

2826/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2726/J-NR/1997, betreffend Finanzierung von Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, die die Abgeordneten Böhacker und Kollegen am 9. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Die einstige Streichung des § 39 c FLAG führt zu einer markanten Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahnunternehmen, da die für die jahrzehntelang gewünschten niedrigen Bahn-tarife nunmehr die Ausgleichszahlungen gestrichen wurden. Im Gegensatz zum Busverkehr schmälert sich die Ertragslage der Bahnunternehmen gegenüber den Autobussen drastisch. Beabsichtigen Sie oder ein drittes Bundesressort diese einseitige Wettbewerbsverzerrung auszugleichen?

Antwort:

Ob und inwieweit - wie in der Anfrage behauptet- die „Streichung des § 39c FLAG zu einer markanten Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahnunternehmen führt“, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht gesagt werden, da die Verhandlungen der ÖBB bzw. des Fachverbandes der Schienenbahnen mit dem für die Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zuständigen Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie noch im Gange sind.

Zur Behauptung, daß „sich die Ertragslage der Bahnunternehmen gegenüber den Autobussen drastisch schmälert“ ist festzuhalten, daß dies einerseits bei einem ersatzlosen Wegfall der Abgeltung gem. § 39c zwar der Fall wäre, daß aber andererseits die bisher den Schienenbahnen gewährten Abgeltungen durch die öffentliche Hand (Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie sowie Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr) wesentlich höher als jene Abgeltungen waren, die den Bussen gewährt

wurden. Während bei den Kraftfahrlinien von den betreffenden Unternehmen eine kommerzielle Ermäßigung in der Höhe von 50 % verlangt wurde und wird, lag das verlangte Ermäßigungsausmaß bei den Schienenbahnen bei nur 25 %.

2. Verbundtarife sind gestützte Fahrpreise! Wer ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der Kompetenzverteilung für familienpolitische Aufgaben zuständig? Aus welchen Budgetbereichen ist aus Ihrer Sicht die Schülerfreifahrt zu finanzieren?

Antwort

Die Schülerfreifahrten auf öffentlichen Verkehrsmitteln (Linienverkehr) wurden ab dem Schuljahr 1971/72 eingeführt. Ziel dieser Maßnahme war die Entlastung der Eltern von den Kosten der Schulfahrten. Die Abgeltung bzw. Linderung der ungleichen Belastung der Eltern, die durch den Wohnort und den Schulstandort bedingt ist, wurde in den bezughabenden Gesetzesmaterialien als „echte familienpolitische Leistung im Sinne des Familienlastenausgleichs“ deklariert.

Die Schülerfreifahrt ist daher aus Sicht meines Ressorts eine ausschließliche familienpolitische Angelegenheit und fällt daher kompetenzmäßig und budgetär in den Bereich des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie.

3. Werden Sie bei den nächsten Finanzausgleichsverhandlungen dafür eintreten, daß im Falle einer zukünftig durch den Bund gewünschten Mitfinanzierung bei der Schülerfreifahrt die Länder auch die notwendigen Finanzmittel bekommen?

Antwort:

Nach derzeitigem Stand der Verhandlungen ist keine Übernahme der Kosten für die Schülerfreifahrt durch die Verbände vorgesehen.

Es ist jedoch davon auszugehen, daß eine allfällige Kostenübernahme der Länder im Rahmen der Verbände nicht freiwillig erfolgt und für diesen Fall Finanzausgleichsverhandlungen von den Ländern gefordert werden, die auf Bundesseite vom Bundesministerium für Finanzen zu führen wären.

4., 5., 6. Eine Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verbände kann nur durch die gleichzeitige Einbindung des ÖKO-Bonus bzw. der Sozialtarifabgeltung in die Verbundsysteme funktionieren, um so keine Wettbewerbsverzerrung zwischen Bahn- und Busunternehmen herbeizuführen. Teilen Sie diese Meinung, wenn nein, warum nicht?

Sehen Sie die Einbindung der Schüler und Lehrlinge in die Verbundsysteme als sinnvoll an?

Wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welcher Begründung?

Antwort:

Die Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verkehrsverbände, wird von den an den Verbänden beteiligten Gebietskörperschaften grundsätzlich unterstützt und verkehrspolitisch für sinnvoll erachtet. Dabei sollen Schülern auch die Verbundvorteile, wie z.B.

- ein Fahrausweis

- freie Verkehrsmittelwahl etc.

gewährt werden.

Die Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verkehrsverbände ist derzeit Gegenstand intensiver Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und den Verkehrsverbänden.

Die gleichzeitige Einbindung des ÖKOBONUS bzw. der Sozialtarifentschädigung in die Verbundsysteme wird seitens des Verkehrsressorts prinzipiell angestrebt. Die konkrete Umsetzung ist derzeit Gegenstand von Verhandlungen mit den ÖBB, den Privatbahnen und den Verkehrsverbänden.

