

1948/AB XXI.GP
Eingelangt am: 19.04.2001
BUNDESMINISTERIUM
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1967/J - NR/2001, betreffend Tarifdschungel bei der ÖBB, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 21. Februar 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

Können Sie sich vorstellen generell auch im Kraftfahrlinienverkehr jene Tarife bzw. Tarifbegünstigungen und Tarifermäßigungen einzuführen, wie sie im Schienenverkehr angeboten werden?

Sind Sie auch der Meinung, dass der derzeitige Tarifdschungel nur dazu führt, dass dieser von BenutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel der ÖBB weder nachvollzogen werden kann, noch sinnvoll ist?

Wenn ja: Wann wird es endlich einheitliche und nachvollziehbare Tarifbestimmungen für die öffentlichen Verkehrsmittel des Bundes geben?

Sind Sie auch der Meinung, dass der derzeitige Tarifdschungel nur enormen Personal und Verwaltungsaufwand erzeugt und eine Vereinheitlichung der Tarife von Schiene und Linie der ÖBB nicht nur wesentliche Erleichterungen, sondern auch erhebliche Einsparungen bringen würde?

Wenn ja: Woran liegt es, dass diese hausgemachten Kosten noch so intensiv aufrechterhalten werden?

Wenn nein: Warum nicht?

Antwort:

Grundsätzlich darf ich - wie schon in vorangegangenen Anfragebeantwortungen - feststellen, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen wurde. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Dies ergibt sich sinngemäß auch aus dem Eisenbahngesetz, da durch die Änderung von § 22 mit 1.1.1993 die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates in Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen aufgehoben wurde.

Einflussnahmen durch die Verkehrsministerin sind daher nicht möglich. Das ehemals weitgefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Von den ÖBB wäre zwecks einheitlicher Handhabung der Familienermäßigung im Gesamtunternehmen die gleiche Regelung wie für die Schiene auch für den Kraftfahrlinienverkehr zu beantragen.

Die von mir mit den Fragen 4 und 5 befassten Österreichischen Bundesbahnen haben dazu wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 4:

Können Sie Frau F. eine logisch nachvollziehbare Antwort anbieten?

Antwort:

Die VORTEILScard der ÖBB gilt für eine Fahrpreisermäßigung ausschließlich im Bereich der ÖBB - Schiene (Ausgabe des Fahrausweises für Schienenstrecken bzw. zum Schienenstreckentarif). Dementsprechend ist dann, wenn ein Bus der ÖBB im Schienenersatzverkehr verkehrt (also unter Anwendung des Schienentarifes) auch dieser Grundausweis (die VORTEILScard) gültig. Im Busverkehr (im Kraftfahrlinienverkehr) ist die VORTEILScard keine gültige Ermäßigungskarte (Grundkarte) und berechtigt daher zu keiner Ermäßigung des Kraftfahrlinientarifes.

Zu Frage 5:

Können Sie Herrn P. eine logisch nachvollziehbare Antwort anbieten?

Antwort:

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr sehen bei der Familienermäßigung derzeit andere Voraussetzungen vor als die Familienermäßigung im Schienenverkehr (sowohl hinsichtlich der Familiengröße als auch hinsichtlich der Anzahl der gemeinsam reisenden Personen und der dafür notwendigen Fahrpreise). Insoferne war daher die Tarifauskunft des Buslenkers korrekt.

Zu Frage 6:

Welche Überlegungen sind vorausgegangen, damit das Ergebnis der 47. Verordnung: Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl - Bef. Bed.) so ist, wie sie ist?

Antwort:

Die genehmigten Fahrpreisermäßigungen im Kraftfahrlinienverkehr waren bisher in der Anlage 1 der in Bescheidform genehmigten "Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr" zusammengefasst. Nunmehr wurden die Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Verordnung verlautbart. Dieser Verordnung wurde als Anlage 1 die Zusammenstellung aller genehmigten Fahrpreisermäßigungen im Kraftfahrlinienverkehr neuerlich angeschlossen.

Kraftfahrlinienunternehmer können jedoch einen Antrag auf Genehmigung Besonderer Beförderungspreise (§ 32 Kraftfahrliniengesetz, BGBl. I Nr. 203/99) einbringen, der nach Durchführung eines positiven Ermittlungsverfahrens zu genehmigen wäre.

Zu den Fragen 7 und 8:

**Ist diese Richtlinie im Sinne des Regierungsübereinkommens, nämlich Vereinheitlichung, transparent und schlanker Staat, etc. entstanden?
Sind Sie mit dem Ergebnis dieser 47. Verordnung zufrieden?**

Antwort:

Die Inhalte dieser im Gegenstand ersten Verordnung sowie der Anlage 1 gelten für alle Kraftfahrlinienunternehmen, sofern im Einzelfall keine besonderen Beförderungsbedingungen beantragt und genehmigt wurden.

Jegliche Erweiterung der Fahrpreisermäßigungen ist im Hinblick auf die

Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs idF der Verordnung 1893/91

nur dann möglich, wenn vom Antragsteller für die Bedeckung der Fahrpreismindereinnahmen Vorsorge getroffen wird bzw. die Mindereinnahmen von diesem, sofern es sich um den Konzessionsinhaber handelt, selbst getragen werden. Die Kraftfahrlinienunternehmer haben - insbesondere auch in der Begutachtung - eindeutig klar gestellt, dass sie auf Grund ihrer wirtschaftlichen Lage nicht in der Lage sind, ohne Abgeltung über das bisherige Maß hinausgehende Ermäßigungen zu gewähren. Sogar hätte auch jede antragsbedingte Erweiterungen der Fahrpreisermäßigungen durch Aufnahme von "Kann - Bestimmungen" in die Anlage 1 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die in der Praxis von den Kraftfahrlinienunternehmern nicht gewährt werden können, nicht den gewünschten Effekt.