



Ausarbeitung

Kostenlose Schülerbeförderung im Öffentlichen Personennahverkehr

Kostenlose Schülerbeförderung im Öffentlichen Personennahverkehr

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 046/22
Abschluss der Arbeit: 05.04.2022
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Fragestellung	4
2.	Rechtsgrundlagen für eine kostenlose bzw. ermäßigte Inanspruchnahme des ÖPNV durch Schüler	4
2.1.	Zuständigkeit der Länder	4
2.2.	Unterschiedliche Ansätze im Landesrecht	5
3.	Ausgleichsleistungen	6
3.1.	Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Bundes- und Landesrecht	6
3.2.	EU-rechtliche Vorgaben - Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	8
3.2.1.	Anwendungsbereich	8
3.2.2.	Inhalt	9
4.	Finanzielle Bedeutung der Ermäßigungen bzw. einer Kostenfreiheit	9
4.1.	Allgemeines	9
4.2.	Konkrete Zahlen	10
4.2.1.	Baden-Württemberg	10
4.2.2.	Land Berlin	10
4.2.3.	Hamburg	11
4.2.4.	Hessen	11

1. Einleitung und Fragestellung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden nach den Rechtsgrundlagen für die Gewährung kostenloser Schülertickets im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gefragt. Des Weiteren soll geklärt werden, wie hoch die finanziellen Ausfälle bei den kommunalen ÖPNV-Unternehmen wären. Die Frage, ob der Staat verfassungsrechtlich verpflichtet ist, schulpflichtigen Personen die kostenfreie Inanspruchnahme des ÖPNV für den Schulweg zu ermöglichen, wird vom Fachbereich WD 3 in einer gesonderten Ausarbeitung (WD 3 – 038 – 022) geprüft.

Bei der tariflichen Ausgestaltung von Schülertickets bestehen unterschiedliche Rechtsbeziehungen:

- Verkehrsunternehmen zum Nutzer (Schülerinnen und Schüler): In diesem Verhältnis wird die Höhe des Fahrentgelts bzw. die Verpflichtung, einen bestimmten Fahrschein mitzuführen, gegenüber dem Nutzer festgelegt.
- Staat zum Nutzer (Schülerinnen und Schüler): Kostenfreie bzw. ermäßigte Abgabe von Schülertickets an die Schüler bzw. Möglichkeit, dass die Fahrkarten zum vollen Preis erworben und der Staat den Nutzern die entsprechenden Beträge bzw. Anteile davon erstattet. Entsprechende Vorschriften finden sich in den ÖPNV-Gesetzen, Schulgesetzen und Satzungen mancher Kreise und Kommunen der Länder (Ziff. 2).
- Verkehrsunternehmen zum Staat: Wird ein Verkehrsunternehmen aufgrund der oben genannten Bestimmungen verpflichtet, vergünstigte und nicht kostendeckende Tarife anzubieten, kann er dafür nach Maßgabe von Bundes- oder Landesrecht einen Ausgleich verlangen (Ziff. 3.1.). Für diesen Ausgleich ist, je nach Fall, EU-rechtliches Sekundärrecht zu beachten (Ziff. 3.2.).

2. Rechtsgrundlagen für eine kostenlose bzw. ermäßigte Inanspruchnahme des ÖPNV durch Schüler

2.1. Zuständigkeit der Länder

Das Schulwesen sowie die Regelung des ÖPNV fallen unter die Zuständigkeit der Länder. Der Bund hat für das **Schulwesen und die schulische Bildung** weder eine Gesetzgebungsbefugnis (Art. 70 ff. GG) noch eine Verwaltungshoheit (Art. 30, 83 ff. GG). Die Länder haben eine weitgehende eigenständige Gestaltungsfreiheit bei der Organisation ihres Schulwesens.¹ Dies gilt auch für die staatliche Kostentragung für die Beförderung der Schulpflichtigen auf dem Schulweg.² Auch die Ausgestaltung des **Personennahverkehrs** obliegt den Ländern (vgl. § 1 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG)³, Art. 70, Art. 106a GG).

