Schulverkehr mit Bus und Bahn

Nachfragespitzen mit Geschick entschärfen



Christian Kuhnert
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-49
kuhnert@
planersocietaet.de

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist eine der zentralen Aufgaben des ÖPNV. Gleichzeitig binden gerade diese Ausbildungsverkehre viele Ressourcen und erzeugen Kosten, die die kommunalen Haushalte belasten. Es gilt, Lösungen zu finden, die eine komfortable Beförderung in einem bezahlbaren Rahmen ermöglichen.

Die Mobilität von Schülerinnen und Schülern ist insbesondere im suburbanen und ländlichen Raum stark an das ÖPNV-Angebot gekoppelt. Dort, wo Schulwege auch aufgrund höherer Distanzen nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bieten Bus und Bahn eine unabhängige Form der Fortbewegung für Kinder und Jugendliche. Der ÖPNV ist dabei oft mehr als nur Daseinsvorsorge: Ein passendes Angebot kann gezielt zur Reduktion von Hol- und Bringdiensten der Eltern (Elterntaxis) beitragen und damit gleichzeitig Eltern und Familienangehörige entlasten. Ziel im Sinne einer Mobilitätswende sollte es darüber hinaus sein, Schülerinnen und Schüler als „ÖPNV-Nachwuchs" möglichst über das Schulalter hinaus an Bus und Bahn zu binden.

Auf betrieblicher Ebene sorgt die Schülerbeförderung in der Stadt wie auf dem Land für große Herausforderungen. Die Nachfragespitzen vor Schulbeginn und nach Schulschluss gehen dabei oft weit über die Fahrgastzahlen zu den übrigen Tageszeiten hinaus: Nicht selten warten auf einen Bus, der sonst 5 bis 10 Fahrgäste befördert, um die 100 Schüler:innen. So werden größere Kapazitäten, zusätzliche Fahrten und nicht selten zusätzliche Verbindungen notwendig. Diese zusätzlichen Kapazitätsbedarfe in Spitzenzeiten sind einer der zentralen Kostentreiber im ÖPNV-System und erfordern planerisches Geschick, um Fahrzeug- und Personaleinsatz möglichst wirtschaftlich zu halten.

Keine zusätzlichen Fahrten!

Trotz der Pflicht, eine Beförderung von Schüler:innen sicherzustellen, gibt es Wege, um Kosten zu reduzieren und eine möglichst hohe Qualität aufrechtzuerhalten. Grundsätzlich gilt: Wo immer möglich, sollen Angebote im Taktverkehr (und damit im Alltagsverkehr) Schüler:innen komfortabel befördern, ohne dass zusätzliche Fahrten notwendig werden. Wo dies nicht möglich ist, empfiehlt es sich, Schulanfangs- und -endzeiten gezielt zu entzerren. Diese Staffelung von Schulzeiten ist ein zentrales Instrument. Auch wenn der Nahverkehrsplan als Rahmenplan keine konkreten Schülerfahrten definieren kann, bieten definierte Beförderungsstandards eine gute Argumentationsgrundlage, um in die Abstimmungen mit Schulträgern und Schulen einzusteigen. Die oft unbequeme Kernbotschaft ist: Schulen sollen sich mit ihren Stundenplänen so gut wie möglich am ÖPNV orientieren und nicht andersherum.

Mut zur Lücke

Nicht zuletzt braucht es in der Planung von Schülerverkehren auch Mut zur Lücke. Nicht für jede kleine oder exotische Nachfrage sind – überwiegend leere – Linienbusse die richtige Lösung. Eine Beförderung durch Kleinbusse im freigestellten Schülerverkehr (also nicht öffentlich zugänglich), durch Serienbuchungen in On-Demand-Angeboten oder mit dem Taxi ist möglich und gerade dann sinnvoll, wenn dadurch Leerfahrten im Busverkehr gezielt eingespart werden können. Dies hilft auch den Schülerinnen und Schülern: Anstelle einer Linienfahrt mit Umwegen kommen sie so möglichst schnell und komfortabel ans Ziel.

Die Erfahrungen aus zahlreichen Projekten zeigen, dass die Umgestaltung von Schülerverkehren mit einer klaren Kommunikation und transparenten Kriterien von einem Streitthema zu einem echten Hebel für Effizienzsteigerungen werden kann.



Typische Szene zum Schulstart und -schluss: Schüler:innen warten in Essen auf den Bus. Der wird gleich überfüllt sein.

Foto: Justhavealook/ iStock