

Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch
Gladbach mbH

Das SchülerTicket in Bergisch Gladbach

*Zwischenbericht für die Sitzung des
Aufsichtsrates am 29. November 2001*

14.11.01

Das SchülerTicket in Bergisch Gladbach

1. Grundlagen

Die Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg haben im Jahre 2000 erstmals für die Schüler der weiterführenden Schulen im VRS das SchülerTicket flächendeckend angeboten. Von Anfang an gab es dabei resultierend aus der Entstehung des Ticket zwei Varianten:

- Das sogenannte „Solidarmodell“, bei dem für ein Schule eine Art Zwischenhändler die Abwicklung übernimmt. Dieser kauft bei den Verkehrsunternehmen für 20.- DM pro Monat für alle Schüler der Schule das Ticket ab und versucht, auf Grund eigener Kalkulationen mit oder ohne Zuschuß eines Dritten die Tickets an möglichst viele Eltern weiter zu verkaufen. Ziel ist es dabei, durch einen möglichst flächendeckenden Verkauf eine möglichst weitgehende Versorgung aller Schüler zu erreichen. Damit lassen sich auch hohe verkehrspolitische Effekte durch den Gewöhnungseffekt der Kinder an den ÖPNV erzielen.
- Das freie „Verkaufsmodell“. Hierbei wird über einen Beschluß des Schulträgers ebenfalls der Verkauf des SchülerTickets ermöglicht. Alle Freifahrberechtigten Schüler erhalten das Ticket für 20.- DM (Geschwister für 10.- DM bzw. ab dem dritten Kind für 0.- DM), die übrigen Kinder können sich frei für das Ticket entscheiden, daß dann 39.- DM pro Monat kostet. Im Prinzip bedeutet dieses Modell eine Umschichtung der Belastung. Voll zahlende Kinder mit relativ teuren Tickets werden entlastet, während die Freifahrer dafür sorgen, daß trotzdem keine höheren Defizite auslaufen. Es findet sich jedoch bei diesem Modell so gut wie niemand von den Eltern bereit, ein Ticket zu kaufen, wenn das Kind nur gelegentlicher Nutzer des ÖPNV ist. Hier wird dann meist das erheblich günstigere JuniorTicket gekauft.

2. Ansätze in Bergisch Gladbach

Im Herbst 2000 versuchte die SVB, die Einsetzung des SchülerTickets in Bergisch Gladbach voran zu bringen. Zur besseren Kalkulation wurde eine Befragung aller Eltern durchgeführt, um die Möglichkeiten der Finanzierung abschätzen zu können. Nach der Analyse der Ergebnisse wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung die Durchführung eines Pilotversuches an vier Bensberger Schulen beschlossen. Dieser Versuch lief vom 1. März 2001 bis zum Schuljahresende am 31. Juli 2001. Es konnten folgende Schüler zum Kauf des Tickets bewegt werden:

Schule	Schüler	Teilnahme	März	Teilnahme	Juli
		März	In %	Juli	In %
AMG	836	411	49	420	50
JGR	539	290	54	293	54
OHG	770	445	58	460	60
OHR	449	245	55	254	57
Summe	2905	1391	48	1427	49

Während der Versuchsphase hatten die Freifahrberechtigten Schüler weiterhin ihre Schülerjahreskarten, so daß sich kaum einer der Freifahrer bereit erklärte, ein SchülerTicket zusätzlich zu erwerben. Dies muß bei der Analyse der Zahlen berücksichtigt werden.

Insgesamt zeigte sich, daß in einem laufenden Schuljahr eine Umstellung nicht den durchschlagenden Erfolg zeigt. Trotz eines erheblichen Aufwandes vor allem auf Seiten der Elternvertreter, aber auch bei den Schulleitungen konnten nur noch wenige Eltern zum Kauf des Tickets überredet werden. Dies alles floß in die weiteren Überlegungen ein.

