

Protokoll

27. öffentliche Sitzung des Ausschusses Regionale Entwicklung, Wirtschaft und ÖPNV vom 05.07.2021, 29456 Hitzacker (Elbe), Verdo, Dr.-Helmut-Meyer-Weg 1

- zu den Tagesordnungspunkten 1-3 findet eine gemeinsame Sitzung mit dem Kreisschulausschuss statt -

Tagesordnung:

Vorlage-Nr.

Öffentlicher Teil

- . Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Optimierung des ÖPNV durch Unterrichtszeitenstaffelung und Anpassung der Schülerbeförderungssatzung 2021/888
- 3. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Anwesend:

KTA Schöning, Markus - Vorsitzender
KTA Klepper, Hermann-Dieter - stellv. Vorsitzender
KTA Henke, Olaf
KTA Hennings, Matthias
KTA Hildebrandt, Holger
KTA Hillmer, Birgitta Vertretung für KTA Tzscheutschler
KTA Pape, Hartmut
KTA Schulz, Heinz
KTA Socha, Frank Vertretung für KTA Dorendorf
KTA Sperling, Udo Vertretung für KTA Wiegrefe
KTA Hensel, Thorsten
Flügge, Eva-Maria - beratendes Mitglied
Stark, Oliver - beratendes Mitglied
Kreisbaudirektorin Stellmann, Maria
Schwarz, Jürgen - Fachdienstleiter Planung und Kreisentwicklung
Harlfinger-Düpow, Mareike – FD Planung und Kreisentwicklung
Schrodt, Manfred Gebäudemanagement Uelzen/Lüchow-Dannenberg
Schulz, Chiara - Auszubildende
Hagemann, Felix - Auszubildender

Es fehlen:

KTA Dorendorf, Uwe entschuldigt
KTA Tzscheutschler, Joachim entschuldigt
KTA Wiegrefe, Wolfgang entschuldigt
Rosen, Brigitte - beratendes Mitglied entschuldigt

Beginn: 15:00 Uhr **Ende:** 16:15 Uhr

Öffentlicher Teil

- . **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung**

Der **Ausschussvorsitzende des Kreisschulausschusses (KSA) KTA Hanke** übernimmt die Leitung der gemeinsamen öffentlichen Sitzung des Kreisschulausschusses und des Fachausschusses Regionale Entwicklung, Wirtschaft und ÖPNV.

Der **Ausschussvorsitzende (KSA) KTA Hanke** eröffnet den öffentlichen Teil der Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er weist auf die Einhaltung der Hygienevorgaben (Maske, Abstand etc.) hin.

Der **Ausschussvorsitzende (KSA) KTA Herr Hanke** stellt die ordnungsgemäße Ladung, die

1. Einwohnerfragestunde

KTA Hanke eröffnet die Einwohnerfragestunde.

1. Herr Bernd Rübsam-Wassong (VCD Kreisverband Lüchow-Dannenberg) aus Hitzacker:

Die VNO habe die Vorschläge des VCD geprüft und sehe einen erheblichen Mehrbedarf an Bussen, wenn es zu einer Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich der Schülerbeförderung nach den Ideen des VCD komme. Zu diesem Ergebnis sei die VNO allerdings nur gekommen, weil der Prüfauftrag lediglich in der isolierten Betrachtung eines einzelnen Schulstandortes (Hitzacker) bestanden habe. Das zu Grunde liegende Prinzip anzuwenden, zunächst die Grundschulen anzufahren und im Anschluss die Schulen zu bedienen, die einen kreisweiten Einzugsbereich haben, sei nicht berücksichtigt worden. Man habe im Landkreis 15 Grundschulstandorte. Bei 11 dieser Grundschulstandorte sei keine Schule dabei, die auch einen kreisweiten Einzugsbereich habe, nur bei lediglich 4 Standorten sei dies der Fall. Wenn die 11 Grundschulstandorte bedient worden seien, seien die dafür benötigten Busse im Anschluss frei und stünden für die Beförderung der Schüler zu den Schulen in Hitzacker, Dannenberg, Clenze und Lüchow zur Verfügung. Dieser entscheidende Faktor in dem Konzept sei bei der VNO-Untersuchung nicht berücksichtigt worden. Hitzacker gehöre zu den 4 Schulstandorten, in denen beides vertreten sei, eine Grundschule und Realschule als Schulen mit lokalem Einzugsbereich und die Freie Schule mit einem kreisweiten Einzugsbereich. Hier erhöhe sich selbstverständlich der Bedarf an Bussen für den Standort Hitzacker. Die Frage sei aber, erhöhe dies auch den Bedarf an Bussen für den Gesamtbereich der Schülerbeförderung. Dies sei eben nicht der Fall. Für die Freie Schule gelte, dass die Busse, die die Grundschule Neu Darchau bedient haben, frei seien und im Anschluss SchülerInnen aus dem Bereich der Landesstraße und der Elbuferstraße nach Hitzacker bringen könnten. Die Busse, die die Grundschule Zernien bedient haben, würden frei werden und ein Bus könne den Bereich der Gemeinde Göhrde usw. abarbeiten. Die VNO bedenke dies alles nicht, sondern würde nur den selbstverständlich entstehenden Mehrbedarf für den Schulstandort Hitzacker feststellen.

Daraus resultiere die Frage, ob die Untersuchung der VNO als wirklich seriös betrachtet werden könne oder nicht noch einmal nachgefragt werden sollte.

Herr Schwarz führt dazu aus, dass die Kreisverwaltung vom Kreistag aufgrund des Nahverkehrsplanes den Auftrag erhalten habe, 2 Jahre nach dem Inkraftsetzen des neuen Fahrplankonzeptes im August 2018 zu überprüfen, welche Verbesserungsmöglichkeiten und Nachsteuerungsnotwendigkeiten es gebe. In diesem Zuge solle dies im Rahmen einer Arbeitsgruppe erörtert werden. An dieser Arbeitsgruppe habe Herr Rübsam-Wassong als Vertreter des VCD teilgenommen. In seiner Funktion habe er dort die Idee eingebracht, wie man den Schülerverkehr anders organisieren könne. Der Vorschlag basiere auf dem Grundprinzip, dass zunächst alle GrundschülerInnen mit Bussen von ihren Wohnorten an die Grundschulstandorte befördert werden und im Anschluss die SchülerInnen an die weiterführenden Schulen. Dies sei mit dem Gedanken verbunden gewesen, dass dadurch eine effektivere Schülerbeförderung stattfinden könne und insbesondere auch Einsparungen zu erzielen wären. Diese Ideen habe die VNO zunächst exemplarisch im Bereich Gartow geprüft. Hier sei festgestellt worden, dass die Optimierung nach dem vorgenannten Vorschlag eigentlich bereits umgesetzt sei. Weiter sei durch die VNO eine exemplarische Prüfung für den Bereich Hitzacker erfolgt. Es habe sich herausgestellt, dass sich diese Idee nicht realistisch umsetzen lasse, da deutlich mehr Busse als jetzt eingesetzt werden müssten. Dies sei nicht im Interesse des Landkreises und auch nicht der SchülerInnen, da zum Teil längere Fahrzeiten notwendig sein würden. Hauptsächlich würde aber der Einsatz von mehr Bussen in Spitzenzeiten deutlich höhere Kosten bedeuten. Es stünde zudem nur eine begrenzte Anzahl an Bussen und Personal zur Verfügung. Im letzten REWÖ-Fachausschuss sei deutlich gemacht worden, dass dieses Konzept nicht umsetzbar sei.

2. Frau Claudia Jodeit, Hitzacker -OT Pussade:

Frau Jodeit möchte den Sachstand und die weitere Vorgehensweise bezüglich der Bushaltestelle in Pussade erfahren. Derzeit gebe es 7 schulpflichtige Kinder, in den nächsten 4-6 Jahren würden mind. 10 Kinder folgen. Es gebe viele ältere Personen in dem Ort, die gehbehindert und auf die Bushaltestelle angewiesen seien. Man fühle sich mit der Situation allein gelassen.

Herr Schwarz erläutert die bereits bekannten Hintergründe. Die Bushaltestelle in Pussade könne nicht mehr angefahren werden, da die Tragfähigkeit der Brücke auf der Straße nach Harlingen nicht mehr gewährleistet sei. Die LSE habe den Fahrplan ändern müssen, da sie diese Straße nicht mehr mit großen Bussen befahren dürfe. Die Stadt Hitzacker habe bekanntermaßen Aktivitäten unternommen, um z.B. die Beleuchtung zu verbessern. Wann die Sanierung der Brücke erfolgt, könne nicht gesagt werden. Die Zuständigkeit liege hier beim Straßenbaulastträger. Die jetzt zu erreichenden Haltestellen würden in einem

noch zumutbaren Entfernungsbereich liegen.

