

An die
Vorsitzende des Ausschusses für Schule und Sport
Frau Renate Kox

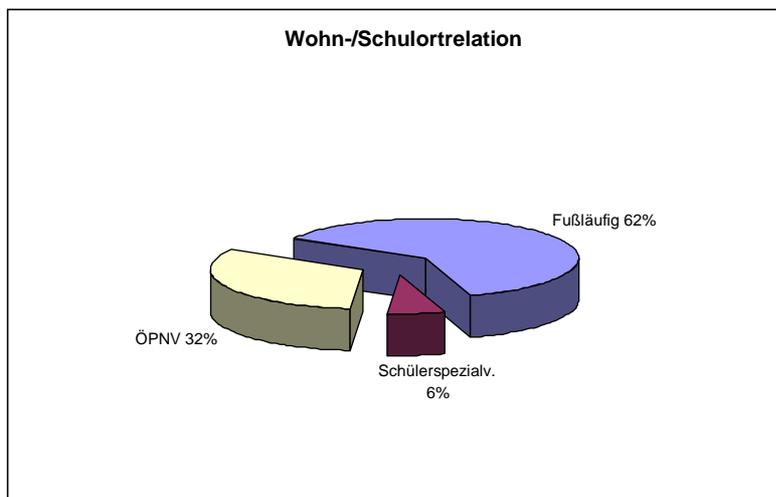
40667 Meerbusch

Informationsvorlage

zu TOP I / 6 der Sitzung des Ausschusses für Schule und Sport am 10. Februar 2011

Informationen zur Schülerbeförderung in Meerbusch

Schülerbeförderung / Schülerfahrkostenerstattung



Ca. 6000 Schülerinnen und Schüler besuchen die 15 Meerbuscher Schulen. Die Grundschüler werden grundsätzlich wohnortnah mit dem Schulangebot versorgt. Die Kinder aus den Rheingemeinden werden mit dem Schülerspezialverkehr nach Lank und aus Ossum-Bösinghoven nach Strümp befördert. Die städt. Raphael-Schule wird aus Buderich, Rheingemeinden, Lank und Bösinghoven mit dem Schülerspezialverkehr bedient. Kinder aus Bösinghoven können das Meerbusch-Gymnasium und die Haupt- u. Realschule Osterath ebenfalls mit dieser Form der Schülerbeförderung erreichen.

Das überwiegende Aufkommen an Beförderungsfällen zu und von den weiterführenden Schulen verteilt sich auf die verschiedenen Linien des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Rechtliche Grundlage

Die rechtliche Grundlage für die Erstattung notwendiger Fahrkosten begründet das Schulgesetz NRW (SchulG) in der jeweilig gültigen Fassung. Im zehnten Teil des SchulG ist festgelegt, wer Kostenträger für Personal- und Sachkosten ist (§§ 92 ff SchulG). Demnach trägt der Schulträger u. a. die Sachkosten, zu denen gem. § 94 SchulG auch die Kosten für die Schülerbeförderungen gehören. § 97 SchulG definiert den anspruchsberechtigten Kreis und ermächtigt die zuständigen Ministerien, Einzelheiten in einer Rechtsverordnung zu regeln.

Die Verordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung – SchfkVO):

- bestimmt die Zuständigkeit,
- legt fest, unter welchen Bedingungen Fahrkosten notwendig entstehen,
- trifft Aussagen über die Wirtschaftlichkeit einer Beförderungsart und
- regelt Sonderfälle.

Durchführung der Schülerfahrkostenerstattung in Meerbusch

Zuständigkeit / Definition der „Notwendigkeit“ der Fahrkosten

Die Stadt Meerbusch ist als Schulträger für 15 allgemeinbildende Schulen u. a. zuständig für die Erstattung notwendig entstehender Fahrkosten, unabhängig vom Wohnort des Schülers. Keinesfalls ist hieraus eine Beförderungspflicht abzuleiten. Es gehört zu den Aufgaben der Erziehungsberechtigten, den regelmäßigen Schulbesuch ihrer Kinder im Rahmen der Schulpflicht sicherzustellen. Dem Schulträger obliegt in erster Linie die Kostentragungspflicht, in zweiter Linie unter bestimmten Voraussetzungen die Organisation eines Schülerspezialverkehrs.

