

Protokoll

**26. öffentliche Sitzung des Ausschusses Schule und Kultur (Kreisschulausschuss)
vom 19.02.2026, Fritz-Reuter-Gymnasium, Riemannstr. 3, 29451 Dannenberg (E.)**

Tagesordnung:

Vorlage-Nr.

Öffentlicher Teil

- . Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
2. Neuauflage Schülerbeförderungssatzung
3. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

2026/727

Nicht öffentlicher Teil

4. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung
5. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Anwesend:

KTA Bade, Heike
KTA Carmienke, Christian
KTA Fricke, Christine
KTA Haase-Mühlner, Alexander stellv. Vorsitzender
KTA Korth, Friedhelm Dietmar
KTA Kretschmer, Sabine
KTA Schwidder, Norbert Vorsitzender
KTA Allgayer-Reetze, Patricia
KTA Fathmann, Bernard
beratendes Mitglied Flügge, Eva-Maria
beratendes Mitglied Hanke, Herbert
Arbeitgebervertreter Krüger, Frederic
Arbeitnehmersvertreter Lünig, Peter
Schülervertreter Nack, Leon
Lehrervertreterin allg. Schulen Prigge, Sarah
BBS Lehrervertreter Zimmermann, Cyrille-Laurent
Erster Kreisrat Schermuly, Simon-Daniel
FDL Schulen Olm, Lucas
Frahm, Sarah - LSE GmbH
SL Klima und Mobilität Simon, Christopher
Wolff, Karen - Protokollführung

anwesend bis 17:15 Uhr
anwesend bis 17:00 Uhr

Gäste:

Drawehn-Schule Clenze Baum, Anja
Regionale Landesamt für Schule u. Bildung Lüneburg Daumann, Anke
und Wozniok, Oliver
Bernhard-Varenius Schule Hitzacker Lumpe, Sabrina
Regionale Landesamt für Schule u. Bildung Lüneburg Meyer, Martina
Jeetzel-Oberschule Lüchow Sonderhoff, Hilke
Nicolas-Born-Schule Dannenberg Steffen, Miriam
Gymnasium Dannenberg Weingarten, Jutta
Elbauenschule Gartow Widow, Andreas

anwesend bis 17:03 Uhr
anwesend bis 17:03 Uhr
anwesend bis 17:03 Uhr

Es fehlen:

KTA Behning, Kurt
KTA Flöter, Anja
KTA Klepper, Hermann-Dieter
KTA Schulz, Torsten
KTA Wiehler, Julie

entschuldigt

entschuldigt

beratendes Mitglied Voß, Gesine
Elternvertreter allg. Schulen Schulz, Bianca
Gymnasium Lüchow Bartholomai, Rainer, Dr.
Regionale Landesamt für Schule u. Bildung Lüneburg Broy, Wolfgang
BBS Lüchow Elts, Stefan

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:28 Uhr
nichtöffentlicher Teil: - Uhr

Öffentlicher Teil

. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung

KTA Schwidder eröffnet die Sitzung, begrüßt die anwesenden Ausschussmitglieder, Gäste sowie die Presse und stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest. Anschließend ruft er die Tagesordnung auf. Da es keine Einwände gibt, gelte die Tagesordnung als angenommen.

Er entschuldigt die Schülervereinerin Clara Grocholl. Für sie sei ihr Vertreter Leon Nack anwesend. Zudem begrüßt er Anke Daumann und Oliver Wotzniok von der Landesschulbehörde, die künftig die Landesschulbehörde im Ausschuss vertreten würden. Die Elternratsvorsitzende hat sich kurzfristig aus persönlichen Gründen entschuldigt. Weitere Entschuldigungen lägen nicht vor.

KTA Schwidder erläutert daraufhin den Hintergrund der Sitzung. Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern des Klima- und Mobilitätsausschusses sowie des Schulausschusses habe sich im vergangenen Jahr mit Elternbeschwerden zur Umstellung auf CleverMove und Veränderungen im Schulbusverkehr beschäftigt. In diesem Zusammenhang sei auch eine Neufassung der Schülerbeförderungssatzung diskutiert worden. Eine abschließende Empfehlung hat es bislang nicht gegeben. Die LSE hat jedoch darum gebeten, möglichst bis zur Kreistagssitzung am 9. März eine Beschlussfassung herbeizuführen, da einzelne Regelungen bereits für die Planung des Schuljahres 2026/27 benötigt würden. Die vollständige Umsetzung der neuen Satzung sei erst zum Schuljahr 2027/28 vorgesehen.

Anschließend verliest KTA Schwidder eine Stellungnahme der Schülervereinerin Klara Grocholl. Diese äußere Kritik an den geplanten längeren Fahr- und Wartezeiten. Viele Schülerinnen und Schüler hätten bereits jetzt lange Schulwege. Weitere Verlängerungen würden noch früheres Aufstehen, spätere Heimkehr und weniger Freizeit bedeuten. Auch längere Wartezeiten an Schulen sehe sie kritisch. Sie bitte darum, die geplanten Änderungen zu überdenken und Lösungen zu finden, die die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler stärker berücksichtigen.

1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

KTA Schwidder eröffnet danach die Einwohnerfragestunde.

Einwohnerin Frau Draeger (Schulleitung der Grundschule an der Göhrde, Wohnort Zernien) erklärt, dass an ihrer Schule der Unterricht um 7:30 Uhr beginne. Sollten Busse künftig früher ankommen, könnten Kinder bereits gegen 7:00 Uhr in der Schule sein. Viele Schülerinnen und Schüler hätten schon jetzt lange Wege, kämen müde und hungrig an und seien in den ersten Stunden kaum aufnahmefähig. Bei Ganztagsangeboten bis 15:30 Uhr und anschließenden Wartezeiten könne sich der Schultag deutlich verlängern. Sie halte dies für Kinder nicht für tragbar und bitte darum, Entscheidungen am Kindeswohl auszurichten.

KTA Schwidder dankt für die Ausführungen und weist darauf hin, dass die Einwohnerfragestunde laut Geschäftsordnung möglichst in einer kurzen Frage münden solle.

Einwohnerin Frau Röhdans (Wohnort Zernien) erklärt, ihre Tochter werde künftig die fünfte Klasse besuchen. Sie sieht die Gefahr, dass Kinder durch längere Schulwege und Wartezeiten stärker belastet würden. Sie fragt, wie der Landkreis unter solchen Bedingungen für Familien attraktiv bleiben solle, insbesondere für Fachkräfte wie Ärztinnen und Ärzte, die bei der Wahl ihres Wohnortes auch die Schulbedingungen für ihre Kinder berücksichtigen würden.

EKR Schermuly erwidert, man soll zunächst die weitere Diskussion abwarten. Die Verwaltung werde den Satzungsentwurf und die dahinterstehenden Überlegungen noch erläutern. Dabei werde selbstverständlich auch das Wohl der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt.

Einwohnerin Frau Gausmann (Splietau) berichtet, dass viele Eltern ihre Kinder bereits jetzt mit dem Auto zur Schule bringen müssten, weil Busverbindungen nicht zuverlässig funktionierten. Auch sie selbst kann ihr Kind nicht täglich fahren. Sie hält es für wichtig, dass der Busverkehr so organisiert werde, dass Schülerinnen und Schüler zuverlässig und pünktlich zur Schule und wieder nach Hause kämen, damit sogenannte Elterntaxis nicht erforderlich seien.

Einwohnerin Frau Gilbert (Zernien) fragt, wie längere Wartezeiten am Morgen und am Nachmittag organisiert werden sollten. Sie möchte wissen, wie Aufsicht an Schulen und insbesondere am ZOB gewährleistet werden solle. Sie äußert die Sorge, dass Schülerinnen und Schüler sonst längere Zeit unbeaufsichtigt warten müssten.

KTA Schwidder nimmt die Fragen zur Kenntnis und erklärt, dass einige Punkte möglicherweise im weiteren Verlauf der Beratung zur Satzung beantwortet würden. Weitere Wortmeldungen aus der Einwohnerfragestunde gebe es nicht.

Abschließend weist **KTA Schwidder** darauf hin, dass konkrete Fragen zu Buslinien und Fahrplänen künftig im Fachausschuss Klima und Mobilität behandelt würden, da dieser seit 2021 für den Bereich Schülerbeförderung zuständig sei.

2. Neuauflage Schülerbeförderungssatzung

2026/727

KTA Schwidder erläutert zu Beginn der Beratung die Struktur der vorliegenden Synopse. Die neue Fassung der Satzung sei in der Darstellung paragrafenweise fortlaufend aufgebaut. Daneben sind jeweils die entsprechenden Passagen aus der bisherigen Satzung aufgeführt. Diese sind jedoch nicht immer chronologisch angeordnet, da sich einzelne Regelungen in der alten Satzung an anderen Stellen befunden hätten. Zusätzlich sind Zeilennummern eingefügt worden, die der Orientierung dienen. Dadurch soll es leichter möglich sein, während der Beratung zu bestimmten Stellen zurückzuspringen oder einzelne Passagen erneut aufzurufen.

KTA Schwidder schlägt vor, die Synopse schrittweise zu beraten und die einzelnen Abschnitte gemeinsam durchzugehen. Er bitte die Verwaltung, die jeweiligen Änderungen zu erläutern. Gleichzeitig bitte er darum, bei Rückfragen die Zeilennummern im Blick zu behalten, damit sich die entsprechenden Stellen schneller wiederfinden ließen.

Zur Präambel Zeile 1 stellt **KTA Schwidder** fest, dass dort lediglich Aktualisierungen vorgenommen worden seien. Inhaltliche Änderungen sind nach seiner Einschätzung nicht enthalten. Dies wird von der Verwaltung bestätigt.

Anschließend ruft **KTA Schwidder** Zeile 3 auf und bitte die Verwaltung um Erläuterung.

Herr Simon, FDL St60 Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität, erklärt zunächst allgemein den Hintergrund der Überarbeitung. Die Satzung ist insgesamt neu strukturiert worden, um sie verständlicher und besser nachvollziehbar zu gestalten. Aus Sicht der Verwaltung soll die Satzung drei zentrale Funktionen erfüllen.

Zum einen soll sie der LSE einen klaren Rahmen geben, innerhalb dessen Planung und Organisation der Schülerbeförderung erfolgen könnten. Zum Zweiten soll sie für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung, insbesondere im Bereich der Schülerbeförderung, praktikabel sein, wenn es beispielsweise Rückfragen von Eltern gebe. Diese werden regelmäßig telefonisch gestellt, sodass klare und verständliche Regelungen notwendig seien. Zum Dritten soll die Satzung auch für Eltern selbst leichter verständlich sein, wenn diese sich eigenständig über Regelungen informieren wollten, ohne zunächst bei der Verwaltung nachzufragen.

Vor diesem Hintergrund ist die Satzung sprachlich vereinfacht und strukturell neu geordnet worden. Einzelne Paragraphen seien zusammengefasst oder verschlankt worden. Dabei wurde darauf geachtet, dass keine Inhalte verloren gingen. Vielmehr sind einzelne Regelungen lediglich an andere Stellen verschoben worden. So sind beispielsweise Kilometerangaben, die zuvor an verschiedenen Stellen genannt worden seien, in einen späteren Paragraphen verlagert worden, in dem die Entfernungsregelungen gebündelt dargestellt würden. Die Entfernungsgrenzen selbst haben sich dabei nicht verändert, vielmehr sind sie teilweise klarer formuliert worden.

KTA Schwidder ruft anschließend Zeilen 4 bis 6 zur Beratung auf.

Herr Simon erläutert, dass sich diese Abschnitte auf die Erstattung von Beförderungskosten bezögen. Solche Regelungen haben bereits in der bisherigen Satzung existiert. In der neuen Fassung sind sie jedoch präziser und nachvollziehbarer formuliert worden. Besonders betrifft dies die Regelungen zu Anträgen auf

Einzelbeförderung. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fälle, in denen Schülerinnen oder Schüler aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht mit dem regulären Busverkehr fahren könnten und daher ein Taxi eingesetzt werde. Voraussetzung dafür sind in der Regel ärztliche Atteste oder entsprechende Bescheinigungen.

Die Satzung sieht weiterhin vor, dass solche Anträge jährlich neu gestellt werden müssten. Hintergrund ist, dass Atteste oder medizinische Bescheinigungen nicht automatisch dauerhaft gültig seien und sich die gesundheitlichen Voraussetzungen ändern könnten. Daher ist es notwendig, regelmäßig eine neue Prüfung vorzunehmen. Diese Regelung hat es auch zuvor bereits gegeben. Sie ist nun jedoch deutlicher formuliert worden, um Missverständnisse zu vermeiden.

KTA Schwidder stellt anschließend eine Nachfrage zur Zeile 5. Dort sei geregelt, dass die abschließende Entscheidung beim Landkreis liege. Er fragt, ob dies eine neue Zuständigkeitsregelung darstelle oder ob damit lediglich die bisherige Praxis in der Satzung festgehalten werde.

