

Landkreis Görlitz · Postfach 30 01 52 · 02806 Görlitz

DIE LINKE. im Kreistag Görlitz Herr Jens Hentschel-Thöricht Äußere Weberstraße 2 02763 Zittau

Der Landrat

Landratsamt Görlitz Bahnhofstraße 24 02826 Görlitz

Telefon 03581 663-9001 Telefax 03581 663-79000 landrat@kreis-gr.de www.kreis-goerlitz.de

Datum:

2 4, Feb. 2023

Aktenzeichen: mey/wa

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom: 25.01.2023

Ihre Anfrage "Busfahrplan im Norden, Schülerverkehr, Taktfahrplan"

Sehr geehrter Herr Hentschel-Thöricht,

zuerst möchte ich grundlegend in die Thematik einführen:

Der Landkreis und auch die Verkehrsunternehmen sind an den Verkehrsvertrag und dessen Rahmen gebunden. Alle Fraktionen und der Kreistag waren in diesen Prozess fortlaufend eingebunden. Die grundsätzlichen Entscheidungen wurden vom Kreistag beschlossen. Hier ein Auszug aus dem politischen Beteiligungsprozess:

- Bildung einer Arbeitsgruppe 2020 zur Begleitung der Vergabe ÖPNV (Beschluss des Technischen Ausschusses 10/2020, lt. Handlungsempfehlung IGDB Mai 2020)
- Erste Sitzung 18.06.2020 mit folgenden Themen: Erläuterung der Herangehensweise / Aufstellung von Schwerpunkten / Begleitung
- Letzte Sitzung am 16.11.2021 mit folgenden Themen:

Sachstand bei den Angebotsänderungen "ANSCHLUSS 2021"- Nördlicher Landkreis, Fragen zu den Angebotsänderungen, Ergebnis der Angebotsauswertung, Vergabeempfehlung und Beschlussvorschlag

Zusätzlich wurden Schulen und Kommunen beteiligt, diese Schreiben wurden den Fraktionen übergeben.

Die Netzgestaltung (Bustaktung, Fahrplan, Haltestellen) ist dabei verbindlich an Vorgaben und gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden – diese waren und sind Grundlagen für Planung, Vergabe, letztendlich für die Genehmigungen und aktuell für die Umsetzung und den Betrieb:

- Nahverkehrsplan ZVON 2018 https://www.zvon.de/de/Nahverkehrsplan/
 (dessen Fortschreibung geplant ansteht siehe ZVON-Beschluss 22.06.2022
 https://www.zvon.de/de/beschluesse-2022/)
- Beschluss des Technischen Ausschusses Nr. 017/2020 Bedienstandards und Qualitätskriterien für den Linienverkehr mit Omnibussen (entsprechend dem Nahverkehrsplan des ZVON vom 22.03.2018 und der durch den Landkreis Görlitz abgeschlossenen Verkehrsverträge, sind bei der Vergabe künftiger Leistungen und Genehmigungen im ÖPNV des Landkreises Görlitz zusätzlich mindestens die am 17.11.2020 mit Beschluss 017/2020 durch den Technischen Ausschuss ergänzend beschlossenen Bedienstandards und Qualitätskriterien einzuhalten > Anlage).

Alle aktuellen Planungen und deren Umsetzung unterliegen zudem den Rahmenbedingungen der jeweiligen Netzelemente (PlusBus / TaktBus / StadtBus / LandBus / FlexBus / SchulBus), siehe www.gutvernetzt-landkreis-gr.de/de/angebots-und-netzelemente/



Für diese Netzelemente gibt es einen vorgegeben Rechts- und Finanzierungsrahmen: Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs – hier besonders die Anlage 5 /Mitfinanzierung der PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes nach konkreten Linien und Kilometern und Anlage 06 / mindestens einzuhaltende Kriterien der PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes (mit minimalen Abweichmöglichkeiten).

