



II-8547 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/31-4-89

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Schuster und Genossen vom 11. Juli 1989, Nr.
4145/J-NR/89, "Neuregelung der Fahrbegünsti-
gungen für die Beschäftigten der ÖBB bzw.
deren Angehörige"

40411AB
1989 -08- 31
zu 41451J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Erscheint Ihnen angesichts eines Bundeszuschusses für die ÖBB von 24,6 Mrd Schilling im BVA 1989 ein monatlicher Familientarif für die ÖBB-Bediensteten und deren Angehörige von 17,-- bzw 34,-- Schilling für das gesamte Streckennetz der ÖBB als gerechtfertigt?"

Außertarifmäßige Fahrbegünstigungen sind im allgemeinen keine Einrichtung aus jüngster Zeit, sondern lassen sich praktisch bis auf die Anfänge des Eisenbahnverkehrs zurückverfolgen.

Derartige Begünstigungen sind auch nicht auf die ÖBB beschränkt, sondern werden weltweit von allen Eisenbahnverwaltungen ihrem Personal zur Verfügung gestellt.

Die dienstrechtliche Grundlage für die Gewährung derartiger Begünstigungen ist im § 82 der DO, die gesetzliche im § 6 (3) des EBG 1988 (BGBl.Nr. 180/1988) verankert. Sinngemäße Bestimmungen sind bereits in der EVO 1928 (BGBl.Nr. 129/1928), der EVO 1954 (BGBl.Nr. 213/1954) und der EVO 1967 (BGBl.Nr. 170/1967) enthalten.

- 2 -

Wenn die a.t. Fahrbegünstigung früher als reine Sozialleistung betrachtet wurde, gilt sie heute bereits als Teil der Personal- bzw. Arbeitsmarktpolitik und wird auch von den Aufnahmewerbern in dieser Richtung angenommen.

Im Zusammenhang mit den derzeit im Gesamtbereich der ÖBB vorgenommenen Rationalisierungsmaßnahmen wurde auch eine grundlegende Reform des außertarifmäßigen Fahrbegünstigungswesens durchgeführt.

Da die Gewährung von a.t.-Fahrbegünstigungen bisher in sehr differenter Form erfolgte, war sie zwangsläufig mit einem relativ hohen Sach- und Personalaufwand verbunden. Ziel der Reform ist es, durch den Wegfall eines Großteils der unterschiedlichen Einzelbegünstigungen eine Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes und dadurch in weiterer Folge einen wirtschaftlichen Erfolg zu erreichen.

Mit dem Inkrafttreten dieser Reform wurde die Ausgabe aller bis dahin gewährten Freifahrausweise (auch solche für Dienstreisen) und der Verkauf von Personalfahrkarten eingestellt. Damit entfällt auch die manuelle Ausstellung von ca. 40.000 Dienst- bzw. Wohnfreikarten und ca. 85.000 Freifahrscheinen.

Durch die generelle Einhebung der monatlichen Pauschalgebühr muß jeder Bedienstete sowohl für seine dienstlichen als auch für seine privaten Reisen einen entsprechenden Betrag bezahlen. Darüber hinaus werde ich für eine schrittweise Anhebung dieses Pauschalbetrages eintreten.

Zu Frage 2:

"Wieviele Bedienstete der ÖBB haben für das Jahr 1989 auf die neue a.t.-Netzkarte verzichtet?"

Für das Jahr 1989 haben 4.581 ÖBB-Bedienstete auf die Ausstellung eines Ausweises Str.P 50-02 (a.t.-Netzkarte) verzichtet.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Welche Einnahmen resultieren aus der a.t.-Netzkarte für die ÖBB im Jahr 1989?"

Die Einhebung der Pauschalgebühr erfolgt monatlich; die voraussichtlichen Einnahmen für 1989 betragen 39.500.000 Schilling, das bedeutet gegenüber dem alten System eine Steigerung um rund 4 Mio Schilling.

Zu Frage 4:

"Welche Einnahmen resultierten im Jahr 1988 für die ÖBB aus der bisherigen Regelung der Fahrbegünstigung für die Bediensteten der ÖBB bzw. deren Angehörige?"

