



Tiroler Landtag

Landtagsdirektion

Herrn/Frau

Abg. DI Hermann Kuenz
VP Hermann Weratschnig MBA MSc
Abg. Josef Edenhauser
Abg. Ing. Alois Margreiter
Abg. Martin Mayerl
Abg. Anton Pertl
Abg. Stefan Weirather
Abg. Ing. Georg Dornauer
Abg. Mag. Thomas Pupp
Abg. Josef Schett
Abg. Edi Rieger

An den

ÖVP-Landtagsklub
SPÖ-Landtagsklub
GRÜNEN-Landtagsklub
impuls-tirol-Landtagsklub
FPÖ-Landtagsklub
FRITZ-Landtagsklub

Telefon 0512/508-3017

Fax 0512/508-743005

landtag.direktion@tirol.gv.at

DVR:0059463

Antrag des FRITZ-Landtagsklubs betreffend mehr Sicherheit für unsere Kinder: "Jedem Kind sein Sitzplatz im Schulbus!" – Übermittlung von Unterlagen;

Geschäftszahl LTD-482/14

Innsbruck, 26.02.2015

In der Anlage wird der zum oben angeführten Antrag eingelangte Bericht zur Kenntnisnahme übermittelt.

Der Antrag wird im Zuge der Ausschussberatungen zum März-Landtag 2015 wieder behandelt werden.

Anlage

Der Obmann:
Abg. DI Hermann Kuenz

F.d.O.:

Herrn
Landtagspräsidenten
LH a.D. DDr. Herwig van Staa
im Hause

Landtagsdirektion
Eingelangt am
25. FEB. 2015

Telefon 0512/508-2000
Fax 0512/508-742005
landeshauptmann@tirol.gv.at

DVR:0059463

**Antrag der Liste Fritz betreffend einen verbindlichen Sitzplatz für SchülerInnen im
Kraftfahrlinienverkehr (482/14)**

Geschäftszahl LH-GE-10/123
Innsbruck, 23.02.2015

Sehr geehrter Herr Präsident!

Beiliegend beehre ich mich den Bericht von Frau Landeshauptmann-Stellvertreterin Mag.^a Ingrid Felipe zum oben angeführten Antrag vorzulegen.

Mit herzlichsten Grüßen



Anlage: w.e.



2. Landeshauptmannstellvertreterin
Mag.^a Ingrid Felipe

Mag. Ingrid Felipe

Herrn LT-Präsident
DDr. Herwig van Staa

Telefon 0512/508-2030

Fax 0512/508-742035

buero.lh-stv.felipe@tirol.gv.at

im Wege des

DVR:0059463

Herrn Landeshauptmann
Günther Platter

UID: ATU36970505

Bericht zum Antrag der Liste Fritz betreff. einen verbindlichen Sitzplatz f. SchülerInnen im Kraftfahrlinienverkehr (482/14)

Geschäftszahl

Innsbruck, 20.02.2015

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident!

Beiliegend darf ich Ihnen den im Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Verkehr und Umwelt angeforderten Bericht zum Antrag der Liste Fritz betreffend einen verbindlichen Sitzplatz für SchülerInnen im Kraftfahrlinienverkehr übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen

Mag.^a Ingrid Felipe

Landeshauptmann-Stellvertreterin



Amt der Tiroler Landesregierung

**Verkehr und Straße
Sachgebiet Verkehrsplanung**

Dipl.-Ing. Mag. Ekkehard Allinger-Csollich

An das
Büro LHStv.ⁱⁿ Mag.^a Ingrid Felipe
z. H. Frau Mag.^a Alexandra Medwedeff

Telefon +43 512 508 4090
Fax +43 512 508 744085
verkehrsplanung@tirol.gv.at

Landhaus

DVR:0059463

Bericht zum Antrag der Liste Fritz betreffend einen verbindlichen Sitzplatzes für SchülerInnen im Kraftfahrlinienverkehr – „Jeder soll einen Sitzplatz haben.“

Geschäftszahl Vlb4-0.126/1467-15

Innsbruck, 19.02.2015

Sehr geehrte Frau Mag.^a Medwedeff, liebe Alexandra!

Auf Grund des Beschlusses des Landtagsausschusses zum Antrag der Liste Fritz „Jeder soll einen Sitzplatz haben“ wird folgender mit dem Verkehrsverbund Tirol und der Kraftfahrlinienbehörde abgestimmter Berichtsentwurf vorgelegt:

1. Ausgangslage und gesetzliche Rahmenbedingungen

Der Schülerverkehr von und zur Schule findet derzeit in Tirol auf Basis zweier unterschiedlicher gesetzlicher Regelungen statt:

- Transport nach dem Kraftfahrliniengesetz:

Gem. §1 Abs. (1) KfllG versteht man unter Kraftfahrlinienverkehr die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden.