Herr Simon erläutert, dass der Landkreis die Aufgabe der Schülerbeförderung bereits wahrnehme und daher auch die entsprechenden Entscheidungen treffe. Die neue Formulierung soll daher keine neue Zuständigkeit schaffen, sondern vielmehr eine Klarstellung darstellen. In der bisherigen Satzung ist dieser Punkt nicht ausdrücklich formuliert gewesen, in der praktischen Umsetzung sei jedoch bereits der Landkreis für die abschließenden Entscheidungen zuständig gewesen.

EKR Schermuly erläutert ergänzend, dass die Klarstellung zur Zuständigkeit notwendig sei, da sich die Verwaltungsvorschriften des Landes teilweise auf Landesbehörden bezögen. Tatsächlich liegt die Aufgabe der Schülerbeförderung jedoch beim Landkreis als zuständiger unterer Behörde. Daher trifft der Landkreis auch die abschließenden Entscheidungen. Diese Formulierung stellt klar, dass Entscheidungen nicht durch das Land, sondern durch den Landkreis getroffen würden. Dies sei auch für mögliche Rechtsmittel relevant, da sich Klagen gegen Entscheidungen direkt gegen den Landkreis richten würden. In der Praxis ist dies bereits bislang so gehandhabt worden. Die Regelung stellt daher lediglich eine Klarstellung dar.

KTA Schwidder dankt für die Erläuterung.

Herr Simon ergänzt zur Zeile 6, dass dort Regelungen zur Übernahme von Schülerbeförderungskosten im Rahmen freiwilliger Leistungen aufgeführt seien. Diese Möglichkeit kann der Landkreis im Rahmen seiner Zuständigkeit festlegen.

EKR Schermuly fügt ergänzend hinzu, dass § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes die rechtliche Grundlage für die Schülerbeförderung bilde. Dieser Paragraph sei vergleichsweise kurz, regle jedoch den grundsätzlichen Auftrag. Er sieht vor, dass der Landkreis als Träger der Schülerbeförderung die Ausgestaltung durch eine eigene Satzung regeln könne. Der Landkreis füllt diesen gesetzlichen Rahmen daher durch die vorliegende Satzung aus, wobei sich die konkrete Ausgestaltung an landesrechtlichen Erlassen, Verwaltungsvorschriften sowie an der bestehenden Rechtsprechung orientiere.

KTA Bade erklärt, sie möchte eine Erläuterung dazu erhalten, was unter freiwilligen Leistungen verstanden werde.

EKR Schermuly greift die Frage auf und bezieht sich auf Zeile 6 der Satzung. Dort wird ausgeführt, dass dies auch für die Höhe und Dauer der zu übernehmenden Schülerbeförderungskosten im Rahmen freiwilliger Leistungen gelte.

Herr Simon erläutert, freiwillige Leistungen könnten beispielsweise vorliegen, wenn neben der regulären Schülerbeförderung auch Beförderungen zu Veranstaltungen vorgesehen seien. Solche Fahrten gehörten nicht zur eigentlichen Schülerbeförderung. In diesen Fällen handelt es sich daher um freiwillige Leistungen. Über die Übernahme der Kosten sowie über deren Höhe und Dauer hat der Landkreis in diesen Fällen einen Ermessensspielraum.

KTA Kretschmer äußert die Ansicht, die Formulierung solle klarer gefasst werden. Im Rahmen der regulären Schülerbeförderung gibt es ihrer Auffassung nach keine freiwilligen Leistungen.

KTA Bade bestätigt diese Einschätzung.

KTA Kretschmer ergänzt, dass möglicherweise einzelne Wörter angepasst oder ein Beispiel ergänzt werden könne, damit deutlicher werde, worum es gehe. Denkbar ist etwa ein Beispiel wie Ausflüge oder ähnliche Fahrten.

EKR Schermuly entgegnet, dass es dennoch freiwillige Leistungen gebe. Darauf wird später noch eingegangen. Er verweist auf § 7 und die dort aufgeworfene Frage, wie mit der Sekundarstufe II umzugehen sei.

Nach § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes sei die Sekundarstufe II grundsätzlich von der Schülerbeförderung ausgenommen. In der Praxis befördert der Landkreis diese Schülerinnen und Schüler jedoch in der Regel dennoch, entweder über bereits bestehende Linienverkehre oder aufgrund der Entscheidung, Jugendliche im Alter von 16 oder 17 Jahren ohne andere Mobilitätsmöglichkeiten nicht einfach in ihren Wohnorten stehen zu lassen, wenn sie eine weiterführende Schule der zwölften oder dreizehnten Klasse besuchten.

KTA Kretschmer entgegnet daraufhin, dass man genau ein solches Beispiel in die Satzung aufnehmen könne, um den Sachverhalt verständlicher darzustellen.

EKR Schermuly erklärt, man wird diesen Vorschlag aufnehmen und prüfen, wie eine bessere Formulierung möglich sei.

Frau Weingarten stellt anschließend eine Frage zu § 1 Absatz 1. In der neuen Fassung der Regelung wird ausgeführt, dass ein Anspruch auf Beförderung zur nächstgelegenen Schule bestehe. Im Niedersächsischen Schulgesetz wird jedoch präzisiert, dass sich dies auf die gewählte Schulform beziehe. Es geht also nicht um eine bestimmte Schule, sondern um die gewählte Schulform. Sie fragt, weshalb dies in der vorliegenden Fassung nicht ausdrücklich aufgeführt sei.

EKR Schermuly erklärt, man kann diese Formulierung zwar aufnehmen, sie wäre jedoch redundant, da sich dies bereits unmittelbar aus dem Gesetz ergebe. Die Schülerbeförderung bezieht sich stets auf die nächstgelegene Schule der gleichen Schulform oder auf eine andere frei gewählte Schulform. Neben den verschiedenen Schulformen gebe es zudem freie Schulen, die keiner Schulform unterlägen. Eine Aufnahme ist möglich, jedoch ergebe sich die entsprechende Aufgabe bereits eindeutig aus dem Gesetz.

Frau Weingarten fragt daraufhin, ob das Schulgesetz automatisch gelte.

EKR Schermuly erläutert, dass dies stets der Fall sei und nicht umgangen werden könne.

KTA Schwidder fragt anschließend, ob zu den Zeilen vier bis sechs weitere Anmerkungen oder Nachfragen bestünden.

Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgten, erläutere er kurz den weiteren Beratungsverlauf. Es steht noch eine Sitzung des Kreisausschusses an, in der ein Teil der Mitglieder des Kreistages vertreten sei und die Angelegenheit vorberaten werde. Es ist davon auszugehen, dass die Verwaltung dort bereits Vorschläge für eine angepasste Formulierung vorlegen werde. Die endgültige Entscheidung soll anschließend im Kreistag am 9. März getroffen werden, da der Ausschuss lediglich eine Empfehlung abgebe.

Im Anschluss wird Zeile 7 aufgerufen. Dort seien lediglich zwei Begriffe angepasst worden, inhaltlich habe sich jedoch nichts geändert.

Da hierzu keine Wortmeldungen erfolgten, wird zu Zeile 8 übergeleitet.

Herr Simon erläutert, dieser Abschnitt ist erweitert worden. Sowohl in der Arbeitsgruppe als auch aufgrund aktueller Einzelfälle sei deutlich geworden, dass die Gefährlichkeit von Schulwegen ein wiederkehrendes Thema darstelle. Gleichwohl lässt sich weder in der Satzung noch in der Rechtsprechung abschließend festlegen, wann ein Schulweg als gefährlich einzustufen sei. Eine konkrete Auflistung oder abschließende Definition gefährlicher Schulwege sei daher nicht möglich.

Aus diesem Grund hat man die entsprechende Passage weiter ausgeführt. Zusätzlich ist vorgesehen, eine ergänzende Regelung zur Satzung zu erstellen. Diese soll zwar nicht Bestandteil der Satzung selbst sein, jedoch ebenfalls durch den Kreisausschuss und den Kreistag beschlossen werden. Ziel ist es, den Begriff der Gefährlichkeit näher zu umreißen und einen möglichst klaren Rahmen zu schaffen.

Herr Simon führt weiter aus, dass jede Kurve und jeder Straßenabschnitt im Landkreis unterschiedlich zu bewerten sei. Daher lässt sich nicht pauschal festlegen, was im Einzelfall als gefährlich einzustufen sei. Dennoch soll versucht werden, soweit möglich objektive Maßstäbe anzulegen. Vor diesem Hintergrund ist der entsprechende Paragraph inhaltlich erweitert worden.

Herr Fathmann fragt, ob es aus der Vergangenheit ein Beispiel für einen gefährlichen Schulweg gebe.

EKR Schermuly erklärt, der Gedankengang sei gewesen, dass bei der Festlegung bestimmter Entfernungen von der Haustür bis zur Bushaltestelle insbesondere im ländlichen Bereich auch Straßenquerungen berücksichtigt werden müssten. Als Beispiel nennt er Woltersdorf, wo eine Bundesstraße gequert werden müsse. Wenn sich eine solche Querung jedoch innerorts befinde und die Geschwindigkeit dort beispielsweise auf 30 km/h reduziert sei, könne dies objektiv anders bewertet werden als eine Situation, in der ein Kind

außerorts eine unbeleuchtete Landesstraße ohne Fußgängerbereich überqueren müsse. Solche Kriterien wolle man gemeinsam mit der Politik festlegen, um anschließend beurteilen zu können, was Kindern je nach Alter zugemutet werden könne. Ein konkretes Beispiel aus der Vergangenheit falle ihm jedoch ad hoc nicht ein.

KTA Schwidder erklärt, er wolle zu Protokoll geben, dass er es für erforderlich halte, dass sich nicht nur der Kreisausschuss und der Kreistag mit dem Thema befassen. Der Kreisausschuss habe häufig sehr umfangreiche Sitzungen. In diesem Ausschuss hingegen werde insbesondere über das Leben in den Schulen sowie über die Belange von Eltern und Kindern gesprochen. Daher halte er eine Vorberatung im KSA für erforderlich. Er habe zuvor nur die Nennung von Kreisausschuss und Kreistag verstanden und wolle dies für das Protokoll noch einmal präzisieren.

Herr Simon erklärt, dass die notwendigen Fachausschüsse ebenfalls einbezogen würden.

KTA Schwidder fragt, ob es zu Zeile 8 noch weitere Anfragen gebe. Da keine Wortmeldungen erfolgen, ruft er Zeile 9 auf.

Frau Daumann vom Regionalen Landesamt für Schule und Bildung fragt, warum in der Neufassung auf den Stundenplan verzichtet worden sei. Der Lehrplan werde in ihrer Lesart als Curriculum verstanden. Wenn diese Formulierung so bestehen bleibe, könne es dazu führen, dass einige Schülerinnen und Schüler theoretisch nie nach Hause kämen.

KTA Schwidder fragt, ob es zu Zeile 9 weitere Anmerkungen gebe. Er weist darauf hin, dass auch Publikum anwesend sei, damit alle die Erläuterungen hören könnten. Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Er bedankt sich und leitet zu Zeile 10 über.

KTA Schwidder fragt Herrn Simon, ob es seitens der Verwaltung noch Veränderungen oder Erläuterungen zu dieser Zeile gebe.

Herr Simon erklärt, dass einige Formulierungen angepasst worden seien, um die Regelungen eindeutiger zu machen.

KTA Schwidder fragt, ob dazu weitere Anfragen oder Ergänzungen bestünden. Nachdem keine Wortmeldungen erfolgen, ruft er Zeile 11 auf.

Herr Simon erläutert, dass die Erstattung der Kosten dort nochmals auf die teuerste Zeitkarte im öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises begrenzt worden sei. Damit werde auch klargestellt, wie die Erstattungskosten berechnet würden. Dies entspreche der derzeitigen Praxis, die in der letzten Sitzung noch nicht vollständig deutlich gewesen sei.

KTA Schwidder merkt an, dass sich einige Bestimmungen dazu auch in den folgenden Regelungen wiederfinden, etwa im Zusammenhang mit der 30-Kilometer-Regelung.

Frau Bade erklärt, dass sie diese Regelung insbesondere bei Betriebspraktika für schwierig halte. Einige Schülerinnen und Schüler absolvierten ihre Praktika außerhalb des Landkreises, weil es vor Ort nicht genügend Angebote gebe oder weil bestimmte Berufe hier nicht vertreten seien. Wenn die Regelung so streng gefasst werde und auf den Landkreis begrenzt sei, könne dies für die Schülerinnen und Schüler problematisch sein, da sie ihre Praktika dann nur noch innerhalb des Landkreises suchen könnten.

EKR Schermuly widerspricht dieser Annahme und stellt klar, dass dies so nicht gemeint sei.

Frau Bade verweist darauf, dass dort von einer Begrenzung innerhalb des Landkreises die Rede sei.

EKR Schermuly erläutert, dass sich diese Begrenzung lediglich auf die Kosten beziehe. Maßstab sei der Preis der teuersten Zeitkarte im öffentlichen Personennahverkehr innerhalb des Landkreises. Schülerinnen und Schüler könnten ihre Praktika weiterhin auch außerhalb des Landkreises absolvieren. Lediglich die Höhe der Kostenerstattung werde auf den Betrag begrenzt, der für die teuerste Zeitkarte innerhalb des Landkreises anfalle.