3. Das Konzept für das Schuljahr 2001/2002

Ausgehend von den Erfahrungen des Pilotprojektes sowie den Ergebnissen der Befragung wurden im Frühjahr 2001 an allen Schulen die Anmeldeunterlagen verteilt. Für die Sitzung des Hauptausschusses am 26. Juni 2001 wurden die Unterlagen zusammengestellt. Dabei wurden die folgenden Entscheidungen durch den Ausschuss getroffen:

- Allen Freifahrberechtigten wird das SchülerTicket zum Preis von 20.- DM pro Monat (Geschwister für 10.- DM bzw. ab dem dritten Kind für 0.- DM) abgegeben. Die bisher verteilte Schülerjahreskarte entfällt. Diese Regelung gilt unabhängig von dem an der Schule umgesetzten Modell.
- Der Hauptausschuß erhöht den Preis des SchülerTickets im Solidarmodell in Bergisch Gladbach auf 28.- DM.
- An den Schulen, an denen sich mindestens 65% der Eltern der nicht freifahrberechtigten Kinder für das Ticket entscheiden, gilt das Solidarmodell. Das bedeutet, daß die SVB das Ticket für 28.- DM an diesen Schulen verkaufen soll. **Während der Sitzung des Hauptausschusses wurde durch den Beschluss des Ausschusses anders als in der Vorlage beschrieben der Prozentwert auf 45 % gesenkt.**
- An den Schulen, an denen der oben genannte Prozentwert nicht erreicht wird, wird das SchülerTicket im freien Verkauf für 39.- DM angeboten.

4. Erfahrungen in der Umsetzung

Das SchülerTicket wurde zum 1. August entsprechend der in Punkt 3. genannten Beschlüsse umgesetzt. Wegen der Kürze der verbleibenden Zeit und der anstehenden Sommerferien ergaben sich erwartungsgemäß zeitliche Probleme, die jedoch ausnahmslos gelöst werden konnten. Zu den einzelnen Punkten wird in den folgenden Abschnitten Stellung bezogen, am 1. August waren jedoch die folgenden Tickets fertiggestellt und weitestgehend versandt:

Schule	Anzahl Schüler	Davon Freifahrer	Bestellungen 1. August	Summe SchülerTicket	Anmeldung In %
AMG	864	187	420	607	70,3
JGR	532	81	291	372	69,9
OHG	819	21	535	556	67,9
OHR	450	14	251	265	58,9
Joh.HS Herk.	301	156	100	256	85,0
Gymn Herk	983	478	277	755	76,8
RS Herk.	527	260	121	381	72,3
IGP	1214	340	597	937	77,2
DBG	837	185	300	485	57,9
Ab hier 39.-					
NCG	951	204	160	364	38,3
RS im Klee	574	210	71	281	49,0
HS im Klee	401	70	76	146	36,4
RS Ahornweg	360	32	46	78	21,7
HS Ahornweg	430	91	43	134	31,1
Summe	9243	2329	3288	5617	60,8

(Vorläufiger Stand vom 25. Oktober, da Freifahrerzahl noch nicht sicher)

4.1 Umsetzung der Tickets für die Freifahrer

Die Verwaltung der Freifahrer liegt bei der Schulverwaltung der Stadt Bergisch Gladbach. Diese stellte der SVB im Juni eine Liste der Freifahrer zur Verfügung. Nach dieser Liste ließ die SVB SchülerTickets anfertigen und der Verwaltung zustellen. Die Verwaltung übernahm die Verteilung der Tickets. Dabei ergab sich zunächst die Schwierigkeit, daß der Versand nun nicht mehr zeitgleich mit den Tickets der SVB verlief. Am 1. August hatten so noch nicht alle Freifahrer ihre Tickets erhalten. Diese meldeten sich bei der SVB, und relativ viel Zeit wurde benötigt, um alle dies Anfragen zu ordnen und abzuarbeiten.

Alle Freifahrer erhielten zunächst die Tickets für die Monate August und September, zusätzlich bekamen Sie einen Bogen, der mit einer Einzugsermächtigung auszufüllen war sowie der Erklärung, ob mehrere freifahrerberechtigte Kinder in der Familie sind. Nach der Rücksendung sollten die weiteren Tickets ab Oktober versandt werden. Mitte September meldeten sich eine Vielzahl von Eltern, die immer noch keine weiteren Tickets erhalten hatte. Hierdurch kam es zu einer Vielzahl von Doppelanmeldungen (bei der Verwaltung und bei der SVB). Der Versand der Tickets ab Oktober verlief dann über die Schulsekretariate in der letzten Septemberwoche. Hierdurch kam es zu einem erheblichen Aufwand an den Schulen verbunden mit den damit einher gehenden Problemen. Diese betreffen insbesondere Schulen mit großer Zahl an Freifahrern. Hier gab es an den Schulen erhebliche Beschwerden.

