



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Verwaltungsleitung	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Krumböhmer, Jürgen Datum: 29.12.2021	Bericht	2021/525
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Anfrage von Detlev Schulz-Hendel zum Sachstand der allgemeinen Situation im Bereich des ÖPNV im Landkreis Lüneburg vom 19.12.2021

Produkt/e:

547-000 Einrichtung ÖPNV

Beratungsfolge

Status Datum Gremium

Ö 11.01.2022 Ausschuss für Mobilität

Anlage/n:

Beschlussvorschlag:

Berichtsvorlage – keine Beschlussfassung erforderlich.

Sachlage:

Am 19.12.2021 hat Herr Schulz-Hendel per Email die folgende Anfrage gestellt. In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 20.12.2021 wurde vereinbart, diese Anfrage zur Sitzung am 11.01.2022 schriftlich zu beantworten. Nachfolgend wird der Text von Herrn Schulz-Hendel wiedergegeben. Nur die Antworten stammen von der Verwaltung.

Anfrage zum Sachstand der allgemeinen Situation im Bereich des ÖPNV im Landkreis Lüneburg

Die aktuelle Notlage/Schwierigkeiten im ÖPNV Bereich sind der Grünen Kreistagsfraktion durchaus bewusst. In der Schülerbeförderung hat die Pandemie die schon länger bestehende grundsätzliche Problematik wie unter einem Brennglas mehr als deutlich gemacht. Die Thematik hat in der Vergangenheit offenbar zu wenig Aufmerksamkeit erhalten. Auch die rechtliche Situation scheint etwas schwieriger zu sein, wie das Rechtsgutachten der VNO aufzeigt. Die Gutachten zur Aufstellung einer

zukunftsfähigen Mobilität im Landkreis Lüneburg lassen nach wie vor auf sich warten. Gleichzeitig scheint die Handlungsfähigkeit der Verwaltung gerade beim wichtigen Zukunftsthema Mobilität aus unserer Sicht deutlich eingeschränkt zu sein. Vor diesem Hintergrund bitte ich in der morgigen Sitzung um die Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Ist die finanzielle und personelle Versorgung in der Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg auskömmlich gestaltet und sichergestellt?

Antwort der Verwaltung:

Die Schülerbeförderung ist ein sehr wesentlicher Bestandteil der Aufgaben des Fachdienstes Mobilität. In manchen Landkreisen macht die Schülerbeförderung 90 % des ÖPNV aus und trägt damit dieses Aufgabenfeld. Im Landkreis Lüneburg ist der Anteil des allgemeinen ÖPNV aufgrund der besonderen Siedlungsstruktur vergleichsweise höher. Gleichwohl ist die Schülerbeförderung ein maßgeblicher Faktor. Dabei ist zwischen der in den ÖPNV integrierten Schülerbeförderung und der freigestellten Schülerbeförderung durch Mietwagen zu unterscheiden. Im Schülerspezialverkehr werden Schülerinnen und Schüler durch Kleinbusse direkt von zuhause zur Schule gefahren. Dies trifft hauptsächlich für die Förderschulen zu. Aus dem Gesamtbereich ergibt sich ein täglicher Abstimmungsbedarf zwischen Schulen, Eltern und Busunternehmen. Bestandteil der Aufgabe ist weiterhin die Ausschreibung von Beförderungsleistungen, deren Abrechnung und die Ausgabe von Fahrkarten. Diese Aufgaben binden viele Kräfte, was unter Corona-Bedingungen noch deutlich erschwert worden ist.

Das Team hat diese Aufgabe mit viel Einsatz bewältigt, wobei allerdings seit Frühjahr 2020 andere Aufgaben zurückstehen mussten, weil die Schülerbeförderung Vorrang hat. Tätig wurden nicht nur die Personen, die für die Schülerbeförderung eingesetzt sind, sondern auch andere Kollegen. Die Stammebelegschaft Schülerverkehr hätte diese Aufgabe allein nicht bewältigen können.