1 BVerfG, Urteil vom 9. Februar 1982 – 1 BvR 845/79, Rn. 87; BVerfG, Urteil vom 8. April 1987 – 1 BvL 8, 16/84, Rn. 97.

2 Vgl. dazu auch die Ausarbeitung des Fachbereichs WD 3 (WD 3 - 3000 - 038/22) vom 1. April 2022, S. 9.

3 <https://www.gesetze-im-internet.de/regg/RegG.pdf>.

2.2. Unterschiedliche Ansätze im Landesrecht

Die Ländergesetze enthalten unterschiedliche Ansätze bei der tariflichen Ausgestaltung des ÖPNV für Schülerinnen und Schüler. Die Ermäßigung bzw. Kostenfreiheit wird zum Teil daran geknüpft, dass zwischen Wohnort und Einzugsgrundschule eine bestimmte Entfernung liegt. Hier können nur einige Beispiele skizziert werden.

In **Bayern** trifft den Schulträger die Verpflichtung, die notwendige Beförderung der Schülerinnen und Schüler sicherzustellen (§ 1 Abs. 1 S. 1 SchBefV⁴). Zur Erfüllung bedient er sich vorrangig des ÖPNV (§ 3 Abs. 2 S. 1 SchBefV). Grundsätzlich besteht die Beförderungspflicht zum Pflicht- und Wahlunterricht der nächstgelegenen Schule (§ 2 Abs. 1 S. 1 SchBefV). Sie besteht, soweit der Schulweg für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 bis 4 länger als zwei Kilometer, für Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 5 länger als drei Kilometer ist und den Schülerinnen und Schülern die Zurücklegung des Schulwegs auf andere Weise nach den örtlichen Gegebenheiten nicht zumutbar ist. Sie besteht auch, wenn eine dauernde Behinderung der Schülerinnen und Schüler die Beförderung erfordert. Bei besonders gefährlichen und beschwerlichen Schulwegen kann auch bei kürzeren Wegstrecken die Notwendigkeit der Beförderung anerkannt werden (§ 2 Abs. 2 SchBefV). Nach Art. 3 Abs. 1 SchKfrG trägt der Aufgabenträger (Schulträger) die Kosten der notwendigen Beförderung. Bei einer Beförderung durch den ÖPNV bestimmen sich die Kosten nach den jeweils maßgebenden Tarifen.⁵ Eine an die Länge des Schulwegs geknüpfte Regelung sehen beispielsweise auch die Länder **Hessen**⁶, **Rheinland-Pfalz**⁷, **Niedersachsen**⁸ vor.

In **Berlin** ermöglicht § 26 Abs. 3 S. 3 Berliner Mobilitätsgesetz⁹ Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen. Die Regelungen zum kostenfreien Schülerticket sind im Vertrag zwischen dem

4 Verordnung über die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungsverordnung – SchBefV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. September 1994 (GVBl. S. 953), <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BaySchBefV>true>.

5 Art. 2 Abs. 1 und 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Kostenfreiheit des Schulwegs (Schulwegkostenfreiheitsgesetz – SchKfrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2000 (GVBl. S. 452), <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BaySchulKostG>true>.

6 § 161 Hessisches Schulgesetz, <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-SchulGHE2017V4P161>.

7 § 69 Schulgesetz Rheinland Pfalz, <https://landesrecht.rlp.de/bsrp/document/jlr-SchulGRP2004rahmen>. Zur praktischen Umsetzung siehe z.B. <https://www.kaiserslautern-kreis.de/verwaltung/oeffentlicher-personennah-verkehr-schuelerbefoerderung/schuelerbefoerderung.html>.

