

Häufig gestellte Fragen zum Einsatz von „Schulbussen“

Sehr häufig kommt es in der Öffentlichkeit zu emotional geführten Diskussionen um **den Linienbusverkehr von und zu den Schulen**. Von Seiten der NVV-Planer möchten wir versuchen, auf häufig gestellte Fragen und Vorwürfe einzugehen und alternative Szenarien gegenüber zu stellen.

Themenübersicht

Rahmenbedingungen

Wie erfolgt die Planung?

Wo liegen die Schwierigkeiten in der Fahrplanplanung?

Wo liegen die Schwierigkeiten in der Kapazitätsplanung?

Noch Fragen?

Rahmenbedingungen

Den Schulbus im klassischen Sinn gibt es in Deutschland nur noch selten. In den allermeisten Fällen ist der Schulbusverkehr in den Öffentlichen Linienverkehr (ÖPNV) integriert. Der Unterschied liegt vor allem darin, dass Fahrten im ÖPNV in Fahrplänen veröffentlicht sind und somit eine Mitnahme aller interessierter Fahrgäste möglich ist. Gerade im ländlichen Raum mit einer dünnen Bevölkerungsdichte stellen diese öffentlichen Fahrten häufig die einzige Möglichkeit dar, Orte mit dem ÖPNV zu erreichen.

„Freigestellte“ Schulverkehre sind Fahrten mit Bussen, die für die Allgemeinheit nicht zur Verfügung stehen. Diese Fahrten sind von der Mitnahmepflicht anderer Fahrgäste befreit, und werden daher als „Freigestellt“ bezeichnet. Schülerinnen und Schüler, die diese Fahrten nutzen, benötigen keinen Fahrschein. Ihre Namen stehen in der Regel auf einer Mitfahrerliste, die dem Fahrer vorliegt. Freigestellte Fahrten werden häufig noch zu Verkehren von und zu Schulen für ‚Praktische Bildbare Schüler‘ eingesetzt oder im Querverkehr zwischen zwei Unterrichtsarten (z. B. Schwimmbad- oder Sportunterricht), wenn ganze Klassen im Klassenverband unterwegs sind.

Der ÖPNV wird in Hessen durch die Aufgabenträger geplant – dies sind im Busverkehr üblicherweise die Landkreise und kreisfreien Städte. Für Buslinien, die mehrere Landkreise durchfahren, kann der Nordhessische Verkehrsverbund als

Dachorganisation des ÖPNV die Aufgabenträgerschaft übernehmen. Diese Linien werden dann als „regionale Linie“ bezeichnet und unterliegen gewissen Mindestqualitätsanforderungen im Angebot für Allgemeinheit. Dadurch, dass Schulverkehr zu großen Teilen im ÖPNV stattfindet, stehen alle Linien, die im NVV gefahren werden, den Schülern zur Verfügung, wenn sie über einen gültigen Fahrschein verfügen. Fahrscheine im Schulverkehr werden dann durch die Landkreise zur Verfügung gestellt, wenn einerseits Schulpflicht besteht (in der Regel von der 1. bis zur 10. Klasse) und andererseits die räumlich am nächsten gelegene Schule besucht wird. Durch die freie Schulwahl besuchen viele Schülerinnen und Schüler weiter entfernt gelegene Schulen. In diesem Fall erstatten die Landkreise den Eltern, bzw. Schülern einen Fahrtkostenanteil in Höhe der Preisstufe, die zur nächst gelegenen Schule führt.

Eine Überplanung des Busangebotes erfolgt(e) in den Jahren 2005 bis 2009 für das gesamte Liniennetz in Nordhessen, da in dieser Zeit alle Linien erstmals nach einem gesetzlich vorgegebenen Vergabeverfahren ausgeschrieben wurden, bzw. werden. Dass heißt, dass der NVV und die Landkreise in einem offenen Verfahren für alle Linienbusfahrten Verkehrsunternehmen suchten, bzw. suchen, die die vorgegebenen Fahrleistungen zu einem günstigen Preis fahren. Schließlich werden hier Steuergelder verwendet, die in einem transparenten Verfahren ausgegeben werden sollen.

Wie erfolgt die Planung?

