



Beschlussvorlage Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Vorlage-Nr: VO/2015/582-005 Status: öffentlich Datum: 14.06.2016 Ansprechpartner/in: Breuer, Volker Bearbeiter/in: Weit, Kirsten
Mitwirkend:	öffentliche Beschlussvorlage
Schülerbeförderung - Eckpunkte zur Überarbeitung der Schülerbeförderungssatzung	
Beratungsfolge:	
Status	Gremium
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss
Zuständigkeit	
Beratung	

Beschlussvorschlag:

Der Regionalentwicklungsausschuss fasst einen Beschluss zu den genannten Handlungsempfehlungen nach entsprechender Beratung in der Sitzung.

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Die in der Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 20.01.2016 möglichen Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung sind zwischenzeitlich von der Verwaltung weiterverfolgt, vertieft und bewertet worden. Eine detaillierte Darstellung der Vor- und Nachteile der möglichen Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung ist der anliegenden Aufstellung zu entnehmen. Die Handlungsempfehlungen der Verwaltung sind in der rechten Spalte dieser Aufstellung dargestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen ergeben sich aus der Aufstellung (Spalte „Nachteile“) sowie der Beschlussfassung des Regionalentwicklungsausschusses.

Anlage/n:

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung
(Stand 01.06.2016)

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
operative Maßnahmen				
1	Ermäßigungsregelung abschaffen und durch Kompletterstattung für Wohngeld- und Kindergeldzuschlagsempfänger ersetzen	Auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses hat der Kreistag in seiner Sitzung am 14.03.2016 beschlossen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung entsprechend der 2. Änderungssatzung zum 01.08.2016 anzupassen.		
2	Festlegung einer Frist für die Beantragung einer Erstattungsleistung in Schülerbeförderungsangelegenheiten	Auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses hat der Kreistag in seiner Sitzung am 14.03.2016 beschlossen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung entsprechend der 2. Änderungssatzung zum 01.08.2016 anzupassen.		
3	zumutbarer Schulweg: statt eines zentralen Punktes des Ortes gilt der jeweilige Wohnstandort als Ausgangspunkt	- Erhöhung der Akzeptanz aufgrund tatsächlicher Schulwegstrecke gegenüber bisherigen Regelung über einen fiktiven zentralen Punkt vom Wohnort - Berücksichtigung der tatsächlichen Schulwege - Minderung von Benachteiligungen abgelegener Wohnstandorte vom zentralen Punkt eines Wohnortes - Gleichbehandlung i.S. Berechnung eines personenbezogenen Schulweges	- erhöhter Verwaltungsaufwand durch Einzelprüfungen sowie Beschaffung und Einsatz besonderer Software - Es kann vermehrt zu einzelnen Härtefällen kommen (Arg.: Grenze verläuft durch ein Wohnhaus) - für jeden Einzelfall wäre die nächstgelegene Schule zu ermitteln - Es bestünde die Möglichkeit, dass die nächstgelegene Schule in einer anderen Gemeinde liegt und eine zusätzliche Verkehrsverbindung einzurichten wäre. - ggf. können unterschiedliche nächstgelegene Schulen für eine Gemeinde bestehen - Mehrkosten in Höhe von geschätzt 120.000 € für den Kreis und 60.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 180.000 €)	Aus Sicht der Verwaltung überwiegen die Nachteile - auch mit Blick auf die Rückmeldungen der örtlichen Schulträger. Demnach sollte an der bisherigen Regelung der Ortsmittelpunkte festgehalten werden. Die Ortsmittelpunkte sollten überarbeitet werden.

