

Nr.: 069/2026

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	20.03.2026
■ Fachbereich	Verkehr	
■ Verfasser/-in	Munzig, Doris	
■ Telefon	07621 410-3400	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	06.05.2026
Kreistag	öffentlich	20.05.2026

Tagesordnungspunkt

Übernahme der Schülerbeförderung für Schulträger in Kandern und Schliengen

Beschlussvorschlag

Der Übernahme der Verantwortung für die aus dem ÖPNV-Linienbündel Markgräflerland ausbrechende Schülerbeförderung der Schulträger in Kandern und Schliengen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, diese freiwillige Aufgabe mit Wirkung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 aufzunehmen. Die Landrätin wird ermächtigt, für das Restschuljahr 2026/27 entsprechende Verkehrsverträge abzuschließen bzw. in diese einzutreten.

Im Gegenzug erwartet der Kreistag von den Schulträgerverwaltungen der Städte und Gemeinden, die Beförderungsaufgabe durch Informationsmanagement und Kommunikation bestmöglich zu unterstützen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität & Infrastruktur
Produktgruppe	21.40	Schülerbeförderung
Produkt(e)	21.40.01	Schülerbeförderung

Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)
 Der Landkreis sorgt dafür, dass alle Schülerinnen und Schülern die geeignete Schule erreichen können.

Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)
 Der Landkreis setzt die weitestgehende Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV um.

Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

■ Klimawirkung:	<input type="checkbox"/> positiv	<input checked="" type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ Personelle Auswirkungen:	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	186.500 €	€		Indexiert in den Folgejahren
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions-kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions-kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

Mittelbereitstellung - in EUR -

Ergebnis HH		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Erträge					*)	*)
	Personalaufwand	18					
	Sachaufwand				(186.500 €)	194.200 €	202.000 €
	Kalk. Aufwand						
Erträge					*)	*)	
Plan	Personalaufwand	18					
	Sachaufwand				(186.500 €)	194.200 €	202.000 €
	Kalk. Aufwand						
	Erträge					*)	*)
Finanz HH investiv		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ Deckungsvorschlag (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

*) Ob Erträge aus der Höchstbetragsabrechnung für Schülerinnen und Schüler in Kandern und Schliengen ohne die hier vorgeschlagene Entscheidung anfallen würden, ist nicht mit Sicherheit vorherzusagen – vgl. hierzu die Erläuterungen.

Begründung

■ Sachverhalt

Im Zuge der Beschlüsse zum Buslinienbündel „Markgräflerland“ und der damit verbundenen Integration von freigestellten Schülerverkehren in den ÖPNV hat der Kreistag am 21.05.2025 die Verwaltung beauftragt,

„...gemeinsam mit den betroffenen Schulträgern den Übergang der nicht im Linienbündel enthaltenen, über die Kreisgrenzen hinausgehenden Schülerverkehre im Markgräflerland auf den Landkreis und insoweit eine neue Landkreisaufgabe zu prüfen“ (vgl. Vorlage Nr. 056/2025/1).

Zunächst zum Stand der Integration von Schülerverkehrsbeziehungen in den ÖPNV: Die Verwaltung hat den Städten und Gemeinden Ende 2025 schriftlich bestätigt, dass die Integration des Schülerverkehrs eines der Hauptthemen des Planungs- und Einführungsprozesses des Linienbündels ist. Gleichzeitig wurde angekündigt, dass jede Verkehrsbeziehung ihrem Wesen nach und in angemessener Qualität gewährleistet werden soll. Seit Zuschlagserteilung bzw. zur Vorbereitung der Inbetriebnahme des Linienbündels am 13.12.2026 läuft die Zusammenarbeit mit dem Betreiber, um den Fahrplan entsprechend zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Bis zum Übergang in das Linienbündel haben die Schulträger die Schülerverkehrsverträge (üblicherweise auf Schuljahre bezogen) in eigener Verantwortung zu prüfen und bei Bedarf zu verlängern. Zum 13.12.2026 sollen dann alle vertraglichen Beziehungen der in den Regel-ÖPNV integrierten Schülerverkehre enden. Dies trifft mit Ausnahme von drei Kursen auf sämtliche Schülerverkehre im hier angesprochenen Bedienebiet zu.

