



II-3643 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/6-1-1978

1674 IAB

1978 -04- 27

zu 1661 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dipl.Ing. Dr. Leitner, Mag. Höchtl, Hagspiel  
und Genossen, Nr. 1661/J-NR/1978 vom 1978 03 01,  
"Tarife für Schülerfreifahrten".

Zu 1

die jährlichen Einnahmen für die Schülerfreifahrten betragen  
in Millionen S bei

	ÖBB Schiene	ÖBB Kraftwagendienst	Post- und Telegraphen- verwaltung
1972	40,2	49,4	121,0
1973	41,8	58,6	143,6
1974	39,3	89,8	207,3
1975	38,2	132,0	301,4
1976	38,9	184,4	352,0
1977	41,7	213,3	377,6
	(hochgerechnet)		

Zum Ansteigen der Einnahmehzahlen ist zunächst festzuhalten,  
daß die Zahl der beförderten Schüler im Kraftfahrlinienverkehr  
in diesem Zeitraum um mehr als 100 % gestiegen ist, die Zahlen  
für die einzelnen Jahre also nicht unmittelbar vergleichbar  
sind.

Zu 2

Die ÖBB haben im Schienenverkehr seit 1972 drei Tarifierhöhungen durchgeführt, bei denen die Preise der Schülermonatskarten durchschnittlich um

- ca. 19,9 % am 1.3.1972 erhöht wurden (die allgemeine Tarifierhöhung betrug durchschnittlich 20,9 %),
- ca. 30 % am 1.3.1977 (allgemeiner Tarif durchschnittlich um 15,2 %),
- ca. 10 % am 1.2.1978 (allgemeiner Tarif durchschnittlich um 12,5 %).

Der Regeltarif im Kraftfahrlinienverkehr wurde allgemein, und damit auch für den Kraftwagendienst der ÖBB sowie den Postautobusdienst, am 1.3.1972 um durchschnittlich 20 %, am 1.6.1975 um durchschnittlich 10 % und am 1.9.1977 um durchschnittlich 15 % erhöht. Der Ermäßigungssatz für Schülerwochenkarten wurde am 1.5.1974 von 75 % auf 60 % und am 1.6.1975 von 60 % auf 50 % des Regelfahrpreises herabgesetzt, wobei diese Ermäßigungen auch für die privaten Kraftfahrlinienunternehmen gelten.

Zu 3

Die ÖBB erhielten bzw. erhalten als Vergütung im Rahmen der Schülerfreifahrt im Schienenverkehr für eine Schülermonatskarte und Fahrstrecken von jeweils

	1971	ab 1.3.1977	ab 1.2.1978
2 bzw. 5 km	S 24,-	S 41,-	S 45,-
10 km	S 32,-	S 46,-	S 51,-
20 km	S 51,-	S 74,-	S 81,-

Alle Kraftfahrlinienunternehmen, damit auch die ÖBB und die Post- und Telegraphenverwaltung, erhielten bzw. erhalten als Vergütung für eine Schülerwochenkarte und Fahrstrecken von jeweils

	1971	ab 1.6.1975	ab 1.9.1977
2 bzw. 5 km	S 12,-	S 36,-	S 42,-
10 km	S 19,-	S 54,-	S 60,-
20 km	S 36,-	S 96,-	S 108,-

Zu 4

Bei den ÖBB wurden die Preise für Schülermonatskarten im Schieneverkehr nur bei der Tarifierhöhung am 1.3.1977 mehr als der Regel-tarif erhöht, was im Zuge der allgemeinen Tarifreform nötig war. Das hat aber - wie die oben dargestellte Einnahmenentwicklung zeigt - nicht zu einer nennenswerten Belastung des Familienlastenausgleichsfonds geführt. Dazu kommt, daß der Ermäßigungssatz für Schülermonatskarten im Schienenverkehr unverändert blieb.