Im September, als die ersten Einzugsermächtigungen der Freifahrer eingingen, wurden diese gebündelt an die SVB weiter gegeben. In Nacht- und Wochenarbeit wurden bei der SVB diese Daten von mehr als 2000 Kindern inklusive der Bankdaten eingegeben. Die Stelle bei der SVB, die diese Arbeiten mit erledigen sollte, wurde leider vom Aufsichtsrat der SVB am 21. Juni nicht genehmigt. Daher wurden mit insgesamt circa 60 Überstunden diese Daten bei der SVB bearbeitet.

Folgende Problemstellungen sind im Zusammenhang mit den Freifahrerberechtigten noch unklar:

- Das Schulamt hat die SVB angewiesen, den Freifahrern den Monat August **nicht** zu berechnen. [Anmerkung: Das Schuljahr beginnt offiziell am 1. August, daher laufen alle SchülerTickets auch ab diesem Tag und können dann auch schon genutzt werden. Das Schulamt befürchtet jedoch Einsprüche der Eltern wegen dem verspäteten Versand. Der Unterricht begann am 20. August. Auch aus diesem Grund wurden Einsprüche erwartet.] Die SVB hat daher dem Schulamt diesen Monat in Rechnung gestellt.
- Es gibt einige wenige Freifahrer, die sich weigern, das Ticket zu nehmen und es deshalb zurückschickten. Hier ist bis heute rechtlich unklar, ob diese gezwungen werden können, das Ticket abzunehmen.

- Weiterhin gab es Freifahrer, die zwar das Ticket nicht zurückschickten, aber auch keine Einzugsermächtigung vorlegten. Von diesen fehlen bis heute die Unterlagen bei der SVB, so daß keine Gelder eingezogen werden können. Je nach Schule handelt es sich hierbei um 10 bis 50 Fälle, so daß hier noch erhebliche Geldmittel bei der SVB ausstehen. Daher fahren bis heute immer noch Freifahrer mit nicht bezahlten Tickets, eine rechtlich unhaltbare Situation. Diese Kinder haben nun auch die übrigen Tickets ab Oktober erhalten, obwohl sie immer noch nicht zahlen.
- Eine relativ geringe Zahl von Freifahrern des letzten Jahres hat außerdem Tickets für August und September erhalten, obwohl sie die Schulen inzwischen verlassen hatten. Diese sind erst mit der Verteilung der Tickets ab Oktober aufgefallen. Sie konnten also zwei Monate unberechtigt mit SchülerTickets fahren.
- Das letzte Problem betrifft die Briefzustellung. Durch den Versand hat die SVB bei der Poststelle der Stadt größere Ausgaben verursacht. Daher beabsichtigt die Poststelle, die Portokosten der SVB auszuweisen und der SVB in Rechnung zu stellen. Die SVB müßte daher mit großem Aufwand ihre Post trennen nach dem hohen Aufwand für die Schüler (der letztlich durch den Beschluß des Hauptausschusses verursacht ist) und dem sehr geringen Aufwand der SVB für die „normale“ Post. Dann müßte sie die Rechnung der Poststelle wieder der Stadt vorlegen, um die entsprechenden Gelder zurück zu verlangen. Diese Vorgehensweise erscheint nicht zweckmäßig.
- Die Buchhaltung der SVB läßt zur Zeit die erste Einzugsermächtigung der Freifahrer laufen. Obwohl die SVB nur einen Mitarbeiter mit 10 Wochenstunden hat, muß sie den Einzug durchführen. Zeitliche Probleme sind hier weiterhin vorprogrammiert [Anmerkung: Bei dem ersten Einzug der SVB gab es bei 3200 Buchungen circa 400 Rückbuchungen wegen mangelnder Deckung etc.].

4.2 Umsetzung der Tickets für die Vollzahler

Entsprechend der Anmeldungen aus den Monaten Mai und Juni hat die SVB in den Sommerferien die Tickets nach den Anmeldeunterlagen hergestellt und versandt. 3288 Tickets waren am 1. August bei den Eltern eingetroffen. In der letzten Ferienwoche und in der ersten Woche nach den Ferien ergab sich erwartungsgemäß eine große Anzahl von Anfragen und neuen Anträgen bei der SVB. Vielfach gab es dabei Irritationen mit den Freifahrberechtigten, die im Mai eine Anmeldung bei der SVB abgegeben hatten und nun immer noch keine Tickets erhalten hatte (da die SVB sich nur an die Liste der Stadtverwaltung gehalten hatte). Hier gab es in der Folgezeit erhöhten Aufwand zur Sortierung der Anträge tatsächlicher Freifahrer, der aber von der Verwaltung noch nicht erfasst waren sowie denen, die sich für freifahrberechtigt halten, es aber nicht sind.

