

II- 3414 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 3. Mai 1974

No. 1681/J

A N F R A G E

=====

der Abgeordneten Regensburger, Huber
und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr
betreffend Schnellzugzuschlag und Geltungsdauer der er-
mäßigten Hin- und Rückfahrkarten.

In einem Schreiben vom 21.2.1974 führte der Tiroler Landes-
rat Dr. Bassetti aus, daß unsere Nachbarstaaten, sei es
nun die Schweiz, Italien oder die BRD schon seit langem
von der Berechnung von Schnellzugzuschlägen im grenz-
überschreitenden Verkehr abgekommen sind. Die Verwaltung
dieser Eisenbahnen hat offenbar rechtzeitig erkannt, daß
der Schnellzugzuschlag keine Vorteile für ihren Schienen-
verkehr erbrachte. Wenn auch unbestritten ist, daß der
Schnellzugzuschlag eine beachtliche Einnahmsquelle der
ÖBB darstellt, so ist zu befürchten, daß das Festhalten
am Schnellzugzuschlag Frequenz- und Einnahmeverluste
für die Zukunft zur Folge haben könnte. Zahlreiche Winter-
sport- bzw. Fremdenverkehrsorte Tirols liegen in grenz-
nähe, weshalb sich der Schnellzugzuschlag für diese ge-
rade abschreckend auswirkt. Bei Einrechnung des Zuschla-
ges ergibt sich bei grenznahen Orten ein Kilometerpreis,
der in dieser Höhe von keinem Nachbarstaat auch nur an-
nähernd erreicht wird.

Tirol stellt für den Münchher das alpine Erholungsgebiet
in unmittelbarer Nähe dar. Der Besuch der Münchner im
Winter wie im Sommer zu längeren Aufenthalten oder zum
Wochenende ist bedeutungsvoll für die gesamte Wirtschaft
Tirols.

Eine Aufnahme einiger Tiroler Orte in die von der DB be-

sonders propagierten Ausflugsziele mit der "Sonderfahrkarte", würde sicher den Tiroler Orten mehr Gäste und der Österr. Bundesbahn mehr Reisende bringen. Voraussetzung wäre allerdings, wie die Direktion München der DB in ihrem Schreiben vom 25.1.1974 an die Generaldirektion der ÖBB erklärte, eine, der DB angepaßte Tarifgestaltung, also Fortfall des Schnellzugszuschlages.

Auf dieser Basis hatte die DB im Jahre 1972 über 12.000 Sonderrückfahrkarten München-Kufstein verkauft.

Zur Feststellung, daß der Verzicht auf den Schnellzugszuschlag beim Zugpaar 1180/81 keinen nennenswerten Erfolg gebracht hätte, ist zu bemerken, daß seit Verlautbarung dieses Verzichtes der Zug sechs Mal gefahren ist. Daraus jetzt schon Schlüsse zu ziehen, scheint verfrüht, weil wohl auch die Verlautbarungen das Publikum kaum "erreicht" haben.

Im Bericht zur letzten Verkehrstagung am 18.1.1974 in Linz hieß es u.a., daß die Tarifgestaltung als Mittel zur Ausschöpfung vorhandener Verkehrsbedürfnisse nicht unterschätzt werden darf. Diese Grundeinstellung sollte auch bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit des Schnellzugszuschlages gelten. Im Zuge der Neustrukturierung des Personentarifes sollte daher, gleich wie in den Nachbarstaaten, die Auflassung des Schnellzugszuschlages in Betracht gezogen werden. Sollte eine solche Maßnahme aus hier nicht bekannten Gründen undurchführbar sein, wird eine Staffelung dieser Gebühren auf der Grundlage der jeweiligen Länge der Fahrstrecke vorgeschlagen.

In einer Anfragebeantwortung stellte der Herr Bundesminister für Verkehr unter anderem folgendes fest:
"Bei der Deutschen Bundesbahn hingegen wird ein Schnellzugszuschlag nicht eingehoben, weil die Schnellzugsbenutzung im Einheitsfahrpreis bereits einkalkuliert ist. Eine Umstellung des ÖBB-Tarifes auf dieses System würde zwar die Abfertigung vereinfachen, hätte aber auch den Nachteil, daß der Einheitsfahrpreis über das Niveau des

- 3 -

derzeitigen Personenzugfahrpreises erhöht werden müßte. Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hält deshalb an der bestehenden Fahrpreisdifferenzierung grundsätzlich fest, wird aber im Rahmen einer künftigen Tarifreform prüfen, ob und inwieweit im grenzüberschreitenden Verkehr generell auf die Einhebung des Schnellzugzuschlages verzichtet werden kann."

Im oben zitierten Schreiben heißt es wörtlich weiter:

"Was nun die ermäßigten Hin- und Rückfahrkarten anbelangt, sollte der Antrag auf Verlängerung der Geltungsdauer das Publikum, insbesondere Wiener und Niederösterreicher ansprechen. Daß hierfür nicht Bahnbenützer in Betracht kommen, die in der Lage sind, Pensionspreise von S 400.- und mehr zu bezahlen, ist wohl selbstverständlich. In Tirol gibt es zahlreiche Pensionen, Gasthöfe, Privatquartiere und nicht zuletzt Bauernhöfe, wo man sich preiswert erholen kann und kostenmäßig kaum schlechter daran ist, als etwa in Niederösterreich oder im Burgenland.

Es kann nie die Rede davon sein, die Geltungsdauer auf 'die vom Reisenden gewünschte Dauer' auszudehnen, sondern ab einer bestimmten Entfernung die Dauer von 10 Tagen auf zwei Wochen zu erstrecken, weil diese Zeitspanne dem allgemeinen Rhythmus im Urlaubsverkehr entspricht und weil gerade im Winter viele Wiener Gäste sich der Wochenarrangement und der Wochenabonnements bedienen. (Z.B. Lienz 1972 : 31.671 inländische Gäste, Kitzbühel 1972 : 21.681 inländische Gäste)

Seit die ÖBB die 'Senioren-Ermäßigung' eingeführt haben, ist der Besuch Tirols durch betagte Mitbürger ganz erheblich gestiegen."

Aus all diesen Gründen richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr folgende

A n f r a g e :

- 1.) Wurden seitens der Österreichischen Bundesbahnen bereits Prüfungen angestellt, "ob und inwieweit im grenzüberschreitenden Verkehr generell auf die Einhebung des Schnellzugzuschlages verzichtet werden kann?"
- 2.) Wenn ja, zu welchem Ergebnis sind Sie gelangt?
- 3.) Wenn nein, wann werden Sie solche Prüfungen anstellen?
- 4.) Sind Sie bereit dafür zu sorgen, daß bei bestimmten Entfernungen die Geltungsdauer der ermäßigten Hin- und Rückfahrkarte im oben zitierten Sinn verlängert wird?
- 5.) Wenn ja, bis wann wird das der Fall sein?
- 6.) Wenn nein, was spricht gegen diesen Vorschlag?