

I. Problemstellung

Seit dem Frühjahr diesen Jahres und dann noch mal verstärkt in und nach den Sommerferien häufen sich die Anfragen von Schulen im Rhein-Sieg-Kreis bzw. von Schulen im grenznahen Bereich, Schulpflegschaftsvertretern und Eltern bei den Verkehrsunternehmen bzw. dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV, das ÖPNV-Angebot für die Schülerbeförderung insbesondere in den Nachmittagsstunden auszuweiten. Die Gründe für diesen Wunsch sind unterschiedlich:

- Veränderung der Schulendzeiten (Abitur nach 12 Jahren)
- Einführung von Ganztagschulen
- Einstellung des bisher von den Schulträgern finanzierten Schülerverkehrs, bzw. Überführung von sogenannten freigestelltem Schülerverkehr in Linienverkehr
- Einführung des Schülertickets im VRS.

Zudem ist auch der Wunsch erkennbar, dass die jeweiligen Schulen vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen, durch eine gute bzw. verbesserte ÖPNV-Anbindung die Schülerzahlen halten bzw. eventuell noch steigern möchten.

II. Rechtslage

Gemäß der Schülerfahrtskostenverordnung des Landes NRW entscheidet der Schulträger in eigener Zuständigkeit über die Art der Schülerbeförderung. In der Regel ist dabei die Beförderung im Linienverkehr die wirtschaftlichste Möglichkeit. Dabei hat der Schulträger zu beachten, dass die in der Verordnung festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen eingehalten werden:

- ⇒ der Fußweg zwischen Wohnung/Schule und Haltestelle darf nicht mehr als 2 km betragen (Sekundarstufe I und Sekundarstufe II),
- ⇒ Hin- und Rückweg dürfen zusammen nicht mehr als drei Stunden dauern (Sekundarstufe I und Sekundarstufe II),
- ⇒ die Wartezeit in der Schule vor und nach dem Unterricht darf nicht mehr als 45 Minuten betragen.

Darüber hinaus besteht für jeden Schulträger die Möglichkeit, Schülerspezialverkehre einzurichten. Diese Sonderform des ÖPNV wird auch in einigen Gemeinden des Kreises – auf Kosten des Schulträgers -angeboten.

III. Entwicklung

Mittlerweile hat sich klar herauskristallisiert, dass sich der verstärkte Nachmittagsunterricht – hinsichtlich der Wartezeiten bis zur nächsten Busabfahrt besonders auf die Schüler im ländlichen Raum auswirkt, sofern hier keine zusätzlichen Angebote gemacht werden. Im Rahmen der laufenden Diskussion hat es sich als wenig hilfreich erwiesen, auf die bestehenden Regelungen der oben zitierten Schülerfahrtskostenverordnung hinzuweisen. Dies liegt daran, dass diese kaum bekannt ist bzw. unter den neuen Rahmenbedingungen als unzumutbar empfunden wird.

Sowohl die Lehrer, aber vor allem die Eltern weisen darauf hin, dass es z.B. einem Schüler der fünften Klasse nicht zuzumuten ist, nach 7 oder 8 Stunden Unterricht auch noch 45 Minuten auf den Bus zu warten und dann noch ggf. 30 – 45 Minuten damit nach Hause fahren zu müssen.

Außerdem wird die Planung einer angemessenen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln dadurch zusätzlich erschwert, dass jede Schule bzw. Schulkonferenz die Schulzeiten in eigener Zuständigkeit festlegt.

Demgegenüber stehen sowohl die Kreise als auch die Verkehrsunternehmen unter einem sehr großen Kostendruck, der durch die Mittelkürzungen des Landes Nordrhein-Westfalen zusätzlich verschärft wurde.

