider hat die Bundesregierung es bisher trotz dieser Sachlage verabsäumt, eine geeignete gesetzliche Grundlage für die Bundes-Mitfinanzierung dieser Projekte zu schaffen, was sich nach dem Raum Innsbruck nun auch im Raum Salzburg als Hindernis einer zukunftsfähigen Verkehrslösung entpuppt.

Eine Verwendung von Mitteln zB der Mineralölsteuer für die Finanzierung des Salzburger Stadtregionalbahn-Projekts macht systematisch und auch verteilungspolitisch Sinn. Die dem Land über den Finanzausgleich zufließenden MÖSt-Anteile werden bereits in den ebenfalls unumgänglichen Auf- und Ausbau eines Schnellbahnsystems im Großraum Salzburg und in die wegen einseitigen ÖBB-Rückzugs nötig gewordene Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbahn im Pinzgau investiert. Landes- und Gemeindemittel stehen daher für eine Stadtregionalbahn Salzburg derzeit nur in unzureichender Höhe zur Verfügung.

Zielsetzung für eine rasche Umsetzung muss es sein, so bald wie möglich einen Planungsvertrag abzuschließen. Die Kosten der baureifen Planung werden derzeit auf etwa 16 bis 18 Mio Euro geschätzt. Stadt und Land haben ab 2009 bereits erste Teilbeträge dafür budgetiert. Eine 50-bis-80%-Kofinanzierung aus dem Bundesbudget – in der Lastenverteilung zumindest der seit vielen Jahren üblichen 50%-Kofinanzierung des Wiener U-Bahn-Baus entsprechend – und die Zurverfügungstellung von Bundesmitteln für einen rascher Start von Phase 1 des Projekts wäre nötig und sicherzustellen. Dies würde nicht zuletzt dem öffentlichen Konsens höchstrangiger Bundes- und LandespolitikerInnen insbesondere der SPÖ entsprechen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, unter Heranziehung der Steuereinnahmen aus dem Bereich Treibstoffe die Finanzierung des Salzburger Stadtregionalbahn-Projekts durch einen maßgeblichen Kofinanzierungsbeitrag des Bundes von 50-80% der Gesamtkosten und durch die umgehende Zurverfügungstellung von Bundesmitteln für den Start von Phase 1 sicher zu stellen und so die zügige Umsetzung dieses verteilungs-, verkehrs- und klimapolitisch wichtigen und sinnvollen Projekts zu unterstützen.

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.*