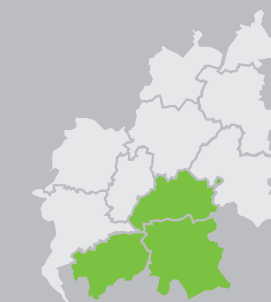
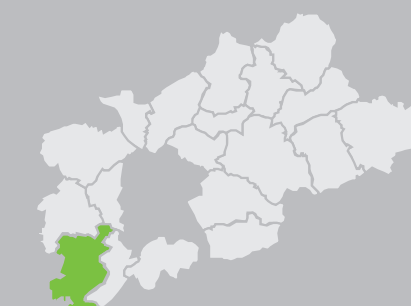


**DEMOGRAFISCHE  
ENTWICKLUNG und  
SCHÜLER- bzw.  
SENIORENGERECHTER**

**ÖffENTLICHER  
NAHVERKEHR**



RBK



Bergisch  
Gladbach

RSK



Rheinbach

REK



Kerpen

Erftstadt

EU



Dahlem

Nettersheim

Blankenheim

Zu den zentralen Aufgaben verantwortlicher Politik und Verwaltung der nächsten Jahre zählt unzweifelhaft die Vorbereitung auf die Herausforderungen des demografischen Wandels. Nicht zuletzt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird wesentlich durch dessen Folgen geprägt. Insbesondere außerhalb der Ballungszentren sind aus sinkenden Schülerzahlen, Schulstandortkonzentrationen, der steigenden Zahl älter werdender Menschen usw. gravierende Änderungen bei den Mobilitäts- und ÖPNV-Nachfragestrukturen zu erwarten.

Um darauf vorbereitet zu sein, hat die Regionalverkehr Köln GmbH gemeinsam mit ihren Eigentümern, das Projekt DESS ON, Demografische Entwicklung und schüler- bzw. seniorengerechter öffentlicher Nahverkehr, initiiert.

Wesentliches Ziel ist es, sowohl die Schulentwicklungs- als auch die Beförderungsstrukturplanungen im Sinne angewandten Mobilitätsmanagements angebotsstrukturell, wirtschaftlich und praxistauglich so aufeinander abzustimmen, dass die daraus resultierenden Beförderungsstrukturen und -kosten beherrschbar bleiben. Zur Untersuchung wurden vier unterschiedlich strukturierte Planungsräume im Bedienungsgebiet der Regionalverkehr Köln GmbH ausgewählt.

Ergänzend - und in einem Folgeprojekt intensiver bearbeitet - geht es darum, ÖPNV-Strukturen für die zunehmend älter werdende Gesellschaft zu konzipieren. Zwar werden immer mehr Menschen länger eigenmotorisiert mobil bleiben, ein zunehmender Teil aber qua physischer und psychischer Beeinträchtigungen auf alternative Versorgungs- und Beförderungsstrukturen angewiesen sein.

Unser gemeinsames Interesse ist es, auch in Zukunft finanzierbare Nahverkehrsangebote für die Bürgerinnen und Bürger bereit zu stellen. Darüber hinaus steht zu erwarten, dass die im Verbund mit den anderen beteiligten Kommunen gewonnenen Erkenntnisse auch auf andere Planungsprozesse nutzbringend übertragen werden können.

In diesem Sinne wurde auch die vorliegende Dokumentationsform gewählt. Sie soll kurz informieren und motivieren, das Thema prospektiv anzugehen und ressortübergreifend zu bearbeiten. Dass es sich lohnt, zeigt die Tatsache, dass einzelne Ergebnisse schon während der Projektbearbeitung durch die beteiligten Aufgabenträger in die Praxis umgesetzt wurden.

Eugen Puderbach  
Geschäftsführer der Regionalverkehr Köln GmbH

## Inhalt

1	Aufgabenstellung
3	Methodisches Vorgehen
5	Rahmenbedingungen
9	Planungsräume
13	Optimierung
15	Zentrale Ergebnisse
17	Mobilitätsmanagement
21	Seniorengerechter ÖPNV
25	Übertragbarkeit
26	DESS ON - Tagung
27	Folgerungen
28	Impressum

Die demografische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland ist im Wesentlichen durch sinkende Geburtenraten, einen zunehmenden Anteil immer älter werdender Senioren und eine insgesamt schrumpfende Bevölkerung gekennzeichnet.

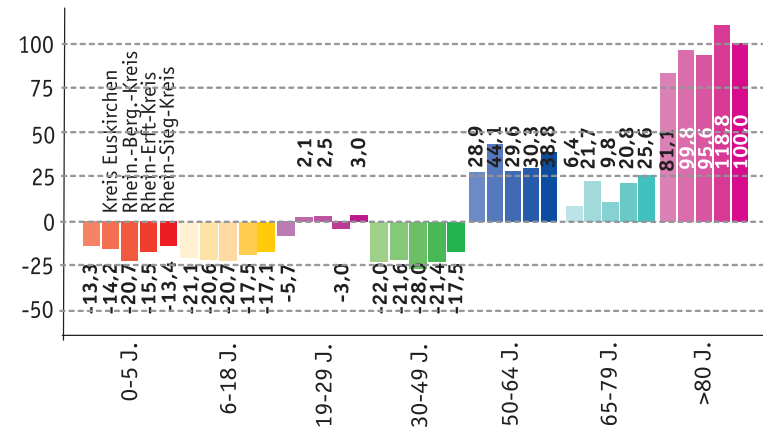


Bild 1: Demographische Entwicklung (Quelle: Bertelsmannstiftung 2005)

Mit den negativen Folgewirkungen werden sich am ehesten ländlich strukturierte Räume auseinandersetzen müssen. Wollen die kommunalen Gebietskörperschaften dabei unzureichende, reaktive Arrangements vermeiden, so müssen sie frühzeitig Vorsorge treffen.

Das gilt auch oder gerade für die Schul(standort)entwicklung, die zudem entscheidend durch die aktuelle Schulstrukturreform in NRW geprägt ist.

So begründen sinkende Schülerzahlen die Schließung von Grundschulen und - trotz gegenteiliger öffentlicher Bekenntnisse - wohl auch das mittelfristige Ende der Schulform Hauptschule. Zudem bedingen die neu strukturierte gymnasiale Oberstufe (Abitur nach zwölf Schuljahren) und die Zunahme ganztägiger Schulbetriebe die Verlagerung von Schulzeiten auf den späten Nachmittag.

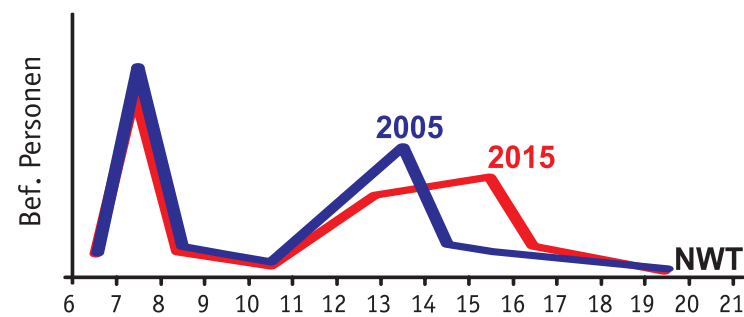


Bild 2: Tagesganglinie der ÖPNV-Nutzung (Quelle: Eigene Darstellung)

Im zunehmenden Wettbewerb zwischen den Schulträgern werden dabei Beschlüsse herbeigeführt, ohne die Folgewirkungen für die Schülerbeförderungsstrukturen und -kosten bzw. das gesamte ÖPNV-Angebot zu beachten.

Zum einen „lebt“ der ÖPNV buchstäblich von der Schülerbeförderung und zum anderen kommen wirtschaftliche Fahrleistungen nur durch komplexe, aufeinander abgestimmte Fahrzeugumlaufstrukturen zustande. Unabgestimmte Änderungen an einzelnen Standorten induzieren zwangsläufig Mehrleistungen und -kosten für die Schülerbeförderung. Dabei würde sich die tarifliche Einnahmesituation kaum verbessern. Im Gegenteil: Aus den insgesamt sinkenden Schülerzahlen sind gleichermaßen sinkende Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

Das gilt auch für die immer wieder aufflammende Idee, die Schülerbeförderung wieder freizustellen, weil direkt beauftragte private Busunternehmen billiger fahren. Entweder verbliebe dann nur noch ein rudimentärer Rest-ÖPNV und / oder die zum freigestellten Schülerverkehr parallel notwendigen ÖPNV-Leistungen müssten weiterhin umlagefinanziert werden. Von Daseinsvorsorge, geschweige denn einem attraktiven ÖPNV-Grundangebot, kann dann kaum mehr die Rede sein.

Will man die absehbar unwirtschaftlichen Beförderungsstrukturen aus separierten Schulplanungen vermeiden bzw. die Schülerbeförderung im Kontext regional aufeinander abgestimmter, d. h. wirtschaftlicher ÖPNV-Strukturen erhalten, so bedarf es einer frühzeitigen, schulträgerübergreifenden Abstimmung der zukünftigen Schulstandort- und Schulzeitgefüge.

Dies zu untersuchen und zugleich die Strukturen abgestimmter Schul- und ÖPNV-Entwicklungsstrukturen aufzuzeigen, ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit. Ziel ist es, den Entscheidungsträgern der beteiligten Gebietskörperschaften Informationen über die Beförderungs- und Kostenstrukturen infolge geänderter Schulstrukturen an die Hand zu geben und effiziente Strukturen frühzeitiger Abstimmungsprozederer zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern, Schulträgern und Verkehrsunternehmen aufzuzeigen.

Zur exemplarischen Dokumentation wurden vier unterschiedlich strukturierte Planungsräume im Bedienungsgebiet der RVK ausgewählt.

Die von vornherein angestrebte Praxisorientierung des Projektes wurde insbesondere durch die Mitarbeiter der beteiligten Gebietskörperschaften gefördert. Sie haben den Bearbeitungsprozess in unterschiedlicher Intensität stets konstruktiv begleitet.

Im Folgenden werden zunächst das methodische Vorgehen, die (rechtlichen) Rahmenbedingungen sowie die Planungsräume und anschließend die Untersuchungsergebnisse dargestellt. Der zweite Bearbeitungsschwerpunkt, die „seniorengerechte ÖPNV-Mobilität“ in der ländlichen Region wurde im Zuge einer Diplomarbeit bearbeitet, deren zentrale Ergebnisse hier ebenfalls dokumentiert sind. Angesichts der demografisch zunehmenden Bedeutung beauftragte die RVK dazu mittlerweile ein eigenständiges, durch das Land NRW gefördertes Projekt.