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
4a	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 5 km ab der 5. Klasse	- Erhöhung der Akzeptanz - Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschülern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	- großer Sprung, die Zumutbarkeitsgrenze von 2 km auf 5 km zu erhöhen - Mehrkosten in Höhe von geschätzt 267.000 € für den Kreis und 133.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 400.000 €)	Auch vor dem Hintergrund, dass die überwiegende Anzahl der Kreise den zumutbaren Schulweg ab der 5. Klasse auf einheitlich 4 km festgesetzt hat, wird angeregt, über die landeseinheitliche Zumutbarkeitsgrenze von 4 km ab der 5. Klasse zu beraten.
4b	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 4 km ab der 5. Klasse	- Erhöhung der Akzeptanz - Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschülern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	- Mehrkosten in Höhe von geschätzt 330.000 € für den Kreis und 170.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 500.000 €)	
4c	zumutbarer Schulweg: Zumutbarkeitsgrenze ab 4 km und 6 km streichen und ersetzen durch einen Wert von 6 km ab der 5. Klasse	- Verringerung der Akzeptanz - Differenzierung der zumutbaren Entfernungen des Schulweges nur noch zwischen Grundschülern und Schülern weiterführender allgemein bildender Schulen	- großer Sprung, die Zumutbarkeitsgrenze von 2 km auf 6 km zu erhöhen - Einsparung in Höhe von geschätzt 67.000 € für den Kreis und 33.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 100.000 €)	

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
5	innerörtliche Schülerbeförderung anerkennen, wenn Kilometergrenzen überschritten werden	- Minderung der Ungleichbehandlung zwischen ländlichen und städtischen Bereichen	- erhöhter Verwaltungsaufwand - Mehrkosten in Höhe von neu geschätzt 84.000 € für den Kreis und 42.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 126.000 €)	In Zusammenhang mit der Empfehlung zur Beibehaltung der Regelung der Ortsmittelpunkte, sollte ebenfalls die innerörtliche Schülerbeförderung weiterhin ausgeschlossen werden. Es sollte geprüft werden, ob die Ortsteileregulierung der Gemeinden analog auf die Städte übertragen werden kann.
6	Abschaffung der Eigenbeteiligung	- finanzielle Entlastung der Eltern	- Mindereinnahmen in Höhe von rd. 370.000 € für den Kreis und rd. 140.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 510.000 €)	Die Eigenbeteiligung der Eltern sollte beibehalten werden.
7	Vergleichsberechnung 25% der Kosten der Fahrkarte und 0,05 € je km abschaffen und Radfahrentschädigung von 0,05 € je km gewähren.	- klare, einheitliche Regelung - Vermeidung der aufwendigen Vergleichsberechnung - geringerer Verwaltungsaufwand	/.	Es sollte eine Radfahrentschädigung von 0,05 € je km gewährt werden.
8	Verlängerung bzw. Neuregelung der Indexregelung ab 01.08.2016 erforderlich	Zu dieser Maßnahme erfolgt eine gesonderte Vorlage.		

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
strategische Maßnahmen				
1	Wartezeiten anpassen: statt 60 oder 90 Minuten nach Schulschluss einheitlich für alle Schülerinnen, Schüler und Schularten sollten 60 Minuten maßgebend sein (i.d.R. sehen die Fahrpläne im Vergleich zur Satzung bereits weitaus geringere Wartezeiten vor)	- mehr freie Zeit für die Fahrschüler, die z.B. durch G8 mehr belastet sind - Erhöhung der Sicherheit an den Haltestellen durch Verringerung der Wartezeiten	- Die Abfrage bei den örtlichen Schulträgern hat ergeben, dass eine Aussage zu evtl. Mehrkosten im Bereich der umfangreichen Schülerbeförderung im Linienverkehr (Stadt Eckernförde, Stadt Rendsburg) nicht getroffen werden kann. Gleiches gilt auch für den Kreis als Träger der Schülerbeförderung zu Schulen außerhalb des Kreisgebietes. In Bereichen des pauschal abgerechneten Linienverkehrs würden überschaubare Mehrkosten entstehen.	Als Kompromiss wird vorgeschlagen, die Wartezeiten für Schüler ab 5. Klasse auf 90 Minuten nach Unterrichtsschluss bis 13.00 Uhr, ansonsten 60 Minuten nach Unterrichtsschluss festzusetzen.
2	Beförderungskosten im Rahmen der offenen Ganztagschule (OGTS) aufnehmen	- Die Fahrschüler haben die Möglichkeit das Angebot der OGTS zu nutzen.	- Die Mehrkosten in Höhe von rd. 76.000 € für den Kreis und rd. 38.000 € für örtliche Schulträger je Schuljahr (gesamt: 114.000 €) könnten weiter steigen, wenn weitere Schulträger sich für die OGTS inkl. Schülerbeförderung entscheiden.	Da es sich bei der OGTS um ein freiwilliges Angebot der Schulträger handelt, sollten die dadurch entstehenden Schülerbeförderungskosten zukünftig nicht mehr durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde bezuschusst werden.
3	maximale Beförderungszeit von - beispielsweise - 60 Minuten festlegen	Diese Maßnahme wird im Rahmen der Vorbereitung und Konzeptionierung der zukünftigen Ausschreibung der Regionalverkehre zu berücksichtigen sein.		

