

Vorbemerkungen:

Der Rhein-Sieg-Kreis hat für seine 8 Förderschulen Schülerspezialverkehre eingerichtet mit denen schultäglich rund 900 Schülerinnen und Schüler von klein- und mittelständischen Beförderungsunternehmen zur Schule und zurück zum Wohnort befördert werden. Die Kosten hierfür betragen aktuell rund 4,1 Mio. Euro im Jahr.

Als Ergebnis des 2013 erfolgten europaweiten Vergabeverfahrens sind je ein mittelständisches Unternehmen mit der Beförderung für die Förderschule geistige Entwicklung in Alfter und der Förderschule für emotionale und soziale Entwicklung in Troisdorf beauftragt worden. Die übrigen 6 Förderschulen mit ihren insgesamt 9 Standorten wurden an die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) vergeben, die sich zur Erfüllung des Auftrages wiederum mehrerer klein- und mittelständischer Beförderungsunternehmer bedient. Die vom Rhein-Sieg-Kreis zu tragenden Kosten ergeben sich aus der Summe der gefahrenen Kilometer multipliziert mit dem Kilometerpreis. Dabei werden nur die Kilometerleistungen berücksichtigt, die erbracht werden, wenn Kinder befördert werden. Der Kilometerpreis war eines der Zuschlagskriterien im Rahmen der Ausschreibung.

Erläuterungen:

Für das laufende Haushaltsjahr ist von weiterhin steigenden Beförderungskosten aufgrund höherer Kilometerleistungen auszugehen (steigende Schülerzahlen). In Gesprächen mit den Geschäftsführern der RSVG hat die Verwaltung deutlich gemacht, dass Möglichkeiten zur Einsparung der permanent steigenden Beförderungskosten geprüft werden müssen.

Übereinstimmend wurde ein Ansatz zur Reduzierung der Kilometerleistung durch eine Optimierung der an die Subunternehmer vergebenen Fahrtrouten in Erwägung gezogen. In diesem Zusammenhang streben sowohl die Schulverwaltung, als auch die RSVG den Einsatz einer Software an, mit deren Hilfe Beförderungsrouten geplant werden können. Derzeit wird eine als geeignet erscheinende Software von der RSVG getestet. Auch die Schulverwaltung plant die Beschaffung einer solchen Software, die insbesondere auch Unterstützung bei der Erstellung des Leistungsverzeichnisses im Rahmen von Ausschreibungen zu leisten imstande ist.

Zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens wurden umfangreiche Schülerdaten erfasst und mit den vorhandenen Routenlisten der RSVG abgeglichen. Darüber hinaus wurden seit Anfang des Jahres sämtliche Änderungsmeldungen der Förderschulen täglich gesichtet. Erste Analysen der umfangreich vorliegenden Daten weisen aus, dass in erster Linie die Ermittlung optimierter Routen erforderlich ist. Darüber hinaus müssen aber auch die Rahmenbedingungen verändert werden, damit neben den betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten auch die pädagogischen Erfordernisse Berücksichtigung finden. Nachfolgend sind Beispiele angeführt, die je nach Förderschwerpunkt der zu befördernden Kinder in die Überlegungen einbezogen werden müssen.

An den drei Förderschulen mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, welche als gebundene Ganztagschulen geführt werden, werden die Schülerinnen und Schüler überwiegend in gleicher Gruppenzusammensetzung morgens am Wohnort abgeholt und nach Unterrichtsende am Nachmittag wieder zurück nach Hause gefahren. Aufgrund überwiegend gleicher Fahrer und Begleitpersonen entstehen hier über mehrere Jahre hinweg verlässliche Beziehungen, die sowohl den zu befördernden Schülerinnen und Schülern, als auch deren Erziehungsberechtigten Sicherheit bieten.

Ausnahmen hiervon ergeben sich insbesondere bei Schüler/innen mit Bedarf an intensivpädagogischer Förderung bei Schwerstbehinderung, die aufgrund ihrer Erkrankungen den Belastungen des Ganztagsschulbetriebes nicht gewachsen sind und für die eine von der zuständigen Schulaufsicht genehmigte Teilzeitbeschulung vorliegt. Dies bedeutet in Summe, dass schultäglich zusätzliche (meist frühere Heim-) Fahrten erforderlich werden. Daraus ergibt sich regelmäßig die Problematik, dass bei den Rückfahrten häufig entweder freie Kapazitäten vorliegen, oder dass neue Routen zusammengestellt werden müssen. Weitere Umstellungserfordernisse ergeben sich, wenn die Teilzeitbeschulung ganz oder teilweise aufgehoben wird, wenn sich zum Beispiel der Gesundheitszustand gebessert hat.