Verbleibende Aufgaben/Schülerverkehre der Städte und Gemeinden: Bei den oben genannten nicht integrierbaren Schülerbeförderungslinien handelt es sich um die Kreisgrenzen überschreitende Verkehre der Gemeinde Schliengen und eine Verstärkerfahrt der Stadt Kandern. Exakt hierauf bezieht sich der Prüfauftrag des Kreistags vom 21.05.2025.

Übergeordnet besteht darüber hinaus der Auftrag des Kreistags an die Verwaltung aus seinen Beschlüssen vom 22.11.2023 und 20.11.2024, wonach eine grundsätzliche Strukturänderung bei den Schülerbeförderungsleistungen geprüft werden soll (vgl. Vorlagen Nr. 162/2023/1 und 101-XVII./2024). Zielvorstellung ist eine möglichst weitgehende Integration der kreisweiten Schülerverkehre in den ÖPNV, wie sie beispielsweise in den Nachbarlandkreisen Waldshut und Breisgau-Hochschwarzwald besteht. Vor diesem Hintergrund stellt der hiesige Vorschlag einen **Vorgriff** auf die – allerdings noch nicht feststehende – **freiwillige Übernahme der Schülerbeförderungsaufgabe** für sämtliche kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Schulträger dar.

Auswirkungen

Tritt der Landkreis in die Verantwortung für die Schülerbeförderung ein, werden etwaige Verkehrsleistungen außerhalb des ÖPNV nicht mehr durch die Schulträger organisiert, sondern erfolgen direkt als Dienstleistung des Landratsamts. Dabei handelt es sich um eine Freiwilligkeit in doppelter Hinsicht: Erstens gibt es keine Beförderungspflicht des Schulträgers gegenüber den Schülerinnen und Schülern bzw. Familien und zweitens zentralisiert der Landkreis bislang dezentral von den Städten/Gemeinden verantwortete Tätigkeiten. Praktisch bedeutet dies eine neue direkte Steuerungsaufgabe des Landkreises, da sich die Schülerzahlen und die Verkehrsbeziehungen (Wohnorte, Schulzeiten) von Schuljahr ~~und Schuljahr ändern und die Ge-~~

meindeverwaltungen und/oder die Sekretariate der Bildungseinrichtungen hier bislang z. T. aufwändige Planungs- und Nachjustierungsaufgaben ausüben. Allerdings unterscheidet sich diese Aufgabe nicht vom (Regel-)Fall der ÖPNV-Planung, insofern diese konkrete Schulbedienungen betrifft.

a) Finanziell

Die Integration von Schülerbeförderung in den ÖPNV bedeutet generell, dass die Beauftragungskosten beim **ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis** entstehen. Es entfallen einerseits die Aufwendungen der Schulträger und andererseits deren Abrechnung mit dem **Landkreis als Kostenträger auf der Grundlage der Schülerbeförderungssatzung**. Rein praktisch setzt sich dieses Abrechnungsverfahren zusammen aus der Anzeige entsprechender Vertragschlüsse durch den Schulträger, der Vertragsgenehmigung durch das Landratsamt, den laufenden Rechnungsvorgängen zwischen Verkehrsunternehmen und Landratsamt (ähnlich einer Vertragsübernahme) und der abschließenden Abrechnung unter Ansatz der satzungsmäßigen jährlichen Höchstbeträge pro Schüler/Schülerin. Logische Konsequenz: je weniger eigenständige Verkehrsleistungen der Städte und Gemeinden, desto weniger Abrechnungsbürokratie.

Nichts anderes gilt im Fall der direkten Übernahme freigestellter Schülerverkehre durch das Landratsamt. Der Landkreis kann in solchen Konstellationen dann im Übrigen frei darüber entscheiden, ob Schülerbeförderungsleistungen als freigestellter Schülerverkehr oder als ÖPNV erbracht werden sollen.

