



Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung	28.09.2021	2021/281

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	08.11.2021
Kreistag	öffentlich	06.12.2021

Tagesordnungspunkt 7

Vorberatung Haushalt 2022;

Teilhaushalt 2.2 Schülerbeförderung und Teilhaushalt 5.5 Nahverkehr

Beschlussvorschlag

Dem Entwurf des Teilhaushalts 2.2 und 5.5 für den Bereich Nahverkehr und Schülerbeförderung (Haushalt 2022) wird zugestimmt.

Historie und Sachverhalt

Der Aufgabenbereich Nahverkehr und Schülerbeförderung wird in zwei Teilhaushalten abgebildet. Im Haushalt 2020 waren beide noch im THH 4 zusammengefasst. Bei einem Zahlenvergleich der Vorjahre muss dies beachtet werden.

THH 2.2 Schulträgeraufgaben, Kultur und Geschichte

214001 Schülerbeförderung

Seit Betriebsbeginn des Regionalbusses gibt es sachliche Verschiebungen. Alle Aufwendungen und Erträge, die die Schülerbeförderung selbst oder auch nur anteilig betreffen, werden hier veranschlagt. In der Entwicklung muss daher auch der THH 5 gedanklich mitbetrachtet werden.

Ordentliches Ergebnis	2020	2021	2022
Schülerbeförderung	-639.415	-919.133	-986.168

Das ordentliche Ergebnis verschlechtert sich um rund 67.000 EUR gegenüber dem Vorjahresansatz. Die ordentlichen Aufwendungen erhöhen sich dabei um 57.000 EUR, während sich die Erträge um 10.000 EUR verschlechtern. Ordentlichen Aufwendungen von 5,56 Mio. EUR stehen Erträge von 4,57 Mio. EUR gegenüber. Das Defizit im ordentlichen Ergebnis beträgt damit 986.000 EUR.

Die exakten Zahlen der zu befördernden Schüler sind schwer abschätzbar, weil der Unterricht 2022 noch nicht begonnen hat. Das Schuljahr 2021/22 hat im September mit einem Hygienekonzept als Präsenzunterricht begonnen. Es wird in der Planung davon ausgegangen, dass dies so beibehalten wird.

Nach dem Finanzausgleichsgesetz sind die Landkreise verpflichtet, die Kosten für die Schülerbeförderung zu erstatten. Im Sinne einer wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung ist ein enges Abstimmen der beteiligten Partner Schulen, Schulträger und Verkehrsunternehmen sinnvoll. Der Hauptanteil der Schülerbeförderung wird also über den regulären Linienverkehr erfolgen. Private Erstattungen und freigestellte Schülerverkehre sind daher eher die Ausnahme. Sonderbeförderungen für Schüler an ein Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum spielen dagegen eine entscheidende Rolle und müssen bedarfsgerecht geplant werden.

Im langjährigen Durchschnitt muss der Landkreis zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Schülerbeförderung jährlich noch immer knapp 900.000 TEUR aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen.

THH 5.5 – Verkehrsbetriebe / ÖPNV

5470 Verkehrsbetriebe / ÖPNV

Am 1. Januar 2020 wurde der Regionalbusverkehr unter der Regie des Landkreises aufgenommen. Der Betriebsbeginn war bei einem Verkehrsunternehmen nicht wie erwartet angelaufen, es gab Nachbesserungsbedarf. Mittlerweile hat sich der Betrieb eingespielt und wird ordentlich durchgeführt. Die Coronapandemie hat dem ÖPNV erhebliche Schwierigkeiten bereitet, weil seit März 2020 die Nutzung durch Fahrgäste erheblich eingebrochen ist. Der Betrieb ist noch immer etwas eingeschränkt und wird sich auch 2022 noch nicht ganz erholt haben. Ein langsamer Übergang zu einem Normalbetrieb im ÖPNV ist aber spürbar. Die erheblichen Einnahmeeinbußen 2020 und 2021 wurden über einen Rettungsschirm von Bundes- und Landesmitteln aufgefangen. Für 2022 wird es keinen Rettungsschirm mehr geben.

Seit 2008 wird der Eigenbetrieb „Landkreis Konstanz, EVU seehäse“ mit eigener Rechnung geführt.

Durch die „Ausgliederung“ aus dem Haushalt ist nur noch der abzudeckende Fehlbetrag darzustellen. Die Haushaltsansätze für den Eigenbetrieb werden in einem eigenen Wirtschaftsplan dargestellt. Die folgenden Erläuterungen beziehen sich also nicht auf den Eigenbetrieb EVU seehäse.

Ordentliches Ergebnis	2020	2021	2022
ÖPNV	-7.535.855	-8.158.254	-7.620.130

Gegenüber der Vorjahresplanung werden rund 538.000 EUR weniger Mittel gebraucht. Im Vergleich mit dem Rechnungsergebnis 2020 werden rund 84.000 EUR mehr benötigt. Die verbesserte wirtschaftliche Situation ist auf höhere Erträge durch das neue ÖPNV-Gesetz zurückzuführen. Die fehlenden Einnahmen aus Fahrscheinentgelten wurden durch den Rettungsschirm ersetzt und zeigen keine Auswirkungen auf das Ergebnis. Ein erneuter Rettungsschirm 2022 ist nicht zu erwarten. Die Aufwendungen werden größtenteils durch die Preisentwicklung bei den Verkehrsverträgen bestimmt.