8 § 114 Niedersächsisches Schulgesetz, <https://www.voris.niedersachsen.de/jportal/portal/t/hsy/page/bsvoris-prod.psml?doc.hl=1&doc.id=jlr-SchulGNDrahmen&documentnumber=1&numberofresults=256&doctype=Norm&showdoccase=1&doc.part=X¶mfromHL=true#focuspoint>. Siehe auch <https://service.niedersachsen.de/detail?areaId=8663424&pstId=8665496>.

9 Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018, <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen>.

Land Berlin und der BVG enthalten.¹⁰ Es kommt hier nicht darauf an, ob die Nutzer auf den ÖPNV angewiesen sind oder das kostenlose Ticket ausschließlich für die Freizeitgestaltung nutzen.¹¹

In **Bremen** ist die Nutzung des ÖPNV für Schüler grundsätzlich kostenpflichtig. Im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepakets ist jedoch eine kostenfreie Nutzung des städtischen Nahverkehrs für Personen unter 18 Jahren möglich.¹²

In anderen Bundesländern wie z. B. **Baden-Württemberg** können Landkreise und kreisfreie Städte durch kommunale Satzungen entscheiden, ob sie eine kostenlose Schulbeförderung anbieten wollen und wie hoch die Eigenanteile von Eltern bzw. Schülern sein sollen.¹³

3. Ausgleichsleistungen

3.1. Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Bundes- und Landesrecht

Die kostenlose bzw. ermäßigte Beförderung von schulpflichtigen Personen führt bei den Verkehrsunternehmen zu finanziellen Einbußen. Daher hat der Gesetzgeber für den Verkehrsunternehmer einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen vorgesehen.

Nach **§ 45a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**¹⁴ hat das Verkehrsunternehmen Anspruch auf einen Ausgleich nach § 45a Abs. 2, wenn es aufgrund der Beförderung von Personen mit Zeitausweisen im Ausbildungsverkehr seine Kosten nicht decken kann. Die Regelung gilt für den **straßengebundenen Personennahverkehr** (vgl. § 1 Abs. 1 PBefG).¹⁵ Die Personenbeförderungs-Ausgleichsverordnung (PBefAusglV)¹⁶ beschreibt den Personenkreis, der unter den Begriff Ausbildungsverkehr gefasst wird. Hierzu gehören schulpflichtige Personen bis zur Vollendung

10 Verkehrsvertrag über die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin in der Zeit vom 1. September 2020 bis zum 31. August 2035 vom 21. Dezember 2020, <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/bvg-verkehrsvertrag/>, vgl. auch die Übersicht unter <https://www.bvg.de/de/tickets-und-tarife/alle-abos/schuelerticket-berlin>.

11 <https://www.bvg.de/de/tickets-und-tarife/alle-abos/schuelerticket-berlin>.

12 <https://www.bsag.de/tickets/ticketinfo-und-fahrpreise/preistabelle.html>; <https://www.service.bremen.de/dienstleistungen/bildungs-und-teilhabe paket-10758>.

13 Vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 16. Juli 2019 – 9 S 2679/18, <https://openjur.de/u/2249738.html>; vgl. dazu auch die Ausarbeitung des Fachbereichs WD 3 (WD 3 - 3000 - 038/22) vom 1. April 2022, S. 9; § 18 Abs. 2 Finanzausgleichsgesetz (FAG), <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FinAusglG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true>; § 112 Brandenburgisches Schulgesetz, <https://bra-vors.brandenburg.de/gesetze/bbgschulg#112>.

14 <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf>.

15 Die Vorschrift verweist auf die Beförderung mit „Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen“.

16 <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefausglv/PBefAusglV.pdf>.

des 15. Lebensjahres, aber auch Personengruppen, für die keine Schulpflicht besteht, z. B. Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten. Nach § 64a PBefG können die Länder mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 u. a. § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen ersetzen. Hiervon haben die meisten Länder Gebrauch gemacht.¹⁷

