

LÜDINGHAUSEN

**Neustrukturierung
der Schülerbeförderung
zum / vom Schulstandort
Lüdinghausen**

Schlussbericht

**Planungs-
Gesellschaft**

Verkehr Köln

Hoppe & Co. GmbH

Buchheimer Str. 46

51063 Köln

fon: 0221-962543-0

fax: 0221-962543-19

info@pgv-koeln.de

www.pgv-koeln.de

**Rolf Hoppe
Dirk Schulz**

Forschung

Planung

Beratung

Marketing

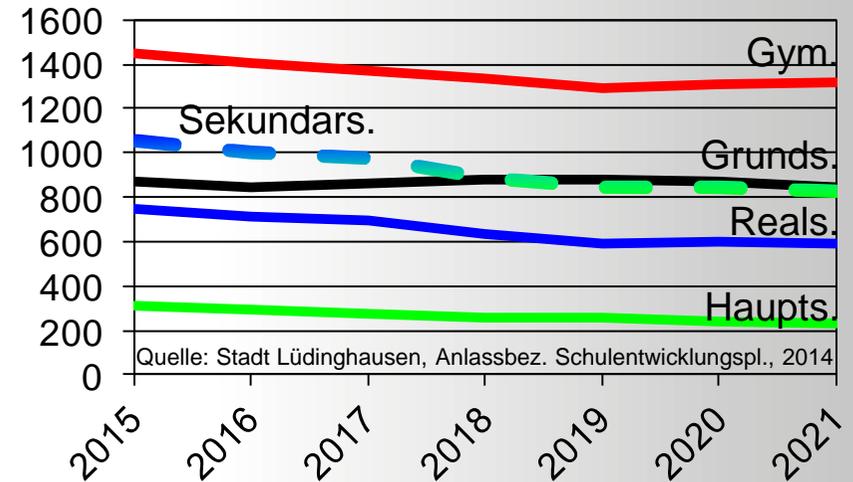
Moderation

August 2016

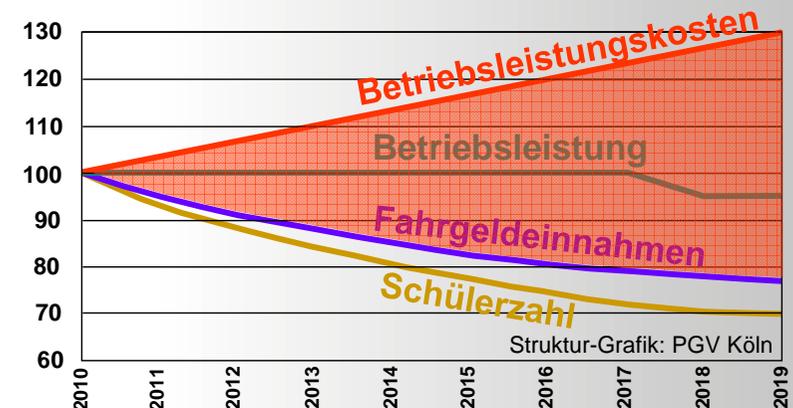
• Ausgangslage

- Die Folgen einer immer älter und weniger werdenden Gesellschaft sind zunehmend auch in der Schullandschaft spürbar.

- Die Schülerzahlen sinken.
- Schulischer Wettbewerb **„um jeden Schüler“**
- Abwerbung /-wanderung durch / zu andere(n) Schulträgern



- Hinzu kommt, dass mit sinkenden Schüler*innen-Zahlen nur unterproportional sinkende Beförderungsleistungen /-kosten einhergehen.



• Ausgangslage

- Im Interesse einer weitgehenden Schulstandort-Sicherung besteht die Notwendigkeit zur Prüfung der
 - ... gegenwärtigen Schülerbeförderungsstrukturen,
 - ... möglichen angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung
- Die Überlegungen sollen sich nicht an theoretischen Möglichkeiten, sondern an der pragmatischen Machbarkeit orientieren.
 - Dazu zählen konkrete Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.

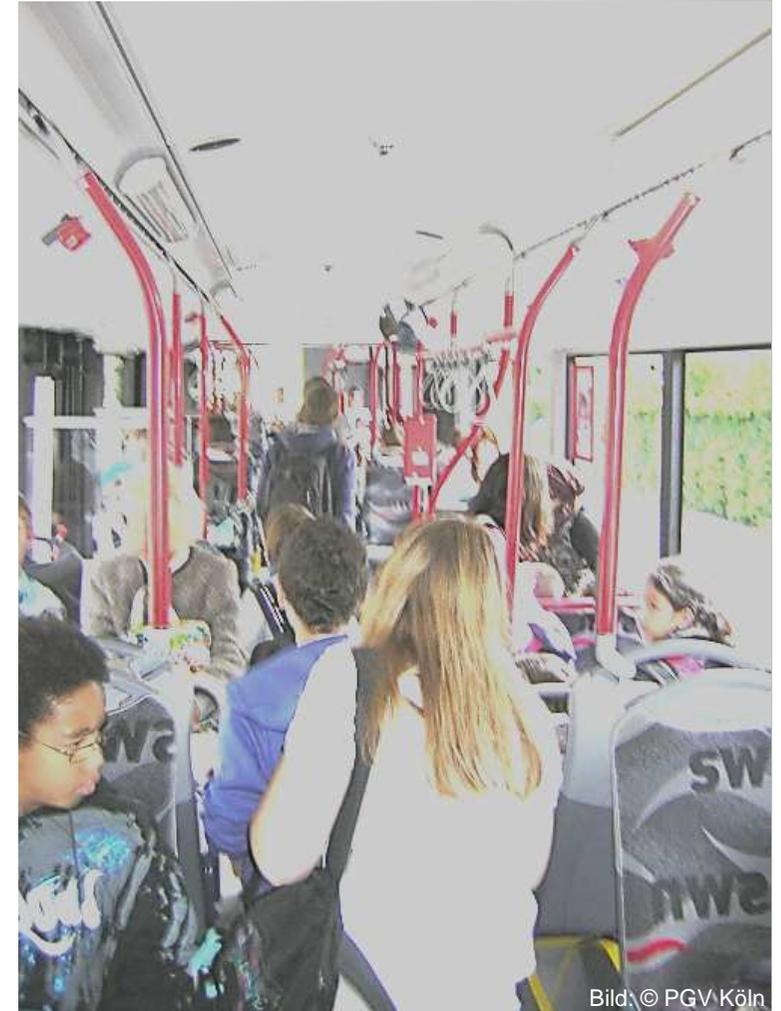
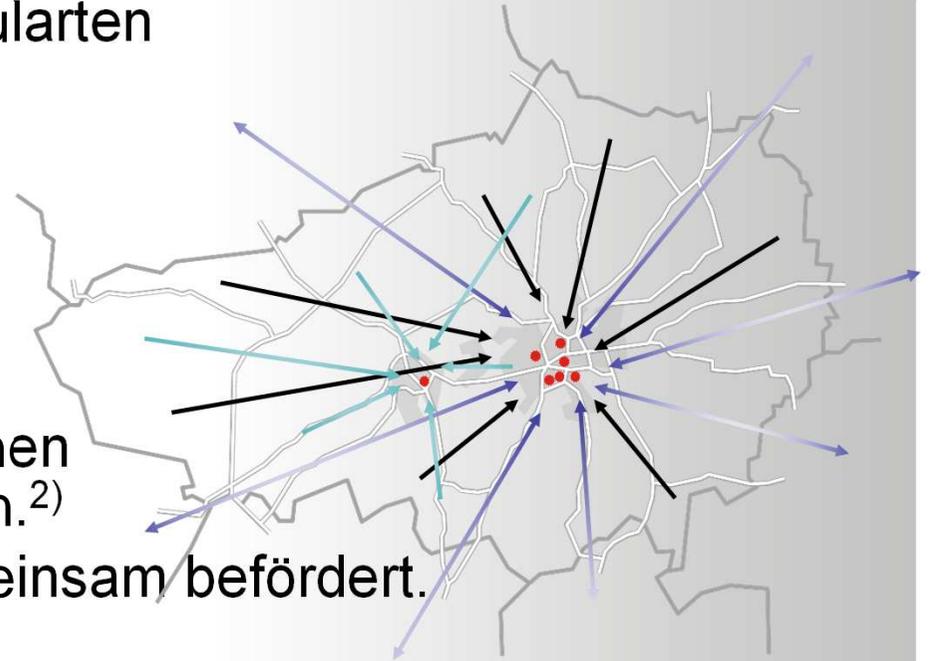


Bild: © PGV Köln

• Modellierung der Schülerströme

• Modell-Annahmen:

- Berücksichtigung der Schüler aller Schularten (Grund- und weiterführende Schulen)
- Grundschüler mit Schulwegen < 1 km fahren nicht im ÖPNV.
- Schüler weiterführender Schulen mit Schulwegen < 2 km werden ebenfalls nicht im ÖPNV befördert.¹⁾
- Schüler des Berufskollegs gehen für einen Normalwerkttag in die Berechnungen ein.²⁾
- Schüler aller Schulformen werden gemeinsam befördert.



