

The background of the slide is a blue-tinted image. On the left, there is a tree with white blossoms against a clear blue sky. The rest of the background is a collage of semi-transparent images, including a modern building, a large gear, and a person's face, suggesting a focus on industry and education.

Werkstattgespräch Schülerverkehr:
**Ökonomische Fragen
der Sicherung der Schülerverkehre**

© Dr. Christoph Zimmer, BPV Consult GmbH
Vortrag am 29.03.2011 in Bremen

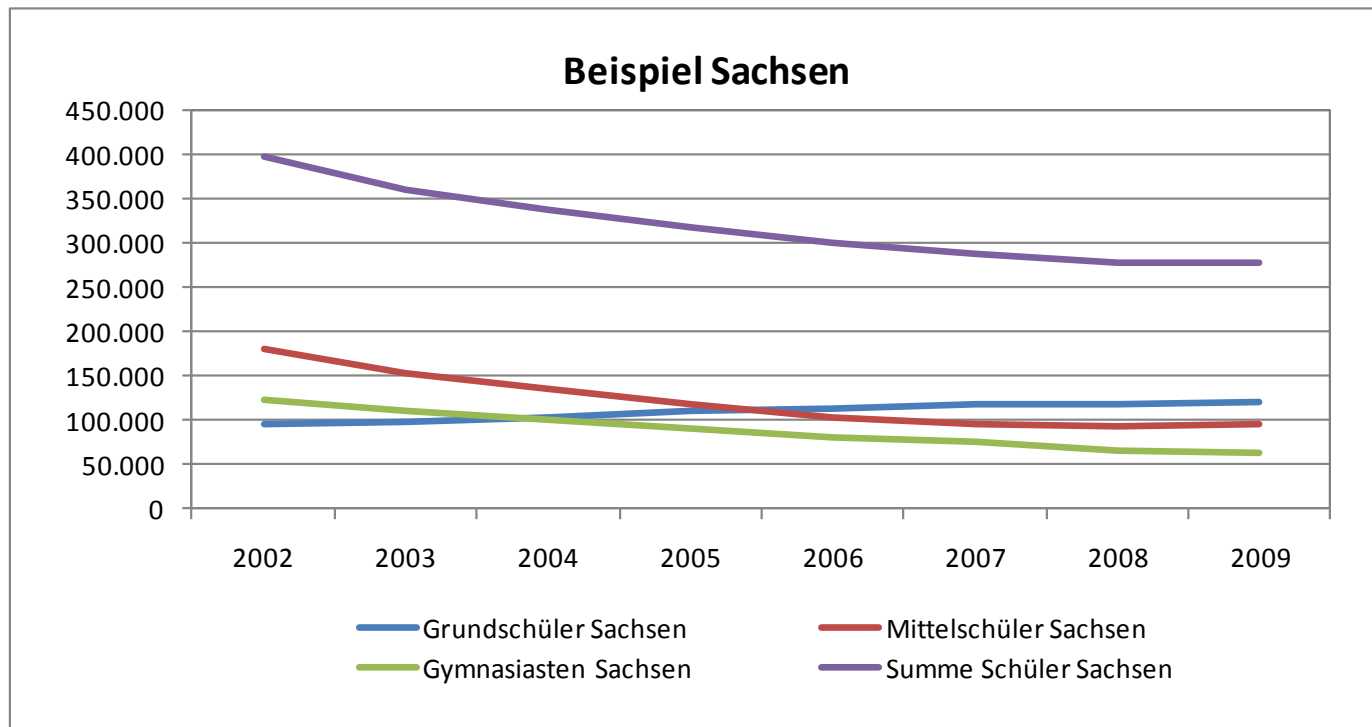
Inhaltsübersicht

1. Demografischer Wandel im Schülerverkehr
2. Ausgangslage und Zielsetzung des Vortrags
3. Rechenbeispiel I (Regionalverkehrslinie)
4. Rechenbeispiel II (Stadttrandlinie)
5. Bewertung der Kalkulationsergebnisse
6. Schlussfolgerungen
7. Lösungsansatz „Bedarfsgesteuerte Verkehre“

Ein Geheimnis des Erfolges ist es, den Standpunkt des anderen zu verstehen (Henry Ford I.)



1 Demografischer Wandel im Schülerverkehr



Ausgeprägte Rückgänge der Schülerzahlen sind anderswo bereits vollzogen worden.