In den Produkten des THH 5 werden hauptsächlich die Finanzabläufe für den Regionalbusverkehr veranschlagt. Als bedeutende Aufwendung stehen hier die Verpflichtungen aus den Verkehrsverträgen mit den Regionalbusbetrieben Behringer, Klink, Fecht und Schmidbauer. Die Aufwendungen wurden mit den bisherigen Erfahrungen, Preissteigerungen und den möglichen Risiken beplant. Der Zuschuss an den Verbund, Geschäftsstellenkosten Verbund, der Defizitausgleich des seehäses, Personalkosten und Abschreibungen fallen ebenfalls hier an. Die Aufwendungen für die freiwillige finanzielle Beteiligung an den Schienenverkehr werden auch hier veranschlagt. Das Land hat den Verkehrsvertrag für den seehas mit der SBB bis 2027 verlängert, an dem sich der Landkreis auch weiter finanziell beteiligt. Des Weiteren beteiligt sich der Landkreis an der Verkehrsleistung zwischen Singen und Schaffhausen und nicht zuletzt mit Finanzmitteln an der Anbindung Konstanz – St. Gallen. In der Summe werden dafür 21,5 Mio. EUR benötigt.

Erträge stehen in Form von Fahrgeldeinnahmen, Landeszuschüssen und sonstigen Entgelten dagegen. Vor allem die Zuschüsse aus § 15 ÖPNVG haben sich deutlich verbessert.

Insgesamt verbessert sich das ordentliche Ergebnis um rund 538.000 EUR gegenüber dem Vorjahresansatz. Die ordentlichen Aufwendungen erhöhen sich dabei um rund 1,8 Mio. EUR während sich die Erträge sogar um rund 2,4 Mio EUR erhöhen. Ordentlichen Aufwendungen von 21,5 Mio. EUR stehen Erträge von 13,9 Mio. EUR gegenüber. Das Defizit im ordentlichen Ergebnis beträgt damit 7,6 Mio. EUR.

Investitionen im ÖPNV

Der Landkreis plant 2022 insgesamt Investitionen von 2,7 Mio. EUR.

Für die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn hat der Kreistag beschlossen, grundsätzlich eine Finanzierung der Planungskosten für die LP 1+2 bereitzustellen. Nach den ersten Planungen der DB Netz hat sich gezeigt, dass weitere Infrastrukturausbauten nötig sind. Die Baukosten werden sich nach ersten Planungen erheblich auf bis zu 350 Mio. EUR erhöhen. Das führt auch zu höheren Planungskosten, denen der Kreistag zugestimmt hat. Aktuell geht man von Planungskosten in Höhe von 10,5 Mio. EUR aus. Hiervon muss der Landkreis für die LP 1+2 rund 4,2 Mio. EUR tragen. Das Land hat eine Förderung auch für die zusätzlichen Planungskosten zugesagt.

Für 2022 werden weitere 2,7 Mio. EUR angesetzt. Nach wie vor ist offen, ob es eine GVFG Förderung geben wird. Davon sind weitere Planungen und Baumaßnahmen abhängig. Für Planungen der LP 1+2 rechnen wir mit einem Landeszuschuss von 680.000 EUR.

Neben einer modernen Technik im Busbetrieb (ITCS / Leitsystem) ist die Fahrgastinformation besonders wichtig. Auch hier sollen weitgehend elektronische Medien eingesetzt werden. Vorgesehen ist an wichtigen Standorten Dynamische Fahrgast Information zu installieren, die dem Fahrgast eine elektronische Echtzeitinformation bietet. Diese Informationen sollen auch als App in mobilen Geräten verfügbar sein. Die Umsetzung soll 2021 erfolgen. Für die weitere Zukunft werden Echtzeitdatenübertragungen und automatisierte Fahrgastzählsysteme (AFZS) erforderlich. Diese Verpflichtung hat der Aufgabenträger nach dem ÖPNVG. In der mittelfristigen Finanzplanung sind für 2023 daher 150.000 EUR Beschaffungsmittel vorgesehen. Wegen des Konnexitätsprinzips sind Zuschüsse in derselben Höhe eingeplant.

Lfd. Nr.	Jahr	Maßnahme	Gesamt-Kosten
1	2022	ÖPNV Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn (Planung)	2.700.000

Anlagen

Der „Haushaltsplan 2022 -Entwurf-“ ist online abrufbar auf der Startseite des elektronischen Ratsinfo-Systems: www.LRAKN.de/kreistag -> [Bürgerinformationssystem](#).

Das Budget für den THH 2 kann den Seiten 214 bis 215 (Text 180 – 181) und für den THH 5 den Seiten 489 bis 492 (Text 424 bis 425) entnommen werden.“

Art der Aufgabe

- Staatliche Aufgabe Selbstverwaltungsaufgabe ↓
- Pflichtaufgabe
- Freiwillige Aufgabe

Auswirkungen auf beschlossene Ziele und Kennzahlen

- keine Auswirkungen Auswirkungen ↓ auf Ziel/Kennzahl
- Nr.: ... Bezeichnung: ...
- ...

Finanzielle Auswirkungen

Aufwendungen bzw. Auszahlungen	Betrag siehe Planzahlen	HH-Jahr/e
<input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> mehrjährig	_____ EUR	_____

Zuschüsse oder (Gegen-)Finanzierung	Betrag	HH-Jahr/e
<input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> mehrjährig	_____ EUR	_____

Nettoauswirkungen	_____ EUR	_____
-------------------	-----------	-------

Mittel sind im Haushalt/Entwurf (HHJahr/e ____) veranschlagt