



# KREISTAG des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat / Referat / Fachservice Wirtschaftsreferat	Telefon-Nummer Dez./Ref./FSL 0271 333-1215	Datum 15.09.2011
Aktenzeichen WR 80 30 13	Drucksache <b>191/2011 1. Ergänzung</b>	ö / nö <b>öffentlich</b>

**Kreistag am 16.09.2011**

## **„Neue Einschränkungen“ im Schülerverkehr Stellungnahme zur Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sachdarstellung:

### **Vorbemerkung**

Im Jahr 2010 wurden im Kreisgebiet Siegen-Wittgenstein die im Nahverkehrsplan definierten Linienbündel Mitte, Süd und Ost auf eigenwirtschaftlicher Basis durch die Verkehrsunternehmen VWS GmbH und BRS GmbH beantragt und durch die Bezirksregierung Arnsberg konzessioniert. Eine der Grundlagen des Nahverkehrsplanes 2006 war die Überplanung des Schülerverkehrs. Hierbei gilt der Grundsatz, dass für den Schülerverkehr jeweils eine speziell auf die Belange der Schüler(innen) ausgerichtete Anfahrt und zwei speziell die Belange der Schüler(innen) ausgerichtete Abfahrten aus dem System heraus „finanziert“ werden. Darüber hinaus gehende Fahrtwünsche im Schulbereich sind über den Jedermannverkehr (soweit verfügbar) oder durch gesonderte Bestellungen der Schulträger bei den Verkehrsunternehmen zu befriedigen. Diese gesonderten Bestellungen gehen zu Lasten des jeweiligen Bestellers der Leistungen.

Mit der Konzessionierung der Linienbündel und der damit verbundenen Fahrleistungen wurden alle bisherigen finanziellen Verpflichtungen der Kommunen für den oben beschriebenen Schülerverkehr, wie z. B. die der Stadt Kreuztal (ca. 33.000 €/Jahr), obsolet. Finanzielle Verpflichtungen aus dem Schulverkehr für die Kommunen können somit nur durch die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen durch die Kommunen entstehen, die über die konzessionierten Fahrleistungen hinausgehen.

### **zu Frage 1**

Auf der Grundlage dieser Anfrage wurde der Sachstand bei den Städten und Gemeinden des Kreises Siegen-Wittgenstein hinterfragt. Aus den ersten Reaktion ist zu entnehmen, dass die VWS GmbH in der Tat auf einige Städte und Gemeinden zugegangen ist, um für Fahrten, die über den vorgenannten Grundsatz hinausgehen, eine entsprechende Vergütung zu erhalten. In der Kürze der Zeit war es allerdings nicht möglich in Erfahrung zu bringen, ob es sich hier um zusätzliche von den Schulträgern geforderte Fahrten handelt oder ob es sich um Fahrten handelt, die Grundlage des eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrages waren. Sollte es sich um Fahrten handeln, die Grundlage und Bestandteil des eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrages sind, brauchen diese Fahrten nicht durch die Städte und Gemeinden finanziert zu werden. Die Verwaltung wird diese Thematik in bereits terminierten Gesprächen mit der VWS GmbH klären.

### **zu Frage 2**

Siehe Antwort zu Frage 1

### **zu Frage 3**

Siehe Antwort zu Frage 1

### **zu Frage 4**

Es ist bekannt, dass sich im Rahmen der schulischen Angebote Auswirkungen auf die Schulendzeiten ergeben können. Hierbei sind die Vorgaben aus der Schülerfahrkostenverordnung, insbesondere auch die Ausführungen zu § 12 („Wirtschaftlichste Beförderung“), zu beachten. Der im Rahmen der Nahverkehrsplanung 2006 aufgestellte Grundsatz, wonach eine speziell auf die Belange der Schüler(innen) ausgerichtete Anfahrt und zwei auf die Belange der Schüler(innen) ausgerichtete Abfahrten Planungsbasis sind, soll daher beibehalten werden. Durch diesen Grundsatz ist es u. a. auch möglich, die Ausbleibezeiten der Schulkinder zu optimieren und Wartezeiten zu verkürzen. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine komplette planerische Optimierung des Schülerverkehrs, einschließlich der Schulzeitstaffelung. In den Linienbündeln Ost und Süd ist eine Schulzeitstaffelung erfolgreich umgesetzt worden, im Linienbündel Mitte konnte dies bisher nicht erreicht werden. Eine Überplanung des Schülerverkehrs und eine Schulzeitstaffelung setzt eine partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Verfahrensbeteiligten voraus, um zu einem fairen Interessenausgleich zu kommen.

