

Konzept der Schülerverkehrsoptimierung mit Schulzeitstaffelung im Landkreis Celle

- 1. Hintergrund und Anliegen**
- 2. Methodik und Ablauf**
- 3. Widerstände**
- 4. Hinderungsgründe für eine umfassende Umsetzung**
- 5. Dennoch erreichte Effekte**
- 6. Was schafft – was beeinträchtigt den Erfolg ?**

Hintergrund und Auslöser

- **Aufstellung eines komplett neuen Nahverkehrsplanes mit erhöhten Qualitätsanforderungen, auch im Schülerverkehr, Planungsauftrag 12/2010**
- **Absehbarkeit erheblicher Kostenanstiege im Busverkehr**

Anliegen

- 1. Verbesserung der Qualität der Schülerbeförderung, insbesondere hinsichtlich Reisezeiten, Wartezeiten, Fahrtmöglichkeiten.**
- 2. Optimierung durch Unterrichtszeitstaffelung und technologische Überplanung erschließt Möglichkeiten für Aufwandssenkung. Diese kann eingesetzt werden für**
 - **Finanzierung von mehr Angebot und höherer Angebotsqualität im Schülerverkehr**
 - **Abmilderung der künftigen Zuschussbelastung des Landkreises**
- 3. Weitgehende Integration der Sonderlinienverkehre und freigestellten Verkehre für höchstmögliches öffentliches Verkehrsangebot.**

Qualitätsverbesserung

- Reduzierung der **Schulwegezeiten** der Schüler (Summe aus Fahr-, Umsteige- und Wartezeiten)
- Erreichung **optimaler Wartezeiten** vor und nach dem Unterricht (10 ... 20 min. je nach örtlicher Situation)
- Vermeidung von **Umsteigenotwendigkeiten**, insbesondere für Grundschüler, für Förderschüler Umstieg ausgeschlossen
- Verkürzung von **Fahrzeiten**, insbesondere für jetzt benachteiligte Schüler
- Vermeidung von **stark belegten Bussen** und **langen Stehzeiten**

Aufwandsenkung

- **Reduzierung des Busbedarfs um 10 ... 14 Fahrzeuge (11 - 15 %)**
- dabei fallen aber in aller Regel keine Fahrten weg (das wäre dann meist Qualitätseinschränkung)
- Reduzierung von Leer-km und Standzeiten für Busse und Fahrer
- Reduzierung von Kosten für freigestellte und Sonderverkehre durch Integration in den Schülerlinienverkehr nach § 42 PBefG

Ablaufschema (geplant: 1 Jahr, benötigt: 2 Jahre)

Konzeptphase

Konzeptstufe 1

Sofortmaßnahmen

Anforderungsrahmen
laut Vorentwurf NVP

Frühverkehre mit Erschließung
Einsparpotenzial

Konzeptstufe 2

Anforderungsrahmen
laut Beschluss NVP

Frühverkehre mit gezieltem
Einsatz eingesparter Ressourcen

Umsetzungsphase

Konzeptstufen 3-7(b)

