



II-13702 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

DIE BUNDESMINISTERIN  
für Umwelt, Jugend und Familie  
MARIA RAUCH-KALLAT

GZ 70 0502/73-Pr.2/94

A-1031 WIEN, DEN 10. Mai 1994.....  
RADEZKYSTRASSE 2  
TELEFON (0222) 711 58

An den  
Präsidenten des Nationalrates

Parlament  
1017 W i e n

6234/AB

1994-05-17

zu 6300/J

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Müller, DDr. Niederwieser, Strobl, Mag. Guggenberger und Genossen haben am 17. März 1994 unter Nr. 6300/J folgende Anfrage betreffend Schülerfreifahrten an mich gerichtet:

Der Tiroler Landesverband der Elternvereine an den öffentlichen Pflichtschulen hat sich bereits wiederholt für konkrete Verbesserungen im Bereich der Schülerfreifahrten und Schulfahrtbeihilfen eingesetzt und der Nationalrat hat in den letzten Jahren auch eine Reihe gesetzlicher Verbesserungen eingeführt, wie die Freifahrt für Lehrlinge oder die Senkung der Entfernungsgrenze von 3 km auf 2 km. Nunmehr wurden vom Landesverband eine Reihe von Reformüberlegungen erarbeitet, welche in die laufenden Gespräche über eine künftige Reform des Familienlastenausgleichsfonds eingebracht werden sollen.

Diese Maßnahmen betreffen:

1. "Die Sicherheit in den Schulbussen (öffentliche Verkehrsmittel und Gelegenheitsverkehr - durch die derzeitige Regelung -

- 2 -

3 Kinder auf 2 Sitzplätze und 1 Stehplatz für 2 Kinder, ist es offenbar möglich, bis zu 120 und mehr Kinder in einem ca. 50-Sitzer unterzubringen).

2. Verkehrsverbund - einheitlicher Schülerschein für alle Verkehrsunternehmen (dzt. verlangen Post, Bahn und IVB getrennte Schemata - bei der IVB gilt der Schülerschein der jeweiligen Schule, wenn er für das jeweilige Schuljahr ordnungsgemäß bestätigt ist, als Berechtigung eine ermäßigte Fahrkarte zu erwerben, während ÖBB und Bundesbusse eigene Schemata verkaufen).
3. Die Möglichkeit, Freifahrtsschein nur für einen begrenzten Zeitraum zu beantragen (bei Schönwetter radeln viele Schüler zur Schule und die Freifahrten müssen bezahlt werden, auch wenn sie nicht konsumiert werden - Einsparungsmöglichkeiten für den FLA).
4. Aufzahlungsmarken für Schüler sollten nicht an den Freifahrtsschein gebunden sein, sondern mit dem gültigen Schülerschein erworben werden.
5. Unabdingbar ist allerdings, daß die Schüler in ländlichen Gegenden, den örtlichen Gegebenheiten entsprechend, einen zumutbaren Zugang zu den Einzugschulen haben."

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie nachstehende

**Anfrage:**

1. Wird bei den derzeit vergüteten Tarifen und insbesondere auch beim Gelegenheitsverkehr berücksichtigt, daß Schülern in den Verkehrsmitteln weniger Platz eingeräumt wird, als Erwachsenen?

- 3 -

2. War und ist Ihr Bundesministerium in die Verhandlungen der Gebietskörperschaften bei Errichtung und Ausbau der Verkehrs- und Tarifverbände eingebunden?
3. Wenn nein, hielten Sie dies für notwendig, um bei den Tarifen und bei den Fahrplänen Mitspracherecht für die Schülerinnen und Schüler zu erhalten?
4. Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die Leistungen für die kostenlose Schülerbeförderung auch nur zeitweise in Anspruch nehmen zu können?
5. Sind Ihnen die schwierigen Schulwegbedingungen im ländlichen Raum (Linien verkehren oft nur alle paar Stunden) bekannt und wie würden Sie eine "zumutbare Erreichbarkeit" definieren?

Hiezu beehre ich mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

ad 1): Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie verhandelt mit der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft über spezielle günstige Fahrpreise für die Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr. Diese Fahrpreise werden von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft kalkuliert und vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie kontrolliert. Für die Tarife im öffentlichen Verkehr ist die jeweilige Tarifbehörde für die Gestaltung der Tarife zuständig; das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie hat keine Möglichkeit, darauf Einfluß zu nehmen. Bei der Festsetzung von Tarifen spielt die Sitz- und Stehplatzregelung allerdings keine Rolle. Im übrigen ist dies gar nicht durch das Familienlastenausgleichsgesetz geregelt, sondern eine Angelegenheit des Kraftfahrgesetzes.

- 4 -

ad 2) und 3): Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie ist in die Verhandlungen der Gebietskörperschaften zur Errichtung und Ausbau der Verkehrs- und Tarifverbände zwar eingebunden, allerdings hat das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie keinerlei Mitgestaltungsrecht in Form einer Parteilstellung, welche aber notwendig wäre, um wirksam die Zielsetzungen des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen vertreten zu können. Ich muß darauf hinweisen, daß seit 1985 der Familienlastenausgleich von den Verbundpartnern Bund und Länder konsequent abgeschlossen wurde.

ad 4): Der von Ihnen gemachte Vorschlag ist im öffentlichen Verkehr deshalb nicht möglich, weil die Basis für die Vergütung der Schülerbeförderung Zeitkarten sind, die von den Verkehrsunternehmen aufgrund ihrer Tarifbestimmungen ausgegeben werden.

Im Gelegenheitsverkehr werden seit nunmehr 20 Jahren ausschließlich die notwendigen Fahrten durchgeführt und vergütet.

Eine generelle Änderung bei der Schülerbeförderung, wonach die Leistungen aus dem Familienlastenausgleich zeitweise in Anspruch genommen werden können, läßt sich nur durch Umstellung der Sachleistung auf eine Geldleistung erzielen. Ich darf daher die Gelegenheit dieser parlamentarischen Anfrage dazu benützen, Sie und Ihre KollegInnen um Zustimmung zu dieser Reform zu ersuchen.

- 5 -

ad 5): Die Unterschiede in den Schulwegbedingungen im städtischen und ländlichen Raum sind bekannt und weitgehend durch die topographischen Verhältnisse hervorgerufen. Da die Verkehrsdichte in ländlichen Gebieten nicht mit der im städtischen Bereich zu vergleichen ist, wurde die Möglichkeit geschaffen, Gelegenheitsverkehre zur Schülerbeförderung einzurichten. Dadurch konnte für die Landkinder (im Schuljahr 1992/93 für 148.000 Schüler) eine Verbesserung erreicht werden. In diesem Zusammenhang möchte ich besonders darauf hinweisen, daß über Initiative meines Ministeriums unter meiner Amtsvorgängerin Dr. Flemming im Jahr 1991 die Mindestschulwegstrecke von 3 auf 2 km herabgesetzt wurde, obwohl vorher - zur Zeit der SPÖ-Alleinregierung - diese Grenze auf 3 km hinaufgesetzt wurde. Mit dieser Entscheidung, die Härtefälle ausschalten sollte, hat das Parlament zum Ausdruck gebracht, daß mit der Mindestwegstrecke 2 km durchaus eine realitätsnahe Familienpolitik verfolgt wird.



(Maria Rauch-Kallat)