IV. Lösungsansätze

1. Vor allem der morgendliche Bedarf fällt in eine Zeit, in der auch im sonstigen Berufsverkehr eine hohe Anzahl von Fahrzeugen und Personal eingesetzt wird, so dass die Verkehrsunternehmen zum Teil Probleme haben, genügend Busse und Fahrer zu organisieren. Einmal abgesehen von der Klärung der Kostenfrage liegt auch hierin einer der Gründe, warum es nicht immer einfach ist, auf erhöhten Bedarf sofort zu reagieren. Alle Busse der Verkehrsunternehmen und der in ihrem Auftrag fahrenden Unternehmer sind in der morgendlichen Hauptverkehrszeit unterwegs. Weitere Fahrzeuge oder auch ein größeres Fahrzeug (z.B. einen Gelenkbus statt eines Standardlinienbusses) anzumieten, wird unter diesen Rahmenbedingungen meist sehr teuer. Die Busse müssen entweder neu angeschafft oder von Unternehmern, deren Betriebshöfe nicht unbedingt in der Nähe des Einsatzortes liegen, zu gerade in diesen Zeitlagen teuren Konditionen „eingekauft“ werden.

Um die angemessene Beförderung der Schüler im ÖPNV zu planen, muss der Schulträger zunächst mit einem Fragebogen ermitteln, wie groß der neue Bedarf der jeweiligen Schule(n) ist und anschließend in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen versuchen, durch Fahrtenverschiebungen (z.B. könnte ein sog. Verstärkerbus verschoben werden) ein ÖV-Angebot ohne Mehrkosten zu realisieren. Hierbei ist aber z.B. auch zu beachten, dass ein Teil der Schüler nach wie vor mittags befördert werden muss und zudem manche Schulen überhaupt keine Veränderungen bei ihren Schulzeiten vornehmen. Letztlich ergeben sich nicht immer kostenneutrale Lösungen und die Schülerbeförderung in den Nachmittagsstunden wird/kann sich zu einem deutlichen Kostenfaktor im ÖPNV entwickeln.

Diese Schwierigkeiten wachsen, je ländlicher der betrachtete Raum ist.

2. Solange die meisten Schulen morgens zur selben Zeit beginnen, wird ein wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge erschwert. Als Lösung bietet sich hier eine Staffelung der Schulanfangszeiten an. Eine solche Schulzeitstaffelung zwischen 7.30 und 8.30 Uhr würde natürlich bedeuten, dass Lehrer, Eltern und Schüler ihren gewohnten Tagesablauf entsprechend anpassen müssen. Wir verstehen, dass das nicht leicht fällt. Es kann also eine „win/win“-Situation entstehen, die allen Vorteile bringt.

Jedoch bestehen hier aus unserer Sicht große Einsparpotentiale, die bei Realisierung einer Schulzeitstaffelung wieder in zusätzliche Fahrten am Nachmittag investiert werden könnten.

Aus den bisher geführten Gesprächen mit Lehrern, Eltern, Schulträgern und Verkehrsunternehmen ist erkennbar, dass eine Lösung außerordentlich schwierig zu finden ist. Darüber hinaus wurde deutlich, dass eine kreisweit einheitliche Regelung aufgrund der sehr unterschiedlichen Problemstellungen kaum zu erwarten ist.

Der hier geschilderte Sachverhalt wurde zum einen den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern dargelegt und zum anderen in einer vom Planungsamt organisierten Informationsveranstaltung den zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Städte und Gemeinden näher erläutert. Darüber hinaus wurden sowohl das Ministerium für Bauen und Verkehr als auch das Ministerium für Schule und Weiterbildung über die Entwicklungen in der Schülerbeförderung informiert und um Unterstützung gebeten. Bisher lehnt das Ministerium für Bauen und Verkehr in Abstimmung mit dem Schulministerium die Bereitstellung weiterer Landesmittel ab.

Es müssen daher weiterhin intensive Gespräche mit den Betroffenen geführt und dort individuelle Lösungen entwickelt werden. Die Runde der Bürgermeister(innen) hat diesen Kurs ebenfalls befürwortet.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 28.10.2008

Im Auftrag

(Jaeger)