Herr Schwarz verweist zudem auf den bereits geführten Schriftwechsel.

Die Ausweichstrecke „Im Moor“ soll ebenfalls nicht befahrbar sein. Zu diesem Sachverhalt konnte in der Sitzung keine Auskunft gegeben werden.

Nachtrag der Verwaltung:

Bei einem Vor-Ort-Termin wurde durch die zuständigen Straßenbaulastträger bestätigt, dass auch der Verbindungsweg zwischen Pussade und Tollendorf zu marode ist, um eine sichere Fahrt mit Bussen gewährleisten zu können.

3. Frau Ingrid Neumann, Hitzacker:

Es gehe um den Schulweg in Pussade. Ihre Großnichten/-neffen müssen diesen Schulweg benutzen, d.h. zum Bus nach Harlingen. Es gehe nicht um die Beleuchtung, sondern in Pussade selbst seien ca. 90-Grad-Kurven vorhanden. Diese seien von Bäumen (dicker Baumbestand) und einer hoher Mauer umgeben. Weder Autofahrer, Kinder noch Radfahrer würden sich gegenseitig sehen können, wenn sie diese Straße benutzen. Es gebe keinen Bürgersteig, nur einen ganz schmalen Seitenraum. Und wenn man außerhalb des Ortes komme, sei dieser mit Brennesseln, etwa so hoch wie die Kinder, bewachsen. Die Frage sei, wohin die Kinder ausweichen sollen. Sie würden den Gegenverkehr nicht sehen können.

In der Schülerbeförderungssatzung würde stehen, dass die Schulwege sicher sein müssen für die Kinder. Frau Neumann möchte wissen, nach welchen Kriterien die Sicherheit eines Schulweges festgelegt werde - nach Landkarte, nur mal eben gucken oder persönlich abgeurteilt. Die Bushaltestelle in Pussade sei extra vor Jahren eingerichtet worden, weil damals der Weg als nicht sicher für die Schulkinder bewertet worden sei (etwa 30 Jahre her).

Das Anliegen wird mitgenommen und in einem gesonderten Schreiben beantwortet.

4. Herr Kay Dohnke, Hitzacker-Pussade:

Als zentrales Argument für die eingestellte Busverbindung werde bisher angeführt, dass die Brücke für Busse nicht mehr tragfähig sei (Schild „10 Tonnen“). Es sei Tatsache, dass ein Bus zwar 12 Tonnen wiegen würde, aber ein Bus habe einen Radstand von 6 Metern. Die Brücke selbst bzw. das Gewölbe der Brücke habe aber nur 2 Meter. Es sei eine logische Schlussfolgerung, dass der Bus pro Achse ein Gewicht von 6 Tonnen auf die Straße bringe. Die Vorderachse rolle über die Brücke, noch 4 Tonnen unter dem zulässigen Gesamtgewicht und erreiche das andere Ende der Brücke mit der Hinterachse von 6 Tonnen, welches die Brücke belaste. Daraus ergebe sich die Frage, ob die Tragfähigkeit der Brücke konkret für ein Fahrzeug mit einem 6 Meter Radstand, der deutlich länger sei als die Busse selbst, geprüft worden sei. Ein Bus würde immer die zulässige Gesamtbelastung, die erlaubt ist, aufgrund seiner Länge unterschreiten.

Herr Dohnke bittet um eine genaue Prüfung unter Beachtung der Achslast und Länge des Busses (nicht pauschal).

Herr Schwarz führt aus, dass nach seinem Kenntnisstand die LSE keine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der gewichtsbeschränkten Straße bekommen habe. So seien die Vorgaben des Straßenverkehrsrechts einzuhalten. Die weiteren Ausführungen u.a. zur Achslast werden er mitnehmen, prüfen und gesondert beantworten.