• Unzulänglichkeit:

- Nur Schüler*innen mit Schulstandort Lüdinghausen

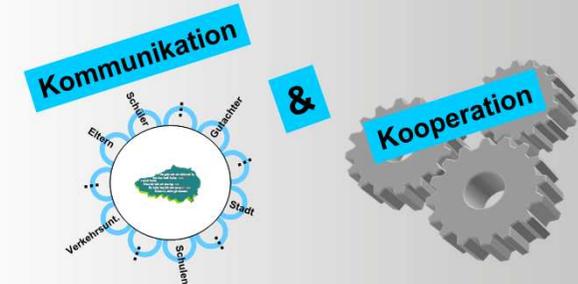
¹⁾ In der Regel werden Schüler mit Fußwegen < 1,5 km nicht als Fahrschüler berücksichtigt, aufgrund der topografischen Gegebenheiten in Lüdinghausen wird dieser Wert auf 2 km gesetzt.

²⁾ Aufgrund unterschiedlicher Präsenzzeiten (Blockunterricht, Einzelwochentage, Mehrfachmonatstage etc.) wird hier ein Durchschnittswert von 50% angesetzt.

• Workshops mit Schülern, Eltern (01.12.2015)



• Einzelgespräche mit Schulleitungen (10.12.2015)



Stichwort: Außenbereich
 Kurzbeschreibung: Zuwege im bes. Grundsch. Ki. sind zu lang. Weil Bus nicht für Grundschul Kinder: Dauerwartung

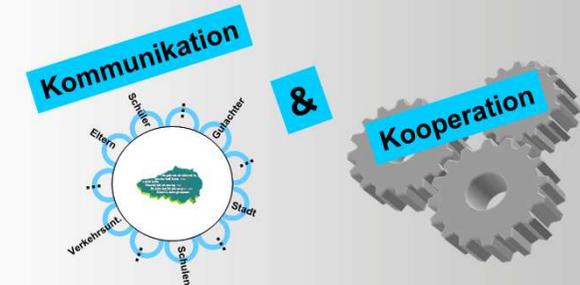
Stichwort: Zuweg
 Kurzbeschreibung: Bauerschaft Prekenbrock (Nordkirchen) Es gibt keine Möglichkeit (außer Auto) zu einer Bushaltestelle zu kommen, wo ein Bus nach LH fährt
 Quelle: Kinder
 Anwendungsbezug: Bushaltestelle Möllmann (Nck); Anschlussmöglichkeiten schaffen

Stichwort: Buslinien sollten klar beschrieben sein.
 Kurzbeschreibung: Es gibt mehrere Buswege für den Weg von LH nach Seppenrade, alle haben die gleiche Liniennummer, auch wenn die Busse nicht an den gleichen Haltestellen halten
 Quelle: Busweg, der an der Haltestelle anfährt Liniennummer haben

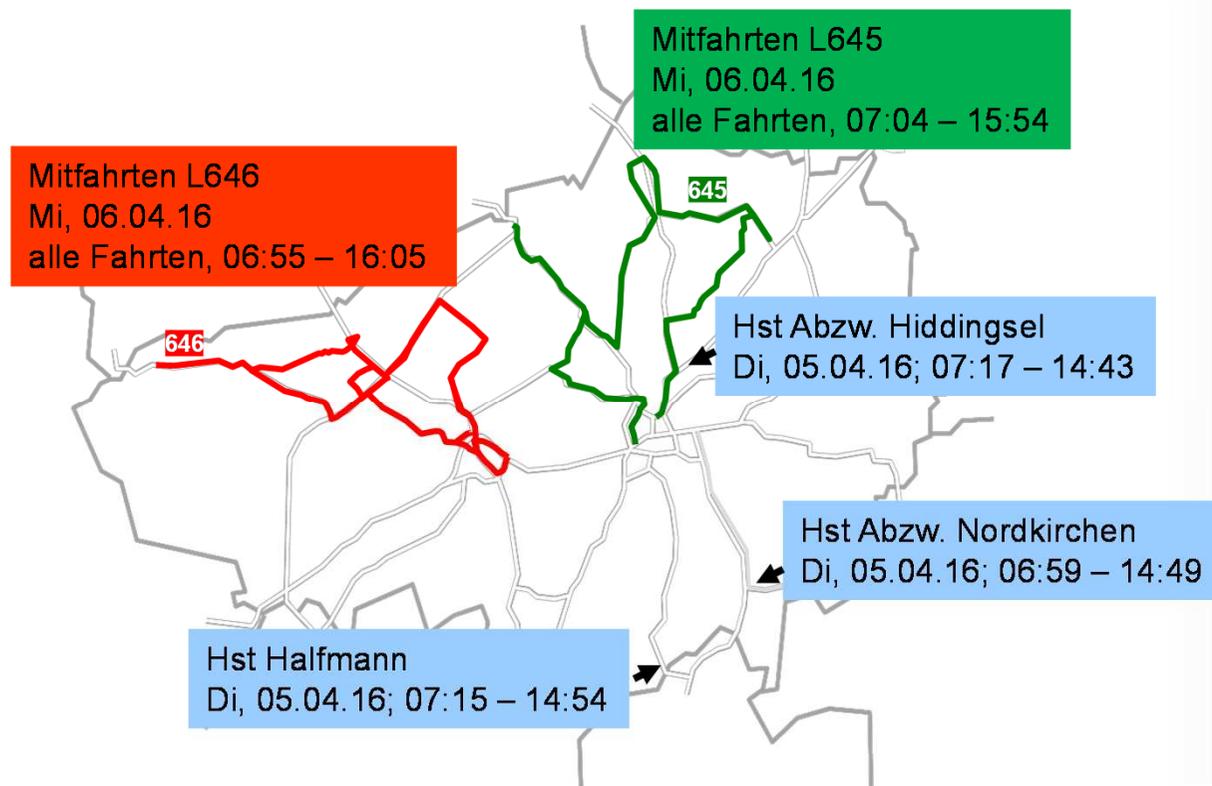
• Vereinfachte schriftliche Befragung der Schulleitungen

• Auswertung einer schriftlichen „Umfrage“ (von Schüler*innen) „zum Schulbusverkehr Olfen-Lüdinghausen“

- Wiederholte Rücksprachen mit der RVM



- Eigene Fahrgastzählungen an ausgewählten Querschnitten



• ÖPNV-Kosten und -Erträge

Kosten der Stadt	netto
Fahrbetrieb + Betriebsführung (RegioBus)	ca. 325.000 €
SchülerJahresKarten (o. Canisianum, BK)	ca. 800.000 €
Angerechnete sonst. Erträge der RVM	netto
Tickets (RegioBus) ¹⁾	ca. 154.000 €
Ausgleichszahlungen (§11a ÖPNVG, §148 SGB IX)	ca. 34.000 €
Unterdeckung	netto
Summe	ca. 937.000 €
Zzgl. ant. Unterdeckung NachtBus, BürgerBus, TaxiBus	ca. 17.000 €
Gesamt-Summe ²⁾	ca. 954.000 €

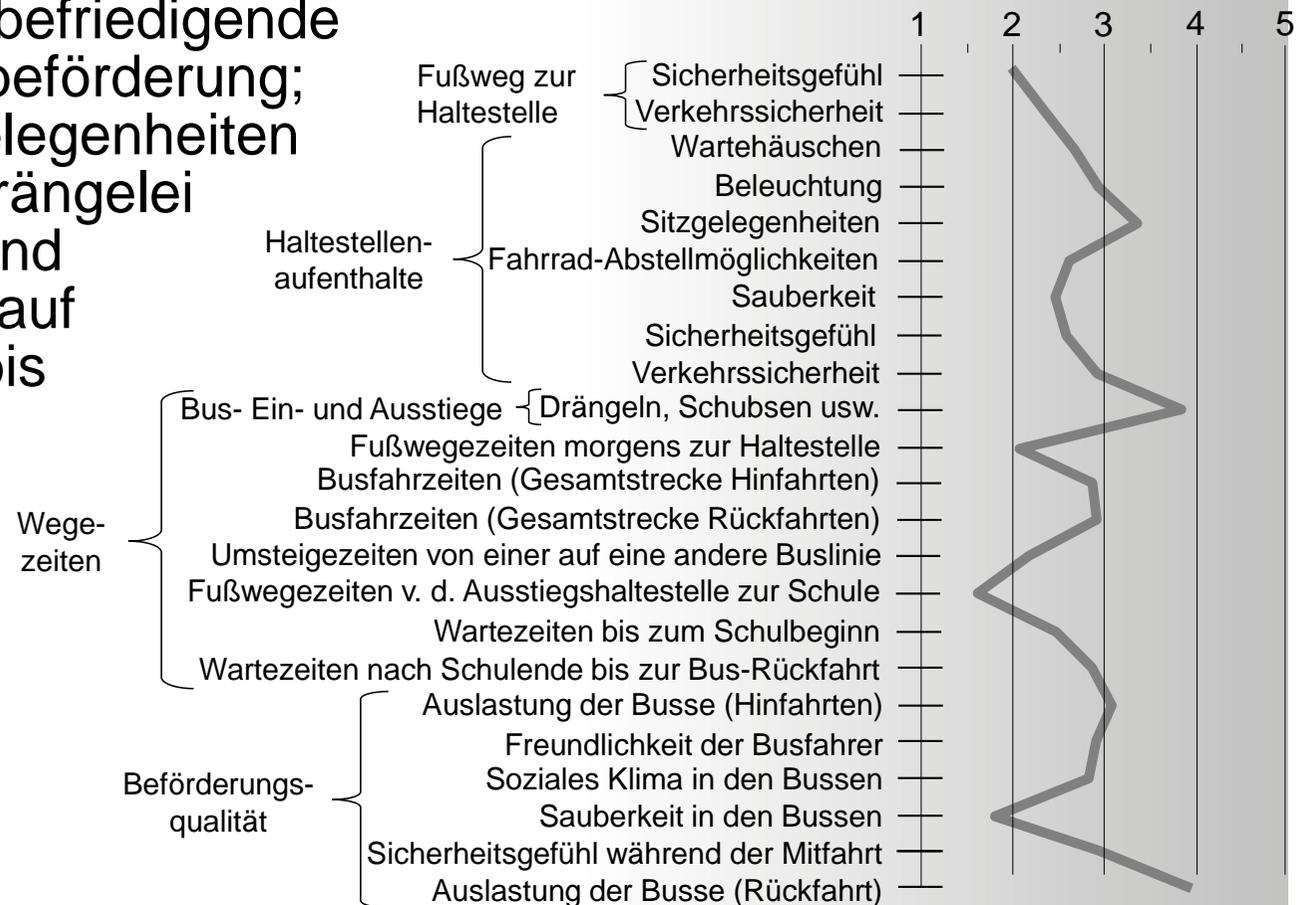
• Finanzierung aus dem Kommunalhaushalt

¹⁾ Anteilig zugewiesene Einnahmen für das Stadtgebiet Lüdinghausen

²⁾ Zzgl. Wegstreckenentschädigung, Sport-/ Badefahrten, Taxi-Beförderung, Verteiler Olfen, Buskosten Pestalozzischule (seit 2015)