Ein Vergabeverfahren von Busverkehrsleistungen wird meist zwei Jahre vor Betriebsaufnahme begonnen. Die Ausschreibung der konkreten Fahrpläne beginnt dann ein Jahr vor Betriebsaufnahme.

Im Vorfeld werten Planer die derzeitigen Fahrpläne aus, fragen bei betroffenen Schulen die Schülerzahlen und Schulzeiten an, sichten Pendlerstatistiken und analysieren die räumliche Situation vor Ort. Auf Basis der gesammelten Informationen werden Fahrpläne konstruiert, die verschiedene Funktionen erfüllen müssen. Dabei ist es üblich, dass nicht „einfach“ der Fahrplan im Status Quo übernommen wird, da hierdurch ein klarer Wettbewerbsvorteil für den Bestandsunternehmer vorläge. Dies wird bei öffentlichen Vergabeverfahren sonst als Bevorzugung oder „Vetternwirtschaft“ gebrandmarkt und ist dadurch juristisch angreifbar. Die Übernahme bestehender, veröffentlichter Fahrpläne würde in vielen Fällen auch zu Problemen führen, da die Erfahrung zeigt, dass Fahrplan und Realität in schulorientierten Fahrten bisher nicht immer das Gleiche darstellen.

Anhand der vorliegenden Daten wird nun ein Fahrplangerüst geplant. Dabei wird bei Grundschulverkehren meist versucht, die Kapazitäten so zu planen, dass auf längeren Strecken alle Kinder einen Sitzplatz finden können. Auf kürzeren Strecken mit bis zu 10 Minuten Fahrzeit wird auch ein Stehplatz als zumutbar angenommen. In den Verkehren zu den Unter- und Mittelstufen werden in der Planung auch auf etwas längeren Strecken Stehplätze als zumutbar angenommen. Dabei wird bei einem Solobus eine Kapazität von 70 Fahrgästen (gesetzlich möglich sind etwa 90) und in einem Gelenkbus von 120 Fahrgästen (gesetzlich möglich sind etwa 150).

Niederflurbusse haben dabei meist eine etwas geringere Sitzplatzanzahl, dafür jedoch mehr Stehplätze. Würde die reine Sitzplatzkapazität als Basis angenommen, müssten wir mit etwa 45 Sitzplätzen bei Solobussen und 55 Sitzplätzen bei Gelenkbussen kalkulieren. D.h., dass im vorn herein mindestens 1/3 mehr Busse eingeplant werden müssten.

Bei Grundschulen wird in der Regel so geplant, dass Schüler umsteigefrei zur 1. und 2. Stunde und nach der 5. und 6. Stunde eine Verbindung zwischen Wohnort und Schule haben. Meist wird auch eine Abfahrt nach der 4. Stunde eingeplant. Durch die klaren Einzugsradien der Grundschulen ist dies meist auch ohne Probleme umsetzbar. Bei Unter- und Mittelstufen wird versucht, in den vorgesehenen Einzugsradien der Schulen ebenfalls eine umsteigefreie Verbindung anzubieten. Hier wird in der Regel eine Anfahrt zur 1. Stunde und Abfahrten nach der 5. und 6. Stunde, sowie am Nachmittag eine 3. Abfahrt eingeplant. Schüler aus weiter entfernt liegenden Orten oder aus Orten mit sehr geringen Schülerzahlen müssen dagegen auch mit Umstiegen rechnen. Nach Möglichkeit wird versucht, soviel Schulverkehr wie möglich auf Bahnstrecken zu legen, da Züge und RegioTrams eine deutlich höhere Platz-Kapazität aufweisen.

Neben dem Schulverkehr muss jedoch auch darauf geachtet werden, dass der Fahrplan für andere Fahrgäste attraktiv ist – ansonsten müsste er nicht öffentlich sein. D.h., dass Fahrten mit anderen Fahrten zeitlich verknüpft sind, dass Busse bis zu Bahnhöfen fahren und dort auch Anschlüsse von und zu den Zügen anbieten können.

