
INFORMATIONSVORLAGE

(Nr. 0303/2020)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für den öffentlichen Personennahverkehr	16.09.2020	öffentlich

Auswirkung von COVID-19 auf den Verkehr von und zu Schulen

Sachverhalt:

Mit Beginn des Schuljahres 2020/21 ist der Präsenzunterricht an den rheinland-pfälzischen Schulen wieder in uneingeschränktem Umfang gestartet.

Verbunden mit der Aufnahme des Schulbetriebes ist ein Wiedereinsetzen der Nachfrage nach den Angeboten des ÖPNV, der die Mobilitätsbedürfnisse der Schüler und Schülerinnen abdeckt.

Seitens der Verkehrsunternehmen verlief die Umstellung vom Ferien- auf den Regelfahrplan reibungslos. Lediglich auf der Linie 33 (Hermeskeil-Kell-Pluwig-Hockweiler-Trier) sorgte ein Baustellenfahrplan (Baustelle Olewigerstr. in Trier) für Unklarheiten über das bestehende Angebot. Seitens der Kunden gab es, wie zu jedem Beginn eines Schuljahres, vermehrt Rückfragen zum Busangebot des ÖPNV und zusätzlich auch zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Schülerbeförderung.

Hintergrund waren in der Regel geänderte Abfahrtszeiten oder Laufwege der Busse, die den Schülerinnen und Schülern aus den verschiedensten Gründen noch nicht bekannt waren. Die Rückfragen zum Thema Abstandsregeln und Maskenpflicht in Bus und Bahn konnten auf Grundlage des FAQ-Katalogs (Anlage 1) des VRT beantwortet werden.)

Die Berichterstattung in den Medien zu angeblich überfüllten Bussen spiegelt nicht unsere Erfahrungen wieder.

Weder bei der Kreisverwaltung noch beim VRT gab es im Vergleich zu den Vorjahren eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Beschwerden zu überfüllten Fahrzeugen.

Den Beschwerden zu überfüllten Bussen sind wir nachgegangen und haben in verschiedenen Fällen in Abstimmung mit dem VRT – unabhängig von Corona – Anpassungen vorgenommen. Dies betraf zum einen die Linie 259

Trierweiler/Sirzenich – Mäusheckerweg – Schweich, die im Einvernehmen mit der Stadt Trier verstärkt wurde, und zum anderen die Linie 33 Zerf – Kell. Geschaffen wurde eine Entlastung der Linie 272 im Korridor Zemmer – Schweich. Darüber hinaus wurde ein Zusatzbus bestellt, der zur Entlastung einer Fahrt der Linie 30 im Grundschulverkehr zwischen Mertesdorf und Kasel dient.

Dass es gerade zu Beginn eines Schuljahres vermehrt zu Beschwerden hinsichtlich voller Busse kommt, hängt oft mit einer nicht immer optimalen Verteilung der Fahrgäste auf das bestehende Angebot zusammen. Gerade in den ersten Tagen eines neuen Schuljahrs existiert ein „Run“ auf einen bestimmten Bus; ein weiteres Fahrzeug, das zeitlich etwas versetzt fährt, wird nicht in dem möglichen Umfang genutzt.

3 Wochen nach Schulstart stellt sich die Situation – möglicherweise wg. einer geringeren Nachfrage in Folge der Corona-Pandemie - im Vergleich zu den Vorjahren als entspannt dar. Die derzeit geringe Nachfrage erschwert es, die Umläufe zu ermitteln, die den Einsatz von Zusatzbussen rechtfertigen würden.

Eine rechtliche Notwendigkeit, das Angebot generell auszuweiten, um die allgemeinen Corona-Abstandsregeln von 1,5 m zu gewährleisten, besteht nicht.