• Generelle System-Bewertungen

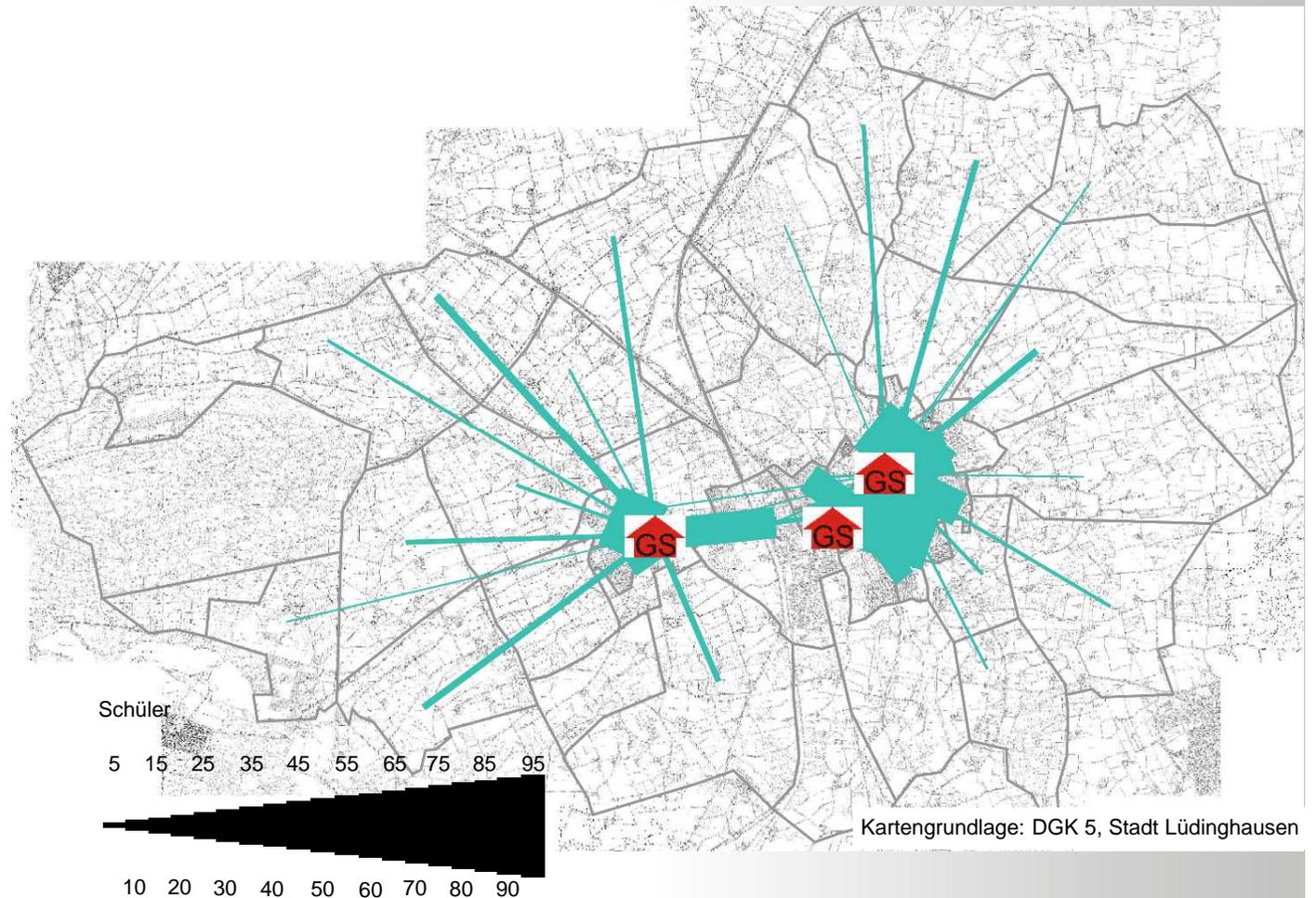
- In der Schüler*innen-Befragung¹⁾ bewerten 110 von 197 Antwortenden die Schülerbeförderung als beanstandungsfrei („soll so bleiben“)
- Auch die schriftliche Befragung der Schulleitungen²⁾ zeitigt insgesamt gute bis befriedigende Bewertungen der Schülerbeförderung; allein die fehlenden Sitzgelegenheiten an den Haltestellen, die Drängelei bei den Ein-/ Ausstiegen und die Auslastung der Busse auf den Rückfahrten werden bis zu ausreichend bewertet.



Mittelwerte nach Schulnoten (1 = generell in Ordnung bis 5 = generell nicht in Ordnung)

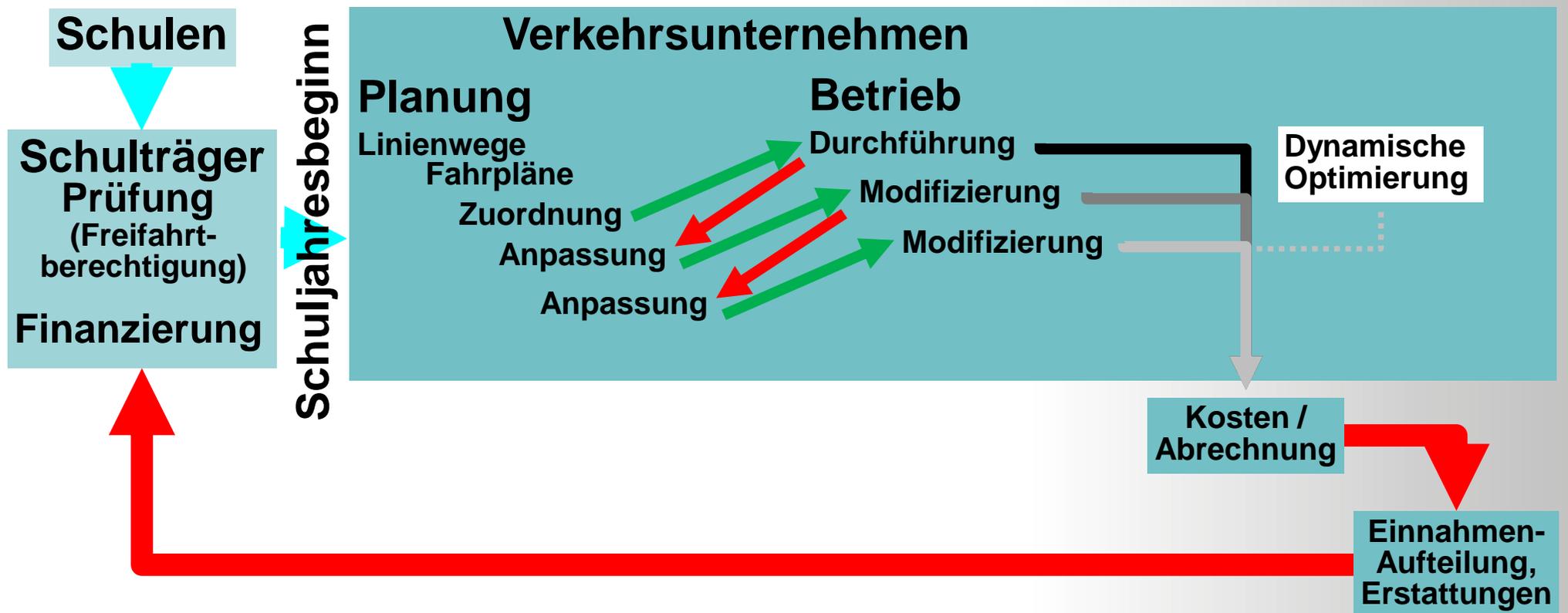
¹⁾ ... zur Bewertung der Schülerbeförderung Lüdinghausen - Olfen
²⁾ ... zu ihrer sensibilisierenden Einschätzung der Situation

• Quelle-Ziel-Relationen der Grundschüler*innen



- **Angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung nach Planfällen**
 - 1) Adaption des „Olfener Modells“
 - 2) Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten
 - 3) Synchronisation beweglicher Ferientage
 - 4) Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage
 - 5) Modifizierung der Anschluss-Situation in Seppenrade
 - 6) Synchronisation mit Fahrplänen der Anschlusslinien
in den Nachbarkommunen
 - 7) Modifizierung der Fahrwege in Olfen
 - 8) Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen /
Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad
 - 9) Ergänzungen