Ihre Fragen beantworte ich wie folgt:

Hat die Verwaltung die praktische Umsetzung des neuen Fahrplanes im Vorfeld durch einen Realtest mit entsprechenden Bussen auf Durchführbarkeit überprüft?

Nein, dies war und wäre nicht umsetzbar. Auch deshalb nicht, da der Aufwand (zusätzliche Busse parallel zu dem bestehenden Angebot einschl. Busfahrer) in keinem Verhältnis zu den vermeintlichen Erkenntnissen (zur praktischen Umsetzung) gestanden hätte. Dort wo möglich, wurde auf vorhandene Erfahrungswerte zurückgegriffen, was aufgrund der Konstellation des Übergangs zwischen den Verkehrsunternehmen sich schwierig gestaltete. Die aktuellen Problemlagen sind vielmehr aus nur schwer umsetzbaren Rahmenbedingungen der Vorgaben und aus der strukturellen Situation der Nordregion heraus entstanden.

Fragen, die sich auf den Bereich Lodenau / Niesky beziehen:

Diese Fragen erreichten die Fraktion DIE LINKE von den Betroffenen, welche wir hiermit entsprechend zu Beantwortung weitergeben. (Vorbemerkung: Früher fuhr der Bus nach Niesky um 6.15 Uhr ab Lodenau. Nach dem neuen Fahrplan 5.56 Uhr.)

Der Landkreis und auch die Verkehrsunternehmen sind an den jeweiligen Verkehrsvertrag und dessen Rahmen gebunden, alle Fraktionen und der Kreistag waren in diesen Prozess fortlaufend eingebunden. Die grundsätzlichen Entscheidungen hat der Kreistag getroffen.

Die Netzgestaltung (Bustaktung, Fahrplan, Haltestellen) ist dabei zudem an Vorgaben und gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden – diese sind Grundlage für Planung, Vergabe und letztlich für alle Genehmigungen.

Warum müssen unsere Kinder nun schon 20 Minuten eher am Bus stehen, um dann noch 40 Minuten in Niesky auf den Unterricht zu warten? (Schulbeginn nun 7.25 Uhr)

Mit der Vertaktung der Linienführung und der Vereinheitlichung der Linienführung wurden die Vorgaben des Landes zur Einführung von Plus- und Taktbussen umgesetzt. Eine Ausrichtung nach den bisherigen Schulzeiten ist wirtschaftlich nicht mit den Zielen des Landes und den aktuellen Vorgaben (Land/Kreistag) vereinbar.

Warum fährt um 5.50 Uhr ab Steinbach ein Sonderschulbus für auserwählte Schüler, welche früher mit dem Schülerverkehr befördert wurden?

Uns ist hier nur der notwendige FSV (freigestellter Schülerverkehr) für Schüler, die eine Förderschule besuchen, die zumutbar nicht den ÖPNV nutzen können, bekannt. Hier ist es unser Ziel, eine Abholung vor 6:00 Uhr zu verhindern. Aktuell ist dies logistisch und aufgrund des begrenzten Beförderungsangebotes aber noch nicht anders möglich.

Warum fährt kein optimaler Bus die Schüler bei Ausfall zur dritten Stunde nach Niesky? (früher 7.55 Uhr ab Lodenau) (nun Fahrzeit von 1 Stunde 19 Minuten mit Umsteigezeiten von 21 Minuten und die Fahrt geht erstmal in die andere Richtung nach Rietschen)

Die Schülerbeförderungssatzung sieht nur eine Organisation im Umfang von einer Hinfahrt früh und zwei Heimfahrten vor. Ein Anspruch auf Organisation bei Ausfall besteht nicht.

Warum werden die MEHR Fahrkilometer nicht für einen optimalen morgendlichen Schülerverkehr der ländlichen Gemeinden genutzt?

Aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen und der durch den Landkreis getroffenen politischen und fachlichen Festlegungen ist dies nicht möglich.