Insgesamt wird die Schülerbeförderung zukünftig genauer zu betrachten sein. Sie soll ein wesentliches Element des Mobilitätsgutachtens werden. Es wird darum gehen, den über Jahre gewachsenen Status Quo zu analysieren. Dafür war auch unabhängig von Corona bisher keine Zeit. Hier könnten nennenswerte Verbesserungspotentiale liegen.

Die finanzielle Ausstattung steht nicht in Frage, weil die Dienstleistungen zu bezahlen sind. Die Frage ist vielmehr, ob alle Fahrten noch erforderlich sind und ob es bessere Organisationsalternativen gibt. Dies muss fundiert abgearbeitet werden, was im Rahmen des Mobilitätsgutachtens vorgesehen ist. Mit dem in der Schülerbeförderung vorhandenen Personal allein ist das nicht zu leisten.

2. Wie viele Personalstellen stehen konkret für die Planung und das Controlling der Tätigkeiten unter Frage 1 zur Verfügung?

Antwort der Verwaltung:

Eingesetzt sind insgesamt fünf Personen auf 3,5 Stellen. Eine halbe Stelle ist wegen einer Langzeiterkrankung weitgehend unbesetzt. Wegen der engen Verknüpfung zum Fachdienst Bildung und Kultur müssen Anteile aus der Stelle „Schulentwicklungsplanung“ mitberücksichtigt werden. Diese Stelle ist seit längerer Zeit jedoch nicht besetzt. Für Grundsatzfragen steht eine volle Stelle bereit, die jedoch noch für die Mietwagenbeförderung zuständig ist.

3. Betrachtet die Verwaltung den Ist-Zustand als auskömmlich, insbesondere auch im Vergleich mit anderen Landkreisen in Nord-Ost Niedersachsen bzw. im HVV-Gebiet?

Antwort der Verwaltung:

Die Stellenbesetzung ist unabhängig von der Corona-Pandemie knapp. Ein Vergleich mit anderen Landkreisen ist schwierig, weil die Rahmenbedingungen stark unterschiedlich sind. Z.B. im Landkreis Lüchow-Dannenberg macht die Schülerbeförderung einen weit überwiegenden Teil des ÖPNV aus. Das gilt auch für den Heidekreis. Die Verteilung der Schulen ist anders als im Landkreis Lüneburg. In vielen Landkreisen fahren die Schülerinnen und Schüler hauptsächlich mit der Bahn. Gleichwohl werden zunächst die inneren Geschäftsprozesse zu überprüfen sein, bevor zusätzliches Personal auf Dauer vorgesehen wird. Auch dies wird Gegenstand des Mobilitätsgutachtens werden.

4. Sind die im Haushaltsplan 2022 vorgesehenen Mittel ausreichend, um die Verbesserungen in der Schülerbeförderung, wie auch im Mobilitätsausschuss gefordert, angemessen umzusetzen?

Antwort der Verwaltung:

Der Fachdienst Mobilität hat diese Mittel gemeldet. Aus Urlaubs- und Krankheitsgründen konnten die Anmeldungen in den letzten Tagen nicht hinterfragt werden. Im Vorfeld der Haushaltsaufstellung hat es wegen Terminproblemen seitens des Fachdienstes Mobilität keinen internen Haushaltsworkshop gegeben.

Falls mit der Frage die Aufstockung der Buskapazitäten gemeint sein sollte, so sind Veränderungen nicht in den Haushaltsanmeldungen berücksichtigt. Zusätzliche Busse sind nicht einfach zu beschaffen. Dies liegt nicht nur an Lieferzeiten und den Vorgaben zu klimaneutralen Antrieben. Schwieriger ist die Situation, die mit der Beauftragung des Strukturgutachtens zusammenhängt. Die Diskussion dreht sich u.a. um eine Kommunalisierung der Aufgabe. Vor diesem Hintergrund wird die KVG nicht zusätzliche Busse beschaffen können, wenn die Betriebsfortführungsprognose bezogen auf den Landkreis Lüneburg unklar ist.

