



## Schieneninfrastruktur auf finanziell gesicherte Beine stellen!

### Klima-Milliarde, Nahverkehrs-Milliarde, Mittelfristiges Investitions-Programm

Mit dem Klimaschutz kommt der öffentliche Verkehr schön langsam aus dem Dornröschenschlaf der politischen Wahrnehmung. Im Schienenpersonennahverkehr SPNV herrscht noch immer, in weiten Bereichen, ein Nachholbedarf im Infrastrukturausbau.

1984 wurde für ÖBB-Projekte die sog. „Nahverkehrs-Milliarde“ über 10 Jahre eingeführt, damals noch in Schilling (ca. 73 Millionen € = 7,3p.a.). Damit wurde v.a. der ÖBB-Nahverkehr im Großraum Wien (S-Bahn) und in Vorarlberg finanziert. Als Äquivalent dazu wurde für die sog. „Privatbahnen“ (vergleichbar „Nichtbundeseigene Eisenbahnen“) das MIP (Mittelfristiges Investitions-Programm), auf Basis des Privatbahn-Unterstützungs-Gesetzes, eingeführt. Es galt/gilt in 5-Jahresabschnitten, den Ausbau der Regionalbahnen, abseits der ÖBB, sicherzustellen. Der Zahlungsmodus wird im beigefügten „Fakten-Check“ dargestellt.

#### „Nahverkehrs-Milliarde“ zusätzlich zur „Klima-Milliarde“

Um die österreichischen Klimaziele erreichen zu können, ist die im Parlament diskutierte „Klima-Milliarde“ sicher der richtige Schritt. Da für den Infrastruktur-Ausbau des ÖPNV große und eminent wichtige Projekte, wie der Regionalstadtbahn-Innenstadt-Tunnel in Salzburg, bestehen, sind „Nahverkehrs-Milliarde“ und „MIP“ zusätzlich notwendig. Ob man beides in einer „Schieneninfrastruktur-Milliarde“ zusammenführt, wäre eine sinnvolle Möglichkeit.

Auf keinen Fall darf der SPNV als Anhängsel zur „Klimaschutz-Milliarde“ betrachtet werden. Die SPNV-Projekte, nicht nur der Regionalstadtbahn-Innenstadt-Tunnel in Salzburg, verlangen langjährig gesicherte Finanzierungszusagen, um kontinuierliche Planungssicherheit zu haben. Auch wenn von einer „Nahverkehrs-Milliarde“ gesprochen wird, werden für die Schienen-Nahverkehre in Österreich mindestens fünf Milliarden an Bundesmitteln zu Verfügung gestellt werden müssen! Ob „Nahverkehrs-Milliarde“ oder „Schienen-Infrastruktur-Milliarde“ genannt, müssen diese Bundesmittel für den SPNV massiv aufgestockt werden!

#### MIP-Mittel für Regionalstadtbahn-Tunnel Salzburg müssen sofort angefordert werden

Die Bundesmittel aus dem MIP 2020-2024, für den Regionalstadtbahn-Innenstadt-Tunnel, müssen schnellstmöglich beantragt werden, völlig unabhängig von der aktuellen Regierung. Wenn das nämlich wieder nicht passiert, verstreichen wieder einmal vergeblich unproduktive fünf Jahre. Wenn Oberösterreich und Niederösterreich es schaffen, bei der geringschätzig so genannten „Übergangsregierung“, zusammen 1,6 Milliarden für ihre SPNV-Projekte zu bekommen, müsste das das Land Salzburg auch hinkriegen, wenn man sich bemüht.

**Am 1. Jänner 2020 nimmt die Projektgesellschaft Regionalstadtbahn Salzburg die Arbeit auf. Zum Baubeginn müssen alle Finanzmittel zur Verfügung stehen! Es herrscht also dringender Handlungsbedarf!**

RICHARD FUCHS e.h.  
Obmann Die Rote Elektrische  
Mobil-Telefon: 0664-4118223

GREGOR WATZL e.h.  
Obmann-Stellvertreter Die Rote Elektrische  
Mobil-Telefon: 0676-4864864

## FAKTEN-CHECK Schieneninfrastruktur

### Nahverkehrs-Milliarde und MIP Mittelfristiges Investitions-Programm

1984 wurde erstmals von der Bundespolitik erkannt, dass es Bundeszuschüsse für den Bau von Schieneninfrastruktur braucht. So wurde für den Bau der Wiener U-Bahn und den ÖBB-SPNV eine gesetzliche Regelung für die Bundes-Finanzierung geschaffen. Die grundsätzliche Idee war eine generelle 50%-Finanzierung der Republik Österreich. Weiter 30% hat der Eigentümer des Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmens über die jeweiligen Gebietskörperschaften (in der Regel die Länder) zu finanzieren. Die restlichen 20% fallen bei sonstigen Interessenten (i.d.R. Gemeinden) an. So fallen bei ÖBB-Projekten in Summe 80% an, da der Eigentümer des EVU ÖBB gleichzeitig der Bund ist.

