



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 73 03 26
DVR: 009 02 04

An das
Präsidium des
Nationalrates

Parlament
1014 W i e n

Sachbearbeiter: Dr. Catharin
Tel.: (0222) 711 62 DW 9170

GZ: 210.775/6-II/2-1989

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Wien, am 18. August 1989

| | |
|------------------------|----------|
| Betrifft GESETZENTWURF | |
| Zl. 57 | -GE 2 89 |
| Datum: 28. AUG. 1989 | |
| Verf. 29. AUG. 1989 | |

Handwritten signatures: R. Pöschner, H. Pöschner

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr beehrt sich, anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie zur Begutachtung versandten Entwurf einer Änderung des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 zu übersenden.

Für den Bundesminister:

Dr. BAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Handwritten signature

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 73 03 26
DVR: 009 02 04

An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie

Mahlerstraße 6
1010 W i e n

Sachbearbeiter: Dr. Catharin
Tel.: (0222) 711 62 DW 9170

GZ: 210.775/6-II/2-1989

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Wien, am 18. August 1989

Betreff: Familienlastenausgleichsgesetz 1967,
Änderung; Begutachtungsverfahren

Zur do. Zl. 230102/3-III/3-89 vom 18. 7. 1989

Durch Artikel I Z. 4 und 5 sowie Artikel III Abs. 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes werden die österreichischen Bundesbahnen und die nicht bundes-eigenen Schienenbahnen (Privatbahnen) und damit der Kompetenzbereich des ho. Bundesministeriums nachhaltig berührt. Die im Art. I Z. 4 sowie die in Art. III (2) enthaltenen Bestimmungen über das Inkrafttreten werden - soweit letztere den Verkehrsbereich berühren - mit Nachdruck abgelehnt.

Gegen die in Art. I Z. 5 vorgesehenen Bestimmungen werden keine Einwendungen geltend gemacht.

Die im Vorblatt beim "Problemkatalog" unter Z. 3 getroffenen Ausführungen sind unzutreffend.

Die in den Erläuterungen im Besonderen Teil zu Art. I Z. 4 unter Pkt. 2. getroffenen Ausführungen sind unzutreffend. Die unter Pkt. 3 getroffenen Ausführungen sind falsch und können bei Stellen, die mit dem Problemkreis nicht eingehend vertraut sind, den unrichtigen Eindruck erwecken, daß der Familienlastenausgleichsfonds durch die gegenwärtige Regelung zu ungerechtfertigten Leistungen verhalten wird.

- 2 -

Im Einzelnen wird die ablehnende Haltung des ho. Ressorts wie folgt begründet:

- 1.) Die gegenwärtige Regelung über die Übernahme der Gesamtkosten für Schülerfreifahrten auf der Schiene durch den Familienlastenausgleichsfonds gründet sich auf eine Vereinbarung der Koalitionspartner, die im Sparkatalog vom 8. September 1987 als begleitende Maßnahme zur Budgetkonsolidierung festgelegt wurde. In der Regierungserklärung vom 28. Jänner 1987 wurde im Kapitel "Budgetkonsolidierung" zum Ausdruck gebracht, daß diese "ein zentrales Anliegen für die kommenden Jahre" darstellt; wörtlich wurde ausgeführt: "Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, das Budgetdefizit bis zum Jahre 1991 auf unter 3 % und bis 1992 auf 2,5 % des Bruttoinlandsproduktes zu senken". Damit geht wohl eindeutig hervor, daß die zur Budgetkonsolidierung festgelegte Vergütungsregelung im § 39 c FLAG zumindest für die laufende Legislaturperiode Geltung haben sollte. Daß an eine Befristung dieser Regelung nicht gedacht war, geht nicht nur aus dem Wortlaut der Regierungserklärung, sondern auch aus der derzeit geltenden gesetzlichen Regelung hervor, da sonst wohl in diese Regelung eine Befristung aufgenommen worden wäre.

- 2.) Die Herabsetzung der Vergütungsgrenze von 75 % des gewöhnlichen Fahrpreises (Regeltarif) auf 50 % ist von der Kostensituation der Schienenbahnen her völlig unzumutbar und keinesfalls gerechtfertigt. Die Schienenbahnen gewähren bei der Abgeltungsregelung für Schüler, aber auch für den Berufsverkehr, als kommerzielle Ermäßigung - somit gewissermaßen als Rabatt für Stammkunden - eine Ermäßigung von 25 %. Es hat daher der FLAG gegenüber den Schülern nur bis 75 % eine Vergütung zu leisten, ebenso wie der Bund aus dem Budgetkapitel 65 für den Berufsfahrerverkehr und für sonstige in die Sozialtarifabgeltung einbezogene Personengruppen eine Vergütung nur bis 75 % des Regeltarifes leistet. Alle Ausführungen, die darauf abzielen, daß der FLAG in höherem Maße bei der Abgeltung in Anspruch genommen würde

als das Kapitel 65 des Bundeshaushaltes gegenüber anderen Personengruppen sind falsch und irreführend. Diese Feststellung erscheint deshalb gerechtfertigt, weil dem Familienministerium zu diesem Fragenkomplex bereits mehrmals eingehende schriftliche Aufklärungen gegeben wurden.