Bei der Bearbeitung insbesondere in der ersten Woche nach den Ferien ergaben sich bei der SVB massive personelle Probleme, die wiederum durch die fehlende Besetzung der zusätzlichen Stelle (Aufsichtsratsbeschluß vom 21. Juni) verursacht

sind. Deshalb sah sich die GF gezwungen, die Öffnungszeiten der Geschäftsstelle drastisch zu reduzieren, um die Anträge überhaupt noch abarbeiten zu können. Inzwischen sind jedoch alle Nachmeldungen abgearbeitet. Im Vorlauf auf die Herbstferien setzte ein relativ ruhiges Geschäft ein. In den nächsten Wochen wird jedoch bedingt durch die Witterung und durch eine Werbeaktion der SVB ein erneuter Anstieg der Anträge erwartet.

4.3 Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen

Trotz einer teilweise distanzierten Haltung der Verkehrsunternehmen zum SchülerTicket ist die Zusammenarbeit weiterhin gut. Insbesondere die Planung vor Ort, die sicherstellt, daß auftretende Probleme in der Beförderung oder Überlastungen von Streckenabschnitten schnell gelöst werden, hat hervorragend funktioniert. So hat in den ersten Tagen ein Reservebus bereit gestanden, um bei Überlastungen aktiv zu werden. Dieser ist jedoch nie zum Einsatz gekommen. Kleinere Probleme konnten unbürokratisch und schnell bearbeitet und gelöst werden.

Probleme ergaben sich mit den Geschäftsführungen und Vorständen der Verkehrsunternehmen, die nicht erfreut sind über den SVB-Aufdruck auf den Tickets. Da die SVB kein Verkehrsunternehmen im Sinne des PBefG ist, kann sie nach den Verbundstrukturen auch keine Tickets ausstellen. Im Pilotversuch im Frühjahr 2001 ist dies jedoch der SVB durch die RVK erlaubt worden. Die dazugehörigen Verträge wurden jedoch erst Ende Juni bis Anfang Juli 2001 unterzeichnet. Zu diesem Zeitpunkt herrschte bereits akute Zeitnot, um eine Umsetzung zum neuen Schuljahr zu erreichen. Nach Gesprächen mit der KWS hat die SVB daher weiterhin Tickets mit dem SVB-Aufdruck herstellen lassen. Zu Beginn der Sommerferien trafen jedoch Schreiben ein, die hier eine Änderung vorsahen. Nachdem es kurze Zeit so aussah, als ob das SchülerTicket nicht mehr rechtzeitig umsetzbar sei, wurde zunächst erreicht, das die Verkehrsunternehmen mitteilen, daß sie einer Lösung bis zum 1. Februar zustimmen würden. Danach wollten sie den Vertrieb selbst übernehmen. Die SVB hat dies kategorisch abgelehnt, zumal sie die Daten der Schüler aus Datenschutzgründen (die Einzugsermächtigungen sind auf SVB formuliert) gar nicht weitergeben darf.

Inzwischen ist in gemeinsamen Gesprächen beim VRS die Situation weitgehend geklärt worden. Die SVB erhält weiterhin von den Verkehrsunternehmen die Erlaubnis zum Vertrieb der Tickets, allerdings werden zukünftig die Logos der Unternehmen KWS und RVK auf den Tickets erscheinen. Die SVB übermittelt den Verkehrsunternehmen die Daten aus dem Vertrieb, aber ohne die datenschutzrechtlich relevanten Daten. Auch geringere Irritationen hinsichtlich der Kündigungen von Abos von Junior-Tickets konnten inzwischen behoben werden.

Die SVB sieht allerdings aus dem nun konzipierten Vertrag (Tickets sind von den Verkehrsunternehmen, SVB übernimmt den Vertrieb) auch das Recht auf eine Verkaufsprovision. Hier muß noch verhandelt werden.