#### Die „Nahverkehrs-Milliarde“ war geboren!

#### MIP-Mittel nach dem Privatbahn-Gesetz (urspr. „Privatbahn-Unterstützungs-Gesetz“)

1986, im Jahr des Jubiläums „100 Jahre Salzburger Lokalbahnen“, konnte der damalige Verkehrsminister Dr. Rudolf Streicher überzeugt werden, dass es ein gleichwertiges Finanzierungsmodell für die „Privatbahnen“ (österr. NE-Bahnen) braucht:

Achenseebahn	aus unerklärlichen Gründen stornierte das Land Tirol 2013 das MIP, Jenbach-Seespitz
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB)	Graz-Köflach-Deutschlandsberg
Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn	Innsbruck-Fulpmes, bzw. Innsbruck-Igls
Montafonerbahn	Bludenz – Schruns
Raaberbahn Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn	grenzüberschreitend Österreich-Ungarn
Salzburger Lokalbahnen	Salzburg-Lamprechtshausen, bzw. Trimmelkam
Steiermärkische Landesbahnen (STLB)	Murtalbahn, Gleichenbergerbahn, Weizerbahn, Übelbacherbahn, Kapfenbergerbahn
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft	LILO, Attergaubahn, Vorchdorferbahn, Traunseebahn, Strab Gmunden
Wiener Lokalbahnen (WLB)	Wien-Baden
Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZVB)	Jenbach-Mayrhofen/Zillertal

So entstand das sog. „Privatbahn-Unterstützungs-Gesetz“, heute „Privatbahn-Gesetz“, und damit, in 5-Jahres-Schritten, das Mittelfristige Investitions-Programm. Da, wie eben auch im Straßenverkehr, kein Verkehrsmittel in der Lage ist, den Infrastruktur-Ausbau und die Bahnerhaltung eigenwirtschaftlich selbst zu erwirtschaften, sind diese Finanzierungsinstrumentarien des Bundes absolut notwendig.

Die „Nahverkehrsmilliarde 1984“ betraf damals 1 Milliarde Schilling, was heute knapp 73 Mio. Euro entsprechen würde. Wie geplant wurde dieser Betrag ursprünglich auf 10 Jahre, letztendlich auf 16 Jahre, aufgeteilt. Das entsprach damals jährlich 7,3 Mio. Euro, was heute den Gegenwert von zwei Triebwagen hat. Sowohl Nahverkehrs-Milliarde, als auch das MIP, gab/gibt es natürlich nur für konkret eingereichte Infrastruktur-Projekte.

#### Neuaufgabe der „Nahverkehrs-Milliarde“

Eine Neuaufgabe der Nahverkehrs-Milliarde in Euro, müsste eine realistische Größenordnung, inkl. MIP, haben, weil allein des Regionalstadtbahn-Netz mit Innenstadt-Tunnel Salzburg benötigt mindestens 500 Millionen Euro über 10 Jahre. Das MIP könnte in die Nahverkehrs-Milliarde integriert werden, allerdings, aufgrund der Aufteilungsregelung, als eigenständiger Budget-Topf. Im Zuge der Klimaproblematik muss ebenfalls die Finanzierung des zukunftsfiten Bahnsystems „Obus“ in die Nahverkehrs-Milliarde integriert werden.

**Die Nahverkehrs-Milliarde wird wohl eine Größenordnung von mindestens 5 Milliarden umfassen müssen. Ob dieses Finanzierungsinstrument „Nahverkehrs-Milliarde“ oder „Schienen-Infrastruktur-Milliarde“ heißt, ist unerheblich. Die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen müssen langfristig auf diese Bundesfinanzierung vertrauen können!**

ANKÜNDIGUNG: Diese Presseinformationen und offenen Briefe werden in Zukunft als Newsletter über das Internet unter "in-motion.me" ausgesendet. Mit dieser Informationsplattform organisieren die Verkehrsinitiativen-Vereine im Zentralraum Salzburg ihre Informationen an Medien, Politik und ÖPNV-Interessenten einheitlich und neu!