



II- 317 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.901/20-I/1-71

96 / A.B.  
 zu 30 / J.  
 Präs. am 27. Jan. 1972

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Huber und Genossen, Nr.30/J-NR-1971 vom 2.Dezember 1971: "Ausdehnung der -Senioren-ermäßigung- auf die Benützer von Postautoverkehrs-linien"

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1)

Ungeachtet des Umstandes, daß die Österreichischen Bundesbahnen die Seniorenermäßigung lediglich als Werbemaßnahme für den Schienenverkehr einführten, habe ich die Frage einer Ausdehnung der Gültigkeit auf den Kraftfahrlinienverkehr der Post und Bahn bereits wiederholt prüfen lassen. Meine Absicht, dadurch eine Erweiterung der Begünstigung für den in Frage kommenden Personenkreis zu erreichen, war bisher aber nicht zu verwirklichen, weil im Kraftfahrlinienverkehr - mit Ausnahme des innerstädtischen Verkehrs - die Tarif- und Beförderungsbedingungen sowohl im Postautoverkehr als auch bei den vom Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und von privaten Unternehmern betriebenen Linien gleich sind. Das heißt, daß eine Gewährung einer Seniorenermäßigung in Autobussen der Post und Bahn auch für Kraftfahrlinien Gültigkeit hätte, welche von Privaten betrieben werden, was

-2-

aber den in Frage kommenden Unternehmungen aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht zugemutet werden kann. So belief sich z.B. im Jahre 1970 der Einnahmenentgang durch Sozialtarife beim Postautodienst auf rund 118,5 Millionen Schilling und bei den Österreichischen Bundesbahnen auf rund 67,8 Millionen Schilling. Jede Ausdehnung des zurzeit gültigen Ermäßigungsangebotes würde hier zu einer Verschärfung der Situation führen.

Dazu kommt noch, daß durch die freie Schülerbeförderung gerade im Kraftfahrlinienverkehr eine derart intensive Auslastung aller verfügbaren Fahrbetriebsmittel eingetreten ist, daß die augenblickliche Situation in vielen Fällen als keineswegs befriedigend bezeichnet werden kann und daher alle Anstrengungen unternommen werden müssen, durch Anschaffung neuer Fahrzeuge oder gestaffelte Führung von Kursen weitere Überfüllungen der Autobusse zu vermeiden. Es könnte daher auch aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen eine Werbemaßnahme nicht vertreten werden, die zwangsläufig dazu führen müßte, daß im öffentlichen Linienverkehr eine weitere Frequenzsteigerung eintritt.

Der gegenständlichen Frage kann daher erst wieder zu einem Zeitpunkt nähergetreten werden, wenn alle mit der im Interesse gleicher Bildungschancen erfolgten Einführung der freien Schulfahrt aufgetretenen Beförderungsprobleme in zufriedenstellender Weise gelöst sind.

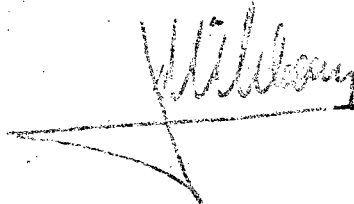
-3-

-3-

Zu Punkt 2)

Aus den unter Punkt 1) dargelegten tarifrechtlichen und betriebswirtschaftlichen Gründen bin ich nicht in der Lage, eine Ausdehnung der für den Schienenbereich der Österreichischen Bundesbahnen wirksamen Seniorenermäßigung auf andere Verkehrsträger zu terminisieren.

Wien, am 20. Jänner 1972

~~Der Bundesminister:~~A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Willy May', is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized, hand-drawn mark that resembles a star or a large, irregular triangle.