Planung

Umsetzung

Anforderungsrahmen
laut Beschluss NVP

Frühverkehre nach Einwänden
der Schulen und Gremien

Diskussion und Überzeugung in
Schulen und Gremien

Planung Rückfahrten und
Gesamtfahrpläne unter
Einbeziehung der Schulen

Aus vorher bereits 8 durchgeführten Schülerverkehrsoptimierungen

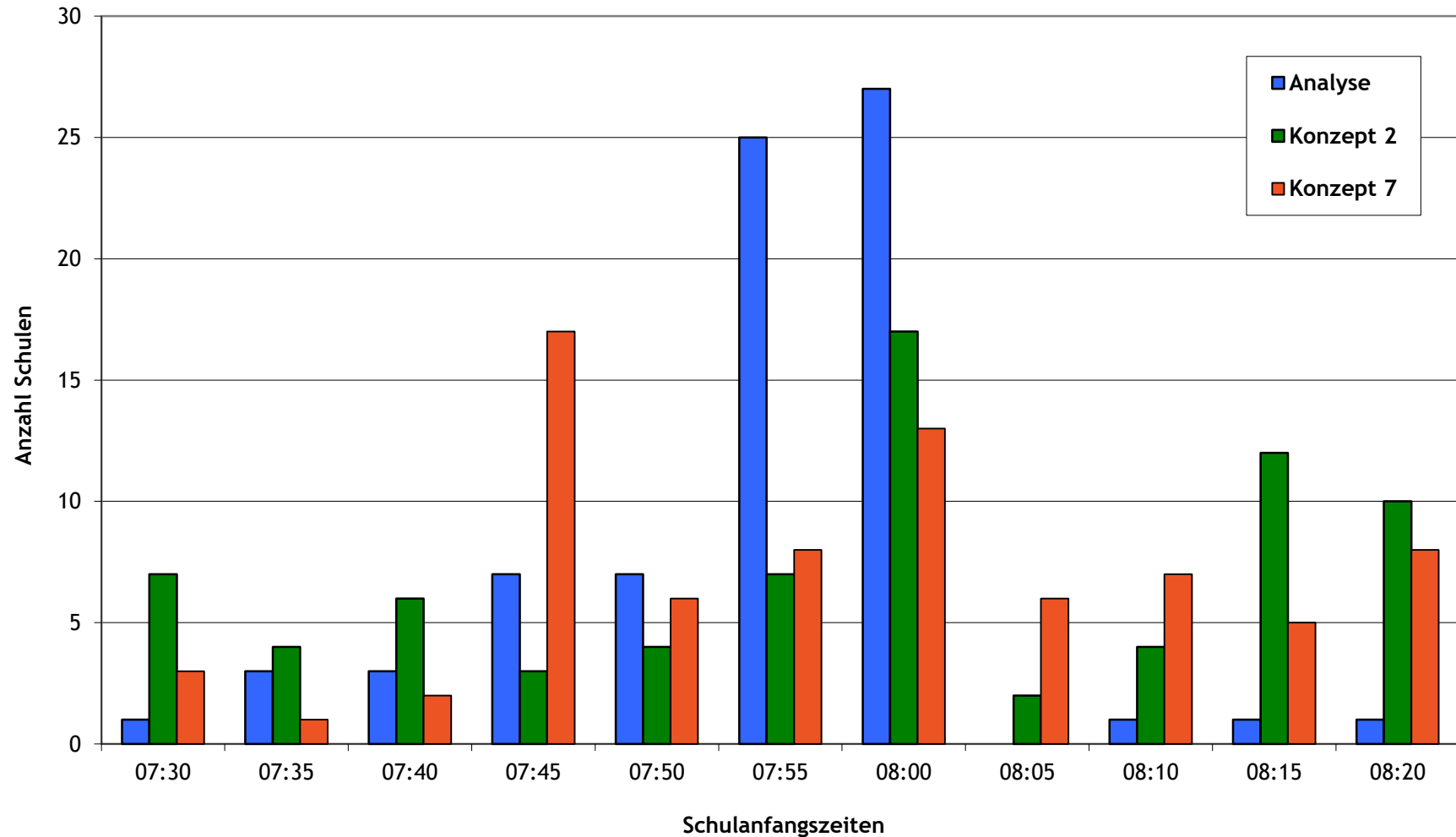
(Landkreise Barnim, Rhein-Sieg-Kreis, Kyffhäuserkreis, Oder-Spree, Teltow-Fläming, Havelland, Dahme-Spreewald, Niederschlesischer Oberlausitzkreis)

Grundsätze:

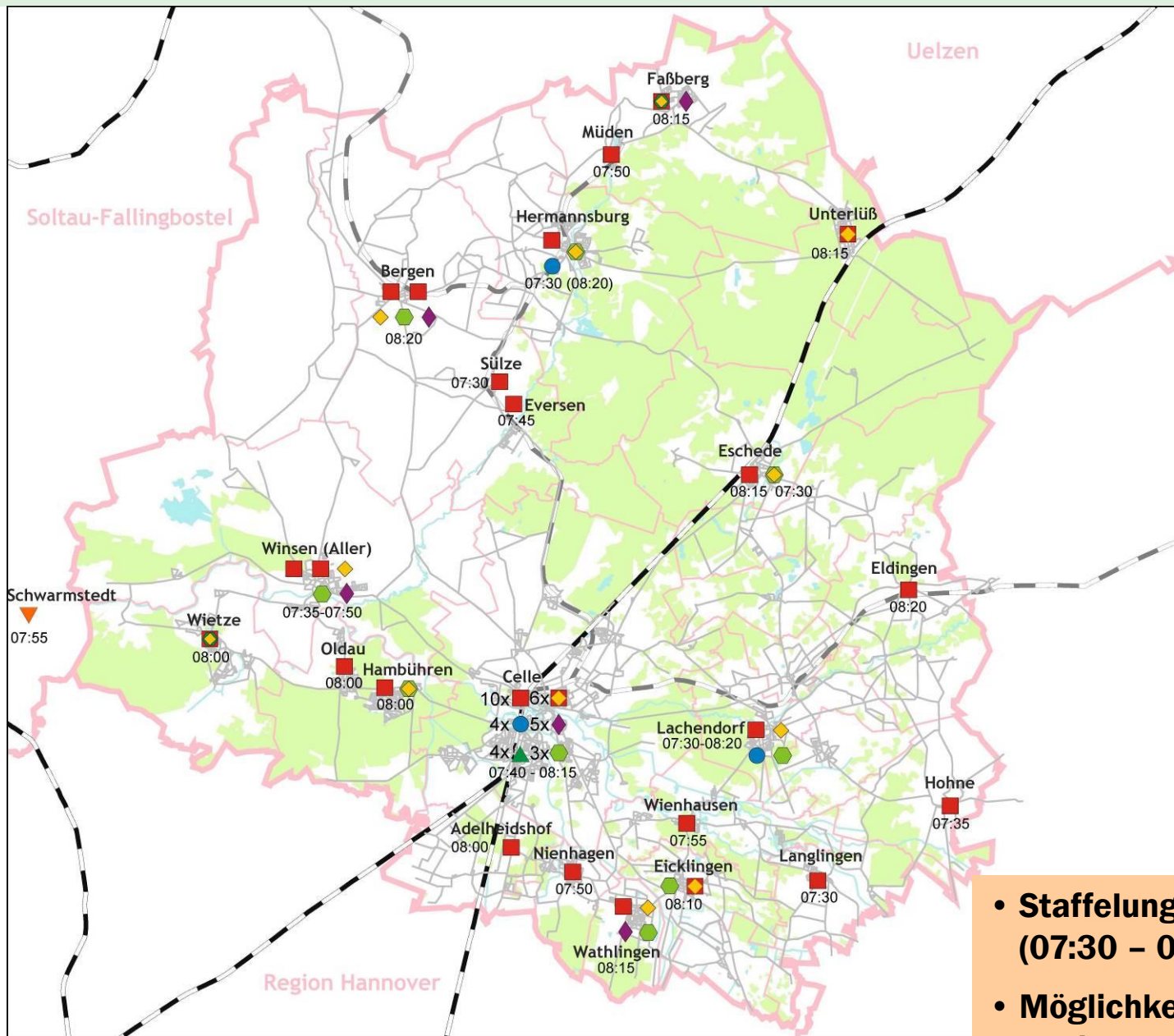
- **Bei Förderschulen möglichst keine Veränderung**
Hauptargumente dafür: Umstellungsproblematik bei Schülern und kompliziert wegen großer Einzugsbereiche
- **Grundschulen nicht zu früh (nicht vor 08:00 Uhr) und lieber später legen**
Hauptargument dafür: kindlicher Biorhythmus
Hauptargument dagegen: Frühbetreuung
- **Gymnasien möglichst nicht nach 08:00 Uhr, sondern lieber früher legen**
Hauptargumente dafür: ausgedehnte Stundentafel, Zeit für Nachmittagsaktivitäten, lange Fahrzeiten wegen großer Einzugsbereiche

Im wesentlichen konnte so verfahren werden, aber Ausnahmen unausweichlich

Verteilung der Schulanfangszeiten



Konzipierter Unterrichtsbeginn nach Standorten



Optimierung
der Schüler-
beförderung
im Landkreis Celle



Schulanfangszeiten -
Konzeptstand 2

- Grundschule
- ◆ Hauptschule
- ◆ Realschule
- ◆ Grund- und Hauptschule
- ◆ Haupt- und Realschule
- ◆ Grund-, Haupt- und Realschule
- Gymnasium
- ▼ Kooperative Gesamtschule
- ◆ Förderschule
- ▲ Berufsbildende Schule

- **Staffelung mit Zeitfenster 50 min (07:30 – 08:20 Uhr)**
- **Möglichkeit des Buseinsatzes in zwei Wellen**

Planungsbereich		Anzahl Schulen	Mittlere Veränderung je Schule [min]
Stadt Celle	[C]	15	12,7
Nord	[N]	11	15,9
Süd+Ost	[SO]	10	22,5
West	[W]	6	12,5
Gesamt		42	15,9

von 75 Schulen:

26 später, 16 früher, 33 unverändert

10 um mehr als 15 min, 22 um maximal 10 min

Planungsbereich		Anzahl Fahrschüler	Mittlere Veränderung je Schüler [min]
Stadt Celle	[C]	1.727	18,1
Nord	[N]	1.477	11,0
Süd+Ost	[SO]	2.019	18,0
West	[W]	880	10,1
Gesamt		6.103	15,2

Hinfahrt	Anzahl Fahrschüler: 6.103		Effekt	
	Analyse	Konzept 7	in min	in %
Wartezeit	18,8	11,7	-7,2	-37,9 %
Reisezeit	21,4	20,5	-0,9	-4,1 %
Schulwegzeit	40,2	32,2	-8,0	-20,0 %
Rückfahrt 1	Anzahl Fahrschüler: 3.100		Effekt	
	Analyse	Konzept 7	in min	in %
Wartezeit	16,0	13,6	-2,4	-14,9 %
Reisezeit	24,2	21,4	-2,8	-11,6 %
Schulwegzeit	40,1	34,9	-5,2	-12,9 %

Interpretationshinweis:

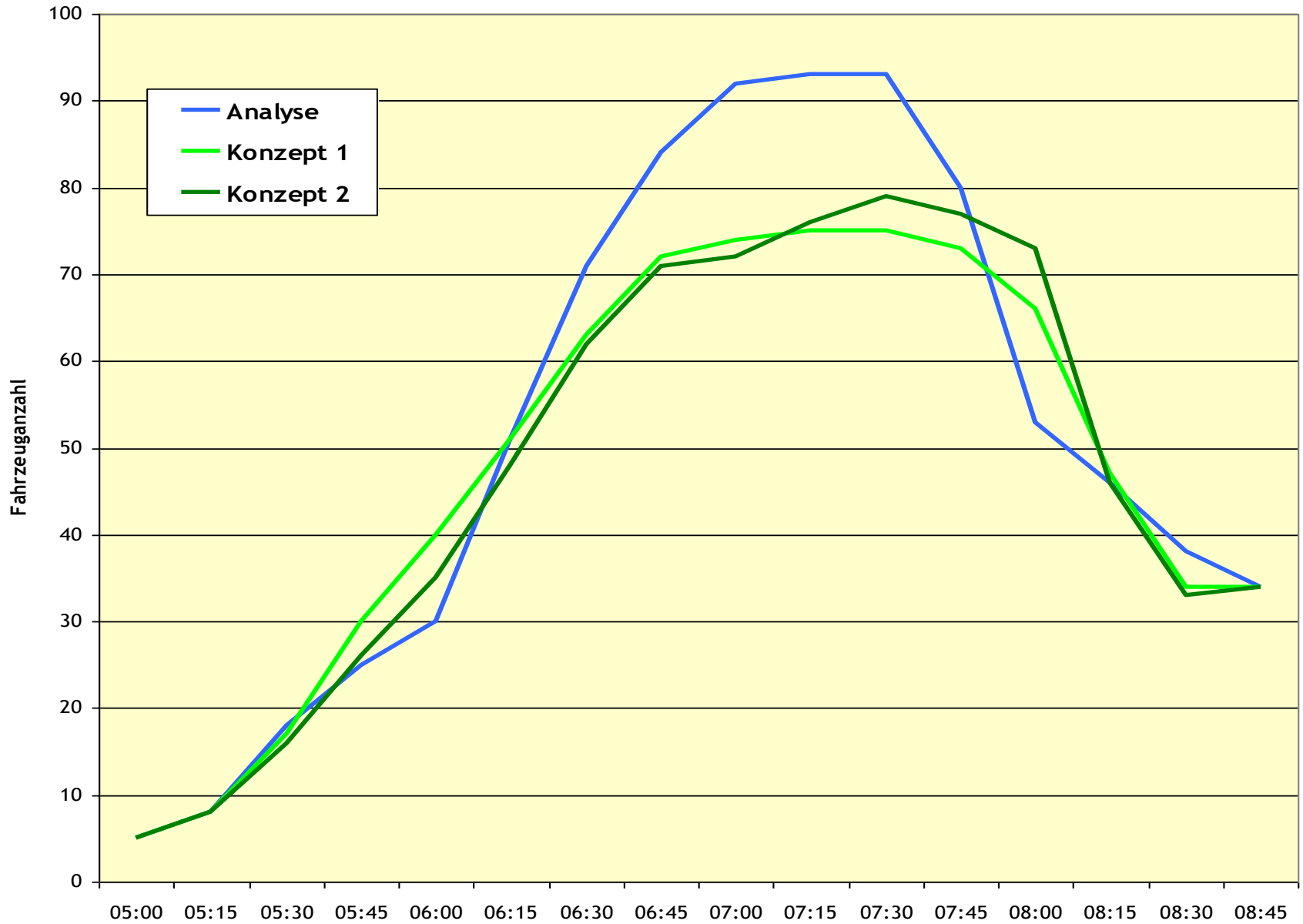
Die Summe der dargestellten Fahrschüler bei allen Rückfahrten beträgt mehr als 6.103 Personen. Die Ursache liegt in der Berücksichtigung der Nutzungsfähigkeit mehrerer Fahrten und der Einplanung einer zusätzlichen Sicherheitsreserve.

Veränderung der Schulwegezeiten früh und nachmittags

Rückfahrt 2	Anzahl Fahrschüler: 2.933		Effekt	
	Analyse	Konzept 7	in min	in %
Wartezeit	19,4	12,2	-7,2	-37,2 %
Reisezeit	27,0	22,9	-4,2	-15,4 %
Schulwegzeit	46,5	35,1	-11,4	-24,5 %
Rückfahrt 3	Anzahl Fahrschüler: 2.151		Effekt	
	Analyse	Konzept 7	in min	in %
Wartezeit	39,1	15,9	-23,2	-59,3 %
Reisezeit	26,3	26,1	-0,2	-0,6 %
Schulwegzeit	65,4	42,0	-23,4	-35,7 %
Rückfahrt 4	Anzahl Fahrschüler: 424		Effekt	
	Analyse	Konzept 7	in min	in %
Wartezeit	9,1	8,3	-0,8	-8,6 %
Reisezeit	21,4	19,6	-1,8	-8,5 %
Schulwegzeit	30,5	27,9	-2,6	-8,5 %

- Reduzierung der **Schulwegezeiten** der Schüler (Summe aus Fahr-, Umsteige- und Wartezeiten)
- Beseitigung aller Extremwerte bei Reisezeiten, Umsteigezeiten >30 min; Eckzahlen
 - Reduzierung der \emptyset Schulwegezeit je Schüler früh von 40 auf 32 min. (-20 %); nachmittags von 48 auf 36 min. (-24 %)
 - besonders dort Verbesserungen, wo vorher schlechte Bedingungen
- Erreichung **optimaler Wartezeiten** vor und nach dem Unterricht (10 ... 20 min. je nach örtlicher Situation)
- Vermeidung von **Umsteigenotwendigkeiten**, insbesondere für Grundschüler und Förderschüler (bei Berücksichtigung der Einzugsbereiche)
- Vermeidung von **stark belegten Bussen** (>75% der Kapazität) und **langen Stehzeiten** (>20 min)
- **Verringerung des Fahrzeugeinsatzes** (je nach Konzeptstufe: 1 = 18, 2 = 14, 7 = 8 – 10, zusätzlich jeweils noch 1 – 2 Reservebusse); drastisch weniger GL, etwas mehr SL
- nach letztem Konzeptstand **keine Mehrleistungen**

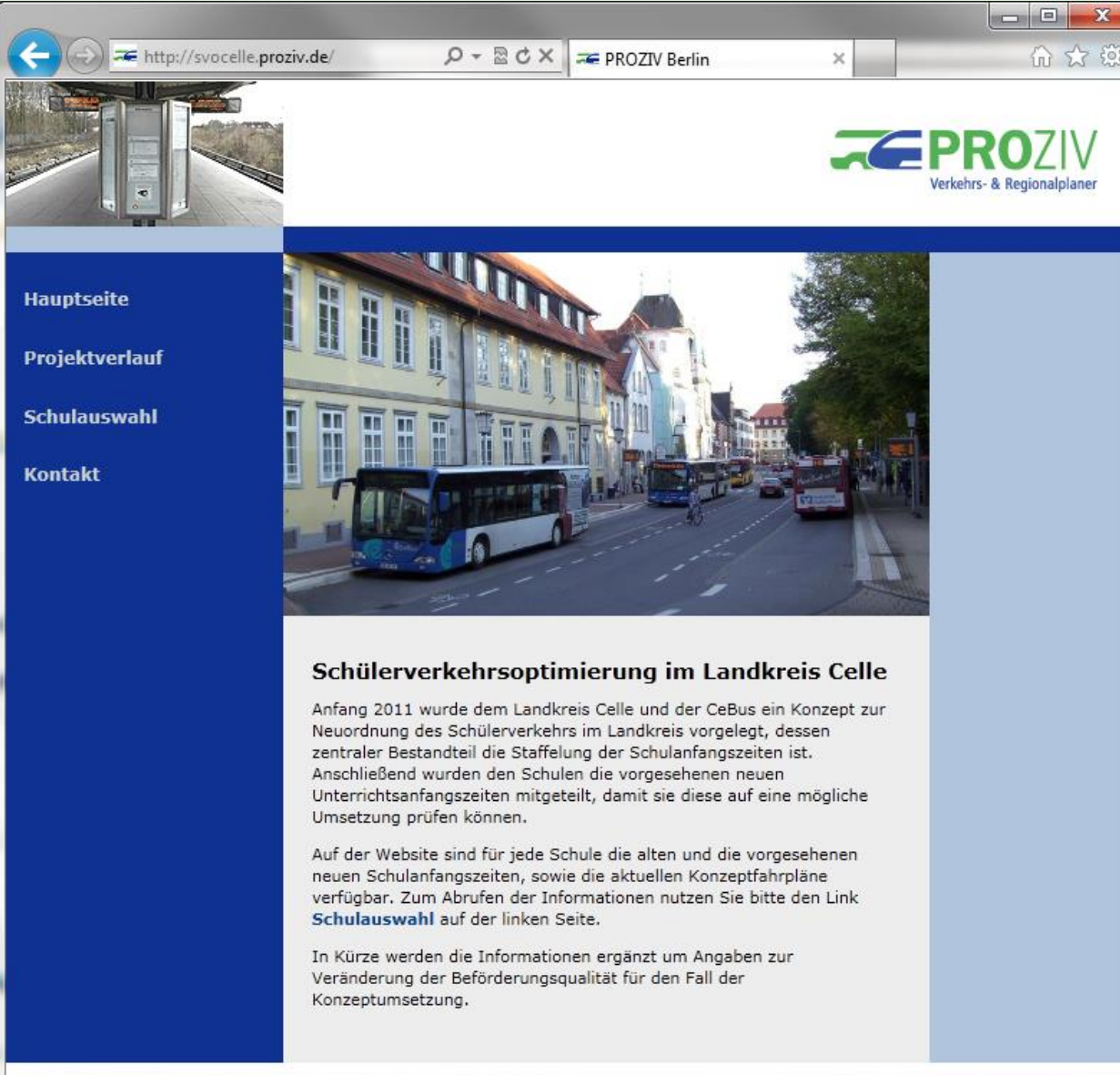
Ganglinie des Fahrzeugeinsatzes früh



<http://svocelle.proziv.de/>

Fahrpläne

**Qualitätsveränderungen
nach Relationen
(Fahrzeiten, Wartezeiten)**



The screenshot shows a web browser window with the URL <http://svocelle.proziv.de/>. The page features the PROZIV logo and a navigation menu on the left with the following items: **Hauptseite**, **Projektverlauf**, **Schulawahl**, and **Kontakt**. The main content area displays a photograph of a city street with buses and a headline: **Schülerverkehrsoptimierung im Landkreis Celle**. Below the headline, the text reads: "Anfang 2011 wurde dem Landkreis Celle und der CeBus ein Konzept zur Neuordnung des Schülerverkehrs im Landkreis vorgelegt, dessen zentraler Bestandteil die Staffelung der Schulanfangszeiten ist. Anschließend wurden den Schulen die vorgesehenen neuen Unterrichtsbeginnzeiten mitgeteilt, damit sie diese auf eine mögliche Umsetzung prüfen können. Auf der Website sind für jede Schule die alten und die vorgesehenen neuen Schulanfangszeiten, sowie die aktuellen Konzeptfahrpläne verfügbar. Zum Abrufen der Informationen nutzen Sie bitte den Link **Schulawahl** auf der linken Seite. In Kürze werden die Informationen ergänzt um Angaben zur Veränderung der Beförderungsqualität für den Fall der Konzeptumsetzung."

- 1. Benennung objektiver Gründe für notwendige Änderungen am Konzept für den Frühverkehr**
 - 2. Festlegung der neuen Unterrichtsendzeiten**
 - 3. Hinweise zu den gewünschten Busabfahrtszeiten nach Berücksichtigung Pausenregime, Nachmittagsveranstaltungen, örtlichen Besonderheiten (z. B. Wegelängen)**
 - 4. Ggf. Hinweise auf „gleich mit zu beseitigende Mängel“**
 - 5. Welche Schule benötigt eine Erläuterung im Schulvorstand ?**
- **Insgesamt 11 Veranstaltungen in Schulvorständen und Schulleiternräten durchgeführt (in der Regel mehrere Schulen zusammengefasst)**
 - **räumliche Schwerpunkte: Celle, Bergen, Winsen, Lachendorf, Flotwedel, Wathlingen, Hermannsburg**
 - **im Ergebnis bei 21 Schulen noch Veränderungen vorgenommen**

- **Sachlich begründeter Änderungsbedarf ergab sich vor allem aus**
 - **Runderlass zum Unterrichtsbeginn Klassen 1 – 2**
 - **Schließung Außenstelle HBG in Winsen**
 - **Schulkooperationen (gemeinsame Nutzung von Ressourcen)**
 - **Betreuungsfragen bei Grundschulern**
 - **Bildung Oberschulen und gleiche Anfangszeiten der Einzelstandorte**
 - **weitgehende Berücksichtigung durch Konzeptstufen K3 bis K7**
- **Weitere Einwendungen und Hinweise**

- **„Never change a running system“**
 - **Biorhythmus in jeder Auslegung**
 - **Probleme bei späterem Verlassen des Hauses nach Eltern bei Sekundarschülern**
 - **Gemeinsames Frühstück mit Eltern und Geschwistern**
 - **Prüfungsbeginn spätestens 8:15 Uhr als Vorschrift**
- **Erklärungsbedarf weiterhin zum technologischen „Warum“ der Verschiebung für die jeweilige Schule**

1. Eingehender Dialog mit den Schulen

- Eingehen auf Erläuterungsbedarf und zahlreiche Anliegen und Wünsche von Schulen und Schulgremien
- zahlreiche Konzeptanpassungen vorgenommen

2. Notwendige Anpassungen durch Veränderungen der Schullandschaft

- Bildung der Oberschulen, Schließung einer Außenstelle eines Gymnasiums usw.

3. Veränderungen des Bedienungssystems durch CeBus mit Folgeanpassungen

- zunächst Einzelfahrten im Regionalverkehr
- dann verschiedene Änderungen im Stadtverkehr Celle mit Auswirkungen teilweise auch im Regionalverkehr
- Modifikationen auf Initiative des Aufgabenträgers (Ergänzungsbestellung)
- Anpassungen als Reaktion auf Fahrgasthinweise

4. Widerspruchsbearbeitung bei Nds. Landesschulbehörde

- Zwei Gymnasien und eine ObS hatten Widerspruch eingelegt
- Umsetzung nur im Gesamtsystem sinnvoll
- Entscheidung zwar zugunsten des Konzepts, aber erst am 07.11.2012

5. Laufendes Geschäft

- Fahrplanwechsel zum Schuljahr 2012/13
- Fahrplanwechsel zum 05.11.2012
- Fahrplanwechsel im Dezember wegen Fahrplanänderungen Metronom, S-Bahn

6. Eingehende technologische Machbarkeitsprüfung durch CeBus

- CeBus hatte die Konzessionen, damit die Betriebspflicht und die unternehmerische, einschl. wirtschaftliche Haftung für ihr Handeln
- diese Verpflichtungen kann ein Unternehmen nur bei Minimierung der Risiken, eben nach eingehender Prüfung, eingehen
- Keine Umsetzung vor Prüfung durch CeBus laut Entscheidung des Kreisausschusses
- Auch noch kein Ergebnis im November 2012 für Umsetzung Februar 2013

Entscheidende Hinderungsgründe:

- Entscheidung des Kreisausschusses zur Ausschreibung der Leistungen im Bündel „Bus Celle Stadt/Regio“ zum 01.04.2015 und Veröffentlichung der Vorinformation im EU-Amtsblatt Mitte 2013
- CeBus wollte Ausschreibung vermeiden → **Vorläufiges Ende der Umsetzung**

- **Im Ergebnis des Vergabeverfahrens sind dennoch Teileffekte der Umsetzung erreicht werden**
- **Schulen, die Änderung ohnehin wollten, haben diese realisiert**
- **Die technologischen Optimierungen (ohne Voraussetzung einer Staffelung und teilweise auch zusammen mit Änderungen von Schulzeiten) haben insofern Effekte gebracht, dass der Aufgabenträger einen besseren Preis für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung realisieren konnte**
- **Das gleiche gilt auch für Qualitätsaspekte**

- ✓ **Breiter politischer Konsens für das Anliegen über die Fraktionen hinweg**
- ✓ **Geschlossenes, engagiertes Auftreten der Verantwortlichen beim Träger der Schülerbeförderung – vom Landrat bis zum Sachbearbeiter, auch in den Schulgremien**
- ✓ **Nicht zu dicht vor Kommunalwahlen - Wahlkampfthema**
- ✓ **Frühe Schaffung von Öffentlichkeit zur Schaffung von Transparenz**
- ▼ **Aber keine Endlosdiskussion in Schulgremien, nicht in Bestimmerrolle kommen lassen, Schulträger mitnehmen**
- ▼ **Straffe Terminkette: 3 Monate Konzept, 6 – 8 Monate Umsetzung mit laufender Anpassung, alles andere führt in Endlosschleifen mit immer neuen Fahrplanänderungen, ermüdend und ernüchternd für alle Beteiligten**
- ▼ **Volles Mitziehen der betroffenen Verkehrsunternehmen, Datenbereitstellung, rasche Prüfung der Konzeptfahrpläne und Umläufe (auch mehrmals), ggf. auch Unterstützung in den Schulgremien**
- ▼ **Endet logischerweise spätestens bei bevorstehender Ausschreibung der Beförderungsleistungen**