

Landkreis Friesland

Der Landrat

VORLAGEN Nr. 571/2009

Jever, den 17.09.09

Sitzung/Gremium	am:	
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, Kreisentwicklung und Finanzen	23.09.2009	öffentlich
Kreisausschuss	30.09.2009	nichtöffentlich

Bezeichnung des Beratungsgegenstandes:

"Bericht über die Kostenentwicklung der Schülerbeförderung"

Beschlussvorschlag:

Der Bericht zur Kostenentwicklung in der Schülerbeförderung wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, weitere Einsparungspotentiale durch Zusammenfassung von Linien- und Freistellungsverkehr im Sinne von Abschnitt 3 der Begründung zu erschließen.

Finanzielle Auswirkungen: Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>						
Gesamtkosten der Maßnahmen (ohne Folgekosten)	Direkte jährliche Folgekosten	Finanzierung: Eigenanteil objektbezogene Einnahmen		Sonstige einmalige oder jährliche laufende Haushaltsauswirkungen		
€	€	€	€	€		
Erfolgte Veranschlagung: <input type="checkbox"/> Ja, mit € <input type="checkbox"/> Nein						
im <input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt Produkt- bzw. Investitionsobjekt:						
gez. Rolf Neuhaus _____ Sachbearbeiter/in Fachbereichsleiter/in		Sichtvermerke: _____ gez. Sven Ambrosy _____ Abteilungsleiter Kämmerei Landrat				
Beratungsergebnis:						
Einstimmig <input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	Kenntnisnahme <input type="checkbox"/>	Lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/>	Abweichender Beschluss <input type="checkbox"/>

Begründung:

1. Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung und der Beförderungskosten

Der demographische Wandel trifft auch unmittelbar den Bereich der Schülerbeförderung. Schon eine Rückschau auf das Jahr 2002 zeigt, dass die Anzahl der Schüler insgesamt abnehmen wird. Die Langfristigkeit dieses Trends verdeutlichen zudem die Geburtenzahlen. Diese sinken seit Jahren. 1997 waren in Friesland noch 1.129 Geburten zu verzeichnen, in 2002 waren es kreisweit noch 888 Geburten und 2008 wurden noch 704 Kinder geboren. Dadurch sind bereits im Jahr 2014 über 20 % weniger Einschulungen als noch 2008 zu erwarten und damit ist auch spätestens 2019 eine Reduzierung der zu den weiterführenden Schulen zu befördernden Schüler zu erwarten. Die unten stehende Abbildung 1 verdeutlicht dies.

Bei den Fahrtkosten für den Linienverkehr kann deshalb mit einer sinkenden Kostenbelastung gerechnet werden, da nur die jeweiligen Fahrkarten erstattet werden. Dies war einer der Gründe, warum im Zuge Neukonzeptionierung der Schülerbeförderung im Jahr 2004 gezielt die Beförderung mit dem Linienverkehr gestärkt und über Rendezvous-Systeme eine effiziente Flächenerschließung eingerichtet werden konnte.

Anders verhält es sich in den Bereich des Freistellungsverkehrs (Bus) und der Einzelbeförderung. Bei einer sinkenden Schülerzahl ist unter den heutigen Bedingungen in diesem Bereich nicht linear auf sinkende Kosten zu schließen, da die Skaleneffekte tendenziell abnehmen – oder einfach ausgedrückt: Ein Bus im Freistellungsverkehr ist im Zweifelsfall weiterhin erforderlich, aber nicht mehr ausgelastet. Aufgrund der z. T. sehr dispersen Siedlungsstruktur ist in diesen Bereichen zu fragen, wie eine Zunahme der individuellen Beförderungen z. B. in Taxen langfristig eingegrenzt werden kann (vgl. Abbildung 2)

Tabelle 1: Gesamtkosten Schülerbeförderung 2004 - 2008

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	Vergleich 2004-2008
Gesamtkosten n (in EUR)	2.941.954	2.734.155	2.911.511	2.911.914	3.062.579	+120.625,69

Die steigenden Kosten im Bereich der Einzelbeförderung sind im Wesentlichen darauf zurück zu führen, dass sich durch die Einführung von Nachmittagsbetreuung / Ganztagschulen die Schulschluß-Zeiten weiter ausdifferenziert haben und dadurch Zusammenfassungsmöglichkeiten in der Einzelbeförderung wegfallen. Weitere Faktoren sind gestiegene Angebotspreise der Taxi-Unternehmen (Benzinkosten etc.) sowie eine steigende Anzahl an Schülern mit dauerhaft oder kurzzeitig krankheitsbedingten Beförderungsbedarf.