Frau Bade fragt nach, ob die Schülerinnen und Schüler dann beispielsweise ein Deutschlandticket für einen Monat erhalten würden. Ihr wird häufig berichtet, dass solche Kosten nicht übernommen würden.

EKR Schermuly erklärt, dass in der Regelung auch auf § 6 verwiesen werde. Die Verwaltung nehme lediglich eine Begrenzung der Erstattungshöhe vor. Schülerinnen und Schüler könnten ihre Betriebspraktika weiterhin außerhalb des Landkreises absolvieren. Die Erstattung der Fahrtkosten werde jedoch auf den Betrag

begrenzt, der der teuersten Zeitkarte im öffentlichen Personennahverkehr innerhalb des Landkreises entspreche.

EKR Schermuly erklärt, dass dies die Grenze sei, die seitens des Landkreises gesetzt werde.

KTA Schwidder fragt beim Fachdienst nach, was konkret mit der teuersten Zeitkarte gemeint sei. Er möchte wissen, ob damit das Deutschlandticket gemeint sei oder eine andere Fahrkarte.

Frau Frahm (LSE) erläutert, dass es sich dabei um ein Netzticket pro Tag handle. So verstehe sie die Formulierung. Der Preis liegt derzeit bei etwas mehr als fünf Euro pro Tag.

KTA Schwidder fragt daraufhin nach der praktischen Umsetzung. Er schildert den Fall, dass eine Schülerin oder ein Schüler ein einmonatiges Betriebspraktikum außerhalb des Landkreises absolviere und dafür ein Deutschlandticket nutze. Er fragt, ob in diesem Fall nur der Betrag eines Tagestickets innerhalb des Landkreises erstattet werde oder ob das Deutschlandticket als Berechnungsgrundlage genommen werde. Er führt aus, dass sich beispielsweise bei zwanzig Praktikumstagen mit einem Tagessatz von fünf Euro ein maximaler Erstattungsbetrag von hundert Euro ergeben würde. Wenn die Schülerin oder Schüler jedoch nur 63 Euro für das Deutschlandticket bezahlt habe, würde dann dieser tatsächliche Betrag erstattet. Er fragt weiter, ob die Erstattung nur gegen Nachweis entsprechender Fahrscheine erfolge und was geschehe, wenn lediglich ein Deutschlandticket vorliege.

Frau Frahm (LSE) erklärt, dass die Erstattung über den Landkreis laufe und die LSE damit nichts weiter zutun habe. Die LSE erstatte keine Fahrkosten für Betriebspraktika, sondern gebe lediglich die Fahrscheine aus.

EKR Schermuly erklärt, dass bei einer angenommenen teuersten Tageskarte von fünf Euro und einem Praktikum von zehn Werktagen eine Erstattung von zehn Werktagen mal fünf Euro, also fünfzig Euro erfolgen würde. Wenn eine Schülerin oder ein Schüler stattdessen ein Deutschlandticket für einen Monat zum Preis von 63 Euro kaufe, würden diese zum Beispiel nur fünfzig Euro erstatten, sodass die 13 Euro selbst zu tragen wären. Wenn das Praktikum jedoch den gesamten Monat umfasse, würden auch die 63 Euro vollständig erstattet. So sei die Regelung zu verstehen.

KTA Schwidder bittet darum die Erklärung ebenfalls mit im Protokoll festzuhalten, damit sie für Eltern nachvollziehbar sei. Eltern stellten sich häufig die Frage, welche Kosten sie tragen müssten und welche Beträge erstattet würden.

EKR Schermuly erklärt, dass auch im Vorfeld Informationen durch das kommunale Mobilitätsmanagement oder die Schülerbeförderung bereitgestellt werden könnten. Dort könne erläutert werden, welche Kosten erstattet würden, wie die Erstattung erfolge und welche Wege genutzt werden könnten. Entsprechende Ansprechpartner stünden zur Verfügung.

KTA Schwidder entgegnet, dass es ihm im Sinne der Frage von KTA Bade wichtig gewesen sei, eine verständliche Darstellung zu erhalten, mit der Eltern arbeiten könnten. Der Kreistag beschließt eine Satzung, die einen Rahmen festlege. Gleichzeitig gebe es Sorgen von Eltern, die sich an Kreistagsabgeordnete gewandt hätten. Daher ist es sinnvoll, auch die praktische Umsetzung darzustellen. Wenn der rechtliche Rahmen entsprechend gesetzt sei, sei dies für ihn nachvollziehbar.

KTA Schwidder fragt anschließend, ob es zu Zeile 11 weitere Anmerkungen oder Nachfragen gebe. Da dies nicht der Fall ist, ruft er zu Zeile 12 auf.

Er erklärt, dass er als jemand der nicht im Klima- und Mobilitätsausschuss tätig sei, eine Verständnisfrage habe. Er möchte wissen, was mit alternativen Beförderungsmitteln im öffentlichen Personennahverkehr gemeint sei, insbesondere im Zusammenhang mit vom Landkreis angebotenen Beförderungsleistungen. Der Erixx fahre beispielsweise nicht im direkten Auftrag des Landkreises, weshalb er unsicher sei, wie dieser einzuordnen sei.

Er erläutert, dass derzeit insbesondere die Zugverbindung zwischen Dannenberg und Hitazcker gemeint sein könne. Da es sich um eine Satzung handle, die möglicherweise über viele Jahre, etwa 20-25 Jahre, Gültigkeit haben könne, solle auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigt werden. Es gibt beispielsweise Überlegungen zu einem Zwei-Stunden-Takt der Bahnverbindung. Außerdem wird immer wieder darüber diskutiert, die Zugverbindung künftig wieder Richtung Lüchow und möglichst weiter nach Salzwedel zu verlängern. In einem solchen Fall kann die Satzung bereits eine entsprechende Grundlage bieten, ohne dass sie erneut geändert werden müsse.

KTA Schwidder fragt anschließend, ob es zur Zeile 12 weitere Anmerkungen, Gedanken oder Änderungswünsche gebe. Da keine Wortmeldungen erfolgen, ruft er Zeile 14 auf. Da auch hierzu keine Wortmeldung erfolgen, bittet er darum, zu Zeile 15 weiterzuscrollen.

Frau Daumann (RLSB) fragt, was mit Vorklassen gemeint sei. Ihrer Auffassung nach gebe es solche Klassen nicht mehr, weshalb die Formulierungen gestrichen werden könne.

Herr Simon erklärt, dass diese Formulierung aus der bisherigen Fassung übernommen worden sei.

KTA Schwidder erklärt, die betreffende Regelung sei bereits in der alten Satzung aus dem Jahr 2002 enthalten. Eine Satzung gelte häufig über einen sehr langen Zeitraum, teilweise ein Vierteljahrhundert. Dies müsse bei der Diskussion mit Blick auf zukünftige Entwicklungen berücksichtigt werden. Er fragt, ob es zu Zeile 15 weitere Anmerkungen gebe. Anschließend leitet er zu Zeile 16 zum Sekundarbereich über und stellt fest, dass dieser unverändert geblieben sei.

Frau Prigge meldet sich zu Wort und erklärt, sie halte es für etwas ungewöhnlich, dass Förderschulen weiterhin separat aufgeführt würden. Ihrer Ansicht nach seien inzwischen alle Schulen inklusiv ausgerichtet, sodass auch Förderschülerinnen und Förderschüler an allen Schulen unterrichtet würden. Dies müsse ihrer Meinung nach stärker berücksichtigt werden.

Frau Daumann (RLSB) entgegnet, dass es weiterhin Förderschulen gebe. Diese existierten nach wie vor im Land, allerdings in privater Trägerschaft.

Frau Prigge bestätigt dies, weist jedoch darauf hin, dass Förderschülerinnen und Förderschüler dennoch auch in Regelschulen unterrichtet würden. Sie äußert daher weiterhin Unklarheit über die separate Nennung.

Frau Daumann (RLSB) erklärt, dass dies insbesondere für den Primarbereich und den Schulkindergarten weiterhin relevant sei. Aus ihrer Sicht stelle die bestehende Regelung kein Problem dar. Zudem gehe es in der Regelung nicht um die einzelnen Schülerinnen und Schüler, sondern um die Schularten.

KTA Schwidder bittet darum, die Zeilen 13 und 14 noch einmal einzublenden. Dort werde formuliert, dass kein Anspruch bestehe, sofern bestimmte Entfernungen nicht überschritten würden. In Zeile 15 beziehe sich diese Regelung auf die jeweilige Schule und nicht auf die einzelne Schülerin oder den einzelnen Schüler. Damit sei der Zusammenhang klargestellt. Er fragt anschließend erneut nach weiteren Anmerkungen zu Zeile 15 beziehungsweise Zeile 16.

Da keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, ruft er Zeile 17 auf. Er stellt fest, dass dieser Abschnitt lediglich redaktionell gekürzt worden sei und inhaltlich nichts entfallen sei. Er fragt, ob es aus schulfachlicher Sicht Anmerkungen gebe. Da keine erfolgen, leitet er zu Zeile 18 über.

Im Zusammenhang damit verweist er auf Zeile 19. In der Arbeitsgruppe sei diskutiert worden, die Regelung für jüngere Schülerinnen und Schüler etwas günstiger zu gestalten, indem die Mindestentfernung auf einen Kilometer reduziert werde. Die Vorklassen würden dabei vermutlich entfallen. Dies sei jedoch lediglich ein Diskussionsansatz gewesen; eine formale Abstimmung habe in der Arbeitsgruppe nicht stattgefunden. Die Verwaltung habe diesen Vorschlag dennoch in den Entwurf aufgenommen. Er fragt, ob der Fachdienst Mobilität oder die LSE dazu Stellung nehmen möchten, falls diese Regelung mit einem Kilometer für Schulkindergarten, Primarstufe sowie Förderschulen beschlossen werde.

Frau Frahm (LSE) erläutert, dass bisher eine Entfernung von zwei Kilometern für Grundschüler und drei Kilometern ab der fünften Klasse gegolten habe. Eine Reduzierung dieser Entfernungen würde einen zusätzlichen Aufwand verursachen, der ab dem nächsten Schuljahr umgesetzt werden müsste. Man habe daher geprüft, wie viele Schülerinnen und Schüler nach dem aktuellen Fahrplan bei einer solchen Reduzierung eine Sonderbeförderung benötigen würden. Wenn die Entfernungsgrenzen von zwei auf einen Kilometer und von drei auf zwei Kilometer gesenkt würden, müssten mindestens 133 Schülerinnen und Schüler zusätzlich im Rahmen der Sonderbeförderung transportiert werden.

Sie erklärt weiter, dass bei dieser Berechnung noch nicht zwischen Grundschülern und Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen unterschieden worden sei. Die LSE habe daher vorgeschlagen, die Grenze statt auf einen Kilometer auf 1,5 Kilometer zu reduzieren. Dadurch könne ein sinnvoller Mittelweg erreicht werden, da viele Schülerinnen und Schüler weiterhin den öffentlichen Personennahverkehr nutzen könnten. Gleichzeitig gebe es zunehmend infrastrukturelle Einschränkungen. In vielen Ortschaften könnten große Linienbusse nicht mehr eingesetzt werden, unter anderem wegen gewichtsbeschränkter Straßen. Aus verschiedenen Samtgemeinden sei bereits signalisiert worden, dass solche Beschränkungen künftig zunehmen könnten.

KTa Korth erklärt, dass in der Arbeitsgruppe zusätzlich gefordert worden sei, konkrete Zahlen zu den Orten vorzulegen, die nicht angefahren werden könnten, etwa weil Busse dort nicht wenden könnten oder Haltestellen zu weit entfernt seien. Er fragt, ob diese Daten inzwischen vorlägen.

Frau Frahm bestätigt, dass diese Informationen bereits in der letzten Sitzung vorgestellt worden seien und nun auch in der Tischvorlage enthalten seien. Nach dem Stand von Oktober 2025 gebe es 195 Schülerinnen und Schüler im Landkreis, die mehr als einen Kilometer von der nächsten Bushaltestelle entfernt wohnten. Von diesen hätten 149 Schülerinnen und Schüler eine Entfernung von mehr als 1,5 Kilometern und 133 eine Entfernung von mehr als zwei Kilometern. Wenn die Grenze von drei auf zwei Kilometer reduziert würde, müssten mindestens diese 133 Schülerinnen und Schüler künftig über eine Sonderbeförderung transportiert werden. In diesen Zahlen sei der Unterschied zwischen Grundschulern und Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen noch nicht berücksichtigt. Es sei daher möglich, dass zusätzliche Grundschüler hinzukämen. Dies werde mit den aktualisierten Schülerlisten erneut geprüft und entsprechend angepasst.

KTa Schwidder erteilt KTa Carmienke das Wort.

KTa Carmienke fragt nach, ob der Vorschlag der LSE darin bestehe, die Entfernungsgrenze von zwei Kilometern auf 1,5 Kilometer und von drei Kilometern auf 2,5 Kilometer zu reduzieren.

Frau Frahm bestätigt dies.

KTa Carmienke stellt daraufhin den Antrag, die Regelung entsprechend dem Vorschlag der LSE zu ändern.