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
4	Einschränkung hinsichtl. nächstgelegener Schule der gewählten Schulart abschaffen, aber Geltungsbereich auf Schl.-Holst. begrenzen	- Dem Grundsatz der schulgesetzlichen Regelung der freien Schulwahl wird voll umfänglich entsprochen.	- nicht ermittelbare Mehrkosten (u.U. besteht keine Schülerbeförderungsmöglichkeit, da der Blick bislang auf eine Beförderung zur nächstgelegenen Schule gerichtet wurde; die Einrichtung neuer Busverkehre oder kostenintensiver Taxi-Beförderungen verursachen zusätzliche Kosten.)	Die Einschränkung hinsichtlich der nächstgelegenen Schule der gewählten Schulart sollte beibehalten werden.
5	Zusammenarbeit mit dem dänischen Schulverein	Am 10.02.2016 und 23.05.2016 haben Gespräche zwischen dem Kreis, dem dänischen Schulverein und den betreffenden Schulträgern stattgefunden. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass zwischen dem dänischen Schulverein und dem Amt Schlei-Ostsee Möglichkeiten der Zusammenarbeit zum Schuljahr 2016/2017 am Schulstandort Rieseby erarbeitet werden sollen. Dies würde zu Einsparungen führen, die derzeit noch nicht bezifferbar sind. Weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit bestünden ggf. mit dem Amt Hüttener Berge für den Schulstandort Ascheffel sowie mit dem Amt Dänischenhagen für den Schulstandort Dänischenhagen. In diesen Fällen sind jedoch Kinder betroffen, die nicht die nächstgelegene Schule besuchen, so dass eine Kostenübernahme durch den Kreis nach der Schülerbeförderungssatzung nicht möglich wäre. Eine Kooperation zwischen dem Amt Hohner Harde und dem dänischen Schulverein ist aufgrund der Struktur und der örtlichen Gegebenheiten der zu befördernden Kinder nicht möglich.		

Vor- und Nachteile möglicher Ansätze zur Optimierung der Schülerbeförderung (Stand 01.06.2016)

Priorität	Ansätze zur Optimierung	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
6	Vereinfachung des Beantragungsverfahrens im Bildungstarif: Auch für die Schüler, die den Bildungstarif in Zusammenhang mit der Nutzung des Busses in Anspruch nehmen und bislang ausschließlich in den Verkaufsstellen Fahrscheine erwerben konnten, kann der Bildungstarif zukünftig durch Antragstellung beim Kreis in Anspruch genommen werden.	- erhöhte Inanspruchnahme des Bildungstarifes - Erhöhung der Gleichstellung zwischen den Schülern, die die unterschiedlichen Angebote von Bahn bzw. Bus nutzen	- erhöhter Verwaltungsaufwand	Die Antragstellung beim Kreis sollte auch für die Schüler, die bislang ausschließlich in den Verkaufsstellen Fahrscheine erwerben konnten, ermöglicht werden. Die mobilen Verkaufsstellen werden zukünftig nicht mehr betrieben, da sie nur sehr wenig frequentiert worden sind.
7	Organisationsstruktur der Schülerbeförderung anpassen	Diese Maßnahme wird im Rahmen der Vorbereitung und Konzeptionierung der zukünftigen Ausschreibung der Regionalverkehre zu berücksichtigen sein.		