Notwendig entstehen Fahrkosten gem. SchfkVO, wenn der (kürzeste) Fußweg zwischen der Wohnung und dem Zugang zum Grundstück der nächstgelegenen Schule in der einfachen Entfernung für den Schüler weiter ist als:

- Primarstufe 2 km
- Sekundarstufe I 3,5 km
- Sekundarstufe II 5 km

Die nächstgelegene Schule ist die Schule der gewählten Schulform oder der Schulart, die mit dem geringsten Aufwand an Kosten und einem zumutbaren Aufwand an Zeit erreicht werden kann. Mit Ausnahme eines sogenannten „bilingualen Bildungsganges“ begründen besondere Angebote einzelner Schulen (z. B. Fremdsprachenangebote /-folge, besondere Kursangebote, Ganztagsbetreuung, Montessori-Zweig o. ä.) keinen weitergehenden Erstattungsanspruch. Aufgrund eines entsprechenden Ratbeschlusses aus dem Jahr 1979 ist bei der Anerkennung eines Erstattungsanspruches für die beiden Meerbuscher Gymnasien aber nicht mehr von der nächstgelegenen sondern von der tatsächlich besuchten Schule auszugehen.

Für auswärtige Schüler entsteht ein Anspruch nur, wenn beim Besuch der nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform am Wohnort ebenfalls Fahrkosten notwendig entstehen würden. Erstattungsfähig sind in diesen Fällen jedoch nur die Kosten, wie sie beim Besuch der nächstgelegenen Schule anfallen würden (fiktive Fahrkosten).

Unabhängig von der Entfernung entstehen Fahrkosten auch dann notwendig, wenn der Schüler nicht nur vorübergehend (mehr als acht Wochen) aus gesundheitlichen Gründen oder aufgrund geistiger oder körperlicher Behinderung ein Verkehrsmittel benutzen muss.

Weiterhin entstehen Fahrkosten notwendig, wenn der Schulweg nach objektiven Gesichtspunkten besonders gefährlich ist. Der Ordnungsgeber und die Verwaltungsgerichte legen bei der Auslegung der besonderen Gefährlichkeit immer die erhöhte Gefahr eines Schadenseintrittes zu Grunde. Die abstrakte Gefahr, dass überall irgendetwas passieren könnte, reicht nicht. Eine besondere Ge

fährlichkeit kann sich aus der verkehrlichen Situation (z. B. Queren einer stark befahrenen Straße, Straße ohne Gehweg und Beleuchtung o. ä) ergeben, oder aus dem Umstand, dass sich ein Schüler in einer schutzlosen Situation befindet, die einen unbemerkten Übergriff auf seine Person ermöglicht, und mit einer Hilfestellung durch Dritte nicht oder nicht rechtzeitig zu rechnen ist.

Fahrkosten entstehen auch beim Besuch eines ausgelagerten Unterrichtsortes (z. B. Schulgottesdienste, Sportunterricht, Verkehrserziehung, Praktika u. a.) notwendig. Nicht erstattungsfähig sind jedoch Kosten für Ausflüge, Wanderfahrten, Schulfeste, Theaterbesuche u. ä.