Warum fährt am Wochenende keine Linie 71? Laut Landrat wurde der Taktfahrplan für Familienausflüge am Wochenende eingeführt. Wie kommen wir am Wochenende zum Zug? Bei der Linie 71 handelt es sich um einen FlexBus-Linie, welche gemäß Beschluss 017/2020 des Technischen Ausschusses (vom 17.11.2020) nur eine Bedienung von Montag bis Freitag vorsieht.

Warum fahren wir jetzt 55 Minuten von Lodenau zum Bahnhof Horka? (früher 21 bis 28 Minuten)

Bei den Angebotsänderungen kann es trotz Verregelmäßigung des Angebotes, der Vereinheitlichung der Linienführung und der Vernetzung der Angebotes bei Beachtung der Vorgaben des Landes zur Einführung von Plus- und TaktBussen sowie der Beschlüsse des Kreistages und der Schülerbeförderungssatzung wie im vorliegenden Fall auf bestimmten Relationen auch zu einer Verschlechterung kommen.

Warum gibt es am Knotenpunkt Rothenburg zu wenige Unterstellmöglichkeiten? Wann wird Abhilfe geschaffen und wer ist dafür zuständig?

Zuständig für die Haltestellen und somit auch für deren Ausstattung (mit Fahrgastunterständen) sind die jeweiligen Baulastträger der Gehwege / Warteflächen, in Folge überwiegend die Städte und Gemeinden (im konkreten Fall die Stadt Rothenburg).

Ist es möglich ist, für die Kinder der GS Waldhufen am Morgen wieder einen freigestellten Schülerverkehr einzurichten, im Sinne von einem Bus, der als Linie 63 nur für Grundschüler nach Nieder-Seifersdorf fährt? Dann könnten die Oberschüler an der Haltestelle am Gasthaus umsteigen und es wäre nicht so eng im Ortskern.

Die Rangfolge der Beförderungsart ist in der Schülerbeförderungssatzung festgelegt. Die Schülerbeförderung erfolgt erstrangig im ÖPNV. Ist kein zumutbares ÖPNV-Angebot vorhanden oder die Nutzung nicht zumutbar, erfolgt die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr.

Für die GS in Waldhufen ist ein zumutbares ÖPNV-Angebot vorhanden. Die Einrichtung von zusätzlich freigestelltem Schülerverkehr würde hier eine freiwillige Leistung sein und muss daher nicht durch den Landkreis organisiert werden. Die Festlegung der Haltestellen erfolgte in Abstimmung mit der Gemeinde.

Welche Lösungen gibt es für die täglichen Verspätungen der Kinder des Gymnasiums Niesky? Der Fahrplan ist an dieser Stelle einfach zu eng geplant, die Zeit, die hier eingeplant ist, reicht einfach nicht (7 Minuten für eine Strecke, die mit dem Auto 8 Minuten dauert).

Die Fahrpläne wurden zwischenzeitlich angepasst. Der Landkreis ist zudem mit dem Verkehrsunternehmen in Ifd. Abstimmung, auch zur Prüfung der Anschlüsse und zur Einhaltung der Ankunftszeiten. Zudem wurden die Schulen und die Betroffenen informiert, tatsächliche Problemlagen zeitnah und direkt zu melden.

Aus welchem Grund wurden bisherige Haltestellen verlegt? Wurde im Vorfeld die Beschaffenheit der neuen Haltestellen bzw. Bushaltepunkte insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit und Sicherheit überprüft?

Für die Umstrukturierung des gesamten Liniennetzes und die Taktung der Fahrpläne, die auf den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den politischen Vorgaben basiert, sind natürlich auch die Fahrzeiten und Linienführung entscheidende Faktoren. Leider können dadurch nicht alle Haltestellen im gewohnten Umfang bedient werden, da sich Fahrzeiten, Umläufe und Strecken ändern. So werden einige Haltestellen nicht mehr angefahren und an anderer Stelle wiederum neue Haltestellen errichtet. Dies wurde im Verfahren mehrfach mit den Kommunen besprochen und abgestimmt bzw. wurden diese über das Verfahren hinlänglich beteiligt. Dabei wurde immer ein Kompromiss bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen des Netzes und der Linien und den Haltestellen gesucht. Nicht immer ist dies optimal möglich. Alle Haltestellen unterliegen einer ständigen Überprüfung durch die Verwaltung, dem Verkehrsunternehmen, der Verkehrsüberwachung und letztendlich der örtlich zuständigen Kommune, die nicht immer vollumfänglich ihren Verpflichtungen nachkommt.



