



Beschlussvorlage

Tagesordnungspunkt:

Schülerbeförderung;
Änderungen zum 01.08.2011

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis		
		einst.	Enth.	Gegen.
Schul- und Sportausschuss	01.03.2011			

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Einnahmen		Ausgaben	
Finanzplan		Ergebnisplan	
Kostenstelle		Produkt	

Sachverhalt:

Im Oberbergischen Kreis wird der Linienbusverkehr von der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft AG (OVAG) organisiert, die wiederum dem Verkehrsverbund RheinSieg (VRS) angeschlossen ist.

Ende des Jahres 2009 wurde seitens der Kommunen festgestellt, dass in der damaligen und auch jetzigen Preisstruktur des VRS die Schülerjahreskarte (SchülerjahresTicket) für die Dauer eines Schuljahres deutlich teurer ist, als der Kauf von Kinder-Einzeltickets bzw. Kinder-4er-Tickets wäre. Gemäß der tariflichen Logik müssten Jahreskarten grundsätzlich günstiger sein als Einzeltickets. Tangiert sind von diesem Missverhältnis alle SchülerInnen unter 15 Jahren, da diese den Kindertarif nutzen können.

Die Basis des logischen Tarifgefüges hat der VRS in den vergangenen Jahren schrittweise verlassen, indem bei den letzten Fahrpreiserhöhungen die Preise für SchülerjahresTickets erhöht, die Tarife für Einzel- bzw. 4-er-Tickets hingegen nicht in dem Umfang erhöht wurden. Das Problem wurde von den Oberbergischen Kommunen mit der OVAG besprochen, die damit an den VRS herangetreten ist. Dies hatte zur Folge, dass seit August 2010 seitens der OVAG die Differenz zwischen dem SchülerjahresTicket und den

Kindereinzeltickets (4-er Tickets) in Form von (freiwillig) eingeräumten Gutschriften monatlich ausgeglichen wird.

Diese „Rabattierung“ wird zum Schuljahresende 2010/2011 enden. Gleichzeitig hat der VRS in seiner Verbandsversammlung am 04.02.2011 beschlossen, zum Schuljahr 2011/2012 (Beginn 01.08.2011) das SchülerjahresTicket abzuschaffen, und das SchülerTicket als das Ticket für Schule und Freizeit sowohl für Grundschulen als auch für weiterführende Schulen flächendeckend einzuführen. Das SchülerTicket können SchülerInnen neben den Fahrten zur Schule (und zurück) für täglich beliebig viele Fahrten auch außerhalb der Schulzeiten und während der Ferien im gesamten VRS-Gebiet nutzen. Das SchülerTicket ist somit ein Ticket für Schule und Freizeit. Es wird als Abonnement für ein Schuljahr (01.08. eines Jahres bis 31.07. des Folgejahres) abgeschlossen. Der Einstieg ins SchülerTicket-Abonnement kann auch zum 01. eines Monats innerhalb eines laufenden Schuljahres erfolgen. Wird das Abonnement nicht gekündigt, verlängert es sich jeweils um ein weiteres Schuljahr. Das SchülerTicket Abonnement endet spätestens zu dem Zeitpunkt, an dem die schulische Ausbildung endet.

Die Eltern bzw. Erziehungsberechtigten haben für die Mehrnutzung über die reine Schulbeförderung ihrer freifahrberechtigten Kinder hinaus einen Eigenanteil zu entrichten („Freizeitanteil“), sofern kein Befreiungstatbestand greift. Die Eltern bzw. Erziehungsberechtigten der nicht freifahrberechtigten Kinder haben als Selbstzahler die Kosten für das SchülerTicket zu tragen.

Welchen Fahrpreis ein SchülerTicket-Abonnent zu entrichten hat, richtet sich nach vier Aspekten:

1. Einem möglichen Anspruch auf Übernahme von Fahrkosten durch den Schulträger,
2. dem Standort der Schule bzw. der Kommune als Schulträger,
3. der Schulform,
4. der Art der Schülerbeförderung an der betreffenden Schule.

Zu 1.:

Für SchülerInnen, die einen Anspruch auf Übernahme ihrer Fahrkosten durch den Schulträger haben („Freifahrberechtigte“), übernimmt der Schulträger (im Innenverhältnis zum Verkehrsunternehmen) die notwendigen Fahrkosten, die für die Beförderung von und zur Schule entstehen. Die Freifahrberechtigten zahlen somit für den Freizeitnutzen lediglich einen Eigenanteil („Freizeitanteil“).

