

11. Organisation und Kosten der Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung ist erstmals im Jahr 1979 gesetzlich geregelt worden. Träger der Schülerbeförderung sind im Wesentlichen die kommunalen Schulträger der in den Kreisen liegenden Schulen. Die Schülerbeförderungskosten in Schleswig-Holstein betragen im Jahr 2003 insgesamt rd. 46,4 Mio. €.

Die Finanzierung der Schülerbeförderung ist wenig transparent und mit einem aufwändigen Verwaltungsverfahren verbunden. Sie sollte deshalb mit dem Ziel der Verlagerung der Kostenträgerschaft auf die Wohnsitzkommunen der Fahrschüler reformiert werden.

Die angespannte Haushaltslage der Kommunen sollte Anlass zu einer Neuorientierung bei der Schülerbeförderung sein. Hierbei darf auch die Einführung einer generellen Eigenbeteiligung der Eltern nicht ausgeschlossen werden.

11.1 Ausgangslage

Der LRH hat im Rahmen einer Querschnittsprüfung die Organisation und die Kosten der Schülerbeförderung untersucht.

Die Aufgabenstellung Schülerbeförderung¹ hat sich in mehreren Entwicklungsstufen vollzogen. Der Ursprung der heutigen Schülerbeförderung liegt in den 60er-Jahren, als mit der sukzessiven Schließung von sog. Zwergschulen auf dem Lande und der Zusammenlegung von wenig gegliederten Volksschulen zu größeren Einheiten, teilweise zu Dörfergemeinschaftsschulen in zentral gelegenen Gemeinden, Schülerbeförderungen in größerem Umfang ausgelöst wurden. Während das bis Ende 1978 gültige Schulverwaltungsgesetz keine gesetzliche Schülerbeförderung vorsah, formulierte das 1979 in Kraft getretene Schleswig-Holsteinische Schulgesetz² erstmalig eine entsprechende Pflichtaufgabe, die weitgehend noch heute Gültigkeit besitzt.

In den folgenden Jahren ist der Umfang dieser Aufgabe verschiedentlich modifiziert und begrenzt worden. So wurde die Schülerbeförderung zunächst auf bestimmte Schülergruppen beschränkt. Später ermächtigte das SchulG die Kreise, nur jene Fahrkosten anzuerkennen, die beim Besuch der nächstgelegenen Schule gleicher Schulart entstehen würden. Schließ-

¹ Die Schülerbeförderung nach dem SchulG umfasst die Fahrten vom Wohnort zur Schule. Innerschulische Beförderungen, z. B. zu auswärts gelegenen Sportstätten oder Schwimmhallen, gehören zum Unterrichtsaufwand und werden nicht unter die gesetzlich normierte Schülerbeförderung subsumiert.

² Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (SchulG) vom 02.08.1978, GVOBl. Schl.-H. S. 255.

lich erhielten die Kreise die Befugnis, unter bestimmten Voraussetzungen von den Eltern bzw. dem volljährigen Schüler eine Eigenbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten zu verlangen.

Die Schülerbeförderung stellt im Regelfall eine Aufgabe des örtlichen kommunalen Schulträgers dar. Grundlagen der Aufgabenwahrnehmung sind § 80 des heutigen Schulgesetzes¹ und die jeweils dazu ergangenen Satzungen der Kreise. Danach werden unter bestimmten Voraussetzungen Schülerinnen und Schüler, die eine Grundschule, die Klassenstufen 5 bis 10 einer weiterführenden allgemein bildenden Schule oder eine Sonderschule besuchen, von ihrem Wohnort zur Schule und zurück befördert. Zur Aufgabenerfüllung sind allerdings weitgehend nur die Schulträger der in den Kreisen liegenden öffentlichen Schulen verpflichtet.²

Die Kreise sind durch das SchulG ermächtigt, die für die Schülerbeförderung notwendigen Kosten anzuerkennen und ggf. Eigenbeteiligungen festzusetzen. Hintergrund dieser Ermächtigung bildet die Tatsache, dass die Kreise gem. § 80 Abs. 3 SchulG eine 2/3-Kostenerstattungspflicht gegenüber den kreisangehörigen Schulträgern haben, wodurch sie mit Blick auf ihre eigene Schulträgerschaft für bestimmte Schulen im Ergebnis den Großteil der Kosten der Schülerbeförderung zu tragen haben.

