



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.

Präs. am

27. Juli 1970

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten  
zum Nationalrat Melter und Genossen: "Fahrpreisermäßi-  
gungen 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 Beför-  
derungsbedingungen des Kraftfahrlinienverkehrs in ganz  
Österreich auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Abge-  
sehen von innerstädtischen Verkehren, bei welchen je nach  
der Situation Sondertarife genehmigt werden, sind die  
Tarife und Beförderungsbedingungen für alle Unternehmun-  
gen, ob sie nun von einer Gebietskörperschaft oder von  
privaten Personen betrieben werden, gleich. Eine Sonder-  
genehmigung für Kraftfahrlinien, die durch die Österrei-  
chischen 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 Einnahmengang 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 erschiene - ganz abgesehen von Beispielsfolgerungen - die Einführung neuer Fahrpreismäßigungen 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 km<sup>2</sup> - das ist etwas mehr als ein Drittel von Wien - 21.000 Einwohner) und sowohl in Wien als in einzelnen anderen Landeshauptstädten eine Fahrpreismäßigung für alte Personen bereits eingeführt ist.

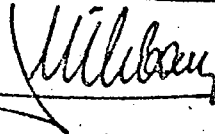
Zu Frage 3) Die unterschiedliche Fahrpreisgestaltung zwischen dem Bahn- und dem Omnibusbetrieb ist vor allem durch den verschiedenen Beförderungsraum bedingt; während eine Zugsgarnitur ohne nennenswerte zusätzliche Kosten bei Bedarf eine entsprechende Verstärkung durch eine Wagenbeigabe erfahren kann, 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:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Wilfried', is written over a horizontal line. A second horizontal line is drawn below the signature.