
5737/J XXIV. GP

Eingelangt am 15.06.2010

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

Anfrage

der Abgeordneten Ing. Mag. Kuzdas
und GenossInnen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend „**Finanzierung des Öffentliches Personennahverkehrs**“

Das Regierungsprogramm sieht eine „*Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs*“ speziell in ländlichen Regionen vor.

Für die Ballungszentren ist hochqualifizierter Öffentlicher Verkehr eine wirtschaftliche Überlebensfrage. Für ländliche Regionen ist Öffentlicher Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für Mobilität und dient der sozialen Gerechtigkeit. Daher ist hier das Angebot zu attraktivieren.

Einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen ist der Straßenverkehr. Österreich muss im europäischen Gleichklang seine Treibhausgas-Emission sowie Feinstaub- und Stickoxidmissionen reduzieren. Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr ist eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr, um die Reduktion der Treibhausgase ohne Verringerung an Mobilität und damit an Wettbewerbsfähigkeit und sozialem Zusammenhalt zu erreichen.

Die im Jahr 2007 beschlossene Erhöhung der Mineralölsteuer sieht keine Zweckbindung für die zusätzlichen Einnahmen vor. Wenn eine gesetzliche Zweckbindung fehlt, fließt das Geld in den allgemeinen Budgettopf und wird dazu verwendet, Budgetlöcher zu stopfen. Stattdessen sollte ein Teil dieses „*frischen Geldes*“ (Zitat BM Josef Pröll) für den Öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden.

Bis zum Jahr 1987 fand man im Mineralölsteuergesetz folgenden Absatz: § 2. *Der auf den Bund entfallende Teil des Ertrages der Mineralölsteuer ist zur Bedeckung der Erfordernisse des Ausbaues und der Erhaltung der Bundesstraßen (Autobahnen und andere Bundesstraßen) zu verwenden.* Heute gibt es keine entsprechende Zweckbindung mehr!

In einer Anfragebeantwortung des damaligen Finanzminister Mag. Molterer (XXIII. GP-NR 981/AB vom 10. August 2007) werden folgende Einnahmen angegeben:

Die aus der Erhöhung der Mineralölsteuer auf Grund des Budgetbegleitgesetzes 2007 zu erwartenden Mehreinnahmen betragen (in Mio. Euro):

2007	2008	Folgejahre
140	440	440

Die Aufteilung auf die Gebietskörperschaften wird in der o. a. Anfragebeantwortung wie folgt dargestellt:

Davon entfallen auf die Gebietskörperschaften als Ertragsanteile und als abgabenabhängige Transfers (in Mio. Euro):

	2007	2008	Folgejahre
Bund	102	320	320
Länder	22	69	69
Gemeinden	16	51	51

In einem Brief des damaligen Bundeskanzlers (Dr. Gusenbauer) und des damaligen Finanzministers (Mag. Molterer) vom 11. April 2007 an die Landeshauptleutekonferenz, den Gemeindebund und den Städtebund werden die Adressaten aufgefordert, die zusätzlichen Mittel aus der Erhöhung der MÖSt für Zwecke des ÖPNV zu verwenden (siehe nachfolgenden Auszug aus dem Brief).

Konkret fordern wir die Länder und Gemeinden dazu auf, die zusätzlichen Mittel aus der Erhöhung für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.

Die unterfertigten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

Anfrage:

1. Die Mineralölsteuer wurde für Benzin um 3 und für Diesel um 5 Cent erhöht. Wie hoch waren bzw. sind die aus dieser Erhöhung erzielten bzw. zu erwartenden Budgetmittel in den Jahren 2008, 2009 und 2010 (Prognose)?
2. Gibt es seitens der Bundesländer Zusagen über die Zweckbindung der Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer? Wenn ja, von welchen Bundesländern? Wenn nein, mit welcher Begründung wurde die Zweckbindung abgelehnt?
3. Wie wird gewährleistet, dass die den Bundesländern zugewiesenen Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ausschließlich für den Öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden?
4. Wie viele der auf die Bundesländer entfallenden Finanzmittel wurden in den Jahren 2008 und 2009 für die Verbesserung (Finanzierung) des ÖPNV verwendet (gelistet nach Bundesländern)?
5. Wie viele der auf die Bundesländer entfallenden Finanzmittel werden im heurigen Jahr für die Verbesserung (Finanzierung) des ÖPNV verwendet (gelistet nach Bundesländern)?
6. Wenn die zusätzlichen Mittel nicht für die Verbesserung des ÖPNV verwendet wurden, für welche Zwecke wurden die Finanzmittel sonst verwendet?
7. Wird es - angesichts der großen Entfernung von der Kyoto-Zielerreichung - eine Zweckbindung, ähnlich der damaligen Mineralölsteuer-Zweckbindung, für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr geben?