Im Jahre 1988 wurden aus dem Titel a.t.-Fahrbegünstigung Einnahmenerlöse in der Höhe von 35.497.630,- Schilling erzielt.

Zu Frage 5:

"Wieviele Bedienstete der ÖBB waren 1988 mit der Abwicklung der Fahrbegünstigungsregelung für die Bediensteten der ÖBB bzw. deren Angehörige befaßt?"

Im Jahr 1988 waren mit der Abwicklung des a.t.-Fahrbegünstigungswesens 60 Bedienstete befaßt.

Die in der oben angeführten Anzahl enthaltenen - aber im Außendienst verwendeten - Bediensteten waren nur zum Teil mit den Agenden der a.t.-Fahrbegünstigung befaßt, da sie auch für andere Tätigkeiten herangezogen wurden.

Zu den Fragen 6 bis 8:

"Wieviele Bedienstete der ÖBB sind 1989 mit der Abwicklung der neuen a.t.-Fahrbegünstigung befaßt?"

"Wieviele Dienstposten wurden durch die neue Fahrbegünstigungsregelung bei den ÖBB eingespart?"

"Wo wurden diese Dienstposten konkret eingespart?"

Mit der Abwicklung der neuen Fahrbegünstigung werden in Zukunft voraussichtlich 32 Bedienstete befaßt sein; das heißt es wird somit eine Einsparung von 28 Dienstposten erreicht.

Im Jahr 1989 wurden bereits 8 Dienstposten im Zentraldienst eingespart; mit der Einsparung eines weiteren Dienstpostens wird noch im Verlauf des Jahre 1989 gerechnet. In der Folge ist im Außendienst die Einsparung von 20 Dienstposten vorgesehen. Die voraussichtliche finanzielle Einsparung beträgt somit 8,4 Mio Schilling. Zusätzlich wird im Bahnhofsdienst durch den jährlichen Wegfall des Verkaufes von rund 2,000.000 Personalfahrkarten die Leistung von 13 Dienstposten frei.

Zu Frage 9:

"Welche Fahrbegünstigungsregelung gilt für die ÖBB-Bediensteten bzw. deren Angehörige beim Kraftwagendienst der ÖBB?"

Den Bediensteten und mitbegünstigten Familienangehörigen wird auf allen innerösterreichischen Kraftfahrlinien des KWD eine 50%ige Fahrpreisermäßigung auf die gewöhnlichen Fahrpreise gewährt.

Zu den Fragen 10 und 11:

Welche Tarifbegünstigungen können Beschäftigte der ÖBB bzw. deren Angehörige bei anderen Unternehmungen in Anspruch nehmen?"

"Welche Gegenleistungen in Geldwert werden seitens der ÖBB dafür erbracht?"

Im Hinblick auf das besondere Naheverhältnis zu anderen Verkehrsunternehmungen bestehen mit diesen bereits seit der Jahrhundertwende bilaterale Fahrbegünstigungsvereinbarungen. Dazu zählen insbesondere die Privaten Schienenbahnen und die DDSG, eine geringe Anzahl von Seil- und Bergbahnunternehmungen sowie einzelne städtische Verkehrsunternehmungen.

- 5 -

Das gegenseitig zuerkannte Begünstigungsausmaß ist in den jeweiligen Vereinbarungen festgehalten.

Auf den Linien der Privatbahnen und der DDSG wird die a.t.-Netzkarte als gültiger Fahrausweis anerkannt. Auf den Verkehrsmitteln der anderen Vertragspartner wird den Begünstigten der ÖBB ein unterschiedliches Ermäßigungsausmaß gewährt. Es beträgt in der Regel zwischen 20 und 50%.

Den Begünstigten der Privatbahnen und der DDSG wird gegen Bezahlung der doppelten Pauschalgebühr (2.Kl. 34,- S, 1.Kl. 68,- S) eine a.t.-Netzkarte zur Verfügung gestellt. Den Begünstigten der anderen Vertragspartnern wird eine 50%ige Ermäßigung auf die gewöhnlichen Fahrpreise einfacher Fahrt eingeräumt.

Eine Ermittlung des Geldwertes ist nicht möglich, da über die Anzahl der Reisefälle bzw. über die Reisegewohnheiten keine eigene Statistik geführt wird.

Wien, am 29. August 1989
Der Bundesminister