SchülerInnen, die keinen Anspruch auf Übernahme der Fahrkosten haben, sind „Selbstzahler“ und haben den vollen Betrag für das SchülerTicket zu entrichten.

Zu 2.:

Je nach Standort der Schule, bzw. des Schulträgers (Kommune) als maßgebliches Kriterium, gelten unterschiedliche Preise. Es werden zwei Standortkategorien unterschieden, wobei die höhere Standortkategorie (Kategorie 2) niedrigere Preise bedeutet. Hiermit soll berücksichtigt werden, dass sich das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel für Fahrten in der Freizeit zwischen kernstädtischem und ländlichem Raum unterscheidet.

Für die Einstufung in eine der Kategorien legte der VRS folgende Kriterien zugrunde, die mit entsprechenden Punkten bewertet wurden:

- a) Analyse der ÖPNV-Qualität im Freizeitverkehr (Anzahl der Fahrten an Normalwerktagen zwischen 15 und 17 Uhr in einer Kommune; Schwelle > 35 Fahrten),
- b) Bahnanbindung vorhanden bzw. nicht vorhanden,
- c) Raumordnungskriterien des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung,
- d) Tarifliche Entfernung zu den Oberzentren Köln bzw. Bonn (Preisstufe 4 als Schwelle) sowie
- e) SchülerTicket bereits vorhanden?

Für die Gemeinde Marienheide als Schulträger ergab die Bewertung des VRS eine Einstufung in Kategorie 1, somit die teurere Stufe. Gegen diese vorgenommene Einstufung wurde durch die Verwaltung bereits interveniert, da diese aus Sicht der Verwaltung nicht sachgerecht ist. Der Geschäftsführer der OVAG wurde gebeten sich dafür einzusetzen, dass die vorgenommene Einstufung geändert, und die Gemeinde Marienheide in die günstigere Standortkategorie 2 eingestuft wird. Eine Entscheidung hierüber steht aus, wird jedoch bis zur Sitzung erwartet.

Zu 3.:

Bei der Schulform wird zwischen Grund- und weiterführender Schule unterschieden.

Zu 4.:

Sofern die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Schülerspezialverkehr vorliegen, entscheidet der Schulträger, ob dieser eingerichtet wird.

Für das SchülerTicket ergeben sich somit folgende Fahrpreise („Fakultativmodell“):

Schulform	Grundschule		Weiterführende Schule	
	1	2	1	2
Standortkategorie				
<u>Linienverkehr</u>				
Erstes nicht volljährige, freifahrberechtigte Kind einer Familie	9,60 €	4,80 €	12,00 €	6,00 €
Zweites nicht volljährige, freifahrberechtigte Kind einer Familie	4,80 €	2,40 €	6,00 €	3,00 €
Drittes und jedes weitere nicht volljährige, freifahrberechtigte Kind einer Familie	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Freifahrberechtigte Schüler mit Hilfe zum Lebensunterhalt nach SGB XII	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Selbstzahler	21,50 €	19,10 €	26,90 €	23,90 €
<u>Schülerspezialverkehr</u>				
Freifahrberechtigte Schüler	12,00 €			
Selbstzahler	26,90 €			

Als Geschwisterkinder i.S. dieser Regelung gelten Geschwisterkinder an Grundschulen, an weiterführenden Schulen sowie in Vollzeitform geführten Berifs- oder Fachoberschulen im Verbundgebiet des VRS, an

welchen das SchülerTicket eingeführt ist. **Völljährige freifahrberechtigte Kinder einer Familie zahlen in Standortkategorie 1 grundsätzlich 12,00 Euro**, in Standortkategorie 2 grundsätzlich 6,00 Euro und bleiben bei der Staffelnung der Eigenanteile unberücksichtigt.

An der Gesamtschule Marienheide wurde das SchülerTicket - unter Entfall des SchülerjahresTickets - bereits zum Schuljahr 2005/2006 eingeführt. Von der nun seitens des VRS zum 01.08.2011 beschlossenen generellen Abschaffung des SchülerJahrestickets sind in Marienheide daher ausschließlich die SchülerInnen des Primarbereichs (Grundschulen) betroffen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule fahren.

Ob die Beförderung mit dem SchülerTicket - vor dem Hintergrund der zum 01.08.2011 beabsichtigten weiteren Preiserhöhungen des VRS - für den Schulträger die wirtschaftlichste Beförderung darstelle, ist bis dato unklar. Eine bei der OVAG angeforderte Mitteilung über die ab 01.08.2011 geltenden Preise der einzelnen Tickets wird bis zur Sitzung erwartet, um sodann die notwendige Berechnung vornehmen zu können.

Grundsätzliches zur Schülerbeförderung:

Der Schulträger entscheidet im Rahmen Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) über Art und Umfang der Schülerbeförderung. Ihm obliegt keine Pflicht zur Beförderung (§ 3 Abs. 1 SchfkVO). Schülerfahrkosten sind die Kosten, die für die wirtschaftlichste Beförderung von Schülerinnen und Schülern notwendig entstehen (§ 12 Abs. 1 SchfkVO).

Der Schulträger entscheidet über die wirtschaftlichste Beförderung (§ 12 Abs. 3 SchfkVO). Die wirtschaftlichste Beförderung ist die Beförderungsart, die für den Schulträger die geringsten Kosten zur Folge hat und für die Schülerinnen und Schüler unter Berücksichtigung der Interessen des Gesamtverkehrs zumutbar ist. Die dem Schulträger zustehende Entscheidung über die wirtschaftlichste Beförderung hat neben den anfallenden Beförderungskosten notwendigerweise auch die entstehenden Verwaltungskosten und etwaigen sonstigen Folgekosten außerhalb des Schülerfahrkostenbereichs einzubeziehen.

§ 97 Abs. 3 des Schulgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (SchulG) besagt: „Bietet der Schulträger oder ein von ihm beauftragtes Verkehrsunternehmen im Rahmen eines besonderen Tarifangebots der Verkehrsunternehmen Schülerzeitkarten an, die über den Schulweg hinaus auch zur sonstigen Benutzung von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs berechtigen, kann der Schulträger nach Maßgabe der Rechtsverordnung (SchfkVO) einen von den Eltern zu tragenden Eigenanteil festsetzen. Werden Schülerzeitkarten nach Satz 1 zur Verfügung gestellt, sind sie die wirtschaftlichste Art der Beförderung; es entfällt jegliche Erstattung von Fahrkosten.“ Die Rechtsverordnung (SchfkVO) konkretisiert § 97 Abs. 3 SchulG dahingehend, als dass hierin insbesondere die Höhe des Eigenanteils („...von bis zu 12 Euro je Beförderungsmonat...“) beziffert wird.

Gemäß dem Runderlass „Hinweise zum SchülerTicket in Nordrhein-Westfalen“ des zuständigen Ministeriums entscheidet der Schulträger über die Abnahme des SchülerTickets. Es besteht auch die Möglichkeit, die Abnahme auf SchülerInnen bestimmter Schulformen (z.B. nur weiterführende Schulen) zu begrenzen. Dabei bezieht der Schulträger die bisher nach Maßgabe des § 97 SchulG und der SchfkVO für die freifahrberechtigten SchülerInnen aufgebrauchten Mittel in die Finanzierung des SchülerTickets ein, d.h. für öffentliche Schulen werden die nach SchfkVO errechneten Beträge von den kommunalen Schulträgern erbracht. Daher ist es erforderlich, bei

Einführung des SchülerTickets durch eine vertragliche Regelung („Fakultativmodell“) sicherzustellen, dass der Schulträger zukünftig die nach dem § 97 SchulG i.V.m. der SchfkVO freifahrberechtigten SchülerInnen unter Anwendung der jeweils gültigen Rechtslage die Beträge dem Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des SchülerTickets zur Verfügung stellt, die für die Freifahrberechtigten nach dem bisher gültigen Beförderungstarif hätten bereitgestellt werden müssen.

Entscheidet sich der Schulträger gemäß § 12 Abs. 3 SchfkVO für die Einführung des SchülerTickets an einer Schule, ist seine Verpflichtung zur Übernahme der notwendigen Beförderungskosten i.S.d. § 13 SchfkVO als erfüllt anzusehen, sofern kein für den Schulträger günstigerer Beförderungstarif i.S.d. § 13 Abs. 5 SchfkVO in Anspruch genommen werden kann. Die Ausnahmeregelungen des § 14 SchfkVO (Schülerspezialverkehr) und § 15 SchfkVO (Beförderung mit Privatfahrzeugen) bleiben unberührt. Voraussetzung hierfür ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund, die die Abnahme und Weitergabe der SchülerTickets durch ihn an die freifahrberechtigten SchülerInnen beinhaltet.