Zu welchem Zeitpunkt hat die Kreisverwaltung mit den Kommunen über die Verlegung der Haltestellen gesprochen? Haben diese zugestimmt, gab es Einwände und wie wurden diese abgewogen? Wurde über notwendige Baumaßnahmen für neue Haltestellen gesprochen?

Bereits Mitte des Jahres 2021 wurde die Kommunikation mit den Kommunen begonnen, welcher Handlungsbedarf in der Haltestellensituation bestand. In enger Abstimmung mit der Beauftragten für Belange von Menschen mit Behinderungen wurden in Vor-Ort-Terminen und auch in schriftlichem Austausch mit den zuständigen Vertretern der Gemeinden Lösungen diskutiert und meist auch gefunden. Dies beinhaltet auch die eventuell notwendigen Baumaßnahmen, die, je nach Engagement der Kommune, umgesetzt werden kann.

In welchem Zeitraum sollen an neuen Haltestellen die Gestaltung nach entsprechenden DIN-Vorschriften oder anderen Regularien erreicht werden? Wer ist dafür zuständig?

Das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3, Nahverkehrspläne so anzulegen, dass "für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit" erreicht wird. Auf dem Gebiet des Landkreises Görlitz befinden sich ca. 1.300 Haltestellenbereiche mit ca. 2.500 Haltestellensteigen. Ein Ausbau der Haltestellen im Landkreis kann daher nur schrittweise erfolgen. Zur Festlegung des stufenweisen Ausbaus werden durch den Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) bereits Prioritätenlisten entsprechend der neuen Liniennetze überarbeitet. Die Zuständigkeiten für den Bau und Erhalt von Haltestellen, Busspur, Warteflächen etc. ergibt sich dabei aus dem Sächsischen Straßengesetz. Die Ausstattung der Bushaltestelle obliegt grundsätzlich den Kommunen. Der Straßenbaulastträger ist für die Herstellung der Busspur bzw. Busbucht sowie für die Aufstellflächen außerhalb von Ortsdurchfahrten verantwortlich.

Die Zuständigkeit für den Haltestellenbau regelt § 44 des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG): (1) Der Freistaat Sachsen ist Träger der Straßenbaulast für die Staatsstraßen. Die Landkreise und die Kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege. Der Träger der Straßenbaulast für andere öffentliche Straßen wird auf seinen Antrag hin durch Widmungsverfügung der Straßenaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde bestimmt. Antragsteller können auch Privatpersonen sein.

(5) Soweit dem Freistaat Sachsen oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese auch auf gemeinsame Geh- und Radwege, nicht jedoch auf Gehwege und Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast.[...].

Wie viele Schulen mussten aufgrund des neu eingeführten Fahrplans die Zeiten des Unterrichtsbeginns ändern? Wann wurden diese davon in Kenntnis gesetzt? Wurden im Vorfeld die Schulen diesbezüglich angehört?

Alle Schulen und Gemeinden wurden über die neuen Fahrpläne und damit notwendigen Anpassungen der Unterrichtszeiten im April 2021 schriftlich in Kenntnis gesetzt. Die Pläne wurden in einer Online-Konferenz erläutert und es wurde gebeten, die Pläne zu prüfen. Die Schulen und Kommunen wurden explizit aufgefordert, die Pläne mit ihren Gremien zu beraten und konstruktive Einwände dem Landratsamt zu übermitteln. Von diesem Angebot wurde unterschiedlich Gebrauch gemacht. Wir konnten bei den 63 betroffenen Schulen 16 Anpassungen registrieren. (ohne Görlitz)

Wie ist seitens des Aufgabenträgers für den Schülerverkehr die Vorgehensweise nach den Winterferien, wenn die Gymnasien und Oberschulen in Görlitz ihre Unterrichtsanfangszeiten durch demokratischen Entscheid in den Schulkonferenzen NICHT an den Fahrplan anpassen? Die vorhandenen Wegebeziehungen werden in Anwendung des geltenden Rechts auf die Zumutbarkeit überprüft. Auf eingereichte Anträge erfolgt ein Bescheid mit dem jeweiligen Ergebnis.