2. Prognose 2009

Unter Berücksichtigung der beförderten Schüler im Schuljahr 2008/2009 werden die Schülerbeförderungskosten im Linienverkehr aufgrund der Tarifierpassung von 3,95 % zum 01.08.2009 um ca. 79.000 € steigen. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass im Schuljahr 2008/2009 4334 Schüler im Linienverkehr und 350 Schüler im Freistellungsverkehr und in der Einzelbeförderung und für

das Schuljahr 2009/2010 bis heute 3951 Schüler im Linienverkehr und 320 Schüler im Freistellungsverkehr und in der Einzelbeförderung im erfasst sind.

Veränderungen aufgrund der IGS

Die 180 Schüler der IGS Friesland teilen sich wie folgt auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden auf:

Schortens	96
Jever	19
Sande	26
Varel	5
Zetel	25
Bockhorn	2
Wangerland	7

Von diesen 180 Schülern werden 112 Schüler im Linien- und im Freistellungsverkehr befördert und hierfür fallen Gesamtkosten von ca. 60.000 EUR pro Jahr an. Die Fahrtkosten für die Schüler aus dem Südkreis, die die neu eingerichtete Linie 265 nutzen, haben daran einen Anteil von ca. 18.000 EUR. Diese Kosten sind ausdrücklich keine Netto-Mehrkosten, da die Schüler der IGS in der Regel ohnehin einen Beförderungsanspruch hätten. Diese ergänzend eingerichtete Linie befördert überdies neben den Schülern der IGS auch Schüler der BBS Jever, die nicht mehr unter die Schülerbeförderungssatzung fallen, sowie Schüler, die ansonsten mit der Nordwestbahn über die Bahnhöfe Sande und Varel nach Jever und Heidmühle gefahren sind. Insgesamt ist den Angaben des Busunternehmers (Fa. Bruns) zufolge der Bus sehr gut ausgelastet. Die Kosten für den weiteren Freistellungsverkehr können noch nicht abgeschätzt werden, da hier nach An- und Abfahrten abgerechnet wird und die Bilanz erst zum Jahresende gezogen werden kann.

Anpassungen der Fahrpläne im Südkreis

Um das eingangs bereits erwähnte Rendezvous-System zu erhalten waren im gesamten Kreisgebiet Anpassungen der Fahrpläne sowohl im Linien als auch Freistellungsverkehr erforderlich.

Im Südkreis ist die Abfahrtszeit der Linie 261 Idagroden-Steinhausen-Bockhorn-Grabstede-Breddehorn und zurück aus Richtung Idagroden um 11 Minuten vorverlegt worden (Idagroden 06:34 Uhr). Aus Richtung Osterforde/Grabstede (Grabstede Meinen 6:42 Uhr, Osterforde, Alte Post 6:54 Uhr) wurde die Abfahrtszeit um 12 Minuten vorverlegt. Dazu kommt die Streichung eines zweiten Busses, der 11 Minuten nach dem Linienbus als Zusatzbus im Freistellungsverkehr gefahren ist. Durch die Streichung des Zusatzbusses sowie der Vorverlegung des Linienbusses entsteht daher in der Summe eine Verschiebung der Abfahrtszeit von 23 Minuten nach vorne. Diese Vor-Verlegung der Abfahrtszeiten war notwendig, da im Südkreis für die Linie 265 die Knoten- und Sammelpunkte in Bockhorn und Zetel eingerichtet wurden. Die Schüler der BBS Jever (12 Schüler), der HS Schortens (10 Schüler) und der IGS Friesland (32 Schüler) werden von Zetel um 7:10 Uhr zu den entsprechenden Schulen befördert. Schüler, die aus Zetel via Bockhorn in Richtung z. B. BBS Varel und LMG Varel fahren, müssen – vergleichbar mit der Grabsteder Abfahrtszeit – bereits um 6.50 Uhr (???) in die Linie 265 in Fahrtrichtung Bockhorn einsteigen. Diese Linie 265 ist wiederum so eingerichtet, dass am Standort der HRS Varel ein weiterer Rendezvouspunkt möglich ist, um auch Beförderungen von und in Richtung Jaderberg zu gewährleisten.

