



II- 1326 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5905/27-1-1976

609IAB

1976-09-03

zu **608 IJ**

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dr. Marga Hubinek und Genossen, Nr. 608/J-NR/1976 vom 1976 07 07: "Subventionierung der ÖBB mit Mitteln des Familienlastenausgleichsfonds".

Zu Ihrer Anfrage beehe ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zum Motiventeil:

Die von Ihnen angeführten Umstände, denen zufolge eine verdeckte Subventionierung der Kraftfahrlinienbetriebe gegeben sei, sind aus folgenden Gründen nicht zutreffend:

- 1) Es werden nicht nur Kinder bis zu 14 Jahren befördert, Schüler über 14 Jahre und Studenten (bis zu 27 Jahren) gelten aber als Erwachsene. Daher ist es schon aus diesem Grunde kaum möglich, doppelt so viele Schüler wie Erwachsene zu befördern. Außerdem ist es nicht der Regelfall sondern ein Extremfall, wenn Autobusse im Schülerverkehr die gesetzlich zulässige Höchstzahl von Kindern transportieren. Jede Kalkulation auf dieser Basis muß daher irreführend sein.
- 2) Schülerkarten sind Zeitkarten und berechtigen nicht bloß zu zwei Fahrten am Tag - wie sie der Berechnung zugrundeliegen - sondern zu so vielen Fahrten, wie sie der Schulbetrieb erfordert. So benützen viele Schüler, die Vormittags- und Nachmittagsunterricht haben, diesen Fahrausweis für die Heim-

fahrt zu Mittag. Damit werden die aufgezählten entfallenden Fahrten (wie vor allem in den Weihnachts- und Osterferien) kalkulatorisch aufgewogen. In den Semester(bzw. Olympia)ferien dagegen gelten die Fahrausweise, weil in vielen Schulen Sport- und Kulturveranstaltungen stattfinden.

Die Ausgabe von Einzelfahrscheinen an Schüler anstelle der Zeitkarten käme dem Familienlastenausgleichsfond schon aus diesem Grunde nicht billiger. Zusätzlich ergäbe sich noch ein unverhältnismäßig gesteigerter Aufwand für die umfangreiche Abrechnungstätigkeit, ganz abgesehen von den nicht vertretbaren längeren Aufenthalten bei den Haltestellen, die bei der Fahrscheinausgabe an eine große Schülerzahl naturgemäß die Folge wären.

In den Kursbüchern ist das Tarifangebot für die Kraftfahrlinien enthalten; Schüler-Fahrausweise dagegen werden unentgeltlich ausgestellt und sind deshalb nicht im Kursbuch angeführt.

Die Senkung des Ermäßigungssatzes für Schüler-Fahrausweise war notwendig geworden, da sich der Anteil der Schüler am gesamten Fahrgastaufkommen der Kraftfahrlinienunternehmen von etwa 12 Prozent auf rund 50 Prozent erhöhte und es den Unternehmen ohne entsprechend erhöhte Einnahmen nicht möglich gewesen wäre, den Wagenpark an das gestiegene Verkehrsaufkommen anzupassen. Von einer Subventionierung der ÖBB, der Post und der sonstigen Kraftfahrlinienunternehmer zu Lasten des Familienlastenausgleichsfonds kann also nicht die Rede sein, wohl aber von einer familien- und bildungspolitisch bedeutsamen Zunahme des Schülertransports.

Daher beantworte ich die konkreten Fragen folgendermaßen:

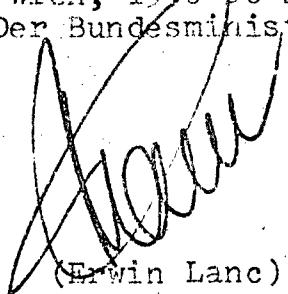
Zu 1. und 2.:

Nein. Im Übrigen ist die Schülertransportleistung der ÖBB gegenüber Post und anderen Kraftfahrlinienunternehmen weit unterdurchschnittlich.

Zu 3:

Durch die Änderung des Ermäßigungssatzes konnte bei allen Kraftfahrlinienunternehmen nur teilweise der erhöhte Einsatz von Omnibusen und Personal gedeckt werden, der durch die vermehrte Beförderung von Schülern entstand. Für Investitionen im Wagenpark mußten bei ÖBB und Post noch erhebliche Budgetmittel eingesetzt werden. Da die Verkehrsbetriebe des Bundes außerdem noch alle regional notwendigen aber betriebswirtschaftlich unrentablen Kraftfahrlinien zu führen haben und im Bundesdurchschnitt nicht die laufenden Betriebskosten erwirtschaften können, handelt es sich daher - wie bereits zum Motiventeil ausgeführt - nicht um eine Defizitabdeckung sondern um die nur teilweise Vergeltung erhöhter Kosten für Leistungen, die den Kraftfahrlinienunternehmen im Interesse der Familien auferlegt worden sind.

Wien, 1976 08 27
Der Bundesminister:


(Erwin Lanc)