Nach welchen Richtlinien wurden die Extrafahrten (bis zu den Winterferien) für die Gemeinden Vierkirchen, Neißeaue und Königshain vergeben? Kann dieses Angebot auch nach den Winterferien weitergeführt werden und auf bisher nicht berücksichtigte Umlandgemeinden von Görlitz, z.B. Markersdorf ausgedehnt werden?



Der zusätzliche freigestellte Schülerverkehr wurde eingerichtet, um den Schulen in der Stadt Görlitz ein Zeitfenster zu ermöglichen, um bis zu den Winterferien die entsprechenden Beschlüsse fassen zu können. Auf Grund der Kurzfristigkeit musste diese Leistung freihändig vergeben werden. Dazu wurden vier geeignete Firmen aufgefordert, ein Angebot abzugeben. Wir erhielten nur von zwei Firmen ein Angebot. Die anderen lehnten wegen fehlender Kapazität ab. Eine Weiterführung des Angebotes ist nicht vorgesehen. Zudem sind die Kapazitäten (Busse, Fahrer) für den notwendigen freigestellten Schülerverkehr nach den Winterferien vertraglich fest gebunden.

Wurde bei der Änderung des Fahrplanes bedacht, dass die Schülerschaft am Nachmittag Hobbys etc. nachgeht, welche nun aufgrund der geänderten Buszeiten möglicherweise nicht mehr wahrgenommen werden können?

Dass die Änderungen des Fahrplanes einen Eingriff in den Ablauf der Planung von vielen Familien mit sich bringen wird, war den politischen und fachlichen Entscheidungsträgern und den Planern bekannt. Die Erfahrungen bei der Fahrplaneinführung im Süden des Landkreises haben dies auch schon aufgezeigt. Hier ist es vielfach gelungen, sich durch frühzeitiges Reagieren mit den Beteiligten (Hort, Essenanbieter, GTA Angebote, Vereinszeiten) auf die neue Situation einzustellen. Dabei hat man sich zukünftig mehr Zeit zur Vorbereitung auf die neue Situation gewünscht. Aus diesem Grund wurde für den Norden acht Monate vor dem ursprünglich geplanten Start umfassend informiert. Damit sollte es möglich sein, sich mit seinen Partnern abzustimmen und das gewohnte Angebot zeitlich versetzt aufrecht zu erhalten. Viele Schüler haben nun auch erstmalig ein ÖPNV-Angebot, um Angebote in anderen Orten annehmen zu können.

Eltern sind besorgt um die Sicherheit der Kinder. Welche Maßnahmen gegen eine Überfüllung der Busse im Schülerverkehr sind geplant und wann werden diese umgesetzt? Welche rechtlichen Grundlagen gelten für die Anzahl der Beförderung von Schülern und wie wird dies durch wen kontrolliert?

Bezüglich Ihrer Bemerkung zu den fehlenden Buskapazitäten/ überfüllte Busse, müssen wir Ihnen mitteilen, dass der Schülerverkehr in den öffentlichen Linienverkehr integriert wurde. Es gibt in diesem Sinne keinen Schulbusverkehr mehr. Die Beförderung aller Personengruppen erfolgt nach den gleichen Regeln für den ÖPNV.

