

Veröffentlicht Nahverkehrspraxis Ausgabe 9/2005

Busschule und Busbegleiter Nutzen-Kosten-Untersuchung am Beispiel der Rheinbahn

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

*Bergische Universität Wuppertal, Fachbereich D, Abt. Bauingenieurwesen, Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Pauluskirchstraße 7, 42285 Wuppertal, Fon +49(0)202.439 4087, Fax + 49 (0)202.439 – 4088, Email jgerlach@uni-wuppertal.de
www.fachzentrum-verkehr.de*

Jens Leven

*Bergische Universität Wuppertal, Fachbereich D, Abt. Bauingenieurwesen, Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Pauluskirchstraße 7, 42285 Wuppertal, Fon +49(0)202.439 4359, Fax + 49 (0)202.439 – 4088, Email leven@uni-wuppertal.de
www.fachzentrum-verkehr.de*

Oft wirken nur bittere Pillen, sagt der Volksmund. In der Verkehrspädagogik trifft dies zum Glück nicht zu. Die flächenhafte Umsetzung von verkehrspädagogisch wirksamen Projekten wie Busschule und Busbegleiter ist, je nach örtlichen Gegebenheiten, sogar betriebswirtschaftlich lukrativ. Sie senken die Vandalismusschäden und die Unfallzahlen im ÖPNV und werden von allen Beteiligten gut angenommen. Sie sind zur Nachahmung empfohlen.

Die Rheinische Bahngesellschaft AG aus Düsseldorf (Rheinbahn) führt die Busschule bereits seit 2001 mit allen Meerbuscher Schülern der 5. Klassen durch. Dabei steht die gemeinsame Erarbeitung von Gefahren auf dem Schulweg und die sichere Nutzung des ÖPNV im Zentrum der eintägigen Veranstaltung. Das Projekt Busbegleiter wird seit 2002 umgesetzt und richtet sich an Schüler der 8. Klassen. Die Ausbildung der Jugendlichen zu Busbegleitern durch Mitarbeiter der Rheinbahn und der Kreispolizei Neuss dauert zwei Tage. Insgesamt leistet die Rheinbahn mit ihren Aktivitäten in Meerbusch einen Beitrag zur Mobilitätserziehung von jungen Menschen im Sekundarbereich I.

Ein Ziel der vom Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (MVEL, NRW) finanziell geförderten Forschungsarbeit war, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (N-K-V) der Projekte im Untersuchungsraum Meerbusch zu berechnen. Wesentliche Untersuchungsbereiche waren dabei:

- die Entwicklung der Unfälle von Kindern und Jugendlichen im ÖPNV,
- die Entwicklung von Vandalismusschäden,
- Public Relation und die
- Neukundengewinnung.

Unfallzahlen

Grundlage der Unfallanalyse bildeten die Unfalldaten der Polizei, des Rheinischen Gemeindeunfallversicherungsverbandes (RGUVV) und der Rheinbahn der Jahre 2001 - 2004. Rund 2/3 des Schüler-Unfallgeschehens in Meerbusch wurden beim RGUVV erfasst. In den Statistiken der Polizei sind die ÖPNV-Unfälle von Kindern und Jugendlichen nicht annähernd vollständig erfasst.

Aufgrund des Mobilitätsverhaltens der Kinder und Jugendlichen wurde die Unfallanalyse auf die Altergruppe der 10 bis 18-Jährigen beschränkt. Die Unfälle von Kindern und Jugendlichen als ÖPNV-Insasse wiesen in Meerbusch in den vergangenen vier Jahren einen beachtenswerten Anteil am Gesamtunfallgeschehen auf (18,8 Prozent).