2 Ausgangslage und Zielsetzung des Vortrags

Ausgangslage, insbes. „in der Region“ und in weniger verdichteten Räumen:

- In Westdeutschland sinken fast überall die Schülerzahlen.
- Die „Speckgürtel“ um die Zentren sind davon noch am wenigsten betroffen.
- „Je flächiger – desto schlimmer“

Zielsetzung des Vortrags:

- Auch wenn die Entwicklung lange vorauszusehen war, kommt sie vielfach „überraschend“.
- In den jungen Bundesländern ist zumeist die Talsohle mittlerweile (wieder) durchschritten.
- Die Entwicklung zeigt, dass der ÖPNV „geplant“ durch diese Entwicklung gesteuert werden kann.
- Konkrete Kalkulationen belegen am besten die real zu erwartenden Probleme.

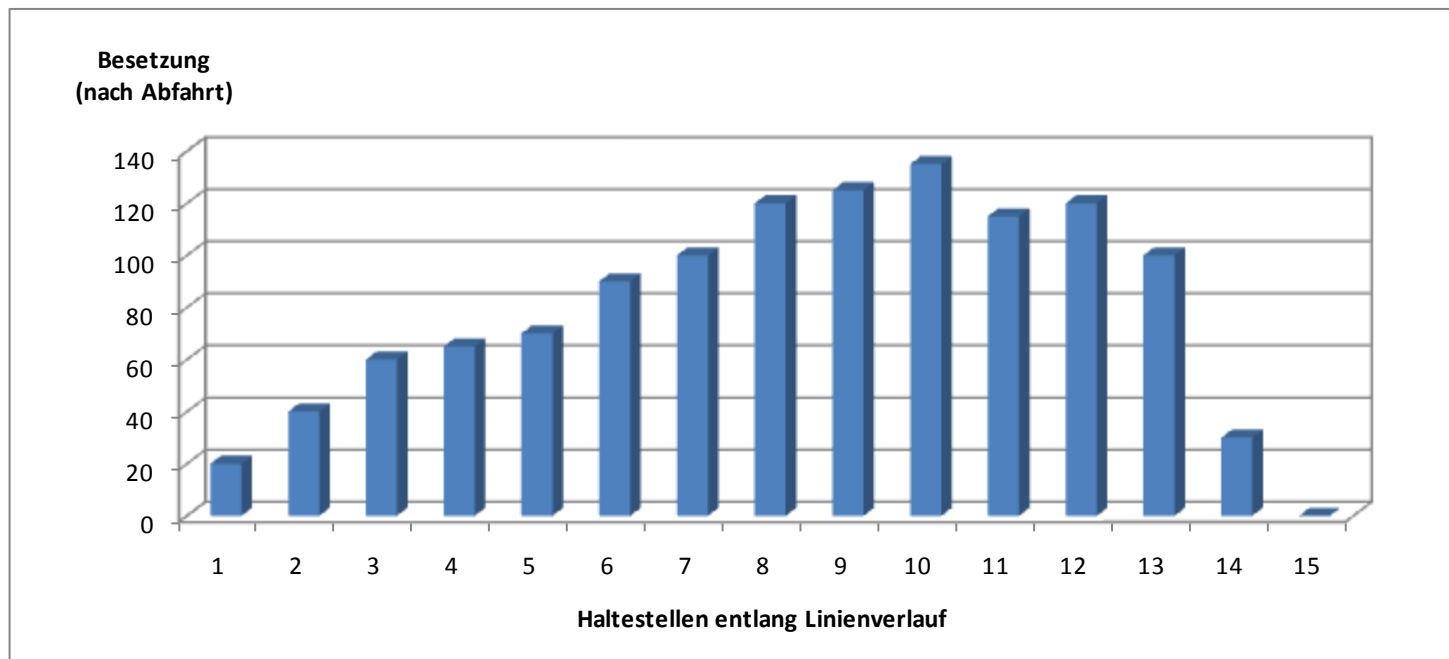


An Hand von 2 konkreten Beispielen soll dies demonstriert werden.

3 Rechenbeispiel I (1/4)

Beispiel Regionalverkehrslinie: Aufkommen über Streckenban

(morgens, in der Spitzenstunde)



Beachte:

Im Regionalverkehr ist die Rückrichtung (zur Hauptlastrichtung) nicht selten leer.