Strukturgutachten und Mobilitätsgutachten des Landkreises Lüneburg und der nachhaltige Urbane Mobilitätsplan der Hansestadt Lüneburg sollen aufgestellt werden. Die Aufstellungsbeschlüsse liegen nun schon längere Zeit zurück. Des Weiteren steht die Neuaufstellung des Nahverkehrsplan an. Vor diesem Hintergrund stelle ich folgende Fragen:

1. Ab wann starten diese Vorhaben, wann liegen die Ergebnisse vor? Bitte hinterlegen Sie die Antworten mit einem konkreten Zeitplan.

Antwort der Verwaltung:

Das Strukturgutachten wird im Januar 2022 vergeben und soll im ersten Halbjahr 2022 vorliegen.

Vor Ausschreibung des Mobilitätsgutachtens muss zunächst die Kooperationsvereinbarung mit der Hansestadt Lüneburg unterzeichnet werden. Der Entwurf des Landkreises wurde durch den Kreistag am 21.12.2021 beschlossen und der Hansestadt Lüneburg am 27.12.2021 zugeschickt. Voraussichtlich wird die Hansestadt ihre Gremien beteiligen. Einen Zeitplan dafür kann die Kreisverwaltung nicht erstellen. Nach Unterzeichnung folgt die Festlegung der Leistungsverzeichnisse und schließlich das Vergabeverfahren. Einen begleitenden Rechtsanwalt hat der Landkreis Lüneburg nach Ausschreibung bereits gefunden. Das Vergabeverfahren wird voraussichtlich einige Monate in Anspruch nehmen, weil in der Regel eine Präsentation der Bieter stattfinden wird. Nach Erteilung des Zuschlags wird die Begutachtung mit Beteiligung der Öffentlichkeit und einiger weiterer Stellen mehr als ein Jahr dauern. Ein schriftliches Gutachten wird nach derzeitiger Einschätzung gegen Ende 2023 vorliegen können. Dies kann heute nicht genau vorhergesagt werden, weil noch nicht bekannt sein kann, wie sich das Verfahren - insbesondere mit der inhaltlichen Abstimmung mit der Hansestadt

Lüneburg - genau vollziehen wird. Voraussichtlich wird der Mobilitätsgrundsatzausschuss einige Male tagen.

Zu dem Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan ist die Kreisverwaltung nicht sprechfähig. Das Verfahren läuft bereits, würde mit der koordinierten Begutachtung aber in eine neue Phase treten.

- 2. Der aktuelle Nahverkehrsplan gilt bis Ende 2023. Die Aufstellung des aktuellen Nahverkehrsplan und dessen Umsetzung hat mehrere Jahre in Anspruch genommen. Ist es aus Sicht der Verwaltung und vor diesem Hintergrund überhaupt noch möglich die Ergebnisse der Gutachten in den kommenden Nahverkehrsplan aufzunehmen? (Unter Berücksichtigung der gängigen Planungsabläufe, Veröffentlichungsfristen, Ausschreibungszeiträume etc.)**

Antwort der Verwaltung:

Nach dem Fahrplanwechsel 2019 hat es etliche Änderungen im Angebot gegeben. Deshalb erscheint es im ersten Schritt erforderlich zu sein, diese Änderungen in den Nahverkehrsplan einzupflegen, um ihn auf den aktuellen Stand zu bringen. Ein weiterer Teil des Mobilitätsgutachtens wird die Evaluation des aktuellen Angebots sein. Das betrifft nicht nur den Schülerverkehr, sondern auch die übrigen Angebote. Deshalb sollte bereits vor der endgültigen Fertigstellung des Mobilitätsgutachtens ein Zwischenergebnis erarbeitet werden, das aufgrund der Evaluation des bisherigen Angebots einen ersten Änderungsbedarf bis Anfang/Mitte 2023 aufzeigt. Schließlich werden Ergebnisse, die bereits frühzeitig einvernehmlich erzielt werden, in den Nahverkehrsplan 2023 einfließen können. Der Nahverkehrsplan 2023 wird deshalb diese Änderungen aufnehmen.

