

Nr. 3418 1J

1992-07-15

A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Gudenus, und Kollegen

an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Mißstände im Bereich der Schülerbusse

Speziell im ländlichen Raum ist die Beförderung von Schulkindern mit Schulbussen von besonderer Bedeutung, leider kommt es hier aber zu verschiedenen gravierenden Mißständen.

Einerseits ist aufgrund der Regelung im KFG nicht sichergestellt, daß pro Sitzplatz nur ein Fahrgast transportiert wird, was in Verbindung mit der mangelnden Disziplin der Schulkinder ein echtes Sicherheitsrisiko darstellt. Dies gilt insbesondere auch für die gerade bei Schülertransporten häufig eingesetzten Kleinbusse.

Andererseits werden, weil Schulbuslinien nicht parallel zu normalen Kraftfahrlinien eingerichtet werden dürfen, Schüler durch das Vorhandensein einer planmäßigen öffentlichen Buslinie praktisch benachteiligt, da sie dann gezwungen sind, diese zu verwenden, auch wenn der Fahrplan extrem ungünstig ist.

Diese Regelung stellt auch ein Problem für die meist privaten Kleinbusunternehmer, die in den dünnbesiedelten Regionen, wie etwa dem Waldviertel, die Hauptlast des Schülerverkehrs tragen, aber diesen Dienst sofort an die Bundesbusse verlieren, wenn diese eine entsprechende Linie einrichten.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

106/schulbus.gud

Anfrage:

1. 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?
2. 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?
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?
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?
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?

6. 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?
7. Wie verhalten sich diese Werte zu den Verhältnissen bei privaten Busbetrieben?
8. 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?