



Österreichweite Zusammenarbeit von Umwelt- und Verkehrsinitiativen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr
Mag. Peter Haibach, Markus-Sittikus-Straße 9, 5020 Salzburg – AUSTRIA ,
☎ (0664) 42 69 607 Fax (06274) 4966 - eMail: office@probahn.at / www.probahn.at

10. September 2014

OFFENER BRIEF AN FINANZMINISTER UND BUNDESREGIERUNG

Finanzierung der Mobilität: Kompetenz- und Finanzierungs-Wirrwarr muss ein Thema bei Steuerreform sein

Spaghetti-Finanzierung schafft intransparentes, ineffizientes System

Sehr geehrter Herr Finanzminister, verehrter Herr Bundeskanzler, werter Herr Vizekanzler, sehr geehrte Damen und Herren der Bundesregierung,

die überparteiliche Fahrgastvertretung probahn ÖSTERREICH fordert von der neu gebildeten Bundesregierung, die Finanzierung der Mobilität als einen zusätzlichen Schwerpunkt in die Steuerreform aufzunehmen. Über die Jahre ist ein ineffizientes, intransparentes System entstanden, das nicht nur sozial ungerecht, sondern auch teuer geworden ist. Statt über die Verschärfung des Familiensilbers der ÖBB nachzudenken (Kraftwerke, Liegenschaften...), wäre es an der Zeit, Transparenz bei der Finanzierung der Mobilität (Individual- und Öffentlicher Verkehr) zu schaffen. Aus der Sicht von probahn könnten die vorhandenen Mittel besser eingesetzt und Doppelförderungen vermieden werden.

Die Aussage "Zu viele Köche verderben den Brei" trifft dabei ins Schwarze. Die Fakten:

1. Verschiedene Ministerien, Dienststellen und Länder finanzieren unabhängig voneinander. Es liegt eine sog. Spaghetti-Finanzierung vor (siehe Grafik anbei)
2. Das Wirtschaftsministerium finanziert aus Mitteln des Familienlastenausgleichs-Fonds (FLAF) die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in Höhe von 420 Mio. Euro.
3. Der Bund finanziert die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) für den Schienenpersonenverkehr (an ÖBB und Private) in Höhe von 700 Mio. Euro nach Zug-Kilometern willkürlich auf Basis des Fahrplanes 1999/2000. Für zusätzliche Verkehre auf neuen Schienen-Strecken fehlen die Bundesmittel.
4. Die Länder finanzieren über Verkehrsdienstverträge (VDV) das über das Grundangebot des Bundes hinausgehende Zusatzangebot aber nur bis zu den Ländergrenzen (Ennstal – Radstadt bzw. Schladming oder Salzkammergut (Obertraun bzw. Bad Aussee) oder stellen die Bahnstrecken ein (Gesäuse, Wachaubahn – OÖ bzw. NÖ) oder Friedberg – Oberwart)
5. Länder zahlen unterschiedliche Beiträge für GWL und VDV-Veträge, z.B. Tirol 26,9 Mio. Euro (2010), NÖ 18.1 Mio. Euro. Auswirkungen: Tirol hat ein Schnellbahnsystem aufgebaut, NÖ stellte Regionalbahnen ein.
6. Buskurse werden von den Ländern bestellt, teils in Konkurrenz zur Schiene. Die einheitlichen Tarife führen bei den Verkehrsunternehmen zu einem Einnahmen-Minus (Durchtarifizierungsverluste), die von den Verbänden bezahlt werden, aber vom Bund refundiert werden.
7. Aufgrund der Planungshoheit des Verkehrsverbundes nimmt dieser die Ausschreibung von Buskursen teils ohne die entsprechenden Fachkenntnisse vor Ort vor, wodurch

- Taktbrüche entstehen. Die Verkehrsunternehmen müssen gleichzeitig ihre Planungsabteilungen schließen und Arbeitsplätze abbauen, z.B. sind durch Bus-Ausschreibungen in der Region Steyr beim ÖBB-Postbus Arbeitsplätze gefährdet.
8. Städte wie Wien, Salzburg, Linz mit eigenen Verkehrsbetrieben decken sich ihre Verluste selbst ab. Für Bahninfrastrukturen gibt es Zuschüsse vom Bund, für Straßenbahnen und Obusse aber nicht.
 9. Konflikte zwischen den Ländern ergeben sich bei grenzüberschreitenden Verkehren. Bestellt NÖ für seine Pendler mehr Schnell- und Regionalbahnverbindungen, muss Wien die zusätzlichen Zug-Kilometer auf seinem Landesgebiet finanzieren.
 10. Bahn-Infrastruktur-Neubauten bzw. -ausbauten müssen künftig auf Basis eines INTEGRALEN TAKTFAHRPLANES erfolgen, der derzeit aber nicht vorliegt.
 11. Schieflage bei den Straßen-Investitionen: Autobahnen und Schnellstraßen sind gratis, Schienen-Infrastruktur wird vom Bund meist nur mit 50 % finanziert.
 12. Die steuerliche Begünstigung von Dienstautos ist einer kritischen Analyse zu unterziehen, eine Streichung würde lt. VCÖ 1,6 Mrd. Euro erbringen, die für ökologische Projekte verwendet werden können.
 13. Auf Druck von Lobby-Gruppen wurde das Pendlerpauschale – dieses begünstigt die Bezieher höherer Einkommen, weil Absetzbetrag statt Freibetrag – in den letzten Jahren bei steigenden Benzinpreisen stetig erhöht, aber bei wieder fallenden Benzinpreisen nicht gesenkt wurde. Dadurch wird die Schieflage mit Kunden des Öffentlichen Verkehrs noch vergrößert, weil Öffi-Tarife jährlich ansteigen.

Die überparteiliche Fahrgastvertretung probahn ÖSTERREICH schlägt Ihnen vor, den Finanzierungs-Dschungel im Rahmen des Finanzausgleiches zu beenden und zwischen Bund und Ländern eine transparente, langfristige Finanzierung der Mobilität, die der mobilen Vielfalt (Bahn, Bus, Car-sharing, Bike-sharing, moderne Kommunikations- und Ticketingsysteme) entspricht, zu vereinbaren.

Beispielgebend mag da durchaus Deutschland sein, das mit dem Gemeinde-Verkehrsfinanzierungs-Gesetz und dem ÖPNV-Gesetz klar geregelt hat, mit welchen Finanzmitteln die Länder bzw. die Gemeinden bei Einreichung von Projekten rechnen können. Die "Basar-Verhandlungen" zwischen Bund und einzelnen einflussreichen Länderfürsten sind nicht mehr zeitgemäß und kontraproduktiv.

Die Umsetzung eines Integralen österreichweiten Taktfahrplanes für Bahn und Bus muss zügig zwischen Bund und Ländern beschlossen werden und künftig Grundlage für die Finanzierung von Projekten sein.

Wir freuen uns auf Ihre Einladung zu einem persönlichen Gespräch.

Für *probahn* ÖSTERREICH
Peter Haibach