

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur

Mehrbelastungsausgleich bei der Schulstrukturreform

Die **Kleine Anfrage 512** vom 9. Dezember 2011 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Eckdaten nach den Begründungen zu Artikel 4 des Landesgesetzes zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung und zur weiteren Umsetzung der Lehrerbildungsreform weisen die Kreise in Rheinland-Pfalz auf (Schülerbeförderungsquote, Höhe des Eigenanteils, Kosten einer Fahrkarte, Anteil der vom Eigenanteil Befreiten [SGB II], Anteil unterhalb der bisherigen Einkommensgrenze)?
2. Welche Arten von Fahrkarten werden bezuschusst (Einzelkarten, Dauerkarten mit welcher Laufzeit und für welches Gebiet)?
3. Welche tatsächliche Mehrbelastung bzw. Entlastung ergibt sich für die verschiedenen Städte und Landkreise?

Das **Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 27. Dezember 2011 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Aufgrund der Formulierung der Einzelfragen geht die Landesregierung davon aus, dass es dem Fragesteller um Antworten im Zusammenhang mit der Neuregelung der Schülerbeförderung geht und nicht, wie in der Überschrift formuliert, um Auswirkungen der Schulstrukturreform.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die in der Begründung des Gesetzentwurfs zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung und zur weiteren Umsetzung der Lehrerbildungsreform (Drucksache 16/590) angegebenen Eckwerte, die bei der Berechnung des Mehrbelastungsausgleichs zugrunde gelegt wurden, beziehen sich auf die Gesamtheit der betroffenen Kommunen in Rheinland-Pfalz. Sie wurden nur landesweit festgestellt, basieren jedoch teilweise auf Angaben der kommunalen Spitzenverbände über einzelne Kommunen.

Die Landkreise weisen nach eigenen Berechnungen auf der Grundlage von Informationen des Landkreistages Rheinland-Pfalz und der Schulstatistik folgende Schülerbeförderungsquoten in der Sekundarstufe I der Gymnasien und Integrierten Gesamtschulen auf:

Donnersbergkreis	50,8 %	Landkreis Birkenfeld	79,5 %
Landkreis Ahrweiler	67,5 %	Landkreis Cochem-Zell	76,2 %
Eifelkreis Bitburg-Prüm	49,9 %	Landkreis Germersheim	54,8 %
Landkreis Altenkirchen	64,4 %	Landkreis Kaiserslautern	59,4 %
Landkreis Alzey-Worms	71,1 %	Landkreis Kusel	55,7 %
Landkreis Bad Dürkheim	42,9 %	Landkreis Mainz-Bingen	53,9 %
Landkreis Bad Kreuznach	76,5 %	Landkreis Mayen-Koblenz	59,1 %
Landkreis Bernkastel-Wittlich	57,4 %	Landkreis Neuwied	80,2 %

Landkreis Südliche Weinstraße	57,5 %	Rhein-Hunsrück-Kreis	51,9 %
Landkreis Südwestpfalz	47,2 %	Rhein-Lahn-Kreis	51,3 %
Landkreis Trier-Saarburg	45,4 %	Rhein-Pfalz-Kreis	57,1 %
Landkreis Vulkaneifel	82,4 %	Westerwaldkreis	74,6 %

Die Höhe der Eigenanteile beläuft sich in den einzelnen Landkreisen nach Mitteilung des Landkreistages auf jährlich:

Donnersbergkreis	325,00 €	Landkreis Kusel	260,00 €
Eifelkreis Bitburg-Prüm	200,00 €	Landkreis Mainz-Bingen	296,40 €
Landkreis Ahrweiler	244,00 €	Landkreis Mayen-Koblenz	230,00 €
Landkreis Altenkirchen	210,00 €	Landkreis Neuwied	280,00 €
Landkreis Alzey-Worms	288,00 €	Landkreis Südliche Weinstraße	340,00 €
Landkreis Bad Dürkheim	244,70 €	Landkreis Südwestpfalz	267,60 €
Landkreis Bad Kreuznach	234,00 €	Landkreis Trier-Saarburg	200,00 €
Landkreis Bernkastel-Wittlich	205,60 €	Landkreis Vulkaneifel	200,00 €
Landkreis Birkenfeld	230,00 €	Rhein-Hunsrück-Kreis	252,50 €
Landkreis Cochem-Zell	200,00 €	Rhein-Lahn-Kreis	250,00 €
Landkreis Germersheim	360,00 €	Rhein-Pfalz-Kreis	321,60 €
Landkreis Kaiserslautern	285,00 €	Westerwaldkreis	205,00 €

Der Landesregierung liegen keine Angaben darüber vor, welche Fahrkarten die Träger der Schülerbeförderung den Schülerinnen und Schülern zur Verfügung stellen. Erfahrungsgemäß handelt es sich in aller Regel um Schülerjahreskarten, für die ein Eigenanteil für zehn Monate eines Jahres gefordert wird.