Beim öffentlichen Linienverkehr gilt Beförderungspflicht, in den Bussen gibt es eine bestimmte Anzahl an Sitz- und Stehplätzen (je nach Bauart und Zulassungsbescheinigung). Siehe auch § 20 Verordnung über den Betrieb von Kraftunternehmen im Personenverkehr (BOKraft). Überfüllte Busse wurden durch Polizei, Landkreis, Verkehrsunternehmen (VU) an vielen Stellen (gemeldete Hinweise) vor Ort und auch in den Bussen kontrolliert. Bisher wurden keinerlei Verstöße oder Auffälligkeiten gegen rechtliche Vorgaben registriert. (Bisher 15 Kontrollen, unter anderem in Rietschen, Groß Düben, Klitten, Reichwalde, Gablenz). Weitere Kontrollen sind in Vorbereitung. Dies schließt auch die Sicherheit an Haltestellen ein.

Am 03.02.2022 wurde die Linie für die GS Nieder Seifersdorf durch Polizei, Landkreis, VU, Gemeinde kontrolliert. Auch hier wurden keinerlei Verstöße festgestellt.

Gibt es seitens des Landkreises Präventionsangebote für Schulen, damit die Schüler auf die Herausforderungen im Straßenverkehr vorbereitet werden können?

Durch den Landkreis und die Stadt Görlitz wurde zusammen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen eine Busschule insbesondere für Grundschüler angeboten. Diese soll mit den neuen Verkehrsunternehmen wieder angeboten werden. MOVEAS hat bereits sein Mitwirken bekundet. Zudem steht der Landkreis mit der Verkehrswacht im Austausch, um über Schulwegbegleiter auch auf den ÖPNV-Buslinien schwerpunktmäßig die Sicherheit zu erhöhen. Aktuell ist dies aber finanziell nicht abzusichern und auch personell schwierig zu besetzen.

Besteht die Möglichkeit, von 0 – 14 Uhr, werktags, die Busse nach dem alten, bewährten Fahrplan fahren zu lassen und ab 14 Uhr nach dem neu eingeführten Taktfahrplan? Wenn nicht, bitte die Hinderungsgründe auflisten und erläutern.

Nein, diese Möglichkeit besteht nicht. Der Landkreis und auch die Verkehrsunternehmen sind an den jeweiligen Verkehrsvertrag und dessen Rahmen gebunden, alle Fraktionen und der Kreistag waren in diesen Prozess fortlaufend eingebunden. Die grundsätzlichen Entscheidungen hat der Kreistag



getroffen. Die Netzgestaltung (Bustaktung, Fahrplan, Haltestellen) ist dabei zudem an Vorgaben und gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden – diese sind Grundlage für Planung, Vergabe und letztlich für alle Genehmigungen.

Wie viele Schulwegunfälle gab es in den letzten 3 Jahren? Bitte nach Jahren gegliedert auflisten.

Da uns diese Unfälle nicht gemeldet werden, könnte hier ggf. nur die Polizei Auskunft geben.

Wieso wurden die Fahrkarten für die Kinder bereits am 05.12.2022 ausgestellt, wenn die Genehmigung für den Fahrplan erst am 16.12.2022 erteilt wurde?

Um die Fahrkarten rechtzeitig den Schülern bereitstellen zu können, musste die Bestellung schon vor der angekündigten Genehmigung ausgelöst werden. Hätte es keine Genehmigung gegeben, wären die E-Tickets mit einer Frist von 24 Stunden wieder gesperrt worden.

Wann ist mit einem Abschluss der Nachbesserungen des Fahrplans zu rechnen?

Alle Sachverhalte unterliegen zur Umsetzung und Sicherstellung des Verkehrvertrages einer fortlaufenden Überprüfung und Anpassung, betriebliche Anpassungen werden dabei sofort umgesetzt. Alle anderen, weitreichenden Maßnahmen über das Genehmigungsverfahren > LaSuV (mit Zustimmung Landkreis). Eine Evaluierung ist dann sinnvoll, wenn es tatsächlich belastbare Fahrund Belegungszahlen gibt, diese sind frühestens nach 4-5 Monaten Fahrbetrieb verfügbar. Vor dem Evaluierungsprozess muss eine externe Kompatibilitätsprüfung mit folgenden Fragestellungen erfolgen:

- inwieweit kann mit den aktuellen Rahmenvorgaben (gesetzlich/finanziell) der Beförderungsauftrag für die jeweilige Zielgruppe (Schüler, Beschäftigte, Alltag, Freizeit) sichergestellt werden welche Grenzen und Hemmnisse gibt es
- müssen die Rahmenbedingungen geändert / angepasst werden
- welche Grundpositionen muss der Landkreis bei der Ausrichtung des Verkehrsverbundes und bei der Evaluierung des Nahverkehrskonzeptes zwingend verankern (Strategie)
- welche Schritte sind für eine Evaluierung der Angebote im Einklang mit der aktuellen Vertrags- und Vergabesituation notwendig / welche Szenarien mit welchen finanziellen und strukturellen Auswirkungen / welche Beteiligungen und Einbindungen sind zielführend

ZIEL: fachlich fundierte Grundposition durch den Kreistag > Auftrag an die Verwaltung KLÄRUNG: Evaluierung und deren Umsetzung braucht externe Unterstützung und Begleitung – einschl. einer gesicherten Finanzierung dafür (direkt).

Wie will man den Kindern ein Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr vermitteln, wenn rein gar nichts funktioniert und die Kinder im Jahr 2023 noch KEINEN Tag pünktlich in der Schule angekommen sind und sind so Werte wie Pünktlichkeit überhaupt noch zu vermitteln?

Die Aussage, dass Kinder noch "keinen Tag pünktlich in der Schule waren" ist so pauschal nicht nachzuvollziehen. Es war sicher ein Wunschgedanke, dass ein neues Unternehmen mit einem neuen Fahrplan ab der ersten Minute funktioniert. Durch die sehr kurzfriste Liniengenehmigung war die Vorbereitungszeit mehr als knapp. Die gemeinsamen Bemühungen des Landkreises und des Unternehmens sind geprägt von einer zielführenden kurzfristigen Anpassung des Fahrplanes mit dem Ziel, die Pünktlichkeit täglich erreichbar zu machen.

Damit die Kinder pünktlich in der Schule sind, entstehen derzeit wieder »Elterntaxis«. Ist das der Beitrag des Landkreises zu Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein?

Wie bereits mehrfach dargestellt: Die Netzgestaltung (Bustaktung, Fahrplan, Haltestellen) ist verbindlich an Vorgaben und gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden – diese waren und sind Grundlagen für Planung, Vergabe, letztendlich für die Genehmigungen und aktuell für die Umsetzung und den Betrieb des ÖPNV.



Warum gibt es zu den gemeldeten Problemen auch nach 14 Tagen keine Rückmeldung des Landratsamtes (Dezernat3)?

Die Aussage "keine Rückmeldungen" kann so weder im zeitlichen noch im sachlichen Kontext nachvollzogen werden. Der Landkreis ist auf der Fachebene mit dem Verkehrsunternehmen im ständigen Austausch und auf Lösungssuche. Dies wurde auf verschiedenen Wegen direkt, indirekt durch den Landrat, den Dezernenten und die Fachämter mit den Anfragenden rückgekoppelt. Teilweise war aber aufgrund der Fragestellungen keine sachbezogene Rückmeldung möglich. Aufgrund der Fülle der Anfragen und deren Überlappung konnte zudem nicht jede Anfrage individuell beantwortet werden. Der Landkreis hat über den gesamten Prozess fortlaufend unter https://mobilitaet.landkreis.gr/ (ÖPNV - aktuelle Änderungen / Brennpunkte) und über direkte Schreiben an die Betroffenen informiert.

Der Prozess selbst wurde immer wieder öffentlich und intern erläutert. Auf der Homepage des Landkreises werden unter FAQ - Angebotsänderung Busnetz Mitte/Nord zahlreiche Fragen erläutert. (https://www.kreis-goerlitz.de/Top-Themen/Mobilitaet.htm/02-Landkreis/Seiten/OePNV.html?)

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stephan Meyer

Landrat

