

II- 7262 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/48-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

3381 IAB

1992 -09- 14

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Gudenus und Kollegen vom 15. Juli 1992,
Zl. 3418/J-NR/1992 "Mißstände im Bereich
der Schülerbusse"

ZU 3418/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Warum wurde bei der letzten Novellierung des KFG, wo ursprünglich die Einführung einer Regelung, daß Kinder bezüglich des Platzbedarfs in Bussen mit Erwachsenen gleich behandelt werden sollten diskutiert wurde, letztlich nur die unbefriedigende, derzeitige Regelung getroffen?"

Sind Sie bereit, anlässlich der nächsten KFG-Novelle das Prinzip ein Platz für eine Person, egal welchen Alters, im Interesse der Sicherheit gesetzlich zu verankern, wenn nein, warum nicht?"

Die mit der 13. KFG-Novelle geschaffene Regelung (Zählweise 3:2 für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren in Omnibussen) stellt eine Kompromißlösung dar.

Bei Besprechungen anlässlich der 13. KFG-Novelle wurden auch andere Lösungsvorschläge sowohl bei den laufenden Parteiengesprächen zu dieser Novelle als auch im Verkehrsausschuß diskutiert. Dabei wurde schließlich Einigung bei der Variante 3:2 erzielt, die, wie im Bereich des Verkehrsausschusses festgehalten ist, einen auch ökonomisch vertretbaren Kompromiß darstellt.

Die geforderte Änderung dieser Bestimmungen würde eine wesentliche Erhöhung des Personal- und Betriebsaufwandes bei den Bundesbusdiensten hervorrufen.

- 2 -

Dies deshalb, weil die Beförderung von Kindern zwischen sechs und 14 Jahren im Rahmen der Schülerfreifahrt die überwiegende Verkehrsaufgabe darstellt und daher die Bundesbusdienste im Hinblick auf § 8 Kf1G 1952 dann eine entsprechend höhere Anzahl von Linienomnibussen bereitzustellen hätten, welche allerdings zufolge des unterschiedlichen Unterrichtsendes in den einzelnen Schulen nur in der Frühverkehrsspitze und während des Schuljahres ausgelastet wären und eines zusätzlichen Lenkerpersonals bedürften.

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, dafür zu sorgen, daß die Bundesbusbetreiber nicht durch Einrichtung von Linienbetrieben parallel zu den bestehenden Schülerbuslinien, die nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz organisiert sind, das bewährte Schülerbussystem durchlöchern?"

Von einem "Schulbus-System" kann nur im Zusammenhang mit der öffentlich-rechtlichen Schülerbeförderung im Rahmen des Linienverkehrs gesprochen werden, weil eine Beförderung im Bereich des Gelegenheitsverkehrs unter Bedachtnahme auf § 30 f (3) lit.a Familienlastenausgleichsgesetz 1967 nur dann zulässig ist, wenn für die Schülerbeförderung kein geeignetes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

Damit fällt von Gesetzes wegen dem Kraftfahrlinienverkehr das Primat bei der Schülerbeförderung zu.

Die Bundesbusdienste sind demnach - wie jeder private Kraftfahrlinienunternehmer - unter Bedachtnahme auf das entsprechende Verkehrsbedürfnis sowie eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung desselben bemüht, ihr Verkehrssubstrat analog den Bestimmungen des § 4 (1) Z.5 lit.b und c Kf1G 1952 zu wahren.

Dabei wird von den Bundesbusdiensten auf bestehende Schülergelegenheitsverkehre seitens privater Busbetreiber weitestgehend Rücksicht genommen.

- 4 -

Der Kostenermittlung bzw. Kalkulation für den Betrieb von Kraftfahrlinien wird unter Bedachtnahme auf eine unternehmensbezogene Kostenrechnung grundsätzlich die aliquoten Personal- und Sachkosten - bezogen auf Einsatzstunden (Lenker, Bus) sowie Betriebsleistung (Nutzkilometer) - zugrundegelegt.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

"Welche genauen Kosten ergeben sich aufgrund dieser Ermittlungen durchschnittlich im Stadt- welche im Überlandverkehr und in welchen Bereichen liegen die größten Abweichungen von diesen Mittelwerten?"

Wie verhalten sich diese Werte zu den Verhältnissen bei privaten Busbetrieben?

