

II-- ~~1362~~ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5901/18-1-1976

645/AB

1976 -09- 07

zu 660/14

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. DDr. König und Genossen, Nr. 660/J-
NR/1976 vom 1976 07 14: "Förderung des
öffentlichen Personennahverkehrs".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil der Anfrage:

Die Privatbahnen werden schon seit vielen Jahren gemäß den Bestimmungen des Privatbahnunterstützungsgesetzes aus Bundesmitteln gefördert.

Ausgangspunkt für den privaten Kraftfahrlinienunternehmer, der seine Linienführung ja selbst auswählen kann, ist zunächst regelmäßig eine günstige Ertragserwartung, ohne die kaum die für die Einrichtung und den Betrieb einer Kraftfahrlinie erforderliche hohe Investitionsbereitschaft bestehen würde. Völlig anders stellt sich hingegen die Ausgangslage für Verkehrsunternehmungen der öffentlichen Hand dar. Ihnen kommt nämlich - ohne Auswahlmöglichkeit - die Aufgabe zu, den Verkehrsbedarf auch bei zu erwartender geringer oder gänzlich fehlender Rentabilität zu befriedigen, da anderenfalls die in Betracht kommenden Gebiete unzureichend oder gar nicht versorgt werden könnten. Aus verkehrspolitischer Sicht ist daher eine ausreichende Dotierung der Autobusdienste von Post und Bahn unabdingbar. In diesem Sinn erhalten somit auch nur jene Städte und Gemeinden, die im Interesse einer ausreichenden kommunalen Verkehrsbedienung eigene Verkehrsunternehmungen betreiben,

im Wege des Finanzausgleichs Bundeszuschüsse, wenngleich dies formal in den Vollziehungsbereich des Bundesministers für Finanzen fällt.

Ihre Ausführungen hinsichtlich Wiener Neustadt erlaube ich mir dahingehend richtig zu stellen, daß die gegenständliche Garage nicht für 70, sondern lediglich für 8 Gelenksbusse und 36 andere Autobusse ausgelegt wird und daß ferner der Fahrzeugbestand der Wiener Neustädter Verkehrsbetriebe nicht 30, sondern 38 Autobusse umfaßt.

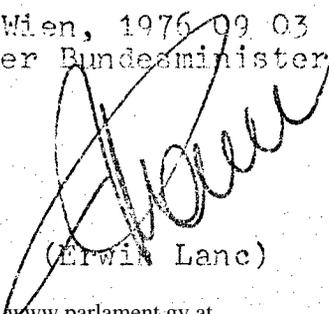
Zu 1:

Im Hinblick auf die vorstehenden grundsätzlichen Ausführungen: nein.

Zu 2:

Die EWG-Regelungen sehen derzeit nur vor, daß staatlichen Eisenbahnen die Einnahmehausfälle für Sozialtarifermäßigungen abgegolten werden. Eine derartige Regelung besteht auch in Österreich, wobei darüberhinaus die Privatbahnen ebenfalls solche Unterstützungen erhalten. Diese Regelungen sind weitergehend als in manchen EWG-Staaten und werden bei Verlängerung des Privatbahnunterstützungsgesetzes zu überdenken sein. Da Nahverkehrsunternehmen in Stadtregionen andere Voraussetzungen vorfinden, (siehe Einleitung) sehe ich verkehrspolitisch keine Berechtigung, Sozialtarife vom Bund her abzugelten, da ja der Bund auch nicht die dortigen Tarife bestimmt. Das war ja wohl auch der Grund, daß man eine Lösung im Rahmen des Finanzausgleiches angestrebt und gefunden hat. Eine in die von Ihnen angedeutete Richtung gehende Richtlinie der EWG-Verkehrspolitik gibt es nicht.

Wien, 1976 09 03
Der Bundesminister:


(Erwin Lanc)