11.2 Schülerbeförderungskosten

Die Ausgaben für die Schülerbeförderungen betragen nach einer im Rahmen der Ermittlung der Schulkostenbeiträge jährlich durchzuführenden Erhebung des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein im Jahr 2003 rd. 46,4 Mio. €. Diese Ausgaben fallen je Fahrschüler und Schulart in unterschiedlicher Höhe an. Dazu ist grundsätzlich festzustellen, dass die durchschnittlichen Beförderungskosten in flächenmäßig großen Kreisen mit weiten Wegen zwischen Wohnort und Schule im Regelfall höher liegen als in dichter besiedelten Kreisen. Deutlicher sind die Unterschiede differenziert nach der Art der Beförderung; Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind am günstigsten, danach folgen freigestellte Schülerverkehre. Sonderbeförderungen, die meist durch Einzelbeförderungen (z. B. mit dem Taxi) gekennzeichnet sind, sind am teuersten. Aus diesem Grund fallen z. B. die Beförderungskosten für jene Schulen höher aus, die einen überdurchschnittlichen Anteil an behinderten Kindern beschulen, wie zwangsläufig Sonderschulen für geistig behinderte Kinder, aber auch allgemein bildende Schulen mit Integrationsmaßnahmen.

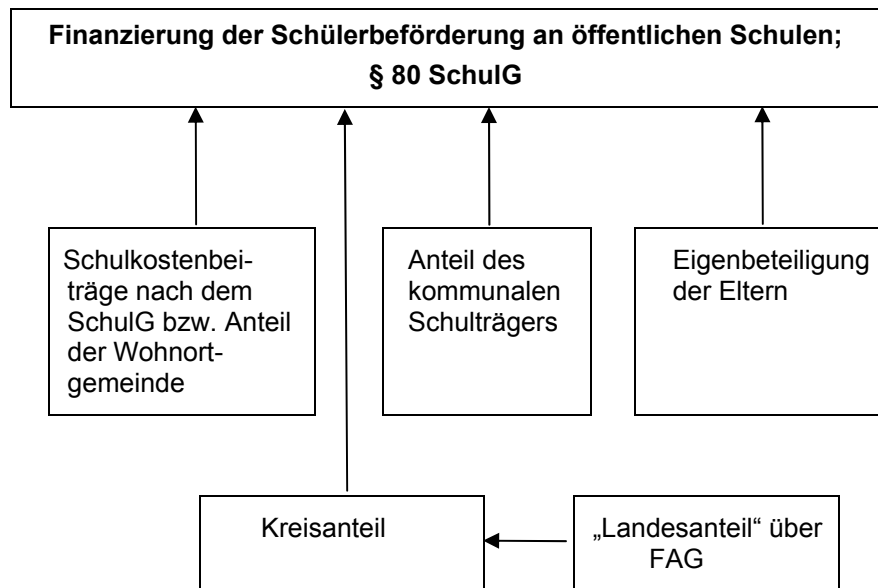
¹ Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (SchulG) i. d. F. d. Bekanntmachung vom 02.08.1990, GVOBl. Schl.-H. S. 451, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 15.02.2005, GVOBl. Schl.-H. S. 168.

² Die kreisfreien Städte sind insoweit nicht Träger der gesetzlichen Schülerbeförderung.

Die im Rahmen der Querschnittsprüfung vorgefundenen Unterschiede sind plausibel und in der Sache nachvollziehbar.

11.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Schülerbeförderung basiert auf mehreren Segmenten und ist deshalb wenig transparent, wie das folgende Schaubild verdeutlicht:



Die Finanzierungsbestandteile und ihre jeweilige Höhe sind für den einzelnen Schulträger nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Neben einer gesetzlichen Erstattungspflicht der Kreise, deren 2/3-Anteil bei Betrachtung der historischen Entwicklung der Schülerbeförderungsfinanzierung mittelbar vom Land über bestimmte Bestandteile der Kreisschlüsselzuweisungen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs zu einem wesentlichen Anteil mitgetragen wird¹, sind weitere Finanzierungsanteile in den Schulkostenbeiträgen nach dem SchulG enthalten. Soweit keine Schulkostenbeiträge zu zahlen sind, wird ein Anteil von den Wohnortgemeinden erstattet. Darüber hinaus werden die Schülerbeförderungskosten neuerdings auch durch eine ggf. erhobene Eigenbeteiligung von den Eltern bzw. dem volljährigen Schüler teilweise aufgebracht. Die durch die aufgeführten Erstattungen bzw. Einnahmen nicht gedeckten Ausgaben hat der Schulträger als Träger der Schülerbeförderung zu tragen.