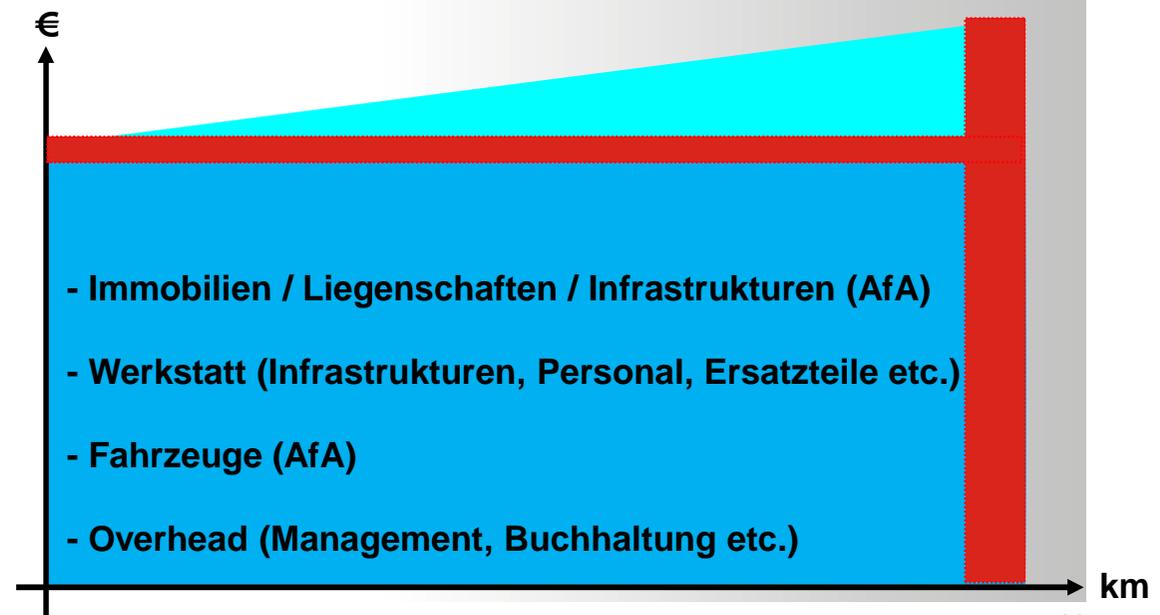
- **Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?**
 - Die Kostensenkung aus schultäglichen Fahrwegvarianten ist nur gering!
 - Zum Verständnis: Prozess der Fahrleistungsoptimierung



- Substanzielle Anpassungen finden zu Schuljahresbeginn statt.
- Das Potenzial der nachgelagerten dynamischen Optimierung ist marginal.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

- Die Kostensenkung aus schultäglichen Fahrwegvarianten ist nur gering!
 - Es wird in der Praxis zudem partiell bereits ausgeschöpft.
 - Die Fahrer*innen kennen „ihre“ Kinder.
 - Sie fahren auf den Rückwegen zumeist nur die Haltestellen an, an denen Schulkinder aussteigen müssen.²⁾
 - Das Wissen um diese Realität geht in die Kalkulation der Verkehrsunternehmen ein.
- Bei Vergütung der Verkehrsunternehmen nach tatsächlich erbrachter Fahrleistung
 - ... steigen die Gesamtkosten je Km¹⁾
- Bei Pauschal-Vergütung
 - ... muss jedes Verkehrsunternehmen Wagniszuschläge kalkulieren.



¹⁾ ... weil die Fixkosten auf die reduzierte Leistung umgelegt werden müssen.

²⁾ Wo dies noch nicht geschieht, bedarf es entsprechender Anweisungen an das Fahrpersonal sowie ggf. korrigierter Liniengenehmigungen.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

• Nutzen – Kosten

- In den ersten fünf Jahren würden die Investitions- und lfd. Kosten für fünf Busse in Lüdinghausen mind. 15.000 € / anno netto betragen.¹⁾

- Einschließlich der seitens des ZVM nicht bezifferten Kosten sind eher rd. 20.000 € netto pro Jahr anzusetzen.

- Dem stünde die theoretische Ersparnis von rd. 10.000 € gegenüber.

- Bei unwägbaren Folgekosten (Reparatur, Ersatz etc.) ist ab dem 6. Betriebsjahr theoretisch ein positiver Saldo möglich.

Position	netto
Hardware pro Jahr (Afa 5 Jahre)	5.000 €
Montage pro Jahr (Afa 5 Jahre)	5.200 €
Hosting pro Jahr	4.800 €
Summe pro 1. – 5. Jahr	15.000 €
<i>LH-Karte, einmalig</i>	? €
<i>Hst-Zuordnung, Eingabe, jährlich</i>	? €
<i>Internet-Flat, jährlich</i>	? €

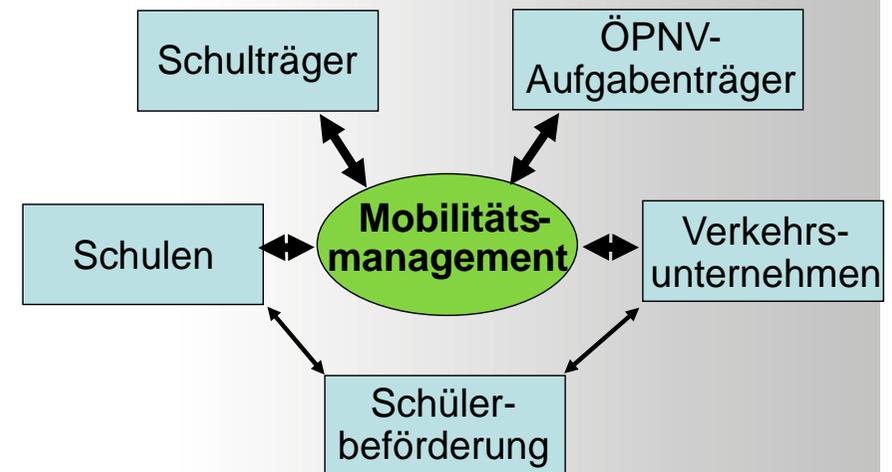
- **Das Geld für die Adaption des Olfener Modells kann man sich sparen - oder an anderer Stelle sinnvoll investieren!**

¹⁾ ZVM-Berechnung für 5 Busse; de facto müssten mind. 7 (allein auf den 600er Linien), insges. jedoch 13 - 18 zeitgleich eingesetzte Busse und ggf. 1 Reservefahrzeug) ausgestattet werden.

• Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“?

- Zur wirtschaftliche(re)n Schülerbeförderung in Lüdinghausen bedarf es keines „Olfener Modells“!
- Stattdessen sind zu empfehlen:
 - Regelmäßige Bereitstellung der Schülerdaten (Quelle-Ziel, anonymisiert) für das Folgeschuljahr an die Verkehrsunternehmen¹⁾
 - Zentrale, Software-gestützte Fahrplanung
 - Regionale Schulentwicklungsplanung - Nahverkehrsplanung
 - Regionale Schulzeitplanung - Fahrplanung
 - Jedwede Änderungen sollte erst **nach wechselseitiger Abstimmung** vorgenommen werden.

Schulisches Mobilitäts Management Lüdinghausen



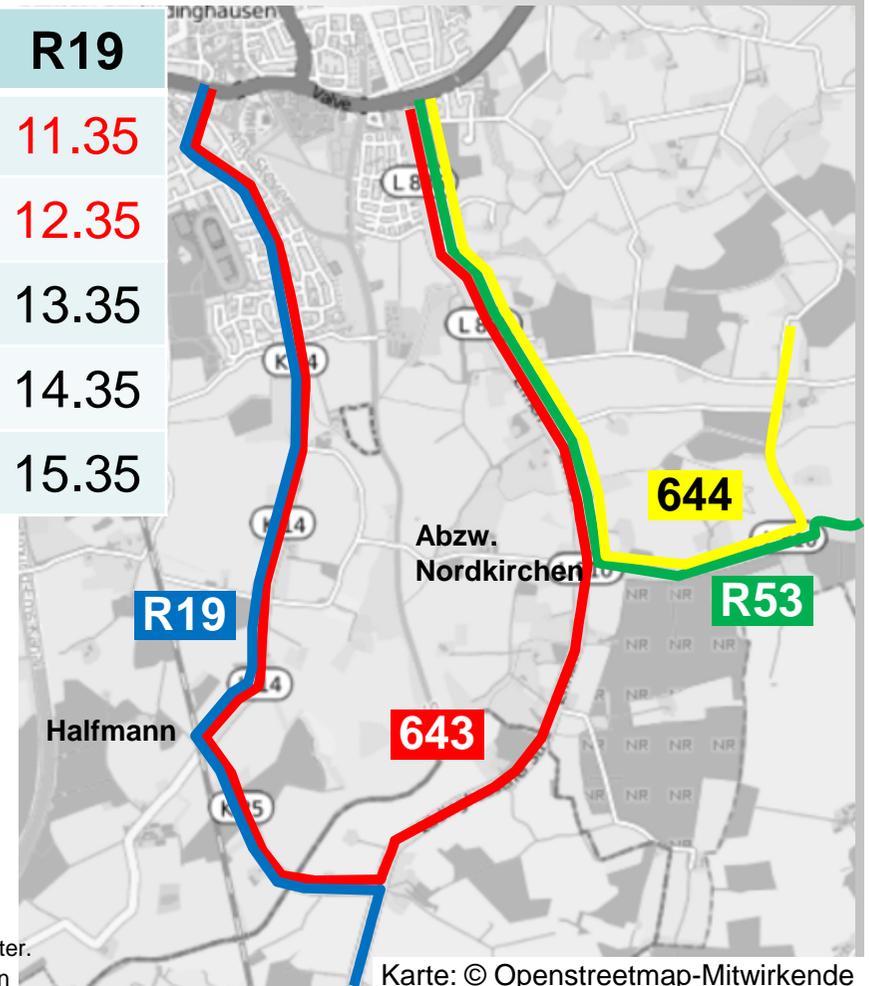
¹⁾ Zur Vermeidung etwaiger Wettbewerbsverzerrungen kommt eine Zentralstelle beim Kreis in Betracht.