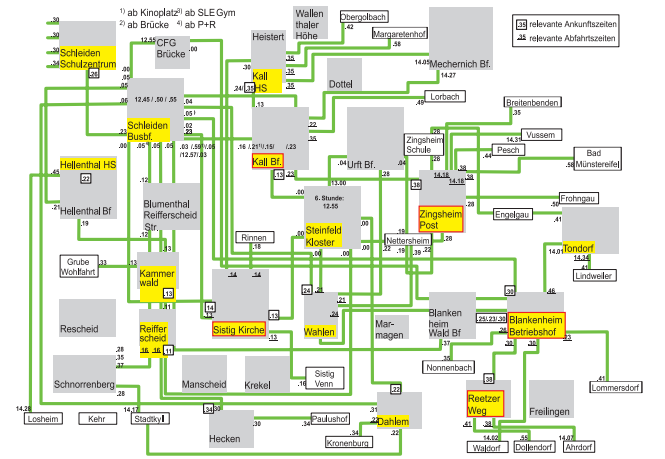


Bild 3: Anschlussverknüpfung in der Schülerbeförderung

Der Aufgabenstellung entsprechend erstreckte sich die Projektbearbeitung auf drei Schwerpunkte, zum einen auf die Recherche der rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen, zum zweiten auf die Untersuchung der aktuellen und zukünftig erwartbaren Schul- und Schülerbeförderungsstrukturen und zum dritten auf die Strukturen effizienter Abstimmungsprozesse zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern, Schulträgern, Schulen und Verkehrsunternehmen.

Die Recherche der rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen konzentrierte sich auf die schulrelevanten Gesetze und Verordnungen (Schulgesetz NRW - SchulG NRW - vom 27.06.2006, Bereinigte Amtliche Sammlung der Schulvorschriften BASS 2007/2008) sowie die jeweils aktuellen schülerbeförderungsrelevanten Bestimmungen aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr NRW (ÖPNVG NRW), der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) sowie der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (FreistellungsVO). In Ergänzung wurden Expertengespräche mit Vertretern aus der landesministeriellen und kommunalen Schuladministration geführt.

Die Auswahl der Planungsräume orientierte sich an der Grundüberlegung, raumtypologisch und schulstrukturell repräsentative Kommunen / Regionen im Bedienungsgebiet der RVK zu untersuchen, die eine Übertragbarkeit auf andere, vergleichbar strukturierte Räume ermöglichen. Ausgewählt wurden:

Im Rheinisch-Bergischen Kreis	- die Stadt Bergisch Gladbach,
im Rhein-Sieg-Kreis	- die Stadt Rheinbach,
im Rhein-Erft-Kreis	- die Städte Erftstadt und Kerpen
sowie	
im Kreis Euskirchen	- die Gemeinden Blankenheim, Dahlem und Nettersheim.

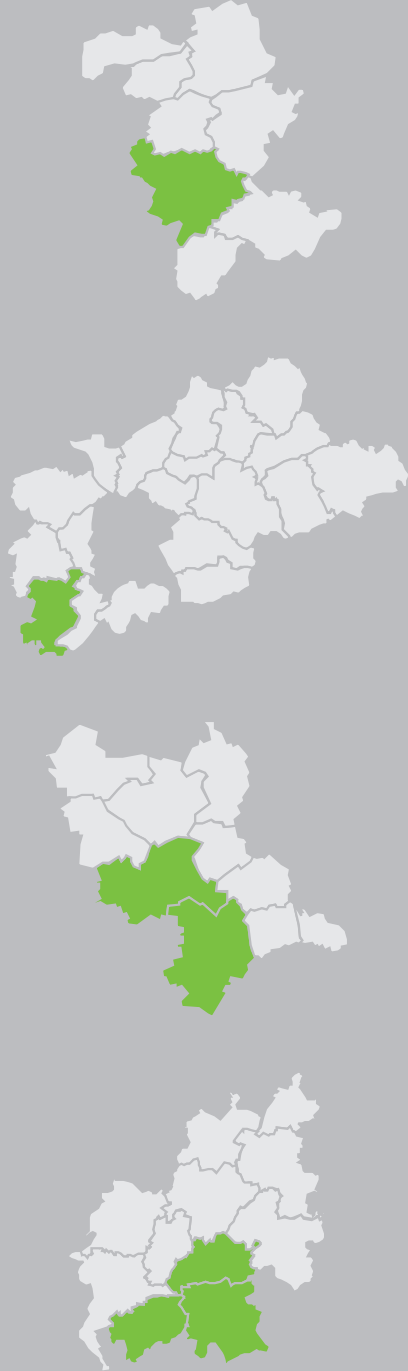
Einbezogen wurden auch die jeweiligen benachbarten Gebietskörperschaften, soweit die dort wohnenden Schüler in nennenswerter Zahl eine der Schulen in den ausgewählten Kommunen besuchen.

Ein erster Analyseschritt befasste sich mit der angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung der Schülerbeförderung im Status-quo-Gefüge (regionale Schulzeitstaffelung, Tausch von Betriebsleistungen, Integration von Schülerspezialverkehren etc.). Auf der Grundlage beschlossener Schulentwicklungsplanungen wurden die Status-quo-Modelle anschließend schrittweise modifiziert.

Dort, wo keine Beschlusslage verfügbar war, wurden - auf Basis der recherchierten Rahmenbedingungen - plausible Annahmen über die Schulentwicklung getroffen und die resultierenden neuen Verkehrsströme und Beförderungsstrukturen und -leistungen modelliert.

Im dritten Bearbeitungsschwerpunkt galt es, Mobilitätsmanagementstrukturen zu erarbeiten, die den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Schulträgern sowie den Verkehrsunternehmen eine wirtschaftliche Gesamtplanung der in den Regionen anstehenden Schulstrukturänderungen ermöglichen. Arbeitstechnisch wurden dazu die in den vier Planungsräumen vorfindlichen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse recherchiert und hinsichtlich ihrer erwünschten und unerwünschten Wirkungen bewertet. Bestandteil waren auch Expertengespräche mit Vertretern der vor Ort involvierten Gremien, Einrichtungen, Abteilungen etc.

Die gesamte Projektbearbeitung war in Form der kommunizierenden Planung angelegt. Insofern fand eine kontinuierliche Information und Abstimmung mit den Projektbeteiligten statt. Daneben begleitete eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den Vertretern der Kreisverwaltungen, den Bearbeitungsprozess. In einem Workshop wurden die Ergebnisse schließlich Politikern, Administratoren, Schulleitern, Vertretern von Verkehrsunternehmen usw. aus dem Bedienungsgebiet der RVK vorgestellt und in der vorliegenden Form zusammenfassend dokumentiert.





Unbesehen der demografischen Einflüsse wird die schulstrukturelle Entwicklung auch oder gerade durch die schulrechtlichen und beförderungsrechtlichen Rahmenbedingungen geprägt.

An erster Stelle ist hier das Schulgesetz NRW zu nennen. Darin sind u.a. festgeschrieben, dass

- die Schulträger nach Maßgabe der jeweiligen Schulentwicklungsplanung über die Teilung und Zusammenlegung von Schulen beschließen (§ 80 SchulG NRW),
- Haupt- und Realschulen zur Sicherstellung eines wohnortnahen und regional ausgewogenen differenzierten Bildungsangebotes organisatorisch zusammengeschlossen,

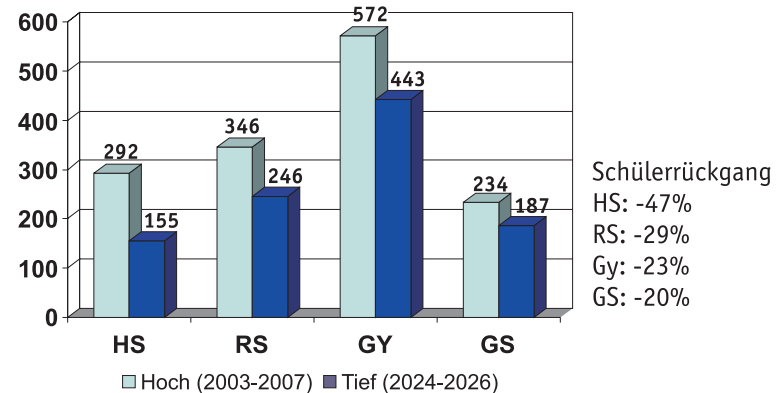


Bild 4: Status-quo-Prognose Sekundarschüler in NRW (in Tsd.)  
(Quelle: Rösner 2007)

in Ausnahmefällen um einen Zweig der jeweils anderen Schulform erweitert, Hauptschule und Gesamtschule zu einer Aufbauschule der Sekundarstufe I zusammengefasst oder - gleichermaßen in Ausnahmefällen - eine Schule auch als Teilstandort in zumutbarer Entfernung (z. B. Primarstufen im Grundschulverbund) betrieben werden können (§83 SchulG NRW).

- Zudem müssen die Schulen auch in Zukunft eine Mindestgröße ausweisen (§82 SchulG NRW).

Ausgelöst durch die Schulzeitverkürzung bei Gymnasien von 13 auf zwölf Schuljahre und - damit korrespondierend - zur Gewährleistung der horizontalen Durchlässigkeit zwischen den Schulformen wurden die Unterrichtswochenstunden an allen weiterführenden Schulen erhöht. Je nach Schulform sind dies zehn bis 14 Wochenstunden für die Sekundarstufe I.

Gemäß der Bereinigten Amtlichen Sammlung der Schulvorschriften für NRW (BASS) sind weiterhin folgende schulorganisatorische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Regel ist der Vollzeitunterricht an wöchentlich fünf Tagen.

	Mindestanzahl Parallelklassen bei fortgeführten Schulen	Klassen-Frequenz-Richtwert (Schülerzahl)	Bandbreite (Schülerzahl)	Überschreitungen / Schülerzahl	Unterschreitungen / Schülerzahl
Grundschule	1 Klasse	24	18-30	Einzelfall-Regelung möglich	bis 15
<b>Sek I</b> Hauptschule	2 Klassen, Unterschreitung möglich	24	18-30	um 5 Schüler bis max. 35	
Realschule Gymnasium (bis Kl. 9)	RS + Gym.: 2 Klassen	28	26-30 (3-zügig) 27-29 (4-zügig)	um 5 Schüler bis max. 35 um 1 Schüler bis max. 30	bis 18 bis 26
Gesamtschule (bis Kl. 10) Aufbauform (bis Kl. 10)	4 Klassen Für alle gilt: Unterschreitung möglich				
<b>Sek II</b> Gymnasium Gesamtschule  Berufskolleg BK als Förder-schule	mind. 42 Schüler im 1. Jahr Qualifikationsphase	19,5	entfällt, keine Klassenbildung	entfällt	entfällt

Bild 5: Mindestanzahl Klassen und Schüler nach Schulformen

- Ausnahmen, wie z. B. der Samstagsunterricht, liegen im Ermessen der Schule, wobei Einvernehmen mit dem Schulträger erforderlich ist (auf ministerieller Ebene wird aktuell die Wiedereinführung des Samstagsunterrichts diskutiert).
- Für die Klassen fünf und sechs kann Nachmittagsunterricht an einem Tag / Woche, für die Klassen sieben und acht an maximal zwei Tagen / Woche stattfinden.
- Bei sechs Stunden Unterricht am Vormittag muss die Summe der Pausenzeiten insgesamt 50 Minuten betragen, eine Pausenzeitverkürzung ist um zehn Minuten möglich (BASS 12-63-3).
- Soweit der Nachmittagsunterricht erforderlich ist, muss die Pausenzeit nach der 6. Stunde 60 Minuten umfassen, findet nur eine Unterrichtsstunde statt, so kann die Pausenzeit verkürzt werden (BASS 12-62).