Die vollen Ergebnisse des Mobilitätsgutachtens und des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan sollten erst in einem zweiten Schritt in den Nahverkehrsplan nach reiflicher Beratung und der erforderlichen Beteiligung übernommen werden. Es ist dem Kreistag unbenommen, nach 2023 vor Ablauf von fünf Jahren den Nahverkehrsplan zu ändern und zu beschließen. Ein Zeitdruck ist weder erforderlich noch ratsam.

- 3. Auf der Internetseite des Landkreises ist immer noch lediglich der Entwurf des Nahverkehrsplanes zu finden. Ist das Dokument nach der Beschlussfassung durch den Kreistag im November 2018 noch nicht überarbeitet worden, wenn ja, warum nicht und auf welcher Basis werden dann Umsetzungsentscheidungen in der Verwaltung getroffen? (Alle anderen Landkreise haben auf den entsprechenden Internetseiten die jeweils verabschiedeten Fassungen vorliegen.)**

Antwort der Verwaltung:

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat am 05.11.2018 beschlossen:

„Der 4. Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg wird in der Fassung des Entwurfs vom 13.06.2018 mit den Änderungen aus der Spalte „fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag“ aus der Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken im Stand vom 09.10.2018 beschlossen.

*Wo bei der Linienführung noch Klärungsbedarf besteht, wird dies bis zur Sommerpause
- 30.06.2019 - geklärt.“*

Dass der Entwurf vom 13.06.2018 im Internet aufgeführt ist, entspricht der Beschlusslage. Zum damaligen Zeitpunkt war klar, dass es im weiteren Verlauf Änderungen geben würde.

Seit der Beschlussfassung im November 2018 hat es vielfältige Diskussionen zu verschiedenen Fragestellungen gegeben. Diese konnten zum Teil geklärt werden. Zuletzt waren Anpassungen noch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorbereitet worden, ohne dass es zu einer Umsetzung gekommen ist. In der Zwischenzeit hat es keinen Zeitpunkt gegeben, zu dem ein stabiler Zwischenstand hätte festgelegt werden können. Deshalb bietet es sich an, in einem ersten Schritt zu 2023 die aktuelle Situation aufzubereiten und beschließen zu lassen.

4. Wie bewertet die Verwaltung das den Kreistagsabgeordneten vorliegende Rechtsgutachten der VNO zur Aufrechterhaltung des ÖPNV?

Antwort der Verwaltung:

Die Rechtslage ist ausgesprochen schwierig, weil mit der Corona-Pandemie eine Situation entstanden ist, die in den normalen Rechtsnormen nicht vorkommt. Es werden noch einige Abstimmungsgespräche zu führen sein, die bereits terminiert sind.

Das von der VNO beauftragte Gutachten wird in das Strukturgutachten einfließen. Tatsächlich gibt es noch weitere schwierige Fragen, die zu klären sind, wie z.B. der Wunsch der KVG, die stark steigenden Kraftstoffpreise zu berücksichtigen. Erst mit dem Strukturgutachten wird eine belastbare Strategie festzulegen sein.

5. Kann nach Ablauf der bis zum 30.06.2022 verlängerten Notvergabe zur Weitergabe der Rettungsschirmmittel sichergestellt werden, dass diese in Anspruch genommen werden können oder ist dieses nicht möglich, so wie im Rechtsgutachten dargestellt?

Antwort der Verwaltung:

Auf die Ausführungen im Gutachten zu 4.1.2 am Ende (Seite 15) wird verwiesen. Danach gibt es zu dieser Frage noch keine Rechtsprechung. Mit guten Gründen wäre eine Kettennotvergabe möglich, wenn aufgezeigt werden kann, dass die Situation nicht vorhersehbar war und unabweisbar ist, weil sonst keine Verkehrsleistungen erbracht würden und eine wettbewerblich Vergabe nicht möglich ist.

So liegt der Fall hier. Selbst wenn die Dauer der Pandemie von Anfang an bekannt gewesen wäre - was nicht der Fall ist -, hätte die Kündigungsfrist der Allgemeinen Vorschrift (36 Monate) eine vorzeitige Vergabe nicht ermöglicht.