KTa Schwidder schlägt zunächst vor, Änderungsanträge gesammelt am Ende zu behandeln.

KTa Carmienke hält es jedoch für sinnvoll, die Änderung direkt an dieser Stelle zu berücksichtigen, um spätere Unübersichtlichkeit zu vermeiden.

KTa Schwidder erklärt daraufhin, dass über diese Passage in Zeile 19 unmittelbar abgestimmt werde.

KTa Kretschmer unterstützt dieses Vorgehen und hält es ebenfalls für sinnvoll, Änderungen direkt an der jeweiligen Stelle zu behandeln.

KTa Schwidder fasst den Antrag zusammen. Der Antrag von **KTa Christian Carmienke** sehe vor, die Entfernung für Schulkindergärten, Primarstufe und Förderschulen auf 1,5 Kilometer festzulegen und für alle anderen Schulbereiche auf 2,5 Kilometer. Er fragt, ob es Gegenreden zu diesem Antrag gebe.

Frau Bade fragt, ob bei der Festlegung dieser Entfernungen pädagogische Aspekte berücksichtigt worden seien. Sie möchte wissen, ob es eine pädagogische Begründung für diese Zahlen gebe oder ob sie lediglich aus praktischen Erwägungen vorgeschlagen worden seien.

KTa Schwidder erklärt, dass der Vorschlag in der Arbeitsgruppe entstanden sei. Die Begründung habe darin bestanden, dass an anderen Stellen möglicherweise längere Wartezeiten entstehen könnten und man den Eltern und Kindern an dieser Stelle entgegenkommen wolle. Eine pädagogische Stellungnahme sei ihm aus der Arbeitsgruppe nicht bekannt.

KTa Korth ergänzt, dass in der Arbeitsgruppe argumentiert worden sei, dass jüngere Kinder kürzere Wege zurücklegen sollten. Unter dem Stichwort kurze Beine, kurze Wege sei daher vorgeschlagen worden, die Entfernung für Grundschulkinder zu reduzieren.

KTa Schwidder stellt anschließend fest, dass keine Gegenrede erfolgt sei, und lässt über den Antrag abstimmen.

Bei der Abstimmung sprechen sich sieben stimmberechtigte Mitglieder für den Antrag aus. Eine Gegenstimme wird abgegeben, zudem gibt es vier Enthaltungen.

KTa Schwidder stellt fest, dass der Antrag damit angenommen sei und die entsprechende Passage der Satzung geändert werde.

KTa Schwidder ruft Zeile 20 auf und stellt den Zusammenhang mit Zeile 21 her. Er fragt, ob es hierzu noch Erläuterungsbedarf oder Anmerkungen gebe. Da keine Wortmeldungen erfolgen, bittet er darum, zu Zeile 22 weiterzuscrollen. Er fragt Herrn Simon, ob die dortige Änderung ebenfalls lediglich eine sprachliche Verschlinkung darstelle oder ob inhaltliche Änderungen beabsichtigt seien.

Herr Simon erklärt, dass es sich um eine Verschlinkung handele. Inhaltlich bleibe die Regelung im Wesentlichen bestehen; genannt würden weiterhin Ausnahmefälle sowie die Gefährlichkeit.

KTA Schwidder stellt fest, dass es aus dem Ausschuss und aus schulfachlicher Sicht hierzu keine weiteren Äußerungen gebe.

Anschließend ruft er Zeile 23 auf und weist darauf hin, dass man damit erneut beim Thema Betriebspraktika sei. Dort finde sich auch wieder die Regelung zur 30-Kilometer-Grenze. Er erläutert, dass links in der Synopse die alte Passage aus § 1 Absatz 5 zu sehen sei und nun einzelne Bestimmungen, über die bereits teilweise gesprochen worden sei, in neuer Form aufgenommen würden. Er fragt, ob es aus dem Ausschuss dazu weitere Anmerkungen gebe. Da dies nicht der Fall ist, stellt er fest, dass Zeile 24 textgleich sei, und leitet weiter zu Zeile 26.

Im Zusammenhang mit den Zeilen 27 und 28 bittet KTA Schwidder darum, den Gesamtzusammenhang sichtbar zu machen. Er erklärt, nach seiner Wahrnehmung solle für den Primarbereich und den Förderschulbereich die bisherige Regelung zu den Wegezeiten im Grundsatz bestehen bleiben. Nach der alten Fassung seien dabei allerdings Fahr- und Wartezeiten gemeinsam in die 60 Minuten einbezogen worden.

Frau Prigge greift diesen Punkt auf. Sie erklärt, genau darauf habe sie hinausgewollt. Herr Simon habe zuvor gesagt, die Zeiten seien gleich geblieben. In der bisher geltenden Fassung sei jedoch ausdrücklich von Fahr- und Wartezeiten bis zu 60 Minuten die Rede. In der neuen Fassung werde hingegen zwischen zulässiger Fahrzeit von 60 Minuten und einer gesondert geregelten Wartezeit unterschieden. Aus ihrer Sicht sei dies kein bloß redaktioneller Unterschied, sondern eine erhebliche inhaltliche Änderung.

Frau Frahm (LSE) erklärt, sie könne dazu Stellung nehmen. In der bisherigen Satzung sei der gesamte Weg von der Haustür des Schülers bis zur Haustür beziehungsweise Eingangstür der Schule betrachtet worden. Dies gelte weiterhin. Berücksichtigt würden der Fußweg von der Wohnung zur Haltestelle, die Fahrzeit im Bus, mögliche Umsteigezeiten sowie die Wartezeiten beim Umsteigen bis zur Schule. Der Weg und die zugrunde gelegte Zeit seien insofern gleich geblieben. Hinzugekommen sei nun allerdings, dass der Fußweg morgens zur Haltestelle ausdrücklich mitbetrachtet werde. Dies habe die LSE im Schuljahr 2025/2026 erstmals auf diese Weise systematisch berücksichtigt. Die nun zusätzlich geregelten Wartezeiten beträfen demgegenüber die Wartezeit vor Unterrichtsbeginn. Diese seien zuvor nicht Teil der 60- oder 90-Minuten-Regelung gewesen. Gemeint gewesen sei bislang allein die reine Wegezeit von der Haustür bis zur Eingangstür der Schule.

Frau Prigge fragt nach, ob dies bedeute, dass das, was früher als Fahr- und Wartezeit bezeichnet worden sei, nun im Ergebnis als Fahrzeit verstanden werde und es sich daher im Kern um eine Umbenennung handele. Zugleich werde jetzt aber zusätzlich eine Wartezeit definiert, die von den Schulen zu beaufsichtigen sei und zuvor in der Satzung nicht ausdrücklich erschienen sei.

Frau Frahm (LSE) erklärt, dass diese Regelung bislang im Niedersächsischen Schulgesetz beziehungsweise in den dortigen Grundlagen verortet gewesen sei.

Herr Simon ergänzt, dass die Regelung dort angelegt gewesen sei, jedoch bislang nicht ausdrücklich in der kreiseigenen Satzung enthalten gewesen sei.

Frau Prigge bittet daraufhin um eine Einordnung, möglichst durch Frau Daumann oder eine andere fachkundige Person, da ihr diese Regelung nicht gegenwärtig sei.

Frau Daumann erklärt, dass ihr eine ausdrückliche Regelung zu Wartezeiten im Niedersächsischen Schulgesetz aus dem Stegreif ebenfalls nicht bekannt sei. Wenn dazu die Rechtsabteilung eingeschaltet worden wäre, könne diese dazu Stellung nehmen. Auch das Regionale Landesamt habe dies nicht unmittelbar präsentiert. Sie weist darauf hin, dass dies eigentlich nicht ihre Aufgabe sei, da sie in der Sitzung lediglich als Gast anwesend sei. Bekannt seien ihr Belastungszeiten, an denen sich Träger der Schülerbeförderung orientieren sollten. Eine ausdrückliche schulgesetzliche Regelung zu Wartezeiten könne sie jedoch nicht benennen.

EKR Schermuly macht daraufhin einen Vorschlag zur Einordnung. Er erklärt, die in der Schülerbeförderungssatzung geregelten Wartezeiten müssten möglicherweise begrifflich noch anders gefasst werden. Man werde hierzu später bei § 5 noch ausführlicher kommen. Für den vorliegenden Abschnitt sei lediglich klarzustellen, dass mit den Fahr- und Wartezeiten in der alten Satzung nicht diejenigen Wartezeiten gemeint gewesen seien, die nun in § 5 gesondert aufgeschlüsselt würden. Gemeint gewesen seien vielmehr Wartezeiten beim Umsteigen, etwa wenn auf einen Anschlussbus gewartet werden müsse. Der Weg selbst bleibe derselbe; in der neuen Fassung werde dies nun lediglich als Fahrzeit von der Haustür bis zur Schuleingangstür bezeichnet, ergänzt um die ausdrückliche Einbeziehung des Fußweges. Die Wartezeiten, die nun verstärkt thematisiert würden, beträfen dagegen einen anderen Regelungszusammenhang und würden später noch behandelt.

Herr Simon ergänzt, dass in der Arbeitsgruppe auch eine rechtliche Betrachtung durch Frau Herbst erfolgt sei. Dabei sei deutlich gemacht worden, dass die Wegstrecken zur Haltestelle früher nicht in die 60- beziehungsweise 90-Minuten-Grenzen einbezogen worden seien. Im Zuge der rechtlichen Prüfung sei jedoch klargestellt worden, dass diese Wege Teil der Beförderung seien. Dies sei nun übernommen worden. In der Konsequenz bedeute dies für die Planung sogar eine strengere Betrachtung, weil die Wege zur Haltestelle nun in die maßgeblichen Zeiten einbezogen würden. Dies sei daher aus Sicht der Verwaltung eher eine verschärfende Regelung.

Frau Steffen weist darauf hin, dass eine Stellungnahme der Rechtsabteilung zu der Synopse vorliege. Darin werde unter anderem in Bezug auf § 14 auf die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler abgestellt. In dem Kommentar werde als Richtwert eine Wegzeit von 45 Minuten genannt, wobei diese nach Auffassung der Rechtsabteilung Wartezeiten vor und nach der Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels einschließe. Daraus folge aus ihrer Sicht, dass auch Wartezeiten nach der Ankunft in der Schule mit umfasst sein könnten. Dies sei die Information, die ihrer Schule vorliege.

KTA Schwidder erklärt, dass sich für ihn daraus die Frage ergebe, ob die Kreisverwaltung und die LSE die entsprechenden juristischen Stellen der Landesschulbehörde bei der Erarbeitung der Satzung eingebunden hätten.

EKR Schermuly antwortet, dass man sich auf die gängige Rechtsprechung, insbesondere auf Entscheidungen des Obergerichtes Lüneburg sowie auf einschlägige Kommentierungen gestützt habe. Diese seien nach seiner Darstellung eindeutig in der Auslegung der maßgeblichen Zeiten. Er verweist darauf, dass das OVG Lüneburg im Jahr 2019 entschieden habe, dass bei der Berechnung der Schulwegzeit neben der reinen Wegezeit Wartezeiten im Schulgebäude vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende nicht zu berücksichtigen seien. Die genannten 45 Minuten seien häufig als Richtwert genannt worden, stellten jedoch keine starre objektive Obergrenze dar. Vielmehr komme es nach der Rechtsprechung stets auf die konkreten Umstände des Einzelfalls an. Die 60 Minuten, die in der Satzung vorgesehen seien, halte die Verwaltung für rechtlich tragfähig. In diese 60 Minuten seien nur Wegezeiten einzubeziehen, nicht jedoch Wartezeiten vor oder nach dem Unterricht. Daran habe sich die Verwaltung orientiert. Die weiteren Wartezeiten im Schulgebäude oder nach der Schule könnten später bei § 5 noch gesondert diskutiert werden.

KTA Schwidder erklärt, damit sei die Rechtsauffassung der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Zugleich halte er fest, dass es offenbar keine unmittelbare Rückkopplung mit der Landesschulbehörde zu dieser konkreten Frage gegeben habe. Er verweist darauf, dass Frau Steffen als Schulleiterin eine solche Rückmeldung eingeholt habe, während Frau Daumann bereits deutlich gemacht habe, dass dies nicht ihr unmittelbarer fachlicher Zuständigkeitsbereich sei und insoweit eher eine juristische Stelle der Schulbehörde zuständig wäre. Dies sei für den Kreistag wichtig zu wissen, weil es im weiteren Beschlussverfahren möglicherweise noch Nachfragen oder zusätzlichen Klärungsbedarf geben könne. Dies solle entsprechend zu Protokoll genommen werden.

Anschließend fragt **KTA Schwidder**, ob es zu den Zeilen 26 bis 28 weitere Nachfragen, Anmerkungen oder Meinungsäußerungen gebe.

Frau Bade erklärt, sie schlägt vor, hierzu nochmals eine Rückkopplung mit der Landesschulbehörde beziehungsweise deren Rechtsabteilung vorzunehmen. Sie wolle diese Frage vor der Beschlussfassung im Kreistag geklärt wissen. Aus ihrer Sicht sei dies entscheidend, da sie einzelne der vorgesehenen Regelungen für unzumutbar halte. Deshalb bitte sie die Verwaltung, diese Frage rechtssicher vorab klären zu lassen und die Rückmeldung der Landesschulbehörde rechtzeitig an die Mitglieder weiterzugeben, damit diese noch ausreichende Zeit hätten, sich damit zu befassen.

