

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- Auslastung optimieren
- Emissionen reduzieren
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Reisezeit optimieren
- Schulverkehr optimieren

Zielgruppe

- Schülerinnen und Schüler

Fahrtzweck

- Schule

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)

Raumstruktur

- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen an

Bedarfsorientierter Schulbus



Quelle: MarioGuti / Getty Images

Was ist ein bedarfsorientierter Schulbus?

Beim bedarfsorientierten Schulbusverkehr für den Rückweg von der Schule nach Hause gibt es keinen festen Linienweg. Die Route richtet sich individuell nach den Adressen der zusteigenden Schülerinnen und Schüler. Beim Zustieg werden auf der Fahrausweis-Chipkarte gespeicherte georeferenzierte Informationen zur jeweils benötigten Zielhaltestelle in das computergestützte Navigationssystem eingespeist. Dieses berechnet dann die ideale Routenführung. Gleichzeitig speichert das System in einer Datenbank Informationen zum Kostenträger, zur Strecke, zu Kilometerangaben, zur Fahrtdauer und zum Tarif für die spätere Abrechnung.

Welche Vorteile bietet der bedarfsorientierte Schulbus?

Für die Schülerinnen und Schüler bietet der bedarfsorientierte Schulbus den Vorteil, dass sie ohne feste Route auf dem schnellsten Weg nach Hause gebracht werden und sich dadurch die tägliche Fahrzeit reduziert.

Insbesondere in ländlichen Räumen stellen sinkende Einwohnerzahlen mit einem immer geringeren Anteil an Kindern und Jugendlichen viele Kommunen vor große Herausforderungen. Dies gilt insbesondere auch für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs. Neben rückläufigen Schülerzahlen erschweren die zunehmenden Ganztagsangebote der Schulen mit unterschiedlichen Endzeiten die Planung eines effizienten Fahrzeugeinsatzes, da zunehmend weniger Schülerinnen und Schüler zeitgleich nach Hause fahren. Dies führt zu einer schlechten Auslastung der ÖPNV-Angebote. Durch ein bedarfsorientiertes System ohne festen Linienweg können die gefahrenen Leerkilometer reduziert, Emissionen gesenkt und Kosten verringert werden. In der Gemeinde Olfen, in der bereits 2013 ein solches bedarfsorientiertes System eingeführt wurde, konnte die Fahrleistung der Schulbusse um rund 40 Prozent reduziert und ein Fahrzeug eingespart werden.

Auch die Abrechnung der Verkehre mit dem Verkehrsunternehmen kann im Vergleich zu einer pauschalen Vergütung anhand der Systemdaten verursachungsgerechter vorgenommen werden.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren mit unterschiedlichen Zuständigkeiten auf den jeweiligen Verwaltungsebenen (z. B. Schulverwaltungsamt, Kämmerei), in den Schulen und den Verkehrsunternehmen vor Ort. Zunächst ist eine gute Datengrundlage zu schaffen, um die Effekte der Maßnahme hinsichtlich ihrer verkehrlichen und finanziellen Wirkung abschätzen zu können. Bevölkerungsprognosen und Gespräche mit den Schulen und Schulverwaltungsämtern bezüglich der geplanten Unterrichtszeiten sind hier aufschlussreich. Zur Abschätzung der Kosten sollten Gespräche mit den Verkehrsunternehmen sowie den Anbietern der Systeme geführt werden. Neben den Investitionskosten für die Anschaffung und den Einbau der Systeme in den Bussen sowie für die Beschaffung der Chipkarten, fallen laufende Kosten für die Wartung der Software an. Demgegenüber stehen, je nach Vereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen, Ersparnisse aus der Reduzierung der Fahrleistung (geringere variable Kosten), die jedoch nicht immer zur Kostendeckung ausreichen.