5. Fortschritt der Anmeldungen

Die Zahl der Anmeldungen ist seit Beginn des Schuljahres weiter gestiegen. Zur Zeit liegen folgende Anmeldungen vor:

Schule	Anzahl Schüler	Davon Freifahrer	Bestellungen 1.Oktober	Summe SchülerT.	Steigerung Seit August	Anmeldung In %
AMG	864	187	445	632	+25	73,1
JGR	532	81	297	378	+6	71,1
OHG	819	21	551	572	+16	69,8
OHR	450	14	272	286	+19	63,6
Joh.HS Herk.	301	156	107	263	+7	87,4
Gymn Herk	983	478	308	786	+31	80,0
RS Herk.	527	260	129	389	+8	73,8
IGP	1214	340	628	968	+31	79,7
DBG	837	185	325	510	+25	60,9
Ab hier 39.-						
NCG	951	204	194	398	+34	41,9
RS im Klcc	574	210	93	303	+22	52,8
HS im Klcc	401	70	110	180	+34	44,9
RS Ahornweg	360	32	61	93	+15	25,8
HS Ahornweg	430	91	71	162	+28	37,7
Summe	9243	2329	3288	5920	+303	64,0

(Vorläufiger Stand vom 25. Oktober, da Freifahrerzahl noch nicht sicher)

5.1. Aufnahme weiterer Schulen in das Solidarmodell

Durch den Beschluß des Hauptausschusses sollte sicher gestellt sein, daß auch weitere Schulen dann in den Genuss des Solidarmodells kommen, wenn eine ausreichende Zahl von Eltern sich für eine Anmeldung entscheidet. Ausreichend ist für den Ausschuß nach dem Beschluß vom 26. Juni, wenn mindestens 45 % der Eltern der nicht freifahrberechtigten Kinder sich für das Ticket entscheiden. Daher wird diese Zahl im folgenden für die in Frage kommenden Schulen nochmals dargestellt. Die Anzahl der Anmeldungen ist hier höher als in der oben angegebenen Tabelle, da immer noch Anmeldungen für diese Schulen vorliegen, in denen Eltern sich bereit erklären, ein Ticket für 28.- DM zu nehmen, jedoch nicht für 39.- DM.

Schule	Anzahl Schüler	Davon Freifahrer	Rest	Anmeld. August 28.- DM	In %	Anmeld. Oktober 28.- DM	In %
NCG	951	204	747	294	39,4	320	42,8
RS im Klee	574	210	364	145	39,8	1159	43,7
HS im Klee	401	70	331	119	36,0	147	44,4
RS Ahornweg	360	32	328	85	25,9	100	30,5
HS Ahornweg	430	91	339	82	24,2	104	30,7

Deutlich ist, daß bei weiter eintreffenden Anmeldungen an drei Schulen in wenigen Monaten die entscheidende Zahl von Anmeldungen erreicht ist. Dies bedeutet jedoch auch eine deutliche Erhöhung des auftretenden Defizites. Im folgenden Kapitel sind die Auswirkungen hierzu beschrieben.

6. Finanzielle Auswirkungen

Durch die Einführung des SchülerTickets treten zur Zeit die im Folgenden dargestellten Defizite bei der Stadtverkehrsgesellschaft auf. Entsprechend einem Vermerk des Kämmerers, der für den zusätzlichen Beschluß keine Deckung vorsieht, ist dieses Defizit zur Zeit bei der SVB nicht abgedeckt. Folgende Ausgaben und Einnahmen stehen am 1. Oktober an:

Schule	Anzahl Schüler	Davon Freif.	Einn. Freif. Soll*	Einn. Freif. Ist	Einn. Sonstige	Summe Einn.	Ausgabe An VU	Defizit Pro Monat
AMG	864	187	3740	2440	12460	14900	17280	2380
JGR	532	81	1215	1230	8316	9546	10640	1094
OHG	819	21	315	330	15428	15758	16380	622
OHR	450	14	210	150	7616	7766	9000	1234
Joh.HS Herk.	301	156	2340	2430	2996	5426	6020	594
Gymn Herk	983	478	7170	7648	8624	16272	19660	3388
RS Herk.	527	260	3900	4160	3612	7772	10540	2768
IGP	1214	340	5100	5491	17584	23075	24280	1205
DBG	837	185	2775	3001	9100	12010	16740	4639
Summe								17924

*Die Solleinnahmen der Freifahrer wurden ursprünglich mit 15.- DM kalkuliert (Vorlage am 26. Juni).

Für die Schulen, an denen das Modell für 39.- besteht, werden lediglich die Gelder an die Verkehrsunternehmen weiter geleitet. Hier entsteht kein zusätzliches Defizit.

In der Vorlage des Hauptausschusses am 26. Juni wurde ein Defizit für sechs Schulen von 11.772.- DM pro Monat prognostiziert. Durch den Beschluß des Ausschusses (Erweiterung auf 45%) wurde diese Prognose um 13.229.- erhöht. Insgesamt belief sich das prognostizierte Defizit nach dem Ausschuss am 26. Juni 2001 auf **25.001.- DM** pro Monat. Mit dem Stand vom 1. Oktober ist dieser Wert wie oben beschrieben schon deutlich unterschritten.