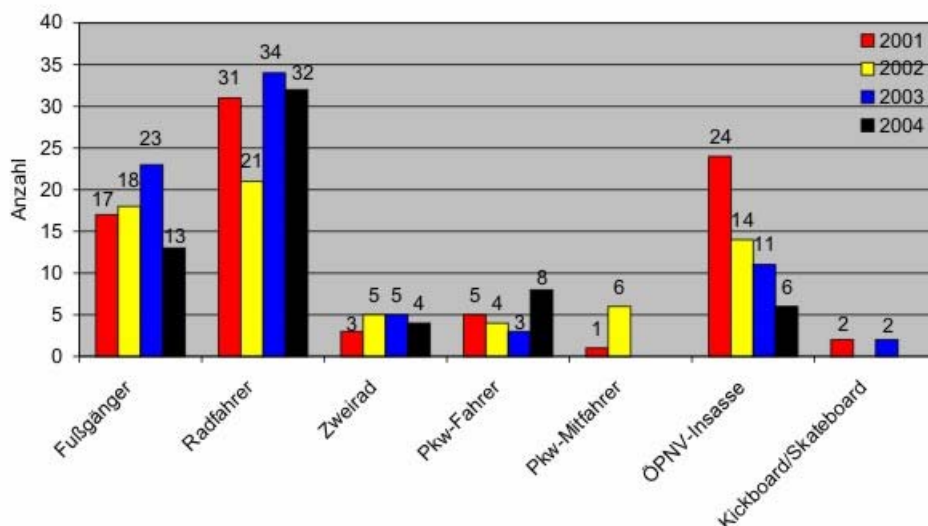


Abbildung 1: Unfälle nach Verkehrsbeteiligung 10 – 18 Jahre

Die Abbildung 1 zeigt, dass die Unfälle im ÖPNV von 24 im Jahr 2001 auf 6 im Jahr 2004 zurückgegangen sind (minus 75 Prozent). Zu den Hauptunfallursachen zählen insbesondere Zankereien, Streit, Neckereien und geschlagen werden. Gerade bei diesen Problemen setzen die Buschule und die Busbegleiter präventiv an.

Eine These ist, dass durch die verkehrspädagogischen Projekte mindestens zehn Unfällen von Kindern und Jugendlichen im ÖPNV pro Jahr vermieden werden. Ob sich der deutliche Trend der Unfallzahlen im ÖPNV fortsetzt oder in den Folgejahren stabilisiert, muss weiterhin beobachtet werden.

Vandalismusschäden

Ein klassischer Vorher-Nachher-Vergleich war bei der Entwicklung der Vandalismusschäden nicht durchzuführen, da die Projekte bereits seit einigen Jahren umgesetzt wurden. Belastbare Zahlen zu Vandalismusschäden wurden bei der Rheinbahn nicht erfasst. Aus diesem Grunde erfolgte - mit einem effizienten Erhebungsverfahren - eine detaillierte Erfassung der Schäden in Meerbusch für das Jahr 2004, die eine linien- und haltestellengenaue Auswertung nach Schadenart, Personal- und Sachkosten ermöglichte. Neben den Gesamtschäden konnten eindeutige Schwerpunkte örtlich und zeitlich differenziert ermittelt werden.

Mittels einem Vergleich der Schäden auf Meerbuscher Linien mit Vergleichslinien und bisherigen Erfahrungen, die bei der Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) und den Berliner Verkehrsbetrieben AöR (BVG) gemacht wurden, erfolgte eine Abschätzung der Wirkungen der Projekte im Bereich der Vandalismusschäden in Meerbusch. Bei der BOGESTRA wird von einem Rückgang

der Vandalismusschäden von rund 40 Prozent berichtet, auf einzelnen Bussen der BVG konnten durch den Einsatz der Busbegleiter die Vandalismusschäden um 90 Prozent gesenkt werden. In Meerbusch wurde im Bereich der Vandalismusschäden rund 20.000 € eingespart. Bei der gesonderten Erfassung der Scratching-Schäden an den Bussen konnte anhand von Vergleichslinien ein Rückgang der Schäden von rund 150.000 € abgeschätzt werden. Diese wurden nicht in das N-K-V eingerechnet, da die Schäden nicht ausgebessert werden. Eine rechnerische Berücksichtigung hätte das N-K-V deutlich erhöht.

Public Relation

Zur Beurteilung der PR-Wirkung der verkehrspädagogischen Projekte wurde der Pressespiegel der Rheinbahn des Jahres 2004 ausgewertet. 13 positiv berichtende Artikel wurden in der örtlichen Presse veröffentlicht. Bei einer verteilten Auflage von rund 470.000 Exemplaren wurde eine breite Öffentlichkeit über die verkehrspädagogischen Aktivitäten der Rheinbahn informiert. Rund 60 Prozent aller Eltern in Meerbusch ist die Busschule bekannt. Beim Projekt Busbegleiter liegt der Bekanntheitsgrad bei 70 Prozent. Bei den Eltern jüngerer Schüler liegen die Bekanntheitswerte der Projekte infolge direkter Betroffenheit der Kinder deutlich höher.

Zur Abschätzung einer Nutzenstiftung der verkehrspädagogischen Projekte im Bereich PR wurden die Artikel anzeigenäquivalent betrachtet. Redaktionelle Beiträge weisen zudem i. d. R. eine höhere Glaubwürdigkeit für die Leser auf. Vergleichbare Werbeanzeigen hätten Gesamtkosten in Höhe von rund 15.300 € verursacht.

Neukundengewinnung

Im Bereich der Gewinnung von Neukunden durch die verkehrspädagogischen Projekte wurden die Erwartungen nicht erfüllt. Es waren kaum Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen, die Kundenbindung, die Kundenzufriedenheit oder das Image der Rheinbahn zu messen.

