



II-- 400 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.901/22-I/1-1972

123 /A.B.
zu 70 /J.
4. Feb. 1972
Präs. am.....

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten
zum Nationalrat Regensburger und Genossen: "Verrechnung
der Schülerfreifahrten mit den Gemeinden" (Nr.70/J-NR-71
vom 7.Dezember 1971)

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1)

Bei den von den Gemeinden geforderten Pauschalbeträgen für die Beförderung von Schülern handelt es sich um Beiträge, die mit den auf Grund des Familienlastenausgleichsgesetzes den Verkehrsunternehmen zukommenden Ersatzleistungen in keinem Zusammenhang stehen. Diese, im übrigen nicht nur von den Gemeinden, sondern auch von Schulverwaltungen oder dritten Personen geleisteten Beiträge dienen dazu, die Führung einer hauptsächlich von Schülern frequentierten Linie zu ermöglichen, falls mit den Erlösen aus den Schülertarifen das Auslangen nicht gefunden werden kann. Sie stellen daher die Voraussetzung für die Aufnahme des Betriebes einer derartigen Linie dar. Dies trifft insbesondere auf die von der Post und der Bahn für die Einrichtung von Schülerlinienkursen verlangten Kostenbeiträge, bei welchen es sich im wesentlichen um Ausfallsvergütungen handelt, zu.

Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, ist daher die Frage, ob die für die Beförderung von Schülern geforderten Pauschalbeträge erlassen werden können, ein

-2-

Problem, das mit der wenigstens annähernden Kostendeckung beim Betrieb der Linie untrennbar zusammenhängt. Generell besteht daher keine Möglichkeit, diese Pauschalbeträge zuerlassen.

Eine Überprüfung der Höhe der Pauschalsätze könnte nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn als Folge der für die Schüler kostenlosen Beförderung eine bessere Kapazitätsausnutzung vorliegt und dadurch eine Senkung der fixen Kosten eintritt. Nur in einem solchen Fall könnte an eine Reduzierung der geforderten Pauschalbeträge gedacht werden.

Zu Punkt 2)

Zunächst erlaube ich mir grundsätzlich festzuhalten, daß die in der Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz verankerte Schülerfreifahrt zu einer Frequenzsteigerung geführt hat, was sich in einer erhöhten Anzahl der pro Busfahrt beförderten Personen auswirkt. Um festzustellen, ob in einem Einzelfall die Besetzung einzelner Busse mit 80 Schülern zulässig ist, muß jedoch die auf Grund des Kraftfahrgesetzes zur Beförderung zulässige Höchstpersonenanzahl herangezogen werden. Hierbei ist festzuhalten, daß gemäß der im Jahre 1971 bestandenen Rechtslage 2 Schüler unter 12 Jahren als 1 Person zählten, während auf Grund der Kraftfahrgesetznovelle 1971 zwei Schüler unter 14 Jahren als eine Person gelten.

Die o.a. Umstände führen dazu, daß die Besetzung eines Autobusses, der etwa für 45 Personen zugelassen ist, mit 80 Schülern durchaus im gesetzlichen Rahmen bleibt.

Ich erlaube mir jedoch darauf zu verweisen, daß die Festsetzung der zulässigen Anzahl der beförderten Personen auf Grund der gegenwärtigen Kompetenzlage nicht in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr fällt.

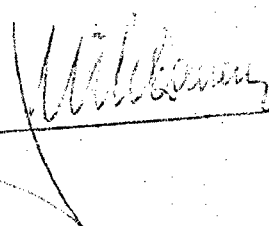
-3

- 3 -

Um den durch die Schülerfreifahrten erhöhten Anforderungen an das Wagenmaterial gerecht werden zu können, wurden sowohl im Rahmen der Post- und Telegraphenverwaltung als auch des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen bereits entsprechende Schritte unternommen. Es wird getrachtet werden, durch zusätzliche Anschaffung von Großraumomnibussen den gegenwärtig bestehenden Engpaß zu beseitigen.

Wien, am 31. Jänner 1972

Der Bundesminister:



A handwritten signature, likely "Wilfried", is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized, handwritten mark that resembles a large "X" or a stylized "K".