Aus den bisher erfolgten Anmeldungen lässt sich eine Entwicklung des Fehlbetrages aufzeigen. Die Entwicklung des Defizites für die vergangenen Monate gestaltet sich wie folgt:

		Delta Vormonat
Prognose Ausschuß Juni 2001	25.001.- DM	
Ist August	22.684.- DM	2317
Ist September	19.044.- DM	3640
Ist Oktober	17.924.- DM	1120
Ist November (Prognose)	17.252.- DM	672

6.1. Aufnahme weiterer Schulen in das Solidarmodell

Die in Kapitel 5.1 angesprochene Ausweitung des Modells ruft folgende zusätzliche Defizite hervor (Prognose!):

Schule	Anzahl Schüler	Davon Freif.	Anmeld. Oktober	Einn. Freifahrer	Einn. Sonstige	Soll- betrag	Zusätzl. Defizit
NCG	951	204	320	3060	8960	19020	7000
RS im Klec	574	210	159	3150	4452	11480	3878
HS im Klec	401	70	147	1050	4116	8020	2854
RS Ahornweg	360	32	100	480	2800	7200	3920
HS Ahornweg	430	91	104	1365	2912	8600	4323

Sollten die ersten drei betroffenen Schulen in das Solidarmodell aufgenommen werden (vgl. Kapitel 5.1), erhöht sich das Defizit im ersten Monat um 13.732.- DM. In den Folgemonaten lässt sich dies jedoch voraussichtlich weiter verringern.

7. Ausblick

In den nächsten Monaten wird sich entscheiden, ob das SchülerTicket in Bergisch Gladbach eine Zukunft hat. Die wachsende Anzahl der Bestellungen spricht eine deutliche Sprache. Unverkennbar ist bereits jetzt, daß auch im Verhalten im Freizeitverkehr eine gravierende Veränderung eingetreten ist. Nach ersten Prognosen der Stadtverkehrsgesellschaft wird sich durch die heute schon im Umlauf befindlichen SchülerTickets die Anzahl der Pkw-Fahrten im Stadtgebiet um mehr als eine Million Fahrten im Jahr verringern lassen.

Um hier für das nächste Schuljahr und die notwendigen Entscheidungen und Hilfsmittel zur Verfügung zu haben, möchte die Stadtverkehrsgesellschaft eine Untersuchung über das Fahrverhalten von Kunden des SchülerTickets einleiten. Hierzu müssten die notwendigen Finanzmittel jedoch zunächst noch bereit gestellt werden.

Am 1. Januar steht eine Änderung des Ticketpreises durch die Umwandlung in Euro an. Das Ticket kostet dann in der Abnahme bei den Verkehrsunternehmen 10,25 €. Rechnerisch ergäbe sich ein Wert von 10,225 €. Damit entstehen der SVB am 1.1. Mehrkosten in Höhe von 157 € pro Monat.

Wichtig erscheint weiterhin im Hinblick auf das nächste Schuljahr, ob die Freifahrerregelung in der heutigen Form erhalten bleibt. Die heutige Regelung erscheint in hohem Maße ungerecht, wie zahllose Beispiele zeigen. So häufen sich die Fälle, in denen Kunden als Freifahrer eingestuft werden, obwohl sie durchaus in der Lage und auch willens sind, den „normalen“ Preis zu zahlen. Dagegen gibt es zahlreiche gering verdienende Bürger insbesondere im Kerngebiet von Bergisch Gladbach, die aufgrund des Wohnortes zum vollen Preis verpflichtet sind. Obwohl es dabei eine Vielzahl von Sozialhilfeempfängern gibt, kann keine Ausnahme gemacht werden.

Andererseits unterstützt die Stadt Bergisch Gladbach indirekt die Landflucht in die umgebenden Gemeinden. So zahlen 95 % der Kinder, die im Gemeindegebiet Kürten wohnen und Bergisch Gladbacher Schulen besuchen, nur den verringerten Preis von 20.-, 10.- und 0.- DM. Bei den Kindern, die ihren Wohnsitz in Bergisch Gladbach haben, sind es dagegen nur 17 %. Zusätzliches Fahren über weite Strecken wird hier also noch belohnt. Daher ist es sicherlich erstrebenswert, die Grundzüge der gesetzlich verankerten Freifahrerregelung im nächsten Jahr zu hinterfragen und eine eventuelle Novellierung zu begleiten.