Aus der Analyse der Verkaufszahlen des SchokoTicket der vergangenen Jahre, dem Mobilitätsverhalten der Kinder in der Freizeit und aus den Empfehlungen der Eltern zur Verkehrsmittelwahl ihrer Kinder, konnte dennoch auf ein geringes Potenzial von Neukunden ermittelt werden, die sich aufgrund der Projekte für ein SchokoTicket entschieden hatten. Das Potenzial liegt bei etwa einem Prozent der jährlichen Neukunden. Bei rund 600 Neukunden jährlich ist der Nutzen der Projekte im Bereich der Neukundengewinnung jedoch gering.

Nutzen-Kosten

Insgesamt konnte aus den vier Wirkungsebenen ein monetarisierbarer Gesamtnutzen von rd. 75.000 € ermittelt werden. Diesem Nutzen standen Kosten für die Durchführung der Projekte in Höhe von insgesamt rund 56.500 € im Jahr 2004 gegenüber (Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,32).

Neben den Wirkungsebenen, die zu monetarisieren waren, wurden mittels Befragungen der Schüler, Busbegleiter, Eltern, Lehrer und des Fahrpersonals weitere Wirkungen der Projekte z. B. auf die Kundenzufriedenheit, das Image oder die Zivilcourage untersucht. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die

Meinungen der Befragten zu den verkehrspädagogischen Projekten der Rheinbahn. Insbesondere die jungen Schüler und deren Eltern sind von den Projekten sehr überzeugt.

| Zielgruppe: | Busschule | Busbegleiter |
|---|---------------|--------------|
| Alle Schüler <small>n= 634</small> | 58 % | 41 % |
| 5.-Klässler <small>n= 97</small> | 88 % | 72 % |
| Alle Eltern <small>n= 480</small> | 72 % | 85 % |
| Eltern 5.-Klässler <small>n= 68</small> | 85 % | 89 % |
| Fahrpersonal <small>n= 12</small> | nicht erfasst | 84 % |

Abbildung 2: Beurteilung der Projekte mit „sehr gut“ oder „gut“ in Prozent

Ausblick

Es gibt wohl wenige Maßnahmen für Verkehrsunternehmen, die gleichzeitig zur Unfallprävention im ÖPNV und zur Vandalismusprävention beitragen und darüber hinaus gleichzeitig Marketingerfolge erzielen. Isoliert betrachtet weist insbesondere das Projekt Busbegleiter ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis für Verkehrsunternehmen auf. Erfahrungen zeigen, dass die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der verkehrspädagogischen Projekte mit zahlreichen Problemen und Vorbehalten rechnen können. Fünf wesentliche Empfehlungen zur erfolgreichen Umsetzung eigener Projekte sind:

- Ermitteln und quantifizieren Sie ihre Schwerpunkte von Vandalismusschäden (Linien und Haltestellen), Unfällen im ÖPNV und Beschwerden insbesondere im Schülerverkehr.
- Erfinden Sie das Rad nicht neu. Informieren Sie sich frühzeitig bei erfahrenen Projektumsetzern, um schwere Fehler im Umgang mit den internen und externen Projektbeteiligten zu vermeiden.
- Regen Sie an, Busschulen und Busbegleiter zunächst in besonders konflikt- und kostenträchtigen Bedienungsbereichen umzusetzen, damit sich die Projekte für Ihr Unternehmen auch mit Sicherheit finanziell lohnen.
- Eine enge und vertrauensvolle Kooperation mit der Polizei, der Kommune und den Schulen ist unverzichtbar.
- Führen Sie unbedingt eine Erfolgskontrolle durch. Ohne finanziellen Erfolg kommen die Aktivitäten sehr schnell wieder auf die „Streichliste“.

Die Fachtagung zum Thema „Fahrzeugbegleiter – Entwicklungen und Erfahrungen“ der ÖPNV-Akademie in Nürnberg, die vrsI. am 7. und 8. November 2005 angeboten wird, wird eine gute Möglichkeit sein, auf bisherige Erfahrungen der Projektumsetzer zurückzugreifen.

Der vollständige Forschungsbericht kann per E-Mail angefordert werden:
leven@uni-wuppertal.de

Zahlen-Überblick Meerbusch:

Kreisangehörige Stadt
Rhein-Kreis Neuss
56.000 Einwohner
3.700 Schüler Sek. I,II

Linienfahrten ÖPNV:
26.000 pro Werktag
4.500 Schülerfahrten

Kooperation:
Rheinbahn,
Stadt Meerbusch,
Kreispolizei Neuss

Projektumfang:
20 Busschulen mit 5. Klassen
Kosten: 35.500 €
30 neue Busbegleiter pro Jahr
Kosten: 21.000 €

Nutzen-Kosten-Faktor:
1.32

Forschungsgeber: MVEL NRW
Projektträger: VRR GmbH