Herr Fathmann erklärt, ihn interessiere der Begriff der Rechtssicherheit. Er fragt, wie Rechtssicherheit in diesem Zusammenhang interpretiert werde. Es gebe ein Urteil eines Verwaltungsgerichts sowie ein Schreiben der Schulbehörde an Frau Steffen, die unterschiedlich interpretiert würden. Er fragt, wer in einer solchen Situation über die rechtssichere Auslegung entscheide und wie dies praktisch erfolgen solle.

KTA Schwidder erklärt, die Frage sei verstanden worden. Er führt aus, dass der Appell von Frau Bade grundsätzlich auch in seinem Sinne sei. Erfahrungsgemäß würden sich Eltern häufig an die Landesschulbehörde wenden. Es könne problematisch werden, wenn eine Satzung in Kraft trete und anschließend Hinweise der Landesschulbehörde erfolgten, dass einzelne Regelungen rechtlich anders zu bewerten seien. In einem solchen Fall könne es zu Konflikten zwischen der Satzung des Landkreises und der Einschätzung der Landesschulbehörde kommen, was möglicherweise auch zu gerichtlichen Verfahren führen könne. Daher halte er es für sinnvoll zu prüfen, ob vor der endgültigen Entscheidung des Kreistages noch eine Abstimmung oder Klärung erfolgen könne.

Anschließend erteilt er KTA Carmienke das Wort.

KTA Carmienke erklärt, er wolle niemandem zu Nahe treten, weist jedoch darauf hin, dass die Landes-schulbehörde nicht die alleinige maßgebliche Instanz sei. Es gebe zu bestimmten Fragen unterschiedliche Rechtsauffassungen. Auch Gerichte, etwa das Oberverwaltungsgericht, könnten eine andere rechtliche Bewertung vertreten als die Landesschulbehörde. Eine Rückkopplung im Vorfeld hätte zwar erfolgen können, dennoch müsse man auch die vorliegende Beschlussvorlage betrachten.

Er führt aus, dass in der Beschlussvorlage vorgesehen sei, dass der Kreistag die überarbeitete Fassung der Schülerbeförderungssatzung beschließe. Gleichzeitig solle die Verwaltung beauftragt werden, ein Arbeitspapier zu erarbeiten, in dem unbestimmte Begriffe der Satzung, etwa gefährlicher Schulweg, Zumutbarkeit oder objektive Kriterien, näher ausgelegt würden. Dieses Arbeitspapier sei zwar nicht Bestandteil der Satzung, solle jedoch gemeinsam mit der Politik erarbeitet und diskutiert werden.

Nach seiner Auffassung könnten viele der aktuell diskutierten Fragen im Anschluss an den Beschluss der Satzung in diesem Rahmen weiter behandelt werden. Die Satzung sei bewusst relativ offen formuliert, so dass eine spätere Konkretisierung möglich sei. In diesen weiteren Beratungen könnten auch Eltern und Schülerinnen und Schüler einbezogen werden.

KTA Carmienke betont, dass es kaum möglich sei, eine Satzung zu formulieren, die alle Einzelfälle vollständig berücksichtige und mit der alle Beteiligten gleichermaßen zufrieden seien. Aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen werde es immer Einzelfälle geben. Ziel müsse daher eine Regelung sein, die im Allgemeinen für die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler praktikable Lösungen biete.

Er führt weiter aus, dass für besondere Einzelfälle weiterhin rechtliche Möglichkeiten bestünden. Wenn Betroffene eine Entscheidung für unzutreffend hielten, könnten sie den Rechtsweg beschreiten, sodass eine gerichtliche Klärung möglich sei.

Abschließend erklärt er, dass die vorliegende Beschlussvorlage seiner Ansicht nach ausreichend Spielraum lasse. Sie enthalte keine endgültige Festlegung aller Details, sondern eröffne weiterhin Möglichkeiten für Anpassungen und Konkretisierungen. Deshalb halte er es grundsätzlich für möglich, die Satzung in dieser Form zu beschließen.

KTA Kretschmer erklärt, sie habe Herrn Schermuly zuvor so verstanden, dass dieser bereits eine rechtliche Einschätzung abgegeben habe. Daher sei sie etwas befremdet darüber, dass anschließend noch auf weitere mögliche rechtliche Stellungnahmen verwiesen werde.

Frau Daumann (RLSB) entgegnet, sie möchte betonen, dass es hier nicht um Autoritäten gehe. Aufgabe des Regionalen Landesamtes sei es, den Träger der Schülerbeförderung darauf hinzuweisen, wenn eine Regelung von der Rechtsauffassung des RLSB abweiche. Im vorliegenden Fall sehe sie jedoch keinen Anlass für einen solchen Hinweis.

KTA Schwidder hält fest, seine Anmerkung beruhe auf langjährigen Erfahrungen im schulpolitischen Bereich. Eltern würden sich häufig an das Regionale Landesamt wenden. Sollte eine Satzung beschlossen werden, die dort anders bewertet werde, könne dies zu Nachfragen oder auch Klagen führen und damit zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen. Sein Hinweis habe daher darauf gezielt, mögliche Rückkopplungen frühzeitig zu prüfen, um spätere Probleme zu vermeiden.

KTA Kretschmer bitte daraufhin um eine Einschätzung von EKR Schermuly.

EKR Schermuly erklärt, es gebe beim Regionalen Landesamt zwar juristische Beratung, diese habe man jedoch nicht in Anspruch genommen. Zuständig für die Ausgestaltung der Schülerbeförderungssatzung sei jedoch allein der Landkreis als Träger der Schülerbeförderung. Dies sei im Gesetz eindeutig geregelt. Das Regionale Landesamt sei hierfür nicht zuständig. Eine Rücksprache hätte man zwar führen können, man habe darauf jedoch verzichtet, da man die einschlägige Rechtsprechung für eindeutig halte. Die Verantwortung für die Satzung liege daher beim Landkreis sowie bei Verwaltung und Politik.

KTA Schwidder erwidert, es geht ihm und KTA Bade nicht um die Frage der Legitimität, sondern um das Vermeiden möglicher Probleme aus der Praxis. Er hält fest, dass die unterschiedlichen Aspekte ausreichend diskutiert worden seien.

Anschließend frage KTA Schwidder, ob es zu Zeile 27 und 28 weitere Anmerkungen gebe. Wortmeldungen gibt es nicht.

Zu Zeile 29 stelle KTA Schwidder fest, diese ergänze den übrigen Regelungsbereich. Auch hierzu gebe es keine Wortmeldungen.

Zu Zeile 30 erläutere KTA Schwidder, dass die Regelung inhaltlich übernommen, jedoch sprachlich verschlankt worden sei.

Zu Zeile 31 erkundigt sich KTA Schwidder nach weiterem Erläuterungsbedarf seitens der Verwaltung. Es wird mitgeteilt, die Formulierung solle eine Klarstellung darstellen. Nachfragen aus dem Ausschuss gebe es nicht.

Anschließend rufe KTA Schwidder Zeile 32 auf.

KTA Bade erklärt, die Formulierung „sollten möglichst vermieden werden“ sei sehr auslegungsfähig. Aus ihrer Sicht kann man auf eine solche Formulierung verzichten oder sie klarer fassen.

KTA Schwidder entgegnet, angesichts der öffentlichen Diskussion über die Schülerbeförderung könne es ein ungünstiges Signal sein, diese Passage zu streichen. Gerade weil entsprechende Inhalte bereits in Chatgruppen diskutiert würden, könne eine Streichung zu weiteren Irritationen führen.

KTA Bade erwidert, sie würde die Regelung eher verschärfen und festlegen, dass im Primarbereich grundsätzlich keine Umstiege erfolgen dürften.

EKR Schermuly erklärt, der Hintergrund der Formulierung sei, zusätzliche Sonderbeförderungen, etwa durch Taxen, möglichst zu vermeiden. Es gebe im Landkreis Schulen in geografisch besonderen Lagen, beispielsweise in Hitzacker. Wenn ein Kind etwa aus Schnackenburg eine solche Schule besuche, könne es erforderlich sein, zunächst mit einem Taxi zu einer Haltestelle gebracht zu werden, um dort in den regulären Bus umzusteigen. Auf diese Weise könnten die Beförderungszeiten eingehalten werden, ohne zusätzliche Taxi-Fahrten organisieren zu müssen. Die Formulierung soll daher einen gewissen Handlungsspielraum eröffnen.

KTA Bade erklärt, insbesondere im Grundschulbereich sehe sie Umstiege kritisch.

Frau Frahm (LSE) ergänzt, für den Primarbereich seien Umstiege grundsätzlich nicht vorgesehen, wenn Schülerinnen und Schüler innerhalb der Schulbezirke befördert würden. Umstiege würden nur erforderlich, wenn sehr lange Wege zurückgelegt werden müssten. Als Beispiel nenne sie die Freie Schule in Hitzacker. Wenn Grundschüler aus dem gesamten Landkreis dorthin gebracht werden müssten, könne eine Beförderung ohne Umstiege häufig nicht über die regulären Linien erfolgen. Zudem komme es vor, dass Schülerinnen und Schüler unterjährig die Schule wechselten. Ohne die Möglichkeit von Umstiegen sei eine flexible Planung der Schülerbeförderung in solchen Fällen kaum möglich.

EKR Schermuly erklärt, man könne prüfen, ob der betreffende Passus juristisch klarer formuliert werden könne. Denkbar sei eine Ergänzung, die verdeutliche, dass Ausnahmen dann zulässig seien, wenn die vorgesehenen Beförderungszeiten im regulären öffentlichen Personennahverkehr ohne Umstieg nicht eingehalten werden könnten.

KTA Bade erklärt, eine solche Klarstellung halte sie für akzeptabel.

KTA Carmienke fragt, wie viele Schülerinnen und Schüler von solchen extrem langen Fahrzeiten betroffen seien.

Frau Frahm (LSE) erklärt, dies sei von Schuljahr zu Schuljahr unterschiedlich. Es handele sich jedoch nur um einzelne Fälle und nicht um eine große Anzahl von Schülerinnen und Schülern.

EKR Schermuly ergänzt, dass hierzu regelmäßig eine Liste im nichtöffentlichen Teil des Kreisausschusses vorgelegt werde. Diese enthalte die betreffenden Fälle. Dabei werde regelmäßig auch die Frage des Datenschutzes diskutiert, die inzwischen geklärt worden sei. In der Regel seien es die dort aufgeführten Kinder, die von solchen besonderen Situationen betroffen seien.

KTA Schwidder ergänzt, dass in der Arbeitsgruppe dargestellt worden sei, dass solche Fälle häufig durch besondere familiäre Konstellationen entstünden, etwa bei Umzügen nach Trennungen, wenn Kinder weiterhin ihre bisherige Grundschule besuchen sollten. In solchen Fällen könne es erforderlich sein, einen Teil der Strecke mit einem Taxi und den restlichen Weg mit dem Bus zurückzulegen, um die maximalen Beförderungszeiten einzuhalten. Dabei seien auch Fragen der Schulaufsicht relevant, beispielsweise wenn ein Taxi ein Kind deutlich früher an einer Haltestelle absetze und es dort auf den Bus warten müsse.

KTA Haase-Mühlner erkundigt sich, ob die im Kreisausschuss angesprochene Liste der betroffenen Schülerinnen und Schüler inzwischen überprüft worden sei.

EKR Schermuly erklärt, genau diese Prüfung finde derzeit statt. Man prüfe im Rahmen der Schülerbeförderung, ob durch andere Gestaltungsmöglichkeiten Lösungen gefunden werden könnten.

KTA Haase-Mühlner merkt an, dies halte er für sehr wichtig.

KTA Schwidder fragt anschließend, ob es zu Zeile 32 weitere Anmerkungen gebe. Wortmeldungen gebe es nicht.

Zu Zeile 33 stellt KTA Schwidder fest, dass keine Fragen bestünden.

Auch zu Zeile 34 gebe es keine Wortmeldungen; die Regelung entspreche inhaltlich der bisherigen Fassung. Zu Zeile 35 erläutert **Herr Simon**, dass die Wege zu den Haltestellen künftig ausdrücklich in die Berechnung der maximalen Beförderungszeiten von 60 beziehungsweise 90 Minuten einbezogen würden. Damit wird klargestellt, wie diese Wege bei der Planung der Schülerbeförderung berücksichtigt würden.

KTA Schwidder ruft anschließend § 4, Zeile 37 auf und fragt, ob hier inhaltliche Änderungen vorgenommen worden seien.

EKR Schermuly erläutert, in § 4 sei ergänzend klargestellt worden, dass eine bestimmte Art der Beförderung oder auch eine Begleitperson festgelegt werden könne. Diese Ergänzung diene der Klarstellung der gesetzlichen Regelung. Der grundsätzliche Anspruch auf Beförderung bleibe bestehen.