Im Primarbereich und in der Sekundarstufe I sollen vermehrt Schulen zu Ganztagschulen ausgebaut sowie bestehende Ganztagshaupt- und -förderschulen erweitert werden.

Maßgebliche Grundlage für die Schließung, Teilung oder Zusammenlegung von Schulen ist die Schulentwicklungsplanung (SEP), zu der die Schulträger verpflichtet sind.

Nach derzeitigem Stand werden Belange der Schülerbeförderung im SEP jedoch nicht berücksichtigt.

Neben zeitlichen bzw. räumlichen Angebotsmodifikationen gehen Änderungen im Schulstandortgefüge unmittelbar mit geänderten Schülerverkehrsströmen und -beförderungsstrukturen sowie - mittelbar - zumeist auch mit erhöhten Schülerbeförderungskosten einher.

**Folgerung 1:**  
Vor diesem Hintergrund sollte das Thema Schülerbeförderung zum festen Bestandteil der Schulentwicklungsplanungen avancieren.

Der Ganztagsbetrieb von Schulen umfasst Angebote an vier Tagen / Woche von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr sowie einen zusätzlich einheitlich festgesetzten Tag von 8.00 Uhr bis 14.45 Uhr.

Aufgrund der Erhöhung der Unterrichtswochenstundenzahl wird die Hauptlast der Schülerbeförderung vom Schulende nach der 5./6. Stunde auf das Schulende nach der 7. und 8. Stunde (partiell auch später) verlagert.

Ebenso werden die Schülerströme und partiell auch die Schülerbeförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst durch die Abschaffung der Schulbezirke in der Primarstufe (§ 9 der 2008 novellierten SchfkVO).

Die Schülerbeförderungskosten sind Sache der Schulträger. Dabei wird die jeweils wirtschaftlichste Beförderung zugrunde gelegt (§12 SchfkVO). Über Art und Umfang der Schülerbeförderung entscheidet der Schulträger. In der Regel ist dies die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Schülerfahrkosten entstehen u.a. dann, wenn ...

- die einfache Entfernung zwischen Wohnort und nächstgelegener Schule für Schüler der Primarstufe größer zwei km, der Sekundarstufe I größer 3,5 km und der Sekundarstufe II größer fünf km ist,
- Schüler aus gesundheitlichen Gründen Verkehrsmittel nutzen müssen,
- der Schulweg besonders gefährlich ist und / oder
- der Schulweg - bei Nachmittagsunterricht - ein zweites Mal zurückgelegt werden muss (§ 5 SchfkVO).

Nicht zumutbar ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, wenn für die Hin- und Rückfahrt insgesamt mehr als drei Stunden oder das Verlassen der Wohnung vor 6.00 Uhr notwendig sind. Für Grundschüler und Förder(kindergarten)schüler darf die Fahrzeit insgesamt nicht länger als eine Stunde dauern. Eine regelmäßige Wartezeit vor bzw. nach dem Unterricht darf 45 Minuten nicht überschreiten (§13 SchfkVO).

Wenn eine Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich oder unwirtschaftlich ist, können z. B. auch Schülerspezialverkehre eingerichtet werden (§14 SchfkVO).

Für die ermäßigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden im ÖPNV (Linienverkehr nach §§ 42 und 43.2 ff. PBefG) erhalten die Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen (gemäß §§ 45a PBefG und 6a AEG - Allgemeines Eisenbahn-Gesetz).

Seit seiner Novellierung zum 01.01.2008 greift das ÖPNVG NRW in die Regelung der Ausgleichszahlungen ein. Bis 2010 läuft ein modifiziertes „Altverfahren“, wonach die Verkehrsunternehmen die unmittelbaren Mittelempfänger bleiben, es gelten die für 2006 festgesetzten Eckwerte. Ab 2011 werden die bundesgesetzlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr im Rahmen der ÖPNV-Pauschale abgegolten (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW). Mittelempfänger sind dann die kommunalen Aufgabenträger (Kreise und kreisfreie Städte). Die ÖPNV-Pauschale umfasst die Fahrzeugförderung und die Aufgabenträgerpauschale. Dann soll ein Schlüssel zur Mittelverteilung greifen, der auf Betriebsleistung, Fläche und Einwohnerzahl basiert.



Nach Aussage des Verkehrsministeriums NRW gibt es noch keine Schlüsselbildung; diese wird frühestens 2010 / 2011 vorliegen. Im Hinblick auf die Ausgleichszahlungen wird sich nichts ändern, da der Defizitenausgleich gezahlt werden muss (telef. Auskunft Verkehrsministerium NRW am 20.04.2008). Die „Vorgabe“ lautet, mindestens 80% der ÖPNV-Pauschale an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, so dass die Fortführung von Semester- und Schülertickets gewährleistet ist. Allerdings sind die Mittel für die Schülerbeförderung in den letzten Jahren bereits erheblich reduziert worden und werden sich aufgrund der sinkenden Schülerzahlen in Zukunft real weiter verringern.

Ebenso wirken sich Novellierungen der Schülerfahrkostenverordnung (in 2008) - wie die Abschaffung der Schulbezirke (§9 SchfkVO) -, wonach im Grundschulbereich nunmehr eine freie Schulwahl möglich ist, auf die Schülerströme bzw. öffentliche Fahrtenangebote aus.

### Folgerung 2:

Zur Gewährleistung weiterhin attraktiver Grundangebote sowie tragfähiger Schülerbeförderungskosten im regionalen ÖPNV - so die konsequente Folgerung -, sind bei der Einführung von Nachmittags- und / oder Samstagunterricht sowie von Ganztagsschulangeboten vorab kommunale wie regionale Abstimmungen zwischen Schulträgern, ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen herbeizuführen. Gleichermaßen sollten Verfahren eines standardisierten Datenabgleichs der Schulen resp. Schulträger und der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Schülerdaten (Quelle-/ Zielangaben) und Schulzeiten eingeführt werden.

### Folgerung 3:

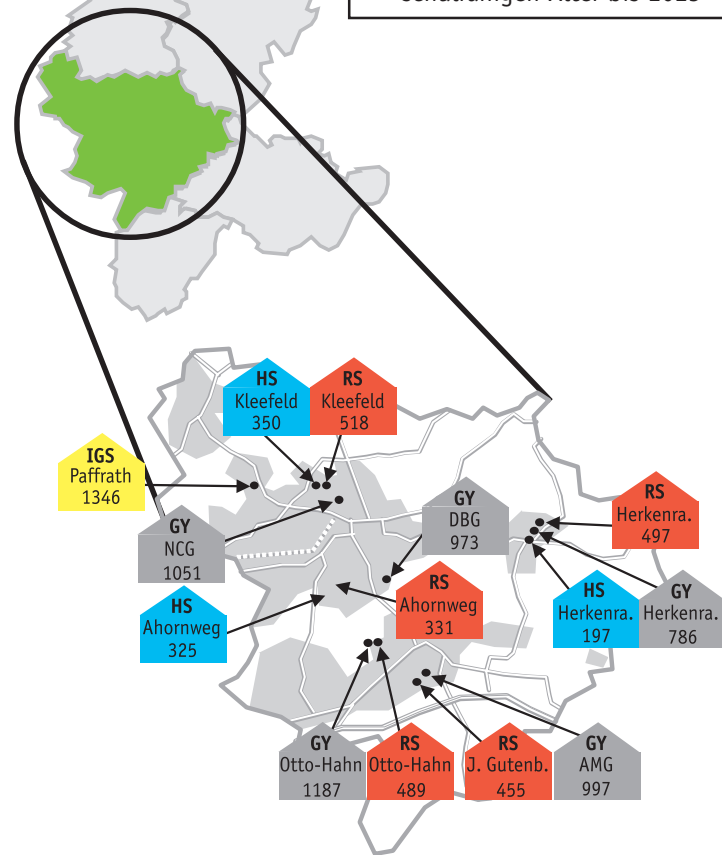
Zu hinterfragen gilt es auch, ob separate Schülerspezialverkehre, die ausschließlich einer getrennten Beförderung für Primar-/ Förderschüler dienen, aufrecht erhalten bleiben sollten, wenn parallel Sekundarstufenschüler im ÖPNV befördert werden.

## Planungsräume

Im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde die „große Kreisstadt“ Bergisch Gladbach ausgewählt. Sie repräsentiert den Typus einer urban strukturierten Mittelstadt in unmittelbarer Ballungsrandlage mit einem sehr differenzierten und dezentralen Schulsystem, zugleich aber auch schwieriger demographischer Entwicklung (deutlicher Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter, Zunahme der Einwohner > 60 Jahre).