Entsprechendes gilt für den **schienengebundenen Personennahverkehr** im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)¹⁸ (vgl. § 1 Abs. 2 AEG). So orientiert sich die Ausgleichspflicht in **§ 6a AEG 1951**¹⁹ inhaltlich an § 45a PBefG. Das AEG in der zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) geänderten Fassung ist zum 1. Januar 1994 außer Kraft getreten. Die Fortgeltung der in dieser Fassung enthaltenen §§ 6a ff. ist jedoch angeordnet worden.²⁰ In der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr (AEAusglV)²¹ wird, spiegelbildlich zur PBefAusglV, unter anderem der Begriff „Ausbildungsverkehr“ näher bestimmt. § 6 h AEG 1951 enthält spiegelbildlich zu § 64a PBefG eine Ersetzungsbefugnis der Länder.²² Auch von der Besetzungsbefugnis nach § 6h AEG 1951 haben mehrere Bundesländer Gebrauch gemacht.²³

17 Vgl. dazu Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, Kommentierung zu Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Rn. 45ff.

18 https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/AEG.pdf.

19 <https://www.gesetze-im-internet.de/aeg/AEG.pdf>.

20 Vgl. Art. 8 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993, https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/text.xav?SID=&tf=xaver.component.Text_0&toctf=&qmf=&hlf=xaver.component.Hitlist_0&bk=bgbl&start=%2F%2F*%5B%40node_id%3D%27961412%27%5D&skin=pdf&tlevel=-2&nohist=1&sinst=AFF737A5, BGBl. I, 30.12.1993, S. 2425.

21 <https://www.gesetze-im-internet.de/aeausglv/AEAusglV.pdf>.

22 Vgl. Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, 32.06h § 6h AEG 1951, Rn. 1; § 64a PBefG und des § 6h AEG sind über dasselbe Gesetzgebungsverfahren eingefügt worden (vgl. BT-Drs. 16/1039 vom 23. März 2006, <https://dserver.bundestag.de/btd/16/010/1601039.pdf>).

23 Z. B. Hessen (§ 9a ÖPNVG), <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-%C3%96PNVGHEV6P11> oder Niedersachsen (§ 7a Abs. 6, § 7d Abs. 2 NNVG) https://www.nds-voris.de/jportal/portal/t/1wpq/page/bsvorisprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&document-number=12&numberofresults=59&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-NVGNDrahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#focuspoint, für Sachsen-Anhalt vgl. den Anwendungsfall in VG Halle, Urteil vom 25. Februar 2016, Az.: 7 A 214/13, Rn. 16 (zitiert nach juris).

3.2. EU-rechtliche Vorgaben - Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

3.2.1. Anwendungsbereich

Wird den Verkehrsunternehmen ein Ausgleich im Sinne der oben beschriebenen Vorschriften gewährt, so sind dabei ggf. die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007²⁴ einzuhalten.

Nach Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007²⁵ können die „Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung jedoch ausnehmen.“ Die Beihilfevorschriften des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sind dabei zu beachten und der EU-Kommission sind die entsprechenden Bestimmungen **mitzuteilen**. Soweit von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht wird, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Ausgestaltung der Ausgleichsleistungen vollumfänglich zu beachten.

Das PBefG (§ 8 Abs. 4 S. 2) sowie das AEG (§ 6a Abs. 4 AEG 1951) enthalten für „Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehr“ eine solche Herausnahme aus dem Anwendungsbereich der Verordnung.²⁶ Mehrere Bundesländer, die von ihrer Ersetzungsbefugnis nach § 64a PBefG bzw. § 6h AEG 1951 Gebrauch gemacht haben, verweisen in ihren Gesetzen bei der Ausgestaltung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen für nicht kostendeckende Leistungen gegenüber der öffentlichen Hand ausdrücklich auf die Geltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.²⁷ Ein solcher Verweis der Länder ist trotz § 8 Abs. 4 S. 2 PBefG sowie § 6a Abs. 4 AEG 1951 zulässig. Die Länder haben also beim Gebrauch

24 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABL. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02007R1370-20171224>.

25 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABL. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02007R1370-20171224>.

