

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0509/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 23.08.2011 Verfasser: Dez III, FB 61/30						
<b>Staffelung von Schulanfangszeiten zur Optimierung des Schul- und Linienbusbetriebs in der Stadt Aachen sowie Mittelverwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß §11a ÖPNVG NRW für 2012 Antrag der Fraktionen CDU und Grüne vom 30.06.2011</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>15.09.2011</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	15.09.2011	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz					
15.09.2011	MA	Entscheidung					

#### Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, beim Zweckverband AVV Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW zu beantragen.

Die Mittel sollen für eine externe Beauftragung zur Umsetzung des Ratsantrages von 30.06.2011 bezüglich der „**Staffelung von Schulanfangszeiten zur Optimierung des Schul- und Linienbusbetriebs in der Stadt Aachen**“ verwendet werden.

Weitere Mittel sollen für die Einrichtung einer **Bushaltestelle am Berliner Ring** zur Verbesserung der Anbindung der Mies-van-der-Rohe Schule, dem Berufskolleg für Gestaltung und Technik und der Gewerblichen Schule an der Neuköllner Straße beantragt werden.

Für die von der Stadt Aachen nicht verausgabten Mittel, die an den AVV zurückfließen, wird ausdrücklich die Verwendung für **tarifliche Verbesserungen** im Ausbildungsverkehr gewünscht.

Die Zuwendungen für das Jahr 2012 werden formal bis zum 31.10.2011 beim Zweckverband AVV beantragt, vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung des Mobilitätsausschusses in der Novembersitzung über die Höhe der beantragten Gelder.

### finanzielle Auswirkungen



ner	Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
		0		

len

ner	Ansatz 20xx ff.	fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>		0	0	

## **Erläuterungen:**

### **Anlass und Hintergrund**

Auf Grundlage des Ratsantrags der Fraktionen der CDU und GRÜNE vom 30.06.2011 (Anlage 1) ist die Verwaltung beauftragt, zusammen mit der ASEAG zu prüfen, ob durch eine Staffelung der Schulanfangszeiten an Aachener Schulen der Einsatz von Schul- und Linienbussen der ASEAG reduziert und die Qualität des Schülertransports verbessert werden kann. Auch die Anfang 2011 durchgeführte Online-Bürgerbefragung zu möglichen Sparmaßnahmen bei der kommunalen Haushaltsplanung der Stadt Aachen ließ ein eindeutig zustimmendes Meinungsbild zum Vorschlag „variabler Unterrichtsbeginn“ erkennen.

Erste Schätzungen der ASEAG gehen davon aus, dass ein Einsparpotential von bis zu 400.000 €/Jahr bestehen könnte. Im bestehenden Nahverkehrsplan der Stadt Aachen ist die Optimierung der Schulanfangszeiten als Maßnahme zur Schaffung ausreichender Beförderungsqualität bereits formuliert (NVP-Stadt Aachen, 1. Fortschreibung 2003, S. 140).

Ebenso ist der Bau einer zusätzlichen Bushaltestelle am Berliner Ring Teil des Maßnahmenkatalogs des letzten Nahverkehrsplans (NVP-Stadt Aachen, 1. Fortschreibung 2003, S. 137). Eine Haltestelle „Berliner Ring“ soll die Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen im Gewerbeschulzentrum Hüls sicherstellen. Einen diesbezüglichen Bericht der Verwaltung nahm der Verkehrsausschuss am 21.08.2008 in seiner Sitzung zustimmend zur Kenntnis und beschloss, die Verwaltung mit der Ausbauplanung der Haltestellen „Berliner Ring“ zu beauftragen und die Einwerbung von Fördermitteln zu betreiben.

Am 01.07.2011 wurde in der Sitzung des Aufsichtsrates des AVV wie auch am 08.07.2011 in der Zweckverbandsversammlung die „AVV-Richtlinie zur Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW“ (Anlage 2, im Weiteren AVV-Richtlinie genannt) verabschiedet. Auf Grundlage des zum 01.01.2011 überarbeiteten ÖPNV Gesetzes NRW stehen der Stadt Aachen Gelder aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale zu, um Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr zu finanzieren. Die AVV-Richtlinie legt die Regularien fest, unter welchen Voraussetzungen diese Gelder erstmalig für das Jahr 2012 von der Stadt beantragt werden können.