Wirtschaftlichkeit der Beförderung

Der Schulträger entscheidet über die wirtschaftlichste Form der Fahrkostenerstattung. Die SchfkVO gibt eine bestimmte Rangfolge der Erstattungsmöglichkeiten vor, die bereits vorab eine Wertigkeit wiedergibt:

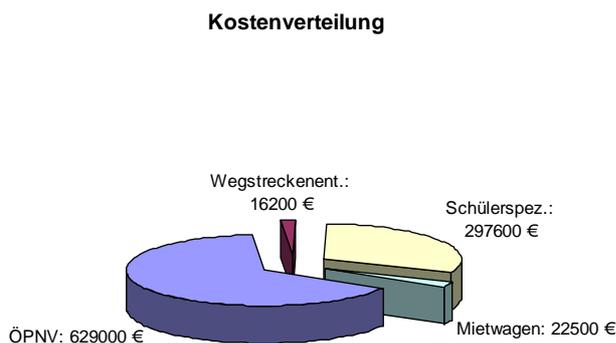
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Schülerspezialverkehr
- Beförderung mit Privatfahrzeugen

Der ÖPNV nimmt hier (unter Berücksichtigung der erheblichen staatlichen Subventionen und der Interessen der Gesamtheit) die privilegierte Stellung ein. Linienangebote werden – auch heute noch – erst durch die Nachfrage bei der Schülerbeförderung geschaffen oder ausgebaut. Auch im Hinblick auf die entstehenden Verwaltungskosten ist die pauschale Fahrkostenerstattung über den ÖPNV überwiegend wirtschaftlicher als die anderen Möglichkeiten.

Schülerspezialverkehr wird dort eingerichtet, wo eine Beförderung mit dem ÖPNV nicht möglich oder nicht zumutbar ist. Die Grenzen der Zumutbarkeit sind ab der Sekundarstufe I sehr hoch gesteckt. Der Verordnungsgeber sieht Fahr- und Wartezeiten von bis zu drei Stunden je Schultag als zumutbar an. Auch Wege zur nächstgelegenen Haltestellen von bis zu zwei Kilometer werden nicht als unzumutbar betrachtet. In Meerbusch werden diese Grenzen jedoch grundsätzlich bei weitem nicht erreicht. Fahr- und Wartezeiten betragen im Regelfall nicht mehr als zwei Stunden. Der Schülerspezialverkehr wird überwiegend im Bereich der Grundschulen und der Raphael-Schule eingesetzt, weil hier deutlich geringere Fahr- und Wartezeiten als zumutbar erachtet werden (Primarstufe) und die Möglichkeit der Steuerung durch den Schulträger / die Schule deutlich größer ist (Buskapazität u. -auslastung, zusätzliche Fahrten außerhalb des Fahrplans, Vorgabe bestimmter Linienwege).

Der Schülerspezialverkehr übernimmt auch die Beförderungen zum und vom Hallenbad und anderen Sportstätten, zu Gottesdiensten der Grundschulen und Fahrten im Rahmen der Kooperation der beiden Gymnasien. Solche Fahrten sind nur bei großer Flexibilität des Auftragnehmers durchführbar. Aufgrund der benötigten Beförderungskapazitäten wird als zusätzlicher „Mitnahmeeffekt“ auch die Bedienung der weiterführenden Schulen in Osterath und Strümp aus Bösinghoven über den Schülerspezialverkehr abgedeckt. Eine Sonderform des Schülerspezialverkehrs ist die Beförderung mit Mietwagen. Insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden integrativen Beschulung an allgemeinbildenden Schulen wird diese Form der Beförderung zukünftig stark anwachsen.

Die Gewährung der Wegstreckenentschädigung für die Beförderung mit Privatwagen bildet die Ausnahme der Fahrkostenerstattung. Sie wird nur dort eingesetzt, wo die Nutzung des ÖPNV nicht möglich ist und die Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Diese Situation besteht in Meerbusch z. B. im Wohngebiet Görgesheide. Die Grundschulen in Osterath sind teilweise mehr als 2 km entfernt. Auch bei der Fahrkostenerstattung für den Besuch des muttersprachlichen Unterrichtes in Nachbarorten wird für Grundschüler die Wegstreckenentschädigung gewährt. Als freiwillige Leistung hat der Schulausschuss am 21.02.1990 die Verdoppelung der Entfernungspauschale beschlossen. Der Aufwand für diese freiwillige Leistung betrug in 2010 ca. 3.100 €.