Zu Zeile 38 stellt **KTA Schwidder** fest, dass die Regelung inhaltlich unverändert geblieben, jedoch sprachlich vereinfacht worden sei. Nachfragen aus dem Ausschuss gebe es nicht.

Anschließend leitet KTA Schwidder zu § 5, Zeile 40 über und verweist auf die Zeilen 40 bis 43, die inhaltlich zusammengehörten. Er bitte Herrn Simon, die Grundlage der dort vorgesehenen Zeitregelungen näher zu erläutern.

Herr Simon erklärt, dass es bereits bislang möglich gewesen sei, dass Schülerinnen und Schüler früher an der Schule ankämen oder erst später nach Hause befördert würden. Diese Praxis sei daher nichts Neues. Nach seinem Kenntnisstand entsprächen die derzeitigen Zeiten den bereits bestehenden Abläufen und seien nach rechtlicher Auffassung auch zulässig. Mit der neuen Satzung solle dieser Rahmen nun ausdrücklich festgehalten werden. Ziel sei es nicht, neue Zeiträume zu schaffen, sondern die bestehenden Regelungen klar zu definieren und einen verbindlichen Rahmen festzulegen.

KTA Schwidder hält fest, dass dies entsprechend zu berücksichtigen sei, und erteilt Frau Weingarten das Wort.

Frau Weingarten weist darauf hin, dass sich daraus das Problem ergeben könne, dass Schülerinnen und Schüler früher an der Schule ankämen, bevor diese überhaupt geöffnet sei.

KTA Schwidder fragt daraufhin, ob die von Herrn Simon genannten Erfahrungswerte tatsächlich für alle Schulen gälten, auch für Grundschulen. Ihm sei aus verschiedenen Gesprächen bekannt geworden, dass insbesondere im Grundschulbereich teilweise andere Situationen bestünden. Da Grundschulen nicht in der Zuständigkeit des Landkreises, sondern der Samtgemeinden lägen, stelle sich die Frage, ob die vorgesehenen Wartezeiten mit den weiterführenden Schulen des Landkreises sowie mit den Grundschulen abgestimmt worden seien.

Herr Simon entgegnet, es gehe nicht darum, neue Wartezeiten einzuführen. Vielmehr soll die Satzung einen rechtlichen Rahmen schaffen, der festlege, welche Zeiten bei der Schülerbeförderung grundsätzlich möglich seien. Für genauere Erläuterungen zu den praktischen Zeitregelungen könne Frau Frahm ergänzende Ausführungen machen.

Frau Frahm (LSE) teilt mit, dass sich die Arbeitsgruppe intensiv mit den rechtlichen Grundlagen befasst habe, insbesondere mit dem Niedersächsischen Schulgesetz sowie einer entsprechenden Kommentierung. Darin seien auch die Zeiträume von 30 beziehungsweise 45 Minuten beschrieben, an denen man sich orientiert habe. Diese Werte seien daher bewusst in die Überlegungen eingeflossen. Sie betone jedoch, dass dies nicht bedeute, dass die LSE diese Zeiten vollständig ausschöpfen wolle. Bereits jetzt gebe es an einigen Schulen – insbesondere morgens im Grundschulbereich – Wartezeiten von bis zu 30 Minuten. Diese Praxis sei daher nicht neu.

Sie führt weiter aus, dass eine gewisse Wartezeit notwendig sei, um mehrere Schulen mit denselben Fahrzeugen bedienen zu können. Es sei organisatorisch nicht möglich, für jede Schule einen eigenen Bus einzusetzen. Vielmehr würden mehrere Schulen in verschiedenen Orten miteinander verknüpft, wodurch auch die unterschiedlichen Schulanfangszeiten entstünden. Ziel sei es dennoch, Wartezeiten möglichst gering zu halten. Dabei müsse jedoch berücksichtigt werden, dass sowohl Fahrzeuge als auch Fahrpersonal nur begrenzt zur Verfügung stünden.

Frau Frahm ergänzt, dass man sich insbesondere die Nachmittagszeiten genau angesehen habe. Dabei habe man für jede Schule geprüft, wann der jeweils letzte Bus abfahre. Diese Informationen seien auch den

Unterlagen beigelegt gewesen. Beispielsweise betrage die Wartezeit an der Grundschule Zernien mittags etwa acht Minuten und am Nachmittag etwa zehn Minuten. Einzelne längere Wartezeiten träten vor allem an zentralen Umsteigepunkten wie den ZOB in Lüchow und Dannenberg auf. Dort müssten teilweise Busse aus Clenze oder Hitzacker abgewartet werden, um die Schülerinnen und Schüler anschließend weiter in die Fläche zu verteilen. Gerade an diesen Schnittstellen entstünden deshalb längere Wartezeiten. Diese ließen sich nur vermeiden, wenn Anfangs- und Endzeiten der Schulen stärker aufeinander abgestimmt würden. Die vorgesehenen Karenzzeiten seien daher notwendig, um in der Planung flexibel reagieren zu können.

KTA Schwidder erteilt anschließend Frau Prigge das Wort.

Frau Prigge erklärt, dass die Schulanfangs- und Endzeiten der weiterführenden Schulen erst vor einigen Jahren auf Wunsch des Landkreises und der LSE miteinander abgestimmt worden seien. Dazu hätten Schulleitungen sowie teilweise auch Personalvertretungen gemeinsam beraten und Kompromisse gefunden. In der aktuellen Situation habe eine solche Abstimmungsrunde jedoch nicht erneut stattgefunden. Zudem entsprächen die in den Unterlagen aufgeführten Zeiten teilweise nicht der tatsächlichen Praxis. Zwar sei auf dem Papier vorgesehen, dass der letzte Bus beispielsweise 17 Minuten nach Unterrichtsende fahre, tatsächlich betrage die Wartezeit in der Praxis häufig 30 bis 35 Minuten.

Sie führt weiter aus, dass eine maximale Wartezeit von 60 Minuten nach Unterrichtsende im Sekundarbereich I dazu führen könne, dass Schülerinnen und Schüler mit Unterrichtsschluss um 13 Uhr unter Umständen erst gegen 15:30 Uhr zu Hause seien. Bei Ganztagschulen mit Unterrichtsende um 15:30 Uhr könne sich die Heimkehr sogar auf etwa 18 Uhr verschieben. Zwar betreffe dies nicht die gesamte Schule, jedoch bereits einzelne Schülerinnen und Schüler aus entfernteren Orten wie etwa Gatow oder Hitzacker. Diese Schülerinnen und Schüler müssten in der Schule beaufsichtigt werden, was zusätzliche Lehrerarbeitszeit binde. Da sich Fahrpläne jährlich änderten, sei dies für die Schulen nur schwer planbar und wirke sich auch auf Unterrichts- und Konferenzzeiten aus. Insgesamt entstehe dadurch ein erheblicher organisatorischer Aufwand.

KTA Kretschmer erkundigt sich anschließend, ob es derzeit tatsächlich vorkomme, dass Schülerinnen und Schüler morgens an der Schule einträfen, bevor diese geöffnet sei, und ob es sich dabei um eine wiederkehrende Situation handle.

Aus der Runde werde bestätigt, dass solche Fälle tatsächlich vorkämen.

KTA Carmienieke erinnert daran, dass die Diskussion über abgestimmte Schulanfangs- und Endzeiten bereits früher geführt worden sei. Damals habe es entsprechende Vorschläge gegeben, die jedoch nur an zwei Standorten umgesetzt worden seien, nach seiner Kenntnis in Clenze und Hitzacker. An den Standorten Dannenberg und Lüchow seien diese Anpassungen dagegen nicht realisiert worden. Er werbe dafür, diese Diskussion erneut aufzugreifen, da eine bessere Abstimmung der Zeiten auch viele Probleme bei den Fahrzeiten lösen könne.

Er betont zugleich, dass es im Landkreis aufgrund der strukturellen Gegebenheiten nicht möglich sei, für jede einzelne Situation eine perfekte Lösung zu finden. Weder Politik noch Verwaltung könnten sämtliche Wünsche vollständig erfüllen. Man müsse daher auch akzeptieren, dass einzelne Fälle nicht ideal gelöst werden könnten. Aus seiner Sicht ändere die neue Satzung im Kern nichts an der bisherigen Praxis, sondern formuliere lediglich klarer, was bereits umgesetzt werde. Er plädiert deshalb für eine sachliche und realistische Betrachtung.

KTA Schwidder entgegnet, dass sich in den Diskussionen im Schulausschuss und im Ausschuss für Klima- und Mobilität teilweise unterschiedliche Perspektiven zeigten. Er erinnert daran, dass bereits früher vorgeschlagen worden sei, eine gemeinsame Sitzung beider Ausschüsse durchzuführen, um die unterschiedlichen Sichtweisen zusammenzuführen. Die Diskussionen im Schulausschuss seien häufig stärker durch die praktischen Erfahrungen der Schulen, Eltern sowie Schülerinnen und Schüler geprägt.

Er weist außerdem darauf hin, dass die bisherige Satzung seit rund 24 Jahren Bestand gehabt habe. Mit einer neuen Satzung entstehe eine langfristige Grundlage, die auch von zukünftigen Verwaltungen angewendet werde. Zwar gehe er davon aus, dass die aktuelle Verwaltung bemüht sei, Lösungen im Sinne der Schülerinnen und Schüler zu finden. Dennoch müsse bedacht werden, dass zukünftige Verwaltungsleitungen möglicherweise stärker auf Einsparungen achten könnten und die vorhandenen Spielräume entsprechend nutzen würden. Erfahrungen wie bei der Einführung des Projekts „CleverMove“ hätten gezeigt, dass Veränderungen im Schulbusverkehr zu zahlreichen Beschwerden aus der Bevölkerung führen könnten. Diese Erfahrungen sollten daher bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

KTA Kretschmer entgegnet, dass auch zukünftige Verwaltungen an politische Entscheidungen gebunden seien. Wenn politische Mehrheiten mit einer Umsetzung nicht einverstanden seien, könne der Kreistag entsprechende Änderungen beschließen. Auch zukünftige Verwaltungsleitungen seien somit an die politischen Vorgaben des Kreistages gebunden.

KTA Carmienieke erklärt, auch die Bürgerinnen und Bürger hätten das Recht, sich bei Unzufriedenheit an die Politik zu wenden. Dann könne über Probleme erneut beraten werden. Die zuvor geäußerte Sorge, eine

künftige Verwaltungsleitung könne die Satzung eigenständig in problematischer Weise auslegen, halte er für unrealistisch. Er betone, dass in den Beschlussvorlagen ausdrücklich vorgesehen sei, Politik, Eltern, Schülerinnen und Schüler in die weitere Ausgestaltung einzubeziehen. Daher sehe er keine Gefahr, dass hier etwas beschlossen werde, das später einseitig oder falsch ausgelegt werde. Aus seiner Sicht schaffe die Satzung vor allem eine zeitgemäße und rechtssichere Grundlage, während die weitere konkrete Ausgestaltung anschließend gemeinsam beraten werden könne. Er werbe daher dafür, die Vorlage zu beschließen.

KTA Bade erwidert, sie wolle die Diskussion aus einer anderen Perspektive führen. Sie verweist auf wissenschaftliche Erkenntnisse, wonach lange Schulwege bei Kindern zu Konzentrationsproblemen, Gereiztheit und gesundheitlicher Unzufriedenheit führten. Schon heute kämen manche Kinder belastet in der Schule an. Auch wenn die vorgesehenen Zeiten nur als Rahmen gedacht seien, bestehe aus ihrer Sicht die Gefahr, dass später argumentiert werde, die Politik habe dies so beschlossen und die Verwaltung müsse es nun umsetzen. Deshalb könne sie der Vorlage in dieser Form nicht zustimmen. Für sie bedeute dies eine Verschlechterung der Lebensrealität von Familien, eine zusätzliche Belastung für Kinder, Eltern und Schulen sowie die Gefahr, dass noch mehr Elterntaxis entstünden.

KTA Carmienke betont, man werde es nicht schaffen, alle Wünsche aller Eltern vollständig zu erfüllen. Eltern trügen ebenfalls Verantwortung, auch bei der Wahl des Schulstandortes. Wenn Eltern sich bewusst für eine weiter entfernte Schule entschieden, gehöre auch die längere Fahrtzeit zur Konsequenz dieser Entscheidung. Aus seiner Sicht handele es sich bei den besonders problematischen Fällen um Einzelfälle, während die große Mehrheit der Schülerinnen und Schüler im bestehenden System zu vertretbaren Zeiten befördert werde. Er plädiere deshalb dafür, die Satzung an den Bedürfnissen der Mehrheit auszurichten und zugleich anzuerkennen, dass Einzelfälle nicht immer vollständig zufriedenstellend gelöst werden könnten.