**Planungsraum Bergisch Gladbach**  
Rheinisch-Bergischer Kreis

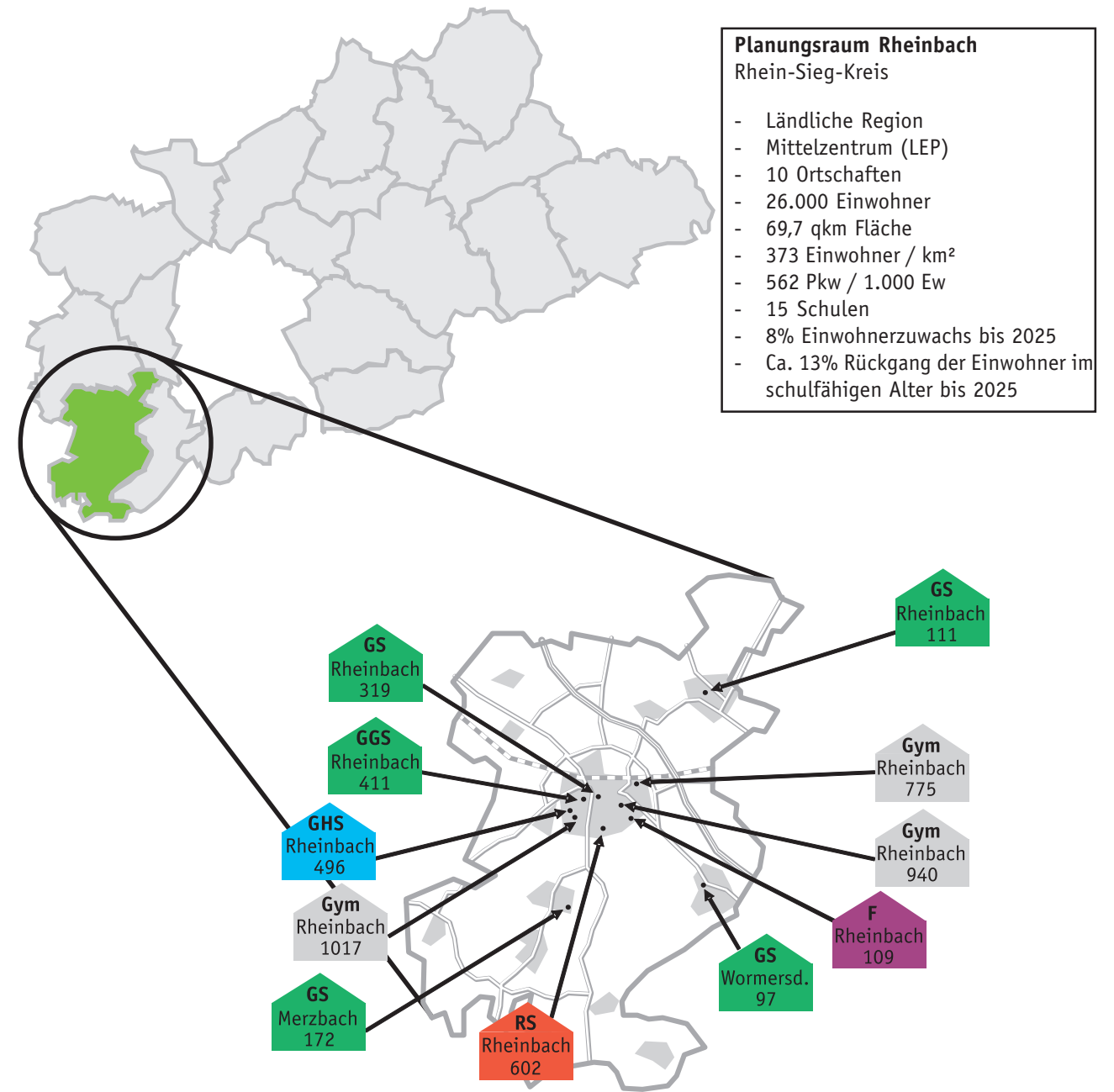
- Ballungsrandlage
- Große Mittelstadt (LEP)
- 25 Stadtteile
- 110.114 Einwohner
- 83,12 qkm Fläche
- 1.325 Einwohner / km<sup>2</sup>
- 573 Pkw / 1.000 Ew
- 34 Schulen
- Konstante Einwohnerzahl bis 2025
- Ca. 20% Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter bis 2025



Im Rhein-Sieg-Kreis fiel die Wahl auf die insgesamt eher ländlich strukturierte Stadt Rheinbach. Sie ist geprägt durch zentral ausgerichtete Schulstandorte und prognostiziertem Einwohnerzuwachs, wie allerorten aber auch durch die Abnahme der Einwohner im schulfähigen Alter.

**Planungsraum Rheinbach**  
Rhein-Sieg-Kreis

- Ländliche Region
- Mittelzentrum (LEP)
- 10 Ortschaften
- 26.000 Einwohner
- 69,7 qkm Fläche
- 373 Einwohner / km<sup>2</sup>
- 562 Pkw / 1.000 Ew
- 15 Schulen
- 8% Einwohnerzuwachs bis 2025
- Ca. 13% Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter bis 2025

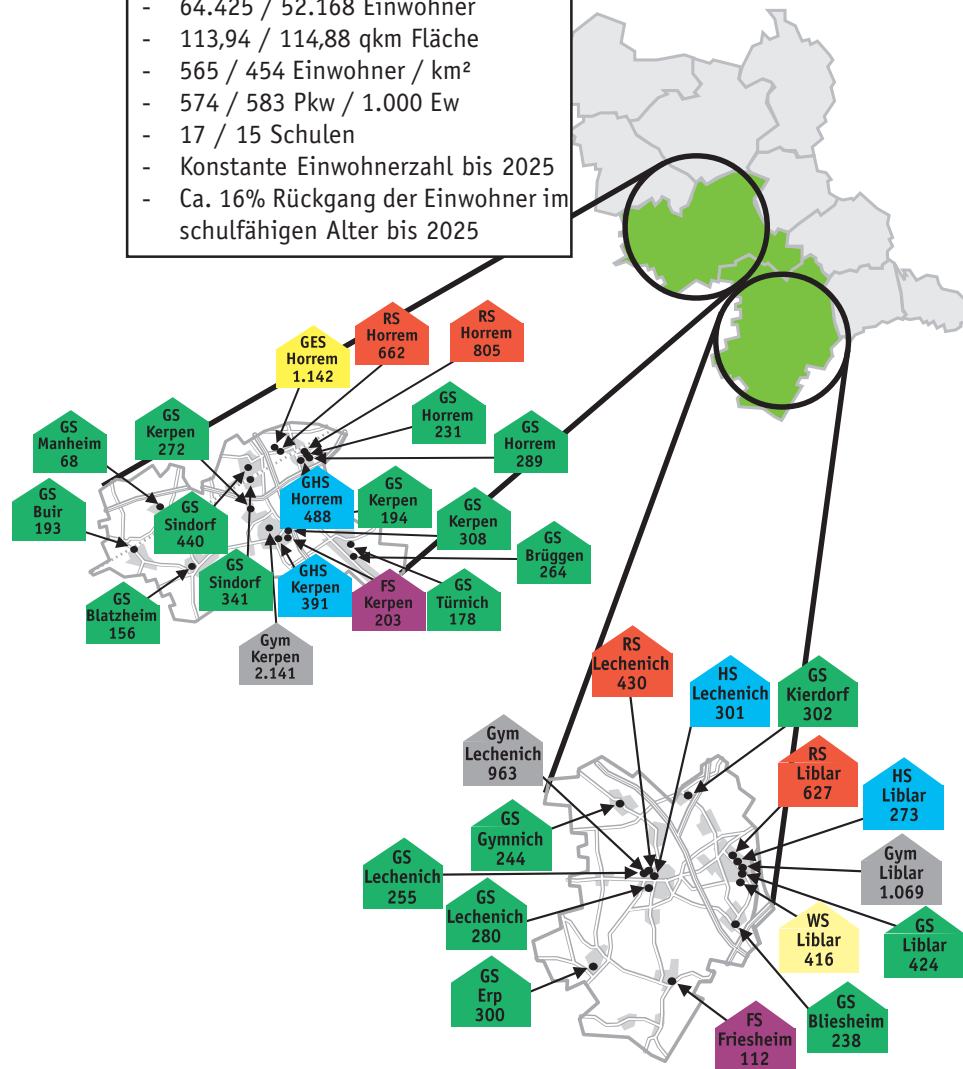




## Planungsräume

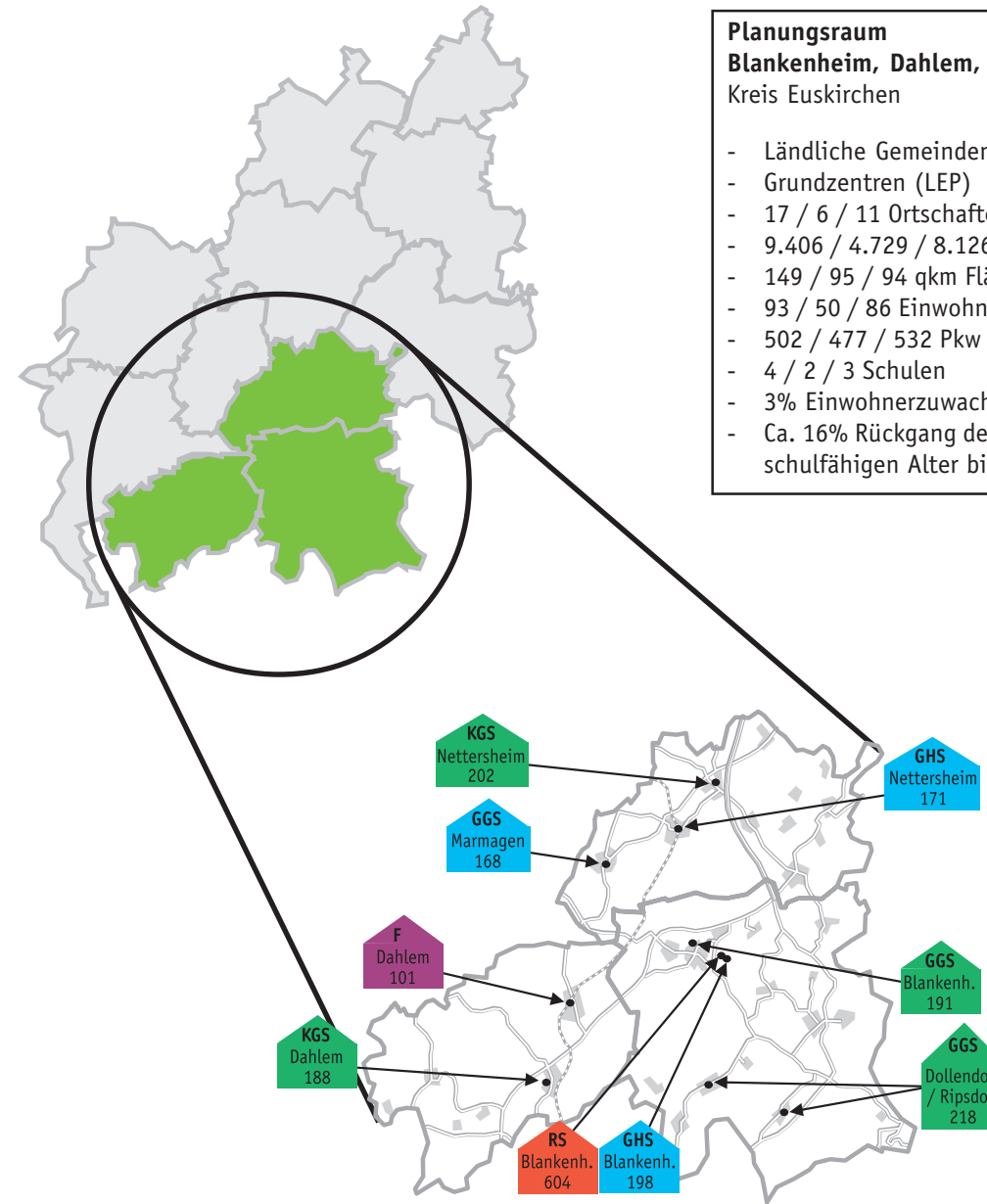
Gleichermaßen ländliche Gemeinden repräsentierten die Städte Kerpen und Erftstadt im Rhein-Erft-Kreis. Typologisch gibt es kaum Unterschiede (relativ hohe Einwohnerzahlen, starke Siedlungskonzentrationen und gebündelte dezentrale Standorte aller Schularten). In beiden Städten wird mit konstanten Einwohnerzahlen bis 2025 und deutlich sinkenden Schülerzahlen gerechnet. Die Auswahl beider Städte resultierte aus der Vermutung hoher wechselseitiger Schülerverkehrsverflechtungen.

- Planungsraum Kerpen / Erftstadt**  
Rhein-Erft-Kreis
- Ländliche Gemeinden
  - Mittelzentren (LEP)
  - 9 / 14 Ortschaften
  - 64.425 / 52.168 Einwohner
  - 113,94 / 114,88 qkm Fläche
  - 565 / 454 Einwohner / km<sup>2</sup>
  - 574 / 583 Pkw / 1.000 Ew
  - 17 / 15 Schulen
  - Konstante Einwohnerzahl bis 2025
  - Ca. 16% Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter bis 2025



Aufgrund der ausgeprägt ländlichen Struktur, der geringen Einwohnerdichte, wenigen Schulstandorten und den daraus resultierenden großen Fahrtweiten für Schüler (sowohl der Grund- als auch der weiterführenden Schulen) fiel die Wahl im Kreis Euskirchen auf die Gemeinden Blankenheim, Dahlem und Nettersheim.

- Planungsraum Blankenheim, Dahlem, Nettersheim**  
Kreis Euskirchen
- Ländliche Gemeinden
  - Grundzentren (LEP)
  - 17 / 6 / 11 Ortschaften
  - 9.406 / 4.729 / 8.126 Einwohner
  - 149 / 95 / 94 qkm Fläche
  - 93 / 50 / 86 Einwohner / km<sup>2</sup>
  - 502 / 477 / 532 Pkw / 1.000 Ew
  - 4 / 2 / 3 Schulen
  - 3% Einwohnerzuwachs bis 2025
  - Ca. 16% Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter bis 2025





Zur Untersuchung der Folgewirkungen des demografischen Wandels und der Schulstrukturänderungen für die Angebots- und Beförderungsstrukturen in den Bedienungsgebieten der RVK wurden über die Schulverwaltungsämter der einzelnen Planungsräume anonymisierte Daten zu den aggregierten Wohnstandorten der Schüler angefordert und (z.T. erst mit erheblichem Zeitverzug) bereitgestellt. Die unterschiedliche Qualität der verfügbaren Daten bedingten entsprechende Aufbereitungen. Ergänzt um die Schulanfangs-, Pausen- und -endzeiten der jeweiligen Schulklassen, wurden die Verkehrsbeziehungen ermittelt.

Die anschließenden Untersuchungen bezogen sich je Planungsraum auf die Möglichkeiten optimierter Beförderungsstrukturen unter den Bedingungen

- des Status quo (Abbau von „gewachsenen“ Überkapazitäten),
- variierten Schulanfangs-, Pausen- und -schlusszeiten (Schulzeitstaffelung) sowie
- veränderter Schulstandortstrukturen (Aufgabe, Konzentration).

So aus Planungen oder Informationen keine konkreten Hinweise auf angestrebte Änderungen der Schulstandortstrukturen vorlagen, wurden (unter Berücksichtigung der prognostizierten allgemeinen Schülerzahlen sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen) plausible Annahmen über mögliche Entwicklungen getroffen.

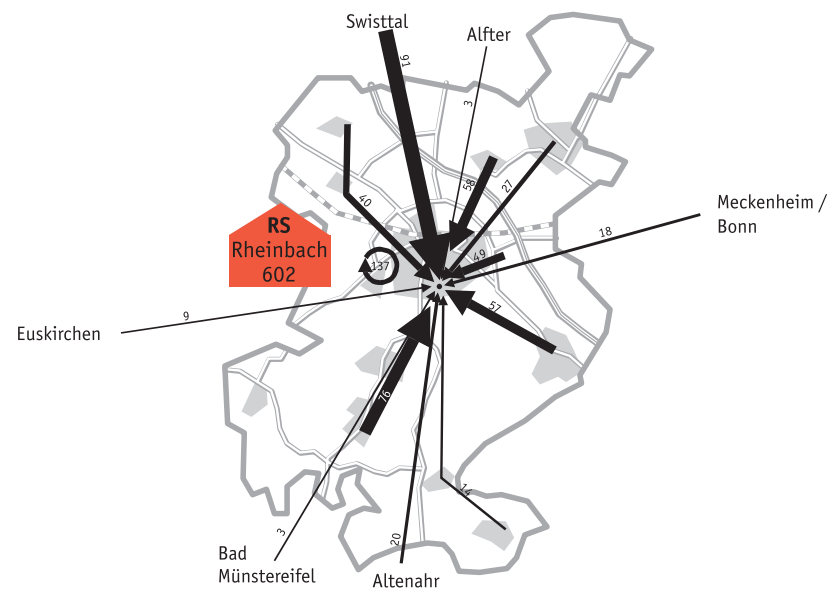


Bild 6: Verkehrsbeziehungen der Schüler (Beispiel: Rheinbach)

Unter Berücksichtigung planungsspezifischer Vorgaben wurden die Schülerdaten auf das vorhandene ÖPNV-Angebot abgebildet. Die Eichung des Status-quo-Modells erfolgte anhand der Fahrgastzahlen aus der VRS-Erhebung 2004 sowie linienspezifischen Fahrgasterhebungen der RVK.

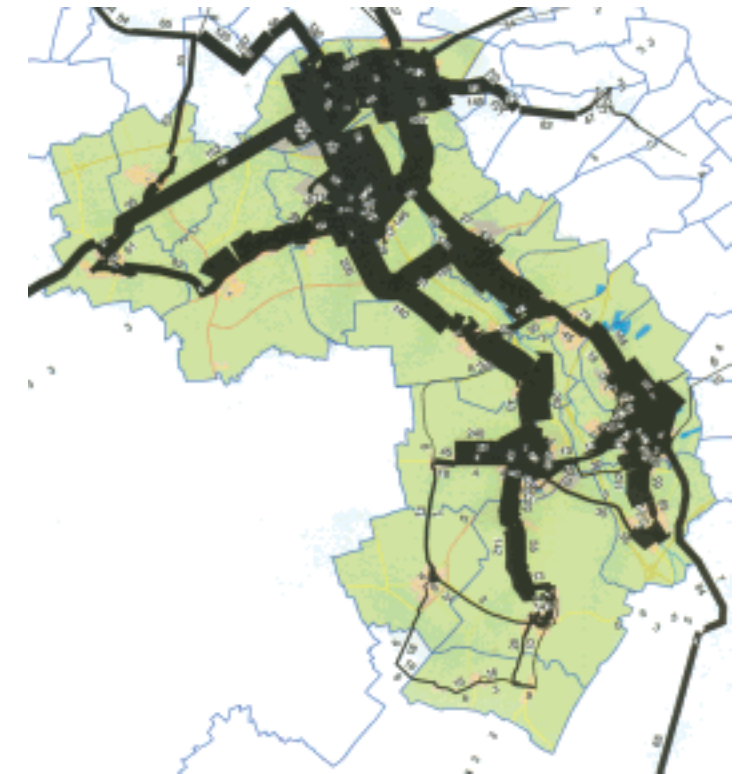


Bild 7: Umlegung der Nachfrage auf das Angebot

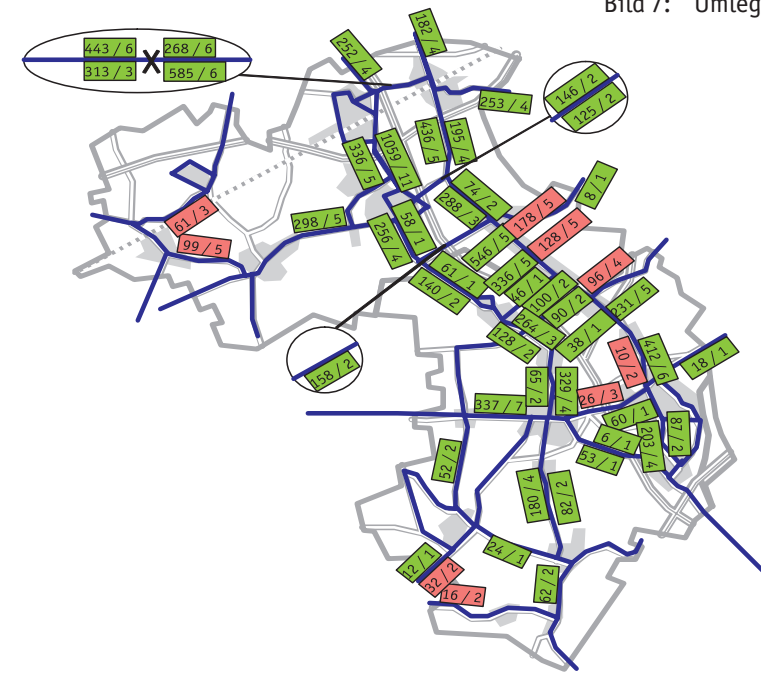


Bild 8: Nachfrage und Angebot nach Zeitintervall und Strecke (Schüler / Fahrzeuge)

Im Weiteren wurden die so erzeugten streckenbezogenen Fahrgastzahlen mit den Fahrplandaten (Anzahl der Fahrzeuge je Zeitintervall und Streckenabschnitt) abgeglichen. So aus diesem Untersuchungsschritt für einzelne Streckenabschnitte Handlungsbedarf ersichtlich wurde, erfolgten weitere differenzierende Betrachtungen, Bewertungen und abschließend entsprechende Optimierungsempfehlungen. Hierbei konzentrierten sich die Untersuchungen im Wesentlichen auf den Abbau paralleler Busbetriebsleistungen, und zwar sowohl im öffentlichen als auch im freigestellten (Schüler)Verkehr. Es galt, Überkapazitäten aus teilbesetzten Bussen abzubauen, ohne die Angebotsqualität nennenswert zu beeinträchtigen.

Über die „Optimierung unter Status quo-Bedingungen“ hinaus waren die wirtschaftlichen Vorteile aus der Schulzeitstaffelung zu prüfen. Unter Berücksichtigung der entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und schulpolitischen Rahmenbedingungen wurden je nach strukturellen Voraussetzungen (Entfernungen, Kapazitäten) z.T. nennenswerte Einsparpotenziale deutlich. Mit einer geringeren Fahrzeugzahl wurde es möglich, die Schüler verschiedener Schulen hintereinander zur Schule zu befördern.

Für die Planungsräume ergaben sich so die folgenden Untersuchungsergebnisse.

