



II-3760 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr. Zl. 5905/10-1-1978

1768 IAB

1978-05-23

zu 1780 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Melter, Dr. Schmidt, Nr. 1780/J-NR/
1978 vom 1978 03 30, "Fahrpreiserhöhungen".

Zu 1

Mit 1. Februar 1978 wurden lediglich die Tarife der Netzkarten und des Austria Tickets um mehr als 20 % angehoben, wobei das Erhöhungsausmaß bei der Netzkarte im Durchschnitt 34 %, beim Austria Ticket 33,7 % betrug.

In diesem Zusammenhang möchte ich bemerken, daß eine Länder-Netzkarte vor dem 1. Februar 1978 nicht, wie im Motiventeil der Anfrage zum Ausdruck kommt, S 300,--, sondern S 390,-- gekostet hat.

Die übrigen Fahrpreise im Personenverkehr wurden um durchschnittlich 12,5 %, die Sozialtarife für den Berufsfahrer- und Schülerverkehr nur um rund 10 % angehoben.

Zu 2

Zum Verständnis der jetzigen Erhöhung des Austria Tickets im genannten Ausmaß darf bemerkt werden, daß bei der letzten Tarifierhöhung aus werbetechnischen und fremdenverkehrspolitischen Gründen der Preis des Austria Tickets unverändert belassen wurde, und daher wegen des unmittelbaren Zusammenhanges des Austria Tickets mit der allgemeinen Tarifstruktur nunmehr ein Nachziehen auf das allgemeine Tarifniveau aus betriebswirtschaftlichen Gründen unumgänglich wurde.

Die Erhöhung der Preise für die Netzkarten ergab sich daraus, daß bei der vorletzten Tarifregulierung die Netzkarten wegen ihres tariflichen Zusammenhanges mit dem Austria Ticket nur unwesentlich erhöht werden konnten.

Dies führte u.a. dazu, daß der Preis einer Bundes-Netzkarte mit einer Geltungsdauer von 8 Tagen für die zweite Klasse unter dem Fahrpreis lag, der für eine einmalige Hin- und Rückfahrt von Vorarlberg nach Wien gewöhnlich zu leisten war. Auch der Preis der 8-tägigen Länder-Netzkarte in Verbindung mit der 50 %-Ermäßigung für die Zufahrt zum jeweiligen Geltungsbereich und der gleichen Begünstigung für Fahrten über den Geltungsbereich hinaus war in einigen Relationen auch bei einmaliger Fahrt niedriger als der Normalfahrpreis. Diese Tarifgestaltung der Netzkarten widersprach jedoch dem Gedanken, nur häufige Fahrten zu einem besonders günstigen Preis zu ermöglichen, und war daher vor allem aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht länger vertretbar.

Obwohl auch bei den Netzkarten nur eine Anpassung an die allgemeine Tarifstruktur erfolgt ist, wurde ein weiterer Anreiz zur Lösung der Netzkarten durch günstigere Benützungbedingungen geschaffen.

So wurde vor allem die Geltungsdauer der Netzkarte von 8 auf 9, bzw. von 15 auf 16 Tage erweitert, sodaß nunmehr die Netzkarten auch an zwei bzw. drei Wochenenden verwendet werden können. Weiters wurde bei den Länder-Netzkarten mit einmonatiger Geltungsdauer der bisher nur für Bundes-Netzkarten zugestandene "Bonus" eingeführt. Dies bedeutet, daß gegen Rückgabe von 5 innerhalb eines Jahres gelösten Länder-Netzkarten eine, gegen Rückgabe von 9 innerhalb von zwei Jahren gelösten Länder-Netzkarten sogar drei unentgeltlich ausgegeben werden. Durch diese Tarifmaßnahme tritt für die regelmäßigen Benutzer dieser Netzkartenkategorie (Preis S 920,-- in der 2. Klasse, S 1380,--

für die 1. Klasse) bei Berücksichtigung eines Jahreszeitraumes sogar eine Verbilligung von S 120,-- bei der 2. Klasse, und um S 180,-- bei der 1. Klasse gegenüber dem bis 31. Jänner 1978 gültigen Tarifsysteem ein.

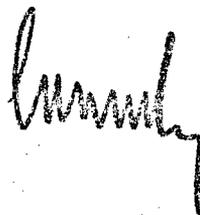
Unter Berücksichtigung dieser Umstände, nämlich einerseits ein bloßes Anpassen des Austria Tickets und der Netzkarten an die allgemeine Tarifstruktur und andererseits Schaffung weiterer Verbesserungen für die Benützung der Netzkarten, kann wohl von "Wucher" nicht gesprochen werden.

Zu 3 und 4

Zur näheren Information über die derzeit gültigen Personenfahrtpreise westeuropäischer Bahnverwaltungen erlaube ich mir, als Beilage einen von den ÖBB erstellten Fahrpreisvergleich mit Stand 1978 04 01 anzuschließen.

Anhand dieser Aufstellung kann ersehen werden, daß die einzelnen Tarifsysteme der genannten Staaten zum Teil sehr erheblich von einander abweichen (z.B. in der Gestaltung der Kostendegression bei größeren Entfernungen). Eine Analyse der einzelnen Tarifstrukturen kann aber nicht ausschließlich auf bloßes Zahlenmaterial zurückgreifen, sondern muß vielmehr vor allem auch die wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und topographischen Gegebenheiten der jeweiligen Länder berücksichtigen. So gesehen muß Österreich zweifellos zu jenen Ländern gezählt werden, die im Vergleich mit den meisten westeuropäischen Staaten ein niedriges Tarifniveau aufweisen.

Wien, 1978 05 19
Der Bundesminister



Fahrpreisvergleich (Stand 1.4.1978)

Alle Preise in öS für die 2. Klasse aller Züge

Km	ÖBB	Italienische Staats- eisenbahn	Jugoslawische Eisenbahnen	Finnische Staatsbahnen	Dänische Staatsbahnen	Schwedische Staatsbahnen	Deutsche Bundesbahn	Schweizerische Bundesbahn	Französische Staatsbahnen	Norwegische Staatsbahnen	Belgische Staatsbahnen	Niederländische Eisenbahnen
	FS	JZ	VR	DSB	SJ	DB	SBB	SNCF	NSB	SNCB	NS	
10	10,-	4,-	13,-	11,-	10,-	16,-	14,-	14,-	11,-	14,-	11,-	27,-
20	18,-	7,-	23,-	17,-	19,-	26,-	21,-	27,-	20,-	28,-	19,-	38,-
50	46,-	17,-	45,-	30,-	43,-	56,-	49,-	67,-	43,-	62,-	43,-	67,-
100	76,-	33,-	72,-	51,-	84,-	118,-	96,-	131,-	76,-	120,-	82,-	112,-
200	138,-	66,-	123,-	90,-	169,-	228,-	191,-	224,-	138,-	230,-	163,-	171,-
400	268,-	130,-	224,-	166,-	265,-	442,-	373,-	335,-	263,-	440,-	430,-	248,-
700	430,-	226,-	370,-	259,-	350,-	632,-	651,-	499,-	450,-	644,-	-----	-----
1000	560,-	284,-	512,-	320,-	374,-	742,-	929,-	-----	640,-	812,-	-----	-----