Nachtrag der Verwaltung:

Die Straße zwischen Pussade und Harlingen ist mit dem Verkehrszeichen 262 für Fahrzeuge ab 10 t tatsächliche Masse gesperrt. Diese Beschränkung gilt für das Fahrzeug insgesamt und nicht für einzelne Achslasten. Der Anregung von Herrn Dohnke bei der Überfahrt von Bussen über die nicht mehr ausreichend tragfähige Brücke nur die einzelnen Achslasten zu berücksichtigen, kann deshalb nicht gefolgt werden. Nach Auskunft der für die Durchfahrtsbeschränkung zuständigen Samtgemeinde Elbtalaue ist die schon seit einigen Jahren bestehende Beschränkung bewusst fahrzeugbezogen erlassen worden, da das Brückenbauwerk insgesamt, einschließlich der Widerlager, in seiner Tragfähigkeit eingeschränkt ist.

KTA Hanke schließt um 15:25 Uhr die Einwohnerfragestunde.

2. Optimierung des ÖPNV durch Unterrichtszeitenstaffelung und Anpassung der Schülerbeförderungssatzung	2021/888
---	----------

Herr Schwarz führt gem. Sitzungsvorlage und anhand einer kurzen Präsentation in das Thema ein.

Herr Schwarz erläutert das bisherige Vorgehen (Grundlage Kreistagsbeschluss aus 2017, Beauftragung PROZIV-Gutachten, Ergebnisvorstellung des erstellten Konzeptes in den Gremien im Herbst 2020). Mit seinem Beschluss vom 26.10.2020 habe der Kreistag die Verwaltung beauftragt, mit den Schulen die Anpassung der Schulanfangs- und Endzeiten auf der Basis der Empfehlungen gemäß Anlage 2 bis zum Schuljahresbeginn 2022/2023 anzustreben und die notwendigen Beteiligungsverfahren durchzuführen. Der Kreistag sei zeitnah über Ergebnisse zu informieren mit der Vorlage der notwendigen Satzungsergänzung. Die Abstimmungsprozesse mit den Schulen seien im Januar und Februar 2021 geführt worden. Die Schulen seien gebeten worden, bis zum 12.02.2021 eine Stellungnahme abzugeben und nach Möglichkeit auch Handlungsspielräume zu benennen. Die LSE habe die Stellungnahmen unter Berücksichtigung der zeitlichen Spielräume ausgewertet und optimierte Fahrpläne entworfen.

Herr Schwarz führt anhand der Tabelle aus, dass 15 Schulen dem zugestimmt hätten, 10 Schulen nicht direkt betroffen gewesen seien und die Schulstandorte Lüchow, Clenze und Hitzacker einer Änderung der Schulanfangs- und -endzeiten gem. den Plandaten des PROZIV-Gutachtens ablehnen würden. Die LSE habe mehrere verschiedene Szenarien auf zeitliche Anpassungen innerhalb des Fahrplans durchgespielt. Es hätten sich keine exorbitanten Einspareffekte ergeben. Das Ergebnis sei, dass eine gleichzeitige Umsetzung der Anforderungen der Schulen und den vorgegebenen Plandaten aus der PROZIV-Untersuchung als „Große Lösung“ nicht realisierbar sei. Dennoch würden sich mit den aus diesem Prozess gewonnenen Erkenntnissen bestehende Relationen optimieren (z.B. Fahrt- und Wartezeiten verkürzen) und Einsparungen in einem kleineren Umfang als „Kleine Lösung“ realisieren lassen. Diese „Kleine Lösung“ würde die LSE zum Beginn des Schuljahres 2022/2023 umsetzen. Die zu erzielenden Einsparungen würden im mittleren fünfstelligen Bereich liegen.

Herr Schwarz ergänzt, dass aus Sicht der Verwaltung die Änderung der Schülerbeförderungssatzung weiterhin erforderlich sei, um auch die Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV möglichst kostengünstig durchführen zu können. Mit der Satzung sollen für alle Beteiligten (Eltern, Kinder, Verwaltung etc.) verlässliche Rahmenbedingungen geboten werden. Es sei nicht Ziel dieser Satzungsänderung, regelmäßig die Fahrpläne anzupassen. Man möchte im Gegenteil, die Anpassungen minimieren und auf zwei feste Termine im Jahr begrenzen, so dass diese Fahrpläne des ÖPNVs verlässliche Bedingungen für die Kunden bieten.

Auf die Sitzungsvorlage wird ergänzend verwiesen.

KTA Hanke bedankt sich bei allen Beteiligten (LSE, Fachdienst 51 und 61, Schulen etc.) und stellt das Thema zur Diskussion.

KTA Schaper-Biemann erkundigt sich danach, ob die Gründe der ablehnenden Schulen rein organisatorischer Natur gewesen seien oder ob auch pädagogische Gründe eine Rolle gespielt haben.