Der regelmäßige Schülertransport ist grundsätzlich als Kraftfahrlinienverkehr einzustufen. Auftraggeber sind Gemeinden, Planungsverbände sowie in den meisten Fällen der Verkehrsverbund Tirol im Rahmen von Bestands- und Bestelleistungen.

- Transport nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz:

Dieses Gesetz findet dann Anwendung, wenn die Kriterien des Kraftfahrlinienrechts nicht zutreffen. Dazu zählen insbesondere Regelmäßigkeit, Entgeltlichkeit und Öffentlichkeit. Dies trifft insbesondere auf unregelmäßige Schülertransporte (z.B. zum Erreichen des Schwimmbades oder eines Turnsaals, für Ausflüge, Schulveranstaltungen etc.) zu.

Auftraggeber ist in den meisten Fällen die Schule selbst, die Finanzierung erfolgt über Projektmittel, durch Gemeinden oder die Eltern.

- Bestimmungen zur Personenbeförderung gemäß Kraftfahrzeuggesetz (KFG)

Grundsätzlich unabhängig von den oben angeführten gewerberechtlichen Bestimmungen ist für die Personenbeförderung in Kraftfahrzeugen das Kraftfahrzeuggesetz (insb. §106 KFG) anzuwenden.

§106 Abs (1) lautet: Mit Kraftfahrzeugen und Anhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn deren Sicherheit gewährleistet ist. Sie dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 11, und, sofern bei der Genehmigung nichts anderes festgelegt worden ist, nur auf den dafür vorgesehenen Sitz- oder Stehplätzen und nur so befördert werden, dass dadurch nicht die Aufmerksamkeit oder die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt, seine freie Sicht behindert oder der Lenker oder beförderte Personen sonst gefährdet werden. [...] Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Omnibus oder Omnibusanhänger im Kraftfahrlinienverkehr befördert werden, sind drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen.

Für Fahrgäste in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 (Omnibusse kleiner und größer einem zulässig Höchstgewicht von 5.000 kg) gilt, wenn sie nicht im Kraftfahrlinienverkehr unterwegs sind:

§106 Abs. (2): Ist ein Sitzplatz eines Kraftfahrzeuges mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet, so sind Lenker und beförderte Personen, die einen solchen Sitzplatz benutzen, je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sicherheitsgurtes verpflichtet, sofern nicht Abs. 5 Anwendung findet. [...]

(3) Der Abs. 2 gilt nicht [...]

5. für Fahrten im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Streckenlänge von nicht mehr als 100 km.

§106 Abs (4): Die Fahrgäste von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, sind auf die Pflicht hinzuweisen, einen Sicherheitsgurt während der Fahrt dann anzulegen, wenn sie sich auf ihren Sitzen befinden. [...]

(5) Der Lenker hat dafür zu sorgen, dass Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres, die

1. 150 cm und größer sind, auf einem Sitzplatz eines Kraftfahrzeuges, der mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet ist, nur befördert werden, wenn sie den Sicherheitsgurt bestimmungsgemäß gebrauchen,

2. kleiner als 150 cm sind, in Kraftwagen, ausgenommen Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, nur befördert werden, wenn dabei geeignete, der Größe und dem Gewicht der Kinder entsprechende Rückhalteeinrichtungen verwendet werden, welche die Gefahr von Körperverletzungen bei einem Unfall verringern,

3. das dritte Lebensjahr vollendet haben, in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, die vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtung) benutzen, wenn sie sich auf ihrem Sitz befinden. Falls eine erwachsene Begleitperson im Omnibus mitfährt, so geht diese Verpflichtung auf diese Person über.

(6) Abs. 5 gilt nicht [...]

4. bei der Beförderung in Taxi-Fahrzeugen, es sei denn, es handelt sich um Schülertransporte gemäß Abs. 10, [...]