Die Bedingungen für die Nutzung des ÖPNV und des Schülerverkehrs in Folge der Corona-Pandemie ergeben sich aus den § 9 Abs. 1 Satz 1 und § 1 Absatz 2 der Zehnten Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz (vgl. Anlage 2). Der nun vorliegende Entwurf der 11. Corona-Bekämpfungsverordnung sieht insoweit keine Änderung vor. Danach gilt im ÖPNV, dem freigestellten Schülerverkehr und an Haltestellen eine Maskenpflicht und es gibt Auflagen für den Fahrkartenverkauf im Bus.

Das Abstandsgebot gilt ausdrücklich nicht; das Beförderungsangebot entspricht den Vorgaben des Landes Rheinland-Pfalz. Hinweise, dass der ÖPNV ein besonderer Corona-Hotspot ist, lässt sich aus den Publikationen des RKI nicht entnehmen.

Eine freiwillige Ausweitung des Angebots mit dem Ziel, die Abstandsregeln einhalten zu können bzw. die Stehplätze abzuschaffen, hätte weitreichende Konsequenzen.

Als Anhaltswert ist davon auszugehen, dass die Einhaltung des Abstandsgebots eine Vervielfachung der Buskapazitäten notwendig machen würde, die Abschaffung der Stehplätze einer Verdopplung.

Der VRT hat - bezogen auf das gesamte Verbundgebiet (ohne Stadtverkehr), die Stadt Trier und den Landkreis Trier-Saarburg - folgende Berechnung erstellt:

Geschätzte Kosten: Abschaffung von Stehplätzen und Einhaltung der Abstandsregelungen			
Maßnahme	benötigte Fahrzeuge Kreise	benötigte Fahrzeuge Stadt Trier	benötigte Fahrzeuge LK Trier-Saarburg
Abschaffung der Stehplätze	400 (grobe Annahme)	90	80
Einhaltung	1600	360	320

Abstandsregelungen			
Kosten pro Fahrzeug pro Tag	300 € (niedrig angesetztter Preis)	300 € (niedrig angesetztter Preis)	300 € (niedrig angesetztter Preis)
Anzahl der Schultage ab 07.09.20	65	65	65
Geschätzte Mehrkosten			
Abschaffung der Stehplätze	7.800.000 €	1.755.000 €	1.560.000 €
Einhaltung Abstandsregelungen	23.400.000 €	5.265.000 €	4.680.000 €

Allein die Anzahl der notwendig werdenden zusätzlichen Fahrzeuge samt Fahrpersonal zeigt, dass eine Realisierung entsprechender Überlegungen zum Scheitern verurteilt ist.

Durch den Einsatz größerer Fahrzeuge oder Anhänger Kapazitäten zu schaffen, kommt aufgrund des Fehlens entsprechender Fahrzeuge nicht in Betracht.

Um dennoch eine Entlastung der Nachfrage in den Bussen zu schaffen die zu Zeiten der Schülerspitze verkehren, hat das Land Rheinland-Pfalz einen Bus-Pool ins Leben gerufen. Ziel ist es dabei, freie Kapazitäten der Reisebusbranche zur Entspannung der Nachfragesituation zu nutzen. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau geht dabei von 220 Bussen aus, die landesweit zusätzlich zur Verfügung stehen; hiervon würden nach einer Übersicht des Ministeriums 9 Fahrzeuge auf den Landkreis Trier-Saarburg entfallen. Der zugrunde gelegte Schlüssel wurde dabei aus einem Mix von Schülerinnen und Schülern sowie Fläche berechnet.

Im Sinne der Schüler und Schülerinnen, die Schulen im Landkreis Trier-Saarburg besuchen, werden wir Zusatzbusse im Rahmen des aktuellen Förderprogramms organisieren und zielgerichtet dort einsetzen, wo auf langen Strecken verhältnismäßig viele Schüler stehend befördert werden (Eine entsprechende Übersicht wird zur Sitzung des Kreisausschusses nachgereicht). Dies kann allenfalls eine punktuelle Entlastung bringen; eine flächendeckende Entzerrung der Nachfrage ist nicht möglich.