• Planfall 1a: Wegfall der Linie 643 (wg. weitgehender Parallelbedienung)

• Voraussetzungen:

- Alle Fahrten über Busbf.
- R19 in gleicher Zeitlage wie die 643¹⁾
 - Verschiebung 11.35/12.35 auf 11.45/12.45¹⁾
 - Starthaltestelle: Ostwallschule
- Zus. Teil-Haltestellen einrichten²⁾
- R19 müsste an allen Haltestellen auf der Tüllinghofer Str. halten
- Insgesamt 6 Schüler*innen müssten morgens oder nachmittags die Tüllinghofer Str. queren³⁾
- Die Aufgabe der Linie 643 würde funktionieren und den Kommunalhaushalt um rd. 50.000 € / anno entlasten.⁵⁾

643	R19
11.48	11.35
12.48	12.35
13.38	13.35
14.11	14.35
15.20	15.35



¹⁾ Bei Bündelung der Wendezeiten in Lüdinghausen möglich; dann aber längerer Übergang von der S90 aus Münster.

²⁾ „Pieper“ → Innenstadt, „Abzw. Nordkirchen“ als zus. Ausstiegshaltestelle → Selm wg. unübersichtlichem Knoten

³⁾ Wie heute; betroffen wären 2 Grundschüler*innen (Hst. Gutschenkweg) und 4 Sekundarstufen-Schüler*innen (Hst. Gutschenkweg und Halfmann)

⁴⁾ Ca. 5 Min. Fahrzeitverlängerung

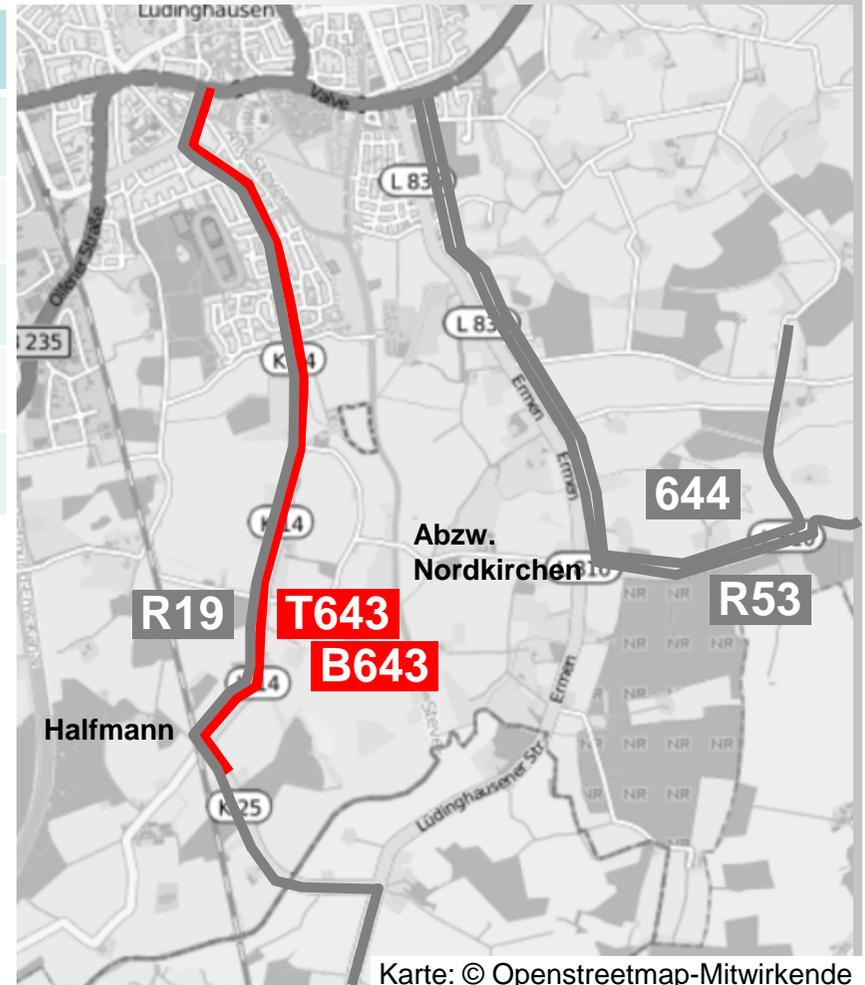
⁵⁾ Kostenspanne +/- 5.000 €, je nach tatsächlichem Zutreffen der angesetzten Schätzwerte; zudem werden nur die morgendlichen Hinfahrten mit einem separaten Bus, die Rückfahrten auf den Linien 642 / 644 in Umlauf-Kombination mit einem Bus gefahren.

• Planfall 1a: Wegfall der Linie 643 (weitgehende Parallelbedienungen)

• Alternativen:

- Ersatzangebot mit TaxiBus bis zur Haltestelle „Halfmann“
 - $\leq 10.000 \text{ € / anno}^1)$
 - Kostenminderung ca. 40.000 €
- Ggf. kommt die Beförderung mit BürgerBussen in Betracht.
 - Kostenminderung ca. 45.000 €²⁾
- Im Freistellungsverkehr würde zudem die Finanzierung der SchülerJahreskarten entfallen: rd. 3.500 €.³⁾
- Ggf. kann auch die (kumulierte) Eigenfahrleistung von Eltern erstattet werden⁴⁾
 - $\leq 1.000 \text{ € / anno}^4)$
 - Kostenminderung ca. 45.000 €

T643
11.48
12.48
13.38
14.11
15.20



Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Ca. 4 km, 3,00 €/km, 4 tägl. Fahrten, 190 Schultage, Betriebsführung

³⁾ 6 Schüler*innen á 566 € / anno

²⁾ Gesch. Kostendeckungsbeitrag BürgerBus: ca. 2.000 € / anno

⁴⁾ Gem. § 16 SchuFakVO = 0,13 €/km und 0,03 € je weiterem mtgenommenem Kind

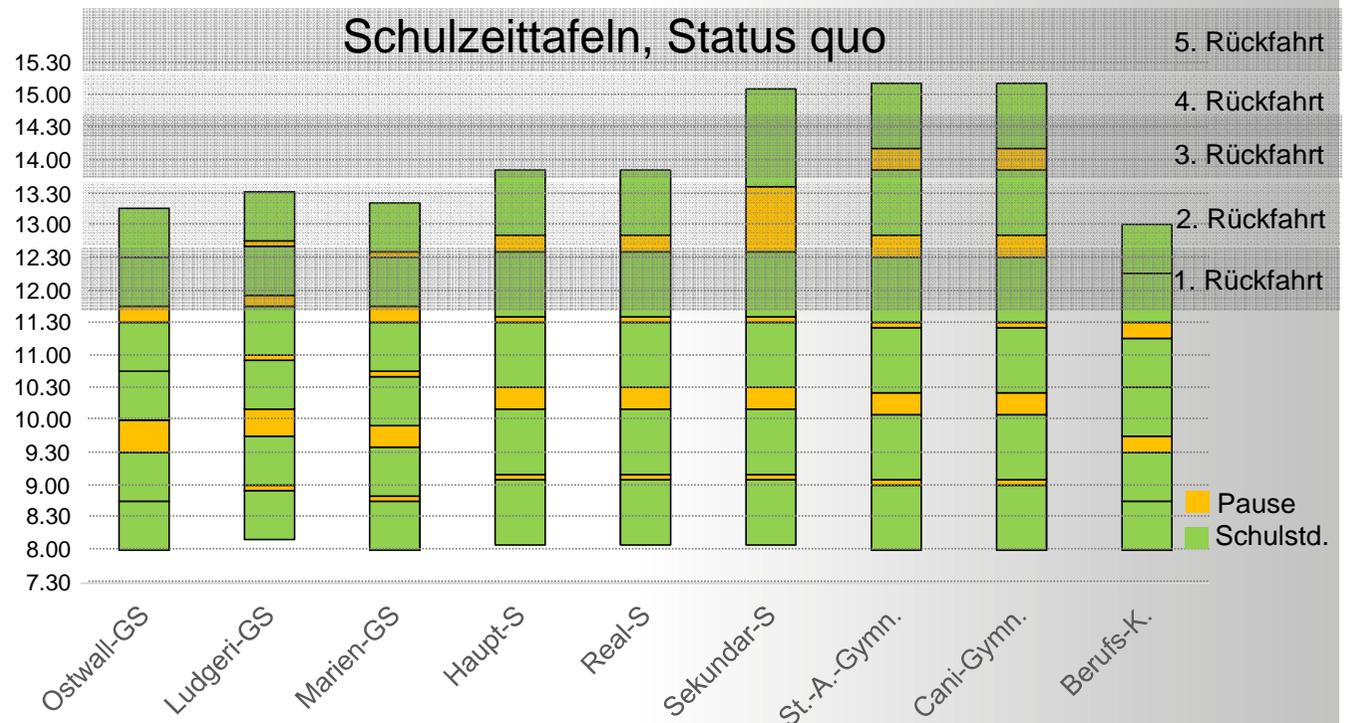
• Planfall 2: Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten

• Grundsätzliche Option

• Komplexe Detailuntersuchungen erforderlich, die

- den Rahmen der vorliegenden Konzeption übersteigen,
- erst dann angezeigt sind, wenn weitere strukturelle Rahmenbedingungen (z.B. die vollständige Etablierung der Sekundarschule, die Fertigstellung der Leistungssporthalle sowie der Sporthalle am Schulzentrum) abgeschlossen sind,

- sinnvollerweise in regionaler Abstimmung durchzuführen sind.

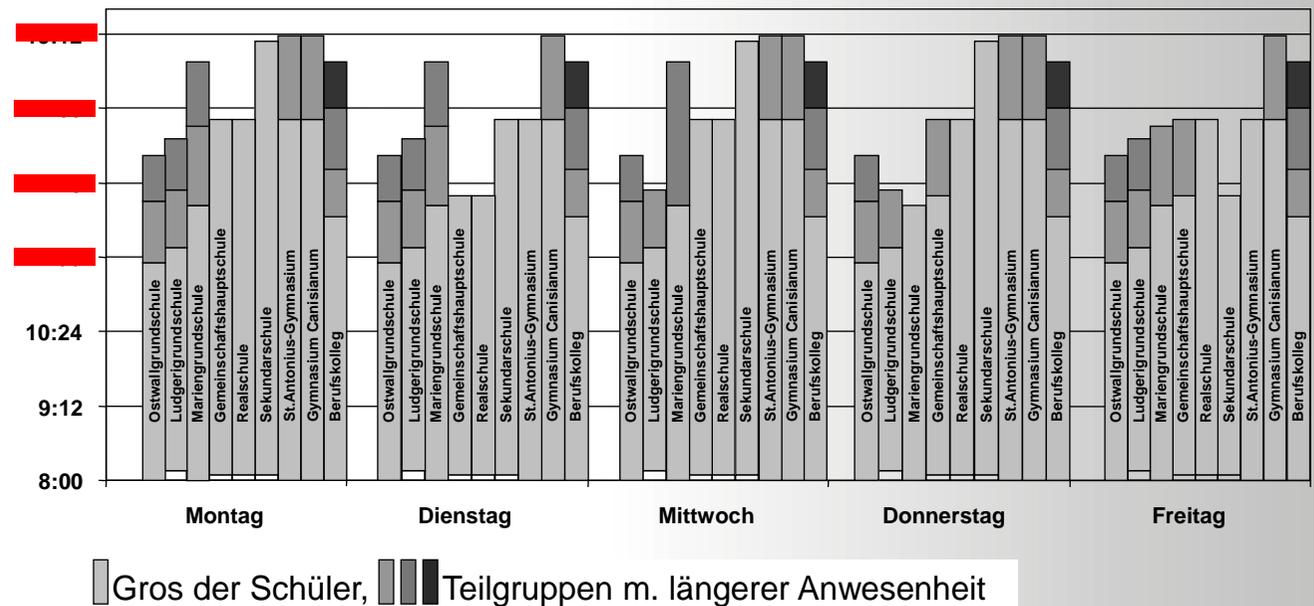


• Planfall 3: Synchronisation beweglicher Ferientage

- Gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis

• Planfall 4: Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage

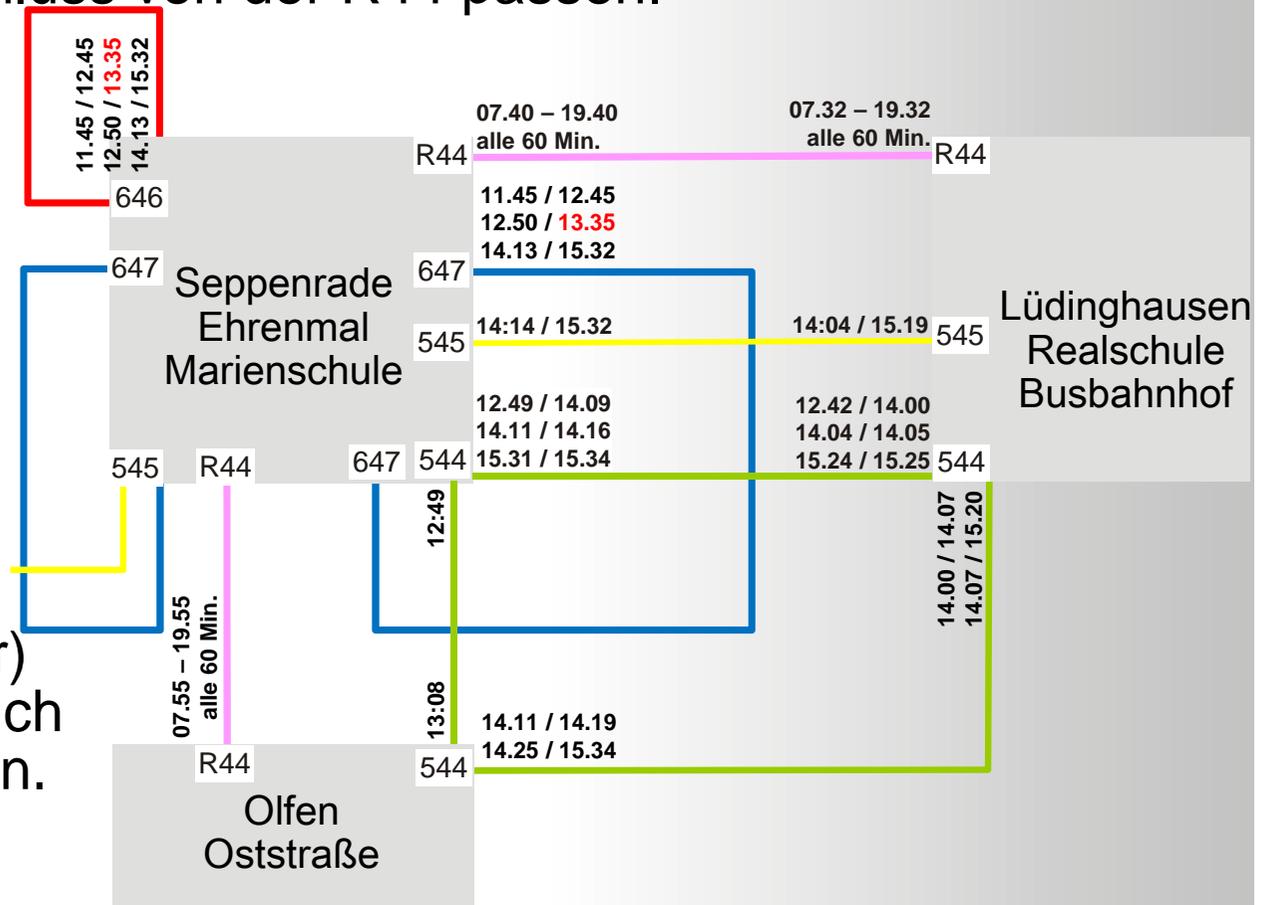
- Gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis
- Daran orientieren sich die Fahrplananlagen für die Rückfahrten.



• Planfall 5: Modifizierung der Anschlusssituation in Seppenrade

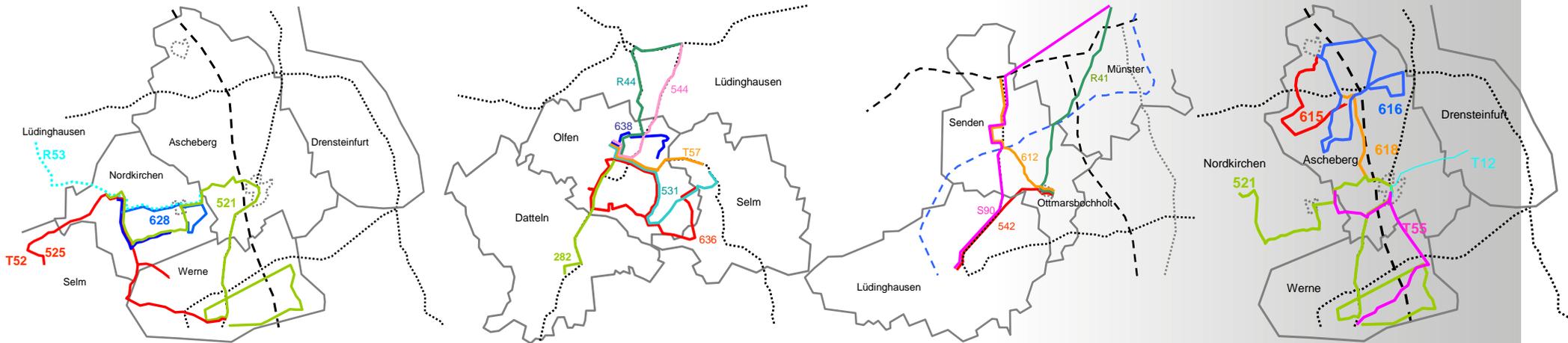
- Unter Normalbedingungen passen die Anschlüsse in Seppenrade.¹⁾
- Allein die Abfahrt 646 / 647 um 13.35 wäre sinnvoll auf 13.40 zu legen, dann würde auch der Anschluss von der R44 passen.

- In den Workshops wurde wiederholt die fehlende Kommunikation zwischen den Bussen bemängelt.
 - Unternehmensspezifische Betriebsfunksysteme sind dafür ursächlich.
 - Bis zu einer notwendigen technischen Lösung sollten die Fahrer*innen verpflichtet werden, (nicht nur) in Seppenrade grundsätzlich die Anschlüsse abzuwarten.



¹⁾ Probleme resultieren wohl daraus, dass Busfahrer in Lüdinghausen auf Nachzügler warten und dadurch die Anschlüsse in Seppenrade verpassen.

- **Planfall 6: Synchronisation mit Fahrplänen der Anschlusslinien in den Nachbarkommunen**
 - Die Anschlüsse in den Nachbarkommunen passen nur punktuell



	Ankunft L523 Hst. Nordkirchen		
Anschlussmöglichkeiten	12:57	14:17	15:32
Anschluss L525 (Südkirchen/Werne)	13:00	14:17	15:32
Anschluss 521 (Capelle/Werne)	13:20 (L628)	14:20	16:35
Anschluss L628 (Südkirchen/Capelle)	13:20 (Di+Fr)	14:55 (Mo,Mi,Do)	16:35 (Do)

	Ankunft L544 Hst. Olfen Oststr.		
Anschlussmöglichkeiten	13:08	14:11	15:34
Anschluss 282	13:57	14:57	15:57
Anschluss 531	13:12	14:30	-
Anschluss 636 (tel. Anmeldung)	13:15	15:08	-
Anschluss 638 (tel. Anmeldung)	13:17	15:08	-
Anschluss T57 (tel. Anmeldung)	13:18	15:18	16:18

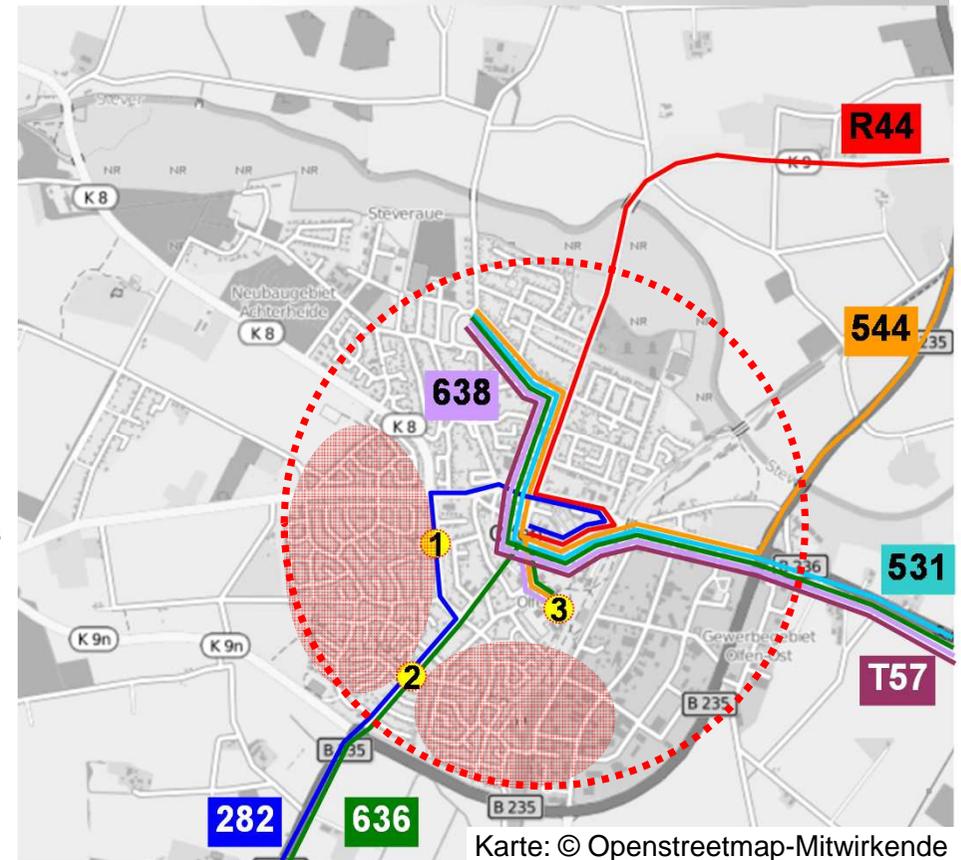
	Ankunft L542 Hst. Lüdigh. Str.	
Anschlussmöglichkeiten	14:19	15:39
Anschluss 612	14:25	16:25
Anschluss R41	14:56	15:56

	Ankunft L512 Hst. Schulzentrum Ascheberg		
Anschlussmöglichkeiten	13:04	14:23	15:39
Anschluss L616	13:30	-	15:59
Anschluss L618	13:20	-	15:45

- Eine Optimierung setzt Anpassungen der dortigen Schulzeiten voraus.
- Das ist nur in regionaler Abstimmung möglich.

• Planfall 7: Anschluss- und Erschließungsverbesserung in Olfen

- In den Workshops sowie in der Schüler*innen-Befragung reklamierte Fahrwegänderungen in Olfen zugunsten einer besseren (umstiegsfreien) Erschließung des westlichen / südlichen Zentralortes sind theoretisch denkbar.¹⁾
- Dagegen sprechen:
 - Tangierte Konzessionsrechte der Linie 282 auf der K 8 (Eckernkamp)
 - Zusätzliche Betriebskosten zu Lasten der Stadt Lüdinghausen²⁾
 - Ausgehend von der Haltestelle Oststr. ist der gesamte Zentralort in einem Luftlinienradius von rd. 800 m  erschlossen; einschließlich etwaiger Umwege sind die Fußwege für Schüler*innen im Zentralort max. 1.500m lang. Das ist zumutbar!³⁾



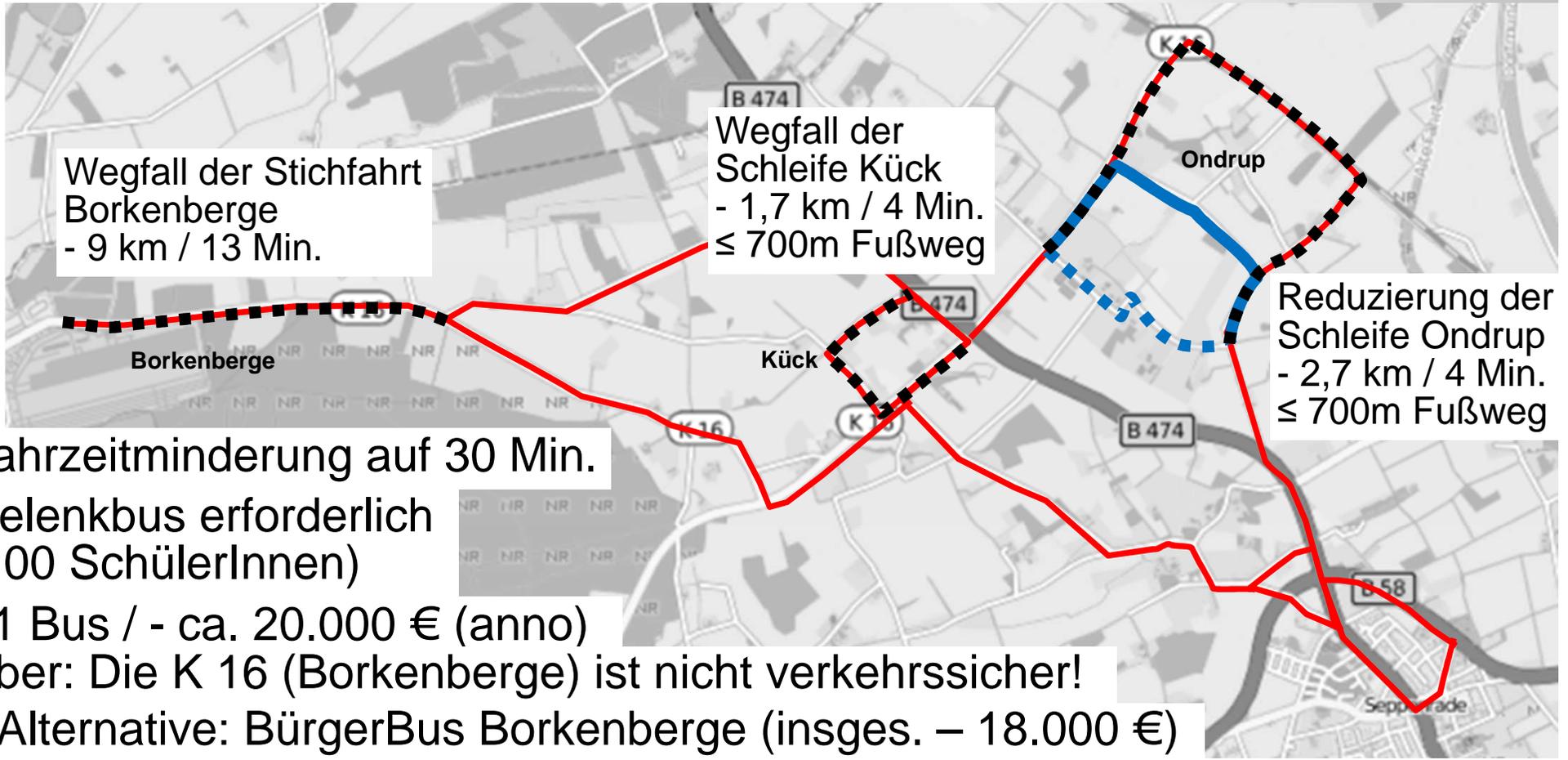
Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Ohne Kenntnis anderweitiger Umlaufbindungen wäre dies nach Fahrplanlage möglich.

³⁾ Verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen sind nicht bekannt.

²⁾ ... weil solche Ergänzungsfahrwege im Nahverkehrsplan nicht ausgewiesen sind, insofern kommt nur die Form freigestellter Schülerverkehre in Betracht.

- **Planfall 8: Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen - Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad**
- Fahrzeit morgens 51 Min./ 2 Busse, mittags 37 Min. (12.47 / 12.52 = 2 Busse)



- Fahrzeitminderung auf 30 Min.
- Gelenkbus erforderlich (100 SchülerInnen)
- - 1 Bus / - ca. 20.000 € (anno)
- Aber: Die K 16 (Borkenberge) ist nicht verkehrssicher!
- Alternative: BürgerBus Borkenberge (insges. – 18.000 €)

• Falsche Abfahrtszeiten

- Zu den in den Workshops wiederholt vorgetragenen Hinweisen sowohl hinsichtlich zu früher als auch zu später Abfahrtszeiten nach Schulschluss¹⁾ ist Folgendes anzumerken:
 - ≤ 20 Min. Übergangszeit zw. Schulschluss u. Rückfahrt sind zumutbar!
 - In 9 von 53 Rückfahrten nach Regelschulschluss ist die Differenz > 20 Min., davon bei 2 Rückfahrten > 30 Min.

	Schul- schluss	Abfahrten														
		512	523	542	544 S	544 O	545	548	642	643	644	645	646	647	R44	R53
Haltestelle	11:25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:49	X	X	X	X
St. Antonius	12:30	12:40	12:40	X	12:35	12:35	X	X	X	X	X	12:54	X	X	X	X
Gymnasium	13:50	14:00	14:00	14:08	14:00	14:00	X	X	X	X	X	14:18	X	X	X	X
	15:10	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	X	X	X	X	X	15:25	X	X	X	X
Haltestelle	11:30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Realschule	12:35	X	X	X	12:42	12:42	X	X	12:43	X	12:54	12:50	X	X	X	X
	13:50	X	X	X	14:00	14:00	14:04	X	14:15	X	14:15	14:14	X	X	X	X
	15:05	X	X	X	15:19	15:22	15:19	X	15:20	X	15:15	15:15	X	X	X	X
Haltestelle	11:25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:33	11:28
Busbahnhof	12:30	12:45	12:46	X	12:40	12:40	X	13:30	12:40	X	12:50	12:46	X	X	12:33	13:28
	13:50	14:05	14:05	14:05	14:06	14:07	14:06	14:05	14:18	X	14:11	14:10	X	X	14:33	14:28
	14:00									X			X	X		
	15:10	15:21	15:21	15:25	15:24	15:20	15:24	15:15	15:23	X	15:20	15:20	X	X	15:32	15:28

- Zusatz-Fahrten nur mit ZusatzBussen bzw. ZusatzKosten möglich!

¹⁾ Abfahrtszeit zu früh nach Kurzunterricht, Wunsch nach regulären Abfahrtszeiten, Abfahrtszeiten nach Schulschluss zu knapp (642/643), lange Wartezeiten nach Schulschluss (20 Min. bei 544 Richtung Olfen; 60 Min. Wartezeit bei 512 Canisianum - Ascheberg), häufig verspätete Abfahrt durch Warten auf Nachzügler (S31 Olfen – Vinnum), fehlende Anbindung bei früherem Schulschluss (544 Realschule LH – Olfen), dann 60 Min. bis zur nächsten Abfahrtszeit warten

• **Unpünktliche und zu frühe Abfahrten**

• In den Workshops reklamiert:

- 544 Olfen - LH: Unpünktliche Busse = fehlende Anschlüsse, nachmittags z.T. auch „überfüllte“ Busse
 - R44 LH – Olfen: Zu frühe Abfahrt (Schulschluss 12.30, planmäßige Abfahrt 12.34, reale Abfahrt 12.30)
 - 544 LH – Olfen: Zu lange Wartezeiten nach Schulende (13:50 Schulschluss, 14:10 Abfahrt), b) Unpünktlichkeit, c) sehr stark überfüllt, Ausweichmöglichkeiten (R44 + 544) fahren Umweg über Seppenrade
 - 531 Olfen – Vinnum: Spätere Abfahrt mit langen Wartezeiten an der Einstiegshaltestelle
-
- Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrer*innen (regelmäßig) zu genehmigungskonformem Verhalten anhalten.

- **Zu frühe oder zu späte Ankunft an den Schulen**

- In den Workshops reklamiert:

- Ankunft an der Realschule entweder zu früh (07:38) oder erst nach Unterrichtsbeginn (642/643 Mevenkamp – Realschule LH)
 - Lt. Fahrplan passen die Ankunfts- und Schulbeginn-Zeiten.

- **Erschließungsdefizite beseitigen**

- Die Beseitigung des in den Workshops reklamierten Erschließungsdefizites in Lüdinghausen-Berenbrock¹⁾ durch eine Stichfahrt bis „Am Kanal“ funktioniert nicht, weil eine Wendemöglichkeit fehlt.
- Dem in den Workshops vorgetragenen Wunsch nach auf den Hin- und Rückwegen stets gleichen Linienwegen (in Olfen) widerspricht das Wirtschaftlichkeitsgebot nachfrageadäquat optimierter Beförderung²⁾



Karte: © Openstreetmap-Mitwirkende

¹⁾ Grundschüler müssen über K17 (Bahnübergang, Kanalbrücke) bis Hast. Schomakers Schüler wechseln nach Selm, weil sich die Verkehrsunternehmen so „uneinsichtig“ zeigen.

²⁾ Vgl. Planfall 1

• Aufgabe der Haltestelle Realschule

- Hinreichende Kapazitäten am Busbahnhof

- Zumutbare und verkehrssichere Fußwege über die Tüllinghofer Str. und den Fußweg über die Vischeringsteier



- Reduzierte Fahrzeiten im Linienverlauf / Fahrplansicherheit

	Schul-schluss	Ankunft Busbf.	Abfahrt an der Haltestelle Busbahnhof														R44	R53	
			512	523	542	544 S	544 O	545	548	642	643	644	645	646	647				
Haltestelle Realschule	11:30	11:40	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11:33	11:28
	12:35	12:45	12:45	12:46	X	12:40	12:40	X	13:30	12:40	X	12:50	12:46	X	X	X	X	12:33	13:28
	13:50	14:00	14:05	14:05	14:05	14:06	14:07	14:06	14:05	14:18	X	14:11	14:10	X	X	X	X	14:33	14:28
	15:05	15:15	15:21	15:21	15:25	15:24	15:20	15:24	15:15	15:23	X	15:20	15:20	X	X	X	X	15:32	15:28

- passend
- Abfahrt zu knapp
- Wartezeiten >15 Min.

- Busbesetzung und Blockade für die Kinder, die in Seppenrade den Anschluss benötigen, wären reduziert.

- Der Schulstandort Lüdinghausen ist attraktiv -
die Schüler*innen-Beförderung auf hohem Niveau.
- Wirtschaftliche und angebotsstrukturelle Optimierungen gehen nahezu „zwangsweise“ einher mit Niveau-Senkungen.
- **Planfall 1: Adaption des „Olfener Modells“**
 - Kein Olfener Modell, sondern **SchuliMM Lüdinghausen**
 - Wegfall der Linie 643 (**Planfall 1a**) wäre wirtschaftlicher
- **Planfall 2: Fahrzeug(kosten)reduzierung durch gestaffelte Schulzeiten**
 - Zu gegebener Zeit sollte eine Detailuntersuchung durchgeführt werden.
- **Planfall 3: Synchronisation beweglicher Ferientage**
- **Planfall 4: Synchronisation der Nachmittags-Unterrichtstage**
 - Beides gegenstandslos, weil in Lüdinghausen bereits bewährte Praxis
- **Planfall 5: Modifizierung der Anschlusssituation in Seppenrade**
 - Kommunikation zw. den Bussen erforderlich
- **Planfall 6: Synchronisation mit Fahrplänen von Anschlusslinien
in den Nachbarkommunen**
 - Regionale Schulzeitplanung erforderlich

- **Planfall 7: Anschluss- und Erschließungsverbesserung in Olfen**
 - Zumeist gegenstandslos
- **Planfall 8: Busbedienung (nur noch) auf den Hauptachsen -**
 - - ca. 18.000 € - 20.000 € **Zu-/ Abbringer zu Fuß / mit dem Fahrrad**
- **Ergänzungen**
 - Asynchrone Schul- und Fahrzeiten sind selten zu verzeichnen.
 - Es ist Sache der Verkehrsunternehmen, ihr Fahrpersonal zu pünktlichen Abfahrtszeiten anzuhalten.
 - Zur besseren Verbindung zwischen Bf und Innenstadt wird die Errichtung einer multimodalen MobilStation empfohlen.
- Die **Potenziale einer abgebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Schülerbeförderung** lassen sich am effizientesten mittels **regionaler Schulentwicklungsplanung /-zeitstaffelung und regionaler Nahverkehrsplanung** ausschöpfen.
- Auch punktuelle Änderungen der Schulstrukturen (Standorte und Zeiten) sollten stets erst **nach vorheriger Abstimmung** mit den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Der „Wert“ eines attraktiven Schulstandortes kommt u.a. auch in der Qualität der Schüler*innen-Beförderung zum Ausdruck.