In einzelnen Landkreisen umfassen die Fahrkarten im Ausbildungsverkehr besondere Zusatzleistungen, die über die nach § 69 Schulgesetz gewährleistete Beförderung zwischen Wohnung und Schule hinausgehen (insbesondere Maxx-Ticket), was im Vergleich zu den übrigen Kommunen zu höheren Eigenanteilen führt. Diese gemeldeten Eigenanteile der hiervon betroffenen Kommunen flossen bei der Ermittlung des durchschnittlichen jährlichen Eigenanteils zu 80 % und – wie für andere Schülerfahrkarten auch – für zehn Monate mit ein.

Zu den Kosten einer Fahrkarte, dem Anteil der vom Eigenanteil Befreiten (SGB II) und dem Anteil unterhalb der bisherigen Einkommensgrenze liegen keine Angaben vor, die sich auf einzelne Gemeinden oder Gemeindeverbände beziehen. Hier handelt es sich teilweise um statistische Daten, teilweise um Erfahrungswerte, die auch in den vergangenen Erörterungen nach dem Konnexitätsausführungsgesetz zur Anwendung kamen.

Zu Frage 3:

Welche Mehrbelastungen bzw. Entlastungen sich für die kreisfreien Städte und Landkreise tatsächlich ergeben, kann nicht gesagt werden. Der Berechnung des Mehrbelastungsausgleichs liegt eine Prognose zugrunde, wie sich landesweit die Einnahmemöglichkeiten entwickelt hätten. Diese Prognose beruht auf validen Faktoren, die mit den kommunalen Spitzenverbänden einvernehmlich erörtert wurden. Obwohl somit der Mehrbelastungsausgleich sachgerecht ermittelt wurde, können die erwarteten Einnahmeausfälle in einzelnen Kommunen von der Entlastung im Rahmen des Mehrbelastungsausgleichs abweichen. Für erhebliche Abweichungen gibt es die Möglichkeit, nach § 2 Abs. 6 Konnexitätsausführungsgesetz eine Revision des Mehrbelastungsausgleichs durchzuführen, wenn dies für die Gesamtheit der Kommunen zu unangemessenen Auswirkungen führt.

Nach der Begründung zum Konnexitätsausführungsgesetz bleibt jedoch „eine wie auch immer geartete Sondersituation einzelner Gemeinden oder Gemeindeverbände im Rahmen dieses Gesetzes unbeachtlich“ (Drucksache 14/4675).

Der einvernehmlich mit den kommunalen Spitzenverbänden ermittelte Mehrbelastungsausgleich ist angemessen, da er die Mehrbelastungen der Gesamtheit der kommunalen Träger der Schülerbeförderung berücksichtigt.

Auch der gewählte und vereinbarte Verteilungsmechanismus ist nicht zu beanstanden. Mit den kommunalen Spitzenverbänden bestand Einigkeit, den bestehenden Verteilungsschlüssel nach § 15 Landesfinanzausgleichsgesetz auch für den anstehenden Mehrbelastungsausgleich anzuwenden. Nach diesem Verfahren werden auch die bisherigen Zuweisungen des Landes an die Kommunen für die Schülerbeförderung sowie die bisherigen Mehrbelastungsausgleiche im Zusammenhang mit der Schulstrukturreform und der Erhöhung der Einkommensgrenzen für die Sekundarstufe II verteilt. Für die angesichts der Gesamtzuweisungen des Landes in Höhe von ca. 93 Millionen Euro (2010) eher kleine Tranche des aktuellen Mehrbelastungsausgleichs einen hiervon abweichenden Verteilungsschlüssel zu schaffen, war und ist angesichts der grundsätzlichen Geeignetheit dieses Verteilungsschlüssels nicht zielführend. So hebt auch die Begründung zum Konnexitätsausführungsgesetz die Möglichkeit einer Verteilung des Mehrbelastungsausgleichs im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs hervor, „da hier bereits geeignete Verteilungsmechanismen zur Verfügung stehen“ (Drucksache 14/4675).

Im System des kommunalen Finanzausgleichs zählen die Zuweisungen zum Ausgleich der Beförderungskosten nach § 15 Landesfinanzausgleichsgesetz (LFAG) zu den finanzkraftunabhängigen allgemeinen Zuweisungen, sie werden den Landkreisen und kreisfreien Städten als pauschaler Sonderlastenausgleich für die Kosten der Beförderung der Schülerinnen und Schüler und Kindergartenkinder gewährt.

Der Verteilungsschlüssel für die pauschalen Zuweisungen gemäß § 15 LFAG wurde seinerzeit in einem aufwendigen Verfahren im Einvernehmen mit dem Landkreistag Rheinland-Pfalz und dem Städtetag Rheinland-Pfalz entwickelt. Im Rahmen der im Frühjahr dieses Jahres vom Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur in Auftrag gegebenen finanzwissenschaftlichen Begutachtung des Finanzausgleichssystems durch das ifo Institut für Wirtschaftsforschung in München wird auch die Verteilung der Zuweisungen zum Ausgleich von Beförderungskosten dahingehend beleuchtet, ob sie noch den aktuellen Anforderungen und Notwendigkeiten entspricht.

In Vertretung:
Vera Reiß
Staatssekretärin