### Planungsraum Bergisch Gladbach

- **Optimierung Status quo**  
Abbau von Parallel-Leistungen nicht möglich
  - Attraktiver Stadtverkehr
  - rd. 30 Verstärker-Fahrten nicht disponibel (Kapazität)
- **Schulzeitstaffelung**  
Einsparpotential marginal / vernachlässigbar
- **Entwicklung**
  - Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter um rd. 20 %
  - Dennoch relativ stabiles Schulstandortgefüge

### Planungsraum Erftstadt / Kerpen

- **Optimierung Status quo**  
Abbau von Parallel-Leistungen möglich (rd. 80.000 km/Jahr)
- **Schulzeitstaffelung**  
Keine Einsparung möglich
  - Ausschließlich kommunale Bedeutung, da nur geringe stadtgrenzenübergreifende Beziehungen
  - Bündelung der Schulanfangszeiten an Schulzentren
  - Fahrzeuge werden bereits „entzerrt“ eingesetzt
  - Optimierung würde ggf. Wartezeiten reduzieren
- **Entwicklung**
  - Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter um rd. 16 %
  - Annahme: Zusammenlegung der Hauptschulstandorte Lechenich/Liblar
  - Keine Zusatzleistungen erforderlich

### Planungsraum Rheinbach

- **Optimierung Status quo**  
Abbau von Parallel-Leistungen möglich (rd. 20.000 km, entspricht 50 % des freigestellten Schülerverkehrs)
- **Schulzeitstaffelung**  
Einsparung von insgesamt sechs Fahrzeugen / Spitzenstunde infolge „intervallartiger“ Bedienung (mit einem Bus zwei Fahrten hintereinander)
- **Entwicklung**
  - Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter um rd. 13 %
  - Annahme: Grundschule Wormersdorf würde aufgehoben
  - ein Zusatzfahrzeug / morgendliche Spitzenstunde (Rückfahrten ohne Zusatzleistung)

### Planungsraum Blankenheim / Dahlem / Nettersheim

- **Optimierung Status quo**  
Abbau von Parallel-Leistungen marginal (rd. 9.000 km/Jahr)
- **Schulzeitstaffelung**  
Einsparung von insgesamt vier Fahrzeugen / Spitzenstunde infolge „perlschnurartiger“ Bedienung hintereinander liegender Wohn- und Schulstandorte
- **Entwicklung**
  - Rückgang der Einwohner im schulfähigen Alter um rd. 20 %
  - Annahme: Hauptschule Nettersheim würde aufgehoben
  - Zunehmende Wegstrecken und Fahrzeiten

Generell münden die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung in zwei trivial anmutende, gleichwohl bedeutsame Thesen:

#### Folgerung 4:

**Je ländlich strukturierter der Planungsraum und je „abgestimmter“ das ÖPNV-Angebot auf die Belange der Schülerbeförderung, desto größer sind die Auswirkungen durch Änderungen im Schulzeit- und -standortgefüge auf den ÖPNV und dessen Kostenstrukturen.**

#### Folgerung 5:

**Je urbaner die Planungsraumstrukturen / je besser das ÖPNV-Angebot, desto geringer sind die Auswirkungen durch Änderungen im Schulzeit- und -standortgefüge auf den ÖPNV.**

Den dritten Untersuchungsschwerpunkt des DESS ON-Projektes bildete die Untersuchung und Konzeption effizienter Abstimmungsstrukturen zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern, Schulträgern und Verkehrsunternehmen.

Betrachtet man dazu zunächst die vorhandenen Kommunikationsstrukturen, so sind vertikale „Top-down-Hierarchien“ zu identifizieren. Wenngleich die Untersuchung der übergeordneten administrativen Ebenen (Ministerien, Bezirksregierung) nicht Gegenstand der Untersuchung waren, so steht zu vermuten, dass die Feststellung „von ganz oben nach ganz unten“ unterstellt werden kann.

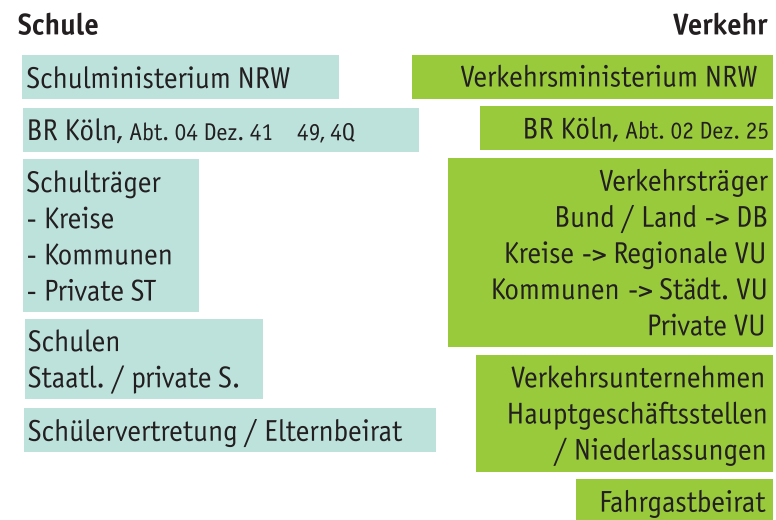


Bild 9: Vertikale Top-down-Hierarchien

Offensichtlich agieren die Bereiche jeweils für sich, ohne dass nennenswerte horizontale Abstimmungsprozesse stattfinden, geschweige denn entsprechende Strukturen implementiert sind. Wenn überhaupt werden formal notwendige Abstimmungen ex post vorgenommen, zumeist die Verkehrsunternehmen erst nach gefassten Beschlüssen mit den entsprechenden Beförderungsleistungen beauftragt. Etwaige Mehrkosten, die sich mit erheblicher zeitlicher Verzögerung in den Kostendeckungsbeiträgen niederschlagen, werden kaum auf die ursächlich unabgestimmten Entscheidungsfindungen zurückgeführt.

Gleichermaßen problematisch wirkt sich die unterschiedliche Zuordnung der Verantwortlichkeiten bei den einzelnen Gebietskörperschaften aus. Meist sind die Schulämter zuständig für die Finanzierung der SchülerTickets sowie die Bezahlung der freigestellten Schülerverkehre. Unabhängig davon sind die Belange des öffentlichen Verkehrs je nach der kommunalen Ressortgliederung unterschiedlichen Ämtern zugeordnet.

Eine Kommunikation zwischen den Ämtern findet zumeist nur unmittelbar problem-/anlassbezogen statt, das „Alltagsgeschäft“ wickelt jeder für sich ab. Eine eher unzulängliche Abstimmung sowohl innerhalb der Bereiche wie auch mit externen Beteiligten ist festzustellen.

Möglicherweise sind diese Defizite auf das mangelnde Wissen über die Wechselwirkungen zwischen Schulentwicklungs-, Schülerbeförderungs- und allgemeinen ÖPNV-Angebotsstrukturen zurückzuführen.

Die lapidare Forderung zusätzlicher Abstimmungsgremien (Arbeitskreise, Konferenzen usw.), die explizit auf den Gegenstand der vorliegenden Untersuchung abgestellt sind, würde - so die einhellige Meinung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe - die Beteiligten nur mehr überfordern.

Stattdessen wurden Überlegungen unterstrichen, die Informationen und Abstimmungen ohne zusätzlichen zeitlichen Aufwand zu ermöglichen.

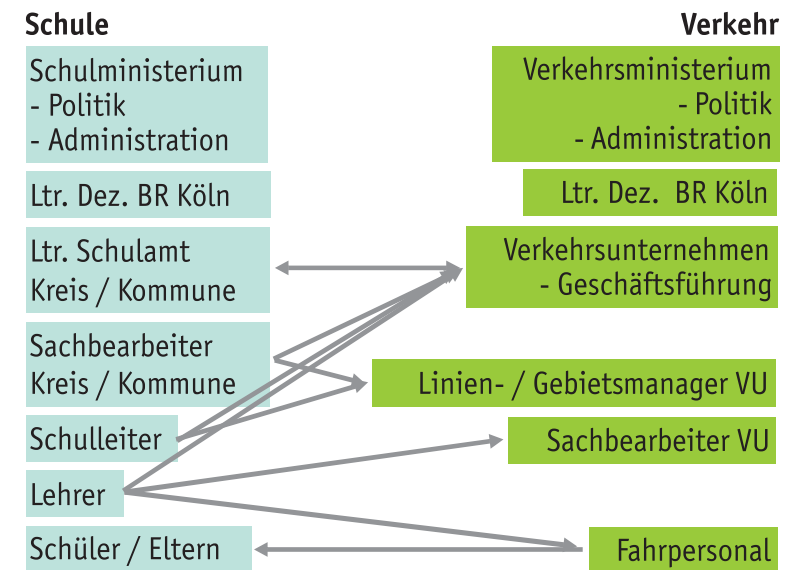


Bild 10: Optimierung durch horizontale Abstimmungen

**Folgerung 6:** Unzweifelhaft förderlich wäre die bloße Intensivierung horizontaler Kommunikation, u.a. in Form benannter verantwortlicher Ansprechpartner, wie es in einigen Fällen bereits geübt und bewährte Praxis ist.

**Folgerung 7:** Effizienter und gleichermaßen einfach zu realisieren wäre die Einrichtung eines Email-Verteilers. Dieser wäre im ersten Schritt so zu konzipieren, dass in regelmäßiger Form (feste Meldezeiten) eine standardisierte Abfrage zu schulorganisatorischen, aber auch verkehrlichen Änderungen stattfindet. Über ein einfaches Formblatt mit ankreuzbaren Kategorien, wie z. B. „Schulzeitänderung“ oder „Änderungen beim SchülerTicket“, würde ein Prozess gegenseitiger Sensibilisierung und Kontaktaufnahme erfolgen können. In einer Ausbaustufe könnten bestimmte Schlüsselwörter (Schulbeginn, Fahrplan etc.) automatisch E-Mails an die Beteiligten erzeugen.



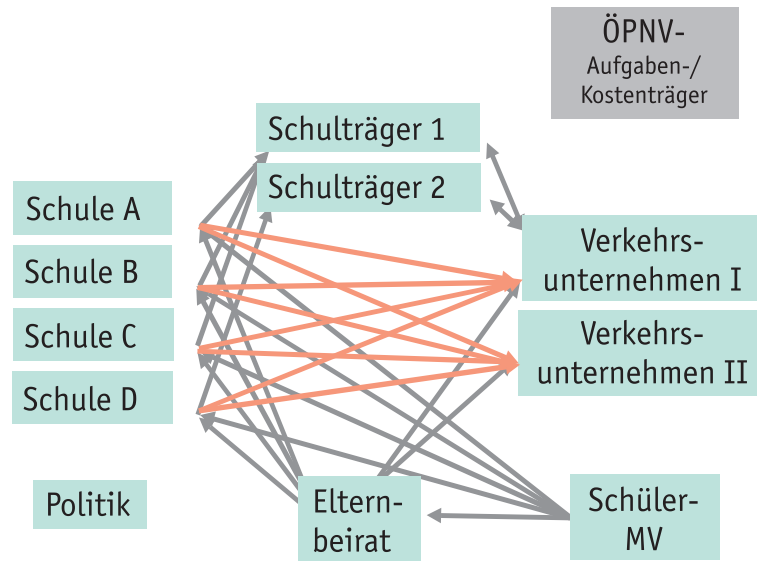


Bild 11: Unzulängliche Kommunikationsstrukturen

Ein weiteres Untersuchungsergebnis lautet: Aufgrund personeller Unterbesetzung und / oder primär anderer administrativer Aufgaben verfügen die kommunalen Schulträger außerhalb des freigestellten Schülerverkehrs und abgesehen von Einzelfallauswertungen kaum über Kenntnisse zu den Schülerbeförderungsstrukturen. Allein zur alljährlichen Meldung an das Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW (jeweils im Oktober) werden die Schülerzahlen nach Schularten zur Kenntnis gegeben. Und auch die zum Verkauf der SchülerTickets erforderlichen Daten sind bei den Verkehrsunternehmen nur unzulänglich und zumeist erst viel zu spät verfügbar. So ist es kaum verwunderlich, dass zu jedem Schuljahresbeginn im trial-and-error-Verfahren die Schülerbeförderungsstrukturen erprobt werden.