3 Rechenbeispiel I (2/4)

Beispiel Regionalverkehrslinie: Gesamtbewertung heute

| Heute | W (S) Schüler 100% | W (S) Andere 15% | W (F) Alle 15% | Sa Alle 15% | So Alle 50% | |
|--|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|----------------|
| Einsteiger | 280 | 42 | 42 | 42 | 21 | |
| Pkm | 4.720 | 708 | 708 | 106 | 354 | |
| Erlös | 708 | 142 | 142 | 21 | 71 | |
| Tage/Jahr | 197 | 197 | 55 | 52 | 61 | Jahr |
| Einsteiger/a | 55.160 | 8.274 | 2.310 | 2.184 | 1.281 | 69.209 |
| Pkm/a | 929.840 | 139.476 | 38.940 | 5.522 | 21.594 | 1.135.372 |
| Erlös/a [€] | 139.476 | 27.895 | 7.788 | 1.104 | 4.319 | 180.582 |
| Fahrten/d/Richtung | | 8 | 5 | 3 | - | |
| Volumen Ang./d | | 400,00 | 250,00 | 150,00 | - | |
| Volumen Ang./a | | 78.800 | 13.750 | 7.800 | - | 100.350 |
| Kosten/a [€] | | | | Kostensatz: | 1,90 | 190.665 |
| Ausgleich § 45a (20% v. Erlös Schüler) [€] | | | | | | 27.895 |
| Ergebnis [€] | | | | | | 17.813 |