KTA Schwidder weist darauf hin, er wolle für den Schulausschuss festhalten, dass es sich nicht nur um einzelne Randfälle handle. Es gebe durchaus größere Schülergruppen und Elternschaften, die sich bewusst für andere Schulstandorte entschieden. Zudem habe die Erfahrung mit „CleverMove“ gezeigt, dass Änderungen im Schulbusverkehr zu einer großen Zahl von Beschwerden geführt hätten und damit eben kein bloßes Randphänomen vorgelegen habe. Er weise außerdem darauf hin, dass eine Satzung nach ihrem Beschluss langfristig gelte und als Rechtsgrundlage für Verwaltungshandeln diene. Damit wirke sie nicht nur für die gegenwärtige Verwaltung, sondern auch für zukünftige Verwaltungsleitungen fort. Wenn die Satzung große Spielräume eröffne, könnten diese später auch stärker ausgeschöpft werden, ohne dass es jeweils einer neuen politischen Einzelentscheidung bedürfe.

EKR Schermuly erklärt, man habe gemeinsam mit Frau Frahm zwei mögliche Anpassungen des Paragraphen geprüft. Zum einen könne eine zulässige kumulierte Gesamtwarezeit vor und nach dem Unterricht eingeführt werden. Zum anderen könne ausdrücklich festgelegt werden, dass die von den Schulen gemeldeten Anfangs- und Endzeiten die verbindliche Grundlage für die Planung der Schülerbeförderung seien. Damit solle ausgeschlossen werden, dass die zulässigen Wartezeiten genutzt würden, um von den gemeldeten Unterrichtszeiten systematisch nach unten oder oben abzuweichen. Gleichzeitig brauche die Verwaltung aber weiterhin einen gewissen Spielraum, um an zentralen Punkten wie den ZOB Umsteige- und Wartezeiten organisieren zu können. Er halte diese Ergänzungen für einen möglichen Weg für einen tragfähigen Kompromiss.

Frau Prigge merkt an, eine kumulierte Wartezeit löse das Problem nur teilweise. Wenn Schulen erst 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn geöffnet würden, sei erst ab diesem Zeitpunkt eine Aufsicht gewährleistet. Eine bloße Kumulation von Wartezeiten helfe dann nicht, wenn Kinder schon vorher an der Schule einträfen.

EKR Schermuly erläutert, genau deshalb solle der Passus zu den von den Schulen gemeldeten Anfangs- und Endzeiten aufgenommen werden. Wenn eine Schule beispielsweise einen Unterrichtsbeginn um 7:45 Uhr melde, dürfe die LSE diese Zeit nicht einfach mit Verweis auf zulässige Wartezeiten auf 7:15 Uhr vorverlegen. Die gemeldeten Zeiten sollten vielmehr verbindliche Planungsgrundlage sein. Zugleich brauche man aber einen gewissen Spielraum, um die Schülerbeförderung unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten organisieren zu können. Das könne bedeuten, dass einzelne Kinder etwa 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn ankämen, damit mit demselben Bus noch weitere Schulen bedient werden könnten.

Frau Daumann (RLSB) erklärt, den Vorschlag, die von den Schulen gemeldeten Anfangs- und Endzeiten ausdrücklich als Grundlage der Planung in die Satzung aufzunehmen, halte sie für sinnvoll. Darauf könnten sich die Schulen dann verlässlich stützen. Zugleich mache sie deutlich, dass die Schulöffnungszeit rechtlich nicht automatisch mit der Ankunft der Schülerinnen und Schüler verknüpft sei. Die Schule müsse nicht ab jeder Ankunftszeit geöffnet sein, sondern nur in dem rechtlich geforderten Umfang eine Aufsicht vor Unterrichtsbeginn gewährleisten. Das eigentliche Problem liege daher weniger in der Satzung selbst als in der Frage, wie früh Kinder tatsächlich ankämen.

EKR Schermuly ergänzt, der geschilderte Extremfall sei selbstverständlich nicht gewollt. Die Regelungen sollten nur einen Rahmen setzen, nicht aber zu unzumutbaren Situationen führen. Wenn sich in der Praxis

Fälle ergäben, in denen Kinder im Winter längere Zeit vor verschlossenem Schultor warten müssten, werde man diese Rückmeldungen aufnehmen und im Einzelfall nach Lösungen suchen. Die Satzung solle gerade nicht bedeuten, dass Eltern oder Kinder mit solchen Situationen allein gelassen würden. Sie setze lediglich einen Rahmen, innerhalb dessen in problematischen Einzelfällen weiterhin nach praktikablen Lösungen gesucht werden könne.

KTA Carmienke bittet darum, die vorgeschlagene Formulierung noch einmal vorzutragen.

EKR Schermuly erwidert, dass eine konkrete Formulierung noch nicht schriftlich vorliege. Er erläutere, man habe die Überlegung, in Absatz 2 festzuhalten, dass die von den Schulen gemeldeten Anfangs- und Endzeiten die verbindliche Grundlage für die Planung der Schülerbeförderung darstellen. Die bisherige Regelung zur zulässigen Wartezeit würde dann entsprechend in einen folgenden Absatz verschoben. Damit solle klar gestellt werden, dass sich die Planung der Schülerbeförderung grundsätzlich an den von den Schulen mitgeteilten Unterrichtszeiten orientiere.

Herr Fathmann fragt, ob mit den Schulen auch Gespräche darüber geführt würden, ob Unterrichtszeiten gegebenenfalls um eine Viertelstunde vor- oder zurückverlegt werden könnten, um die Organisation des Busverkehrs zu erleichtern.

Frau Frahm (LSE) erklärt, solche Gespräche seien bereits geführt worden. Insbesondere im Jahr 2023 habe es intensive Abstimmungen mit den Schulleitungen gegeben, zu denen teilweise auch Elternvertretungen eingeladen gewesen seien. Die LSE habe Vorschläge unterbreitet, über die auch im Schulausschuss berichtet worden sei. In Hitzacker sowie in Clenze habe man eine Harmonisierung der Zeiten erreichen können. In Clenze sei beispielsweise ein abweichendes Schulende am Freitag abgeschafft worden, weil es zeitlich nicht zu den übrigen Schulendzeiten gepasst habe. Weitere Vorschläge seien bislang jedoch nicht umgesetzt worden, da es an einzelnen Standorten noch keine Zustimmung gegeben habe.

KTA Schwidder fasst zusammen, dass entsprechende Gespräche geführt worden seien und an einigen Standorten, insbesondere in Hitzacker und Clenze, auch Ergebnisse erzielt worden seien, während an anderen Standorten bislang keine Änderungen erfolgt seien.

Im Anschluss erklärt **KTA Schwidder**, er hat im Vorfeld einen Antrag zur Behandlung im Kreisschulausschuss eingebracht. Darin habe er vorgeschlagen, im Einzelfall eine Begrenzung der aufsummierten Wege- und Wartezeiten auf die bisherigen Richtwerte, 60 Minuten je Strecke im Primarbereich sowie 90 Minuten im Sekundarbereich, festzulegen. Angesichts der von EKR Schermuly vorgestellten möglichen Neuformulierung stellt er diesen Antrag zunächst zurück. Sollte die Neuformulierung jedoch nicht zu einer aus seiner Sicht ausreichenden Lösung führen, behalte er sich vor, den Antrag im Kreistag erneut einzubringen.

KTA Bade erklärt, sie könne grundsätzlich mit einer Neuformulierung leben. Allerdings halte sie es für notwendig, zusätzlich festzulegen, dass Schülerinnen und Schüler nicht wesentlich früher als kurz vor Unterrichtsbeginn an der Schule ankämen. Sie verweist auf den von Frau Daumann genannten Zeitraum von etwa 15 bis 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn. Es sei nicht sinnvoll, Kinder beispielsweise 40 oder 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn an der Schule abzusetzen, wenn diese noch gar nicht geöffnet sei. Daher müsse aus Gründen des Kindeswohls eine entsprechende Begrenzung in die Regelung aufgenommen werden.

EKR Schermuly schlägt daraufhin vor, eine Regelung aufzunehmen, nach der Schülerinnen und Schüler der Primarstufe höchstens etwa 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn und Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen höchstens etwa 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn an der Schule ankämen.

KTA Kretschmer erkundigt sich bei Frau Frahm, ob eine solche Regelung organisatorisch umsetzbar sei.

Frau Frahm (LSE) erklärt, dass eine Begrenzung auf 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn im Bereich der weiterführenden Schulen kein Problem darstelle, da diese Zeitspanne bereits heute nicht überschritten werde. Ob eine Begrenzung auf 20 Minuten im Primarbereich überall umsetzbar sei, müsse sie jedoch zunächst prüfen.

KTA Schwidder hält fest, dass es sich insoweit um einen Prüfauftrag an die LSE handele. Spätestens bis zur Sitzung des Kreisausschusses beziehungsweise bis zur Kreistagssitzung müsse dazu eine Rückmeldung erfolgen.

KTA Carmienke erklärt, er halte den von KTA Schwidder zuvor angesprochenen Antrag rechtlich für nicht umsetzbar. Positiv sehe er jedoch den Vorschlag von EKR Schermuly. Darüber hinaus rege er an, die Diskussion über Schulanfangs- und Endzeiten grundsätzlich erneut politisch zu führen, da eine bessere Abstimmung dieser Zeiten aus seiner Sicht zu deutlichen Verbesserungen bei den Schülerbeförderungszeiten führen könne.

KTA Schwidder erwidert, er teile die rechtliche Einschätzung zu seinem Antrag nicht. Sollte der Antrag im Kreistag erneut eingebracht werden, werde dort eine juristische Bewertung erfolgen. Hinsichtlich der Schulanfangszeiten erklärt er, dass hierzu bislang kein formeller Antrag vorliege. Sollte ein solcher Antrag gestellt werden, könne sich der Ausschuss damit befassen. Grundsätzlich halte er eine entsprechende Diskussion für sinnvoll, auch unter Einbeziehung der Grundschulen, da diese ebenfalls vom Schülertransport betroffen seien. Da der Schulausschuss für die konkrete Organisation des Schulbusverkehrs jedoch nicht mehr zuständig sei, müssten entsprechende Abstimmungen auch mit den zuständigen Gremien erfolgen.

KTA Schwidder fragt anschließend, ob zu § 5, Zeilen 40 bis 43, weitere Anmerkungen oder Änderungswünsche bestünden. Dies sei nicht der Fall.

Auf Nachfrage von Frau Prigge stellt KTA Schwidder klar, dass der Paragraph zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht endgültig umformuliert worden sei. Die Verwaltung habe verschiedene Prüfaufträge erhalten, darunter die vorgeschlagenen Ergänzungen von **EKR Schermuly** sowie den Hinweis von **KTA Bade** zur Begrenzung der Ankunftszeiten vor Unterrichtsbeginn. Sobald hierzu konkrete Formulierungen vorlägen, sollten diese möglichst zeitnah nicht nur den Mitgliedern des Kreistages, sondern auch den Mitgliedern des Kreisschulausschusses sowie den Schulleitungen zur Verfügung gestellt werden, damit gegebenenfalls noch Rückmeldungen erfolgen könnten.

EKR Schermuly erkundigt sich abschließend nach dem weiteren Vorgehen. Es müsse festgelegt werden, ob der Kreisschulausschuss § 5 in der aktuellen Fassung mit den genannten Prüfaufträgen weiterempfehle oder ob eine Empfehlung nur unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Ergänzungen erfolgen solle. Diese Klarstellung sei notwendig, damit für den Kreisausschuss eindeutig nachvollziehbar sei, welche Empfehlung der Kreisschulausschuss tatsächlich abgegeben habe.

KTA Schwidder erklärt verfahrenstechnisch, sein Vorschlag sei, § 5 zunächst lediglich als behandelt zu betrachten. Hintergrund sei, dass noch keine endgültige Formulierung vorliege und der Ausschuss daher derzeit nicht abschließend beurteilen könne, welche konkrete Regelung nach der Prüfung durch Verwaltung und LSE tatsächlich vorgeschlagen werde. Auf diese Weise habe der Kreisausschuss später noch die Möglichkeit, auf Grundlage der endgültigen Formulierung politisch inhaltlich zu beraten.

Frau Lumpe gibt zu bedenken, dass auch die vorgesehene Wartezeit von bis zu 60 Minuten nach Unterrichtsende nochmals überprüft werden sollte. Sie halte es für problematisch, wenn Schülerinnen und Schüler beispielsweise eine Fahrzeit von 90 Minuten hätten, zusätzlich vor Unterrichtsbeginn warten müssten und nach Unterrichtsende nochmals längere Warte- und Fahrzeiten entstünden. Auch wenn es sich um Ausnahmefälle handeln solle, erscheine eine Wartezeit von 60 Minuten nach Unterrichtsende für Kinder schwer zumutbar.

EKR Schermuly erklärt dazu, dass bei einer strengeren Begrenzung der Wartezeit berücksichtigt werden müsse, dass sich die Planung der Schülerbeförderung an den offiziell gemeldeten Anfangs- und Endzeiten der Schulen orientiere. In der Praxis komme es jedoch vor, dass Unterricht beispielsweise bereits nach der fünften Stunde ende, obwohl diese Zeit nicht als offizielles Unterrichtsende gemeldet worden sei. Würde man die Wartezeit strikt begrenzen, müsste man klar festlegen, dass sich die Berechnung ausschließlich auf die von den Schulen gemeldeten Unterrichtszeiten beziehe. Wenn eine Schule beispielsweise aus organisatorischen Gründen früher Unterrichtsschluss habe, könne dies nicht automatisch zu einer früheren Busverbindung führen, da dies außerhalb der Planung der Schülerbeförderung liege.