Frau Schulz führt dazu aus, dass die Gespräche mit den Schulen sehr gut gelaufen seien. Man habe sich für die Gespräche Zeit genommen, diese schulstandortbezogen durchgeführt und alle Argumente abgewogen. Dies sei nicht einfach gewesen, da die Interessen der Schulen wie auch der Eltern sehr differenziert, als auch konträr gewesen seien (Schulbeginn nicht zu früh oder zu spät, Betreuungsmöglichkeiten, Beruf, Vereins- und Familienleben). Die Argumente und Interessen seien alle aufgenommen worden. Die Schulen seien gebeten worden, im Rahmen ihrer Möglichkeiten Handlungsspielräume für zeitliche Verschiebungen zu benennen.

Frau Schulz bestätigt, dass auch mit den „kleinen“ Verschiebungen Synergieeffekte erzielt werden könnten und die Beförderungsqualität verbessert werden könnte (Wartezeiten vermindern).

KTA Hensel fragt an, wer eigentlich die Abfahrt- und Ankunftszeiten der einzelnen Schülerbusse festgelegt habe. Er würde sich seit vielen Jahren damit beschäftigen. Beispiele: So würden die SchülerInnen, die aus Trebel oder Gartow nach Lüchow zum Gymnasium oder zur Jeetzel-Oberschule fahren, bereits um 07:00 / 07:05 Uhr in Lüchow sein. Wenn die Berufsschüler aus Dannenberg nach Lüchow zur Berufsschule fahren, seien die Ersten auch bereits um 07:00 Uhr und die Anderen um 07:15 Uhr da. Die weiterführenden Schulen in Lüchow würden erst um 07:45 Uhr und die Grundschule um 07:55 Uhr beginnen. Nach den Fahrplänen werde man feststellen, dass bereits alle Busse vor 07:30 Uhr in Lüchow eintreffen. Die SchülerInnen müssten teilweise bis zu 45 Minuten bis zum Schulbeginn warten. Ähnlich verhalte es sich für alle anderen weiterführenden Schulen und auch Grundschulen. Dadurch, dass jede Schule anfängt und aufhört, wann sie will, sei die Schaffung einer angemessenen Überbrückungszeit zwischen der Ankunftszeit der Busse und dem Schulbeginn nahezu unmöglich. Würden nun beispielsweise die Schulen in Lüchow um 07:30 Uhr anfangen, würde der Großteil der SchülerInnen (ca. 95 %) nicht früher losfahren müssen als bisher. Dies gelte für fast alle Schulen im Landkreis.

KTA Hensel sieht durchaus, dass fast alle Schulen bereit seien sich in einem Zeitfenster von 15 Minuten zu

bewegen, aber im Ergebnis würde dies nicht reichen. Änderungen seien schwierig, aber es würde keine jährlichen Änderungen in den Schulzeiten geben, sondern diese würden für die nächsten 10 Jahre Bestand haben.

KTA Hensel bittet daher alle Schulen, noch einmal in sich zu gehen und zu prüfen, ob es nicht doch möglich sei, sich um 15 Minuten zu bewegen, damit allen etwas geholfen sei (weniger Wartezeiten, weniger CO₂-Verbrauch, Kosteneinsparung).

KTA Hensel könne der Satzungsänderung im Großen und Ganzen zustimmen. Allerdings sehe er den Satz: „Bei beabsichtigten Änderungen ist eine Abstimmung zwischen Schulen und dem Landkreis erforderlich“ sehr kritisch und dem könne er nicht zustimmen. Er fragt, was es bedeuten würde, wenn eine Schule nicht bereit sei, auf Änderungen einzugehen, die vielleicht Kosten sparen würden oder eine Schule bestimmte Busabfahrzeiten wünscht oder nicht wünsche, die hohen Kosten verursache. Ein Beschluss dieser Regelung, dass die jederzeitige Abstimmung erforderlich ist, könne enorme Kostensteigerungen bedeuten.

KTA Maury stimmt KTA Hensel zu und bezeichnet dieses Thema als Never-Ending-Story. Zwischenzeitlich habe sich eine mögliche Einsparung auf einen mittleren fünfstelligen Betrag reduziert. Man könne es sich im Landkreis nicht mehr leisten. Dieser Kreistag müsse eine Entscheidung treffen.

