

932/AE XX.GP

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Struktur - und Finanzierungsreform des Öffentlichen Verkehrs

Aufgrund ökologischer, ökonomischer und verkehrspolitischer Gründe ist eine General - reform des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Österreich dringend notwendig. Durch verschiedene Liberalisierungsbestrebungen seitens der EU - Kommission verstärkt sich die Notwendigkeit von Reformmaßnahmen, denn die rechtzeitige Gewährleistung von Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV zählt zu den Grundvoraus - setzungen für die ökonomischen Perspektiven der heimischen Verkehrsträger.

Seit Jahren wird ein Finanzierungsgesetz und eine Reform des Konzessionsrechtes disku - tiert. Die vorliegenden und begutachteten Entwürfe verabsäumen jedoch wesentliche Aspekte einer Gesamtreform und berücksichtigen die im Auftrag des Verkehrsministeriums vom Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien erarbeitete Studie über die "Neuordnung der Verkehrsverbünde und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Österreich" nicht im vorgeschlagenen Ausmaß.

Die Studienautoren sehen wesentlichen Reformbedarf auf nachfolgenden fünf Ebenen:

- **Harmonisierung:** Gewährleistung eines Mindestmaßes an Kompatibilität (Erleichterung der Verrechnung grenzüberschreitender Verkehrsdienstleistungen, Lösung des Stich - linienproblems u.a.); Gleichbehandlung aller Akteure durch den Bund
- **Integration aller ÖPNV - bezogenen Staatstätigkeiten:** Abstimmung der sich bisher gegenseitig negativ beeinflussenden öffentlichen Eingriffe (Verkehrsverbünde, Schü - llerfreifahrt, Konzessionsrecht, Bahnsubventionierung, Eigentümerfunktion der öffentli - chen Hand)
- **Umorientierung des öffentlichen Mitteleinsatzes:** Abzug bisheriger nicht rein sozial motivierter Ausgaben von der Tarifssubventionierung und Einsatz dieser Mittel für die Angebotsverbesserung.
- **Dezentralisierung:** Stärkere Einbindung der Bundesländer und Gemeinden in Gestal - tung und Verantwortung; Enthebung des Bundes von regionalen und lokalen Planungs - aufgaben, jedoch - zum Unterschied von der BRD - Beibehaltung einer generellen Steuerungsfunktion.
- **Aufgabentrennung zwischen "staatlich" und "privat", Effizienzsteigerung der Aktivitäten beider Bereiche:** Exakte Definition unternehmerischer Aufgabenbereiche mit größtmöglicher Entscheidungsfreiheit, Rückzug der Gebietskörperschaften auf ein gemeinwirtschaftlich notwendiges Tätigkeitsminimum - nicht nur, um den einschlägi - gen EU - Normen zu entsprechen, sondern auch, um die Staatstätigkeit grundsätzlich effizienter zu gestalten.

Insgesamt muß bei allen gesetzlichen Änderungen und Neuregelungen für die Optimierung des Öffentlichen Verkehrs für

- _ konkrete Verantwortlichkeiten,
- _ klare Zuständigkeiten und Finanzierungsquellen,
- _ die Erschließung neuer Finanzmittel für Investitionen (Komfort und Geschwindigkeit) nach deutschem Vorbild,
- die Bindung von Fördermittel an Qualitätsstandards (Taktfahrpläne, Komfort, etc.) und
- konkrete Verkehrsleistungen gesorgt werden. Weiters sollte
- die Vergabe von Netzkonzessionen (nicht nur Linienkonzessionen) und
- die Regionalisierung der Konzessionsvergabe (auch Länder und Gemeinden) ermöglicht werden.

Nur unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist es aufgrund internationaler Erfahrungen möglich, eine Generalreform des Öffentlichen Verkehrs in Hinblick auf Attraktivität, Kundenorientierung und Effizienz zu erreichen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

“Die Bundesregierung wird aufgefordert, die bestehenden und geplanten Gesetzesgrundlagen zur Generalreform des Öffentlichen Verkehrs entsprechend den nachfolgend angeführten Empfehlungen der Studie “Neuordnung der Verkehrsverbünde und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Österreich” der TU Wien zu überarbeiten:

1. gesamtösterreichische Prioritäten für den ÖV,
2. klare Zuständigkeiten und Finanzierungsquellen, konkrete Verantwortlichkeiten,
3. verpflichtender 50 % - Bundesanteil für eine künftige Finanzierung des ÖV,
4. Wettbewerb unter klaren Rahmenbedingungen, Übergangsfristen,
5. fixe Regelung für die Abgeltung der Schüler - und Lehrlingsfreifahrt,
6. Aufrechterhaltung der Tarifsübsvention (Ökobonus,...)
7. Wertsicherung der Verbundzuschüsse,
8. Erschließung neuer Finanzmittel für Investitionen (Komfort und Geschwindigkeit),
9. Bindung von Fördermittel an Qualitätsstandards (Taktfahrpläne, Komfort, etc.) und konkrete Verkehrsleistungen,
10. Vergabe von Netzkonzessionen und nicht nur Linienkonzessionen,
11. Regionalisierung der Konzessionsvergabe (auch Länder und Gemeinden) sowie
12. Festlegung der Pflichten von Konzessionsträgern.”

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen.