

LANDESELTERNRAT der GESAMTSCHULEN in NW e.V.

hier: Schülerfahrtkosten



An den Präsidenten
des Landtags Nord
Herrn Ulrich Schm

Postfach 101143
40002 Düsseldorf



Geschäftsstelle:

Angelika Thier
Hinterm Berg 13a
42551 Velbert

☎ 02051/87675
○ Vize 02051/87675
○ Direkt. Bg. 02051/87675
FAX 02051/87675
E-MAIL abtg.iii@t-online.de

Vorsitzende:

Sigrid Beer
An der Dicken Linde 30
33106 Paderborn

05254/6185
05254/6185
SBeer@t-online.de

06.10.97

Sehr geehrter Herr Schmidt,
wir bedanken uns für die Möglichkeit, in der Anhörung am 10.10.97 zur geplanten Änderung des Schulfinanzgesetzes gehört zu werden. Wir nehmen wie folgt Stellung:

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 12/2340 - / Artikel 6

Auf den ersten Blick scheint die geplante Änderung des Schulfinanzgesetzes (Artikel 6) mit den entsprechenden Ausführungsverordnungen eine plausible und logische Angelegenheit.

- Schülerzeitkarten, besonders in der Form von Netzkarten, werden in der Tat im Nachmittagsbereich vielfach privat genutzt.

Auf den zweiten Blick werden die Ungereimtheiten und die Schwierigkeiten deutlich, die der vorliegende Entwurf mit sich bringt.

- Längst nicht alle Schülerfahrkarten sind Netzkarten. Das Augenmerk ist vielmehr auf die zu richten, die lediglich die Berechtigung geben, ein oder zwei Tarifzonen weit zu fahren.
- Neben den unterschiedlichen Radien, die mit den individuell ausgegebenen und berechneten Karten überhaupt durchfahren werden können, haben auch die mit den Karten erreichbaren Ziele unterschiedliche Wertigkeiten.

Ein Beispiel: In einem ländlichen Kreis wird die Karte benötigt, um die weiterführende Schule in der benachbarten Gemeinde besuchen zu können. Die Infrastruktur mit Geschäften, Ärzten, Sport- und Musikvereinen wird selbstverständlich am Wohnort genutzt. Auch die kulturelle Attraktivität zieht außerhalb der Schulzeiten kaum jemanden in die Nachbargemeinde.

Die zu erwartenden Leistungen für den angenommenen Maximalbetrag von 20 DM sind über das Land NRW höchst unterschiedlich verteilt.

ÖPNV-Takte, Tarifzoneneinteilungen und allgemeine Tarifbedingungen sind zu sichten und zu bewerten. Das vorgelegte Konzept zeigt an dieser Stelle keinen Problemauflösungsweg.

Wer arbeitet sich durch den Tarifdschungel und den Zonenwirrwarr? Wer setzt letztendlich die zu entrichtenden Elternbeiträge fest, ohne neue Ungerechtigkeiten zu schaffen? Soll der Verwaltungsapparat an dieser Stelle etwa unnötig aufgebläht werden? Kostet der Verwaltungsaufwand vielleicht sogar mehr, als er den Kommunen einbringt, wenn differenziert gearbeitet wird? Denn es kann ja nicht angehen, daß für eine Netzkarte der gleiche Anteil geltend gemacht wird wie für eine Einzonenfahrkarte.

Und trotzdem sehen wir in dem Vorschlag eine Chance.

- Diese Chance erschließt sich jedoch nur, wenn der Abschied vom rein fiskalischen Begründungszusammenhang einer Umverteilungspolitik gelöst wird.
- Diese Chance erschließt sich dann, wenn politischer Gestaltungswillen sichtbar wird.



- Der LER erwartet von einem Eingriff in das Schulfinanzgesetz eine Reformqualität, die eine ökologische, pädagogische und soziale Dimension berücksichtigt.