KTA Maury führt aus, dass auch weiteres Warten und weitere Untersuchungen zu keinen anderen Ergebnissen führen würden. Andere Landkreise würden im Grunde die Schulanfangszeiten einfach vorgeben. Es sei gut und positiv, dass hier noch mit einander gesprochen werde und man versuche, Lösungen zu finden.

KTA Hillmer findet es frustrierend, dass die kleine Lösung in der Ersparnis im mittleren fünfstelligen Bereich liege und stellt die Frage, wann sich diese Arbeit für die ganze Recherche wohl irgendwann mal amortisiert habe.

Herr Schwarz äußert zu der Aussage von KTA Hillmer, dass natürlich etwas an Aufwand betrieben worden sei (u.a. Arbeitszeit der MitarbeiterInnen). Dieser ÖPNV sei aber ein ganz komplexes System in Verbindung mit den Schulanfangs- und -endzeiten. Eine Änderung habe weitreichende Auswirkungen, z.B. auf die Anschlusszeiten an die Bahn, Nachbarlandkreise etc.

Herr Schwarz plädiert aus der Verwaltungssicht dafür, diese „Kleine Lösung“ mit dem nun bereits ausgearbeiteten Fahrplan umzusetzen und die Satzung entsprechend zu ändern, damit dieser Prozess auch in Zukunft immer weiter fortgesetzt werden könne.

KTA Schaper-Biemann führt an, dass auch er sich gerne eine größere Ersparnis gewünscht habe, aber diese Problematik sei in diesem Landkreis und auch mit den Schulen ausdiskutiert worden. Er könne sich nicht vorstellen, dass eine Fortsetzung des Verfahrens noch größere Änderungen ergeben würde und plädiere daher ebenfalls für die Umsetzung der „Kleinen Lösung“.

KTA Schaper-Biemann äußert seine Anmerkungen zur vorgeschlagenen Satzungsänderung. Er schlägt vor, den § 6 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu formulieren: „Da die Schülerbeförderung zum überwiegenden Teil im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt, *sollen* sich Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende (Stundenpläne) *im Einvernehmen mit den Schulen* an den Fahrplänen des ÖPNV orientieren.“

KTA Schaper-Biemann äußert zudem den Vorschlag, den § 6 Absatz 3 Satz 1 wie folgt zu ändern: „In allen anspruchsberechtigten Schulbereichen werden *die erforderlichen Hin- und Rückfahrten* je Schülerin bzw. Schüler gewährleistet“.

Herr Schwarz hält den ersten Vorschlag „...im Einvernehmen mit den Schulen...“ für nicht sachgerecht, da dies bedeuten würde, dass alle Schulen ein Vetorecht hätten.

Herr Schwarz führt zu dem Vorschlag zu Absatz 3 Satz 1 aus, dass der Landkreis für die Schülerbeförderung zuständig sei und diese bereits gesetzlich gewährleisten müsse. Dieser Satz solle ausschließen, dass sich z.B. ein Schüler / eine Schülerin darauf berufe und morgens zur Schule fahre, dann einen Arzttermin im Wohnort wahrnehme und wieder zur Schule fahre (2 Hin- und Rückfahrten).

Herr Schwarz hält die beiden Änderungsvorschläge aus Verwaltungssicht insoweit für nicht zielführend.

KTA Schaper-Biemann erkundigt sich danach, ob nicht der Einschub des Landkreises bei § 6 Absatz 1 Satz 2 „Bei beabsichtigten Änderungen ist eine Abstimmung zwischen Schulen und Landkreisen erforderlich“ auch darauf hinauslaufen würde, dass jedwede Änderung nur in Zusammenarbeit und Übereinstimmung von Verwaltung und Schule möglich wäre.

Erste Kreisrätin Frau Löser erläutert, dass „Abstimmung“ deutlich niederschwelliger sei als „Einvernehmen“. „In Abstimmung“ mit Schulen bedeute, man würde sich mit deren Argumenten auseinandersetzen und schauen, ob die Wünsche darstellbar seien. „Im Einvernehmen“ bedeute, dass Landkreis oder LSE tatsächlich erst mit dem Einvernehmen der Schule auch agieren können würden.

KTA Schaper-Biemann führt an, dass er die Stellung der Schulen gestärkt wissen möchte und insofern an seinem Formulierungsvorschlag festhalte.

