

Cloppenburg, den 24.10.2025

| Beratungsfolge | Termin | Beratung |
|-----------------------|---------------|------------------|
| Schulausschuss | 11.11.2025 | öffentlich |
| Kreisausschuss | 18.11.2025 | nicht öffentlich |
| Kreistag | 18.12.2025 | öffentlich |

Behandlung: öffentlich

Tagesordnungspunkt

Evaluation der Fahrradprämie - Schülerbeförderungssatzung

Sachverhalt:

Durch Beschluss des Kreistages vom 13.03.2025 wurde die Schülerbeförderungssatzung zum 01.08.2025 neu gefasst. Im Rahmen der Vorberatung im Schulausschuss vom 11.02.2025 wurde darum gebeten, dass eine kurzfristige Evaluierung bezüglich der Fahrradprämie vorgenommen werden solle.

Die ersten Anträge auf Auszahlung einer Fahrradprämie gingen bereits im April 2025 beim Landkreis Cloppenburg ein. Viele Anträge wurden über Schulen eingereicht, aber auch direkt oder per Mail an den Landkreis Cloppenburg gesendet. Insgesamt gab es zur Fahrradprämie sehr positive Rückmeldungen. Ca. 200 unbegründete Anträge gingen ein, da die Antragssteller sich hinsichtlich der Anspruchsvoraussetzungen in diesem Anfangsstadium unsicher waren und dachten, auch unterhalb der Mindestentfernung gem. § 2 Abs. 1 der Schülerbeförderungssatzung gäbe es eine Antragsberechtigung. Zukünftig dürften diese Fälle kaum noch auftreten. Insgesamt gingen 999 Anträge von Berechtigten ein. Weitere 8 Anträge befinden sich noch in Prüfung.

Auswertung nach Gemeinden/Städten:

| Ort | Anzahl Schüler |
|---------------|-----------------------|
| Barßel | 32 |
| Bösel | 12 |
| Cappeln | 42 |
| Cloppenburg | 507 |
| Emstek | 59 |
| Essen | 15 |
| Friesoythe | 141 |
| Garrel | 41 |
| Lastrup | 13 |
| Lindern | 8 |
| Löningen | 78 |
| Molbergen | 20 |
| Saterland | 31 |
| Gesamt | 999 |

Auswertung nach Schulform:

| | |
|---------------|------------|
| BBS | 268 |
| Förderschule | 3 |
| Gesamtschule | 11 |
| Grundschule | 130 |
| Gymnasium | 363 |
| Hauptschule | 16 |
| HS+RS | 8 |
| Oberschule | 176 |
| Realschule | 23 |
| Außerhalb LK | 1 |
| Gesamt | 999 |

| Tarifgruppe | Anzahl Schüler |
|--------------------|-----------------------|
| 1 | 472 |
| 2 | 368 |
| 3 | 86 |
| 4 | 25 |
| 5 | 22 |
| 6 | 12 |
| 7 | 2 |
| 8 | 5 |
| 9 | 2 |
| 10 | 1 |
| 11 | 0 |
| 12 | 3 |
| 13 | 0 |
| 14 | 1 |
| Gesamt | 999 |

Es wurden bisher 999 positive Anträge auf Fahrradprämie gestellt. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Auszahlungsanspruch im kommenden Jahr am Ende des Schuljahres in Höhe von 119.880,00 EUR. Die Berechtigten der Fahrradprämie wurden den ansonsten zu zahlenden Tarifstufen zugeordnet und bei einer Ausgabe einer Schülersammelkarte wären 411.016,75 EUR an Kosten angefallen. Es ergibt sich daher aktuell eine Ersparnis *zugunsten* des Landkreises in Höhe von 291.136,75 EUR. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass die Kosten der Bereitstellung der Schülerbeförderung deutlich über den Tarifen des VGC-Tarifes liegen.

Im Rahmen der Auswertung zeigt sich deutlich, dass die Fahrradprämie vor allem in den städtischen Bereichen genutzt wird und hier durch die örtliche Nähe zur jeweiligen Schule in Anspruch genommen wird. In den kleineren Gemeinden wurde die Fahrradprämie nur wenig

genutzt. Hier müssen jedoch auch oftmals noch Straßen ohne Lichtzeichenanlage gequert werden und im Winter sind die Lichtverhältnisse in ländlichen Bereichen andere. Zudem ist hier auch der morgendliche Berufsverkehr nicht so intensiv.

Sofern man auf die Tarifzonen betrachtet, wurde die Fahrradprämie im Wesentlichen in den Zonen eins bis zwei genutzt und nur noch wenig in den darüber befindlichen Zonen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Fahrradprämie tatsächlich bei örtlicher Nähe zur Schule genutzt wurde und ihren Zweck erfüllt.

Durch die Nutzung von Fahrrädern wird einerseits der Gesundheitsaspekt und die Eigenverantwortlichkeit der Schülerinnen und Schüler gefördert und zudem ein Beitrag zur CO₂ Reduktion geleistet. Die Entscheidung obliegt den Schülerinnen und Schülern und ggf. deren Eltern. Die Antragszahlen zeigen, dass für diese Art der Aufgabenerfüllung eine Nachfrage besteht. Sie ist mit § 114 Abs. 1 S. 2 NSchG, welches die Erstattung in Geld ausdrücklich vorsieht, vereinbar. Da durch die Fahrradprämie in den städtischen Bereichen die Aufgabenerfüllung im Rahmen der Schülerbeförderung deutlich effektiver und schneller gelöst werden kann und das durch freiwillige Mitwirkung der Beteiligten, sollte dieser Weg auch weiter beschritten werden.

Es ist dabei anzumerken, dass im Rahmen der Überführung der Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit die Kosten pro Schüler im Rahmen einer Beförderung deutlich höher sind, als es die Tarife abbilden. Eine Fahrradprämie ist deutlich wirtschaftlicher, wie die Bereitstellung der Schülerverkehre als solche. Auch durch die sich abzeichnende eher auf die Städte fokussierende Antragszahl lassen sich voraussichtlich durch die Entzerrung der Busverkehre auch mengenmäßige Einsparungen in der späteren Gemeinwirtschaftlichkeit erzielen. Es dürften deutliche Einspareffekte generiert werden.

Ob die Schülerverkehre durch die Schülerinnen und Schüler genutzt werden oder nicht, führt weder zu einer Stärkung des ÖPNV, noch zu einer Schwächung. Da alle Schülerverkehrslinien in den kommenden Jahren in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführt werden und in den innerörtlichen Verkehren der Tarifstufen 1 und 2 zu den Schulzeiten praktisch nur Schüler befördert werden, ist die Anwendung für den ÖPNV neutral. Durch eine langfristige Implementierung der Fahrradprämie lassen sich aber auch in den Bereichen der gemeinwirtschaftlichen Verkehre die Schülerströme entzerren und sie kann so zu einer optimierten Schülerbeförderung beitragen.

Seitens der Schulverwaltungen wurde darum gebeten, die Fahrradprämie frühzeitig den Gremien zur Beratung vorzulegen, damit im kommenden Jahr zeitnah mit den Anmeldungen zur jeweiligen Schule auch bereits die Anträge der Schülerinnen und Schüler abgefragt werden können.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden auch die Regelungen in § 11 der aktuellen Schülerbeförderungssatzung evaluiert. Hier zeigen sich in wenigen Punkten Ergänzungsbedarfe.

Der bisherige § 11 Abs. 1 S. 2 SBS a. F. war dahingehend interpretierbar, dass bei Inanspruchnahme der Beförderungen bei vorübergehenden Behinderungen oder der Entschädigungen für BOM Fahrten sich der Anspruch auf die Fahrradprämie hätte anteilig mindern können. Durch die neue Fassung wird klargestellt, dass dies nicht der Fall ist.

§ 11 Abs. 2 SBS n.F. war zuvor bereits in § 11 Abs. 1 S. 3 SBS a. F. enthalten und bekommt nun einen eigenen Absatz. Zur rechnerischen Vereinfachung soll künftig auf volle Euro aufgerundet werden (siehe § 11 Abs. 2 S.4 SBS n.F.).

§ 11 Abs. 3 S. 1 SBS n.F. enthält die Bestimmung des bisherigen § 11 Abs. 2 S. 2 a.F. Er wird hinsichtlich des Absatzes aktualisiert und entsprechend den Vorgaben des bereits in der aktuellen Schülerbeförderungssatzung enthaltenden § 10 Abs. 1 S. 1 und S. 2 und Abs. 3 SBS angepasst. Zudem wird auf die Notwendigkeit der Antragsformulare verwiesen.

Der bisherige § 11 Abs. 2 S. 2 SBS a.F. soll gestrichen werden. Im Einführungsjahr war diese Bestimmung dazu gedacht, für Antragssteller die erst später von der Möglichkeit der Fahrradprämie erfahren, eine Überlegungsfrist zu ermöglichen. Die Schulen informieren bei Neuzugängen i.d.R. über die Fahrradprämie und fragen dies ab. Zudem hat sich gezeigt, dass durch die Überlegungsfrist auf den Landkreis Cloppenburg Kostenbelastungen zukommen, aufgrund bereits für Schülerinnen und Schüler gekaufte Tickets, die aber innerhalb der Frist auf die Fahrradprämie umschwenken. Die bisherigen Informationen an die Schülerinnen und Schüler und Eltern erscheinen aber als ausreichend und dieser Passus daher entbehrlich.

Beschlussvorschlag:

Der Schulausschuss empfiehlt dem Kreistag folgende Beschlussfassung:

Der Kreistag beschließt die Änderung des § 11 der Schülerbeförderungssatzung in der beigefügten Form gem. Anlage 1 zum 01.08.2026.

Der Landrat wird beauftragt die Änderung der Schülerbeförderungssatzung bekanntzumachen.

Finanzierung:

P1.241000.010 SK 442901

Anlagenverzeichnis:

§ 11 der Schülerbeförderungssatzung (Anlage 1)