Die bisherige Vorlage birgt sogar die Gefahr, daß die Nutzung des ÖPNV zugunsten der Individualbeförderung zurückgeht. Kommunen, die meinen, deshalb an Schülerfahrtkosten sparen zu können und nun bei der zunehmenden Verkehrsbelastung draufzahlen, erringen lediglich einen Pyrrhussieg. Zu der möglichen Relation von Verwaltungskosten und Einnahmen bei einer notwendigen differenzierten Beitragserhebung gar nicht zu reden.

Der LER möchte eine Lösung, die den ÖPNV attraktiv macht für Kinder und Jugendliche und ihn zukunftsweisend unterstützt. Das umweltbezogene und umweltbewußte Alltagsverhalten muß gestärkt werden.

Der LER schlägt vor, die Erhebung von Eltern- und Schülerbeiträgen im Rahmen der Schülerfahrtkosten in den Kommunen an die Ausgabe eines Schülertickets zu koppeln, das **allen** Schülern und Schülerinnen die Fahrt zur Schule und die Nutzung im privaten Bereich ermöglicht. Es entfallen dadurch Tarifungerechtigkeiten. Die Kinder und Jugendlichen, die knapp innerhalb der Kilometergrenzen wohnen, die für eine Fahrkarte berechtigen, können bei schlechter Witterung die Karte nutzen. Schon jetzt zahlen sie diese Beträge aus der privaten Tasche.

Die zu erwartende Klage der Verkehrsbetriebe, daß für eine solche Lösung eventuell die Kapazitäten nicht ausreichen würden, kann entschieden begegnet werden. Wie schon gesagt, bei schlechtem Wetter fahren die Privatzahler eh schon mit und zweitens müssen sich die Verkehrsbetriebe die Frage gefallen lassen, wie sie die Kunden von morgen überhaupt an ihre Dienstleistung binden und dem ÖPNV ein attraktives Antlitz verleihen wollen. Sicherlich nicht dadurch, daß die Kinder schon heute z. T. wie die „Heringe“ transportiert werden und der Faktor Transport zur Schule von Jugend- und Schulforschern als Strebfaktor benannt wird. Wir als Eltern beklagen vor Ort immer wieder die Verhältnisse in den Schulbussen. Hier sehen wir enormen Handlungsbedarf und die Verkehrsbetriebe in der Verpflichtung.

Was wird eigentlich getan zur Kundenorientierung? Und der Anteil der Schüler- und Schülerinnen macht einen enormen Kundenstamm aus! Beispiele, wie es auch gehen kann, gibt es genug: Banken führen kostenlos Taschengeld- und Jugendgirokonten als Werbemaßnahme für ihr Unternehmen. Die Deutsche Bahn AG zeigt, wie über den Preis mit dem Wochenendticket Fahrgäste gewonnen werden können.

Im Nachmittags- und Abendbereich verteilt sich die Nutzung durch die Schüler und Schülerinnen. Auch die Anfechtung, „schwarz zu fahren“ wegen der z. T. für die Familienbudgets horrenden Preise für Einzelfahrscheine oder die unerlaubte Tarifzonenüberschreitung wird deutlich nachlassen.

Der LER erwartet eindeutige Vorgaben durch die Landesregierung an die Verkehrsbetriebe, die schließlich erhebliche Subventionen erhalten. Es ist nicht einzusehen, daß Subventionen nicht konsequenter an Forderungen gebunden werden, wenn auf der anderen Seite die Portemonnaies der Familien vermehrt in Anspruch genommen werden sollen.

Ebenso sind die Kommunen in der Pflicht, ihre Vertretung in den Aufsichtsgremien der Verkehrsbetriebe in gleicher Weise wahrzunehmen und eine konsequente innovative Politik für die Familien zu betreiben.

Der Landeselternrat der Gesamtschulen fordert, die Einführung einer Schülerfahrtkostenbeteiligung von maximal 20 DM in den betroffenen Kommunen an ein allgemeines Schülerticket zu binden. Diese Koppelung sollte in Modellversuchen erprobt werden. Ziel sollte die landesweite Umsetzung der Reform sein.


Sigrid Beer, Vorsitzende