¹ Die Kosten, die mit der 1979 durch das Schleswig-Holsteinische SchulG eingeführten gesetzlichen Schülerbeförderung verbunden waren, wurden damals grundsätzlich zu je 1/3 vom Land, vom zuständigen Kreis sowie vom Schulträger finanziert. 1982 wurden die Landesmittel auf einen Betrag i. H. v. 11,1 Mio. € festgeschrieben und als Vorwegabzug in den kommunalen Finanzausgleich überführt. Seit 1991 sind die ehemaligen Landesmittel Bestandteil der Festbeträge der Kreisschlüsselzuweisungen gem. § 12 Abs. 2 FAG.

Der LRH hat einzelne Finanzierungselemente der Schülerbeförderung im Rahmen der Querschnittsprüfung auf ihre Plausibilität geprüft und dabei einige Problemstellungen festgestellt.

So enthalten die **Schulkostenbeiträge** - unter Berücksichtigung der 2/3-Kreiserstattungen - nicht die auf den einzelnen Gastschüler entfallenden (Rest-)Beförderungskosten, sondern nur einen Anteil davon. Ursächlich hierfür ist die Systematik der Berechnung der Richtwerte, die den Schulkostenbeiträgen zugrunde gelegt werden. Im Rahmen der Berechnung der Richtwerte werden die Personal- und Sachausgaben, darunter 1/3 der Beförderungskosten, auf alle Schüler umgelegt, um einen Durchschnittsbetrag zu erhalten. Dieser wird dann lediglich für die Gruppe der Gastschüler in Rechnung gestellt, weil die Schulträger die auf die ortsansässigen Schüler entfallenden Schulkosten selbst zu tragen haben. Da die Beförderungskosten jedoch - von geringen Ausnahmen abgesehen - fast ausschließlich von den Gastschülern verursacht werden, ist mit dieser Berechnungsweise eine finanzielle Benachteiligung der kreisangehörigen Schulträger verbunden, denn ein Teil der Beförderungskosten von Gastschülern ist auf diese Weise von ihnen aufzubringen.

Die überwiegende Anzahl der Kreise hat die jeweilige Schülerbeförderungssatzung erstmalig zu den Schuljahren 2003/2004 bzw. 2004/2005 um die Möglichkeit der Erhebung einer **Eigenbeteiligung** ergänzt. Da auf Basis der Ergebnisse der Querschnittsprüfung mehr als 85 % der Fahrschüler den ÖPNV für die Fahrt zur Schule nutzen, lässt eine Eigenbeteiligung Einnahmen in einer nennenswerten Größenordnung erwarten.

Die in die Prüfung einbezogenen kommunalen Körperschaften haben nach den Rechnungsergebnissen 2003 rd. 0,5 Mio. € an Eigenbeteiligungen eingezogen. Dieser vor dem Hintergrund der Gesamtausgaben relativ geringe Betrag ist noch steigerungsfähig, da das Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung nach Auffassung des LRH eine flächendeckende Einführung von Eigenbeteiligungen durch alle Kreise geboten erscheinen lässt. Dabei sollte auf - teilweise vorgefundene - großzügige Vergünstigungsregelungen ohne vorherige Prüfung sozialer Notwendigkeiten verzichtet werden (z. B. Freistellung von der Eigenbeteiligung bei Geschwisterkindern, Grundschulern oder Fahrschülern der Zonen 1 bis 2 des regionalen ÖPNV). Auch ist die Höhe der in der Praxis vorgefundenen Eigenbeteiligungen von durchschnittlich etwa 5 €/Monat je Fahrschüler als gering anzusehen.

