

XXIV. GP.-NR

15 IA

28. Okt. 2008

ANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das "Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz" (ÖPNRV-G) geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das "Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz" (ÖPNRV-G) geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das "Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz" (ÖPNRV-G), zuletzt geändert mit BGBl I Nr. 32/2002, wird wie folgt geändert:

In §26 wird nach Absatz 3 ein neuer Absatz 3a eingefügt, der wie folgt lautet:

"(3a) Der Bund stellt für die Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsdiensten im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr für Bus und Schiene im Jahr 2009 im Sinne von §24 Abs 2 sowie §26 Abs 3 dieses Bundesgesetzes 80 Mio. Euro zur Verfügung, wobei auf die einzelnen Bundesländer folgende Beträge entfallen:

1. Burgenland € 2,459.500
2. Kärnten € 7,943.500
3. Niederösterreich € 14,220.300
4. Oberösterreich € 8,461.300
5. Salzburg € 9,342.100
6. Steiermark € 12,902.100
7. Tirol € 11,712.800
8. Vorarlberg € 5,872.500
9. Wien € 7,085.900

Ab 2010 steht seitens des Bundes ebenfalls mindestens dieser Betrag von insgesamt 80 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung."

Begründung:

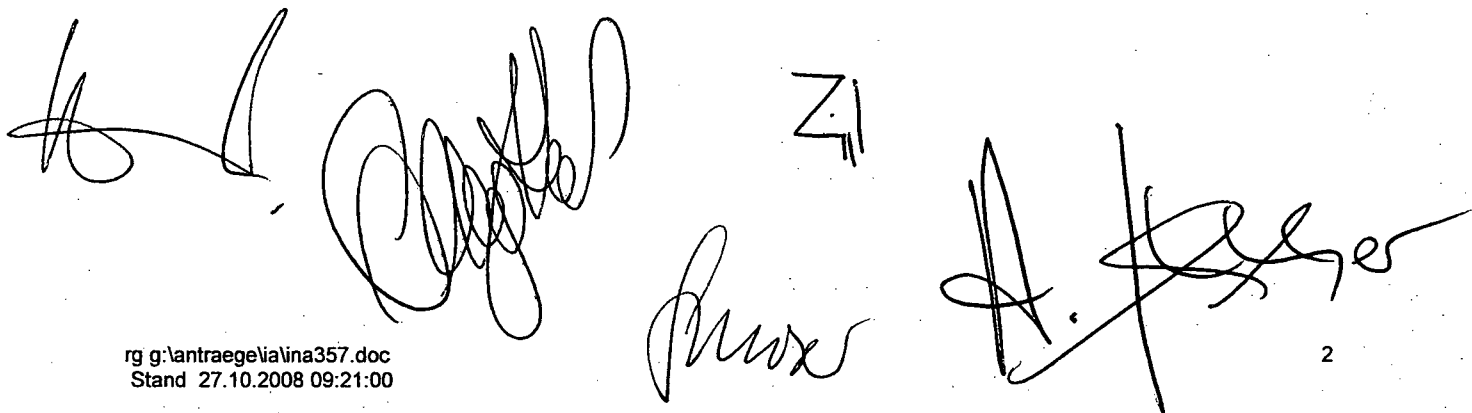
Die Bestellerförderung des Bundes für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr ist bisher grob unzureichend und auch weit von den seinerzeitigen Zusagen im Umfeld der Beschlussfassung des ÖPNRV-G 1999 entfernt, die damals immerhin Teil der Erläuterungen zu diesem Gesetz waren. Strukturell haben daran auch auf anderem Weg (Klima- und Energiefonds, Einzelprojekte) vergebene Zusatzmittel nichts geändert.

Die Problematik jahrelang unzureichender Finanzierung verschärft sich sukzessive durch die Entwicklung der Energie- und Personalkosten sowie den nunmehr bereits seit Anfang 2006 (!) anhaltenden Stillstand bei der „Nahverkehrsreform“, die mehr Transparenz und Effizienz beim Einsatz der bisherigen Mittel zum Ziel hat. Ohne rasche, deutliche Erhöhung der Bestellerförderung für zusätzliche Bus- und Bahnverbindungen ist das angesichts verteuerter individueller Mobilität dringend nötige bessere Angebot für die Fahrgäste insbesondere auf der Schiene massiv gefährdet. Stattdessen liegen detaillierte Pläne zur Angebotsreduktion (Ostregion, Stilllegung von Regionalbahnen) auf dem Tisch und sollen kurzfristig umgesetzt werden. Anstelle eines derartigen Rückbaus ist jedoch eine Offensive bei Bahn und Bus dringend erforderlich.

Tariferhöhungen im zweistelligen Bereich, wie sie gerade im Nah- und Regionalverkehr und hier wiederholt überproportional bei Zeitkarten erfolgten, treffen vor allem die Pendlerinnen und Pendler und damit Stammkunden, die vielfach mangels Alternativen „Zwangskunden“ sind. Hier für ein oft unbefriedigendes Angebot abzukassieren ist in jeder Hinsicht strategisch falsch.

Daher ist zusätzlich zur seit Jahren angekündigten Offensivreform bei Struktur und Finanzierung des Öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs eine Erhöhung der Bestellerförderung im beantragten Ausmaß so rasch wie möglich - also spätestens 2009 - dringend nötig. Der beantragte Aufteilungsschlüssel orientiert sich an demjenigen, der in den seit Anfang 2006 stillstehenden Plänen der Regierung für eine Neuordnung der Bestellerförderung enthalten war. In den Folgejahren wird zumindest eine Fortführung, gegebenenfalls auch eine weitere Ausweitung dieser Bundes-Mittel erforderlich sein.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen sowie die Durchführung einer ersten Lesung innerhalb von drei Monaten verlangt.

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a large, stylized signature, a smaller signature, the initials 'Z1', another signature, and a final large signature on the right. The signatures are written in a cursive, somewhat illegible style.