



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Schüler- u. andere Gelegenheitsverkehre - verkehrspolitischer Erfolg oder Scheinlösung?

Schüler-Gelegenheitsverkehre bzw. freigestellte Schülerverkehre (kurz SGV; in Dt. FSV) sind nach Informationen von FAHRGAST eine "Erfindung" aus den USA: Dort erfolge um 1950 deren Installation **alleine für Schüler** und die glz. Einstellung fast aller öff. Bahn- u. Buslinien mit System auf Betreiben der **Autolobby**: damit die Erwachsenen auf ein Auto **angewiesen** werden. (Aus demselben Grund hat General Motors zahlreiche Straßenbahnnetze aufgekauft - nur um sie stillzulegen.) Und die USA lieferten damit das Rezept, wie man das westeuropäische Verkehrssystem auf Massenmotorisierung umstellen konnte. So werden seit den 70-er Jahren insbesondere in ländlichen Regionen Verkehre für bestimmte Nutzergruppen (Schüler, Arbeiter) aus dem öff. Angebot ausgegliedert bzw. eigene Schulbusnetze aufgezogen.

In Ländern hingegen, in denen dies nicht erwünscht oder möglich war, gibt es (fast) keine SGV (z.B. **Schweiz**, Osteuropa, 3. Welt-Staaten), sondern nur **öff. Linien**.

Die Forderung, SGV in den ÖPNV zu integrieren bzw. für sonstige Fahrgäste zu öffnen, verbindet praktisch alle **Verkehrsinitsiativen** im In- u. Ausland. Die Aussperrung dieser potentiellen Kunden wird zurecht von der Umwelt gegenüber verantwortungsbewußten Aktivisten als Mangel im Busverkehr kritisiert. **Keinesfalls** ist dies eine exponierte **Privatmeinung** der einzelnen Aktivisten.

Auch die **Verkehrswissenschaft** schlägt in dieselbe Kerbe: Viele Verkehrswissenschaftler, -planer u. -koordinatoren entstammen solchen Initiativen bzw. stehen ihnen nahe, so Knoflacher, Schallaböck, Monheim, Knoll, Leindecker, Platzer,... Siehe als Beispiel Monheim (Verk.ministerium Düsseldorf) -("Straßen für alle"), Fuchshuber ("Abseits vom Auto"); Hübler (Zürich) sagt: "Basis eines attraktiven ÖV ist das Angebot vor der Haustüre. Kurzstreckenverkehrsmittel (z.B. Regionalbusse) eröffnen erst den Zugang um "Gesamtsystem ÖV". Wer einmal im Auto sitzt, ist schwer wieder raus zu bekommen."

Monheim widmet dem Problem des SGV in seinem Standardwerk "Straßen für alle" breiten Raum: Dieser Verkehr entzieht dem ÖPNV eine wichtige Nachfragegruppe und schmälert die Basis einer besseren Auslastung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Um 1980 gab es deshalb in 46% aller Landkreise kaum mehr einen Öff. Verkehr. Dies ist für Schüler u. Nichtschüler ein unhaltbarer Zustand, denn nicht einmal Schüler dürfen diese Busse für schulfremde Zwecke (z.B. Fahrt zu einem Sportverein) nutzen. Die Verkehrsbetriebe können sich diesen Unsinn mit der Exklusivbedienung nur leisten, weil der Aufwand durch die gesetzlichen Regelungen bequem abgedeckt ist. Aufgrund der staatlichen Garantien für den SGV haben diese Unternehmen gar kein Interesse daran, Linien zu betreiben und dabei andere Verkehrsbeziehungen mit innovativen Ideen zu erobern. Denn nirgendwo sonst liegen die zeitlichen u. räumlichen Bedürfnisse so eindeutig fest. Dazu kommt noch in Österreich das nicht funktionierende Bestellerprinzip im Linienverkehr. Heute entfallen ca. 8.2% aller Wege auf den Ausbildungsverkehr, jedoch 27-35% aller ÖV-Fahrten; im ländlichen Raum auf manchen Linien über 90%. Letzteres jedoch nicht mangels anderer Verkehrsbedürfnisse, sondern wegen des angeblich bedarfsorientierten (tats. für andere Zwecke meist unbrauchbaren), ganz auf die Schulen abgestellten Angebotes.

Im Rahmen der Nahverkehrspläne der Kreise werden nun die Linienwege neu geordnet, um die übrigen relevanten Quellen u. Ziele einzubeziehen. Fast alle Kreise sehen in der Integration des SGV in den ÖPNV ein vordringliches Ziel. Dabei sind die Fahrzeiten sind unter Wahrung der Schülererfordernisse neu festzulegen. Das dabei im SGV freiwerdende Wagen- u. Fahrerpotential wird nun verstärkt im ÖPNV zu einer Angebotsverdichtung genutzt.

Die Verkehrsbetriebe werden stärker zu einer offensiven Marktstrategie animiert, anstatt sich beim sicheren Geschäft mit dem SGV auszuruhen. Immerhin haben bereits 1986 34% aller Kreise die Integration erreicht.

Wo selbst in Öff. Verkehren nur noch Kinder sitzen, fühlt man sich als Erwachsener leicht fehl am Platz. Aber selbst für die Schüler ist dies nicht ideal, fehlt doch dabei das Korrektiv eines altersgemischten Publikums, das auch Remmidemmi verhindern könnte. Durch die einseitige auf den Schülertransport festgelegte Strategie katapultieren sich die Verkehrsunternehmen selber aus dem allgemeinen Verkehrsmarkt und provozieren, daß ihnen die Jugendlichen zum frühestmöglichen Zeitpunkt den Rücken kehren. Sind sie dem "Schulbusalter" entwachsen, verlassen sie den zum Schülertransportsystem degenerierten (Öff.) Verkehr. Die Eindrücke der Schulbusse prägen ihre spätere Nutzungsbereitschaft des ÖPNV und beeinflussen die Meinungen der Eltern darüber. Die Verkehrsbetriebe müssen sich anstrengen, nicht ideenlos ihre Felle wegschwimmen lassen. Der typische Nachfrageknick mit dem 18. Geburtstag läßt sich durch jugendspezifische Angebote, wie z.B. mit dem Tramperticket der DB, vermeiden. Außerdem durch Verrechnung von Eintritts- mit Fahrpreisen. Warum nicht Festivals in Bus- oder Bahndépots mit ÖV-Anreise organisieren? Außerdem sollte die 1/2-Preismäßigung nicht schon mit dem 12. od. 15., sondern erst mit dem 25. Lebensjahr enden.

Ergänzend dazu ist die gesetzl. Regelung, im SGV in 8-Sitzern bis zu 14 Kinder befördern zu dürfen, alles andere als geeignet, diese Kinder als Erwachsene für die ÖPNV-Benützung zu begeistern (Komfort!). Die in der StVO vorgesehene orange "Schülertafel", häufig auch auf Linienbussen abgebracht, verleiht dem Busverkehr in der Bevölkerung das Image eines Schülerbeförderungsmittels. In Baden-Württ. hingegen prangen mittlerweile auf vielen Bussen große Aufschriften, wie z.B. Freizeitbus, Wanderbus, Discobus; durch diese Bewerbung von Freizeitkunden soll der ÖV als **vollwertige Alternative zum Auto** dargestellt werden.

Aber selbst Kinder u. Jugendliche haben andere Verkehrsbedürfnisse als nur von u. zur Schule: Sie machen ca. noch einmal so viele Fahrten, speziell in der Freizeit (Sport, Kultur, Einkauf, Gastronomie). Dies ist aber nur möglich, wo ein entsprechendes Angebot da ist. Bei reinen schülerorientierten Verkehren sind sie von entsprechenden Aktivitäten ausgeschlossen oder auf andere Verkehrsarten angewiesen: Mitfahrer bei Eltern oder sonstigen Erwachsenen im PKW, Autostopp oder das eigene Moped od. Fahrrad. Besonders gefährlich wird die Sache mit dem ominösen 16. od. 18. Geburtstag: der Führerschein und das Streben nach dem eigenen Auto oder Krad. In dieser Altersgruppe besteht das höchste Unfallrisiko, was die Autolobby nicht hindert, diese jungen Menschen als Kundengruppe zu umwerben. Mit dabei sind Kreditinstitute, wobei das erste Darlehen häufig den Grundstein zu späteren Exekutionen oder gar zum Konkurs legt.

Durch Spezialisierung die Nachfrage zu segmentieren, können sich weder Verkehrsunternehmen noch Gebietskörperschaften als Besteller bei ihrem gegenwärtigen Nachfrageniveau leisten. Ziel muß es daher sein, ohne Sonderbedienung auszukommen.

Die Öst. Raumordnungskonferenz (Dr. Platzer) stellt fest, daß nur 42% der Österreicher einen direkten Zugang zur Bahn haben, 36% zum Bus, 1% zu sonstigen ÖV und **immerhin 21% gar keinen ÖV** zur Verfügung haben. Nur die Kinder dieser 21% dürfen SGV benützen. Platzer fordert daher u.a. die Rückführung der SGV u. Werksverkehre in den ÖPNV u. alternative Bedienungsformen (z.B. RufBus) in Schwachlastzeiten u. -gebieten. Es sei zu befürchten, daß ohne die Einbindung des Busses als Zubringer in den NAT 91 (=Neuer Austro-Takt) den hierfür notwendigen Investitionen kein ausreichender Nutzen gegenüberstehe. D.h. ohne die Behebung der "Busmängel" (=Parallelverkehr zur Bahn, SGV, räumliche u. zeitliche Nichtabstimmung Bus/Bahn) müßte der NAT 91 scheitern. **Und er ist gescheitert.**

Genau aus diesen Gründen verfolgt die doch so wirtschaftlich denkende Schweiz im Konzept "Bahn & Bus 2000", einen integrierten, das ganze Land umfassenden Bahn-Bus-Schiff-Takt bis ins kleinste Dorf einzurichten und gibt **Mindeststandards** vor: Siedlungen **ab 200 EW** müssen vom

ÖPNV erschlossen werden. Auch Hessen fordert im ÖPNV-Gesetz "Sonderverkehre grundsätzlich in den ÖPNV zu überführen. Der SGV ist umgehend in den ÖV zu integrieren (§1(7))".

Zahlreiche **Verkehrsprojekte** fordern die Integration der SGV in den ÖPNV u. haben dies oft bereits erfolgreich umgesetzt:

- Kreis Hohenlohe (Bd.Württ.): "Alle Verkehre, so auch SGV, werden in den ÖV einbezogen. Die Schüler sollen überzeugt werden, auch als Erwachsene weiterhin den ÖV zu nutzen. Vor Modellbeginn zeichnete sich der ÖV durch erhebliche Marktferne aus: es mußte wegen unzureichender Linien eine Reihe SGV durchgeführt werden". Die Betriebsergebnisse können sich sehen lassen u. sprechen für sich: Kostendeckung zw. 95 u. 103% - s. Blg. 4!
- Kreis Leer-Papenburg (Niedersa. - Planer: Thomas): Kleinbusse privater Unternehmer verkehren im ganzen Kreis als Rufbusse ohne fixen Fahrplan u. Hst. von 6 bis 19 Uhr.
- Fichtelgebirge: s. Blg. 8: Binnen 3 Jahren Erhöhung der Kostendeckung von 65 auf 89%.
- Feldkirch (Vbg.; Planer ETH D.I. Besch): Das hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtete Angebot wurde vertaktet u. auch private Busunternehmer miteinbezogen. 58% der jetzigen Fahrgäste sind **vom Auto auf den ÖV umgestiegen**. 86% der Fahrgäste sind Nichtschüler.
- Stadt Lemgo (Niedersa.; Planer: Hüsler): "Der SGV ist so weit als möglich durch den Liniënbetrieb zu ersetzen."
- Kreis Lippe (Westf.): "Die Verbesserungen bei den Regionalbussen ergaben sich durch die weitgehende Integration des SGV, Vertaktung u. Verknüpfung mit der Bahn."
- Studie "Salzburgs Nahverkehr 2001" von Fuchs: zahlreiche neue **Linien** anstelle von SGV werden vorgeschlagen; Beweis für den Bedarf: Doppelgaragenhäuser.

Rechtliche Unterschiede zw. Österreich u. Deutschland: in D sind nun in den meisten Ländern die Kreise als Schul- u. Nahverkehrsträger sowohl für die Bestellung des SGV als auch des Öff. Busverkehrs zuständig und ident. Die anfallenden Kosten werden diesen Schulträgern von den Ländern erstattet; für den Öff. Verkehr vom Bund den Ländern (f. SPNV) und Kreisen (f. Busverkehr). Für beide Verkehrsarten gibt es **klare gesetzliche** Regelungen im PersBefG und Nahverk.fin.G, beide zu vollziehen von den Verkehrsministerien. Um möglichst **hohe Einnahmen** (u. somit weniger Ausgaben) zu erzielen, wird mit zunehmender Tendenz **öff. Linien** der Vorzug gegeben. Fast alle Kreise nennen die Umwandlung von freigestellten Verkehren in Linien als Schwerpunkt.

Seit 1990 ist die Mitnahme zahlender Fahrgäste im SGV möglich; in Hessen, Bd.-Württ. u. Niedersachsen generell erlaubt. Der "Verband deutscher Verkehrsunternehmen" (VDV; Präsident ist unser **Freund D.I. Ludwig** von der Albtalbahn aus Karlsruhe) gibt sogar der völligen Integration den Vorzug; also ohne SGV auszukommen..

In Österreich gibt es nur für den SGV klare gesetzliche Regelungen hinsichtlich Einsatzkriterien u. Finanzierung; der SGV ist der einzige Verkehr, der eine Pflichtaufgabe darstellt. Ebenfalls sorgt die Reichsgaragenordnung für eine Mindesterschließung durch MIV-Infrastruktur. Für den ÖPNV hingegen gibt es trotz jahrelanger Versprechungen der Politiker noch immer **kein NahVerk.fin.G**. Für den SGV u. ÖPNV sind verschiedene Ministerien (für SGV: Familien- u. Finanzministerium) zuständig.

FAHRGAST hat bereits mehrmals eine **Änderung** des Familienlastenausgleichsgesetzes von der Politik dahingehend eingefordert, daß zahlende Fahrgäste mitbefördert werden dürfen, wenn dadurch öff. Linien nicht konkurrenziert werden, und die Finanzlandesdirektionen nur den um diese Erlöse verminderten Anspruch des Unternehmens auszufüllen brauchen. Dies wäre doch ein Vorschlag für ein Sparpaket! Die Reaktionen reichten von Ignoranz bis zu herber Kritik.

Immer wieder wird den Verkehrsinitiativen unterstellt, die privaten Schulbusbetreiber zugunsten des "Bundesbus" ausbooten zu wollen. Dies wird entschieden zurückgewiesen. Sie fordern lediglich die Organisationsänderung des ÖV im Sinne der Abbildung. Anstelle von nur Schülern befördern sie dann halt Fahrgäste "aller Art", z.B. Arbeiter u. Ausflügler. Es ist sehrwohl möglich, den priaten Unternehmen vertraglich in etwa

gleichwertige Aufgaben zu garantieren. Der Verband dt. Verkehrsunternehmen fördert ebenfalls den Einsatz von Subunternehmern im Linienbusverkehr ("Anmietverkehr"). In wessen Auftrag ein Unternehmer fährt (Bundesbus, FLD, Landkreis, Verkehrsverbund), ist für diesen doch belanglos.

Die Verkehrsplanung gibt i.d.R. der Ausweitung (Weiterentwicklung) vor Ort **bestehender** (i.d.R. Linienbusunternehmen) den **Vorzug gegenüber** der Einrichtung **neuer** Systeme; es sei denn, das bestehende kann seinen Zweck nicht (mehr) erfüllen. Die Kosten erreichen bald mal eine Million, wenn für die Installation eines SGV ein **zusätzlicher** Bus angeschafft u. ein zusätzlicher Lenker eingestellt werden muß. Die Kosten vermindern sich drastisch, wenn vor Ort ein Unternehmen vorhanden ist, das den SGV mit **vorhandenen** Fahrzeugen u. Personal betreiben kann (=zu Grenzkosten). Dasselbe gilt für vorhandene Linienbetreiber. Die FLD als Besteller der SGV bezahlt offensichtlich einen einheitlichen km-Satz, egal ob der Unternehmer zusätzliche Infrastruktur anschaffen muß oder nicht. Obwohl jeder private Unternehmer auch um eine Linienkonzession ansuchen kann, fährt er damit schlechter, weil er dabei pro Schüler nur den Preis einer Wochenkarte ersetzt bekommt. Das Gesetz begünstigt somit eindeutig den SGV.

Zahlen aus einer Projektstudie der TU München kommen auf einen km-Satz von 19 bis 28 ÖS; die Kosten bei Kleinbussen sind nur unwesentlich (ca. 10%) niedriger als bei Standardbussen. Verstärkerfahrten bei Kleinbussen sind somit eine teure Sache. Eine sich an den Spitzenverkehrswerten orientierende Fahrzeuggröße ist lediglich eine Frage der Wirtschaftlichkeit, um teure Verstärkerfahrten auf Kosten des Unternehmens zu vermeiden. Monheim nennt die Kosten für die damalige alte Bundesrepublik für 1980 ca. 2,5 Mrd. Mark; umgerechnet auf die Einwohnerzahl wären das für Österreich ca. 2,5 Mrd. Schilling.

Wenn am Zielort nur Volks- u. Hauptschule vorhanden ist u. höhere Schulen (HAK, HTL, Gymn.) in weiter abgelegenen Orten muß i.d.R. mit doppelt so vielen Fahrten gerechnet werden, weil die Schüler noch in einen Linienverkehr umsteigen müssen.

Ludwig sagt: "Der attraktivste ÖPNV ist gleichzeitig der wirtschaftlichste".

Es gibt sehrwohl **Einsparungsmöglichkeiten** im ÖPNV, so Ruf-Linientaxis und das Schweizer-Postauto-Modell. (Denn die von der öst. Post angeschafften Post-LKW's, mit denen keine Personen befördert werden können, kosten schließlich auch nicht wenig. Der Schweiz kann äußerst sparsamer Umgang mit Steuergeldern unterstellt werden - u.a. auch durch Verbot des bahnparallelen Busverkehrs.) Auf der Linie Bergheim - Voggenberg wurde der beachtliche Anteil an Nichtschülern fast ausschließlich aus den Reihen der Autofahrer gewonnen.

Genausowenig sinnvoll ist es, wenn ein Werksbusverkehr ohne Solidarität mit, sondern in Konkurrenz zum ÖPNV betrieben wird. Die Probleme sind nahezu gleich wie beim Schülerverkehr. Wenn schon ein Werks-Gelegenheitsverkehr, dann nur, wenn der ÖV unzureichend ist. Wenn die Betriebe einen Bus bezahlen, ist es doch möglich, den hiefür vorgesehenen Betrag an ein Verkehrsunternehmen für den (Anpassung des) einen oder anderen Linienkurs(es) zu zahlen bzw. mit diesem Geld eine zusätzliche Haltestelle zu errichten bzw. einen privaten Unternehmer im Auftrag des Konzessionsinhabers fahren zu lassen. Dies setzt allerdings einigen Koordinationsaufwand zwischen Firmenleitung, Betriebsrat, Verkehrsbetrieb und Kommunalpolitik voraus. Die Beförderung eines Arbeiters in einem Werksbus ist nicht wesentlich teurer als der Bau u. die Erhaltung eines Gratisparkplatzes.

Rechtlich in einer Grauzone liegen die auf Vereinsbasis betriebenen Fahrgemeinschaften (z.B. im Mühlviertel nach Linz), die bisher nicht im Kursbuch aufschienen, aber dennoch von jedermann gegen Zahlung eines Fahrscheines benützt werden durften. Diese wurden nun in Anmietverkehre von Konzessionsinhabern im Rahmen des OÖ. Verkehrsverbundes umgewandelt.