### **zu Frage 5**

Der Kreis Siegen-Wittgenstein hat durch den Weg der eigenwirtschaftlichen Linienbündel bislang eine finanzielle Belastung der kommunalen Haushalte aus dem ÖPNV, wie in anderen Kreisen üblich, vermeiden können. So zahlt beispielsweise der Märkische Kreis einen Ausgleich für ein ähnliches Verkehrsangebot in einer Größenordnung von 13 – 14 Mio. €/Jahr.

Eine Verlagerung von Kosten auf die Haushalte der Schulträger findet derzeit nicht statt und ist aus der Nahverkehrsplanung heraus auch nicht abzuleiten. Gleichwohl gilt für alle Schulträger die Aussage aus der Schülerfahrkostenverordnung, wonach die wirtschaftlichste Beförderung die Beförderungsart ist, die für den Schulträger die geringsten Kosten zur Folge hat und für die Schülerin oder den Schüler unter Berücksichtigung der Interessen des Gesamtverkehrs zumutbar ist (§12 Abs. 4 Schülerfahrkostenverordnung). Es ist daher legitim, dass ein Schulträger, der zusätzliche Verkehrsleistungen bestellt, diese auch zu finanzieren hat. Dies gilt umso mehr, da durch den demografischen Wandel in den nächsten Jahren eine nachhaltige Verteuerung des Schülerfahrverkehrs in unserer Region eintreten wird.

### **zu Frage 6**

Die Verwaltung sieht vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Überplanung des Schülerverkehrs im Linienbündel Mitte die Notwendigkeit, den Schülerverkehr in diesem Linienbündel zu überplanen. Hieraus entstehen wiederum Wechselwirkungen mit dem Jedermannverkehr. Dies führt zwangsläufig dazu, den Nahverkehrsplan 2006 entsprechend zu ändern und damit fortzuschreiben.

### **zu Frage 7**

Unabhängig zur Beantwortung der Frage 6 sei angemerkt, dass die Schulträger die Kosten-träger für die Schülerfahrkosten sind (§ 4 Schülerfahrkostenverordnung). Sonderwünsche einzelner Kommunen sind von diesen zu finanzieren.

### **zu Frage 8**

Grundsätzlich besteht für den Schulträger nach § 2 Abs. 3 der Schülerfahrkostenverordnung die Möglichkeit, für Schülerzeitkarten, die über den Schulweg hinaus auch zur sonstigen Benutzung von Angeboten des ÖPNV berechtigen, einen Eigenanteil der Eltern von bis zu 12,00 €/Beförderungsmonat festzusetzen. Diese Möglichkeit besteht grundsätzlich für die Schulträger unserer Region, da die Schülerfahrkarten des VGWS-Tarifs zeitweise zur sonstigen Benutzung des ÖPNV geöffnet sind. Bisher bestand im Kreisgebiet jedoch Konsens darüber, die möglichen Elternbeiträge nicht zur Finanzierung der in der Vergangenheit eingetretenen finanziellen Kürzungen für die Schülerbeförderung durch das Land NRW heranzuziehen.

#### **zu Frage 9**

Es ist richtig, dass die Gesamtmittel gemäß § 11a ÖPNVG für die ÖPNV-Aufgabenträger in NRW ab dem Jahr 2012 auf 130 Mio. €/Jahr erhöht werden. Wie sich jedoch die neue Mittelverteilung auf die jeweiligen Regionen darstellt, steht noch nicht definitiv fest. Aus der anstehenden Revision des ÖPNVG NRW ist jedoch erkennbar, dass unsere Region (Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein) rückwirkend zum 01.01.2011 rund 267.000 €/Jahr aus den Mitteln gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG verlieren wird.

#### **zu Frage 10**

§ 12 ÖPNVG regelt die pauschalierte Investitionsförderung für den ÖPNV. Von Kürzungen für den Raum NWL (Nahverkehr-Westfalen-Lippe) ist hier nichts bekannt.

Der Landrat

Paul Breuer