Die dargestellte Finanzierungsstruktur führt bezogen auf die Schülerbeförderungskosten der kreisangehörigen Schulträger nach dem Stand von 2003 in etwa zu folgenden tatsächlichen Finanzierungsanteilen der Beteiligten:

• Kreise	40 %
• rechnerischer „Landesanteil“	26 %
• Wohnortgemeinden	10 %
• Eigenanteil der Eltern	2 %
• Schulträger	22 %.

11.4 **Abrechnungsmodelle**

Im Rahmen der Querschnittsprüfung hat der LRH 2 interessante Abrechnungsmodelle festgestellt, mit denen für die Abrechnung der Schülerbeförderungsaufwendungen der herkömmliche Bearbeitungsweg verkürzt und der damit verbundene Aufwand deutlich verringert werden kann. Beide Modelle werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Der Kreis Steinburg hat seine 2/3-Kreiserstattungen pauschaliert. Die kreisangehörigen Schulträger erhalten die ihnen zustehenden Erstattungen als festen Betrag. Die Höhe des jeweiligen Betrags wird in fest vereinbarten Zeitabständen an die Veränderung der Rahmendaten (Anzahl der Schüler, Entwicklung der Beförderungsentgelte) angepasst. Die Schulträger sind verpflichtet, die Aufgabe der Schülerbeförderung entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bzw. der Kreissatzung umzusetzen. Über das „Wie“ entscheiden sie selbst; aufwändige Abstimmungen mit dem Kreis entfallen. Auf die Erstellung eines Verwendungsnachweises und dessen Prüfung verzichten die Beteiligten. Mit diesem Verwaltungsverfahren ist es gelungen, den Aufwand deutlich zu reduzieren; so weist der Kreis Steinburg für die Schülerbeförderung die geringsten Sach- und Personalkosten aller 11 Kreise auf.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat aus der Aufgabe der Schülerbeförderung den Teilbereich ÖPNV ausgegliedert und der von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein eingerichteten „Zentralen Abrechnungs- und Bescheidstelle“ zur Bearbeitung übertragen. Zu diesen Aufgaben gehören die gesamte Bearbeitung einschließlich der Bescheiderstellung und Bearbeitung der Widersprüche. Für jeden bearbeiteten Antrag ist ein Entgelt zu entrichten, das mit rd. 6 € zzgl. MwSt. unter den in der kommunalen Praxis anzutreffenden Kosten liegen dürfte. Die Vergleichbarkeit ist jedoch eingeschränkt, da die Abrechnung der freigestellten Schülerverkehre und die Sonderbeförderungen beim jeweiligen Schulträger verblieben sind.

11.5 **Bewertungen und Empfehlungen**

Mit Blick auf das Verursacherprinzip ist insbesondere die **Erstattungspflicht der Kreise** gegenüber den kreisangehörigen Schulträgern **fragwürdig**; denn dies verursacht erheblichen Personal- und Sachaufwand für die Abstimmungen mit den Schulträgern zum Einsatz und zur Organisation

der Schülerbeförderung sowie für die Abrechnungen und Prüfungen der Erstattungszahlungen. Die Einbeziehung der Kreise in die Organisation und Finanzierung der Schülerbeförderung ist auch nicht erforderlich; schließlich ist der Schulträger der Aufgabenträger. Die Aufgabe und deren Finanzierung kann der örtlichen Ebene, insbesondere auch zwecks Abstimmung zwischen Schulträgergemeinde und Wohnortgemeinde, überlassen werden. Außerdem hat sich inzwischen die Aufgabendurchführung im Regelfall auf die Ausgabe von Fahrkarten für den ÖPNV reduziert.

Aus diesen Gründen hält es der LRH für erwägenswert, die derzeitige **Finanzierung der Schülerbeförderung** zu reformieren.

Hierzu werden folgende Anregungen gegeben:

- Aufhebung der Mitfinanzierung durch die Kreise.
- Trennung der Schülerbeförderungskosten von den Schulkostenbeiträgen und Finanzierung der Schülerbeförderung analog der interkommunalen Abrechnungen der Schulkostenbeiträge auf der örtlichen kommunalen Ebene.