Gemäß ÖPNV-Gesetz NRW obliegt die Aufgaben- und Ausgabenträgerschaft für den ÖPNV den Kreisen und kreisfreien Städten. Sie sind insofern eo ipso an dem Prozess zum Aufbau und zur Unterhaltung eines Mobilitätsmanagements beteiligt.

Befragte Schulleiter regten zudem an, auch an Schulen ÖPNV-know-how zu etablieren, z. B. über die Schülermitverwaltung, durch Projekt-Arbeitsgruppen usw. Anleitung und Kooperation wäre Sache der Verkehrsunternehmen.

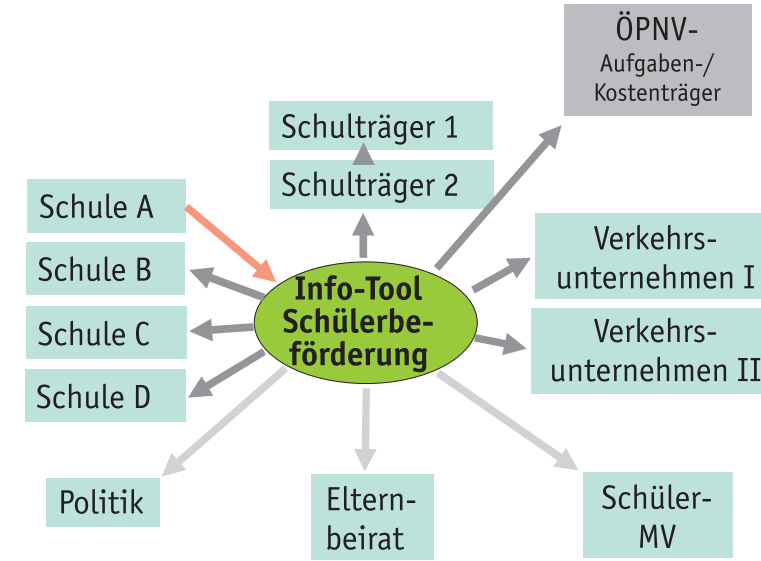


Bild 12: Strukturen einfachen Mobilitätsmanagements

**Folgerung 8:**  
Insofern wäre die regelmäßige und frühzeitige Übermittlung anonymisierter Schülerdaten (Wohnstandorte und Klassenzugehörigkeit) sowie Schulzeiten (nach Klassen) an die Schulämter und - über diese - an die Verkehrsunternehmen angeraten.

**Folgerung 9:**  
Zudem sollte das Thema „Schülerbeförderung“ zum fixen Tagesordnungspunkt in regionalen / kommunalen Schul(leiter)konferenzen werden. Verkehrsunternehmen würden referieren, wenn z.B. gravierende Fahrplanänderungen anstünden. Umgekehrt würden Protokollpunkte, von denen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung zu erwarten sind, selbstverständlich an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet - und sei es zunächst „nur“ zur Information.

**Folgerung 10:**  
In diesem Zusammenhang könnte mehr Transparenz im Hinblick auf die wechselseitigen Abhängigkeiten und Schülerbeförderungskosten herbeigeführt werden.

**Folgerung 11:**  
Denkbar wäre auch ein monetäres Anreizsystem für Schulen, denen nach erfolgreicher Kooperation in Sachen angebotsstrukturell und wirtschaftlich optimierter Schülerbeförderung ein Ersparnis-Anteil zur eigenen Verwendung zugeschrieben würde.





Die Bevölkerungszahl wird geringer - die Menschen immer älter. In den Medien ist von „aussterbenden Regionen“ einer „Überalterung der Gesellschaft“ usw. die Rede. Umso bedeutsamer werden auch seniorengerechte öffentliche Infrastrukturen in den Kommunen. Insbesondere die Klein- und Mittelstädte in ländlich strukturierten Räumen können nur so als attraktive Wohn- und Lebensstandorte im interkommunalen Wettbewerb bestehen.

Vor diesem Hintergrund initiierte die RVK eine projektergänzende Diplomarbeit zu seniorengerechten Mobilitätsangeboten im ÖPNV, deren zentrale Ergebnisse im Folgenden wiedergegeben werden.

Orientiert am gesetzlichen Renteneintrittsalter werden Menschen ab 65 bzw. 67 Jahren den „Älteren“ zugeordnet. Im Marketing wird die untere Altersgrenze bereits deutlich früher, nämlich bei 50 Jahren angesetzt.

Unbesehen weiterer Unterscheidungen nach Alter handelt es sich um eine sehr heterogene Gruppe. So finden sich in der Altersforschung vielfältige Differenzierungen, u.a. nach Lebensphasen, materiellen, sozialen (Verwitwung, Verkleinerung der Haushalte usw.), physischen (sinkende körperliche Beweglichkeit, die abnehmende Sehfähigkeit, Verlangsamung bzw. Einschränkung kognitiver Fähigkeiten usw.) und psychischen Merkmalen (abnehmende Flexibi-

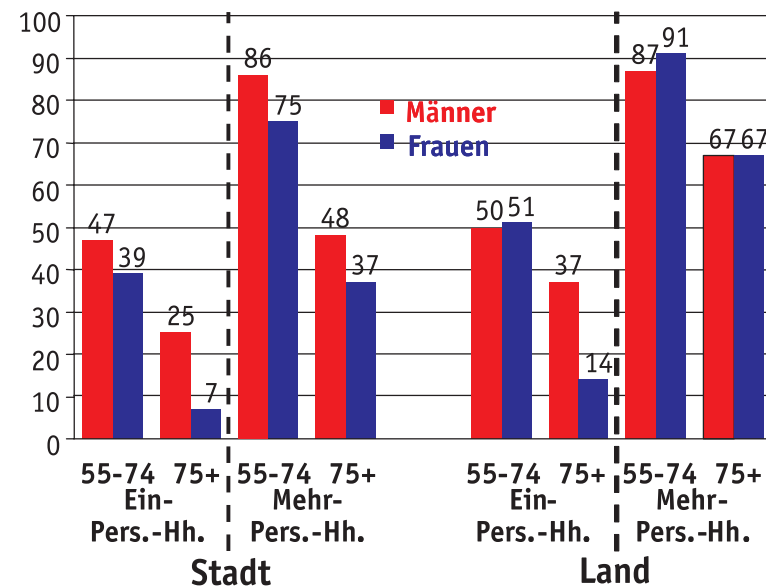


Bild 13: Mobilität im Alter / Pkw-Verfügbarkeit (Quelle: Mobilate 2000)

lität, die „Erstarrung“ von Einstellungen). Dabei gilt es gleichermaßen, veränderte Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, wie die

- wachsende Ungleichheit individueller und regionaler Lebensbedingungen,
- weitere Technisierung der Partizipationsbedingungen,
- „biografische Normalität“ von Führerschein- und Pkw-Besitz (mehr Singles - mehr Pkw),
- „ungebremste“ Individualmotorisierung sowie die
- höhere Verkehrsunfallgefährdung.

U.a. diese Aspekte beeinflussen die Mobilität älterer Menschen.

In der Altersgruppe der 55- bis 74jährigen Personen dominiert - neben den Fußwegen - die Mobilität im eigenen Pkw. Der ÖPNV wird vergleichsweise selten genutzt. Allerdings steigt die Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel bei den über 70jährigen ÖPNV-Kunden im Vergleich zu den anderen Altersgruppen wieder an.

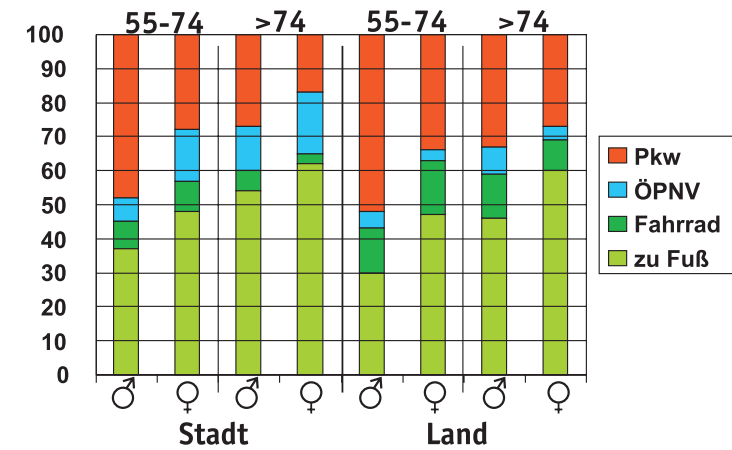


Bild 14: Verkehrsmittelwahl im Alter (Quelle: Mobilate 2000)



Die Marketingorientierung der RVK ist fokussiert auf die Kundenbindung und den Gewinn neuer Kunden.

Der geringe ÖPNV-Anteil am Modalsplit älterer Menschen und die typische Struktur der aushäusigen Aktivitäten im Tagesverlauf lassen darauf schließen, dass gerade im Segment älterer Menschen noch Potenziale zu aktivieren sind.

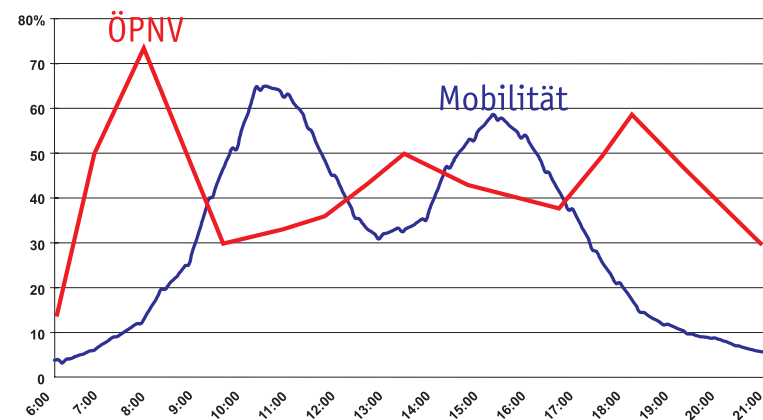


Bild 15: ÖPNV-Nachfrage und Alltagsmobilität älterer Menschen (Quelle: Mobilate 2000; Eigene Ergänzung)

Die Handlungsfelder sind bekannt. Ältere Menschen - so die exemplarischen Ergebnisse einer europaweiten Studie zur Mobilität älterer Menschen (MOBILATE 2000) - wünschen zu

- 46% preiswertere Fahrtenangebote,
- 38% altersgerechte Fahrzeugausstattungen,
- 30% besser aufeinander abgestimmte Fahrpläne,
- 29% bessere Bahn- und Busverbindungen,
- 28% verständlichere und einfacher zu erhaltende Informationen,
- 24% mehr Park&Ride-Anlagen,
- 17% mehr Personal an Bahnhöfen und Haltestellen,
- 16% kürzere Fußwege zu den Haltestellen.