(10) Bei Schülertransporten mit Omnibussen müssen zwei von hinten sichtbare Warnleuchten mit gelbrotem Licht (§ 20 Abs. 1 lit. f) angebracht sein. Als Schülertransporte gelten Beförderungen von

1. Schülern, die ihre allgemeine Schulpflicht durch den Besuch einer der im § 5 des Schulpflichtgesetzes 1985, BGBl. Nr. 76/1985, angeführten Schule erfüllen, von und zu dieser Schule und zu ihren Schulveranstaltungen sowie von und zu Schülerhorten,
2. schulpflichtigen Zöglingen von Jugendwohlfahrtsanstalten, die ihre Schulpflicht nicht erfüllen, von und zu Veranstaltungen dieser Anstalten oder
3. Kindern, die einen Kindergarten besuchen, von und zu diesem Kindergarten und seinen Kindergartenveranstaltungen.

Demgemäß sind SchülerInnen im Gelegenheitsverkehr angeschnallt auf eigenen Sitzen zu transportieren. Dies hat der Lenker/die Lenkerin bzw. die Begleitperson zu kontrollieren.

Im Kraftfahrlinienverkehr findet jedoch nur die Bestimmung des §106 (1) inkl. der Regelung bzgl. der Belegung von Sitzen mit Kindern Anwendung. Ein verpflichtendes Angurten sowie ein eigener Sitzplatz ist nur bei einer Distanz über 100 km (Vgl. §106 Abs. (2) iVm Abs. (3) Z5 KFG) erforderlich. Auf kürzeren Strecken (<100 km) sind gemäß KFG in den Fahrzeugen, die im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, grundsätzlich auch **Stehplätze** zugelassen.

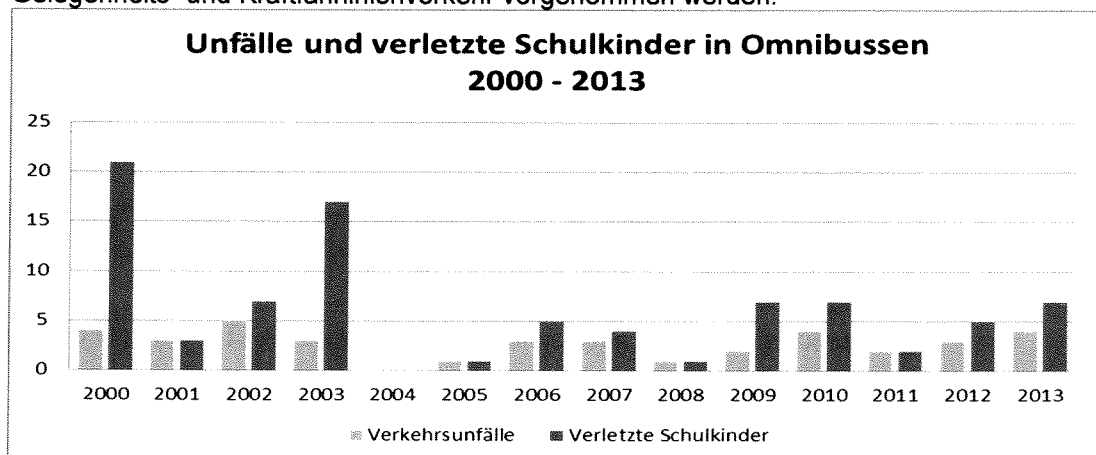
Jedoch ist sowohl im Kraftfahrlinien- als auch Gelegenheitsverkehr die Begrenzung der maximal erlaubten beförderten Personen unabhängig vom Alter auf Grund der Zulassung des Kraftfahrzeuges zu beachten.

2. Unfallgeschehen:

In den Jahren 2000-2013 kam es in Tirol zu durchschnittlich 2,7 Unfällen/Jahr mit Omnibussen im Schulverkehr, dabei wurden durchschnittlich 6 Kinder/Jahr verletzt. In diesem Zeitraum starb ein Kind auf dem Weg in die Schule in einem Schulbus.

Vergleicht man die Unfälle mit Omnibussen mit den gesamten Unfällen auf Schulwegen in Tirol so entsprechen die 2,7 Unfälle/Jahr ca. 6% aller Schulwegunfälle (44 Unfälle/Jahr im Zeitraum 2000-2013), ca. 11% (tirolweit 54 Verletzte/Jahr zw. 2000-2013) der auf dem Schulweg verletzten Kinder wurden in Omnibussen verletzt.

Auf Grund der geringen Anzahl an Unfällen kann keine statistische Auswertung in Bezug auf Gelegenheits- und Kraftfahrlinienverkehr vorgenommen werden.