Der Aufwand für die Schülerfahrkostenerstattung betrug 2010 ca. 965.350 € und verteilt sich wie nebenstehend aufgeführt. Bei der Zahlung an die Rheinbahn handelt es sich um den Pauschalbetrag für den bestehenden Schokoticketvertrag. Nicht berücksichtigt sind hier die Linienkosten (Fahrleistung in km), die in den Gesamtkosten für den ÖPNV enthalten sind. Im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen wurde beschlossen, den Eigenanteil der Erziehungsberechtigten, die Leistungen nach SGB II beziehen, von der Stadt zu übernehmen. Der Aufwand betrug im Haushaltsjahr 2010 ca. 4.200 €.

In den Kosten für die Mietwagen ist die Beförderungsleistung für die Meerbuscher Schüler enthalten, die am integrativen Unterricht an Krefelder Schulen in der Sek I teilnehmen. Die Stadt hatte sich seinerzeit bereit erklärt, die Beförderungskosten - abweichend vom Schulträgerprinzip – zu erstatten. Diese betragen 2010 ca. 13.300 €.

Für den ÖPNV werden derzeit ca. 1900 ermäßigte Schokotickets an anspruchsberechtigte Schüler verteilt. Im Bereich des Schülerspezialverkehrs werden ca. 350 Schüler regelmäßig vom Wohn- zum Schulort und zurück befördert. Neben dieser Linienleistung werden insbesondere Fahrten zu Sportstätten aller Art abgedeckt. Sowohl die Bearbeitung der Wegstreckenentschädigungen als auch die Mietwagenkostenerstattungen sind sehr zeitintensiv und erfordern aufgrund der Einzelfallbearbeitung einen deutlich höheren Verwaltungsaufwand. Unter Berücksichtigung aller Faktoren ist festzustellen, dass die Beförderung mit dem ÖPNV in Meerbusch die wirtschaftlichste Form der Erstattung der Schülerfahrkosten darstellt.

Schülerbeförderung mit dem ÖPNV / Schokoticket

Für die Schülerbeförderung mit dem ÖPNV steht das gesamte Meerbuscher Liniennetz zur Verfügung. Bedingt durch die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes im Jahre 1997, dass zu Gunsten der Berufspendler eine Ausrichtung auf Verkehrsknotenpunkte (Haus Meer, Bahnhof Osterath) und Linienstraffungen vorsah, wurden die Meerbuscher Schulen nicht mehr ortsnah bedient. Zur Milderung des Problems wurden die sogenannten E-Wagen, die das Normalangebot ergänzten, beibehalten und im Wesentlichen zu den Hauptanfangs- und –endzeiten der Schulen ortsnah eingesetzt. Dies hat zur Folge, dass diese direkten und zeitnahen Verbindungen besonders beliebt sind und dadurch stark frequentiert werden. Die E-Wagen sind regelmäßig ausgelastet.

Seitens der Eltern und der Schüler wird heute häufig bemängelt, dass E-Wagen nicht zu allen Endzeiten eingesetzt werden.

Des Weiteren hat der Schulträger keine Möglichkeit der Einflussnahme auf das Nutzerverhalten. Dies spiegelt sich auch in der stark schwankenden Nachfrage nach Buskapazitäten wieder, weil die Schüler oft in Abhängigkeit von Jahreszeit und Wetter zwischen dem ÖPNV und Individualverkehr wechseln.

Schüler, die einen Anspruch auf eine Fahrkostenerstattung haben, erhalten das ermäßigte Schokoticket. Von den Erziehungsberechtigten wird eine Eigenbeteiligung von derzeit 11,60 € für das erste und 6,00 € für das zweite anspruchsberechtigte Kind erhoben. Die rechtlich zulässige Grenze wird 2012 mit dem Eigenanteil von 12 € für das erste Kind erreicht. Für weitere anspruchsberechtigte Kinder wird keine Eigenbeteiligung gefordert. Mit der Eigenbeteiligung wird die Möglichkeit der privaten Nutzung des Tickets für Fahrten außerhalb der Schulzeiten im privaten Bereich abgegolten. Die Einziehung des Eigenanteils war eine Grundvoraussetzung für die Einführung einer preiswerten Schülerfahrkarte, die jeder Schüler erhalten kann. Das Schokoticket für Selbstzahler ist die preiswerteste Monatskarte im Angebot des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Die geografische Lage der Stadt Meerbusch zu den Oberzentren Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach und Neuss macht das Schokoticket, insbesondere auch für die Fahrten außerhalb der Schulzeit, für viele Schüler interessant.

