Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz

Erläuterungen zum Ziel „ausreichende Kapazitäten im Schülerverkehr"

1. Zielsetzungen des Nahverkehrsplan-Entwurfs

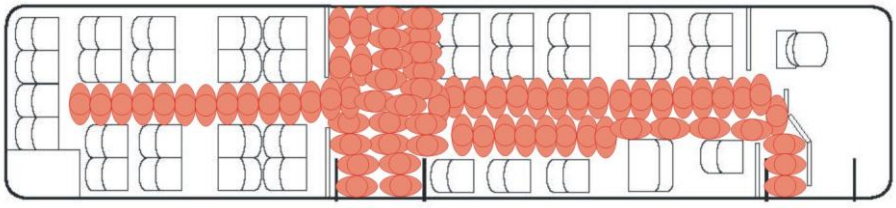
Im ***Kap. 3.14 „Spezielle Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Schülerverkehr"*** das Entwurfs des Nahverkehrsplans ist das Ziel aufgenommen, Standards für die maximale Stehplatzzahl im Schülerverkehr aufzunehmen. Hintergrund ist eine qualitativ zumutbare und sichere Beförderung der Schüler. Dabei wird auch das Ziel verfolgt, durch akzeptable Beförderungsverhältnisse ein Negativimage des ÖPNV bei den Jugendlichen zu vermeiden und diese damit auch über die Schulzeit hinaus für den ÖPNV zu gewinnen.
Der TUA hatte um eine Erläuterung und Visualisierung dieser Ziele gebeten.

2. Darstellung der Stehplatzdichten

Die Zahl der zugelassenen Stehplätze in den Bussen bemisst sich nicht an Fragen der Beförderungsqualität, sondern ausschließlich an Kriterien der Fahrzeugtechnik (z.B. zulässiges Gesamtgewicht).

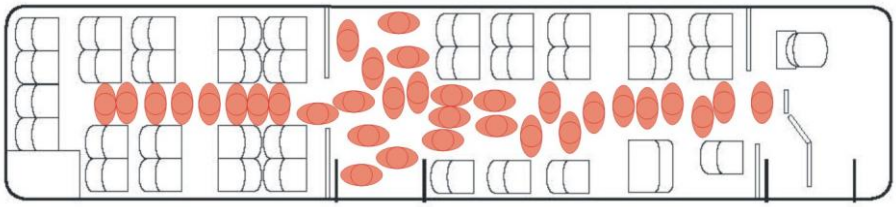
Ein extremer Fall ist bspw. der neue CITARO, der sehr verbreitete Standard-Niederflurbus der Fa. Mercedes. In der in der Abbildung dargestellten Bestuhlungsversion mit 34 Sitzplätzen ist er für 74 Stehplätze zugelassen. Bei einer für Stehplätze verfügbaren Grundfläche von ca. 8,5 Quadratmeter sind dies rechnerisch 8,7 Personen je Quadratmeter. Dies ist in der Praxis natürlich nicht erreichbar.

Stehplätze maximal belegt (74 Personen wie Zulassung)



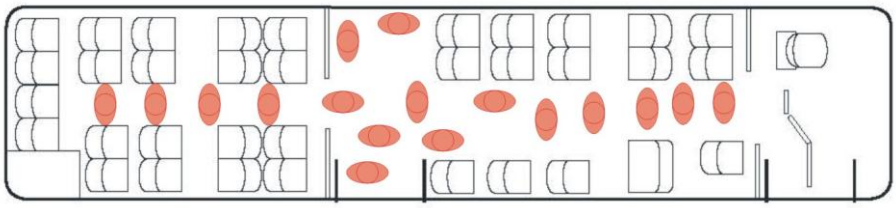
Ein gängiger Wert in der ÖPNV-Planung ist der Wert 4 Personen/Quadratmeter Stehfläche, der als zumutbar hinsichtlich der Beförderungsqualität angesehen wird. Dies wären im Citaro-Standardbus 34 Personen (bei einer Regionalbusbestuhlung mit durchgängigen Doppelsitzen auf jeder Fahrzeugseite und damit etwas mehr Sitzplätzen entsprechend geringfügig weniger Stehplätze. Dieser Wert ist auch für Schüler (mit Schulranzen) auf Kurzstrecken noch verträglich, und ist im NVP für Distanzen bis zu 15 Minuten Fahrzeit aufgenommen (wenn der Bus also kurz vor dem Schulort durch Zusteiger immer voller wird). Dies entspricht je nach Bestuhlung 30-34 Stehplätzen im Bus.

Besetzung mit 4 Personen pro qm (34 Personen)



Auf längeren Distanzen ist hingegen anzustreben, dass bei den Stehplätzen kein dichtes Gedränge herrscht, sondern für die stehenden Fahrgäste ein wenig Bewegungsfreiheit besteht. Dazu ist im NVP für Distanzen über 15 Minuten Fahrzeit ein Wert von 2 Personen/Quadratmeter aufgenommen. Dies entspricht je nach Bestuhlung des Fahrzeugs 15-17 Stehplätzen im Bus.

Besetzung mit 2 Personen pro qm (17 Personen)



3. Finanzielle Folgen

Die formulierten Standards sind Zielsetzungen des Aufgabenträgers, die keine unmittelbare Bindungswirkung entfalten. Im Fall der Steuerung des ÖPNV über Verkehrsverträge (insb. nach einer Ausschreibung) stellen sie einen Handlungsmaßstab für den Landkreis dar, ab welchem Auslastungsgrad Abhilfe geschaffen werden soll. Wie alle Zielsetzungen des NVP steht auch dieses Ziel unter Finanzierungsvorbehalt.

Die finanziellen Folgen einer Umsetzung dieser Ziele sind aus heutiger Sicht nicht seriös darstellbar. Die Auslastung der einzelnen Busse im Kreisgebiet ist weder aktuell konkret bekannt, noch für zukünftige Schuljahre. Der demografisch bedingte Rückgang der Schülerzahlen wird überlagert durch andere Entwicklung wie Entwicklung der Schullandschaft, Entwicklung der Übergangsquoten, Profilbildung der Schulen usw., so dass weder die Gesamtzahl der Fahrschüler noch deren zukünftige räumliche Verteilung zuverlässig prognostizierbar sind.

Die Maßnahme der Gegensteuerung gegen eine zu hohe Auslastung der Busse wird aus Kostengründen in den seltensten Fällen der Einsatz eines komplett zusätzlichen Busses sein. Vielmehr sind zuvor andere Maßnahmen wie z.B. eine weitere Staffelung der Unterrichtszeiten usw. zu ergreifen, um eine größere Anzahl von Bussen mehrfach einsetzen zu können. Dies ist als Ziel auch im NVP-Entwurf im gleichen Kapitel angelegt.