Mit der Beantragung von Mitteln aus der o.g. Ausbildungsverkehr-Pauschale beim Zweckverband AVV, sollen die haushaltstechnischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass

- die notwendigen Untersuchungen, die Organisation und die Koordination zur Planung und Umsetzung der **Staffelung von Schulanfangszeiten zur Optimierung des Schul- und Linienbusbetriebs in Aachen** extern beauftragt werden können.
- die Ausbauplanung und die Bauumsetzung der **Haltestelle „Berliner Ring“** erfolgen kann.

## **Zur Thematik Schulanfangszeitstaffelung**

Verkehrsspitzen sind Kostenspitzen. Eine Idee die Verkehrsspitzen - insbesondere die in den frühen Morgenstunden - zu reduzieren, ist die ÖPNV-Optimierung durch Staffelung von Schulanfangszeiten. Dies gilt insbesondere dann, wenn alle Schulen, wie die in der Stadt Aachen, einheitlich um 8:00 Uhr beginnen und die zulässigen Schulanfangszeiten (in NRW zwischen 7:30 und 8:30 Uhr, gemäß: NRW Kultusministerium: Runderlass zum "Unterrichtsbeginn an allgemeinbildenden Schulen", vom 14.12.1983.GABI.NW.1984, S. 5) nicht ausreichend ausgeschöpft werden.

Zum Unterrichtsende verteilt sich die ÖPNV-Nachfrage erfahrungsgemäß über einen größeren Zeitraum, wobei sich zukünftig diese Zeitspanne noch durch verkürzte Schulzeiten im Zuge der Einführung von G8, ein damit vermehrtes Nachmittagsangebot an den Schulen und ein erweitertes Angebot von Ganztagschulen verändern wird.

Durch ein Umlaufkonzept, bei dem Schulstandorte nacheinander angefahren werden, können Fahrzeuge eingespart werden, sofern die Schulanfangszeiten darauf abgestimmt sind. Aus dem Ist-Zustand, bei dem zwei Busse zwei Schulen gleichzeitig bedienen, wird dann im Planungsfall ein Bus, der zwei Schulen hintereinander bedient. Und das im Idealfall bei zumindest konstanter Angebotsqualität, das heißt: keine Fahrt dauert länger, kein Bus wird voller.

Neben der beabsichtigten Betriebskostenreduzierung durch Einsparungen bei der Fahrzeugflotte und dem benötigten Fahrpersonal kann oft auch eine Steigerung der Angebots- und Beförderungsqualität für alle ÖPNV-Nutzer erreicht werden. Allein die Reduzierung der morgendlichen Aufkommensspitze durch die verringerte zeitliche Überlagerung von Schülerfahrten mit anderen Fahrtzwecken, vor allem mit dem Berufsverkehr, garantiert mehr Fahrkomfort und damit auch ein größeres Maß an Sicherheit.

In der Stadt Aachen ist, wie in den meisten größeren Städten, der Schulverkehr zum Großteil in den Linienverkehr integriert und wird parallel mit dem Uni- und Berufsverkehr abgewickelt. So werden auf 32 von 50 ASEAG Linien Sonderfahrten während der Schulzeit gefahren. Diese zusätzlichen Verstärkerfahrten im Linienverkehr verdichten das Fahrtenangebot bei Bedarf. Zudem werden an Schultagen aktuell 39 zum Teil direkte Verbindungen zwischen Wohnsiedlungen und Schulstandorten angeboten, wie beispielsweise der gezielte Einsatz von Bussen zu den Schulzentren Laurensberg und Brand oder stadtgrenzenüberschreitend zum Schulzentrum Lister in Stolberg. Diese Fahrten können von jedem Fahrgast mit Fahrschein benutzt werden, da die Fahrten aber speziell auf die Belange der bedienten Schulen ausgerichtet sind, besteht immer die Möglichkeit, dass sich kurzfristig Abfahrzeiten oder Fahrwege ändern.

In der Morgenspitze sind in Aachen ca. 305 Fahrzeuge unterwegs. Davon werden ca. 13% der Busse in erster Linie für die Schülerbeförderung eingesetzt. Insgesamt werden an Schultagen zur Zeit von der ASEAG mit dem Bus rund 17.000 Schüler transportiert, die sich auf 28 weiterführende Schulen incl. der privaten Schulen und der Weiterbildungskollegs, 14 städtische und städteregionale Förderschulen sowie auf 42 Grundschulstandorte verteilen. Die mit Abstand meisten „Fahr“-Schüler werden zu den weiterführenden Schulen fahren, und die Untersuchung aller Grundschulstandorte bei

der Entzerrung der Schulanfangzeiten ist gewiss nicht notwendig, da die meisten Grundschulen einen fußläufigen Einzugsbereich haben. Einige der Grundschulen, insbesondere die der freien Träger und die im Randbereich der Eifel, haben aber durchaus auch einen Untersuchungsbedarf.