Frau Lumpe erwidert, dass dies an ihrer Schule bislang keine Rolle gespielt habe, obwohl dort einzelne Klassen weniger Wochenstunden hätten.

KTA Kretschmer erklärt, sie würde den zuvor von EKR Schermuly vorgeschlagenen Ansatz unterstützen. Dieser habe bereits eine mögliche Formulierung skizziert, die eine Klarstellung bezüglich der gemeldeten Anfangs- und Endzeiten enthalte. Aus ihrer Sicht könne der Ausschuss diese Richtung grundsätzlich empfehlen.

KTA Bade fragt anschließend, ob es seitens der Landesschulbehörde auch Empfehlungen dazu gebe, wie lange Schülerinnen und Schüler nach Unterrichtsende an der Schule verbleiben dürften, insbesondere im Hinblick auf die Belastbarkeit der Kinder.

Frau Daumann (RLSB) erläutert, dass grundsätzlich empfohlen werde, die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen. Nach einem langen Unterrichtstag – der teilweise bereits sehr früh beginne – sollten zusätzliche Wartezeiten nur in einem zumutbaren Rahmen erfolgen. In entsprechenden Kommentierungen würden hierzu Zeiträume genannt, die jedoch gegebenenfalls noch einmal rechtlich geprüft werden müssten. Sie weist außerdem darauf hin, dass die schulische Aufsichtspflicht nach Unterrichtsende nicht unbegrenzt bestehe, sondern lediglich für eine gewisse Nachlaufzeit.

KTA Bade erklärt daraufhin, dass sie vor diesem Hintergrund ebenfalls eine Anpassung der vorgesehenen Regelungen für sinnvoll halte.

Frau Baum weist darauf hin, dass insbesondere die Aufsichtspflicht problematisch werden könne, wenn Schülerinnen und Schüler nach Unterrichtsende längere Zeit auf den Bus warten müssten. Schulen seien in der Regel nur für einen begrenzten Zeitraum verpflichtet, die Aufsicht zu gewährleisten. Wenn danach noch Wartezeiten verblieben, stelle sich die Frage, wer in dieser Zeit Verantwortung trage. Daher halte sie eine Reduzierung oder Anpassung der vorgesehenen Zeiten für sinnvoll. Alternativ könne auch erwogen werden, ganz auf eine feste Minutenangabe zu verzichten und stattdessen allgemein festzuhalten, dass die Schülerbeförderung unter zumutbaren Bedingungen erfolgen müsse. Sie sehe die Gefahr, dass eine einmal festgelegte maximale Wartezeit später regelmäßig ausgeschöpft werde, wenn sie ausdrücklich in der Satzung genannt werde.

KTA Schwidder erklärt anschließend, dass über das weitere Vorgehen am Ende der Beratung entschieden werden solle. Entweder werde § 5 lediglich als behandelt betrachtet und über die übrigen Paragraphen eine Empfehlung ausgesprochen oder es werde über die gesamte Satzung abgestimmt. Er bittet darum, zur nächsten Passage überzugehen und die Zeile 44 aufzurufen.

KTA Bade bittet um Erläuterung des dort verwendeten Begriffs „zumutbar“ und fragt, was darunter konkret zu verstehen sei.

KTA Schwidder fragt ergänzend, ob hierzu bereits rechtliche Definitionen oder Gerichtsurteile vorlägen oder ob dieser Begriff zu den Punkten gehöre, die später noch näher definiert werden sollten.

EKR Schermuly erklärt, dass der Begriff insbesondere Situationen betreffe, in denen der Landkreis keinen Einfluss auf Fahrzeiten habe. Als Beispiel nennt er die Landesbuslinie 7000 zwischen Uelzen und Lüchow. Diese sei an den Schienenverkehr in Uelzen gekoppelt, weshalb der Landkreis die Fahrzeiten nicht eigenständig verändern könne. Schülerinnen und Schüler, die diese Linie nutzten, müssten sich daher nach den vorgegebenen Fahrzeiten richten, wodurch es unter Umständen zu längeren Wartezeiten kommen könne. In solchen Fällen könne der Landkreis nicht parallel einen zusätzlichen Schulbus einsetzen. Daher könne es im öffentlichen Interesse erforderlich sein, solche Wartezeiten hinzunehmen.

KTA Kretschmer stellt anschließend eine grundsätzliche Frage zur Arbeitsgruppe, die sich zuvor mit der Satzung beschäftigt habe. Sie habe den Eindruck gehabt, dass der Entwurf ein einvernehmlicher Vorschlag dieser Arbeitsgruppe gewesen sei, und erkundigt sich, ob sie dies falsch verstanden habe.

EKR Schermuly erklärt, aus Sicht der Verwaltung habe der Eindruck bestanden, dass im Großen und Ganzen Einigkeit über die Satzung bestanden habe, mit Ausnahme einzelner Punkte wie der Wartezeiten oder bestimmter Wegstrecken, bei denen noch Diskussionsbedarf bestanden habe.

KTA Schwidder erläutert, aus seiner Wahrnehmung habe die Arbeitsgruppe zwar eine intensive Vorbereitung geleistet, jedoch keine formelle Empfehlung abgegeben. Es habe keine Abstimmung darüber gegeben, den Entwurf geschlossen dem Kreistag vorzulegen. Vielmehr habe die Arbeitsgruppe insbesondere über die Fragen der Warte- und Wegezeiten kontrovers diskutiert.

KTA Kretschmer erklärt, sie sei irritiert, da sie aus Gesprächen mit anderen Beteiligten den Eindruck gewonnen habe, es habe sich um einen einvernehmlichen Vorschlag gehandelt.

KTA Korth bestätigt die Darstellung des Ausschussvorsitzenden. In der Arbeitsgruppe habe keine abschließende Empfehlung abgegeben werden können, da zum Zeitpunkt der letzten Sitzung noch nicht alle erforderlichen Zahlen vorgelegen hätten. Gleichzeitig habe jedoch Zeitdruck bestanden, da die LSE die neue Satzung möglichst rechtzeitig für die Planung der Schülerbeförderung benötige.

KTA Carmienke erklärt hingegen, sein Eindruck sei gewesen, dass die Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe mit dem Entwurf grundsätzlich zufrieden gewesen sei und konstruktiv daran mitgewirkt habe. Er merkt außerdem an, dass Eltern- und Schülervertretungen aus seiner Sicht nicht bei allen Sitzungen anwesend gewesen seien, was möglicherweise ebenfalls zu unterschiedlichen Wahrnehmungen geführt habe.

KTA Schwidder erklärt dazu, dass gerade deshalb eine intensive Beratung im Kreisschulausschuss notwendig gewesen sei, da verschiedene Perspektiven – etwa von Schulen, Landesschulbehörde oder weiteren Ausschussmitgliedern – in der Arbeitsgruppe nicht vollständig vertreten gewesen seien. Zudem habe sich die Arbeitsgruppe ursprünglich vor allem mit den zahlreichen Elternbeschwerden nach der Umstellung durch „CleverMove“ beschäftigt. Die Diskussion über die Schülerbeförderungssatzung sei erst später in diesem Zusammenhang aufgegriffen worden.

Er schlägt vor, nun die weiteren Paragraphen der Satzung zügig durchzugehen, da diese weniger Diskussionsbedarf aufwiesen.

Anschließend ruft er die Zeile 45 auf.

EKR Schermuly erklärt, dass in diesem Abschnitt der letzte Satz gestrichen werden solle, da die dort angesprochene Betreuungspflicht nicht in die Zuständigkeit des Landkreises falle.

Frau Daumann (RLSB) bestätigt dies und führt aus, dass der Landkreis weiterhin witterungsbedingten Unterrichtsausfall anordnen könne. Die Betreuung der Schülerinnen und Schüler liege jedoch in der Verantwortung der Schulen. Vor diesem Hintergrund halte auch sie es für sinnvoll, den betreffenden Satz zu streichen.

EKR Schermuly erklärt daraufhin, dass dieser Satz aus der Satzung entfernt werde.

KTA Schwidder stellt fest, dass hierzu keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, und bittet darum, mit den nächsten Zeilen – 47, 48 und 49 – fortzufahren. Dort sei inhaltlich im Wesentlichen die bestehende Regelung übernommen worden.

Herr Simon erklärt, wenn eine Beförderung nicht möglich sei oder eine alternative Beförderung organisiert werden müsse, könnten Eltern in Einzelfällen eine Kostenerstattung erhalten, wenn sie ihre Kinder selbst beförderten. Die Höhe der Erstattung sei in der Satzung geregelt.

KTA Bade merkt an, ihr sei aufgefallen, dass der Betrag scheinbar von 38 auf 19 Cent gesenkt worden sei.

KTA Schwidder stellt klar, dass es sich nicht um eine Senkung handele. In der bisherigen Fassung seien 38 Cent je Entfernungskilometer (einfache Strecke) vorgesehen gewesen. In der neuen Fassung seien es 19 Cent pro tatsächlich gefahrenem Kilometer, was rechnerisch dem gleichen Betrag entspreche.

KTA Schwidder stellt anschließend fest, dass ansonsten keine inhaltliche Änderung beabsichtigt sei und fragt nach weiteren Anmerkungen.

Weitere Wortmeldungen dazu erfolgen nicht.

Herr Simon erläutert zu den Zeilen 51 bis 53, dass für die Erstattung entsprechende Nachweise erforderlich seien, damit Anträge geprüft und beschieden werden könnten.

KTA Schwidder ergänzt, dass eine Kostenerstattung nur möglich sei, wenn keine geeignete Busverbindung im Rahmen der regulären Schülerbeförderung vorhanden sei. Wenn eine zumutbare Busverbindung existiere, könne nicht stattdessen eine private Beförderung gewählt und erstattet werden. Eine Kostenerstattung komme nur in besonderen Einzelfällen in Betracht, etwa wenn Schülerinnen oder Schüler mit Mofa oder ähnlichen Verkehrsmitteln fahren könnten und keine andere Lösung möglich sei. Weitere Nachfragen erfolgen nicht.

EKR Schermuly erläutert zu § 7, dass es sich hierbei um eine freiwillige Leistung des Landkreises handele. Bei Einführung des freigestellten Schülerverkehrs habe der Landkreis entschieden, auch Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereichs II mitzunehmen. Dies sei erfolgt, weil viele Schülerinnen und Schüler dieses Alters noch keine eigene Mobilität hätten. Die Verwaltung schlage daher vor, diese Gruppe weiterhin zu berücksichtigen, allerdings ohne daraus eine rechtlich einklagbare Beförderungspflicht abzuleiten. Eine entsprechende Formulierung werde für die weiteren Beratungen vorbereitet.

KTA Schwidder stellt fest, dass der konkrete Text den Mitgliedern des Kreisausschusses, den Mitgliedern des Kreisschulausschusses sowie den Schulleitungen vorgelegt werde.

EKR Schermuly bestätigt, dass der überarbeitete Entwurf entsprechend verteilt werde.

KTA Schwidder ruft anschließend § 8 sowie die Zeilen 58 und 59 auf. Wortmeldungen erfolgen nicht.

Auch zu § 9 Inkrafttreten besteht kein weiterer Beratungsbedarf.

KTA Schwidder stellt fest, dass noch zu klären sei, wie mit § 5 verfahren werde. Dieser Paragraph solle aufgrund der noch ausstehenden Prüfungen möglicherweise gesondert behandelt werden. Zur Diskussion stehe daher, ob lediglich die Paragraphen 1 bis 4 sowie 6 bis 9 empfohlen würden und § 5 als „behandelt“ an den Kreisausschuss weitergegeben werde.

KTA Kretschmer erklärt, sie sei hinsichtlich dieses Vorgehens flexibel.

KTA Schwidder stellt daraufhin fest, dass Einvernehmen bestehe, die Paragraphen 1 bis 4 sowie 6, 8 und 9 dem Kreisausschuss zur Beschlussfassung zu empfehlen und § 5 sowie § 7 als behandelt zu melden.

KTA Schwidder lässt über diese Empfehlung abstimmen.

Antrag von KTA Carmienke zum §2 Absatz 2: Die angedachte Entfernungsgrenze von 1 km auf 1,5 km bei Schulkindergärten, Primarstufen sowie Förderschulen und von 2 km auf 2,5 km für alle anderen Bereiche festzulegen.

mehrheitlich empfohlen: 7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 4 Enthaltungen

Die Neufassung der Satzung wurde wie folgt empfohlen:

**§§ 1-4, 6, 8 und 9 einstimmig empfohlen
§§ 5 und 7 als behandelt festgestellt**

einstimmig empfohlen: 6 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 5 Enthaltungen

KTA Schwidder stellt fest, dass damit die Beratung abgeschlossen sei. Weitere Mitteilungen der Verwaltung oder Anfragen lägen nicht vor.

Da kein nichtöffentlicher Teil erforderlich sei, schließt **KTA Schwidder** die Sitzung um 17:28 Uhr und bedankt sich bei den Ausschussmitgliedern sowie beim anwesenden Publikum für die Teilnahme.

gez. Schwidder

Vorsitzender

gez. Wolff

Protokollführung