



II- 349 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
und verstaatlichte Unternehmungen

Pr. Zl. 5.905/13-I/2-1970

95/A.B.

zu 77/J.

Präsid. am 27. Juli 1970

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Melter und Genossen: "Fahrpreisermäßigungen im Linienverkehr von Bahn und Post." (Nr.77/J vom 3. Juni 1970)

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1) und 2) Dem für die Genehmigung von Tarifen und Beförderungsbedingungen zuständigen Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Behörde für Kraftfahrlinien und Straßenbahnen ist es nach jahrelangen Bemühungen gelungen, diese Tarife und Beförderungsbedingungen des Kraftfahrliniенverkehrs in ganz Österreich auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Abgesehen von innerstädtischen Verkehren, bei welchen je nach der Situation Sondertarife genehmigt werden, sind die Tarife und Beförderungsbedingungen für alle Unternehmungen, ob sie nun von einer Gebietskörperschaft oder von privaten Personen betrieben werden, gleich. Eine Sondergenehmigung für Kraftfahrlinien, die durch die Österreichischen Bundesbahnen oder die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung betrieben werden, wäre praktisch unmöglich und würde zu unwirtschaftlichen Konkurrenzierungen führen. Überdies gewähren die Kraftfahrdienste von Bahn u. Post Fahrpreisermäßigungen in einem bereits beträchtlichen Ausmaß, durch das die Wirtschaftlichkeit dieser Betriebe

-2-

stark beeinträchtigt wird. So belief sich im Vorjahr der Einnahmenentgang durch Sozialtarife beim Postautodienst auf rund 115,5 Millionen Schilling und bei den Österreichischen Bundesbahnen auf rund 64 Millionen S.

Unter Berücksichtigung dieser finanziellen Ergebnisse erschien - ganz abgesehen von Beispieldolgerungen - die Einführung neuer Fahrpreisermäßigungen weder für staatliche noch für private Unternehmen tragbar.

Die Regelung im Fürstentum Liechtenstein kann für Österreich zum Vergleich nicht herangezogen werden, da der Gesamtverkehr des Fürstentums Liechtenstein bestenfalls mit einem innerstädtischen Verkehr verglichen werden kann (Ausmaß: 160 km² - das ist etwas mehr als ein Drittel von Wien - 21.000 Einwohner) und sowohl in Wien als in einzelnen anderen Landeshauptstädten eine Fahrpreisermäßigung für alte Personen bereits eingeführt ist.

Zu Frage 3) Die unterschiedliche Fahrpreisgestaltung zwischen dem Bahn- und dem Omnibusbetrieb ist vor allem durch den verschiedenen Beförderungsraum bedingt; während eine Zugsgarnitur ohne nennenswerte zusätzliche Kosten bei Bedarf eine entsprechende Verstärkung durch eine Wagenbeigabe erfahren kann, ist der Straßenverkehr gezwungen, zusätzliche Betriebsmittel zum Einsatz zu bringen. Diese Verkehrsabwicklung ist vor allem beim Berufs- und Schülerverkehr deutlich sichtbar. Während die Schiene für die gesamte Beförderung nur einen Zug führt, müssen von den Straßenverkehrsträgern - bedingt auch durch den unterschiedlichen zeitlichen Bedarf - eigene Schüler- u. Berufsfahrerkurse eingerichtet werden.

-3-

Es geht trotzdem das Bestreben dahin, eine weitgehende Tarifeinheit zwischen Schiene und Straße zu erreichen. Es wird aber auch künftig nicht möglich sein, die Ermäßigungen der Schiene, welche im Schülerverkehr bis zu 96 % erreichen, auch auf den Kraftfahrlinien einzuführen.

Wien, am 17. Juli 1970

Der Bundesminister:

Ullrich