LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/21472**

22.09.2026

Kleine Anfrage 8802

der Abgeordneten Franziska Müller-Rech FDP

Wie will die Landesregierung Eltern-Taxis vermeiden, wenn der Weg mit dem Bus für Grundschulkinder unnötig immer teurer wird?

Die selbstständige Bewältigung des Schulwegs ist für Kinder ein wichtiger Schritt zu mehr Eigenverantwortung und sicherer Teilhabe am Straßenverkehr. Zugleich können sogenannte Eltern-Taxis insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Grundschulen zusätzliche Gefahren verursachen. Im Jahr 2026 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr einen Förderwettbewerb für technische Lösungen an Schulstraßen gestartet. Gefördert werden Modellprojekte, die etwa durch automatisierte Poller, Schranken oder intelligente Zufahrtssysteme den Autoverkehr vor Schulen zeitweise begrenzen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat nun Fördermittel für drei Modellprojekte für digital gesteuerte Schulstraßen in Wesseling, Lohmar und Bocholt bewilligt.[1]

Maßnahmen, die die Sicherheit im Umfeld von Schulen verbessern und Kindern ermöglichen, ihren Schulweg zunehmend selbstständig zurückzulegen, sind ausdrücklich zu begrüßen. Wer Eltern-Taxis wirksam reduzieren möchte, darf den Blick jedoch nicht allein auf bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen vor dem Schultor richten. Auch die Bedingungen für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs müssen familienfreundlich, nachvollziehbar und alltagstauglich sein.

Nach der Schülerfahrkostenverordnung Nordrhein-Westfalen entstehen notwendige Fahrkosten für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe grundsätzlich erst, wenn der einfache Schulweg mehr als zwei Kilometer beträgt. Unabhängig von dieser Entfernung können Fahrkosten insbesondere dann notwendig sein, wenn ein Schulweg nach den objektiven Gegebenheiten besonders gefährlich ist. Gleichzeitig bestimmt die Verordnung, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel grundsätzlich Vorrang vor anderen Beförderungsarten hat.

Die starre Entfernungsgrenze kann in der Praxis zu schwer nachvollziehbaren Ergebnissen führen. So können Kinder aus demselben Ortsteil dieselbe Grundschule besuchen, dieselbe Bushaltestelle nutzen, denselben Bus nehmen und auf ihrem Schulweg mit derselben Verkehrssituation konfrontiert sein. Je nachdem, wie weit die jeweilige Haustür rechnerisch von der Schule entfernt liegt, können dennoch unterschiedliche Ansprüche auf die Übernahme

[1] MUNV (31.08.2026): NRW fördert digitale Schulstraßen in Wesseling, Lohmar und Bocholt. Immer mehr Schulstraßen in NRW: Zahl steigt auf 93. Online: https://www.umwelt.nrw.de/nrw-foerdert-digitale-schulstrassen-wesseling-lohmar-und-bocholt (letzter Abruf: 22.09.2026).

Datum des Originals: 22.09.2026/Ausgegeben: 22.09.2026

der Fahrtkosten bestehen. Für Familien, deren Kinder knapp innerhalb der Zwei-Kilometer-Grenze wohnen, können damit erhebliche zusätzliche Kosten entstehen.

Die Kosten für Schülerinnen und Schüler ohne Freifahrtberechtigung, unterscheiden sich in den Kommunen erheblich und steigen z.T. massiv an. Seit dem 1. August 2026 gilt im Rheinland beispielsweise das neue Schülerticket des Rheinlandtarifs. Damit kann selbst für eine kurze tägliche Busfahrt von nur wenigen Minuten ein erheblicher monatlicher Betrag fällig werden, obwohl das Ticket einen räumlich deutlich größeren Leistungsumfang bietet, den viele Grundschulkinder für ihren Schulweg kaum benötigen. Im seit dem 1. August 2026 geltenden Rheinlandtarif beträgt dieser im VRS-Gebiet – abhängig von der Standortkategorie der Schule – 42,11 Euro beziehungsweise 47,25 Euro monatlich.[2]

Solche Regelungen können einen Fehlanreiz setzen. Wenn die sichere und selbstständige Fahrt mit dem Bus für ein Grundschulkind mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden ist, während das Kind von den Eltern ohnehin morgens mit dem Auto auf dem Arbeitsweg mitgenommen werden kann, verliert der ÖPNV für Familien an Attraktivität. Damit drohen die Ziele der Landesregierung zur Verringerung von Eltern-Taxis an anderer Stelle konterkariert zu werden.

Eine moderne Schülerbeförderung sollte daher nicht allein auf starren Kilometergrenzen beruhen. Wer Kinder frühzeitig an Bus und Bahn heranführen möchte, muss ihnen den Zugang zum ÖPNV auch praktisch ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die Zwei-Kilometer-Grenze für die Übernahme von Schülerfahrkosten bei Grundschulkindern vor dem Hintergrund ihres Ziels, Eltern-Taxis zu reduzieren?

2. Wie bewertet die Landesregierung die finanzielle Belastung von Familien, deren Grundschulkinder mangels Freifahrtberechtigung ein Schülerticket zum Selbstzahlerpreis erwerben müssen?

3. Plant die Landesregierung eine Reform der Schülerfahrkostenverordnung mit dem Ziel eines günstigeren Zugangs zum ÖPNV für Grundschulkinder?

4. Wie bewertet die Landesregierung die Einführung eines landesweit einheitlichen vergünstigten Schüler-Tickets?

Franziska Müller-Rech

[2] VRS: Schülerticket. Online: https://www.vrs.de/tickets/ticketsortiment/schuelerticket (Abruf 31.08.2026).