



II-3500 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/12-Präs. 1/74

1651/A.B.
zu 1681 /J.
Präs. am 12. Juni 1974

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Regensburger und Genossen, Nr. 1681/J-NR/1974 vom 3. Mai 1974: "Schnellzugszuschlag und Geltungsdauer der ermäßigten Hin- und Rückfahrkarten".

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, auf Grund einer Stellungnahme des ÖBB-Vorstandes folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben die Frage, ob und inwieweit im grenzüberschreitenden Verkehr auf die Einhebung des Schnellzugszuschlages verzichtet werden kann, bereits geprüft. Diese Prüfung erbrachte folgendes Ergebnis:

Bei Abschaffung des Schnellzugszuschlages wäre eine nennenswerte Steigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs nicht zu erwarten, weil der finanzielle Anreiz zu gering wäre. Die Österreichischen Bundesbahnen hätten deshalb den Ausfall der bisherigen Einnahmen aus dem Schnellzugszuschlag praktisch in voller Höhe zu tragen. Das heißt, daß die Österreichischen Bundesbahnen allein bei einer Reduzierung des Zuschlages bei Abfertigungen bis 40 km, wie sie im Turnusverkehr Deutsche Bundesbahn - Österreichische Bundesbahnen stattfindet, jährliche Mindereinnahmen von rund 8,7 Mio S, bei einer völligen Auflassung des Schnellzugszuschlages im Grenzverkehr sogar von rund 160,9 Mio S, hinnehmen müßten.

-2-

Aus Gründen der Tarifgerechtigkeit kann eine generelle Abschaffung des Schnellzugszuschlages aber nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkt werden, sondern muß auch den Inlandsreisenden zugute kommen. Bei völliger Auflassung des Schnellzugszuschlages im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen entstünden Mindereinnahmen von 220 Mio Schilling.

Für eine Reform des gesamten Personentarifsystems, die auch die Fragen des Schnellzugszuschlages mitumfassen könnte, besteht gegenwärtig weder volkswirtschaftlich noch betriebswirtschaftlich eine Veranlassung. Daß die Auflassung des Schnellzugszuschlages ohne Kompensation für die Österreichischen Bundesbahnen wirtschaftlich nicht tragbar ist, bedarf keiner näheren Erörterung.

Im übrigen spricht gegen die Annahme, daß sich der Zuschlag von 20,- Schilling für die Wintersport- und Fremdenverkehrsorte Tirols "abschreckend" auswirken würde, die Tatsache, daß dieser Betrag gemessen an den Aufwendungen, die schon ein bescheidener Wochenendaufenthalt mit sich bringt, kaum ins Gewicht fällt.

Zu den Fragen 4 bis 6:

Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der ermäßigten Rückfahrkarten im Sinne der Vorbemerkungen zur Anfrage käme praktisch einer Abschaffung der Vollpreise gleich, weil in diesem Falle kaum noch jemand zur Rückfahrt eine Vollpreiskarte lösen würde. Für die Österreichischen Bundesbahnen würden daraus Mindereinnahmen von rund 60 Mio Schilling entstehen. Bedenkt man, daß die Differenz zwischen einer normalen und einer ermäßigten Rückfahrkarte nur 10 % beträgt, also z.B. für die Strecke Wien - Innsbruck nur 58,- Schilling ausmacht, und vergleicht man mit den Urlaubsaufwendungen, die innerhalb von 14 Tagen entstehen,

-3

-3-

so liegt auf der Hand, daß eine solche Maßnahme keine nennenswerte Steigerung des Urlaubsverkehrs bewirken kann. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der ermäßigten Rückfahrkarten ist aus diesen Gründen nicht vertretbar.

In diesem Zusammenhang wäre zu bemerken, daß einige europäische Eisenbahnverwaltungen, wie z.B. die Deutsche Bundesbahn, die Rückfahrermäßigung bereits aufgelassen oder ihre Gültigkeitsdauer verkürzt haben. Wenn auch die Österreichischen Bundesbahnen nicht vor haben, diese Begünstigung auszuweiten, so beabsichtigen sie gegenwärtig aber auch nicht, sie einzuschränken oder einzustellen.

Wien, 1974 06 11

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lanc', written in a cursive style.

(Erwin Lanc)