3. Derzeitige Umsetzung im Gelegenheits- und Kraftfahrlinienverkehr in Tirol

Bereits bisher wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen die sogenannte 1:1 Regelung (ein Sitzplatz für jede beförderte Person) im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs angewendet. Somit werden die im Landtagsantrag geforderten Bedingungen hier bereits erfüllt. Im Kraftfahrlinienverkehr ist eine Besetzung der Busse über die maximal zulässige Anzahl von Personen gemäß Zulassung des Fahrzeuges unabhängig von der Sitzplatzregelung nicht gestattet. Jedoch findet die Bestimmung eines eigenen Sitzplatzes für jede Person im Kraftfahrlinienverkehr keine Anwendung.

Neben den gesetzlichen Bestimmungen ist zudem zu beachten:

- Die Effizienz der eingesetzten Fahrzeuge, die nur in den Spitzenzeiten benötigt werden, ist geringer, deren Einsatz damit mit überdurchschnittliche hohen Kosten verbunden
- Die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Busse zur Bereitstellung der notwendigen Sitzplätze in Spitzenzeiten ist offen (Beiträge des Landes, der Gemeinden, der Eltern,...?)
- Bei einer 1.1 Regelung (jeder Schüler hat einen Sitzplatz) sind mögliche Diskriminierungen von anderen Personen, die einen Sitzplatz bedürfen (z.B. SeniorInnen, Behinderte,...) zu beachten.

4. Bereits umgesetzte Maßnahmen:

Durch die VTG wurden in den letzten Jahren folgende Verbesserungen im Schülerverkehr umgesetzt (die 4-stelligen Nummern beziehen sich auf die Liniennummer der VTG):

- Der Regio Wörgl wurde 2013/14 überarbeitet: 8311 Regio Wörgl, Schülerkurs um 7:18 Uhr ab Kirchbichl wird direkt über das Schulzentrum Wörgl geführt (davor über Bahnhof Wörgl)
- Im Großraum Innsbruck wurden in den letzten Jahren durch Einsatz größerer Busse bzw. Hänger-Züge Kapazitäten geschaffen.
 - o 4145: neuer Schülerkurs ab 13:30 Uhr von Steinach, an um 13:55 Uhr in Obernberg
 - o Schülerverstärkerfahrt von Pfons nach Steinach
 - o 4162: Anschluss am Nachmittag, 13:15 Uhr für Schüler die von Innsbruck kommen und weiter nach Neugötzens fahren, geschaffen
 - o Nach Schließung des Polytechnischen Lehrgang in Zirl, Verbindungen zu den Schulen in Kematen und Axams geschaffen
 - o 4161: neue Busverbindungen von Neugötzens – Götzens – Völs Cyta mit Anschluss Kranebitten Technik
 - o 4166: mit Einführung des Regio Sellrain werden alle Kurse ab bzw. bis St. Sigmund geführt und das Angebot erweitert
 - o 4123, 4125, 4176: Einsatz von Hänger-Zügen
 - o 4125: neue Linienführung Bahnhof – Sillpark (HBLA)– Reichenauerstrasse (Rennerschule und Reitmann gym.)
 - o 4111: zusätzlicher Bus um 13:00 Uhr von Paulinum Schwaz zum Bahnhof Schwaz
 - o 4176: alle Kurse werden in Innsbruck über die Technik und in Telfs über Sagl geführt. Zusätzliche Verstärkerfahrzeuge sind von Innsbruck nach Telfs um 12:30 Uhr an Freitagen und 13:30 Uhr von Montag bis Donnerstag im Einsatz, von Telfs nach Innsbruck wird um 6:50 Uhr der Kurs verstärkt.
 - o 4130: Hier wurden am Nachmittag der Kurs ab 12:32 Uhr an die Schulschlusszeiten angepasst.

- Im Regio Mittleres Unterinntal wird seit Montag, 17.11.2014 von Jenbach bis Wörgl und retour für die Schülerfahrten ein Überlandfahrzeug mit ca. 52 Sitzplätzen und ca. 20 Stehplätzen eingesetzt (bisher ein NF-Bus mit ca. 30 Sitzplätzen und ca. 59 Stehplätzen).
- Im Regio Stubai wurde im Oktober 2014 um 17:50 Uhr an Schultage ab Innsbruck ein zusätzlicher Schnellkurs für die Schüler, die bis ca. 17:00 Uhr in Innsbruck zur Schule gehen, eingeführt.
- Im Regio Telfs wurde die Wasserwal „Linie 3“ vom Gelegenheitsverkehr zum Linienverkehr mit fast tagesdurchgängiger stündlicher Anbindung zum Bahnhof Telfs/Pfaffenhofen umgewandelt. So können auch am Nachmittag Schüler nach der Musikschule oder Trainings nach Hause fahren. Nach dem Ausbau der Siedlung in Egart wurden weitere Schülerkurse in der Früh eingeführt.