Der Schulträger hat im Schokoticketverfahren nur noch pauschale Zahlungen, die sich in der Höhe – auf die Jahre fortgeschrieben – an die seinerzeit gezahlten Spitzabrechnungen aller eingelösten Tickets orientieren, an das Verkehrsunternehmen zu leisten. Insgesamt wird dadurch eine deutliche Reduzierung des Verwaltungsaufwandes verzeichnet.

Als besondere Serviceleistung verzichtet die Stadt grundsätzlich auf eine Antragstellung auf Fahrkostenerstattung durch die Eltern. Rechtzeitig vor Beginn des neuen Schuljahres prüft die Verwaltung die Anspruchsvoraussetzung und stellt den Erziehungsberechtigten der neuen Fünftklässler (bei Erfüllung der Anspruchsvoraussetzungen) die notwendigen Informationen und Unterlagen für den Erwerb des Schokotickets zur Verfügung. Lediglich in strittigen Fällen und denen einer möglichen Wegstreckenentschädigung ist ein Antrag durch die Eltern zu stellen.

Schülerbeförderung mit dem Schülerspezialverkehr

Da eine Nutzung des Schülerspezialverkehrs ausschließlich auf die Fahrten zur Schule und zurück beschränkt ist, gibt es keinen Rechtsgrund für die Erhebung einer Eigenbeteiligung. Da die Stadt in diesem Bereich als direkter Auftraggeber fungiert, ist eine größere Steuerungsmöglichkeit gegeben. Benötigte Beförderungskapazitäten können kurzfristig dem tatsächlichen Bedarf angepasst werden und das Nutzerverhalten kann reglementiert werden (wer darf wann welchen Bus benutzen). Ein Schülerspezialverkehr hat jedoch keinen Vorteil für das Gemeinwohl, weil weder die Allgemeinheit noch der nicht anspruchsberechtigte Schüler diese Verkehrsmittel nutzen darf.

Die Information der Erziehungsberechtigten und die Aushändigung der Fahrausweise erfolgt auch in diesem Bereich als Serviceleistung durch den Schulträger.

Verkehrspädagogische Maßnahmen der Stadt in Kooperation mit der Rheinbahn und der Polizei

Sichere Verkehrsteilnahme von Schülern der städtischen Schulen durch die

- Busschule
- Busbegleiter auf den Linien des ÖPNV zu den weiterführenden Schulen

Hervorzuheben ist, dass bei allen Projekten größter Wert auf eine Flächendeckung gelegt wurde, d. h. alle Schüler und Schulen der jeweiligen Zielgruppe beteiligten/beteiligen sich gemeinsam und zeitgleich an den Projekten.

Ausgangslage/Problemstellung: Busschule/Busbegleiter

Die Probleme die sich entwickeln sind den Eltern, Schülern, Schulen, Verkehrsunternehmen und Schulträgern bekannt:

- vollbesetzte Busse,
- Drängereien und Raufereien in den Fahrzeugen und
- Konflikte zwischen den Schülern und Busfahrern, aber auch
- Sachbeschädigungen in den Transportmitteln