Der gestrichene Zusatzbus (Fahrnummer 184 der Linie 261 ab 7.23 Uhr Osterforde) war ursprünglich eingerichtet worden, um den Beförderungsqualität für Schüler in Richtung Varel zu steigern. Diese Einrichtung erfolgte losgelöst von der Linientaktung. Da der Beförderungsbedarf aus diesem Bereich jedoch insgesamt keinen Einsatz von zwei Bussen mehr wirtschaftlich erscheinen lässt, wurde dieser zurückgenommen und der verbleibende Bedarf in das Linienverkehrsnetz integriert bzw.wo erforderlich für die Sonderschüler eine kostengünstigere Einzelbeförderungen organisiert.

Die Wiedereinrichtung des Zusatzbusses von Osterforde/Grabstede nur zum Lothar-Meyer-Gymnasium würde ca. 50.000,00 € Mehrkosten pro Jahr verursachen und wäre nicht in den Linienfahrplan integrierbar und somit ein gesondertes Angebot für die Schüler des LMG, da eine Anbindung der HRS Varel bei den gegebenen Schulanfangszeiten nicht mehr möglich ist.

Für die Schüler des LMG aus den Bereichen Peters- bzw. Adelheidsgroden wurde eine Taxibeförderung erforderlich, da ansonsten die Höchstfahrzeiten gemäß der Schülerbeförderungssatzung überschritten worden wären. Für die 4 Schüler aus diesem Bereich müssen Kosten in Höhe von 38,40 EUR schultäglich erstattet werden.

Anpassungen im Nordkreis

Um den Schülern aus Schortens weiterhin den Besuch einer Real- oder Hauptschule zu ermöglichen, wurde ein Freistellungsverkehr vom Bahnhof Heidmühle zum Schulzentrum Sande wurde eingerichtet. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 44.000,00 €. Ferner wurde nachträgliche eine Taxibeförderung für ca. 6.600 € im Wangerland zur Grundschule Tettens eingerichtet, um die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten zu entzerren. Überdies erfolgt eine Taxibeförderung der 7 wangerländer Schüler der IGS zum Jever ZOB, von wo aus ein Weitertransport mit dem Linienbus zur zur IGS Friesland erfolgt.

3. Zukünftige Entwicklungs- und Steuerungsmöglichkeiten

Kurzfristig und mittelfristig können die Fahrpläne und damit auch die Kosten nur dann weiter optimiert werden, wenn in einem Dialog zwischen den Verkehrsunternehmen, den Schulen und dem Landkreis eine abgestimmte Änderung der Schulanfangszeiten erfolgt und an Fahrrouten bzw. Fahrbeziehungen angepasst werden. Hierdurch sind voraussichtlich noch weitere Zusammenfassungspotenziale zu erschließen sowie die Zahl der Fahrten im Freistellungsverkehr zu reduzieren. Vergleichbares gilt für die Schulschluss-Zeiten. Eine einheitliche – vergleichbar den Anfangszeiten – angepasste Schulschlusszeit würde auch in diesem Bereich, der insbesondere in den Einzelfahrten intensiv und kostenträchtig ist, weitere Einsparpotenzial ermöglichen. Eine solche Zusammenfassung ist nicht nur aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wünschenswert, sondern bietet zugleich die Gelegenheit, die nachmittäglichen Linienverkehre zu verbessern und so insgesamt die Erschließungsqualität des ÖPNV zu stärken. Langfristig wäre zudem zu überlegen, welche Aufgaben und Qualitätsanforderungen der ÖPNV zukünftig erfüllen soll und wie gerade auch Schülern eine ÖPNV-Nutzung über den reinen Schulweg hinaus kostengünstig ermöglicht werden kann, um sie auch langfristig als ÖPNV-Kunden zu gewinnen. Neben den Schülerzahlen wird auch die der Ausgestaltung der Angebotsqualität sich auf den zukünftigen Finanzbedarf auswirken.