Eine Satzung der Stadt Aachen zur Schülerbeförderung liegt nicht vor.

Aufgrund der hohen Schülerzahlen, der breit gefächerten Schullandschaft und der Einbindung des Schülerverkehrs in den normalen Takt-Fahrplan wird die ÖPNV-Optimierung durch Staffelung von Schulanfangszeiten ein komplexes Unterfangen. Die Untersuchung, ob und in wie weit, auf welchen Fahrrelationen Busse eingespart werden können und um wie viel Minuten dafür an welchen Schulen der Schulbeginn verschoben werden muss, stellt einen **ersten Schritt** dar.

Nützlich ist es, wenn diese Untersuchung von einem Gutachterbüro mit entsprechender Planungssoftware in enger Abstimmung mit der ASEAG und der Stadt unterstützt und begleitet werden kann.

Nachdem die gewünschten Veränderungen an den davon betroffenen Schulen formuliert sind, muss im **zweiten Schritt** eine intensive Abstimmungsphase mit allen an der Umsetzung Beteiligten „Akteuren“ im System Schülerverkehr beginnen. Die Schulträger, Schüler, Eltern und Lehrer müssen die Wünsche mittragen. Schüler erwarten einen passenden Fahrplan mit geringen Wartezeiten unmittelbar nach den Sommerferien und bei den Eltern kollidiert ein veränderter Schulzeitenbeginn häufig mit deren Zeitplanung. Viel Überzeugungsarbeit ist deshalb dringend erforderlich, denn eine Schulzeitstaffelung scheitert meist daran, dass Vertreter von Lehrer-, Eltern- und Schülerschaft ihren gewohnten Tagesablauf nicht ändern wollen. Zielführend ist dabei, wenn dieser Prozess möglichst von einem erfahrenen Moderator begleitet wird.

Für die Daten- und Informationsbeschaffung, die Koordination und Abstimmung ist externes Personal erforderlich. Insbesondere der zwingend notwendige, enge Kontakt zu den Schulen, der während des gesamten Planungsprozesses erforderlich ist, kann von dem derzeit zur Verfügung stehenden Personal der Stadtverwaltung nicht geleistet werden. Denn neben den Wünschen von Schülern und Lehrpersonal bzgl. Schulanfangszeit oder der Schulbusanbindung, müssen auch rein schulorganisatorische Aspekte aufgenommen und berücksichtigt werden. Beispielhaft sollen dazu hier die Kooperationen von Schulen bzw. der gemeinsame Unterricht an meist räumlich benachbarten Schulen genannt sein, die ggf. einheitliche Schulanfangs- und Pausenzeiten erforderlich machen.

In welchem Umfang eine externe Beauftragung erfolgen sollte, ist nach der Beschlussfassung in Abstimmung mit der ASEAG genau zu klären.

### **Zeitlicher Aufwand**

Da vielfältige Abstimmungsprozesse notwendig sind und die endgültige Harmonisierung von den Anfangszeiten an den Schulen und dem Busfahrplan in der Regel in einem iterativen Prozess entsteht, ist mit der endgültigen Umsetzung der Maßnahmen nicht vor dem Schuljahreswechsel im Sommer 2013 zu rechnen.

## **Zur Thematik Haltestelle „Berliner Ring“**

Der auf Grundlage des Beschlusses vom 21.08.2008 angemeldete Einplanungsantrag beim zuständigen Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) zur Gewährung einer Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW würde 85,0 % der Baukosten abdecken. Das heißt 15,0 % der Aufwendungen fielen zu Lasten des städtischen Haushalts. Da die zwischenzeitlich vorliegenden Baukosten nach vereinfachter Kostenberechnung 135.000,-- € bis 150.000,-- € betragen, müsste die Stadt bei Realisierung der Maßnahme zwischen 20.250,-- € und 22.500,-- € Eigenleistung erbringen.

Die Aussicht beim Zweckverband AVV Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW zu beantragen, würde eine 100 %-tige Kostendeckung ermöglichen.

## **Hintergrund bzgl. geltender Gesetze und Rahmenrichtlinien**

Bis einschließlich 2010 waren die Verkehrsunternehmen nach § 45a PBefG Mittellempfänger der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Mit dem Auslaufen der bisher im § 45a PBefG geregelten Ausgleichsansprüchen im Ausbildungsverkehr wurde eine Neuregelung notwendig, weshalb das zum 01.01.2011 überarbeitete ÖPNVG NRW, den neu geschaffenen § 11a zur Ausbildungsverkehr-Pauschale einführte.

