



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Jutta Widmann FREIE WÄHLER**
vom 19.02.2018

Schülerbeförderung

Ich frage die Staatsregierung:

1. Ab wann wird der laut der Koalitionsvereinbarung der neuen Großen Koalition beschlossene Wegfall der Selbstbeteiligung der Eltern bei der Schülerbeförderung auch im Freistaat Bayern gelten?
- 2.1 Wäre aus Sicht der Staatsregierung eine Ausweitung der Kostenfreiheit des Schulwegs auf die Klassen 11, 12 und 13 sinnvoll, wie dies z.B. in Österreich oder Südtirol bereits geschehen ist?
- 2.2 Könnte mit dieser Maßnahme zudem der ÖPNV im ländlichen Raum eine Aufwertung und Verbesserung erfahren?
3. Wie plant die Staatsregierung den ÖPNV im ländlichen Raum zu stärken und zu verbessern?
4. Inwiefern könnten die kleinen und mittelständischen regionalen Busunternehmen mit einbezogen werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst und dem Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration

vom 12.03.2018

1. **Ab wann wird der laut der Koalitionsvereinbarung der neuen Großen Koalition beschlossene Wegfall der Selbstbeteiligung der Eltern bei der Schülerbeförderung auch im Freistaat Bayern gelten?**

Der Koalitionsvertragsentwurf vom 07.02.2018 zwischen CDU, CSU und SPD sieht unter anderem vor, dass zur Bekämpfung der Kinderarmut und zur Unterstützung einkommensschwacher Familien die Leistungen für Bildung und Teilhabe nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) Zweites Buch (II) und dem SGB XII verbessert werden. Hierzu sollen auch die Eigenanteile für Schülerbeförderung nach § 28 Abs. 4 SGB II (ggf. i. V. m. § 6b Abs. 2 Bundeskindergeldgesetz – BKGG), § 34 Abs. 4 SGB XII entfallen.

Dies setzt Änderungen im Bundesrecht voraus. Ein Tätigwerden der Staatsregierung ist bis dahin nicht möglich (Vorbehalt des Gesetzes).

Eine Prognose, ob und wann eine entsprechende gesetzgeberische Umsetzung in den genannten Sozialgesetzen erfolgen wird, ist der Staatsregierung nicht möglich.

Die landesrechtlichen Vorschriften zur Kostenfreiheit des Schulwegs waren nicht Gegenstand des Koalitionsvertragsentwurfs und konnten dies auch nicht sein.

Für die Bayerischen Vorschriften über die Schülerbeförderung liegt die Gesetzgebungskompetenz ausschließlich beim Landtag.

- 2.1 **Wäre aus Sicht der Staatsregierung eine Ausweitung der Kostenfreiheit des Schulwegs auf die Klassen 11, 12 und 13 sinnvoll, wie dies z. B. in Österreich oder Südtirol bereits geschehen ist?**

Die Entscheidung über eine Ausweitung des Schulwegkostenfreiheitsgesetzes mit geschätzten Mehrkosten in Höhe dreistelliger Millionenbeträge pro Jahr für den Staatshaushalt obliegt dem Gesetzgeber.

Die geltende Rechtslage ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung verfassungsgemäß. Insbesondere besteht kein verfassungsrechtlicher Anspruch auf eine uneingeschränkte Kostenfreiheit des Schulwegs.

- 2.2 **Könnte mit dieser Maßnahme zudem der ÖPNV im ländlichen Raum eine Aufwertung und Verbesserung erfahren?**

Im ländlichen Raum besteht regelmäßig zu den für den Schülerverkehr benötigten Zeiten ein Fahrangebot. Eine mögliche Erhöhung der Anzahl der beförderten Schülerinnen und Schüler durch eine Erweiterung der Kostenfreiheit des Schulweges würde grundsätzlich kein zusätzliches

Fahrangebot außerhalb der benötigten Schulverkehrszeiten bedeuten, sondern höhere Fahrgastzahlen auf bestehenden Kursen. Eine spürbare Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und des Fahrangebotes wäre durch die Erweiterung der Schulwegkostenfreiheit nicht zu erwarten.

3. Wie plant die Staatsregierung den ÖPNV im ländlichen Raum zu stärken und zu verbessern?

Die Staatsregierung stärkt durch die Erhöhung der ÖPNV-Zuweisungen im Jahr 2018 von 51,3 Mio. Euro auf 74,3 Mio. Euro die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV. Die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger werden dadurch in die Lage versetzt, defizitäre Fahrangebote zu den schwächer ausgelasteten Zeiten, insbesondere außerhalb der regelmäßig stark frequentierten Schulbusverkehre, zu finanzieren.

Die Aufgabenträger im ländlichen Raum werden seit dem Jahr 2012 durch das Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum gezielt bei der Einrichtung von bedarfsorientierten Verkehren unterstützt. Hier stehen im Jahr 2018 erhöhte Mittel von 3,5 Mio. Euro zur Verfügung. Insbesondere zu den Zeiten, in denen ein regulärer Taktverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, bieten bedarfsorientierte Bedienformen eine sinnvolle Ergänzung zum regulären Linienverkehr. Hiermit können insbesondere auch im ländlichen Raum außerhalb der Zeiten des Schü-

lverkehrs unter der Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit Fahrtmöglichkeiten im allgemeinen ÖPNV geschaffen werden.

4. Inwiefern könnten die kleinen und mittelständischen regionalen Busunternehmen mit einbezogen werden?

Entsprechend den Vorgaben des Art. 8 Abs. 1 Satz 3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) beziehen die ÖPNV-Aufgabenträger die privaten und regionalen Verkehrsunternehmen in die Planung, Organisation und Durchführung des Verkehrs ein. Weitere gesetzliche Vorgaben zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen finden sich in Art. 13 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes. Die erfolgreiche Einbeziehung der regionalen Verkehrsunternehmen in Bayern zeigt sich auch im bundesweiten Vergleich. So stammen zum 31.12.2017 von 5.552 bundesweit zur Personenbeförderung zugelassenen Busunternehmen mit 1.333 Busunternehmen, dies entspricht einer Quote von 24 Prozent, überproportional viele Busunternehmen aus dem Freistaat. Dieser hohe Anteil ist nur aufgrund der vergleichsweise hohen Bereitschaft der Einbindung der regionalen Busunternehmen durch die bayerischen ÖPNV-Aufgabenträger entsprechend den rechtlichen Vorgaben möglich.