5. Empfehlungen aus verkehrsplanerischer und verkehrsrechtlicher Sicht:

Die sichere Beförderung aller Fahrgäste ist immer von größter Bedeutung. Dies gilt für jede Fahrt, unabhängig davon, wieviel und welche Fahrgäste sich im Bus befinden, wie und wo (in welchem Bundesland) die Strecke verläuft oder welche Geschwindigkeiten gefahren werden. Daher ist neben der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen ein besonderes Augenmerk auf die technische Ausstattung der Fahrzeuge und die Schulung der FahrerInnen zu legen. Zudem muss es ein Bestreben sein, die bisherigen Leistungen im Schülerverkehr weiter zu optimieren und dem Bedarf entsprechend auszubauen. Hier ist besonders auf eine gute Zusammenarbeit mit den Schulbehörden wert zu legen.

Eine grundsätzliche Bereitstellung von einem Sitzplatz für jeden und jede SchülerIn wird jedoch aus folgenden Gründen als nicht zielführend erachtet:

- Die Unfallszahlen und die Zahl der verletzten Kinder am Schulweg im Schulbusverkehr waren in den vergangenen Jahren sehr gering. Aus statistischer Sicht können keine Schlussfolgerungen betreffend des Transports im Gelegenheits- oder Kraffahrlinienverkehr gezogen werden.
- Zur grundsätzlichen Entscheidung bzgl. der Belegung von Sitzplätzen wird auf die Gesetzgebungskompetenz des Bundes verwiesen. In diesem Zusammenhang wäre wohl auch eine Änderung der laufenden Abgeltungen im Rahmen des Familienlastenausgleichgesetzes erforderlich, um die entstehenden zusätzlichen Kosten im Schülerverkehr zumindest anteilig zu ersetzen.
- Es ergeben sich bisher nicht abschätzbare Auswirkungen auf die Kosten des Schülerverkehrs. Die zusätzlich erforderlichen Verkehre bewirken auf Grund des zeitlich und kilometermäßig begrenzten Einsatzes der Fahrzeuge überdurchschnittliche hohe Bestellkosten. Eine Finanzierung dieser Kosten ist offen, wäre jedoch auf Basis der geltenden gesetzlichen Bestimmungen zwischen den Gebietskörperschaften Land und Gemeinden aufzuteilen.
- Eine Bevorzugung von SchülerInnen bei der Wahl des Sitzplatzes im Kraffahrlinienverkehr gegenüber gebrechlichen oder älteren Personen würde zu einer Ungleichbehandlung führen, die letztendlich in einem Verbot von Stehplätzen enden müsste. Dies wiederum würde die Kapazitäten und die finanziellen Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs stark beeinträchtigen.

Empfohlene Verbesserungen im Bereich des Schülerverkehrs:

- Laufende Optimierung des Schülerverkehrs in zeitlicher und räumlicher Hinsicht (Linienführung) durch Abstimmung zwischen Aufgabenträger (Land, Gemeinde, VTG), Schulbehörden und Busunternehmen.
- Standardisiertes Qualitätsmanagement von Seiten der VTG zur Kontrolle der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge und des eingesetzten Personals.
- Erhöhung der zur Verfügung stehenden Sitzplätze durch eine Entzerrung der Spitzenzeiten: Durch die Entzerrung der Schulunterrichtsbeginnzeiten für unterschiedliche Schulen (z.B. Schulen mit Ganztagesunterricht) und/oder unterschiedliche Altersstufen (z.B. Oberstufe) wird das Verkehrsaufkommen auf einen längeren Zeitraum gestreckt. Das vorhandene Fahrzeugmaterial kann optimaler und nahezu kostenneutral öfter (in mehreren Umläufen) eingesetzt und somit die Anzahl der Sitzplätze auf derselben Relation erhöht werden. Die betroffenen Dienststellen sollten mit einer Prüfung der Möglichkeiten und des damit verbundenen Einsparungspotentials beauftragt werden.
- Aufklären der Schülerinnen und Schüler über das richtige Verhalten an Haltestellen sowie im Bus (Vergleiche dazu Projekt „braintrain“ der ÖBB und des Landes Tirol).
- Aufnahme von Verhandlungen mit dem Bund zur Erhöhung der Schülerverkehrsbeiträge zur Verbesserung der angebotenen Leistungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Ludwig Schmutzhard