KTA Henke erkundigt sich noch einmal explizit danach, woran genau die ursprünglich angedachte „große Lösung“ nun scheitern werde. Er fragt, ob es am Widerstand der Schulen oder an der tatsächlichen Integrierbarkeit in das gesamte Fahrplankonzept liege und was unternommen werden müsse, um eine größere Lösung zu erreichen.

Herr Schwarz erwidert, dass größere Verschiebungen das Problem seien, denen die Riege der genannten Schulen nicht zugestimmt habe. Der einschlägige Erlass gebe das Abstimmungserfordernis vor und auch das Thema pädagogische Aspekte etc. sollten berücksichtigt werden. Insoweit möchte man gemeinsam mit den Schulen eine vernünftige Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV sicherstellen. Die vorgeschlagene Lösung sei daher ein zweckmäßiger Kompromiss.

Frau Schulz ergänzt, dass die Schwierigkeit darin bestehe, dass die meisten Schulen eigentlich überhaupt nicht betroffen seien, sondern es um ein paar Schulen ginge, die jedoch entscheidend für die Abläufe seien, weil sie z.B. Umsteigeorte seien. Würden die Zeiten bei diesen entscheidenden Schulen weiter nach hinten gelegt werden, verschiebe sich auch alles andere. Es handele sich um ein großes komplexes Fahrstreckennetz mit komplexen Umläufen.

Frau Scheel, schulfachliche Dezernentin der allgemeinbildenden Schulen (nicht für Gymnasien und KGS), habe es noch nicht erlebt, dass in einem Landkreis so auf die Schulen eingegangen werde und äußert ihren herzlichen Dank dafür gegenüber dem Landkreis. Dies sei nicht selbstverständlich, müsse nach Erlass auch gar nicht sein und habe dennoch stattgefunden.

Frau Scheel bedauert ebenfalls diese letztendlich geringeren Einsparmöglichkeiten als zunächst vorgesehen, aber an der Vermittlung zwischen Landkreis und Schulen habe es sicher nicht gelegen.

KTA Schaper-Biemann zieht den Änderungsvorschlag zu § 6 Absatz 3 zurück.

In die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Lüchow-Dannenberg wird gemäß Anlage 2 ein neuer § 6 „Sonstige Bestimmungen“ eingefügt. Der bisherige § 6 „Inkrafttreten“ wird zu § 7. Die geänderte Fassung der Schülerbeförderungssatzung (Anlage 3) tritt am 01.08.2021 in Kraft.

1. Änderungsantrag:

KTA Schaper-Biemann stellt den Antrag, dass der § 6 Abs. 1 Satz 1 wie folgt geändert werden soll:

*Da die Schülerbeförderung zum überwiegenden Teil im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt, **sollen sich Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende (Stundenpläne) im Einvernehmen mit den Schulen an den Fahrplänen des ÖPNV orientieren.***

REWÖ: abgelehnt Ja-Stimmen: 1 Nein-Stimmen: 6 Enthaltung: 1

KSA: abgelehnt Ja-Stimmen: 5 Nein-Stimmen: 9 Enthaltung: 2

1. Änderungsantrag abgelehnt.

2. Änderungsantrag:

KTA Thorsten Hensel stellt den Antrag, dass der hervorgehobene Satz aus § 6 Abs. 1 Satz 2: ... „Bei beabsichtigten Änderungen ist eine Abstimmung zwischen Schulen und Landkreis erforderlich**“... gestrichen wird.**

Es erfolgt eine Abstimmung darüber, ob § 6 Abs. 1 Satz 2 beibehalten werden soll.

REWÖ: abgelehnt Ja-Stimmen: 1 Nein-Stimmen: 7 Enthaltung: 0

KSA: abgelehnt Ja-Stimmen: 4 Nein-Stimmen: 9 Enthaltung: 3

2. Änderungsantrag einstimmig empfohlen. Der Satz wird gestrichen.

Gesamtabstimmung über den geänderten Beschlussvorschlag:

REWÖ: einstimmig geändert empfohlen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 2

KSA: einstimmig geändert empfohlen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 2 Enthaltung: 6

3. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Es gibt keine Mitteilungen, Anfragen oder Kenntnisnahmen.

Ausschussvorsitzender des Kreisschulausschusses KTA Hanke beendet die gemeinsame Sitzung um 16:15 Uhr.

Ausschussvorsitzender FA REWÖ

Ausschussvorsitzender KSA

Protokollführung