Mit Inkrafttreten des Linienbündels Markgräflerland wird ein großer Teil der jetzigen Aufwendungen für „Schülerbeförderung“ im engeren Sinne eingespart. Wegen der oben erläuterten nicht integrierbaren Schülerverkehre der Stadt Kandern und der Gemeinde Schliengen ändert sich die Situation für diese allerdings nur teilweise:

<u>Schulträger Kandern</u>	<u>2026</u>	<u>2027</u>	
Fahrten der SWEG	5.600 €		im Bündel integriert
Fa. Will - Verstärkerfahrt Linie 644	11.500 €	12.000 €	zu übernehmen
	17.100 €	12.000 €	

<u>Schulträger Schliengen</u>	<u>2026</u>	<u>2027</u>	
SWEG	108.300 €		im Bündel integriert
Fa. Will - Verstärker Linie 644	88.600 €	92.200 €	zu übernehmen
SWEG - Ergänzungen Linie 644/632	86.400 €	90.000 €	zu übernehmen
	283.300 €	182.200 €	
	300.400 €	194.200 €	

Bei den Positionen „zu übernehmen“ handelt es sich um Aufwand, der bislang zu 100% vom Landkreis getragen wurde. Denn die Höchstbeträge gemäß der Schülerbeförderungssatzung wurden bisher nicht überschritten.

Unsicher, aber auch nicht unwahrscheinlich ist, dass sich dies in Zukunft zulasten von Kandern und/oder Schliengen ändern würde. Denn je mehr Schülerinnen und Schüler im ÖPNV trans-

portiert werden, umso höher wird tendenziell der Aufwand pro verbleibendem Beförderungsfall. Darüber hinaus kann es sein, dass durch Umplanungen des ÖPNV in der Verantwortung des Nachbarlandkreises Breisgau-Hochschwarzwald (Einsparungsmaßnahmen) neue Ergänzungsbedarfe entstehen, die im bisherigen System an den Schulträgern in Kander und Schliengen hängen blieben. Diese Risiken gehen bei einer Aufgabenübernahme ebenfalls auf den Landkreis über.

b) Personell

Während der Entfall der Abrechnungsbürokratie sowohl beim Landratsamt als auch bei den Schulträgern Arbeitsaufwand mindert, ist zu berücksichtigen, dass die Übernahme der bisherigen Planungs- und Bestellaufgaben der Städte/Gemeinden für den Landkreis zusätzlichen Personalaufwand auslöst. Diese Frage kann allerdings der noch zu beratenden Grundsatzthematik – Zentralisierung sämtlicher Schülerbeförderungsfälle im Landkreis beim Landratsamt? – zugewiesen werden. Denn die hier in Rede stehenden Verkehrsverträge sind für sich genommen personell zu vernachlässigen.

Allerdings sollten die (insoweit entlasteten) Schulträgerverwaltungen nicht komplett aus der Verantwortung genommen werden. Denn sie verfügen direkt über die Informationen zu den Schulzeiten und den Wohnorten der Schülerinnen und Schüler und können wertvolle Kommunikationsarbeit leisten. Vor diesem Hintergrund enthält der Beschlussvorschlag eine „Erwartungshaltung“ des Kreistags zum Zusammenwirken der Schulträger mit dem Landratsamt.

Alternativen

Der hiesige Vorschlag beruht auf der Erkenntnis, dass es sich bei den betroffenen Verkehrsleistungen eher zufällig um besondere Fälle handelt, und in dem Bestreben, für das Markgräflerland jetzt eine stimmige Komplettlösung zu erhalten.

Alternativ könnte auf den Aufgabenübergang verzichtet und das bisherige Planungs-, Bestell- und Abrechnungswesen beibehalten werden, mit entsprechendem, auf mehrere Schultern verteiltem Aufwand. Als weitere Variante kommt in Betracht, den oben erläuterten grundsätzlichen Prüfprozess abzuwarten und die Frage der Übernahme der Verantwortung für die aus dem ÖPNV-Linienbündel Markgräflerland ausbrechende Schülerbeförderung der Schulträger in Kändern und Schliengen aktuell offen zu lassen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter