



» Schulverkehr von innen betrachtet

*Hintergründe zum integrierten Schulverkehr in Nordhessen
für Eltern, Schulen, politisch Aktive und weitere Interessierte*

Inhalt

Hier erfahren Sie Hintergründe!	3
Diesen Rahmen geben die Gesetze vor	4
Vielfältige Herausforderungen im Schulverkehr	5
So wird der Schulverkehr beim NVV geplant – ein komplexes System mit vielen Stellschrauben	6
Alle wollen gleichzeitig fahren ... und darin liegen die besonderen Herausforderungen	8
Drei Besonderheiten: die NVV 5-Minuten-Garantie, Ferienbeginn und Hitzefrei	10
Das Fahrpersonal hat Rechte und Pflichten – die Fahrgäste ebenfalls	12
Lösungsansatz: Fahranfänger/innen-Training	14
Lösungsansatz: gleichaltrige Schulbus-Begleiter/innen	15
Das können Schüler/innen, Eltern und Schulen tun, damit es in Zukunft noch besser funktioniert	16
Für jedes Thema ein passender Kontakt	18
Noch Fragen?	20

Impressum

Herausgeber:
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
Rainer-Dierichs-Platz 1
34117 Kassel

Redaktion und Gestaltung:
banana communication

Hier erfahren Sie Hintergründe!

Warum eine solche Publikation?

Schulverkehr mit Bus und Bahn beinhaltet eine ähnliche logistische Herausforderung wie eine Großveranstaltung – mit dem Unterschied, dass er nahezu täglich stattfindet. Das Thema ist für Schüler/innen und Eltern oft sehr emotionsgeladen, weil Unregelmäßigkeiten in diesem Bereich zu vielfältigen Folgen für den persönlichen Ablauf führen.

Gleichzeitig sind oft die Hintergründe nur wenig bekannt. Hier möchte der NVV mit seiner Broschüre ansetzen: Schüler/innen, Eltern, Schulleiter/innen und weitere Interessierte aus dem schulischen und politischen Umfeld erfahren hier aufschlussreiche Fakten rund um ein wichtiges Thema.

So kann die Diskussion sachlicher geführt werden – und nicht zuletzt finden sich passende Ansprechpartner und weiterführende Informationsmöglichkeiten hinten im Heft.



Skeptisch? Wenn Sie diese Publikation gelesen haben, sehen Sie den Schulverkehr in einem anderen Licht



Integrierter Schulverkehr in der Praxis: Schüler/innen und Pendler/innen nutzen denselben Bus

Schulverkehre: freigestellt oder integriert?

Den Schulbus im klassischen Sinn gibt es hier nur noch selten. Meist ist der Schulbusverkehr in den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) integriert. Der Unterschied liegt vor allem darin, dass Fahrten im ÖPNV in Fahrplänen veröffentlicht sind und mitfahren kann, wer möchte. Im ländlichen Raum stellen diese öffentlichen Fahrten oft die einzige Möglichkeit dar, Orte mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen.

„Freigestellte“ Schulverkehre sind Fahrten mit Bussen, die andere Fahrgäste nicht nutzen dürfen. Diese Fahrten sind von der gesetzlichen Mitnahmepflicht anderer Fahrgäste befreit und werden daher als „freigestellt“ bezeichnet. Schüler/innen, die diese Fahrten nutzen, benötigen keinen Fahrschein. Ihre Namen stehen in der Regel auf einer Liste, die dem Fahrpersonal vorliegt.

Wer ist zuständig?

Der ÖPNV wird in Hessen durch die Aufgabenträger geplant – dies sind im Busverkehr üblicherweise die Landkreise und kreisfreien Städte (Kontakte siehe Seite 18–19). Für Buslinien, die mehrere Landkreise durchfahren, kann der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) als Dachorganisation des ÖPNV die Aufgabenträgerschaft übernehmen. Diese Linien werden dann als „regionale Linie“ bezeichnet und bieten einen Mindeststandard des Verkehrsangebots auch außerhalb der Schulzeiten.

Wer bezahlt die Fahrkarte?

Fahrscheine im Schulverkehr werden generell von den Landkreisen bezuschusst, sofern Schulpflicht besteht (in der Regel von der 1. Klasse bis zum Abschluss der Mittelstufe). Das Hessische Schulgesetz legt dazu Details fest. Wenn die räumlich nächstgelegene Schule des gewünschten Bildungsweges besucht wird, bezahlt der Landkreis die Fahrkarte für diese Relation, wenn folgende Entfernungen überschritten werden (oder wenn nach Überprüfung durch den Aufgabenträger der Schulweg als besonders gefährlich eingestuft wird oder eine nicht nur vorübergehende Erkrankung/Behinderung des Schülers/der Schülerin vorliegt):

- » Klasse 1–4: 2 km
- » Klasse 5–10: 3 km

Durch die freie Schulwahl besuchen viele Schülerinnen und Schüler weiter entfernt gelegene Schulen. In diesem Fall erstatten die Landkreise – unter der Voraussetzung, dass öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden – einen Fahrtkostenanteil in Höhe der Preisstufe, die zur nächstgelegenen Schule führt, die den gleichen Schulabschluss anbieten würde.

Veränderungen im Rahmen von Ausschreibungen

Das Busangebot im gesamten NVV-Liniennetz wurde zwischen 2003 und 2009 komplett überarbeitet. Der Grund: In dieser Zeit wurden alle Buslinien erstmals nach einem vom Land Hessen per Gesetz vorgegebenen Vergabeverfahren ausgeschrieben. Das heißt, dass der NVV und die Landkreise in einem offenen Verfahren für alle Linienbusfahrten Verkehrsunternehmen suchten.



Es besteht die Wahl – auch, ob die nächstgelegene Schule besucht wird oder eine, die nur mit dem Bus erreichbar ist

Im Schulverkehr läuft vieles etwas anders

Es gibt eine Vielzahl typischer Herausforderungen, die im Alltag des Schulverkehrs auftauchen können. Teilweise sind es Einzelfälle, andere treten immer wieder auf, manche Schwierigkeiten lassen sich lösen, andere kurzfristig nicht.

- » Der Bus kommt zu spät an der Anschlusshaltestelle oder an der Schule an, die Schüler/innen erreichen verspätet den Unterricht.
- » Der Bus kommt unerwartet gar nicht und Eltern springen als Fahrdienst ein.
- » Schüler/innen müssen nach Schulschluss mehr als eine Stunde warten, bis sie nach Hause fahren können.
- » Schüler/innen müssen schon um 6.30 Uhr das Haus verlassen, um pünktlich um 8.00 Uhr an der Schule zu sein.



Wer dreist und stark ist, steigt als erster ein – so dauert das Einsteigen deutlich länger

- » Schüler/innen müssen bei Wind und Wetter draußen warten, weil das Wartehäuschen zu klein ist oder es keines gibt.
- » Der Bus ist überfüllt und es können nicht alle Schüler/innen mitfahren.
- » Im Bus herrscht aus Platzmangel extremes Gedränge.
- » Schüler/innen werden im Bus oder beim Einsteigen von Mitschülern/Mitschülerinnen schikaniert.
- » Alle Sitzplätze werden grundsätzlich von stärkeren und älteren Schülern/Schülerinnen besetzt.
- » Durch drängelnde Schüler/innen entstehen beim Ein- oder Aussteigen gefährliche Situationen.
- » Der Busfahrer fährt an der Anschlusshaltestelle umsteigenden Schülern/Schülerinnen vor der Nase weg.
- » Der Busfahrer schimpft im Stress mit Kindern, die unschuldig an der Situation sind.



Tobende Kinder, gereizter Busfahrer – keine guten Voraussetzungen für eine sichere Fahrt

Hier klären wir über Hintergründe auf

Auf den folgenden Seiten erläutern wir Zusammenhänge, die manche Schwierigkeiten leichter verständlich machen. Außerdem wird verdeutlicht, dass „der Schulverkehr“ ein komplexes Zusammenspiel ganz unterschiedlicher Faktoren und menschlicher Partner ist. Gemessen daran, dass täglich im NVV tausende Schüler/innen unterwegs sind, ist die Zahl gravierender Störfälle im Durchschnitt gering. Wenn es aber trotzdem einmal nicht klappt, stellen wir Ihnen zum Schluss Ansprechpartner vor, die Ihren Schülern/Schülerinnen bzw. Kindern oder Ihnen selbst weiterhelfen können.

Übrigens: Die hier abgebildeten „Problemsituationen“ sind gestellt. Die Personen auf den Fotos wissen durchaus, wie es richtig geht.

Unterwegs im Schneegestöber – nicht überall ist ein Wetterschutz vorhanden



So wird der Schulverkehr beim NVV geplant – ein komplexes System mit vielen Stellschrauben

Ausschreibungen als Chance für Veränderungen
Ein Vergabeverfahren von Busverkehrsleistungen wird meist zwei Jahre vor Betriebsaufnahme begonnen. Die Ausschreibung der konkreten Fahrpläne beginnt dann ein Jahr vor Betriebsaufnahme.

Im Vorfeld werten Planer die derzeitigen Fahrpläne aus, fragen bei betroffenen Schulen die Schülerzahlen und Schulzeiten an, sichten Pendlerstatistiken und analysieren die räumliche Situation vor Ort. Auf Basis der gesammelten Informationen werden Fahrpläne konstruiert, die verschiedene Funktionen erfüllen müssen.

Dabei ist es üblich, dass nicht „einfach“ der Fahrplan im Status Quo übernommen wird, da hierdurch ein klarer Wettbewerbsvorteil für das Bestandsunternehmen vorläge. Dies wird bei öffentlichen Vergabeverfahren sonst als Bevorzugung oder „Vetternwirtschaft“ gebrandmarkt und ist dadurch juristisch angreifbar. Die Übernahme bestehender Fahrpläne ist oft auch nicht wünschenswert, da die Erfahrung zeigt, dass Fahrplan und Realität

in schulorientierten Fahrten bisher nicht immer das Gleiche darstellen.

Planungsgrundsätze im Schulverkehr: Platzangebot
Anhand der vorliegenden Daten wird nun ein Fahrplangerüst geplant. Dabei wird bei Grundschulverkehren meist versucht, die Kapazitäten so zu planen, dass auf längeren Strecken alle Kinder einen Sitzplatz finden können. In den Verkehren zu den Unter- und Mittelstufen werden auch auf etwas längeren Strecken Stehplätze als zumutbar angenommen.

Dabei wird bei einem normalen sogenannten Solobus eine Kapazität von 70 Fahrgästen (gesetzlich möglich: ca. 90) und bei einem Gelenkbus von 120 Fahrgästen zugrundegelegt (gesetzlich möglich: ca. 150). Sogenannte Niederflurbusse mit niedrigem Einstieg haben meist eine etwas geringere Sitzplatzanzahl, dafür mehr Stehplätze. Würde die reine Sitzplatzkapazität als Basis angenommen, müssten wir mit etwa 45 Sitzplätzen bei Solobussen und 55 bei Gelenk-

bussen kalkulieren. Das hieße, dass von vornherein mindestens ein Drittel mehr Busse eingeplant werden müssten – und die Kosten sprunghaft in die Höhe schnellen würden.

Planungsgrundsätze im Schulverkehr: Fahrtenangebot
Ziel ist, möglichst attraktive umsteigefreie Schulfahrten anzubieten. Dabei wird insbesondere für Grundschüler/innen auf ein umsteigefreies Fahrtenangebot Wert gelegt.

Schüler/innen aus weiter entfernt liegenden Orten oder aus Orten mit sehr geringer Schülerzahl müssen dagegen unter Umständen auch umsteigen. Es wird auch versucht, möglichst viel Schulverkehr auf Bahnstrecken zu verlegen, da Züge und RegioTrams deutlich mehr Platz bieten und zudem schneller sind.

Es muss außerdem darauf geachtet werden, dass der Fahrplan auch für andere Fahrgäste attraktiv ist. Das heißt, dass Fahrten mit anderen

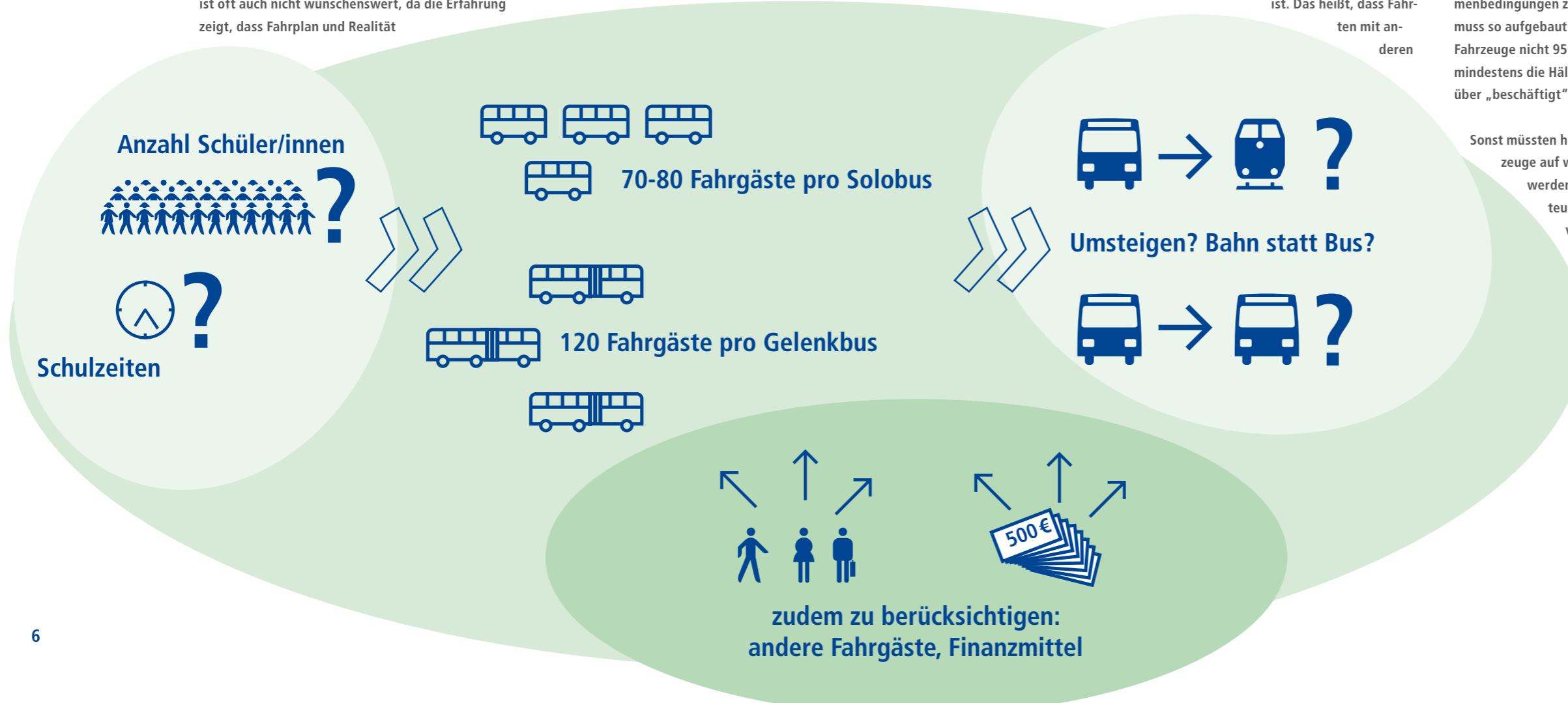


Verschiedene Busgrößen – Grundlage für die Planung des Platzangebotes.

Fahrten zeitlich verknüpft sind, dass Busse bis zu Bahnhöfen fahren und dort auch Anschlüsse von und zu den Zügen anbieten können.

Neben der Berücksichtigung der erwarteten Fahrgastzahlen, zeitlichen Rahmenbedingungen und Anschlüssen, sind natürlich auch ökonomische Rahmenbedingungen zu beachten. Das Fahrplangerüst muss so aufgebaut werden, dass die einzusetzenden Fahrzeuge nicht 95 % der Zeit stehen, sondern dass mindestens die Hälfte der Fahrzeuge auch den Tag über „beschäftigt“ ist.

Sonst müssten hohe Anschaffungskosten der Fahrzeuge auf wenige Kilometer abgeschrieben werden, was unwirtschaftlich und damit teuer wäre – mit anderen Worten: ein verantwortungsloser Umgang mit Steuergeldern.





Mittagszeit: Alle wollen gleichzeitig nach Hause.

Sitzplatzgarantie: Für und Wider einer Idee

Im Schülerverkehr organisiert der NVV gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine logistische Meisterleistung. Denn innerhalb kürzester Zeit werden viele tausend Schüler/innen zur Schule und zurück in ihre Heimatorte gefahren. Dabei kommt es immer wieder zu Wünschen nach Sitzplätzen für jedes Kind. Diese Frage ist so alt, wie es organisierten Schulverkehr gibt.

Es muss bei der Frage nach einer Sitzplatzgarantie abgewogen werden. Dazu gehört zuerst die Frage nach der Sicherheit. Ein normaler Linienbus bietet eine feste Zahl an Sitzplätzen und außerdem an Stehplätzen, die durch Haltestangen und -schlaufen gesichert sind. Es ist auch bekannt, dass die Busse zu den Schulschlusszeiten gut gefüllt sind, aber diese Spitzenbelastung nicht den ganzen Tag den Busverkehr auszeichnet. Diese Frage der Wirtschaftlichkeit ist auch zu beachten, da sie direkt mit den Finanzen und den notwendigen Steuergeldern zusammenhängt.

Unter derzeitigen finanziellen und organisatorischen Bedingungen kann keine Sitzplatzgarantie im regu-

lären Linienverkehr ermöglicht werden. Die Organisation eines solchen Angebots wäre wenig flexibel. Wir nennen hier das Beispiel einer klassischen Heimfahrt von der Schule:

Bei einer möglichen Sitzplatzgarantie müsste sich jeder Schüler/jede Schülerin auf genau eine Fahrt festlegen und seinen Sitz reservieren. Wenn zum Beispiel die 6. Stunde ausfällt, kann der Schüler/die Schülerin nicht spontan nach der 5. Stunde nach Hause fahren, denn dort sind die Plätze verplant. Er muss warten, bis der für ihn reservierte Bus fährt – nach der 6. Stunde.

Es ist daher fraglich, ob die Vorteile einer Schüler-Sitzplatzgarantie diese Nachteile tatsächlich aufwiegen würden.

Alle wollen gleichzeitig fahren

Derzeit stehen im NVV-Gebiet etwa 550 Linienbusse für die Linien des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung. An Schultagen zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 11 und 14 Uhr sind alle 550 Linienverkehrsfahrzeuge unterwegs, denn 80 % der Schülerinnen und Schüler wollen genau in diesen Zeitlagen – am besten punkt- und zeitgenau – ein Fahrtangebot zur Schule und wieder zurück nutzen.

Morgens kommt noch ein Großteil der Berufspendler/innen dazu, die meist gegen 8 Uhr ihre Arbeitsplätze erreichen möchten. Dies ist vor allem Richtung Kassel ein Problem. Die Busse können nur fahren, wenn auch Fahrpersonal zur Verfügung steht.

Die immer stärker werdende „Spitzenlastigkeit“ der Nachfrage führt dazu, dass mittlerweile 50 % der Fahrzeuge und Fahrer lediglich für diese wenigen Spitzenstunden vorgehalten werden. Diese „Spitzenfahrzeuge“ werden so nur rund 5 Stunden am Tag benötigt. Das ist unwirtschaftlich. Zum Vergleich: Die anderen Fahrzeuge sind dagegen zwischen 5 Uhr und dem späten Abend unterwegs – etwa 15 Stunden im Durchschnitt.

Wir geben unser Bestes

Es ist verständlich, dass jede/r möglichst auf kürzestem Weg und genau zur passenden Zeit zur Schule und wieder zurück fahren möchte. Wir lassen nichts unversucht, um genau dies zu erreichen. Neben dem Kostenproblem gibt es jedoch verschiedene Gründe, warum dies nicht immer für alle Schüler/innen klappt.

- » Durch die freie Schulwahl werden Schulwege immer länger, individueller und damit weniger bündelbar als bisher. Vor allem Privatschulen, konfessionsgebundene Schulen oder Gymnasien haben einen sehr weiten Einzugsradius. Umsteigevorgänge und Wartezeiten lassen sich da kaum vermeiden.
- » Benachbarte Schulzentren beginnen häufig zu gleichen Zeiten – so können Busse nicht nacheinander die Schulverkehre zu den benachbarten Schulzentren bedienen.
- » Schulen beginnen ihren Unterricht zeitgleich zum Berufsverkehr. Im ländlichen Raum, wo nur wenige Berufspendler/innen den ÖPNV nutzen, kann dies von Vorteil sein. Nach Kassel oder in die Mittelzentren kommt es jedoch dadurch zu Kapazitätsengpässen.
- » Durch verstärkten Nachmittagsunterricht wird zwar die Nachfragespitze nach der 6. Stunde entlastet, nachmittags trifft der Schulverkehr jedoch mit dem Berufsverkehr zusammen. Es entstehen die gleichen Engpässe wie morgens.
- » Die Schulen haben keine gleichbleibende Stundenstruktur für jeden Tag. So kann es sein, dass dienstags an einer Schule fast alle Schüler/innen nach der 8. Stunde nach Hause fahren wollen, mittwochs aber nach der 5. Stunde. Wenn die Schulbusse dann – was vor allem nachmittags der Fall ist – kombiniert Verkehre von verschiedenen Schulen bedienen, kommt es vor, dass diese Endzeiten an der benachbarten Schule genau gegenläufig verlaufen. Gerade am Freitag findet meist kein Nachmittagsunterricht statt und Schüler/innen, die sich in der Woche über mehrere Schulendzeiten verteilen, wollen alle nach der 6. Stunde nach Hause. Das ist mit den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen bzw. Fahrpersonal meist nicht mehr lösbar.

- » Diese je nach Wochentag verschiedenen Endzeiten können sich innerhalb der Schuljahre wieder verschieben, wenn sich Stundenpläne ändern. So kann es sein, dass das Busunternehmen mit einem vorgegebenen Fahrplan kalkuliert hat, der am Dienstag und Donnerstag zusätzliche Fahrten enthält – wenn dann schließlich der Busbetrieb aufgenommen wird, werden die Fahrten stattdessen am Montag und Mittwoch benötigt.
- » Gerade am Mittag und Abend zeigt sich, dass der schulübliche 45-Minuten-Rhythmus mit dem beim ÖPNV üblichen Stundenrhythmus kollidiert. Beispiel: Ein Bus soll gleichzeitig jede Stunde einen Anschluss von der Bahn aufnehmen und die Schüler/innen wollen alle 45 Minuten zeitnah nach Hause kommen.
- » Durch die Fahrzeugumläufe (die Fahrten, die ein Bus an einem Einsatztag nacheinander bedient) können sich geringe Änderungen häufig über mehrere Folgefahrten auswirken. Fährt ein Bus z. B. ab Fritzlar nach Kassel um 16.10 Uhr statt 16.00 Uhr, damit Schüler/innen mit Schulende 16.00 Uhr noch mitfahren können, erreicht er in Kassel den Fernbahnhof erst um 16.59 statt 16.49 Uhr. So kann ein Fahrgast aus Bad Wildungen (der nicht Schüler/in ist) in Kassel nicht mehr in den IC um 17.00 Uhr nach Düsseldorf oder Erfurt umsteigen. Gleichzeitig nimmt der betroffene Bus seine 10 Minuten Fahrtverschiebung wieder mit auf den Rückweg – so verpasst er um 19.03 Uhr den Anschlussbus der Linie 450 nach Homberg. Dieser wiederum kann nicht warten, weil er in Homberg einen Anschlussbus erreichen muss. 10 Minuten Verschiebung können also ungeahnte Auswirkungen haben.



Blick in die Betriebsleitung eines Busunternehmens – hier kann auch auf kurzfristige Änderungen reagiert werden

Drei Besonderheiten: die NVV 5-Minuten-Garantie, ...



Die NVV 5-Minuten-Garantie

Normalerweise bekommen Fahrgäste, deren Bus, Tram oder Bahn mehr als 5 Minuten verspätet am Ziel ankommt, Geld zurück.

Dies gilt aber selbstverständlich nur, wenn sie auch tatsächlich für die Fahrkarte bezahlt haben. Wenn dagegen der Schulträger (die Landkreise und die Stadt Kassel) die Fahrkarte stellt, ist das nicht der Fall – daher kommen Schüler/innen meist nicht in den Genuss einer Rückerstattung.

Jedoch lohnt es sich trotzdem, die Verspätung zu melden. Denn unabhängig von einer Fahrpreiserstattung sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, bei einer Verspätung ab 10 Minuten Stellung zu nehmen. Wenn sich Pünktlichkeitsprobleme auf bestimmten Strecken häufen, kann der NVV gezielt eingreifen.

Damit steigt die Chance, dass das Problem behoben werden kann – davon profitieren die Schüler/innen auf jeden Fall. Auf der NVV-Homepage gibt es die Möglichkeit, bequem entsprechende Meldungen abzugeben (s. Kontakte auf Seite 18).



5-Minuten-Garantie? Diese Schüler/innen haben offensichtlich gerade keinen Anlass zur Beschwerde ...!

... Ferienbeginn und Hitzefrei



Zeugnis in der Hand – und endlich Sommerferien!

Ferienbeginn

Die Schulschlusszeiten vor Ferienbeginn, beispielsweise bei Zeugnisausgabe, sind oftmals andere als die regulären Schulschlusszeiten. Da sie von den Schulen – mit einer gewissen Vorgabe des Hessischen Kultusministeriums – individuell festgelegt werden und somit von Schule zu Schule verschieden sein können, ist die optimale Gestaltung des Busangebotes manchmal schwierig.

Um den Schülerinnen und Schülern dennoch entgegenzukommen, wird versucht, den meisten von ihnen eine Busfahrt nach der 3. Unterrichtsstunde zusätzlich zur Busfahrt nach der regulären Schulschlusszeit anzubieten.

Hitzefrei

Weitaus schwieriger gestaltet sich die Situation bei Hitzefrei. Um 11 Uhr wird die Temperatur gemessen und entschieden, ob nach der 5. Schulstunde (ca. 1,5 bis 2 Stunden später) der Schulunterricht endet. Auch hier entscheiden die Schulen individuell und es ist unmöglich, dass in dieser knappen Zeit alle Schulen die entsprechenden Verkehrsunternehmen kontaktieren, diese wiederum den Buseinsatzplan umstellen und das Fahrpersonal informieren können.

Dennoch wird versucht zu ermöglichen, dass die Schüler/innen bald ihre Busfahrt nach Hause starten können. Dafür gibt es in einigen Fällen sogar den zwingenden Grund, dass die Schüler/innen nicht mangels zusätzlichem Fahrzeug einen ohnehin um diese Zeit fahrenden Bus überlasten sollen und andere Fahrgäste an späteren Haltestellen eventuell nicht mehr zusteigen können. Es wird versucht, je nach Kapazität und zur Verfügung stehenden Fahrpersonal, bei denen zusätzlich noch die Lenk- und Ruhezeiten beachtet werden müssen, zusätzliche Fahrten anzubieten.

In jedem Fall hat das Hessische Kultusministerium den Schulen vorgegeben, dass den Schülerinnen und Schülern „geeignete Beschäftigungs-, Betreuungs- oder Aufenthaltsmöglichkeiten bis zum Ende der regulären Unterrichtszeit oder Verweildauer an der Schule zur Verfügung zu stellen“ sind. Hier sind also die Schulen in der Pflicht.



Hitzefrei: Alle wollen nicht nur gleichzeitig nach Hause, sondern auch noch überraschend

Das Fahrpersonal hat Rechte und Pflichten –

Die Fahrerinnen und Fahrer haben eine große Verantwortung, denn sie bringen eine große Zahl Menschen von A nach B. Daher sind sie gesetzlich verpflichtet, bestimmte Regeln einzuhalten, damit eine höchstmögliche Sicherheit erreicht werden kann.

Das Fahrpersonal muss insbesondere

- » darauf achten, dass sich das Fahrzeug bei Fahrtantritt in einem ordnungsgemäßen und betriebssicheren Zustand befindet,
- » Lenk- und Ruhezeiten einhalten,
- » die Fahrgäste sicher, zuverlässig und möglichst pünktlich befördern,
- » die nächste Haltestelle ankündigen,
- » bei Bedarf Fahrscheine verkaufen,
- » die geltenden Vorschriften über Beförderungsbedingungen und -entgelte sowie Fahrpläne mitführen und dem Fahrgast auf Verlangen Einsicht gewähren,
- » Personen von der Beförderung ausschließen, die die Sicherheit des Verkehrs oder der anderen Fahrgäste gefährden oder auf andere Weise gegen die Beförderungsbedingungen verstoßen. Umgekehrt müssen auch die Fahrgäste, in diesem Fall die Schüler/innen, bestimmte Pflichten beachten, um höchstmögliche Sicherheit und reibungslose Abläufe zu gewährleisten.



Pausenzeiten sind Pflicht ...

... fürs Fahrpersonal



die Fahrgäste ebenfalls

Die Fahrgäste sollen daher darauf achten,

- » sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu suchen,
- » das Fahrpersonal nicht während der Fahrt unnötig anzusprechen oder abzulenken,
- » zügig ein- und auszusteigen,
- » Durchgänge sowie Ein- und Ausgänge freizuhalten,
- » nur bei geöffneten Türen an Haltestellen ein- und auszusteigen.

Nicht zuletzt profitieren beide Seiten – sowohl die Fahrerinnen und Fahrer als auch die Fahrgäste –, wenn Umsicht und Rücksicht das Miteinander im Bus bestimmen. Denn es sitzen alle im selben Boot ... nein, Bus!



So sieht Umsicht aus: Wer ihn nötiger hat, bekommt den Sitzplatz



Festhalten – verbindlich für Fahrgäste

Lösungsansatz: Fahranfänger/innen-Training



Spezialprogramm für (baldige) Grundschüler/innen
Das Fahranfänger/innen-Training – in den Landkreisen auch als "Busschule" bekannt – richtet sich an Kinder, die bald in die Grundschule kommen oder bereits in der Grundschule sind und mit dem Bus zur Schule fahren.

In insgesamt 2 x 45 Minuten schauen sich die Kinder in einem **Theorieteil** einen Film mit folgenden Kerninhalten an:

- » kindgerechte Erklärung der physikalischen Vorgänge beim Busfahren,
- » richtiges Verhalten beim Ein- und Aussteigen sowie im Fahrzeug und an der Haltestelle,
- » das Fahrzeuggewicht,
- » die Sichtverhältnisse des Fahrpersonals.

Im **Praxisteil** wird das Erlernte von einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens anhand eines echten Busses demonstriert und von den Kindern persönlich erprobt:

- » Der Bus wird vorgestellt,
- » die Türfunktion wird vorgeführt (Stichwort „kein Einklemmen“),
- » es werden Einstiegsversuche unternommen (z. B. „Was geht schneller: Einsteigen im Knäuel oder in der Reihe?“),
- » Bremswege werden mit Hilfe von Pylonen geschätzt und Bremsversuche mit Dummys durchgeführt.

Für Fragen und Antworten ist ausreichend Zeit. Die Kinder lernen, Gefahren richtig einzuschätzen und sich korrekt zu verhalten. Gleichzeitig bekommen sie ein Gefühl von Sicherheit vermittelt, so dass sie künftig souverän den Bus nutzen können und Panikreaktionen vermieden werden.

Bei Interesse können Sie sich bei den beteiligten Landkreisen oder der Stadt Kassel informieren (s. Seite 18, „Für jedes Thema der passende Kontakt“).



Ein lehrreiches und gleichzeitig spannendes Erlebnis für Grundschulkinder

Lösungsansatz: gleichaltrige Schulbus-Begleiter/innen

Konzept für engagierte Schüler/innen der Mittelstufe
Die „Ausbildung“ zur Fahrzeugbegleiterin bzw. zum Fahrzeugbegleiter – in den Landkreisen auch als "Buslotsen" bekannt – richtet sich an interessierte Schüler/innen der Klassenstufen 8 und 9. Es wird notwendiges Wissen zur Konfliktbewältigung und Deeskalation vermittelt, Grenzen des Machbaren werden aufgezeigt und Lösungsstrategien erarbeitet. Diesen „Buslotsenprojekten“ muss in den Schulen unterstützendes Lehrpersonal zur Verfügung stehen.

An einem Kennenlertag gibt es in 4 Schulstunden grundlegende Erläuterungen mit Schulungsfilm. Es folgen später 4 bis 5 weitere Schulungseinheiten, die jeweils 90 Minuten dauern, zum Beispiel

- » Schulungen im Fahrzeug,
- » Rollenspiele im Gruppenrahmen,
- » Einübung von Standardsituationen und
- » richtigem Verhalten im Konfliktfall.

Mit dieser Ausbildung sollen die künftigen Fahrzeugbegleiter/innen auf ihren jeweiligen Schulwegen Gewalt und Vandalismus verringern – indem sie Gefahren erkennen und dann auf angemessene Weise eingreifen. Nicht zuletzt sind sie selbst ein überzeugendes Vorbild.

Voraussetzung für die Schulung ist die Bereitschaft der Schule, das System über einen längeren Zeitraum mitzutragen und engagiertes Lehrpersonal dafür bereitzustellen.

Bei Interesse können Sie sich bei den beteiligten Landkreisen oder der Stadt Kassel informieren (s. Seite 18, „Für jedes Thema der passende Kontakt“).



Rangeleien im Bus – geschickt unterbunden vom Fahrzeugbegleiter



Reindrängeln, was das Zeug hält? Der Fahrzeugbegleiter greift ein – und wird akzeptiert

Das können Schüler/innen, Eltern und Schulen tun, damit es in Zukunft noch besser funktioniert

"Busschule" und "Buslotsen" sind Maßnahmen, die Sicherheit und Komfort des Schulverkehrs deutlich steigern. Es zeigt sich also, dass viele Beteiligte etwas dazu beitragen können, dass der Schulverkehr bestmöglich läuft und gleichzeitig die Kosten ver-

treibar bleiben. Wir möchten hier einige Anregungen geben, die zu weiteren Verbesserungen im Kleinen und im Großen führen können – für die Schüler/innen, für die Eltern und für die Schulen.



Was können Schüler/innen tun?

- » Wer nicht gern im vollen Bus unterwegs ist, hat Alternativen: Oft fahren weitere Busse dieselbe Strecke, jedoch morgens ein paar Minuten eher und mittags etwas später. Wer also ein wenig früher aufsteht oder ein bisschen auf die Heimfahrt wartet, hat deutlich bessere Chancen auf einen freien Sitzplatz.
- » Schüler/innen sollten Rücksicht auf andere nehmen und durchaus auch einmal eingreifen, wenn zum Beispiel Jüngere belästigt werden. Wenn sie sich dabei unsicher fühlen, können sie dann auch das Fahrpersonal ansprechen.
- » Wenn Schüler/innen selbst oft Opfer von Schikanen sind, sollten sie am besten direkt vorn in der Nähe der Fahrerin bzw. des Fahrers bleiben. Das fällt nicht negativ auf, aber dort sind sie in Sicherheit.
- » Wenn Schüler/innen oft Anschlüsse verpassen oder immer wieder andere busbedingte Probleme haben, pünktlich zur Schule zu kommen, wenden sie sich am besten an das zuständige Verkehrsunternehmen (Linienbetreiber) oder den lokalen Aufgabenträger (Lokale Nahverkehrsgesellschaft oder Landkreis, Kontakte s. Folgeseiten).

Was können Eltern tun?

- » Im Schulverkehr muss jeden Tag der Spagat geschafft werden, die Interessen aller Fahrgäste, wie Schüler/innen und Pendler/innen, auszugleichen. Leider können wir nicht für jede Schülerin und jeden Schüler das jederzeit exakt passende Angebot zur Verfügung stellen – das würden Eltern als Steuerzahler nicht finanzieren können.
- » Wenn jedoch regelmäßig Probleme auftauchen, sollten sich Eltern melden – sehr oft lässt sich kurz- oder mittelfristig eine Verbesserung erreichen. Hierfür stehen verschiedene Ansprechpartner zur Verfügung (Kontakte s. Folgeseiten).



Was können Schulen tun?

- » Schulen sollten Änderungen der Schülerzahlen und Schulzeiten so bald wie möglich an die Ansprechpartner beim Landkreis weitergeben (aktuelle Kontakte siehe Folgeseiten). So wird eine optimale Planung stark erleichtert und das Ergebnis entsprechend verbessert.
- » Zudem sollten Schulen den Kontakt zu dem zuständigen Landkreis oder der Stadt Kassel suchen – die dortigen Planer geben ihren vollen Einsatz dafür, ein bestmögliches und trotzdem finanzierbares Angebot zu entwickeln. Wenn dabei alle an einem Strang ziehen, kann die Lage deutlich verbessert werden. Viele Schulen im NVV haben dies bereits erkannt.



Für jedes Thema ein passender Kontakt

Aufgabenträger in Nordhessen

- » **Fahrplan- und Tarifauskünfte**, Meldungen über bus- und bahnrelevante Umleitungen:
Nordhessischer VerkehrsVerbund
Tel.: 0180-234-0180 (s. Rückseite)
www.nvv.de
- » **Landkreis Hersfeld-Rotenburg:**
Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (NHR)
landkreis@hef-rof.de
Tel.: 06621 87-498 / -213 / -250
www.hef-rof.de
- » **Meldung von Verspätungen/5-Minuten-Garantie:**
Nordhessischer VerkehrsVerbund
<http://kundengarantie.nvv.de/nvv> oder
www.nvv.de > rechts „5-Minuten-Garantie“
- » **Schwalm-Eder-Kreis:**
Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (NSE)
info@n-s-e.de
Tel.: 05681 775 -421
www.n-s-e.de
- » **Landkreis Kassel:**
Sonderfachdienst 220 - Verkehr und Sport
Sachgebiete Schülerbeförderung und ÖPNV
verkehr@landkreiskassel.de
Tel.: 05671 8001 -0 (Zentrale)
www.landkreiskassel.de
- » **Kreis Waldeck-Frankenberg:**
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF)
Vanessa Graf
Tel.: 05631 974 -223
Alfred Protzek
Tel.: 05631 971 -258
info@ewf.de
www.ewf.de
- » **Werra-Meißner-Kreis:**
Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM)
Horst Pipper
Max Naujoks
info@nwm-esw.de
Tel.: 05651 745 70
www.nwm-esw.de

Verschiedenes

- » **Allgemeine Ferienordnung**
Andere Unterrichtsformen und Unterrichtsausfall bei **großer Hitze**
www.kultusministerium.hessen.de
- » **Hessisches Schulgesetz**
www.hessenrecht.de
- » **BOKraft** (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr)
www.gesetze-im-internet.de
(eine Seite des Bundesministeriums der Justiz; u. a. mit Informationen zu den Rechten und Verpflichtungen der Fahrer und Verkehrsunternehmen)
- » **Staatliches Schulamt für die Stadt und den Landkreis Kassel**
Holländische Str. 141
34127 Kassel
Tel.: 0561 8078-0
www.schulamt-kassel.hessen.de
- » **Staatliches Schulamt für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg und den Werra-Meißner-Kreis in Bebra**
Rathausstraße 8
36179 Bebra
Tel.: 06622 914-0
www.schulamt-bebra.hessen.de
- » **Staatliches Schulamt für den Schwalm-Eder-Kreis und den Landkreis Waldeck-Frankenberg in Fritzlar**
Am Hospital 9
34560 Fritzlar
Tel.: 05622 790-0
www.schulamt-fritzlar.hessen.de

Noch Fragen?

Nutzen Sie unser ServiceTelefon! Unter **0180-234-0180*** erreichen Sie uns täglich von 5.00 Uhr bis 22.00 Uhr, am Freitag und Samstag sogar bis 24.00 Uhr.

Gerne begrüßen wir Sie auch in einem unserer sieben **NVV-Kundenzentren** in Ihrer Nähe oder den acht **NVV-InfoPoints**:

- | | |
|---|--|
| » Kassel, Bahnhof Wilhelmshöhe
NVV-Kundenzentrum (DB Reisezentrum)
Willy-Brandt-Platz 1
34131 Kassel
Mo–Fr: 8.00–18.00 Uhr
Sa: 8.00–13.00 Uhr | » Baunatal (Innenstadt)
NVV-Kundenzentrum
Maximilian-Kolbe-Str. 6
34225 Baunatal
Mo–Fr: 8.00–11.30 Uhr, 12.00–17.00 Uhr
Sa: 1. Sa. im Monat 9.00–12.30 Uhr |
| » Kassel, "Kurfürsten Galerie" (Innenstadt)
NVV-Kundenzentrum
Mauerstraße 11
34117 Kassel
Mo–Fr: 9.00–18.00 Uhr
Sa: 9.00–16.00 Uhr | » Eschwege (Bahnhof)
NVV-Kundenzentrum (DB Agentur)
Am Bahnhof 1
37269 Eschwege
Mo–Fr: 7.30–12.00 Uhr, 13.00–18.00 Uhr
Sa: 9.30–13.30 Uhr |
| » Bad Hersfeld
NVV-Kundenzentrum
Breitenstr. 19
36251 Bad Hersfeld
Mo–Fr: 7.30–18.00 Uhr
Sa: 9.00–13.00 Uhr | » Korbach (Bahnhof)
NVV-Kundenzentrum (DB Reisezentrum)
Am Hauptbahnhof 10
34497 Korbach
Mo–Fr: 7.40–12.15 Uhr
13.00–17.45 Uhr |
| » Bad Wildungen (Bahnhof)
NVV-Kundenzentrum (DB Reisezentrum)
Bahnhofsplatz 1
34537 Bad Wildungen
Mo–Fr: 9.00–12.40 Uhr
13.40–17.30 Uhr | |

Mehr Informationen und weitere Vertriebsstellen finden Sie im Internet unter: www.nvv.de. Abonnieren Sie unverbindlich unseren neuen NVV-Newsletter und Sie sind **immer bestens informiert**. Einfach im Internet anmelden unter www.nvv.de/newsletter

Ist die Haltestelle verschmutzt? Fehlt der Aushangfahrplan? Dann rufen Sie uns einfach an! Unter 0180-234-0180* nimmt unser ServiceTelefon gerne Ihre Hinweise entgegen – und wir beheben das Problem!

* 6 Cent/Anruf aus dem Festnetz der Deutschen Telekom, Mobilfunkpreis max. 42 Cent/Min.