

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Bundesrates Markus Leinfellner, *Horst Seherchner*  
und weiterer Bundesräte  
betreffend **Gelegenheitsverkehr für Schülerinnen und Schüler**

*eingebraucht im Zuge der Debatte zu Top 9: Beschluss des Nationalrates vom 10. Dezember 2020 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 geändert wird (473 d.B. und 548 d.B.) in der 916. Sitzung des Bundesrates, am 16. Dezember 2020*

Der bundesrechtliche Rahmen für die Organisation und Finanzierung der Transporte von Schülern außerhalb des regulären Linienbusverkehrs ist zurzeit nicht zufriedenstellend. Es gibt, zusätzlich zum Linienbusverkehr, den Gelegenheitsverkehr für Schülertransporte, die ausschließlich zum Zweck der Schülerbeförderung eingesetzt werden. Die Finanzierung erfolgt über den Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) und die Organisation über das Bundesministerium für Finanzen (BMF) bzw. die Finanzämter.

Dieser Gelegenheitsverkehr kann auf Antrag von Gemeinden, Schulen oder Schulerhaltern zusätzlich zum Linienverkehr genehmigt werden, wenn die Voraussetzungen gegeben sind. Die derzeitigen bundesgesetzlichen Regelungen und die Finanzierung des Schülergelegenheitsverkehrs bringen einige Problemstellungen mit sich: Das Angebot ist nur von namentlich bekannten Schülern nutzbar und kann nicht von anderen ÖV-Teilnehmern verwendet werden. Es besteht sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Nutzer keine Verlässlichkeit und Planbarkeit, da diese nur über kurzfristige Verträge vergeben werden. Es gibt keine gesammelten, öffentlich zugänglichen Informationen über diese Gelegenheitsverkehre, da keine Fahrpläne vorhanden sind und das BMF bzw. die Finanzämter mit Hinweis auf den Datenschutz keine Aufstellungen über Gelegenheitsverkehre bieten.

Neben der ungenügenden Finanzierung ist ein weiteres gravierendes Problem jedoch die Zwei-Kilometer-Regelung. Den Schülern (ausgenommen behinderten Schülern) ist grundsätzlich ein zu Fuß zurückzulegender Schulweg bis zwei Kilometer zumutbar. Dies gilt auch für den Zuweg zu einem Linien- bzw. Gelegenheitsverkehrsmittel sowie von der Ausstiegsstelle bis zur Schule. Somit kann ein Schulweg bis zu vier Kilometer betragen. Im Regelfall sind sie somit erst dann berechtigt, an der Schülerfreifahrt im Gelegenheitsverkehr teilzunehmen, wenn sie einen Schulweg über zwei Kilometer zurückzulegen haben und dafür keine andere Beförderung in Anspruch nehmen können. Zwei Kilometer bedeuten nicht überall das gleiche: Ein sicherer Schulweg kann auf diesen zwei Kilometern in Österreich nicht flächendeckend sichergestellt werden. Die abstrakte Festlegung einer bestimmten Wegstrecke benachteiligt jene Kinder, die ohne eigenes Verschulden einen unsicheren Schulweg haben. Das Verkehrsaufkommen in den vergangenen Jahrzehnten hat sich stark erhöht und birgt damit viele Gefahren, sowohl innerhalb als auch außerhalb eines Ortsgebiets. Zum Teil werden zusätzliche private Schülertransporte von Eltern und Gemeinden bezahlt, um erhöhte Sicherheit am Schulweg zu gewährleisten, obwohl diese eigentlich nicht zuständig sind. Das ist mit Blick auf die Finanzverfassung systemfremd und nicht sachgerecht. Der bundespolitisch gewünschte Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel für Fahrgäste jeden Alters wird durch die derzeitige Rechtslage konterkariert. Unter

den derzeitigen Bedingungen bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Privat-PKW in die Schule. Eine solche Steigerung des Individualverkehrs ist auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes nicht zu rechtfertigen.

Der Schülergelegenheitsverkehr dient nicht nur als Zubringer zu den gemeindeeigenen Schulen, sondern auch als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, wie dem Regiobus, um weiterführende Schulen zu erreichen. Gerade in weitläufigen Gemeinden betragen die Entfernungen zur Haltestelle des Linienverkehrs oft mehrere Kilometer. Für die Finanzierung des Gelegenheitsverkehrs über den Familienlastenausgleichsfonds sind zumindest fünf zu befördernde Schüler auf einer Route erforderlich. Diese Anforderung ist in peripheren Lagen oft nicht zu erfüllen. Es braucht den Ermessensspielraum, der es ermöglicht Schülern, welche auf Strecken zusteigen können, aber weniger als zwei Kilometer Schulweg haben, im Rahmen des Schülerverkehrs mitzubefördern. Auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit sollen freie Restplätzen in einem Fahrzeug von Kindern, welche nicht die Voraussetzungen erfüllen, genutzt werden können. Die diesbezügliche Finanzierung muss vom Bund gewährleistet sein.

In bestimmten Einzelfällen konnte die „besondere Notwendigkeit einer Beförderung“ belegt werden, um auch unter zwei Kilometern eine Finanzierung zu erhalten (z.B. wg. Alter und Gesundheitszustand des Kindes oder örtlichen Besonderheiten). Das musste jedoch individuell begründet und von der Behörde geprüft werden. Eine generelle Reform der zwei Kilometer-Regelung würde somit auch zu einer Verwaltungsvereinfachung führen.

Auch die Möglichkeit Kindergartenkinder mitzutransportieren muss geschaffen werden, denn derzeit müssen Gemeinden mit erheblichem organisatorischen und finanziellen Aufwand Kindergartenbusse organisieren.

Die unterfertigten Bundesräte stellen daher folgenden

### **Entschließungsantrag**

*Der Bundesrat wolle beschließen:*

"Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat umgehend eine Regierungsvorlage zuzuleiten, wo die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um einen sicheren und klimafreundlichen Schulweg für alle Schüler sowie für den Mittransport von Kindergartenkindern zu gewährleisten, sowie im Sinne der oben genannten Ausführungen einen entsprechenden Ermessensspielraum zu ermöglichen und die Finanzierung dieses erweiterten Schülergelegenheitsverkehrs sicher zu stellen.