Abbildung 1:

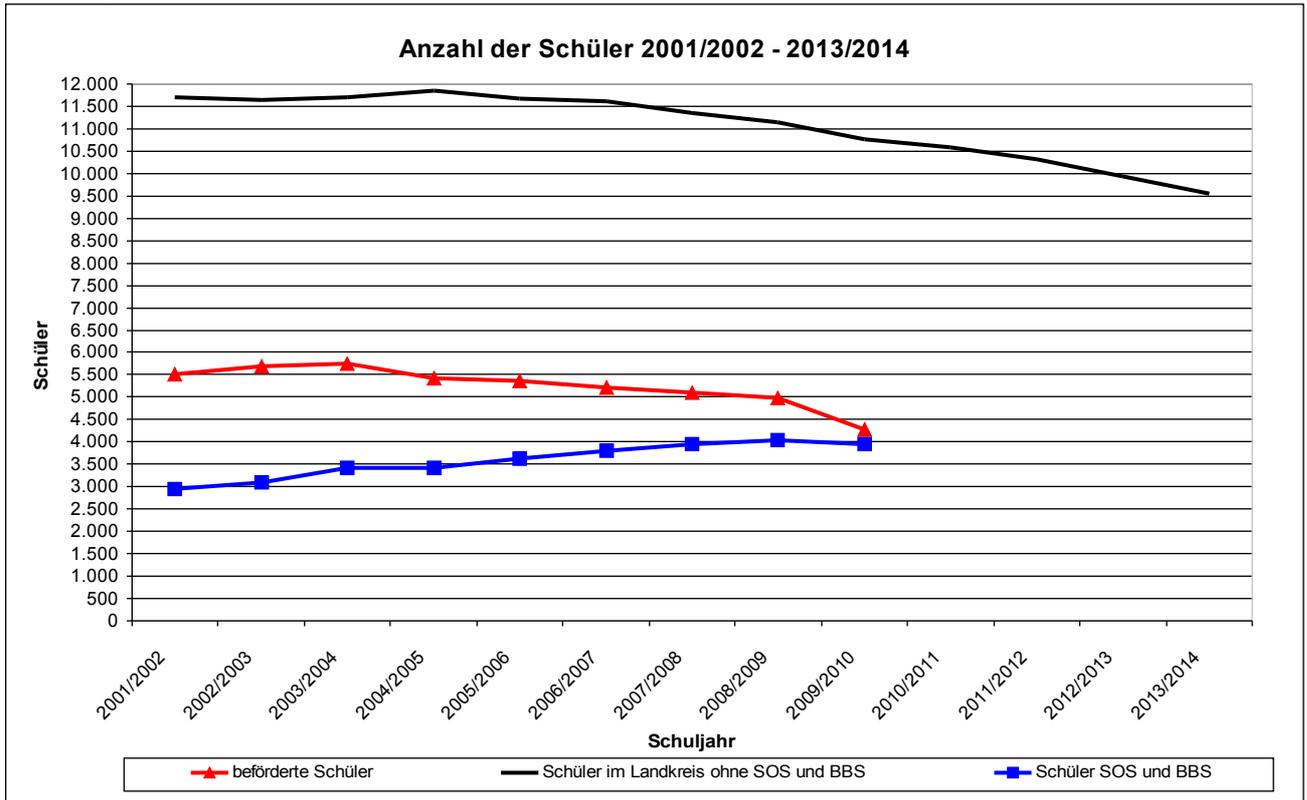


Abbildung 2:

