

XXIV. GP.-NR

11088 /J

22. März 2012

ANFRAGE**des Abgeordneten Mag. Roman Haider
und anderer Abgeordneter****an den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend
betreffend die Zuerkennung von Schülerfreifahrten**

Seit den im Jahr 2009 erfolgten Einsparungen im Bereich der Schülerfreifahrt bekommen bis zu 2000 Kinder keine Freifahrten mehr. Siehe bereits Artikel der OÖ-Nachrichten vom 26.09.2009 und meine diesbezügliche Anfrage aus 2009.

Doch gerade für Schüler, die aus den Umlandgemeinden täglich nach Linz in die Schule pendeln, stellt der Wegfall der Kernzonenberechtigung für die Linz AG eine unerträgliche Belastung dar. Zwischen 1500-2000 Kinder sind von dieser Regelung betroffen, die es ihnen nur mehr ermöglicht, mit einem Verkehrsmittel (z. B. ÖBB) bis nach Linz zu fahren, von ihrer dortigen Ausstiegshaltestelle müssen sie jedoch zur Schule laufen und dürfen nicht mehr die Straßenbahn oder einen O-Bus der Linz-Linien benutzen. Ob eine derartige Einsparung tatsächlich sinnvoll, und vor allem ob es wünschenswert ist, unsere Kinder täglich in der morgendlichen Rushhour oder bei jeder Witterung zur Schule laufen zu lassen, ist fraglich. Um nach wie vor auch innerstädtisch die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können, steht es den betroffenen Schülern zwar frei, ein Zusatzticket um 7,40 Euro pro Monat plus einmalig jährlich weitere 7,40 Euro zu erwerben, doch ist dieses nach wie vor erst ab zwölf Uhr mittags gültig und daher für den Weg in die Schule alles andere als geeignet. Sollten die Linz Linien das Ticket bereits ab den Morgenstunden anbieten, so wäre eine Streichung der Subventionen durch das Finanzamt die Folge, so der Sprecher der Linz-Linien. Darüber hinaus stellt dieser quasi „Zusatzkaufzwang“ eine nicht rechtfertigende finanzielle Mehrbelastung der Eltern dar. Freifahrt soll Freifahrt bleiben. Seit 2008 gilt für die Zuerkennung der Schülerfreifahrt eine von der Streckenlänge abhängige Regelung, das heißt, wenn die Sinnhaftigkeit einer gewählten Verkehrsverbindung von der zuständigen Finanzamtsbeamtin als nicht gegeben erachtet wird, wird im Einzelfall für bestimmte beantragte Strecken oder Teilstrecken eine Schülerfreifahrt nicht zuerkannt. Auch in Zukunft soll von dieser Praxis nicht abgewichen werden, wobei eine ausdrückliche Festlegung auf eine bestimmte Mindeststreckenlänge (z.B. 500m) nicht gegeben und auch nicht vorgesehen ist.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend nachfolgende

Anfrage

1. Wer entscheidet über die individuelle Zuerkennung der Schülerfreifahrt, bzw. der Zuerkennung einer Kernzonenberechtigung?

CSt

2. Nach welchen Kriterien wird hierbei vorgegangen?
3. Warum kann keine fixe Mindeststreckenlänge festgelegt werden, ab der eine Zuerkennung der Schülerfreifahrt gewährt wird und somit eine transparente, für jedermann verständliche und nachvollziehbare Regelung geschaffen werden?
4. Wie kann es sein, dass bei manchen Schülern der Fußweg zwischen 500m bis 3,5 km variiert, welche objektiven Gründe können/bzw. müssen in so einem Fall vorliegen?
5. Welche Rolle spielt die Berücksichtigung des Alters des Schülers bei der Zuerkennung der Schülerfreifahrt und der Zumutbarkeit des Schulweges?
6. Wie wird hierbei vorgegangen, wer entscheidet darüber?
7. Lassen sich die Einsparungen durch die seit 2008 vorhandene Regelung beziffern? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja wie sehen diese Zahlen aus?
8. Warum ist es nicht möglich, die Gültigkeit des Zusatztickets für Schüler auch auf die Morgenstunden auszudehnen?
9. In welcher Höhe beliefen sich in den Schuljahren 2009/10 und 2010/11 bundesweit und sofern möglich- unterteilt nach Bundesländern und Bezirken die Kosten für die Schülerfreifahrt?
10. Wie vielen Schülern wurde im gesamten Bundesgebiet und sofern möglich, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Bezirken in den Schuljahren 2009/10 und 2010/11 eine Schülerfreifahrt gewährt?