Neben der Berücksichtigung der erwarteten Fahrgastzahlen, zeitlichen Rahmenbedingungen und Anschlüsse sind natürlich auch ökonomische Rahmenbedingungen zu beachten. Das Fahrplangerüst muss so aufgebaut werden, dass die einzusetzenden Fahrzeuge nicht 95% der Zeit stehen, sondern dass mindestens die Hälfte der Fahrzeuge auch den Tag über „beschäftigt“ ist. Ansonsten müssen hohe Anschaffungskosten der Fahrzeuge auf wenige Kilometer abgeschrieben werden, was im Sinne einer wirtschaftlichen Betrachtung und eines verantwortungsvollen Umgangs mit Steuergeldern nicht möglich ist.

Worin liegen die Schwierigkeiten in der Fahrplanplanung?

Durch die freie Schulwahl werden Schulwege immer länger und häufig auch exotischer als bisher. Es gib Schulen, die einen sehr weiten Einzugsradius haben (vor allem Privatschulen, Konfessionsgebundene Schulen oder Gymnasien).

- Benachbarte Schulzentren beginnen häufig zu gleichen Zeiten, was zur Folge hat, dass Busse nicht nacheinander die Schulverkehre zu den benachbarten Schulzentren bedienen können.
- Schulen beginnen ihren Unterricht meist zu Zeiten, in denen auch der Berufsverkehr stattfindet. Im ländlichen Raum, mit geringen Anteilen an

Berufspendlern im ÖPNV, kann dies von Vorteil sein. Im Verkehr auf die Stadt Kassel oder Mittelzentren, kann es durch die sehr hohe Nachfrage in einer kurzen Spitzenzeit zu Kapazitätsengpässen kommen.

- Durch G8 und den dadurch verstärkt stattfindenden Nachmittagsunterricht wird zwar die Nachfragespitze am Mittag entlastet – vor allem nach der 6. Stunde – am Nachmittag jedoch wieder mit dem Berufsverkehr zusammengelegt. Auch hier ist dies im ländlichen Raum durchaus positiv für die Angebotsplanung, im Großraum Kassel jedoch schwierig.
- Die Schulen haben keine klare Stundenstruktur, die sich die gesamte Woche hindurch zieht. So kann es sein, dass Dienstags an einer Schule fast alle Schüler nach der 8. Stunde nach hause fahren wollen, Mittwochs nach der 5. Stunde und Freitags nach der 6. Stunde. Wenn die Schulbusse dann – was vor allem Nachmittags der Fall ist – kombiniert Verkehre von verschiedenen Schulen bedienen, kommt es vor, dass diese Endzeiten an der benachbarten Schule genau gegenläufig verlaufen. Gerade am Freitag findet meist kein Nachmittagsunterricht statt und Schüler, die sich in der Woche über mehrere Schulendzeiten verteilen, wollen alle zusammen nach der 6. Stunde nach hause. Das ist dann mit den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen und Fahrern meist nicht mehr abdeckbar.
- Die tageweise verschiedenen Endzeiten können sich innerhalb der Schuljahre aufgrund der Stundenplangestaltung wieder verschieben. Wäre somit ein Jahr vor Betriebsbeginn ein Fahrplan mit zusätzlichen Fahrten am Dienstag und Donnerstag ausgeschrieben worden, kann es sein, dass zum Betriebsbeginn die Fahrten dann doch am Montag und Mittwoch benötigt werden. Was macht der Unternehmer, wenn er sein Angebot auf Basis der Ausschreibung mit den Zusatzkursen für Dienstag und Donnerstag erstellt hat und die Fahrzeuge Montags und Mittwochs langfristig – zum Beispiel in einem Werksverkehr – gebunden hat?
- Gerade am Mittag und Abend zeigt sich, dass der bei den Schulen übliche 45-Minuten-Rhythmus sich nicht mit dem beim Öffentlichen Nahverkehr üblichen Stundenrhythmus verträgt. Wenn ein Bus gleichzeitig jede Stunde einen Anschluss von der Eisenbahn aufnehmen soll und zeitnah die Schüler alle 45 Minuten nach hause kommen sollen, dann ist dies schwer zu vereinbaren.
- Durch die Fahrzeugumläufe (d.h., die Fahrten, die ein Bus nacheinander bedient) können sich Änderungen an der einen Stelle häufig über mehrere Folgefahrten auswirken. Fährt ein 500er Bus z.B. ab Fritzlar nach Kassel um 16:10 Uhr, statt 16:00 Uhr, damit Schüler mit Schulende 16 Uhr noch mitfahren können, erreicht er in Kassel den Fernbahnhof erst um 16:59 Uhr – statt 16:49 Uhr. Nun erreicht ein Kunde, der von Bad Wildungen, Fritzlar oder Gudensberg kommend den IC um 17 Uhr nach Düsseldorf oder Erfurt erreichen möchte, diesen nicht mehr. Gleichzeitig nimmt der betroffene Bus seine 10 Minuten „Verspätung“ wieder mit auf den Rückweg – in der Folge verpasst er um 19:03 Uhr den Anschlussbus der Linie 450 nach Homberg – der wiederum kann nicht warten, weil er in Homberg einen Anschluss wahrnehmen muss. Und so geht dies immer weiter.