26 Die Rechtswirksamkeit dieser Herausnahme scheint nicht abschließend geklärt, vgl. Lübbig in Linke, Kommentar zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, 2. Aufl. 2019, Art. 3 Abs. 3, Rn. 15 (Hinweis, dass das Mitteilungsverfahren bei der Kommission durch Rücknahme des Antrags beendet wurde). Vgl. Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, 32.06a § 6a AEG 1951, Rn. 14 (8. Lieferung vom 1. Juni 2015), Hinweis darauf, dass kein Mitteilungsverfahren bei der Kommission durchgeführt wurde.

27 § 27 Abs. 2 S. 2 Berliner Mobilitätsgesetz, <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen>; § 5 Abs. 4 S. 2 Hessisches ÖPNVG, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-%C3%96PNVGHERahmen>. Dies ist völlig unabhängig von der bundesrechtlich intendierten Herausnahme aus dem Anwendungsbereich der EG-Verordnung ohne weiteres möglich (vgl.

der Ersetzungsbefugnis die Möglichkeit, die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den Anwendungsbereich ihrer Vorschriften „zurückzuholen“.²⁸

3.2.2. Inhalt

Die Verordnung enthält laut Art. 1 Abs. 2 Unterabs. 1 S. 1 Regelungen für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße. Wesentlicher Regelungsgehalt der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Vorgaben zur Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Anwendungsbereich der Verordnung (vgl. Art. 5) sowie zu den Ausgleichsleistungen (vgl. Art. 6, 4).²⁹ **Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden** (Art. 3 Abs. 2, 4 Abs. 1). Bei einer **Direktvergabe der öffentlichen Dienstleistungen** sowie bei **Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift** sind dazu die Bestimmungen des **Anhangs** einzuhalten (Art. 6 Abs. 1 S. 2).³⁰ U. a. darf die Ausgleichsleistung „den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht.“ Dabei ist auch ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen (Anhang Nr. 2).³¹

4. Finanzielle Bedeutung der Ermäßigungen bzw. einer Kostenfreiheit

4.1. Allgemeines

Die finanzielle Bedeutung für die öffentliche Hand ließe sich insbesondere aus der Höhe der oben beschriebenen Ausgleichsleistungen herleiten. Verlässliche Zahlen dazu sind in den öffentlich zugänglichen Quellen nur spärlich vorhanden. Zudem kommt dem vorhandenen Zahlenmaterial nur sehr begrenzte Aussagekraft zu. Dies liegt daran, dass die Gewährung der Vergünstigungen von Land zu Land von unterschiedlichen Faktoren abhängt. So sind z. B. die Anspruchsvoraussetzungen (Personenkreis, Mindestentfernung zur Schule, Einkommen der Eltern) oder der Umfang der gewährten Vergünstigung (z. B. nur Beförderung auf dem Schulweg oder aber umfassende Nutzung des Verkehrsangebots in einem Tarifgebiet wie z. B. in Berlin) verschieden.

28 Vgl. dazu Urteil des Gerichts vom 5. Oktober 2020, T-538/18 sowie Lenz/Jürschik, EuZW 2021, 59ff.

29 Vgl. dazu auch die Ausarbeitung PE 6 - 3000 - 60/18 der Wissenschaftlichen Dienste vom 31. Mai 2018, <https://www.bundestag.de/resource/blob/819368/d466b991db045d0a297691d43092da6c/PE-6-060-18-pdf-data.pdf>.

30 Vgl. auch Erwägungsgründe 27 und 28 der Verordnung, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=DE> sowie Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, 11.06 Artikel 6 VO 1370/2007.

31 Vgl. zur Höhe Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 24. November 2015 - 13 A 2227/14 <https://openjur.de/u/2140570.html>.