An den beiden Förderschulen mit Förderschwerpunkt Sprache richtet sich die Unterrichtszeit nach der Stundentafel für Grundschulen. Dies bedeutet, dass für die Klassen drei und vier höhere Wochenstunden anfallen, als für die Schülerinnen und Schüler der Eingangsklassen. Daher ergeben sich schultäglich mindestens zwei unterschiedlichen Unterrichtsende-Zeiten. Das wiederum bedeutet, dass die beförderte Gruppe am Morgen regelmäßig eine andere ist, als die, die nach Unterrichtsschluss nach Hause gefahren wird.

Kostenreduzierend könnte z.B. hier ein Verbleib von Schülerinnen und Schüler an der Schule bis zu einer für alle Schüler/innen geltenden Rückfahrtzeit wirken (siehe hierzu auch TO.-Pkt. 5, Entwicklung der Fördernden offenen Ganztagsschule). Es kommt hinzu, dass bei einigen Kindern wegen Berufstätigkeit der Erziehungsberechtigten auf dem Rückweg nicht die Wohnadresse angefahren werden soll, sondern die Kinder zu Großeltern, Tagesmüttern, OGS-Gruppen oder eine Tagesgruppe der Jugendhilfe befördert werden.

An den drei Förderschulen mit dem Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung richtet sich die Unterrichtszeit ebenfalls grundsätzlich nach der Stundentafel für Grundschulen. Das bedeutet, dass auch in dieser Schulform die Wochenstundenzahlen in den Klassen eins und zwei geringer sind, als in den Klassen drei und vier.

Zurzeit existieren dort drei unterschiedliche Zeiten für den Unterrichtsschluss. Das bedeutet, dass sich auch für diese Schulform die Hinfahrt von der Rückfahrt unterschiedliche Gruppenzusammensetzungen und Fahrtrouten ergeben. Auch hier könnte eine Übermittagsbetreuung zu einer Verbesserung führen (siehe oben, Förderschwerpunkt Sprache und TO.-Pkt. 5).

Auch hier ist der eigentliche Wohnort häufig nicht die Adresse, zu der Kinder nach Schulschluss befördert werden.

Diese beispielhaft aufgezeigten Probleme, die Jahr für Jahr in größerem Umfang auftreten, aber auch weitere bei der Datenanalyse erkannten Aspekte erfordern einen erheblich höheren Planungs- und Regelungsaufwand als das bei bisherigen Ausschreibungen der Fall war.

Es ist das Ziel, mit den Schulleitungen organisatorische Absprachen bezüglich einer Harmonisierung der Rückfahrtzeiten nach Schulschluss zu treffen. Dies bezieht sich sowohl auf die Rückfahrtzeiten an jedem einzelnen Standort, als auch auf eine Abstimmung der Unterrichtsbeginn- und Unterrichts-, bzw. Förder- oder Betreuungsende der Förderschulen insgesamt. Auf diese Weise könne man eventuell Über- und/oder Unterkapazitäten in den Fahrzeugen begegnen. Außerdem muss mit den Erziehungsberechtigten und vor allem den Jugendhilfeeinrichtungen abgestimmt werden, ob und wie in Ausnahmefällen Beförderungsvorgänge flexibel organisiert werden können.

In eine neue Ausschreibung muss außerdem aufgenommen werden, unter welchen Rahmenbedingungen und zu welchen Fahrtkosten Sonderfahrten durchgeführt werden können.

Die oben beschriebenen Punkte und weitere Aspekte müssen umfänglich aufbereitet und abgestimmt werden, bevor ein neues Ausschreibungsverfahren durchgeführt wird. Unter

Berücksichtigung des aktuellen Planungsstands würde das Ergebnis einer neuen Ausschreibung frühestens in den Sommerferien 2017 vorliegen. Das bedeutete, dass Eltern, Erziehungsberechtigte und Schulen vor den Sommerferien noch nicht wüssten, mit welchem Unternehmer und zu welchen Uhrzeiten der Schülerspezialverkehr im Schuljahr stattfinden wird. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Verwaltung, die aktuell laufenden Verträge letztmalig um ein Jahr zu verlängern und unverzüglich ein Ausschreibungsverfahren für das Schuljahr 2018/19 vorzubereiten.

Zur Sitzung des Ausschusses für Schule und Bildungskordinierung am 22.03.2017.

Im Auftrag