Zum Kraftfahrlinienverkehr ist zunächst festzuhalten, daß die Schülerbeförderung nicht nur von der Bahn und der Post, sondern auch von der großen Zahl privater Kraftfahrlinienunternehmer durchgeführt wird. Die Tarife wurden nicht zuletzt erhöht, um diesen gewerblichen Unternehmen die gesicherte Weiterführung ihrer Betriebe zu ermöglichen.

Wie eingangs erwähnt, sind die Transportleistungen bei der Schülerbeförderung seit der Einführung der Schülerfreifahrt um mehr als 100 % gestiegen. Das hatte zur Folge, daß die Linienautobusse zu den Stoßzeiten (Unterrichtsbeginn und -ende, Arbeitsbeginn) überfüllt waren und es zu zahlreichen Beschwerden kam. Diese sprunghaft gestiegene Frequenz im Schülerverkehr bewirkte zwangsläufig, daß die Kraftfahrlinienunternehmen, einschließlich der privaten, weitere Fahrzeuge anschaffen und zusätzliches Personal einstellen mußten.

In diesen Zeitraum fiel aber auch die empfindliche Erhöhung des Treibstoffpreises sowie ein sehr starkes Ansteigen der Kosten für Autobusse, Reifen, Reparaturen und Ersatzteile.

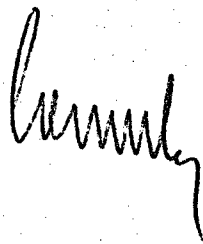
Im Hinblick darauf, daß "einzelne Firmen bereits ernsthaft überlegen, den Betrieb von Linien, die überwiegend von Schülern frequentiert werden, einzustellen", beantragte die Kammer der gewerblichen Wirtschaft, den wirtschaftlich beispielslos dastehenden Ermäßigungssatz von 75 % für Schülerwochen- und Schülermonatskarten als ersten Schritt, im Hinblick auf die damalige Wirtschaftslage, auf 60 % zu senken, was mit Wirkung vom 1.5.1974 an erfolgte. Das bewirkte zwar eine vorübergehende Entspannung der Situation; nach den Angaben der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft konnte der Ertrag um durchschnittlich 8 - 12 % verbessert werden. Die Bundeskammer wies darauf hin, daß aber seit 1.3.1972 bei im Prinzip unveränderten Tarifen eine durchschnittliche Steigerung der Selbstkosten um rund 36,7 % in Kauf genommen werden mußte. Rund 25 % der Kostensteigerungen waren also noch immer ungedeckt, dazu kamen Mehrbelastungen aus einer Lohnerhöhung; es war sogar eine Einstellung des privaten Linienverkehrs zu befürchten. In eingehenden Verhandlungen mit der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und dem Arbeiterkammertag sowie dem Bundesministerium für Finanzen wurde eine Einigung erreicht, mit Wirksamkeit vom 1.6.1975 an den Regeltarif bis 6 km von S 5,- auf S 6,- und in den übrigen Relationen bis 100 km um durchschnittlich 10 % anzuheben. Der Ermäßigungssatz für die Beförderung von Schülern im Linienverkehr wurde jenem für den Berufsverkehr angeglichen und beträgt nun 50 %.

Auf Grund weiterer Kostensteigerungen beantragte die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft im Februar 1977 eine weitere Tarifkorrektur. Das Wirtschaftsförderungsinstitut der Bundeskammer hatte bei einer Kostengegenüberstellung für den Zeitraum 1.6.1975 bis 1.1.1977 eine Steigerung um 17,48 % errechnet. Nach

neuerlichen Verhandlungen wurden die Tarife mit Wirksamkeit vom 1.9.1977 an bis 19 km durchschnittlich um 10 %, ab 19 km um durchschnittlich 15 % erhöht.

Zusammenfassend ergibt sich also, daß das Ausmaß der Erhöhung bei den Schülertarifen aus dem sprunghaft gestiegenen Verkehrsbedürfnis und der Kostenentwicklung resultierte.

Wien, 1978 0426  
Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Kersch', written in a cursive style.