Die Verwendung der nach § 97 Abs. 3 SchulG i.V.m. § 2 Abs. 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteile zur zusätzlichen Finanzierung des SchülerTickets ist kommunalrechtlich unbedenklich. Dabei darf die Nettobelastung des Haushalts der Kommune durch das SchülerTicket nicht höher sein als die erforderlichen Aufwendungen nach § 97 SchulG i.v.m. der SchfkVO.

Anstelle einer Beförderung der SchülerInnen mit dem ÖPNV wäre die Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs denkbar, sofern die Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Ist die **Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich** oder **unwirtschaftlicher als die Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs** oder ist die **Benutzung dieser Verkehrsmittel nicht zumutbar**, sind Schülerfahrkosten nur die Kosten, die bei der Beförderung mit einem Schülerspezialverkehr notwendig entstehen (§ 14 Abs. 1 Satz 1 SchfkVO). Hierzu zählen nur die Kosten für die günstigste, der Schülerin oder dem Schüler zumutbare Streckenführung (§ 14 Abs. 1 Satz 2 SchfkVO). Bei Nichtbenutzung des Schülerspezialverkehrs entfällt jegliche Erstattung von Fahrtkosten (§ 14 Abs. 1 Satz 4 SchfkVO).

Ein Schülerspezialverkehr ist - i.d.R. zwei Monate vor seiner Einrichtung - der Bezirksregierung anzuzeigen (§ 14 Abs. 2 SchfkVO). Durch die Anzeige soll die Bezirksregierung in die Lage versetzt werden zu prüfen, ob und ggf. in welcher Weise neu einzurichtende Schülerspezialverkehre so in das bestehende öffentliche Verkehrsnetz einbezogen werden können, dass ohne Störung der Verkehrsordnung die wirtschaftlichste, für SchülerInnen zumutbare Lösung realisiert werden kann.

Aus Gründen der wirtschaftlichen Beförderung sollen öffentliche Schulträger bei Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs mit anderen öffentlichen oder privaten Schulträgern zusammenarbeiten (§ 14 Abs. 3 SchfkVO).

Die für den Schülerverkehr der Marienheider Schulen relevanten öffentlichen Busverbindungen bestehen aus den beiden Hauptlinien 308 (Marienheide – Frielingsdorf) und 336 (Gummersbach – Marienheide – Wipperfürth). Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist demnach möglich und auch zumutbar (wird derzeit praktiziert), so dass die Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs lediglich aus wirtschaftlichen

Gesichtspunkten erfolgen könne.

Die Kosten für einen Halbtageseinsatz eines Busses für den bereits bestehenden Schülerspezialverkehr betragen derzeit lt. Abrechnung mit der Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL) 376,20 EUR. Bei beispielsweise 182 Schultagen im kommenden Schuljahr 2011/12 entstünden somit Kosten in Höhe von 68.468,40 EUR. Um die beiden o.g. Linien 308 und 336 bedienen zu können, wäre der Einsatz von zwei Bussen erforderlich, somit gesamt 136.936,80 EUR/Schuljahr. Für die Beförderung der freifahrtberechtigten Grundschulkinder mit dem ÖPNV fallen für das SchülerjahresTicket derzeit Kosten in Höhe von 67.953,60 EUR an; bei dem Einsatz von 4-er-Tickets wären dies 57.564,55 EUR.

Um einen neu einzurichtenden Schülerspezialverkehr wirtschaftlich betreiben zu können, müssten somit entweder die beiden o.g. Routen „zusammengelegt“ werden, sodass lediglich ein Bus eingesetzt werden könnte. Aufgrund der Schul(anfangs/end)zeiten an den Marienheider Schulen ist eine Andienung der o.g. Routen mit nur einem Bus nicht realisierbar. Damit wäre bei einer verbleibenden Zwei-Bus-Lösung zu klären, ob eine wirtschaftliche Andienung dieser beiden Routen durch den Einsatz von zwei Bussen (vor dem Hintergrund des § 14 Abs. 3 SchfkVO) im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit, beispielsweise mit Wipperfürth oder/und Lindlar, erzielt werden könne. Die Gespräche mit diesen beiden Kommunen wurden aufgenommen, eine Entscheidung wird bis zur Sitzung erwartet.

Beschlussvorschlag:

Ergibt sich aus der Beratung im Ausschuss.

Im Auftrag:

gez.
Thomas Garn

Marienheide, 18.02.2011