Bei dieser Lösung müssten die wesentlichen bisherigen Finanzierungsbestandteile der Schülerbeförderung, d. h. der „ehemalige Landesanteil“ und der originäre 1/3-Kreisanteil, in geeigneter Weise zu den Wohnsitzgemeinden der Fahrschüler als zukünftigen Kostenträgern verlagert werden bzw. diesen auf andere Weise zugute kommen. Ob sich als Instrument hierfür der in der Koalitionsvereinbarung vom 16.04.2005 erwähnte zukünftige Schulkosten-Ausgleichsfonds anbietet, bleibt abzuwarten.

Vor dem Hintergrund der angespannten Finanzsituation der öffentlichen Haushalte und der zunehmenden Diskussion um eine **Beschränkung des Staates auf Kernaufgaben** ist der LRH im Zuge der Querschnittsprüfung auch der Frage nachgegangen, ob angesichts der heute geltenden Rahmenbedingungen die gesetzliche Schülerbeförderung noch als unabweisbar zu erfüllende und öffentlich zu finanzierende Aufgabe bewertet werden muss. Für den weit überwiegenden Teil der heutzutage in den Genuss der gesetzlichen Schülerbeförderung zu den allgemein bildenden Schulen kommenden Schülerinnen und Schülern dürfte es im Regelfall möglich und auch zumutbar sein, insbesondere durch Nutzung des vorhandenen ÖPNV und erforderlichenfalls durch Ergänzung mittels des Individualverkehrs die Schulen zu erreichen.

Die Frage, ob die gesetzliche Schülerbeförderung weiterhin als eigenständige öffentliche Aufgabe aufrechterhalten werden sollte, ist jedoch nicht nur unter den bisher genannten Aspekten vorhandener verkehrlicher Möglichkeiten und finanzwirtschaftlicher Belastungen zu beurteilen. Zu bewerten ist auch, welche positiven Wirkungen der Schülerbeförderung in ihrer derzeitigen Ausgestaltung beizumessen sind. Darüber hinaus ist zu beur-

teilen, welche Verhaltensveränderungen bei einer Modifizierung der Schülerbeförderung zu erwarten sind. Ebenso sollten die Auswirkungen bereits absehbarer Entwicklungen berücksichtigt werden. Zu denken ist insofern u. a. an Folgendes:

- Vermeidung gefahrvoller Schulwege durch Bereitstellung der Schülerbeförderung,
- erhöhter Beförderungsbedarf durch Schulschließungen bzw. -zusammenlegungen im ländlichen Raum infolge der demografischen Entwicklung; Erschwerung der Durchsetzbarkeit entsprechender Schulentwicklungsplanungen bei Einschränkung der gesetzlichen Schülerbeförderung,
- zusätzlicher Beförderungsbedarf infolge von Ganztagsangeboten,
- ggf. Rückgang der Inanspruchnahme des ÖPNV bei Einschränkung der gesetzlichen Schülerbeförderung.

Da die oben angesprochenen möglichen Auswirkungen (insbesondere aus den Schulstandortschließungen und dem erweiterten Ganztagsangebot) allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit eintreten werden und sich die Finanznot der öffentlichen Hand auch zukünftig kaum wesentlich entspannen wird, bedarf es aus Sicht des LRH trotz aller Unwägbarkeiten einer intensiven Diskussion über die zukünftige Ausgestaltung der gesetzlichen Schülerbeförderung.

Soweit die gesetzliche Schülerbeförderung im derzeitigen Umfang weiterhin als eigenständige öffentliche Aufgabe angesehen wird, die durch öffentliche Aufgabenträger organisiert und aus öffentlichen Mitteln finanziert werden soll, sollte aus finanzwirtschaftlichen Gründen für den Bereich der allgemein bildenden Schulen die Einführung einer **generellen Eigenbeteiligung** in angemessener Höhe erwogen werden, d. h. unabhängig davon, ob die Fahrkarte privat genutzt werden kann oder nicht.

11.6 **Stellungnahmen**

Das **Bildungsministerium** führt in seiner Stellungnahme aus, dass dem LRH in seiner Darstellung der Problematik gefolgt werden könne. Durch einen Verweis auf seine Stellungnahme zu der dem Kommunalberichtsbeitrag zugrunde liegenden Querschnittsprüfung schließt sich das Bildungsministerium zur Thematik „Eigenbeteiligung der Eltern“ der Einschätzung des LRH an, dass es sich bei der gesetzlichen Schülerbeförderung um eine individuell zurechenbare öffentliche Leistung handele, was - i. S. des Äquivalenzprinzips - eine generelle Eigenbeteiligung zumutbar erscheinen lasse. Da eine solche Neugestaltung zudem die aktuellen Streitpunkte auf Basis der derzeitigen Vorschrift ausräumen könne, erscheine eine klare Regelung zur Möglichkeit der Eigenbeteiligung unabhängig vom privaten Nutzen der Schülerfahrkarten vorzugswürdig.

Im Übrigen spricht sich das Bildungsministerium dafür aus, die Frage einer grundlegenden Neuorientierung bei den Schülerbeförderungskosten im Rahmen eines Schulkosten-Ausgleichsfonds zu lösen. Wenn schon eine Abkehr vom bisherigen Finanzierungskonzept angestrebt werde, so sollte die grundsätzliche finanzielle Verantwortung bei der Wohnortkommune liegen und ein Ausgleich der Kosten in gleicher Weise erfolgen wie bei den sonstigen Aufwendungen, die durch die Schülerin bzw. den Schüler verursacht werden.

Das **Innenministerium** weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es im Rahmen der Gespräche zur Neuordnung des Schullastenausgleichs Überlegungen gebe, auch die Finanzierung der Schülerbeförderung in das neue System einzubeziehen. Mit Blick auf die finanziellen Rahmenbedingungen sei es im Übrigen erforderlich, dass - wie vom LRH ausgeführt - die Kreise verstärkt von den gegebenen Möglichkeiten der Beteiligung der Eltern an den Kosten der Schülerbeförderung nach § 80 Abs. 2 SchulG Gebrauch machen. Auch sei vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzlage der Kommunen der Gedanke einer Ausweitung der möglichen Eigenbeteiligung der Eltern eine wichtige Anregung.

Die **kommunalen Landesverbände** haben zu der dem Kommunalberichtsbeitrag zugrunde liegenden Querschnittsprüfung des LRH Stellung genommen. Erkennbar wird dabei die z. T. unterschiedliche Interessenlage der einzelnen Verbände:

Der **Schleswig-Holsteinische Gemeindetag** (SHGT) steht den Überlegungen des LRH zu einer Neuorientierung der Schülerbeförderung insgesamt kritisch gegenüber. In seiner Stellungnahme hebt er hervor, dass die Schülerbeförderung eine wesentliche Säule der ohnehin stark geminderten Ergänzungs- und Ausgleichsfunktion der Kreise sei. Deren Wegfall und eine stärkere Finanzierung zulasten der Wohnortgemeinden würden einen tiefen Einschnitt in die Finanzausgleichsbeziehungen auf horizontaler und vertikaler Ebene bedeuten. Insofern könne es aus Sicht des SHGT nicht das Ergebnis einer Neuordnung sein, dass das notwendige, gleichzeitig den ÖPNV stützende Angebot einer Schülerbeförderung im ländlichen Raum ausgedünnt werde oder dass die betroffenen Gemeinden bei der Finanzierung stärker belastet würden. Vor diesem Hintergrund werden vom SHGT auch Überlegungen zurückgewiesen, die einen vollständigen Rückzug der öffentlichen Hand aus der Schülerbeförderung und damit latent auch aus dem ÖPNV im ländlichen Raum zur Folge hätten.

Auch der **Städteverband Schleswig-Holstein** weist darauf hin, dass der Finanzierungsanteil der Kreise an den Schülerbeförderungskosten kreisumlagererelevant sei und somit bisher auch durch die kreisangehörigen

Städte und Gemeinden erbracht worden sei. Insoweit müsse auch die Frage beantwortet werden, welche Auswirkungen der vom LRH vorgeschlagene Rückzug der Kreise aus der Mitfinanzierung der Schülerbeförderung auf die Finanzbeziehungen zwischen den Kreisen und dem kreisangehörigen Bereich habe. Im Übrigen müsse eine Reform des Systems der Schülerbeförderung sicherstellen, dass die Finanzierungs- und Entscheidungsverantwortung gemeinsam wahrgenommen werde. Angesichts der Tatsache, dass die Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV im Wesentlichen die Rahmenbedingungen auch für die Schülerverkehre setzten, werde es auch zukünftig ein enges Abstimmungserfordernis geben.

