

Schülerbeförderung

Neben den Gebäudeaufwendungen verursacht im Bereich der Schulen auch die Schülerbeförderung erhebliche Aufwendungen. Die gesetzlichen Grundlagen für die Schülerbeförderung sind durch die Schülerfahrkostenverordnung NRW gegeben. Kommunen können durch ihre Steuerung und Organisation beeinflussen, ob und inwieweit sie ihre Schülerinnen und Schüler (SuS) wirtschaftlich befördern. Die gpaNRW hat in ihren Prüfungen beurteilt, ob Kommunen sich bemühen, eine wirtschaftliche Lösung für ihre Schülerbeförderung zu finden.

1 Einflussfaktoren

Die gpaNRW berücksichtigt unter anderem folgende Einflussfaktoren, die sich auf die wirtschaftliche Aufgabenerfüllung auswirken können:

- Zahl der anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler,
- Zahl der auswärtigen Schülerinnen und Schüler sowie
- strukturelle Rahmenbedingungen, z.B. Struktur des Gemeindegebiets, Gemeindefläche, Schulangebot vor Ort und in den Nachbarkommunen, Veränderungen in der Schullandschaft, Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

2 Kennzahlen

Die gpaNRW misst mithilfe folgender Kennzahlen, ob die Schülerbeförderung wirtschaftlich organisiert ist und durchgeführt wird:

- Aufwendungen (gesamt) je SuS in Euro,
- Aufwendungen (nur Schulweg) je befördertem Schulkind in Euro,
- Anteil der beförderten SuS (Schulweg) an der Schülerzahl insgesamt in Prozent und
- Einpendlerquote in Prozent.

Die Kennzahlen bildet die gpaNRW sowohl für alle Schulen in Summe als auch für einzelne Schulformen bzw. nur für weiterführende Schulen.

2.1 Erläuterungen zu den Kennzahlen

Kennzahlen Schülerbeförderung

Kennzahlen	Berechnung	Aussage und Einflussfaktoren	Beurteilung möglich mittels
Aufwendungen (gesamt) je SuS in Euro	(Aufwendungen für den Schulweg in Euro + Aufwendungen für Fahrten zu Sportstätten in Euro + Aufwendungen für von der Kommune übernommene Fahrten zu Sonderveranstaltungen in Euro) / SuS gesamt	Welchen Betrag wendet die Kommune für die Schülerbeförderung insgesamt je Schüler auf? Einflussfaktoren sind u.a. Anteil des ÖPNV, Anteil Schülerspezialverkehr, Vertragsgestaltung und vergaberechtliche Aspekte	Zeitreihe, interkommunaler Vergleich, auch standortbezogen oder schulformbezogen möglich
Aufwendungen (nur Schulweg) je befördertem Schulkind in Euro	Aufwendungen für den Schulweg in Euro / tatsächlich beförderte SuS	Welchen Betrag wendet die Kommune für die Beförderung auf dem Schulweg je befördertem Schulkind auf, unabhängig davon, ob sie anspruchsberechtigt sind oder nicht? weiterführende Kennzahl, Einflussfaktoren sind u.a. Anteil der anspruchsberechtigten SuS, Anteil der „freiwilligen Beförderung“	Zeitreihe, interkommunaler Vergleich, auch standortbezogen oder schulformbezogen möglich
Anteil der beförderten SuS (Schulweg) an der Schülerzahl insgesamt in Prozent	(Tatsächlich beförderte SuS / SuS gesamt) *100	Welcher Anteil der Schüler wird auf Kosten der Kommune befördert, unabhängig davon, ob ein Beförderungsanspruch besteht oder nicht? weiterführende Kennzahl	Zeitreihe, interkommunaler Vergleich, auch standortbezogen oder schulformbezogen möglich
Einpendlerquote in Prozent.	(Anzahl der SuS aus benachbarten Kommunen / SuS gesamt) *100	Wie viele von 100 SuS kommen von außerhalb und besuchen eine Schule in der Kommune? weiterführende Kennzahl, die helfen die Kennzahlen zu den Aufwendungen zu analysieren	Zeitreihe, interkommunaler Vergleich, auch standortbezogen oder schulformbezogen möglich

2.2 Hinweise zur Datenerfassung

Maßgeblich sind die Aufwendungen, die bei der Kommune verbleiben.

- Gibt die Kommune Schülertickets aus, welche neben dem Weg zur Schule auch zu einer sonstigen Benutzung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigen, sind die erhaltenen Erstattungsleistungen aus den Eigenanteilen der Schülerinnen und Schüler bzw. Eltern als Erträge zu berücksichtigen.

- Übernimmt der Kreis beispielsweise die Kosten der Tickets für nicht anspruchsberechtigte SuS, so bleiben die Aufwendungen der Kommune für diese Tickets außen vor.

Nach Möglichkeit sollten die Aufwendungen für die Schülerbeförderung bezogen auf das Haushaltsjahr erhoben werden. Ist dies nicht möglich, können alternativ die Aufwendungen für ein Schuljahr herangezogen werden. Entsprechend der Vertragsgestaltung können die Aufwendungen für elf oder zwölf Monate maßgeblich sein.

2.3 Hinweise zur Interpretation der Kennzahlen

Die Kennzahlen weisen zunächst darauf hin, ob die Schülerbeförderung wirtschaftlich ist. Ggf. ergeben sich durch die weiterführenden Kennzahlen erste Anhaltspunkte für Anpassungen bzw. Optimierungen. Mögliche Einflussfaktoren sind in Abhängigkeit der örtlichen Besonderheiten zu identifizieren und detailliert zu analysieren. Wie sind die Verträge für die Schülerbeförderung gestaltet? Können Verträge aktualisiert werden? Sind Streckenoptimierungen möglich? Gibt es Quersubventionierungen zum Öffentlichen Personennahverkehr?

3 Handlungsmöglichkeiten

- Regelungen der Schülerfahrkostenverordnung ordnungsgemäß anwenden, d.h. insbesondere
 - für die Kommune wirtschaftlichste zumutbare Beförderung übernehmen,
 - keine freiwilligen Kostenübernahmen,
 - Anreize für den Verzicht auf eine Fahrkarte anbieten,
 - mit Schulen und Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, z.B. Schulzeiten und Fahrpläne aufeinander abstimmen, Streckenoptimierungen prüfen, sowie
 - bei Schülerspezialverkehr: diesen regelmäßig ausschreiben.

4 Gute Beispiele

Zukünftig finden Sie hier gute Beispiele aus der kommunalen Praxis.

5 Interkommunale Vergleiche und Kennzahlen berechnen

Unter <https://gpanrw.de/prufung/kennzahlensets-und-benchmarks> finden Sie Kennzahlen aus unseren überörtlichen Prüfungen.

Dort besteht zudem die Möglichkeit, ausgewählte Kennzahlen zur Schülerbeförderung selbst zu berechnen (<https://gpanrw.de/prufung/kennzahlensets-und-benchmarks/kennzahlen-berechnen>). In einer Anleitungsdossier zur Excel-Berechnungsdossier erläutern wir Ihnen die benötigten Grundzahlen.

6 Ansprechpartnerin

Tanja Möller

Prüfung und Beratung

m 0174/586 8740

e tanja.moeller@gpa.nrw.de