- 3.) Der Hinweis, daß die Kraftfahrlinien für Zeitkarten eine Ermäßigung von 50 % gewähren, kann keine Rechtfertigung dafür sein, bei Schienenbahnen das Ermäßigungsausmaß ebenfalls von 75 % auf 50 % herabzusetzen. Es ist unbestritten, daß der Schienenweg für Beförderungen eine weitaus höhere Sicherheit bietet als der Kraftfahrlinienverkehr. Dies findet nicht zuletzt seine Ursache darin, daß die Schienenbeförderung auf einem eigenen sehr kostspieligen Fahrweg erbracht wird. Daß die Eisenbahnen durch die Bereitstellung und Erhaltung eines eigenen Fahrweges kostenmäßig sehr belastet sind, darf - da über dieses Thema seit Jahren eingehende Diskussionen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene geführt wurden - als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Weil der Schienenweg als besonders sicher gilt, sind auch seit einiger Zeit Bestrebungen im Gange, Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Aus dem Grundsatz der Güterabwägung darf angenommen werden, daß ein gleiches Interesse an einer höchstmöglichen Sicherheit bei der Beförderung nicht nur für gefährliche Güter, sondern auch für Schüler gilt.

Eine Herabsetzung des Vergütungsausmaßes für die Schülerbeförderung von 75 % auf 50 % würde bei den Schienenbahnen schwerwiegende Einnahmeneinbußen zur Folge haben.

Die Privatbahnen haben durchwegs negative Betriebsergebnisse. Die Abgeltung für die Schülerbeförderung bildet einen wesentlichen Anteil der Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die vorgeschlagene Herabsetzung des Ausmaßes der Vergütung würde zu Einnahmenverlusten zwischen 30 % und 40 % führen.

- 4 -

Jedenfalls bei den Privatbahnen wäre also damit zu rechnen, daß ein Teil der Unternehmen den Betrieb einstellen müßte. Eine Beförderung von Schülern könnte daher auf der Schiene in erheblichen Bereichen nicht mehr stattfinden. Vom Standpunkt des Verkehrsressorts könnte eine derartige Entwicklung nicht verantwortet werden.

Nur nebenbei sei erwähnt, daß damit wohl auch Fragen des Umweltschutzes - da die Schienenbeförderung nicht nur sicherer, sondern auch umweltfreundlicher ist - angesprochen werden; in jenen Bereichen, in denen die Schülerbeförderung eingestellt würde, würde auch die Schienenbeförderung für den Berufsverkehr und für den Güterverkehr wegfallen. Dies nur zur Vervollständigung des Problems.

- 4.) Die Bestimmung des Art. III Abs. 2 wird, soweit sie die Z. 4 betrifft (Absenkung des Ermäßigungsmaßes), abgelehnt, da sie in den laufenden Budgetvollzug eingreifen würde. Außerdem würde diese Bestimmung wohl rückwirkenden Charakter haben.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist daher, soweit sein Kompetenzbereich berührt wird, lediglich mit der Bestimmung des Art. I Z. 5, wonach eine Pauschalierung zulässig ist, einverstanden, da damit ein verwaltungsökonomischer Vollzug der gegenwärtigen Regelung ermöglicht wird. Die übrigen Bestimmungen werden, soweit sie den ho. Kompetenzbereich berühren - also Art. I Z. 4 und Art. III Abs. 2 - nachdrücklich abgelehnt.

Das ho. Bundesministerium darf bei dieser Gelegenheit nochmals darauf verweisen, daß seitens des do. Ressorts den österreichischen Bundesbahnen und den Privatbahnen durch die Berechnung der Vergütung mit einem Monatsfaktor von lediglich 44 Fahrten anstelle der festgelegten 60 Fahrten und Einbehaltung des jeweiligen Differenzbetrages zwischen 44 und 60 Fahrten für den Zeitraum ab 1. Jänner 1988 für durchgeführte Schülerbeförderungen sehr hohe Geldmittel

- 5 -

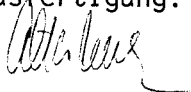
vorenthalten werden. Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie wird daher nochmals dringlich ersucht, diese Zahlungsrückstände gegenüber den österreichischen Bundesbahnen und den Privatbahnen für das Jahr 1988 und den bisherigen Anteil des Jahres 1989 auszugleichen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Bundesminister:

Dr. BAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Dr. Bauer', written over a horizontal line.