Wo liegen die Schwierigkeiten in der Kapazitätenplanung?

Im regulären Linienverkehr kann keine Sitzplatzgarantie gegeben werden - dies ginge nur mit einer Reservierungspflicht auf den Bussen. Dies ist jedoch logistisch nicht leistbar und wäre für Fahrgäste, die eine Fahrt spontan wahrnehmen möchten, äußerst unattraktiv. Natürlich gibt es einen großen Teil an Fahrten, die faktisch schon so mit Schülern ausgelastet sind, so dass realistisch gesehen kein anderer Fahrgast mehr mitfahren kann. Es gibt jedoch auch Fahrten zu Schulen, die durchaus noch Kapazitäten haben, und so einen guten Nutzung für Menschen ohne Autoverfügbarkeit haben - zum Beispiel Fahrten zur zweiten Schulstunde, die gleichzeitig für einen Weg zum Arzttermin oder Einkauf genutzt werden können.

Würde eine Sitzplatzgarantie für alle Schüler gegeben, müsste sich einerseits jeder Schüler auf eine klar definierte Fahrt festlegen. Spontan einen Bus früher oder später nehmen, ist dann nicht möglich, denn die Sitzplätze müssen bei einer Garantie fest zugeordnet werden. Wenn dann die 6. Stunde ausfällt, kann der Schüler nicht nach der 5. Stunde spontan nach Hause fahren, denn dort sind die Plätze verplant. Er muss dann warten, bis der für ihn reservierte Bus fährt - nach der 6. Stunde.

Eine Sitzplatzgarantie heißt auch, dass der Bus dann nicht mehr für andere Fahrgäste - die sich ggf. spontan für eine Fahrt entscheiden - zur Verfügung steht. Das heißt, dass diese Fahrten auch nicht mehr veröffentlicht werden. Manche kleinere Dörfer in Nordhessen dürften damit dann die letzte Busanbindung verlieren. Menschen ohne Autoverfügbarkeit oder Klimabewusste haben dann keine Möglichkeit, den Ort mit Kollektivverkehrsmitteln zu erreichen. Ein eigenes, unabhängiges Fahrplanangebot ohne Schüler als Fahrgäste und die entsprechenden Einnahmen, ist ökonomisch und ökologisch nicht vertretbar.

Im Ergebnis käme ein separiertes System - ähnlich den gelben Schulbussen in den USA - heraus. Das heißt, die Schüler erhalten keine Fahrkarte mehr, sondern bekommen anhand der vorliegenden Stundentafeln feste Fahrten zugeordnet. Die Busfahrer haben eine Liste der zugelassenen Fahrgäste und fahren den Schulbus optimiert zum festen Stundenplansystem. Abweichungen sind - zumindest spontan - nicht möglich. Die Schüler haben dann für ihre Freizeitbedürfnisse keine Fahrkarte mehr, die sie aus dem Schulverkehr bekommen. D. h., in diesem Fall müssen eigene Tickets gelöst werden. Für alle anderen Fahrgäste wird es nur noch ein Basisangebot geben, dort wo es sich "rechnet".