Besonders ineffizient ist ein Werksverkehr bei unzureichender Auslastung. Hier ist es möglich, Werksverkehre verschiedener Firmen zusammenzulegen. Bei wenigen Arbeitern bzw. Betrieben mit "extremen" Arbeitszeiten (Bäckereien, Spitäler) ist es möglich, die Arbeiter mit einer Art Sammeltaxis zu befördern, wobei stets versucht werden soll, damit auch andere Verkehrsbeziehungen zu bedienen u. somit Öff. Paratransit anzubieten.

Bei vorhandenen Öff. Verkehren liegen für die Betriebe hohe Einsparungspotentiale in der Anpassung der Arbeitszeiten an den ÖPNV bzw. Einführung der Gleitzeit. Dies sogar, wenn dann die Firma den Arbeitern anstelle der Werksbusse Gratis-Fahrscheine anbietet. Damit profitiert man, weil diese auch in der Freizeit gültig sind und somit den Autoverkehr an Wochenenden reduzieren; insbesondere wenn die Karten zur Mitnahme von mehreren Personen berechtigt (z.B. Karlsruher Verkehrsverbund).

Selbst vor dem Freizeitverkehr macht der Gelegenheitsverkehr nicht halt: So werden in der Pyhrn-Priel-Region im Winter Skibusse und im Sommer Wandertaxis (subventionierte Einzelfahrten ohne Sammelfunktion) angeboten, zu deren Benützung nur eine Gästekarte berechtigt; d.h. Voraussetzung ist eine Nächtigung in einem Beherbergungsbetrieb in dieser Region. Tagesausflügler, die dorthin in großer Zahl aus dem öö. Zentralraum kommen, und Einheimische sind von diesem "Angebot" ausgesperrt. Die Frage ist hier, ob die Henne oder das Ei zuerst da war: Wurde der Linienbusverkehr wegen der Konkurrenzierung durch die Gelegenheitsverkehre so sehr beeinträchtigt, daß er stark ausgedünnt wurde, oder kommen einfach keine rentablen Linien auf, weil der Großteil der Fahrgäste die Gel.verk. in Anspruch nimmt?

Hingegen ist ein positives Beispiel der "Lungau-Takt", wo man anstelle der bisherigen Segmentierung ein für alle Fahrtzwecke u. -gruppen aufgefächertes Linienangebot geschaffen u. beinahe alle Gelegenheitsverkehre in dieses integriert hat: Die Liftbetreiber zahlen in einen Topf ca. 1/3, (ebenso das Land und die Gemeinden je 1/3) und somit fahren die bisherigen Skibusse als öffentliche Busse. Dasselbe gilt für die Schulbusse, die halt nun nicht mehr im Auftrag der FinanzlandesDion, sondern der Post fahren. Selbst die Tälerbusse, die zwar rechtlich keine Linien sind, sondern (wie z.B. ein Sammeltaxi) auf Mietwagenkonzession laufen, dürfen auch von Tagesgästen u. Einheimischen benützt werden. Durch die Bündelung der Fahrtwünsche auf einige Fahrten im Tag tritt hier im Gegensatz zu o.a. Wandertaxis eine massive Kostenersparnis ein.

Abschließend sei noch bemerkt, daß nicht immer von vornherein der ÖV kritisiert werden soll, daß er nicht will. Es kommt immer auf die Rahmenbedingungen an: Die Förderung aller Arten von Gelegenheitsverkehren (Schul-, Werks-, Einkaufsbusse) durch manche Politiker sind nämlich häufig der eigentliche Hemmschuh für einen attraktiven ÖPNV: Wer soll denn noch befördert werden, wenn ein Großteil des Verkehrskuchens schon verteilt ist? Und insbesondere beim Schulbus ist zu bedenken: Gelder für diesen sind genauso öffentliche Gelder der Steuerzahler wie für Öff. Linien!