Um die Akzeptanz und eine positive Einstellung zu diesem Angebot zu stärken, ist eine frühe Einbeziehung der Eltern und Schülerinnen und Schüler wertvoll. Gleichzeitig ist es wichtig, mögliche Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes durch die Speicherung personenbezogener Daten auf der Chipkarte, beispielsweise im Rahmen von Informationsveranstaltungen, auszuräumen.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die Umsetzung eines bedarfsorientierten Schulbusses ist häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden, da die Investitionskosten sowie die laufenden jährlichen Kosten nicht immer vollständig durch die Ersparnis aus der geringeren Fahrleistung gedeckt werden können. In der Stadt Stadtlohn beispielsweise wurden die Kosten für die technische Ausrüstung von neun Bussen auf rund 33.000 Euro geschätzt. Hinzu kommt ein jährlicher Aufwand von 7.200 Euro für laufende Kosten und Verwaltungsaufwand. Demgegenüber steht eine jährliche Ersparnis von rund 5.000 Euro. Dies ist jedoch individuell von der Ausgangssituation in den Gemeinden abhängig und kann sich stark unterscheiden. In Olfen und in Ascheberg beispielsweise wird insgesamt eine Kostenersparnis erzielt. Daher sind die Kosten und Einsparungen durch die Maßnahme im Vorfeld möglichst genau abzuschätzen. Den Kosten steht zudem der zusätzliche Nutzen für die Schülerinnen und Schüler durch die Fahrzeitverkürzung sowie die positiven Auswirkungen auf die Umwelt durch die Verkehrsvermeidung gegenüber. Diese Effekte sollten mitbetrachtet werden, um die Maßnahme erfolgreich umzusetzen. Zudem besteht insbesondere auf Seiten der Verkehrsunternehmen Skepsis gegenüber einer exakten, anstelle einer pauschalen Abrechnung. Häufig wird ein unverhältnismäßiger Verwaltungsmehraufwand genannt. Diesem kann jedoch durch eine gute IT-Umsetzung begegnet werden.

Verwandte Maßnahmen

Kindergartenbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/kindergartenbus>)

Mobilitätsbildung in Kitas und Grundschulen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsbildung-kitas-und-grundschulen>)

Schulwegplan (<https://www.mobilikon.de/massnahme/schulwegplan>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

AzubiShuttle im Landkreis Rhön-Grabfeld (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/azubishuttle-im-landkreis-rhoen-grabfeld>)

Verwandte Instrumente

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.moblikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Mobifibel (<https://www.moblikon.de/instrument/mobifibel>)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

(<https://www.moblikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)

Schulverkehrskonzept (<https://www.moblikon.de/instrument/schulverkehrskonzept>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bedarfsanalyse (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Broschüre (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/broschuere>)

Flyer (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/flyer>)

Homepage (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/homepage>)

Informationsveranstaltung (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/informationsveranstaltung>)

Interkommunale Zusammenarbeit (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)

Kinder- und Jugendbeteiligung (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/kinder-und-jugendbeteiligung>)

Kosten-Nutzen-Analyse (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse>)

Machbarkeitsanalyse (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)

Quellen

Ascheberg, 02.02.2017: Einführung Bedarfsorientierter Schülerverkehr nach dem „Olfener Modell“. Zugriff: <http://www.ascheberg.de>, Rat & Verwaltung, Aktuelles [abgerufen am 14.04.2020].

Münsterlandzeitung, 01.10.2017: Neues Schulbus-Modell zu teuer. Zugriff: <https://www.muensterlandzeitung.de>, Stadtlohn [abgerufen am 14.04.2020].

Stadt Olfen, o. J.: Bedarfsorientierte Schülerbeförderung, Anpassung an den demographischen Wandel. Zugriff: <https://www.olfen.de/>, Rathaus & Bürgerservice, Mobilität, Schülerbeförderung [abgerufen am 14.04.2020].

Stadtspiegel Recklinghausen, 01.09.2015: Bedarfsorientierter Schülerverkehr in Olfen. Zugriff: <https://www.lokalkompass.de>, Überregionales [abgerufen am 14.04.2020].

Wirtschaftsförderungsausschuss Ascheberg, 20.05.2015, TOP Ö 6: Bedarfsorientierter Schülerverkehr (Olfener Modell), Verwaltungsvorlage 14-0189. Zugriff: <https://www.ascheberg.de/> [abgerufen am 14.04.2020].