

---

**430/UEA XXIII. GP**

---

**Eingebracht am 25.09.2008**

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

## **Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Mag.a Birgit Schatz, Ing. Mag. Kuzdas, Kirchgatterer, Dolinschek, Kolleginnen und Kollegen

**betreffend Bundes-Mitfinanzierung von Öffi-Infrastruktur (zB RegioLiner, Tram-Bahnen, ...) durch ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen“**

eingebracht im Zuge der Debatte über die Dringliche Anfrage der Abg. Dr. Johannes Jarolim, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit betreffend Versagen von Wirtschaftsminister Bartenstein bei der Bekämpfung der Teuerung (4947/J XXIII.GP)

Angesichts der Teuerung durch die massiv gestiegenen Treibstoffpreise und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (Lärm, Abgase, Platzbedarf,...) müssen diverse Verbesserungen des Öffentlichen Verkehrs umgehend realisiert werden. Dabei fallen für Kommunen, Länder und den Bund erhebliche Infrastrukturstarkosten an. Neben Ausbauprojekten für Straßenbahn- und O-Bus-Netze geht es dabei insbesondere um StadtRegionalBahn-Projekte, die eine kundenfreundliche Durchbindung zwischen innerstädtischen Straßenbahnen und Strecken ins Umland ermöglichen.

Entsprechende Projekte sollen in Ballungsräumen umgesetzt werden. Es gibt vermehrt politische Äußerungen Richtung StadtRegionalBahn-Projekte („Flitzer“ u.dgl.) in Großräumen.

Verkehrsminister Faymann hatte sich bereits vor dem Klimagipfel 2008 zum Thema festgelegt: „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 sowohl beim Bund als auch bei Ländern bzw. Städten. „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.)

Nach wie vor sind derartige Projekte nur über unzureichend dotierte und sachlich ungeeignete - weil die Projekte über technische Parameter unnötig verteuerte - Töpfe der „Öffi-Finanzierung-Landschaft“ bundes-kofinanzierungsfähig, wobei zudem keine Vergabe nach zuvor festgelegten sachlichen Kriterien, sondern per „Einzelfalls-Aushandlung“ erfolgt. Dabei hat der Nationalrat bereits 1999 anlässlich der Beschlussfassung über das ÖPNV-Gesetz die Bundesregierung in einer einstimmigen Entschließung zu einer solchen Infrastrukturförderung aufgefordert. Es wurde dazu bereits in der Vergangenheit ein

„Straßenbahnenfinanzierungsgesetz“ bzw. ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen“ angeregt, bislang gab es dafür aber noch keine Mehrheit des Gesetzgebers.

Ebenso trat der Städtebund schon wiederholt für eine klare und gerechte Lösung ein. Unter Verweis darauf, dass „allein in den nächsten 10 Jahren in den österreichischen Städten und Gemeinden Investitionen im öffentlichen Verkehr im Ausmaß von fast 2 Milliarden Euro (ohne Wien) geplant (sind)\", fordert der Städtebund (Resolution des 57. Österreichischen Städtetages in Linz 2007) „die Sicherstellung der für die Finanzierung des städtischen öffentlichen Personen- und Nahverkehrs sowie dessen notwendiger Ausbaumaßnahmen in Städten und Ballungsräumen erforderlichen Mittel und die Ausdehnung der Bestellerförderung auch auf Straßenbahnen“. In der Resolution des 58. Österreichischen Städtetages in Innsbruck 2008 wurde ein fixer Finanzierungsanteil des Bundes für den ÖV-Infrastrukturausbau nach einem Einwohner/Arbeitsplatz/Schüler-Schlüssel und eine Konzentration dieser Mittel auf strombetriebenen ÖV (Schiene, O-Bus) mit dessen besonders kostenintensiver, aber auch nachhaltiger Infrastruktur angeregt, weiters die direkte Verbindung regionaler ÖV-Zubringeräste mit städtischen ÖV-Netzen und langfristige Mittelsicherheit anstelle der bisher teilweise nur jährlichen Zusagen gefordert.

Im Wege des Finanzausgleichs erhalten die Länder jährlich €130 Mio. im Zuge der MÖSt. Erhöhung. Gemäß Finanzausgleichsvereinbarung sind diese Mittel insbesondere auch für Nahverkehrsprojekte zu verwenden.

Den erwähnten allgemeinen Festlegungen des Verkehrsministers sollte neben den erforderlichen Mitteln nun durch ein entsprechendes Bundesgesetz auch die nötige rechtliche Grundlage zur Seite gestellt werden.

Die unternommenen Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung, und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, zur Entschärfung der Teuerung im Verkehr ein „Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Ballungsräumen“ mit zusätzlichen Mitteln unter der Berücksichtigung der bestehenden Finanzierungsinstrumente wie FinanzausgleichsG und PrivatbahnförderungsG und unter Bedachtnahme auf die diversen Resolutionen von z.B. Interessengemeinschaften zu entwickeln, das eine Mitfinanzierung unter bestimmten Kriterien des Bundes für die entsprechend aufwendigen Netzausbauten bei StadtRegionalBahn-Projekten, RegioLiner (LightRail) sowie bei Straßenbahn und O-BusA/orsieht, und dem Nationalrat zur Beschlussfassung vorzulegen.