3 Rechenbeispiel I (3/4)

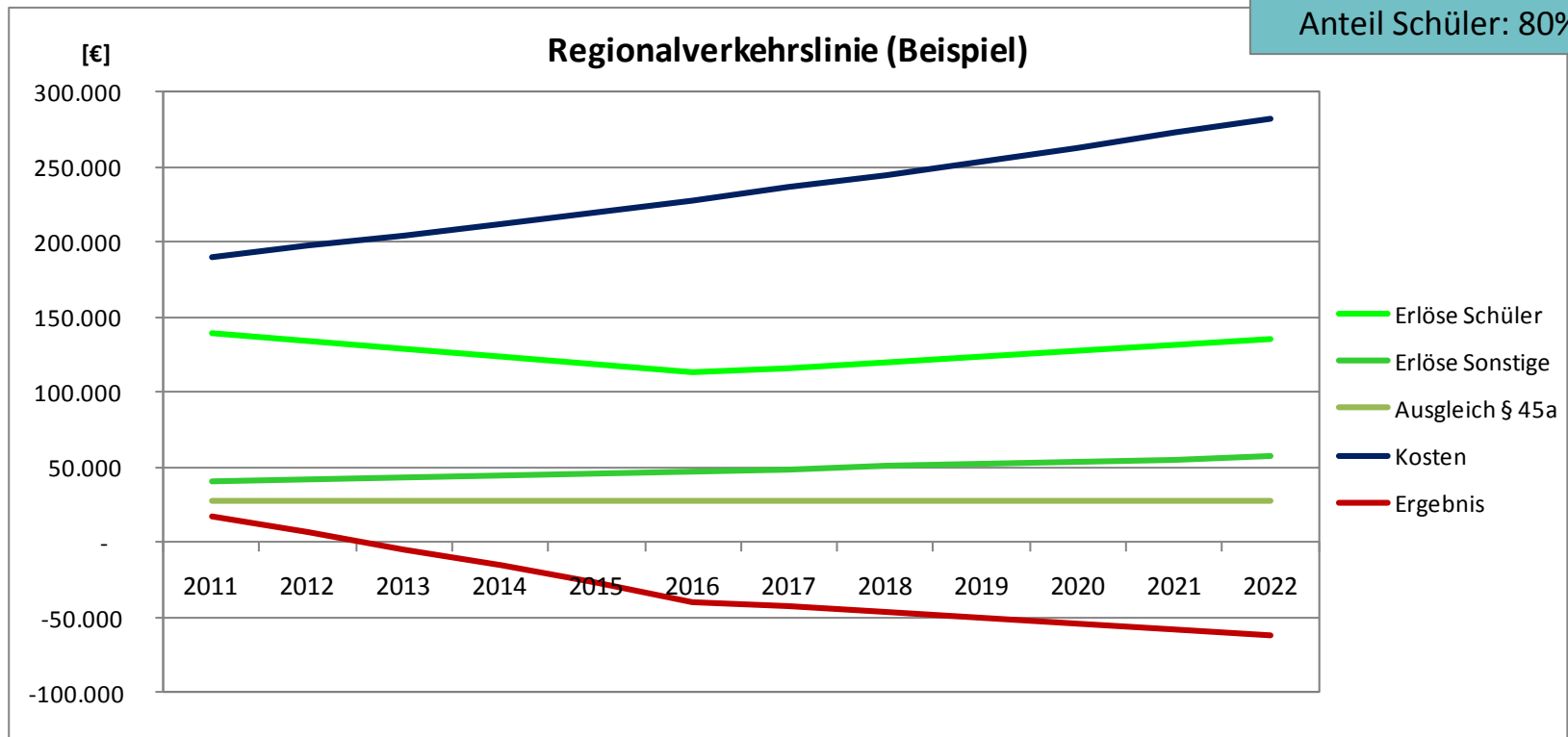
Grundlagen der Hochrechnung

| Wachstumsraten wie angenommen | Bezugszeitraum | Änderungsrate |
|-------------------------------|----------------|---------------|
| Anzahl Schüler | in 5 Jahren | -30% |
| Jedermannverkehr | pro Jahr | konstant |
| Tarifsteigerung | pro Jahr | 3% |
| Ausgleich § 45a | pro Jahr | konstant |
| Ausgleich AT | pro Jahr | konstant |
| Kostensteigerung allgemein | pro Jahr | 3% |
| Kostensteigerung Energie | pro Jahr | 5% |

3 Rechenbeispiel I (4/4)

Beispiel Regionalverkehrslinie: Ergebnis einer Hochrechnung

mittlere RW 16,4 km
Anteil Schüler: 80%



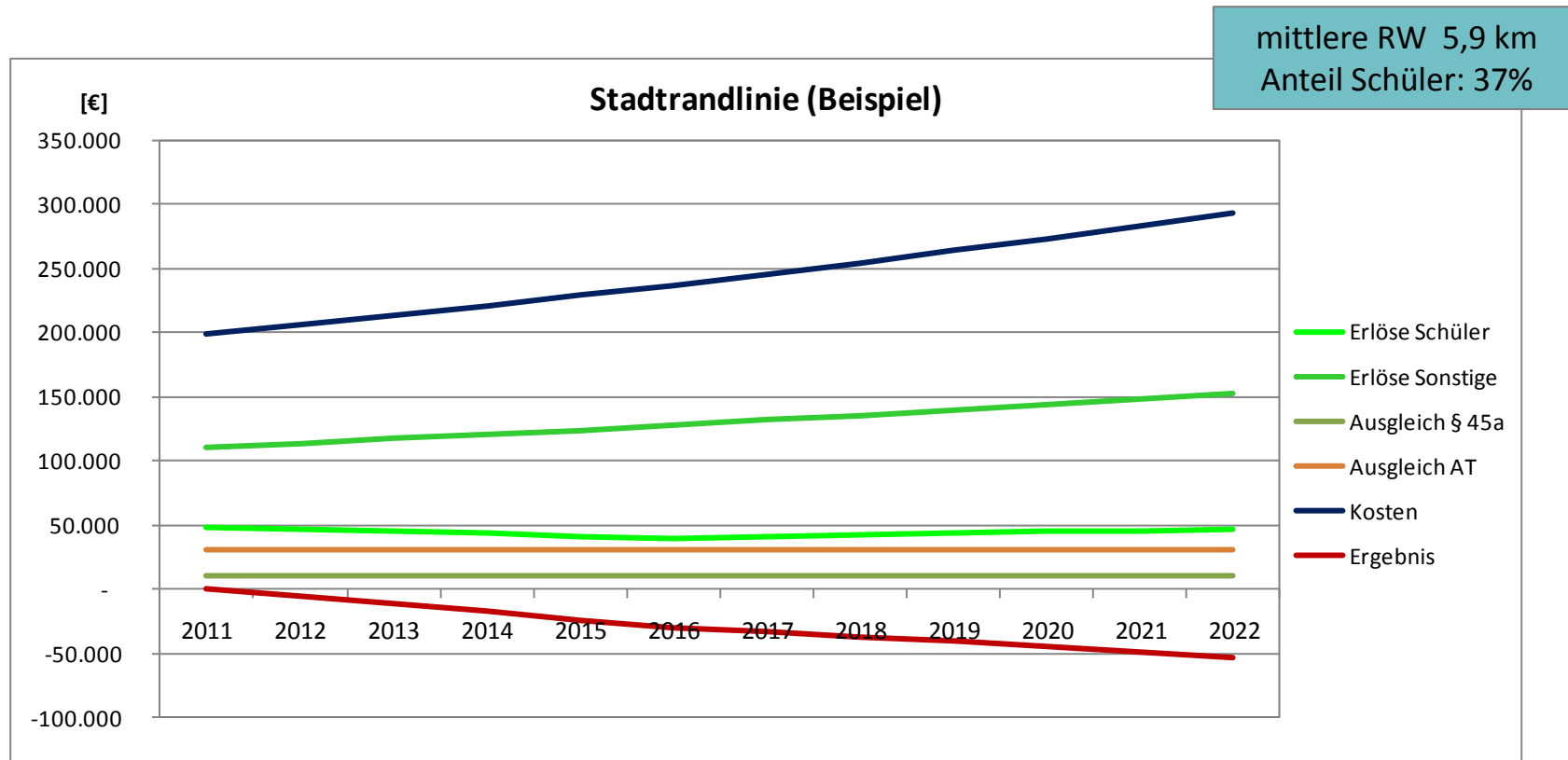
4 Rechenbeispiel II (1/2)