Welchen Anteil am Buslinienbetrieb einerseits und am Schülerbusbetrieb andererseits haben Private, welchen die Post, welchen die Bahn und wie verhält sich der Anteil der staatlichen Mittel, die diese Betriebe für diese Dienste jeweils erhalten unter Einbeziehung der indirekten Finanzierungswege wie etwa der Quersubventionierung bei der Post, zueinander?"

Eine genaue Aussage über Durchschnittskosten einzelner Verkehrsarten kann nicht getroffen werden, da die Kostenstrukturen generell einer laufenden Änderung unterliegen und leistungsbezogen sind; korrespondierende Werte privater Busbetriebe sind meinem Ressort nicht bekannt.

Zu Abweichungen kommt es im Bereiche von Regional- und Stadtbuslinien nur dann, wenn die für ein bestimmtes Verkehrsangebot ermittelten Gesamtkosten auf die Leistungseinheit "Kilometer" umgelegt werden. Hiebei sind erfahrungsgemäß unterschiedliche Ergebnisse möglich.

Diese Werte sind insbesondere von der Örtlichkeit, vom Fahrplan (Verhältnis zwischen Fahr- und Stehzeiten), von der Linienstruktur (lange oder kurze Linien) und von der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit abhängig.

Im inländischen Liniendienst der Bundesbusdienste wurden im Jahr 1991 bei einer Betriebsleistung von rd. 124 Mio Kilometer rd. 200 Mio Fahrgäste befördert.

- 3 -

Ein Ausschluß der Bundesbusdienste von dem im zitierten Gesetz verankerten Vorrecht der Kraftfahrlinienunternehmen bei der Schülerbeförderung würde eine Benachteiligung der staatlichen Busdienste gegenüber den privaten Kraftfahrlinienunternehmen bedeuten.

Zu Frage 4:

"Wie beurteilen Sie unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit die Tatsache, daß in zahlreichen Relationen, die bisher von privaten Bus- und Taxiunternehmen nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz mit Kleinbussen versorgt wurden, nunmehr nahezu leere Busse normaler Größe der Bundesbusse verkehren?"

Bei der Übernahme örtlicher Schülerbeförderungsleistungen kann grundsätzlich mit vorhandenen Ressourcen das Auslangen gefunden werden. Für derartige Beförderungsleistungen waren daher keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich, sondern es konnten die im Kraftfahrlinienverkehr bereits eingesetzten Busse besser ausgelastet werden.

Bei der Schülerrückbeförderung sind Busse wegen des gestaffelten Unterrichtsschlusses schwächer frequentiert, weil von den Bundesbusdiensten zur Vermeidung von unzumutbaren Wartezeiten mehrere Rückfahrmöglichkeiten vorgesehen sind und die Schüler sich daher auf mehrere Kursfahrten aufteilen.

Ein wechselweiser Einsatz Großraumbus/Kleinbus (zu verkehrsschwachen Zeiten) wird wegen der hiermit verbundenen höheren Kostenbelastung des größeren Fuhrparks von den Bundesbusbetrieben als unwirtschaftlich angesehen.

Zu Frage 5:

"Wie ermitteln die Bundesbusbetreiber Bahn bzw. Post die Kosten für den Betrieb von Buslinien, konkret: in welcher Form gehen die einzelnen Faktoren wie Kilometerleistung, Betriebsstunden, etc. in die einschlägigen Kalkulationen ein?"

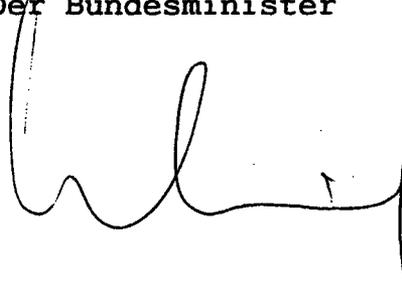
- 5 -

Im Schülergelegenheitsverkehr betrug die Betriebsleistung rd.
0,9 Mio Kilometer.

Die Ausgaben, die nicht durch Einnahmen abgedeckt werden,
scheinen bei den Bundesbusdiensten im Betriebsabgang auf.

Wien, am 11. September 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'W' followed by a series of loops and a long horizontal stroke ending in a vertical line.