

---

**8874/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 05.09.2011**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0048-I/PR3/2011  
DVR:0000175

Wien, am . September 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 5. Juli 2011 unter der **Nr. 8953/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Vorteilscard für Busse in Verkehrsverbänden gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 4:

- *Welche Gründe sprechen gegen die Ausdehnung der Vorteilscard auf die Bussysteme in den Verbänden?*
- *Warum setzen Sie sich nicht offensiver für die Einführung der Österreich-Card ein?*

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kosten für die Einführung einer Österreich-Card im Vergleich zu dem verkehrspolitischen Nutzen unverhältnismäßig hoch wären. Gleichzeitig würden auch mit hohem Mitteleinsatz die Kosten für die Benutzer/innen des öffentlichen Verkehrs nicht attraktiv bzw. leistbar sein.

Die Ausdehnung der Vorteilscard auf die Bussysteme der Verbände erachte ich demgegenüber als eine mögliche Maßnahme, die zu einer weiteren Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs beitragen kann. Dazu sollen mit den relevanten Gebietskörperschaften, Verkehrsorganisationen und Unternehmen Gespräche geführt werden.

#### Zu Frage 3:

- *Wann werden Sie mit dem Finanzressort in Verhandlungen gehen, um a) das Ungleichgewicht bei der ökologisch und sozial kontraproduktiven Förderung/steuerlichen Begünstigung von Dienst-/Firmenwägen gegenüber der steuerlichen Behandlung von Dienstfahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zu beseitigen sowie b) das Pendlerpauschale anders als derzeit ökologisch und sozial treffsicher zu gestalten?*

Ich bin laufend mit dem Finanzressort in Verhandlungen, um die zur Erfüllung der verkehrspolitischen Aufgaben notwendigen Mittel und Maßnahmen sicher zu stellen.

#### Zu Fragen 2, 5 und 6:

- *Warum setzen Sie sich nicht in größerem Umfang für attraktive Tarif-Systeme bei den Öffis ein?*
- *Wie wollen Sie ohne konkrete Veränderungen beim Einsatz öffentlicher Mittel für den Öffentlichen Verkehr im Verhältnis zum durch diverse Steuerbegünstigungen künstlich günstig gehaltenen Individualverkehr den Modal-Split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs halten oder gar – wie es aus ökologischer und sozialer Sicht dringend nötig ist – ausbauen?*
- *Halten Sie es nach den Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte wirklich immer noch für realistisch, allein durch Investitionen in (vor allem Groß-)Bauprojekte der Bahn auf wenigen Hauptstrecken die vielfache steuerliche Begünstigung des Individualverkehrs auszugleichen oder gar zu überkompensieren?*

Die Tarife im Öffentlichen Verkehr, insbesondere bei Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten), sind in Österreich, auch im internationalen Vergleich, bereits sehr attraktiv und ein gutes Ergebnis der Verkehrspolitik des bmvit.

Den modal-split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, ist selbstverständlich eines meiner zentralen verkehrspolitischen Ziele. Zur Erreichung dieses Zieles ist ein Bündel an Maßnahmen erforderlich. Neben einer gut ausgebauten Infrastruktur als Voraussetzung für einen konkurrenzfähigen Öffentlichen Verkehr bedarf es insbesondere eines entsprechenden Verkehrsangebots hinsichtlich Frequenz und Qualität des Wagenmaterials sowie eines attraktiven Tarifsystems. Alle genannten Faktoren müssen laufend in abgestimmter Weise weiter entwickelt und verbessert werden. Österreich ist – wie der hohe Anteil des Öffentlichen Verkehrs im EU-Vergleich zeigt – auf

gutem Weg: mit einer Infrastrukturoffensive, die langfristig konzipiert und abgesichert ist, sowie der substantiellen Erhöhung der Bundesmittel, die für die Bestellung von Verkehrsdiensten aufgewendet werden. Der Infrastrukturausbau umfasst neben der dringend notwendigen Attraktivierung von Strecken, wie der Südbahn, den Umbau bzw. Neubau von rund 100 Bahnhöfen und Haltestellen, die Sanierung des Bestandsnetzes mit zahlreichen Einzelmaßnahmen, den Bau von Güterterminals, die Errichtung von P&R Anlagen, Lärmschutzmaßnahmen, Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, etc.