7. Der Bund leistet in allen Verbänden finanzielle Beiträge. Warum ist dem Verkehrsministerium als koordinierende Bundesstelle nicht gelungen, eine Vereinheitlichung zumindest auf der Seite der Fahrscheinverkaufsgeräte und den Grundzügen des Tarifs durchzusetzen?

Antwort:

Die Vereinheitlichung der Fahrscheinausgabegeräte in den verschiedenen Verbänden wäre an sich wünschenswert, ist jedoch kaum realisierbar, da vor Einführung der Verbände einige Verkehrsunternehmen bereits mit Fahrscheinverkaufsgeräten ausgestattet waren.

Die Post hatte bereits überwiegend elektronische Fahrscheingeräte, im Bereich der Schiene (Schaffnergeräte) gelten andere Anforderungen als bei den Geräten, die in den Bussen zur Anwendung kommen. Die Entscheidung über die Anschaffung der Geräte wurde jeweils in eigenen Ausschüssen, die sich speziell mit dieser technischen Frage beschäftigt haben, vorgenommen.

Im Bereich der Verkehrsverbände Oberösterreich und Kärnten fiel die Entscheidung zugunsten eines Magnetkartensystems als Weiterentwicklung der Fahrscheintechnik und mit der Möglichkeit die Fahrgastströme nachzuvollziehen, um hier wertvolle Daten für die Verkehrsplanung zu erreichen.

Im Bereich der Tarifgestaltung gibt es Unterschiede durch das jeweilige Verbundmodell (Tarifzonenmodell, Haltestellengruppenmodell).

Dazu kommt, daß regional sehr unterschiedliche Interessen und Siedlungs- bzw. Bevölkerungsstrukturen im Rahmen regionaler Verbände zu berücksichtigen sind und die Länder, die immerhin die Hälfte, aber überwiegend zwei Drittel der Kosten übernehmen, auch unterschiedlich Bereitschaft zeigen, Mittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen.

Aus Bundessicht wird dennoch eine weitgehende Vereinheitlichung und Optimierung der Verkehrsverbände, u.a. durch die Umsetzung der Schönback-Studie, angestrebt.

8. Ist es möglich, aufgrund der unterschiedlichen Verbundstrukturen in Österreich eine österreichweit gültige und für alle gleiche Schüler- und Lehrlingsregelung im Zusammenhang mit der Einbindung dieser Beförderungsgruppe in die Verbände einzuführen? Welche Strategie verfolgt dabei ihr ,Taus?

Antwort:

Die Grundstrukturen zur Einbeziehung der Schüler in die Verkehrsverbände, nämlich

- ein Fahrausweis für die Strecke zwischen Wohnort und Schule
- freie Verkehrsmittelwahl

können aus meiner Sicht einheitlich für alle Verbände umgesetzt werden.

Darüberhinaus kann es Aufzahlungsmarken für die Benützung in den Ferien etc. geben.

Im einzelnen werden aufgrund der oben genannten unterschiedlichen Verbundmodelle (Zonen, Haltestellengruppen) aber geringfügige Unterschiede bei der Durchführung der Einbeziehung notwendig werden, die von den einzelnen Verbänden zu regeln sind.

9. Sollte die Schüler und Lehrlingsfrage bis zum Beginn des Schuljahres 1997/1998 nicht geklärt werden, ist nicht auszuschließen, daß die betroffenen Verkehrsunternehmen die Verbundverträge kündigen. Wie wirkt sich ein derartiger Schritt dann auf die Zeitkartenpreise der Pendler aus? Wäre dann die durch den Familienminister geortete Fahrpreisdifferenz, zwischen den Pendlerfahrausweisen und den Schülertickets, noch vorhanden?

Antwort;

Die Regeltarife für Pendler und Schüler sind gleich hoch, der Kaufpreis durch eine unterschiedliche Subventionierung jedoch verschieden

- Pendlerkarten werden vom BMWV bzw. im Rahmen der Verbände von den beteiligten Gebietskörperschaften subventioniert
- Schülertarife zum Großteil durch das BMUJF.

Für das Schuljahr 1997/98 konnte kürzlich mit den in den Verbänden Salzburg, Vorarlberg und Kärnten vom BMUJF gekündigten Verkehrsunternehmen Post und KWD der ÖBB eine Einigung erzielt werden; damit ist der Weiterbestand der Verbände zunächst gesichert.

Grundsätzlich ist aber anzumerken, daß im Falle einer Nichteinigung über die Schülerbeförderung zwischen BMUJF und Verkehrsunternehmen und einer damit verbundenen Kündigung der Verbundverträge durch die Verkehrsunternehmen, eine Auflösung der Verbände zu erwarten ist. Damit würde es auch für Pendler keine Verbundtarife mehr geben, sondern nur mehr die vor Einführung der Verbundtarife geltenden jeweiligen Unternehmesttarife, die zu einer massiven Verteuerung für die Pendler führen würde.