Beschreibung des Konzeptes Busschule/Busbegleiter

Zielsetzung bei dem Projekt Busschule/Busbegleiter sind die o. a. Probleme mindestens zu mildern und die Sicherheit der Fahrgäste und die Beförderungsqualität dauerhaft zu erhöhen. Das gesamte Projekt ist als Dauereinrichtung ausgelegt. Die Gesamtkonzeption sieht vor, Schulkinder zunächst hinsichtlich Benutzung von Bussen und Bahnen umfassend zu schulen. Im nächsten Schritt sollen ältere Jugendliche selbst Verantwortung für sich und ihre Mitschüler übernehmen. Das Gesamtprojekt soll also nicht nur Probleme im Bus lösen, sondern auch die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr stärken. Durch die Einbindung verschiedener Ausbildungsmodule innerhalb eines mehrstufigen Gesamtkonzeptes, hebt sich das „Meerbuscher Modell“ deutlich erweitert von ähnlichen Projekten anderer Kommunen ab.

Aktivitäten und Maßnahmen Busschule/Busbegleiter

Busschule

Hierbei handelt es sich um einen Ausbildungstag für alle Eingangsklassen der weiterführenden Schulen. Zeitnah nach der Einschulung üben alle Schüler - jeweils im Klassenverband - das Verhalten an Haltestellen und im Fahrzeug. Sie werden an diesem Tag von einer Pädagogin der Rheinbahn und dem für die Verkehrserziehung zuständigen Polizeibeamten geschult. Neben besonderen Veranschaulichungen (z. B. Folgen bei einer Vollbremsung ohne ausreichenden Halt, Überkrägen der Busse bei der Anfahrt an die Haltestellen usw.) runden insbesondere Rollenspiele zum Thema Gewaltprävention (lass dich nicht abzocken, helfen statt wegschauen usw.) den Ausbildungstag ab. Aber auch ganz klassische Aufgaben wie das Lösen und Entwerfen von Fahrscheinen, das Auswerten und Verknüpfen von Fahrplänen und Lage und Funktion der Notfalleinrichtungen werden altersgerecht vermittelt.

Die Busschule wurde erstmals im Schuljahr 2000/2001 angeboten und wird jeweils zu Beginn des neuen Schuljahres fortgesetzt. Die Rheinbahn und die Stadt Meerbusch tragen Kosten und beteiligen sich durch Personaleinsatz. Die Polizei unterstützt durch Personaleinsatz eines Beamten des Kommissariates Vorbeugung. Die Schülerinnen und Schüler werden von ihren Klassenlehrerinnen / Klassenlehrern begleitet.



Busbegleiter

Bereits vor dem Einsatz der Busschule hat sich ein Arbeitskreis gebildet, der aus Vertretern der Schulen, der Rheinbahn, der Polizei, dem Stadelternrat und der Stadtverwaltung besteht. Dieser Arbeitskreis hat sich umfassend über ähnliche Projekte informiert und die folgende, für alle weiterführenden Schulen gleichzeitig beginnende, einheitliche Vorgehensweise festgelegt.

Gewaltprävention

Ab dem Schuljahr 2001/2002 haben alle Schülerinnen und Schüler aus den 8er Klassen (später ab Klasse 7) ein Gewaltpräventionstraining erhalten. Diese Ausbildung hat den Schülerinnen und Schülern verdeutlicht, wie Gewalt entsteht, Grundlagen der Körpersprache vermittelt und in Rollenspielen aufgezeigt, wie konflikträchtige Situationen eskalieren oder vermieden werden können. Die Schulung einer Klasse dauert ungefähr 4 – 5 Schulstunden.

Nach Ansicht der Schulvertreter ist solch eine Veranstaltung nur dann erfolgreich durchführbar, wenn geeignete Kräfte für die Durchführung gewonnen werden können. Gute Erfahrungen wurden bereits während der Projekte „Selbstbehauptung und Konflikttraining“ mit externen Sozialpädagogen gemacht. Das o. a. Gewaltpräventionstraining wird von allen Schulen als zwingend notwendiger Baustein angesehen. Da es sich hierbei um eine innerschulische Maßnahme auf einer breiten Ebene handelt, ist ein enger Zusammenhang mit den einzelnen Schul- und Evaluationsprogrammen zu sehen.

