

Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara PRAMMER

Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
6764 IAB

14. Jan. 2011

zu **6899 J**

Wien, am 12. Jänner 2011

Geschäftszahl:
BMWfJ-10.101/0370-IK/1a/2010

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6899/J betreffend „Schüler- und Lehrlingsfreifahrten“, welche die Abgeordneten Erich Tadler, Kolleginnen und Kollegen am 18. November 2010 an mich richteten, stelle ich fest:

Fragen zum Linienverkehr

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Derzeit haben 192 Verkehrsunternehmen einen Schülerbeförderungsvertrag und 160 Verkehrsunternehmen einen Lehrlingsbeförderungsvertrag abgeschlossen.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Die Daten für das abgelaufene Schuljahr 2009/10 basieren derzeit auf noch ungeprüften Abrechnungen bzw. teilweise auf Akontierungen. Die Überschneidung der Schüler- und Lehrlingsströme im öffentlichen Verkehr und die Überlappung der Verkehrsverbände in drei Bundesländern (Wien/Niederösterreich/Burgenland)



lassen zum Teil keine bundesländerweise, sondern nur eine verbundweise Darstellung der Kosten zu:

Schüler	Kosten in €
Wien, NÖ u. Bgld	122.088.715,50
Oberösterreich	41.544.471,00
Kärnten	21.729.568,52
Steiermark	46.015.143,28
Tirol	21.335.613,33
Salzburg	18.426.828,96
Vorarlberg	15.078.383,67
Gesamt	286.218.724,26

Bezüglich der Abgeltungsbeträge für Lehrlinge können die Daten für den Zeitraum 2009/10 basierend auf den bezahlten Akontierungsbeträgen mitgeteilt werden:

Lehrlinge	Akontierung in €
Wien, NÖ u. Bgld	6.660.088,30
Oberösterreich	3.887.107,00
Kärnten	1.085.259,18
Steiermark	3.432.090,52
Tirol	1.398.263,70
Salzburg	1.290.080,77
Vorarlberg	1.560.563,56
Gesamt	19.313.453,03

Eine nach Regionalverkehr und Stadtverkehr getrennte Darstellung für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten ist derzeit nicht möglich, da die diesbezüglichen Daten von den Verkehrsverbänden erst im Zuge der Vorarbeiten für die Prüfungen den Kundenteams in den jeweils zuständigen Finanzämtern vorgelegt werden.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Die Schüler- und Lehrlingsabgeltungen werden je nach Verkehrsverbund nach unterschiedlichen Tarifentfernungen (Zonen und Haltestellengruppen) berechnet.

Die diesbezüglichen Daten werden von den Verkehrsverbänden erst im Zuge der Vorarbeiten für die Prüfungen den Kundenteams in den jeweils zuständigen Finanzämtern vorgelegt.

Antwort zu den Punkten 4 bis 6 der Anfrage:

Zur Beantwortung dieser Fragen müssten sämtliche Schüler- und Lehrlingsanträge (mehr als 600.000) angefordert, einzeln nach jeweiligem Unternehmen und Tarifentfernung neu bewertet und mit dem jeweils geleisteten Fahrpreisersatz gegenübergestellt werden. Diese hypothetische Darstellung ist aus verwaltungsökonomischen Gründen nicht durchführbar.

Fragen zum Gelegenheitsverkehr**Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:**

Bezüglich der mit Verkehrsunternehmen oder Gemeinden abgeschlossenen Schülerbeförderungsverträge und Gesamtvergütungen waren die Daten des letzten vollständig abgerechneten Schuljahres 2008/09 heranzuziehen.

Bundesland	Abgeltung in €	Verträge mit VU und Gemeinden
Wien, NÖ u. Bgld	16.421.084,30	271
Oberösterreich	28.639.067,98	349
Kärnten	3.017.635,00	158
Steiermark	15.475.638,20	267

Bundesland	Abgeltung in €	Verträge mit VU und Gemeinden
Tirol	2.979.183,41	178
Salzburg	2.960.456,10	146
Vorarlberg	1.239.125,40	70
Gesamt	70.732.190,39	1.439

Die oben angeführten Zahlen betreffen nur die Schülerbeförderungen, da eine Lehrlingsbeförderung im Gelegenheitsverkehr gesetzlich nicht vorgesehen ist.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Eine statistische Erfassung der Schülergelegenheitsverkehre je Fahrzeug und Lenker ist nicht vorgesehen, da dies nicht von abrechnungstechnischer Relevanz ist.

Antwort zu den Punkten 4 und 5 der Anfrage:

Die Tarife zur Abgeltung der Beförderungsleistung im Gelegenheitsverkehr wurden in den vergangenen Jahren im Einvernehmen mit der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Autobusunternehmungen, analog dem Verrechnungstarif der Schülerfreifahrten im Linienverkehr erhöht. Zusätzlich wurden ab dem Schuljahr 2008/09 finanzielle Mittel bereitgestellt, um strukturelle Maßnahmen zu ergreifen (außertourliche Erhöhung für PKW/Kleinbusse, 5%iger Aufschlag bereits für Busse ab 50 - statt bisher 60 - Sitzplätzen, 20%ige Erhöhung der Vergütung für "notwendige Leerfahrten", Erhöhung der betraglichen Obergrenzen je Schüler/Schuljahr), mit welchen - sowohl in qualitativer Hinsicht als auch in ihrer Kontinuität - die Beförderungen im Gelegenheitsverkehr entschieden verbessert werden konnten. Obwohl es sich bei den vereinbarten Kilometer-tarifen um österreichweit gültige Tarifsätze handelt, wird von Seiten des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend auf regionale Besonderheiten (wie z.B. durch Bergzuschläge) Bedacht genommen. Seitens des Bundesministe-