Gemäß dem RVK-Grundsatz der Kundenorientierung sind einzelne Produkte und Dienstleistungen für einen seniorengerechteren ÖPNV bereits verfügbar (Aktiv60Ticket, Busbegleiter der RVK usw.).

Immer wieder wird von älteren Busfahrgästen bemängelt, dass sie sich durch das ruckartige Anfahren der Fahrer unsicher im Bus fühlen oder auch Angst haben, nicht rechtzeitig an den Haltestellen zum Ausstieg zu gelangen. Eine generelle Schulung von Busfahrern zur Sensibilisierung für die Belange älterer Menschen - wie sie bei der RVK zu den Zielvereinbarungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz zählt und umgesetzt wird - wäre hier angeraten.

Neben diesen Handlungsfeldern geht es um die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten, die den speziellen Belangen älterer Menschen entsprechen, und zwar sowohl die körperlichen Beeinträchtigungen als auch die differenzierten Mobilitätsstrukturen betreffend. Dies stellt gerade in gering besiedelten Bereichen ein zunehmendes Problem dar. Nicht zuletzt war dies der Anlass für die RVK, in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten den „klassischen ÖPNV mit Bussen“ durch TaxiBusse zu ersetzen und zu ergänzen.

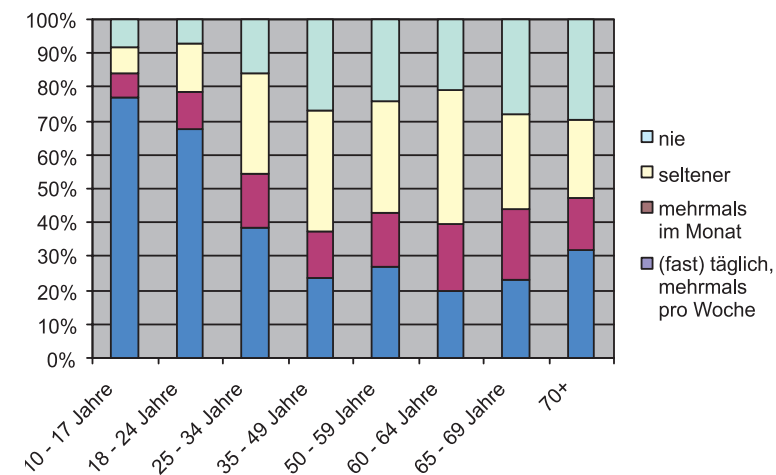


Bild 16: Allgemeine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Quelle: Verbundbericht 04/05 und 05/06)

Das noch mehr getan werden sollte, ist letztlich auch Anlass für das aktuell in Bearbeitung befindliche RVK-Projekt „Mobilitätssicherung und sichere Mobilität in Zeiten des demografischen Wandels (MoSiM)“, in dem Möglichkeiten nachfrageadäquater ÖPNV-Angebote eruiert, Synergieeffekte kombinierter Strukturen und innovative sowie dauerhaft finanzierbare Angebote konzipiert und praktisch erprobt werden sollen.

**Folgerung 12:**  
Gerade zum „Neukundengewinn“ wäre eine direkte Ansprache von Senioren bei Informationsveranstaltungen zum ÖPNV in z. B. Seniorenheimen angezeigt. Über Sonderfahrten von Senioren könnte diese Zielgruppe verstärkt an den ÖPNV herangeführt werden.

Die Ergebnisse zeigen für die einzelnen Planungsräume zum Teil sehr unterschiedliche Lösungsansätze zur Optimierung der Schülerbeförderungsstrukturen, angefangen beim einfachen Abbau von Überkapazitäten bis hin zu Einsparpotenzialen aus einer Stafflung der Schulzeiten. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der intendierten Übertragbarkeit auf strukturell vergleichbare Planungsräume (Einwohner, Fläche, demografische Entwicklung etc.) im Bedienungsgebiet der RVK wurden von vornherein vier unterschiedlich strukturierte, jedoch für die Region charakteristische Planungsräume ausgewählt.

In der folgenden Grafik sind die bewerteten Strukturvariablen für die vier Planungsräume dargestellt. Analoge Bewertungen der eigenen Strukturvariablen ermöglichen es den am Entscheidungsverfahren Beteiligten, erste Hinweise zu den Möglichkeiten optimierter Schülerbeförderungsstrukturen zu erlangen. Weitergehende Aussagen bedürfen der Detailplanung vor Ort.

Unbesehen dessen können die skizzierten Mobilitätsmanagementstrukturen bereits initiiert und etabliert werden. Dies wäre einer wirtschaftlichen Schülerbeförderung im Rahmen gesicherter ÖPNV-Strukturen unzweifelhaft förderlich.

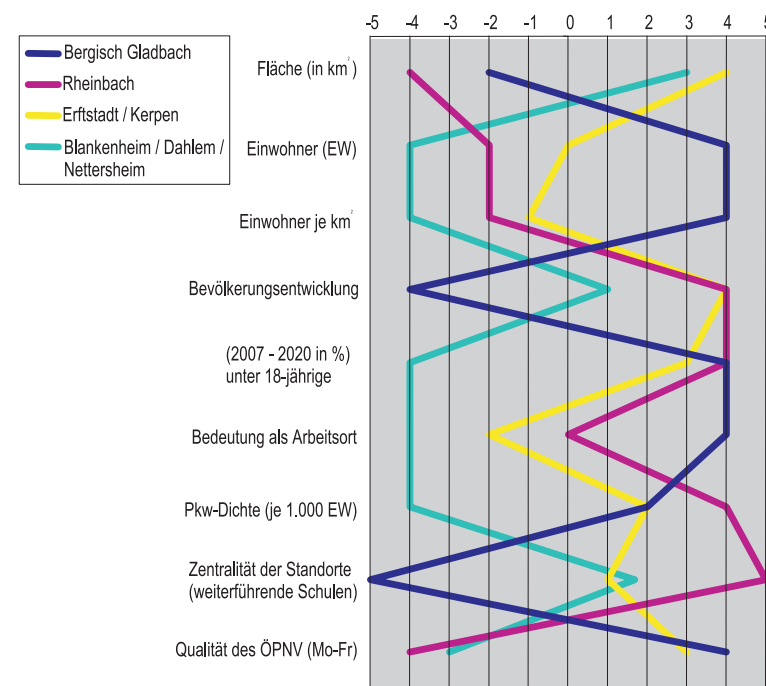


Bild 17: Bewertete Strukturvariablen  
(Quelle: Eigene Berechnungen)

Die Untersuchungsergebnisse wurden den Mitarbeitern der Gebietskörperschaften im Bedienungsgebiet der RVK am 22. September 2008 im Zuge einer ÖPNV-Fachtagung auf Schloss Eulenbroich, Rösrath, Rheinisch-Bergischer Kreis vorgestellt. Ergänzende Referate verdeutlichen die Positionen der beteiligten Einrichtungen und Institutionen.



Rolf Menzel, Landrat Rheinisch-Bergischer Kreis



Eugen Puderbach, Geschäftsführer Regionalverkehr Köln GmbH

Referenten und Themen:

Grußwort  
Rolf Menzel,  
Landrat Rheinisch-Bergischer Kreis,  
Vorsteher des Zweckverbandes  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Rahmenbedingungen werden ungünstiger  
Zur Veranlassung des DESS ON-Projektes  
Eugen Puderbach,  
Geschäftsführer Regionalverkehr Köln GmbH

Demografischer Wandel, Schulreform  
und Schulentwicklung  
Hubertus Schober,  
Projektgruppe Bildung und Region, Bonn

Zwischen allen Stühlen  
Forderungen und Handlungsspielräume  
der Schul- und ÖPNV-Aufgabenträger  
Thomas Merten,  
Bereichsleiter I, Kreisverwaltung  
Rheinisch-Bergischer Kreis

Worum sollen wir uns denn noch  
alles kümmern  
Die Schülerbeförderung im Kontext  
schulischer Organisation  
Jürgen Antwerpen,  
Schulleiter, Gymnasium Marienschule Euskirchen

Geld, das man sparen könnte  
Zentrale Ergebnisse des DESS ON-Projektes  
Dirk Schulz,  
Geschäftsführer PGV Köln GmbH

Jeder für sich - der ÖPNV am Ende  
Struktur und Wirkungen unzureichender  
Abstimmungsprozesse  
Rolf Hoppe,  
Geschäftsführer PGV Köln GmbH

Aus der demographischen Entwicklung und den Schulstruktur-reformen in NRW sind insbesondere in ländlich strukturierten Räumen erhebliche Auswirkungen auf die Schülerbeförderungs- und ÖPNV-Angebotsstrukturen zu erwarten.

Um die gleichermaßen erwartbaren negativen finanziellen Auswirkungen und frühzeitige Interventionsmöglichkeiten aufzuzeigen, initiierte die RVK das DESS ON-Projekt.

Für vier ausgewählte Planungsräume im Bedienungsgebiet der RVK wurden unter optimierten Status quo-Bedingungen und gestaffelter Schulzeiten zum Teil erhebliche Kostensenkungspotentiale ermittelt.

Ergänzend bedarf es der Initiierung und Etablierung einfacher Mobilitätsmanagementstrukturen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern, Schulträgern und Verkehrsunternehmen, und zwar in Form standardisierter Informationsprozesse und frühzeitiger Bereitstellung anonymisierter Daten zur Schülermobilität.

Die Ergebnisse ermutigen, die notwendigen Schritte zu gehen. Bereits während der Projektbearbeitung wurden einzelne Aspekte von Mitgliedern der projektbegleitenden Arbeitsgruppe in ihre Planungspraxis übertragen.

Die in Form einer Diplomarbeit untersuchten Belange zukünftiger Seniorenmobilität im ÖPNV begründeten die RVK-seitige Initiierung eines vom Land NRW geförderten, separaten Forschungsprojektes zur „Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität älterer Menschen“.



Herausgeber: Regionalverkehr Köln GmbH  
Theodor-Heuss-Ring 38-40  
50668 Köln

Gestaltung: Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH  
Buchheimer Str. 46  
51063 Köln

Fotografie: Regionalverkehr Köln GmbH  
Theodor-Heuss-Ring 38-40  
50668 Köln

April, 2009