Das o. a. Training erreicht jährlich jeweils ca. 18 - 20 Klassen einer Jahrgangsstufe aller weiterführenden Schulen und somit ca. 500 Schüler. Es wird erwartet, dass dieser Personenkreis dann für das Thema „ohne Gewalt stark“ besonders sensibilisiert ist und somit die Tätigkeit der späteren Busbegleiter auf eine wesentlich breitere Akzeptanz stößt.

Busbegleiter

Aus dem o. a. Kreis werden die künftigen Busbegleiter auf freiwilliger Basis durch die jeweilige Schule ausgewählt. Sie erhalten anschließend eine zusätzliche und vertiefende Ausbildung, die etwa 12 Stunden (2 Schultage) dauert. Hier werden u. a. praktische Übungen zum eigenen Verhalten in Konfliktsituationen durchgeführt und Möglichkeiten des eigenen Handelns aufgezeigt. Rollenspiele zeigen auf, wo eigene Grenzen liegen oder sich Handlungsspielräume eröffnen. Diese Ausbildungsabschnitte werden von einer pädagogischen Mitarbeiterin der Rheinbahn und der örtlichen Polizei übernommen.

Zu den Aufgaben der ausgebildeten Busbegleiter gehören:

- Konflikte zwischen den Mitschülern schlichten,
- durch eigenes Vorbild zu verkehrssicherem Verhalten anleiten,
- Missbrauch der Notfalleinrichtungen verhindern,
- Sachbeschädigungen zu verhindern.

Die Busbegleiter sollen stets im Team (min. 2 Schüler/Schülerinnen) auftreten. Probleme sollen nach Möglichkeit sofort gelöst werden. Ist dies in besonderen Fällen nicht möglich, steht in der Schule ein Lehrer als ständiger Ansprechpartner zur Unterstützung bereit.

Ein regelmäßiges Zusammentreffen aller Beteiligten findet vierteljährlich statt. Ein regelmäßiger Gedankenaustausch sorgt dafür, dass sich das Projekt insgesamt weiterentwickelt. Auf Vorschlag aus den Reihen der Busbegleiter, wird eine Weiterbildung in Form eines „Auffrischungskurses“ durchgeführt.

Die Busbegleiter erhalten Ihre Ausweise aus der Hand der Ersten Beigeordneten und einem führenden Mitarbeiter der Rheinbahn in Rahmen einer Feierstunde. Hier ist regelmäßig die örtliche Presse anwesend.

Das Busschule/Busbegleiter – Projekt wurde u. a. auch im WDR und Betriebsfernsehen der Rheinbahn vorgestellt.

Erreichte Verbesserungen/Veränderungen: Busschule/Busbegleiter

Das Projekt Busschule/Busbegleiter wurde von der Universität Wuppertal wissenschaftlich im Rahmen der Forschungsarbeit „Evaluation der verkehrspädagogischen Projekte Busschule und Busbegleiter der Rheinischen Bahngesellschaft AG, Düsseldorf“ untersucht. Wesentliche Feststellungen waren:

- Unfälle im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV haben abgenommen,
- die Zufriedenheit der Schüler in den Bussen hat zugenommen,
- Beschädigungen und Verschmutzungen der Fahrzeuge haben abgenommen.

Seit mehreren Jahren hat es **keine** schwerwiegenden Unfälle bei der Schülerbeförderung mit dem ÖPNV gegeben!

Außenwirkungen

Das Projekt „Busbegleiter“ erhielt 2003 den „Sonderpreis Jugendarbeit Verkehrsunternehmen NRW“ im Rahmen des Wettbewerbes „You move-nrw“.

Das Projekt Busschule/Busbegleiter stieß auf ein großes Interesse bei anderen Schulen, Kommunen und Verkehrsbetrieben. Bei Veranstaltungen wurden Teilnehmer der Stadt, den Schulen, der Rheinbahn und der Polizei weit über den örtlichen Wirkungskreis zum Gedankenaustausch und zu Informationszwecken eingeladen.

In Vertretung

Angelika Mielke-Westerlage
Erste Beigeordnete