

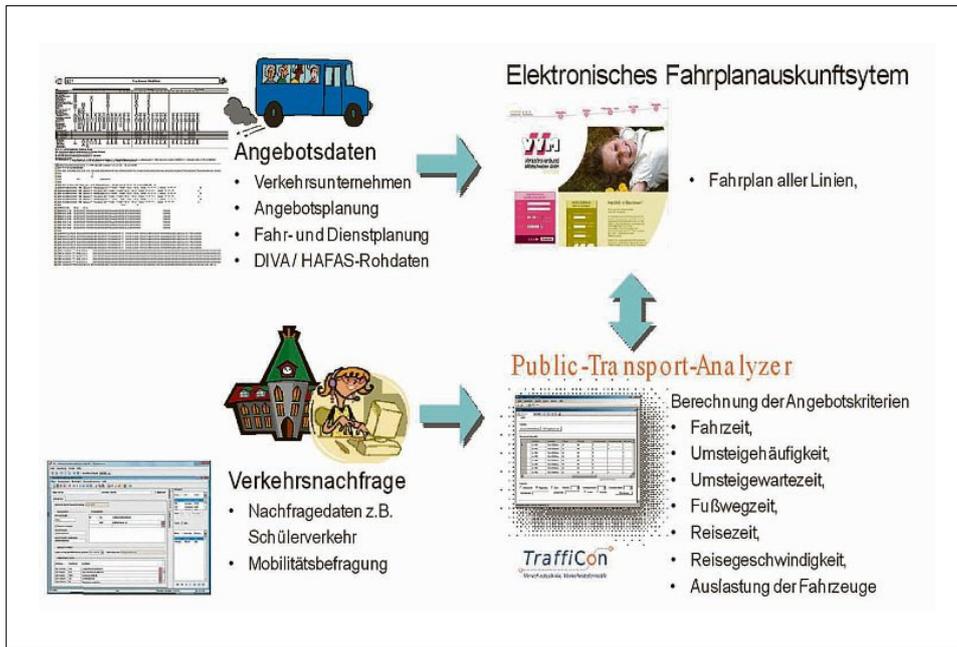
Schulreformen und Haushaltsmittelkürzungen stellen neue Anforderungen an den Planungsablauf

Schülerbeförderung im Wandel der Zeit

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll im Rahmen der Daseinsvorsorge die ausreichende Mobilität der Bevölkerung sichern (PBefG, §8; BMVBS 2000). In ländlichen Regionen ist der Schülerverkehr eine wesentliche Finanzierungssäule des ÖPNV. In den vergangenen Jahren hat die Planung und Bestellung der Verkehre im Zusammenspiel der Schulaufwandsträger gut funktioniert. Durch die Schulreformen im Freistaat Bayern mit mehr Ganztagsunterricht (G8, 8-jähriges Gymnasium bzw. R6, 6-jährige Realschule) und die sich neu bildenden Mittelschulen verändert sich die Schullandschaft sehr deutlich. Die Sicherstellung der Schülerbeförderung unter den sich ändernden Rahmenbedingungen stellt sowohl von der Planung als auch von der Finanzierung eine erhebliche Herausforderung für die Verantwortlichen in den Ländern, Landkreisen und Kommunen. Die Anforderungen aller an der Schülerbeförderung Beteiligten sind vielfältig:

- Schüler und Eltern verlangen schnelle Verbindungen mit geringen Wartezeiten zum Schulbeginn / Schulsende mit einer möglichen Sitzplatzgarantie.
- Schulen haben definierte Rahmenbedingungen, die eine flexible Stundenplangestaltung selten ermöglichen.
- Aufgabenträger müssen ein angemessenes Beförderungsangebot bestellen und sind auf einen wirtschaftlichen Einsatz der Steuer-gelder bedacht.
- Verkehrsunternehmen haben unter Berücksichtigung ihrer verfügbaren Fahrzeuge einen optimalen Fahrplan bei sich ändernden Schülerzahlen zu gestalten und gleichzeitig auf die Wirtschaftlichkeit zu achten.

Der sachkundige Leser erkennt, dass die teils unterschiedlichen Anforderungen in vielen Fällen nicht zu einer von allen Seiten tragfähigen Lösung zusammenzu-



Zur nachfrageorientierten Bewertung und Planung des Schülerverkehrs werden Daten aus Schulverwaltungsprogrammen verwendet und mit Fahrplanauskunftssystemen verknüpft.

führen sind. Dies führt zum Teil zu erheblichen öffentlichen Auseinandersetzungen mit gelegentlich unsachlichen Argumenten. Daher ist es das Ziel, einen transparenten Planungsprozess zu gestalten bei dem der Schülerverkehr sich an einem zu definierenden Anforderungsprofil orientiert. Ziel eines qualitativ hochwertigen Schülerverkehrs und ÖPNV ist es, ausgehend von der Nachfrage ein angemessenes Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.

Daher ist das bestehende Verkehrsangebot hinsichtlich der Beförderungsgüte zu bewerten und ggf. Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Vor allem die Nutzung von anonymisierten Daten aus Schulverwaltungsprogrammen und einer Zusammenführung mit den Stundenplaninformationen bietet eine Vielzahl von Vorteilen:

- Durch Schülerdaten kann haltestellenbezogen und relationsbezogen das Schüleraufkommen zu

unterschiedlichen Tageszeiten dargestellt werden.

- Durch eine automatisierte Verknüpfung mit Fahrplanauskunftssystemen kann für jede einzelne Busfahrt die Anzahl der Schüler im Fahrzeug ermittelt werden, wodurch Kapazitätsempässe transparent werden.
- Wartezeiten zum Schulanfang / Schulsende sowie Fahrzeiten und Umsteigewartezeiten können für eine Vielzahl von Schüler automatisch ermittelt werden.

Die Bewertung der Busauslastung sowie von Angebotskriterien (Wartezeiten, Fahrzeiten) ist die Grundlage für einen transparenten Dialog im Planungsprozess und für die weiteren Planungen. Durch eine durchgängige elektronische Verknüpfung der Arbeitsprozesse im Schülerverkehr können Verwaltungsabläufe optimiert werden. Dies führt zu einer verbesserten Transparenz und Steuerbarkeit des Gesamtprozesses Schülerverkehr.

Vorteile einer durchgängigen elektronischen Lösung sind die umfassende Datenbereitstellung zur Planung eines optimierten Beförderungsangebotes, die mögliche Nutzung der Daten aus den Schulverwaltungsprogrammen für verkehrsplanerische Zwecke, sowie eine EDV-gestützte Optimierung.

Verwaltungstechnische Vorteile:

- Standardisierung von Abrechnungsverfahren,
- Eindämmung der Kostensteigerung im Schülerverkehr,
- Transparente Antragsprüfung sowie
- Verschlankeung der Abrechnungsverfahren zwischen Landkreisen, Verbänden und Verkehrsunternehmen.

Dabei können die verschiedenen Planungsschritte der öffentlichen Aufgabenträger unterstützt werden. Um die Kostensteigerungen einzudämmen sind sinnvolle Maßnahmen:

- Entwicklung eines durchgängigen EDV-gestützten Verwaltungs- und Fahrplanauskunftssystems mit als Grundlage ein georeferenziertes Datengerüst sowie
- Internetbasierte Antragsformulare zur Automatisierung der Antragsstellung und Reduzierung der Bearbeitungszeit.
- Zusammenführung der Aufgaben bei den Landkreisen zur Optimierung der Planungs- und Verwaltungsprozesse.

Neben der Verbesserung der technischen Rahmenbedingungen zur Planung des Schülerverkehrs ist ein intensiver Dialog zwischen Schulen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern unabdingbar. Dies haben eine Vielzahl von Untersuchungen gezeigt.

> A. SORGEN, S. KRAMPE

Atze van Sorgen ist Mitarbeiter der MRK Management Consultants GmbH aus München. Stefan Krampe ist Geschäftsführer der TrafficCon - Traffic Consultants GmbH aus Salzburg.

Verkehrsgesellschaft erhält neuen Auftrag

Mit Veolia nach Salzburg

Die Veolia Verkehr GmbH ist mit 4389 Mitarbeitern das größte private Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. In Bayern ist der Konzern mit drei etablierten Erfolgsunternehmen vertreten: die Bayerische Oberlandbahn GmbH, die Bayerische Regiobahn GmbH und das Busunternehmen Griensteidl. Mit dem starken Konzern im Rücken, operativ aber dezentral in kompakte Regionaleinheiten gegliedert, können die Tochterunternehmen sehr flexibel auf die regionalen Besonderheiten reagieren. Durch kurze Entscheidungswege und Ansprechpartner vor Ort konnten feste Partnerschaften mit der lokalen Wirtschaft und Verwaltung aufgebaut werden. So entstanden zahlreiche Kooperationen im betrieblichen und touristischen Bereich. Regelmäßig finden Sonderfahrten in Zusammenarbeit mit öffentlichen Einrichtungen, Wirtschafts- oder Interessensverbänden statt. Die Kommunen entlang den Strecken übernehmen Patenschaften für die Züge. Die Veolia Betriebe unterstützen zudem die Nahverkehrsentwicklung der Kommunen und Landkreise. Die Bayerische Oberlandbahn erbringt im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) seit 1998 die Nahverkehrsleistungen zwischen München, Holzkirchen, Bayrischzell, Tegernsee und Lenggries. Die Strecken werden mit leistungsstarken und komfortablen Dieseldieselmotoren vom Typ Integral befahren. Ursprünglich auf 5000 Fahrgäste täglich ausgelegt, konnte das Unternehmen seine Fahrgastzahlen bis heute auf das Dreifache steigern. Der Verkehrsvertrag der Bayerischen Oberlandbahn



Die BOB ist seit 1998 eine feste Größe im bayerischen Schienenverkehr. FOTO VEOLIA

(BOB) läuft nur noch bis 2015. Verantwortliche Landräte haben im Sommer 2010 im Oberland eine Unterschriftenaktion gestartet. 16.000 Fahrgäste und Anrainer haben sich dabei gegen eine Neuausschreibung und für den Erhalt der BOB im Oberland ausgesprochen. Die Entscheidung dazu steht allerdings noch aus. Die Bayerische Regiobahn (BRB) bedient seit 2008 die Strecke Augsburg-Weilheim-Schongau, 2009 kam der Abschnitt Augsburg-Ingolstadt-Eichstätt hinzu. Während Inbetriebnahmen neuer Verkehre im Eisenbahnverkehr oft einige Anlaufschwierigkeiten mit sich bringen, verlief die Betriebsaufnahme der BRB reibungslos, zur großen Zufriedenheit der Fahrgäste und der Auftraggeberin BEG. Nach zwei Jah-

ren im Betrieb konnte die BRB ihre Fahrgastzahlen auf dem südlichen Ast bereits um 15 Prozent steigern. Sie setzt moderne und zuverlässige Triebwagen des Typ LINT 41 ein. Von Fahrgästen werden vor allem die Freundlichkeit der Mitarbeiter, die Sauberkeit der Züge und die Fahrscheinautomaten im Zug gelobt. Die große Abhängigkeit von der Eisenbahninfrastruktur kann allerdings immer wieder zu Qualitätseinbußen führen, wie zum Beispiel im vergangenen Jahr durch den umfangreichen Umbau des Hauptbahnhof Ingolstadt oder durch Verspätungsübertragungen aus anderen Zügen. Die Veolia Betriebe arbeiten daher eng mit der DB Regio AG und der DB Netz AG zusammen, um diesen Herausforderungen zu begegnen.

Im Dezember 2010 erhielt die Veolia Verkehr GmbH einen spektakulären neuen Auftrag in Bayern: ab Dezember 2013 werden die Strecken München-Rosenheim-Salzburg, München-Rosenheim-Kufstein und München-Holzkirchen-Rosenheim von Veolia Verkehr betrieben werden. Die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme laufen bereits jetzt auf Hochtouren. Aufgrund der relativ langen Bauzeit der Fahrzeuge von zirka zwei Jahren müssen alle Gestaltungsdetails frühzeitig mit dem Hersteller abgestimmt werden. Gleichzeitig finden Gespräche mit den lokalen Akteuren statt, um im neuen Netz ebenso erfolgreiche regionale Partnerschaften aufzubauen wie in den Bestandsnetzen. > B5Z

MELDUNGEN

Fahrgastrekord bei der MVG
Laut einer kürzlich veröffentlichten Hochrechnung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist das Fahrgastaufkommen im deutschen ÖPNV im Jahre 2010 um 0,4 Prozent gestiegen. Davon leicht abweichend war das Statistische Bundesamt bei seinen Berechnungen für den Gesamt-ÖPNV auf einen Zuwachs von 0,3 Prozent gekommen. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) kann für 2010 erneut (im sechsten Jahr in Folge) einen Fahrgastrekord melden. Der Zuwachs gegenüber 2009 liegt bei etwa 1,6

Prozent und damit auch erneut deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Die MVG hat damit 2010 zirka 508 Millionen Fahrgäste mit U-Bahn, Bus und Tram befördert.

Zwei neue U-Bahnhöfe
Nach insgesamt viereinhalb Jahren Bauzeit wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die automatische U-Bahn U3 von der bisherigen Endstation Maxfeld nach weiter über den U-Bahnhof Kaulbachplatz bis zum Friedrich-Ebert-Platz fahren. Ab April beginnen hierfür die Probe-fahrten und Schulungen.

Einer für Alles.

Der PC-basierte Bordrechner/Fahrscheindrucker EVENDpc steuert alle Ticketing und ITCS Prozesse im Fahrzeug. Darüber hinaus integriert er Module für Ortung, Sprech- und Datenfunk sowie die akustische Fahrgastinformation. EVENDpc stellt damit eine kostengünstige Komplettlösung dar. Z. B. für den Regionalverkehr der bayerischen Busgesellschaften der Deutschen Bahn, die im größten integrierten Telematik- und Ticketingsystem Deutschlands in über 3.000 Fahrzeugen auf den EVENDpc setzen.

Für weitere Informationen:
Julia Senger
Tel: 0721.6100.118
jsenger@init-ka.de

init
www.init-ka.de