Zu den weitergehenden aufgabenkritischen Ausführungen des LRH zur Schülerbeförderung merkt der **Städteverband** abschließend an, dass es sich hierbei um eine generelle Fragestellung handele, bei der vor dem Hintergrund des kommunalen Selbstverwaltungsrechts bildungs- und finanzpolitische Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssten. Die Umwandlung von einer pflichtigen zu einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe bedürfe in einem Flächenland unter Einbeziehung des demografischen Faktors und der weiteren Entwicklung in der Schulorganisation einer besonders sorgfältigen Abwägung.

Aus Sicht des **Schleswig-Holsteinischen Landkreistages** (LKT) können dagegen die vom LRH angestellten Überlegungen zur Neuorientierung bei der Schülerbeförderung hinsichtlich der Finanzierung unterstützt werden. Es sei sinnvoll, dass die Wohnortgemeinden verstärkt zur Finanzierung der Schülerbeförderung herangezogen und im gleichen Zuge die Kreise und kreisfreien Städte entlastet werden. Vor dem Hintergrund der engen Verzahnung der Schülerbeförderung mit der Aufgabe der Sicherstellung eines angemessenen ÖPNV in der Fläche äußert der LKT Bedenken dagegen, die Organisation der Schülerbeförderung uneingeschränkt den Schulträgern allein zu überlassen. Durch eine solche Regelung wäre ein abgestimmtes kreisweites Konzept auch in Bezug auf den ÖPNV nicht möglich bzw. nur schwer realisierbar.

Der **LRH** weist darauf hin, dass die Kreise mit der gesetzlich normierten 2/3-Erstattungspflicht bezüglich der Schülerbeförderungskosten eine Ausgleichs- und Ergänzungsfunktion gegenüber den Schulträgerkommunen als gleichzeitige Träger der Schülerbeförderung wahrnehmen. Wird eine aus dieser Aufgabenträgerschaft resultierende Sonderbelastung der Schulträgerkommunen durch ein dem Äquivalenzprinzip folgendes interkommunales Erstattungsverfahren seitens der Wohnortkommunen finanziell ausgeglichen - wie dies auch für sämtliche Schulkosten der Fall sein sollte (vgl. Nr. 10 „Schulkostenbeiträge“) - so besteht für eine Erstattungsregelung seitens der Kreise im Rahmen ihrer Ausgleichs- und Ergänzungsfunktion kein Bedarf (mehr). Wie unter Tz. 11.5 ausgeführt, sollen im

Übrigen die bisher für die Schülerbeförderung durch die Kreise bereitgestellten Finanzierungsmittel nicht bei diesen verbleiben, sondern in geeigneter Weise zu den Wohnortkommunen verlagert werden bzw. diesen im Rahmen eines etwaigen neuen Finanzierungsmodells zugute kommen. Der von den kommunalen Landesverbänden angesprochene enge Zusammenhang zwischen der Schülerbeförderung einerseits und dem ÖPNV andererseits ist dem LRH bewusst. Aufgrund der gegebenen Wechselbeziehungen stellt eine Neugestaltung der Schülerbeförderung auch keine einfache Aufgabenstellung dar. Welche voraussichtlichen Auswirkungen ein etwaiger vollständiger Rückzug der öffentlichen Hand aus der Schülerbeförderung auf die Inanspruchnahme des ÖPNV hätte - etwa den vom SHGT befürchteten latenten Rückzug des ÖPNV aus dem ländlichen Raum -, muss eingehenderen Analysen vorbehalten bleiben. Der LRH sieht Anhaltspunkte dafür, dass der ÖPNV auch weiterhin in großem Maße von den Schülerinnen und Schülern genutzt werden würde, da die grundsätzlich möglichen Alternativen zum Erreichen der Schulen nicht immer ausreichend attraktiv bzw. aus organisatorischen Gründen häufig nicht möglich sind (z. B. Wechsel zum Individualverkehr).