Beispiel Stadtrandlinie: Gesamtbewertung heute

| Heute | W (S) Schüler 100% | W (S) Andere 100% | W (F) Alle 100% | Sa Alle 100% | So Alle 50% | |
|--|--------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|----------------|
| Einsteiger | 280 | 280 | 280 | 280 | 140 | |
| Pkm | 1.647 | 1.647 | 1.647 | 1.647 | 823 | |
| Erlös [€] | 247 | 329 | 329 | 329 | 165 | |
| Tage/Jahr | 197 | 197 | 55 | 52 | 61 | Jahr |
| Einsteiger/a | 55.160 | 55.160 | 15.400 | 14.560 | 8.540 | 148.820 |
| Pkm/a | 324.439 | 324.439 | 90.580 | 85.639 | 50.230 | 875.327 |
| Erlös/a [€] | 48.666 | 64.888 | 18.116 | 17.128 | 10.046 | 158.844 |
| Fahrten/d/Richtung | | 16 | 15 | 11 | 7 | |
| Volumen Ang./d | | 290,56 | 272,40 | 199,76 | 127,12 | 890 |
| Volumen Ang./a | | 57.240 | 14.982 | 10.388 | 7.754 | 90.364 |
| Kosten/a [€] | | | | Kostensatz: | 2,20 | 198.801 |
| Ausgleich § 45a (20% v. Erlös Schüler) [€] | | | | | | 9.733 |
| Ausgleich AT [€] | | | | | | 30.000 |
| Ergebnis [€] | | | | | | - 224 |

4 Rechenbeispiel II (2/2)

Beispiel Stadtrandlinie: Ergebnis einer Hochrechnung



5 Bewertung der Kalkulationsergebnisse

Grundsätzlich ist zu beachten:

- Mittelfristig werden die Kosten des ÖSPV stärker als die allgemeine Lebenshaltungskosten steigen (wg. Ersatzbeschaffung ohne Förderung, Mineralölpreise, Leistungskürzungen zu Grenzkosten).
- Der Schülerverkehr ist besonders teuer, da er in einer engen Spitzenstunde morgens die maximalen Kapazitäten bindet.
- Auch bei rückläufiger Nachfrage kann der Schülerverkehr vieler Orts nicht optimiert werden.

Für den Regionalverkehr gilt:

- Bei Anteilen von 80% (und mehr!) im Schülerverkehr bestimmt dieser das Angebot, die Kosten und die Erlöse ganz entscheidend.
- Der Rückgang im Schülerverkehr schlägt voll auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis durch.

Für den Stadtrandverkehr gilt:

- Die ökonomische Wirkung des Schülerverkehrs ist nicht so sehr sichtbar wg. des geringeren Anteils.
- Die grundsätzliche Problematik ist jedoch die gleiche.



Auch bei einer weiteren Variation von Angebots- und Nachfragevolumen ändert sich kaum etwas an den dargelegten, strukturellen Effekten.

