
6718/AB XXIV. GP

Eingelangt am 04.01.2011

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schmuckenschlager, Kolleginnen und Kollegen haben am 4. November 2010 unter der **Nr. 6798/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend drohende Einstellung der Linien 266 und 271 trotz steigender Fahrgastzahlen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Trifft es zu, dass es für die Buslinie 266 eine Kürzung oder gar Einstellung der Bundesförderung geben soll?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welchem Jahr und in welchem Ausmaß soll dies eintreten?*
- *Trifft es zu, dass es für die Buslinie 271 eine Kürzung oder gar Einstellung der Bundesförderung geben soll?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welchem Jahr und in welchem Ausmaß?*

Die Förderung für die Buslinien 266 und 271 ist für das Jahr 2011 in Höhe der Förderung des Jahres 2010, nämlich mit € 312.500, vorgesehen, und wird bereits zur Jahreswende 2010/2011 dem Verkehrsverbund Ostregion überwiesen werden.

Zu den Fragen 7 bis 9:

- *Wie stellen Sie im Falle der Kürzung der Bundesförderung für die oben genannten Linien sicher, dass es zu keiner Auflassung bzw. einer massiven Angebotskürzung dieser Linien kommen muss?*
- *Welche Szenarien haben Sie sich diesbezüglich überlegt?*
- *Wie stellen Sie sich im Falle einer Auflösung bzw. einer massiven Angebotskürzung oben genannter Linien sicher, dass die Menschen nicht auf den PKW umsteigen müssen?*

Da eine weitere Kürzung der Förderung nicht beabsichtigt ist, stellt sich somit auch die Frage nach Angebotsverschlechterungen für die Fahrgäste nicht und es erübrigt sich auch die Befürchtung eines Anstieges des Individualverkehrs aus diesem Grunde.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Welche Gespräche wurden bezüglich der Kürzung der Bundesförderung für die oben genannten Linien mit den weiteren Förderungsgebern wie Gemeinden und Bundesländer geführt?*
- *Wann fanden diese Gespräche statt und wer nahm daran teil?*
- *Was sind die Ergebnisse aus diesen Gesprächen?*

Die Beibehaltung des Bundeszuschusses konnte nach Verhandlungen mit dem Bürgermeister der Stadt Schwechat gewährt werden.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- *Werden noch weitere Buslinien im Wiener Umland von einer Kürzung des Bundesanteiles betroffen sein?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn ja, warum?*

Es wurden heuer bei einer Reihe von Busverkehren im Umland von Wien Förderungen zurückgenommen, da Überprüfungen der betreffenden Verkehre ergeben haben, dass die von den mit dem Bundesministerium für Finanzen akkordierten Richtlinien für die Bestellerförderung gem. §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999 verlangen Mindestfahrgastzahlen nicht erreicht wurden. Von den Richtlinien für die Bestellerförderung wird verlangt, dass jeder geförderte Buskurs (im Durchschnitt über alle Kurse während eines Fahrplanjahres gerechnet) im Schnitt mit 10 Fahrgästen besetzt sein muss, was leider häufig nicht der Fall ist. Gestrichen wurde daher die Bundesförderung für Buslinien im Bereich Schwechat/Himberg, Gramatneusiedl/Wampersdorf sowie Klosterneuburg.

Zu Frage 16:

- *Wie stellen Sie sich die Erschließung des Wiener Umlandes vor, wenn es weiterhin zu solchen Kürzungen der Bundesförderung kommt?*

Den regionalen Busverkehr im Umland von Wien finanziert einerseits das Bundesland Niederösterreich sowie der Verkehrsverbund Ostregion mit Mitteln seiner Eigentümer (den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie der Bund mit Bundesmitteln, nämlich den Verkehrsverbundzuschüssen, die alleine für Nö rund € 20 Mio./Jahr ausmachen. Diese sind aber nicht einzelnen Buslinien zuzuordnen, machen jedoch fast die Hälfte der Verkehrsverbundfinanzierung aus und stellen im wesentlichen Tarifstützungen dar. Im Verkehrsverbund Ost-Region zahlt der Bund fast 50%, in den übrigen Bundesländern übernimmt der Bund lediglich ein Drittel der Verbundfinanzierung.

Die sog. Bestellerförderung gem. §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999, womit einzelne regionale Buslinien noch zusätzlich finanziert werden und die hier anfragegegenständlich ist, macht im Vergleich zu diesen Finanzierungsbeiträgen nur einen minimalen Betrag aus (bundesweit dzt. etwas über € 10 Mio.). Der Bund kommt seiner Finanzierungsverantwortung für den Nahverkehr im Großraum Wien jedoch in anderer Weise sehr wohl nach, indem er z.B. 50 % des U-Bahn-Ausbaus finanziert, den S-Bahn-Betrieb der ÖBB sowie den übrigen Regionalverkehr der ÖBB ganz überwiegend finanziert, während die Länderbeiträge hierzu vergleichsweise bescheiden sind. Auch die Tarifzuschüsse für die Pendler/innen und Schüler/innen werden fast ausschließlich vom Bund finanziert.