4.2. Konkrete Zahlen

4.2.1. Baden-Württemberg

In § 18 Abs. 1 S. 1 FAG³² steht:

„Die Stadt- und Landkreise erstatten den Trägern öffentlicher Schulen und privater Ersatzschulen, für die das Kultusministerium oberste Schulaufsichtsbehörde ist, dem Träger der Europäischen Schule in Karlsruhe, den Trägern öffentlicher und privater Grundschulförderklassen und Schulkindergärten sowie den Wohngemeinden, wenn Schülerinnen und Schüler öffentliche oder private Schulen außerhalb Baden-Württembergs besuchen, die notwendigen Beförderungskosten.“

§ 18 Abs. 3 FAG regelt die Höhe jährlicher pauschaler Zuweisungen für diese Kostenerstattung wie folgt:

„Die Stadt- und Landkreise erhalten für die Kostenerstattung nach Absatz 1 **pauschale Zuweisungen**. Die Zuweisungen betragen jährlich **193,8 Millionen Euro**. Die Zuweisungen werden auf die einzelnen Stadt- und Landkreise nach den in der Anlage 1 enthaltenen Anteilsverhältnissen aufgeteilt.“³³

4.2.2. Land Berlin

Im Land Berlin besteht für Schülerinnen und Schüler der allgemeinbildenden Schulen und der berufsbildenden Oberschulen mit Vollzeitunterricht seit 1. August 2019 die Möglichkeit, kostenfrei ein stadtweit gültiges Ticket zu beantragen („*Schülerticket Berlin*“).³⁴ Dem Land entstanden hierfür im Jahr 2020 Kosten in Höhe von **105 330 931 Euro**.³⁵ 92,3 % der Berechtigten verfügte zum 1. September 2019 über ein derartiges Ticket.³⁶

32 § 18 Abs. 2 Finanzausgleichgesetz (FAG), <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FinAusglG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true>.

33 Hervorhebungen durch Verf. dieser Ausarbeitung.

34 <https://www.berlin.de/familie/de/nachrichten/kostenloses-bvg-schuelerticket-jetzt-beantragen-623>.

35 Antwort der Senatsverwaltung auf eine schriftliche Anfrage (Antwort auf Frage 5), Abgeordnetenhaus Berlin, Drs. 18/26 604 vom 23. Februar 2021, <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/s18-26604.pdf>.

36 Antwort der Senatsverwaltung auf eine schriftliche Anfrage (Antwort auf Frage 1), Abgeordnetenhaus Berlin, Drs. 18/21 350 vom 5. November 2018, <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/s18-21350.pdf>.

4.2.3. Hamburg

Hamburg verlautbarte, die Absenkung des Preises für das Schülerticket von 41,90 Euro auf 30 Euro im Monat ab Schuljahresbeginn 2021/2022 lasse sich die Stadt Hamburg 10 Millionen Euro pro Jahr kosten.³⁷

4.2.4. Hessen

Hessen veranschlagte im Jahr 2020 Kosten in Höhe von **250 Mio. Euro** pro Jahr, um allen Schülerinnen und Schülern ein landesweit gültiges Ticket für den ÖPNV kostenlos auszustellen.³⁸ Gegenwärtig besteht in Hessen bereits die Möglichkeit des Erwerbs einer landesweit gültigen Fahrkarte für Schülerinnen und Schüler aller Schulformen einschließlich Berufsschulen zum Preis von 365 EUR („*Hessisches Schülerticket*“). Der finanzielle Zuschuss an die Verkehrsverbände dafür beträgt ungefähr 20 Mio. EUR pro Schuljahr. Damit wird der reduzierte Preis im freien Verkauf subventioniert.³⁹

37 <https://www.buschhueter.de/ab-dem-schuljahr-2021-2022-hvv-schuelerticket-fuer-einen-euro-am-tag/>.

38 Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage (Antwort auf Frage 1), Hessischer Landtag, Drs. 20/2498 vom 6. April 2020, <https://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/8/02498.pdf>.

39 Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage (Antwort auf Frage 3), Hessischer Landtag, Drs. 20/2498 vom 6. April 2020, <https://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/8/02498.pdf>.