6 Schlussfolgerungen (1/3)

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde:

- Die Schwächung der Erlöse durch rückläufige Schülerzahlen sind im Schülerverkehr selbst nicht zu verhindern (z. B. durch Optimierung).
- (Noch) Weitere Preiserhöhungen sind zumeist kaum noch zu begründen, da sie die Akzeptanz aller anderen Tarifangebote schwächen.
- Das „Hineinrutschen“ in die Gemeinwirtschaftlichkeit wird vielfach nicht zu verhindern sein.

Aus Sicht der Aufgabenträger (i. d. R. auch Schulträger):

- Nur die Staffelung von Schulanfangszeiten und eine organische Schulstandortentwicklung im Gesamtkontext erschließen überhaupt noch Möglichkeiten der Verbesserung des Schülerverkehrs.
- Die gleichmäßige Verteilung der rückläufigen Nachfrage lässt keine gezielte Angebotsanpassung zu.



Im Status quo (bei ansonsten konstanten Bedingungen) erzwingt der Rückgang des Schülerverkehrs den Abbau des „allgemeinen Angebots“ – was wiederum einen weiteren Nachfragerückgang zur Folge hat.

6 Schlussfolgerungen (2/3)

Gibt es „verträgliche“ Angebotskürzungen?

- In gewissem Umfang können Teile der Regelleistungen bedarfsgesteuert durchgeführt werden (auf Anfrage, z. B. als AST-Verkehr).
- Die teuren Spitzenlasten morgens in der Hauptverkehrszeit können aber nicht abgelöst werden.
- Zum Teil kann auch (noch) eine „qualitative Bescheidenheit“ als Hilfe dienen.
- Alle Angebote sollten in größeren Einheiten (Linienbündeln) geplant werden.

Ist die Gemeinwirtschaftlichkeit ein geeigneter Lösungsansatz?

- Vieler Orts wird die Gemeinwirtschaftlichkeit ohnehin nicht zu vermeiden sein.
- Die Aufgabenträger müssen sich dann ohnehin (wieder) bleibend um die ÖPNV-Finanzierung Gedanken machen.
- Ggf. kann ein Linienbündelungskonzept (anfangs) noch ökonomische Vorteile erschließend.



In beiden Fällen bedarf es gezielter und vorausschauender Planungen der Aufgabenträger

..... und tragfähiger Planungen zur Wirtschaftlichkeit und zu den Budgets.

6 Schlussfolgerungen (3/3)

Lassen sich die Probleme „abwarten“ oder gar „aussitzen“?

Vielleicht anfangs und in einzelnen Fällen, nicht aber grundsätzlich:

- Die Aufgabenträger sind zumeist auch Schulträger und insofern in jedem Fall dauerhaft für die Finanzierung des Schülertransports und damit für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verantwortlich.
- Ein rückläufiges Gesamtangebot schwächt mit zunehmenden Preisen für die Automobilität die von diesen Problemen betroffenen Regionen in besonderer Weise.
- Damit werden ggf. sogar die erst in jüngerer Vergangenheit erreichten Verbesserungen der ÖPNV-Erschließung konterkariert.



Im Ergebnis berührt die Problematik des Schülerverkehrs demnach ganz grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik.

7 Lösungsansatz „Bedarfsgesteuerte Verkehre“

Grundsätzlich:

- Es kommt zu einer **Zweiteilung der Netzstruktur** (rote Linien, blaue Linien).
- Die **Hauptlinien** werden in Regelbedienung (weiterhin) gefahren.
- Die **Nebenlinien** dienen insbesondere dem Schülerverkehr als Grundbedienung.
- Es bedarf einer **abgestimmten Konzeption** entsprechend der Siedlungsstruktur vor Ort (vgl. NVP).

Ergebnis:

Heute:



Zukünftig:



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Dr.-Ing., Dipl.-Wirt.Ing. Christoph Zimmer

BPV Consult GmbH

Geschäftsführender Gesellschafter

Löhrstr. 91a, D – 56068 Koblenz

Tel.: +49 – 261 – 20 16 50 – 0 (neu!)

Mobil.: +49 – 176 – 11 00 54 03

zimmer@bpv-consult.net

Ein Geheimnis des
Erfolges ist es,
den Standpunkt des
anderen zu verstehen
(Henry Ford I.)