riums für Wirtschaft, Familie und Jugend werden jedenfalls mit dem Vertragsabschluss jene Verpflichtungen erfüllt, welche sich aus dem jeweils erteilten Beförderungsauftrag ergeben. Sofern seitens der Gemeinden oder anderer Stellen darüber hinausgehende Beförderungswünsche im Schülergelegenheitsverkehr in Auftrag gegeben werden (z.B. Stichfahrten, Einzelbeförderungen), sind diese vom jeweiligen Auftraggeber zu vergüten. Eine schlussendliche Beurteilung, inwieweit sich ein angebotener Beförderungsauftrag betriebswirtschaftlich rechnet, bleibt jedoch weiterhin in der Entscheidung des Unternehmers.

Nicht unerwähnt sei im Zusammenhang mit den mit der Wirtschaftskammer ausverhandelten Sätzen, dass sich auch die Gemeinden bei der Finanzierung der Kindergartenbeförderungen an diesen Vorgaben orientieren.

Dem oftmals vorgebrachten Ansinnen von Gemeinden, in Schülergelegenheitsverkehren weitere Personen (z.B. Kindergartenkinder, Lehrlinge, Gemeindebürger) mitfahren zu lassen, wurde dahingehend Rechnung getragen, dass den Gemeinden die Möglichkeit geboten wird, Beförderungen nach deren Bedarf selbst zu organisieren, wobei von Seiten des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend über die zuständigen Finanzämter für mitbeförderte Schüler maximal jene Kosten ersetzt werden, die für eine ausschließliche Schülerbeförderung anfallen würden.

Fragen zu Selbstbehalten und Administration

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Mit der Vollziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten sind im Ministerium vier Mitarbeiter beschäftigt, wobei organisatorisch keine generelle Trennung zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr vorgesehen ist.

Die Bezahlung der Selbstbehalte muss mittels Zahlungsnachweis im Antragsverfahren den Verkehrsunternehmen nachgewiesen werden und wird bei den im Rahmen der Unternehmensprüfungen stichprobenweise bewerteten Einzelanträgen durch die Finanzämter verifiziert.

Antwort zu den Punkten 2 und 3 der Anfrage:

Schüler- und Lehrlingskarten werden nur im Linienverkehr ausgegeben; im Gelegenheitsverkehr sind die Schüler listenweise erfasst. Die genaue Zahl der ausgegebenen Schüler- und Lehrlingskarten kann erst bekanntgegeben werden, wenn den Finanzämtern die diesbezüglichen Daten von den Verkehrsverbänden im Zuge der Vorarbeiten für die Prüfungen vorgelegt werden. Dementsprechend kann auch der Abgleich mit den einbezahlten Selbsthalten erst ab diesem Zeitpunkt erfolgen.

Bei den Schülerfreifahrten ausschließlich im Gelegenheitsverkehr werden die Selbstbehalte - die Unternehmen müssen für deren Einzahlung sorgen - vom Vergütungsbetrag abgezogen, sodass eine 100%ige Bezahlung des Selbsthaltes gegeben ist.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Zu derartigen Gesprächen besteht kein Anlass, da der Familienlastenausgleich nur anstelle der Eltern die Beförderungskosten übernimmt und er somit diese Leistung entsprechend § 1 FLAG 1967 zur Herbeiführung eines Lastenausgleichs im Interesse der Familien gewährt.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Entsprechend § 29 ÖPNRV-G sind für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten Verrechnungstarife zu bilden. Da die hierfür als Basis heranzuziehenden "Haustarife" unterschiedliche Tarifstrukturen aufweisen - im Besonderen der Kraftfahrlinientarif, die Schienentarife und die innerstädtischen Tarife - und im jeweiligen verbundspezifischem Ausmaß in diese Berechnung einfließen, ergeben sich dementsprechend je Verkehrsverbund unterschiedliche Verrechnungstarife.

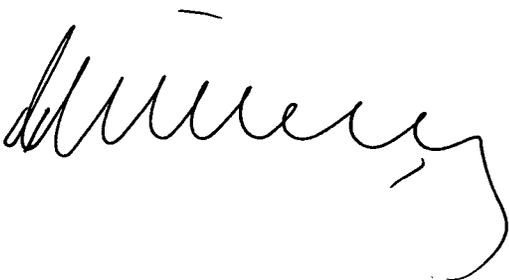
Eine bundeseinheitliche Tarifsystematik würde eine "Gleichschaltung" sämtlicher Verkehrsverbände unter Vernachlässigung der jeweiligen regionalen Besonderheiten voraussetzen, was im Übrigen vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ausgehen müsste.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Es ist auf die Beantwortung der Punkte 4 und 5 der Anfrage zum Themenbereich Gelegenheitsverkehr zu verweisen.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Die unterschiedlichen Ergebnisse sind Ausfluss der Tatsache, dass der Anteil an Bus-, Bahn- und innerstädtischem Verkehr sowie der Aufbau der Zoneneinteilung in den Verbänden bundesländerweise differiert; unter anderem aufgrund der regionalen Besonderheiten, der topographischen Verhältnisse und der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Münz', written in a cursive style.