

Der Bürgermeister

**Öffentliche
Beschlussvorlage
071/2014**

Dezernat III, gez. Dr. Robers

Federführung:

51 - Jugend, Familie, Bildung, Freizeit

Produkt:

Datum:

28.03.2014

Beratungsfolge:

Ausschuss für Kultur, Schule und Sport

Sitzungsdatum:

08.04.2014

Entscheidung

**Bedarfsorientierter Schülerverkehr
Antrag auf Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten eines bedarfsorientierten
Schülerverkehrs am Beispiel Olfen**

Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion (1):

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob auch in Coesfeld der Schülerverkehr wie im Regionale-Projekt „Bewegtes Land“ in Olfen bedarfsorientiert abgewickelt werden kann.

Beschlussvorschlag der Verwaltung (2):

Die Verwaltung wird beauftragt, nach wie vor sämtliche Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit des Ortslinienverkehrs zu veranlassen. Bei einer sich abzeichnenden defizitären Entwicklung sollte das Thema dem Ausschuss erneut zur Beratung vorgelegt werden.

Sachverhalt:

Der Antrag der CDU-Fraktion vom 28.02.2014 (s. Anlage) wurde am 19.03.2014 vom Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zuständigkeitshalber an den Ausschuss für Kultur, Schule und Sport verwiesen (Vorlage 056/2014).

I.

Die Stadt Coesfeld übernimmt als Schulträger die notwendigen Schülerfahrkosten nach den Bestimmungen der Schülerfahrkostenverordnung NRW (SchfkVO) für rd. 1.450 Schülerinnen und Schüler der städt. Schulen. Die Beförderung erfolgt in der Regel im Öffentlichen Personennahverkehr, der wie folgt in Anspruch genommen wird.

- | | |
|---|-------------|
| 1. Regionaler Linienverkehr (Deutsche Bahn, Westfalenbus, Veelker, RVM) | 820 Schüler |
| 2. Ortslinienverkehr Coesfeld (Veelker – eigenwirtschaftlicher Verkehr) | 300 Schüler |
| 3. Ortslinienverkehr Coesfeld (RVM – gemeinwirtschaftlicher Verkehr) | 330 Schüler |

Bei Nutzung der Verkehre zu 1. und 2. fallen die Kosten für Schulwegjahreskarten in Höhe der bestehenden Beförderungstarife (Münsterlandtarif) an. Weiterer Aufwand z.B. für eine evtl. Defizitabdeckung des Verkehrs entsteht nicht.

Für die vom RVM betriebenen Linien 678 und 679 (zu 3.) wird dem Verkehrsunternehmen eine Kostendeckung garantiert. D.h., dass der Aufwand, der nicht durch Fahrgeldeinnahmen und Landeszuschüsse gedeckt werden kann, in Form eines Zuschusses von der Stadt Coesfeld zu tragen wäre (Defizitabdeckung). Aufgrund der stetigen Optimierungsmaßnahmen und der guten Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge ist es in den Jahren von 2000 bis 2010 nur einmal zu einem rechnerischen Defizit gekommen, das durch Überschüsse aus dem Vorjahr ausgeglichen werden konnte. Eine Defizitabdeckung war daher nicht erforderlich.

Das dürfte aus Sicht der Verwaltung auch für den Abrechnungszeitraum 2011 gelten. Die vorliegende Abrechnung der RVM weist hier zwar ein Defizit aus. Nach Prüfung durch die Verwaltung ist diese Abrechnung aber zu korrigieren. Das wurde dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM, Fachbereich Bus) mitgeteilt. Der ZVM, Fachbereich Bus, übernimmt für den Kreis Coesfeld, der Aufgabenträger des ÖPNV (auch für den Ortslinienverkehrs der Stadt Coesfeld) ist, die Koordinierung und Kommunikation mit der RVM. Hier steht eine Klärung noch aus. Die Verwaltung geht aber davon aus, dass für 2011 keine Defizitabdeckung anfällt.

Für die Jahre ab 2012, in denen die Linien 671 bis 677 in den eigenwirtschaftlichen Verkehr der Fa. Veelker übergegangen sind (s. zu 2.) , liegen immer noch keine Abrechnungen vor. Auch hier wird aber erwartet, dass eine Kostendeckung vorliegen wird, da mit den Linien 678 und 679 einnahmestarke Linien im gemeinwirtschaftlichen Verkehr verblieben sind.

Folge einer Kostendeckung beim Verkehrsunternehmen (RVM) ist, dass eine Defizitabdeckung ausscheidet. Eine Reduzierung des städtischen Aufwandes ist dann nicht weiter möglich, da der finanzielle Aufwand allein durch den Erwerb der Schülerfahrkarten entsteht. Deren Preis wird durch eine Tarifkommission festgelegt und ist somit nicht durch die Stadt Coesfeld beeinflussbar.

Für die Stadt Olfen gestaltete sich die Situation in der Vergangenheit bei einer relativ hohen Kilometerleistung und einer geringeren Auslastung wesentlich schwieriger. Nur wenn Zuschüsse zur Defizitabdeckung zu leisten sind, kann durch eine Reduzierung des Aufwandes auf Seiten des Verkehrsunternehmens auch eine Kostenentlastung der Stadt erreicht werden.

II.

Das Modell zur Optimierung der Schülerbeförderung in der Stadt Olfen durch den Einsatz EDV-technischer Unterstützung wurde verwaltungsintern bereits in mehreren Veranstaltungen vorgestellt. Zuletzt fand am 05.02.2014 eine Informationsveranstaltung „Bedarfsorientierter Verkehr“ in Olfen statt, an der auch Mitarbeiter des FB 60 und des FB 51 teilnahmen. In der Anlage 2 werden die Funktionsweise des Systems, das für den Schulbus aber auch den Bürgerbus einsetzbar ist, sowie der notwendige Ressourcenaufwand grob beschrieben. Das System sieht – vereinfacht ausgedrückt - vor, dass in den Schulbus einsteigende Schulkinder zu Beginn der Fahrt mittels Speicherkarte und Lesegerät registriert werden und mittels eines Tablet-PC im Bus sowie einer Verbindung zu einer zentralen Rechneinheit die erforderliche Fahrroute für den Busfahrer ermittelt und dargestellt wird. Damit sollen Fahrwege, Fahrzeiten und letztlich Fahrkosten optimiert bzw. reduziert werden.

Aus der Anlage 2 ergeben sich grob auch die im Olfener Modell anfallenden Zusatzkosten. Dazu gehören die Kosten für die technische Ausrüstung in den Bussen (rd. 11.500 € zzgl. MwSt je Bus) sowie die jährlichen Betriebskosten (rd. 2.500 € zzgl. MwSt je Bus). Außerdem entsteht Aufwand für eine Rechneinheit in der Leitstelle, die Lesekarten und die verwaltungsmäßige Begleitung der Vorgänge.

Die Anwendbarkeit des „Modell Olfen“ auf die Stadt Coesfeld hat die Verwaltung intern bereits im Jahr 2011 mit folgendem Ergebnis geprüft:

- Die Fahrten morgens zum Unterricht und die Rückfahrt nach der 6. Stunde sind voll ausgelastet und lassen keine Einsparungen zu.

- Alle übrigen Fahrten (nach der 4., 5. Stunde und am Nachmittag) werden seit 2009 im Rahmen einer Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Abs.2 PBefG durchgeführt. Bei dieser Verkehrsform wird auf die Einhaltung bestimmter - ansonsten notwendiger - Anforderungen hinsichtlich Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Fahrpläne verzichtet. D.h., dass die Fahrten nicht im Fahrplan veröffentlicht werden und nur nach Bedarf gefahren werden.

In der Praxis sieht das so aus:

Nach der 4. und 5. Std. wird in der Regel entsprechend dem nach der 6. Std geltenden Fahrplan gefahren. Die Busfahrer kürzen den Fahrweg nach Möglichkeit ab.

Am Nachmittag werden alle 9 Linien des Stadtverkehrs mit 3 Bussen versorgt. Das erfordert jeweils zu Beginn eines Schuljahres ein hohes Engagement der Busfahrer, die untereinander abstimmen, wer welche Bereiche des Stadtgebietes bedient. Insoweit erfolgt bereits eine bedarfsorientierte Abstimmung der erforderlichen Fahrten, allerdings ohne elektronische Unterstützung. Hierdurch wird bereits eine deutliche Reduzierung des Fahrweges unter verbesserter Ausnutzung der Busse erreicht.

III.

In der Gesamtschau lässt sich daher für die Stadt Coesfeld festhalten, dass zusätzliche Optimierungen mit einem rechnergestützten System nur in sehr eingeschränktem Umfang zu erwarten wären. Eine Einführung würde für rd. 10 Busse mit einem enormen investiven Aufwand sowie beträchtlichen jährlichen Betriebskosten verbunden sein. Jedenfalls solange keine Defizitabdeckung für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu zahlen ist, würde sich außerdem eine Aufwandsreduzierung auf Seiten der Stadt nicht auswirken.

Da sich die Situation bei weiterhin rückgängigen Schülerzahlen und sich verändernden Unterrichtsendzeiten durchaus verändern kann, schlägt die Verwaltung vor, die weitere Entwicklung vorausschauend im Auge zu behalten und die Problematik bei einer sich abzeichnenden defizitären Entwicklung erneut zu überprüfen. Möglicherweise werden die Kosten eines rechnergestützten Systems mit der Zeit auch noch sinken. Im Übrigen sollten weiterhin sämtliche Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung getroffen werden.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der CDU-Fraktion vom 28.02.2014

Anlage 2: Präsentation „Informationsveranstaltung Bedarfsorientierter Verkehr“