Derzeit fahren im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes etwa 550 Linienbusse auf den Linien des öffentlichen Nahverkehrs. An Schultagen zwischen 6 Uhr und 8 Uhr sowie zwischen 11 Uhr und 14 Uhr sind alle Fahrzeuge - ausnahmslos - im Linienverkehr unterwegs, denn 80 % der Schülerinnen und Schüler wollen genau in diesen Zeitlagen - am besten punkt- und zeitgenau ein Fahrtangebot zur Schule und wieder zurück angeboten bekommen. In der frühen Zeitlage kommt noch ein Großteil der Berufspendler dazu, die in der Regel gegen 8 Uhr ihre Arbeitsplätze erreichen möchten. Vor allem im Zulauf auf die Stadt Kassel stellt das auf den wichtigen Bus- aber auch Eisenbahnachsen ein erhebliches Problem dar.

Die Busse können nur fahren, wenn auch Fahrpersonal zur Verfügung steht. Die immer stärker werdende "Spitzenlastigkeit" der Nachfrage führt jedoch dazu, dass 50 % der Fahrzeuge nur in diesen wenigen Spitzenstunden wirtschaftlich zu betreiben sind. Die verbleibenden 50 % sind auch in anderen Zeiten im Linienverkehr unterwegs - vor allem im Verdichtungsraum Kassel, wo die PKW-Verfügbarkeit geringer ist als im ländlichen Raum.

Die "Spitzenfahrzeuge" werden dann nur für 5 Stunden am Tag benötigt. Die anderen Fahrzeuge verlassen dagegen den Betriebshof am Morgen gegen 5 Uhr und fahren bis in die späten Abendstunden im Linienverkehr - etwa 15 Stunden im Mittel. Der NVV bezahlt den Verkehrsunternehmen die gefahrenen Kilometer. In diesem Preis muss das Verkehrsunternehmen die Abschreibung des Fahrzeuges einrechnen. Ein Linienbus nach derzeitigem Standard kostet ca. 250.000 Euro. Ein Fahrzeug, welches 5 Stunden am Tag fährt und 19 Stunden abgestellt ist, kann in seiner "Lebenszeit" natürlich nur deutlich weniger Kilometer fahren, als ein Fahrzeug, welches 15 Stunden fährt und nur 9 Stunden steht. Bei der Verteilung der Anschaffungskosten des Fahrzeuges wird der Kilometerpreis für ein Spitzenfahrzeug etwa doppelt bis dreifach so hoch wie für die anderen Fahrzeuge.

Gleichzeitig wird Personal benötigt, welches nur 5 Stunden arbeiten kann. Die Verkehrsunternehmen setzen daher häufig Werkstattpersonal oder Mitarbeiter der Verwaltung ein, die diese Spitzenbusse fahren. Bei den kleineren, privaten Verkehrsbetrieben fährt dann auch der Chef persönlich. Da jedoch heute schon alle verfügbaren Fahrzeuge in der Spitzenzeit fahren und andere Kurse meistens nicht verlegt werden können, bedeutet jede Forderung nach zusätzlichen Fahrzeugen in der Spitze oder einer Sitzplatzgarantie bei allen Schülerkursen einen extremen Sprung bei den Kosten. Dafür fehlen derzeit in der Regel die Finanzmittel. Ein Einsparen von Fahrzeugen in den nicht so stark nachgefragten Zeiten entschärft die Fahrzeugverfügbarkeit logischerweise nicht, würde aber auch bedeuten, dass da "nur" ein Fahrplanangebot gestrichen würde, sich die Kosten für dieses Fahrzeug aber verdoppeln bis verdreifachen und Fahrpersonal statt in Vollzeit, dann nur noch in Teilzeit benötigt wird.

So weit es geht, werden größere Gelenkbusse angeschafft. Da diese Fahrzeuge aber in den schwach nachgefragten Zeiten eher zu Kopfschütteln bei Anwohnern und Entscheidungsträgern führen, sind es gerade diese Fahrzeuge, die dann nur in Spitzenzeiten fahren. Da diese Fahrzeuge wiederum in der Anschaffung deutlich teurer sind, verschärft dies die beschriebene Situation noch.

Noch Fragen?

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Auch unter den eMailadressen info@nvv.de oder info@nwm-esw.de .

Verfasser: Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)