Auch bei einer langfristigen Strategie, die Anzahl der Stehplätze in den Bussen zu reduzieren, wird sich das fehlende Fahrpersonal als Herausforderung erweisen. In der morgendlichen Schülerspitze und nach Schulende am Freitag setzen die Verkehrsunternehmen alle zur Verfügung Fahrerinnen bzw. Fahrer (einschließlich Werkstattpersonal, Verwaltungsmitarbeiter und teilw. Geschäftsführer mit Busführerschein) ein. Eine weitere Ausweitung des Verkehrs würde weiteres Fahrpersonal erfordern, für das in den übrigen Zeiten keine Beschäftigung vorhanden wäre. Entsprechende Stellen mit Teilzeitkräften zu besetzen, erscheint aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit unrealistisch. Da bereits in vielen Verbindungen Gelenkbusse im Einsatz sind, sind einer Ausweitung der Kapazitäten über einen angepassten Fahrzeugeinsatz enge Grenzen gesetzt. Als nachteilig

erweist sich, dass barrierefreie Fahrzeuge, die aufgrund der UN–Behindertenrechtskonvention eingesetzt werden müssen, bauartbedingt über weniger Sitzplätze verfügen als konventionelle Fahrzeuge herkömmlicher Bauart.

Der Einsatz von Buszügen (Solofahrzeug plus Anhänger) wurde im Rahmen der Ausschreibung der Linienbündel erwogen. Eine entsprechende Ausschreibung ist jedoch nicht erfolgt, da alle Aufgabenträger innerhalb des VRT den Einsatz solcher Fahrzeuge in der Schülerspitze als aus Gründen der Aufsicht durch den Busfahrer/die Busfahrerin problematisch bewertet haben.

Entlastungen der Buskapazitäten zu den „traditionellen“ Schulanfangs- und Endzeiten können auch durch eine flexiblere Gestaltung des Schulbetriebes erreicht werden. Dies würde aber in vielen Familien zu Herausforderungen bei der Kinderbetreuung führen und würde eine deutlich flexiblere Schulorganisation erfordern.

Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass einer der Auslöser für das aktuell in Umsetzung befindliche ÖPNV-Konzept die Überlegung war, durch eine Ausweitung der Verkehre in Schwachlastzeiten Beschäftigungsmöglichkeiten für Fahrer zu schaffen. Dies dient dazu, das Berufsbild der Busfahrerin/des Busfahrers attraktiver zu gestalten.

Die teilweise für das Fahrpersonal sehr ungünstige Verteilung der Einsatzzeiten ist auch Hintergrund der aktuellen Diskussion um bezahlte Pausen, die zu den Streikaktionen zu Beginn des Jahres geführt haben.

Die Fragen der SPD-Kreistagsfraktion Trier-Saarburg (Schreiben vom 16.09.2020, Anlage 3) beantworten wir wie folgt:

1.)

- a. Grundsätzlich werden bei allen Fahrten, die morgens die weiterführenden Schulen im Landkreis Trier-Saarburg anfahren, Stehplätze in Anspruch genommen.
- b. Hierzu liegen uns keine validen Daten vor. Eine für September 2020 in den Linienbündeln Trierer-Land und Römische Weinstraße vorgesehene Zählung wurde verschoben.
- c. nein

2.)

- d. Wir gehen bei unseren Planungen von 9 zusätzlichen Fahrzeugen aus. Eine vollständige Liste der Verstärkerfahrten werden wir nachreichen.
- e. Die Bus-Börse ist ein Angebot des Landes, das Kontaktdaten der Unternehmen zur Verfügung stellt, die Interesse an der Übernahme von Zusatzverkehren haben. Die dort gelisteten Unternehmen sind uns bekannt; eine Notwendigkeit, speziell auf ein dort aufgeführtes Unternehmen zurückzugreifen besteht nicht.

Anlagen:

Anlage 1: FAQ Katalog des VRT

Anlage 2: Auszug aus der Corona-Bekämpfungsverordnung

Anlage 3: Fragen der SPD Fraktion zu den Auswirkungen von covid 19