Mit der Überleitung der Mittel des ehemaligen § 45a PBefG in den § 11a ÖPNVG NRW ist eine Pauschalierung der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr erfolgt, wodurch die Gelder direkt an die Aufgabenträger gehen. Für die Stadt Aachen beläuft sich die Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß der aktuell gültigen Verwaltungsvorschrift zum ÖPNVG NRW im Jahr 2011 auf 2.326.263,02 €, ab dem Jahr 2012 auf 3.024.141,92 € (vgl. Anlage 2, Absatz 3.1.2, AVV-Richtlinie).

Mindestens 87,5 % dieser Pauschale müssen zwar laut § 11a ÖPNVG NRW unmittelbar an die Verkehrsunternehmer weitergeleitet werden, aber bis zu 12,5 % dieser Summe dürfen u.a. für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Ausbildungsverkehr verwendet werden. (vgl. § 11a, Abs. 2 und 3, ÖPNVG NRW)

Die Mittelbewirtschaftung im Bereich des Aachener Verkehrsverbundes wurde auf den Zweckverband AVV übertragen und für die Festschreibung der Regularien bzgl. der Verwendung dieser Mittel die „AVV-Richtlinie zur Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW“ eingeführt. Am 01.07.2011 hat der Aufsichtsrat des AVV und am 08.07.2011 die Zweckverbandsversammlung diese Richtlinie verabschiedet (siehe oben).

Folgende Rahmenbedingungen für die Verwendung der Mittel werden in der AVV-Richtlinie festgeschrieben.

- 87,5 % geht analog den Vorgaben im ÖPNVG NRW an die Verkehrsunternehmen.
- 1,5 % wird für den Verwaltungsaufwand vom Zweckverband AVV selbst verwendet oder geht zu diesem Zweck an die Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV GmbH).
- 11,0 % wird vorrangig für einen Härteausgleich verwendet, der insbesondere im Jahr 2011 notwendig ist, da einige Verkehrunternehmen negativ von der Systemumstellung betroffen sind.
- Nach dem Härteausgleich verbleibende Mittel können für „sonstige Maßnahmen“ verwendet werden. Voraussetzung für die Bewilligung der Mittel ist, dass sie der „Fortentwicklung von Tarif-

und Verkehrsangeboten sowie [der] Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen“ (vgl. Anlage 2, Absatz 3.1.8, AVV-Richtlinie).

Laut Auskunft der AVV GmbH steht der Stadt Aachen nach dem derzeitigem Kenntnisstand eine Summe von rd. 280.000,-- € für „sonstige Maßnahmen“ in 2012 zur Verfügung.

Die Zuwendungen der Gelder für diese so genannten „sonstigen Maßnahmen“ werden auf Antrag gewährt und müssen bis zum „31.10. des dem Förderjahr vorausgehenden Kalenderjahr“ beim Zweckverband AVV als Bewilligungsbehörde beantragt werden (Anlage 2, Absatz 7.1, AVV-Richtlinie).

Die nicht verausgabten Mittel fließen an den AVV zurück und werden auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt (Anlage 2, Absatz 3.1.8, AVV-Richtlinie).

### **Finanzielle Auswirkungen**

Für die externe Beauftragung zur **Schulanfangszeitenoptimierung** sind Kosten in Höhe von 130.000,-- € angesetzt.

Für den Ausbau der **Bushaltestelle „Berliner Ring“** liegen Kostenschätzungen in Höhe von 150.000,-- € vor.

Zur Finanzierung können Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW beim Zweckverband AVV beantragt und verausgabt werden.

Damit entstehen für den städtischen Haushalt keine Ausgaben.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Beantragung der Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW beim Zweckverband AVV zu veranlassen.

Vor Antragstellung wird von der Verwaltung in Abstimmung mit der ASEAG geklärt, in welchem Auftrags- und Kostenumfang die Arbeiten zur **Schulanfangszeitenoptimierung** extern vergeben werden. Für den Ausbau einer **Bushaltestelle „Berliner Ring“** wird ein aktueller Kostenvoranschlag erstellt. Sollte nach der Mitteleinplanung für diese zwei Maßnahmen noch Gelder aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale der Stadt Aachen an den AVV zurückfließen, wird dafür ausdrücklich die Verwendung für **tarifliche Verbesserungen** im Ausbildungsverkehr gewünscht.

### **Anlagen:**

Anlage 1: Antrag der Fraktionen CDU und Grüne

Anlage 2: AVV-Richtlinie zur Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW“ (nur im Ratsinformationssystem)