6. Unter Bezug auf Frage 5: Müssen Rückschlüsse hieraus nicht schneller gezogen werden, die nicht auf die Fertigstellung des Strukturgutachtens warten können?

Antwort der Verwaltung:

Der Verwaltung ist nicht bekannt, welche Rückschlüsse das sein sollen. Eine Kündigung der Allgemeinen Vorschrift vor dem Jahresende 2021 würde jedenfalls an der Situation Mitte 2022 wegen der Kündigungsfrist nichts ändern. Eine solche Maßnahme würde aber einen ganz erheblichen Zeitdruck erzeugen, bevor der Landkreis geklärt hat, in welche Richtung er sich strategisch bewegen möchte.

Sinnvoll ist, zunächst mit dem Strukturgutachten Klarheit über den strategischen, langfristigen Weg herzustellen.

7. Wie plant die Verwaltung, vor dem Hintergrund, dass der Landkreis eine allgemeine Vorschrift mit den Verkehrsunternehmen geschlossen hat?

Antwort der Verwaltung:

Auch diese Frage ist nicht genau zu verstehen. Das Vorgehen mittels des Strukturgutachtens ist bekannt.

8. Ist es richtig, dass im Rahmen der allgemeinen Vorschrift Anpassungen bei der Qualität der Verkehre und Fahrzeuge gar nicht umgesetzt werden können bzw. dafür keine Grundlage besteht?

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzlich ist die Allgemeine Vorschrift ein Instrument, um den Ausfall von Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Mitgliedschaft des Landkreises Lüneburg im HVV auszugleichen. Müssten sich Kosten der ÖPNV-Leistungen allein durch Fahrentgelte tragen, lägen die Tarife höher als es im HVV vorgesehen ist. Die Vergünstigung der Tarife ist durch die Aufgabenträger – also auch durch den Landkreis Lüneburg - auszugleichen. Eine weitere Funktion hat die Allgemeine Vorschrift nicht.

Unternehmen, die im HVV-Gebiet ÖPNV-Leistungen erbringen, haben sich allerdings durch separate Verträge zur Einhaltung von Qualitätsstandards verpflichtet.

9. Wenn Frage 8 mit ja beantwortet wird: Auf welcher Grundlage wurden die Anpassungen, beispielsweise die Einführung der Rufbusse, umgesetzt? Ist das auf Basis des Entwurfes für des Nahverkehrsplans erfolgt?

Antwort der Verwaltung:

Grundlage ist zunächst der Nahverkehrsplan. Neben Allgemeiner Vorschrift und Nahverkehrsplan sind auch die Genehmigungen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft zu beachten. Die Umstellung zum Fahrplanwechsel Ende 2019 und schließlich auch die Einführung des Rufbussystems beruhen auf dem beschlossenen Nahverkehrsplan.

Es hat allerdings auch einige Änderungen und Anpassungen gegeben. Dies ist im ÖPNV immer wieder erforderlich, weil es im Alltagsgeschäft neue Entwicklungen gibt. Verwiesen wird auf die Diskussionen um die Linienführung der 5002 und 5014 im Stadtverkehr. Auch die konkrete Einführung eines Rufbusses zeigt erst in der unmittelbaren konkreten Vorbereitung auf, wo welche Details zu regeln sind.

In der rechtlichen Betrachtung ist die KVG ein eigenverantwortlicher Unternehmer. In dieser Funktion kann die KVG durchaus auf Wünsche und Anregungen Dritter eingehen und entsprechende Genehmigungsanträge stellen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens kann der Landkreis als Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung zustimmen und Einfluss nehmen. Nicht jede Änderung ist so bedeutsam, dass sie das aufwendige Verfahren einer Neufassung des ganzen Nahverkehrsplans erfordert. In der täglichen Praxis unterscheiden sich Allgemeine Vorschrift und Verkehrsvertrag nicht wirklich so stark, wie man annehmen könnte. Denn selbst bei Geltung eines Verkehrsvertrages kann der Aufgabenträger nicht einseitig Änderungen am Vertragswerk und dessen Grundlagen vornehmen.

10. Seit Jahren stocken zentrale Prozesse. Beispiele sind der Aufbau des dynamischen Fahrgastinformationssystems, die Schaffung von Mobilitätsstationen im Landkreis, die Erzielung der Barrierefreiheit im ÖPNV, das Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecken

oder auch die Neubeschaffung einer Fähre. Bitte nennen Sie konkret die Gründe, warum diese Arbeiten fast vollständig stagnieren und keinerlei Fortschritte erkennbar sind. Hätte die Kreispolitik hier andere Beschlüsse zur schnelleren Umsetzung fassen müssen?

Antwort der Verwaltung:

Die Ausgangsfeststellung trifft in dieser Pauschalität nicht zu.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem verzögert sich tatsächlich. Dieses Projekt wird zusammen mit den Landkreisen Harburg und Stade durchgeführt. Die Federführung liegt beim Landkreis Harburg. Das Projekt soll durch die Landesnahverkehrsgesellschaft gefördert werden. Der Abstimmungsbedarf ist hoch. Im Grunde beruht die Verzögerung darauf, dass bei der ungewöhnlichen Vielzahl von Projekten anderen Vorhaben Priorität beigemessen wurde. Falls dies anders beurteilt werden sollte, ist zu entscheiden, welche anderen Projekte warten sollen. Alternativ müsste mehr Personal bereit stehen oder – was durchaus zu überdenken wäre - auf Projekte verzichtet werden. Es ist kein anderer Landkreis bekannt, der so viele Projekte im Verkehrsbereich gleichzeitig bearbeiten soll.

Ähnliches gilt für die Schaffung von Mobilitätsstationen. In diesem Fall ist die enge Zusammenarbeit mit den Kommunen erforderlich. Manche Kommunen haben hier durchaus zusammen mit dem Landkreis Fortschritte erzielt. Neben der Hansestadt Lüneburg können Amelinghausen oder Bleckede genannt werden. Allein kann der Landkreis nicht tätig werden.

Auch die Barrierefreiheit von Haltestellen ist Sache der Kommunen. Hier zeigt sich ein gemischtes Bild. Einige Kommunen sind bereits vorangeschritten, andere haben das Thema noch nicht aufgegriffen, vereinzelt wird bestritten, dass die Kommunen als Straßenbaulasträger zuständig seien.

Das Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecken stockt nicht durch Versäumnisse der Kreisverwaltung.

Die Neubeschaffung einer Wasserstofffähre stockt nicht. An dieser Stelle zeigt sich eine Divergenz in der Beurteilung der Komplexität und Schwierigkeit der Aufgaben. Eine Wasserstofffähre kann nicht einfach bestellt und geliefert werden. Es handelt sich um ein schwieriges Vorhaben der Forschung und Entwicklung. Solche Projekte sind prinzipiell in der Verantwortung eines einzelnen Landkreises mit nicht einmal 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner ausgesprochen ungewöhnlich. Technische Universitäten bearbeiten Projekte dieser Art mit einem Team von Wissenschaftlern und Ingenieuren. Beim Landkreis Lüneburg gibt es neben der Maritimen Beratung Björn Pape keinen Sachbearbeiter für diese Aufgabe.

Alles in allem verfügt der Landkreis Lüneburg im Fachdienst Mobilität mittlerweile über vier Personen mit einer Ingenieurausbildung. Das ist im Vergleich zu anderen, vergleichbaren Landkreisen viel. Eine Möglichkeit bestünde darin, das Personal noch weiter aufzustocken. Die Alternative wäre aber, zu reflektieren, ob die Aufgaben insgesamt auf ein Maß reduziert werden, das einem Landkreis unserer Größe angemessen ist.

11. Im Stellenplanentwurf sind keine zusätzlichen Planstellen für diese dringenden Zukunftsaufgaben vorgesehen, zumal der Landkreis offenbar mit der bestehenden Organisationsform nicht in der Lage ist, die Aufgaben ausreichend zu erfüllen?

Antwort der Verwaltung:

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen. Hinzuweisen ist ergänzend, dass mit dem Strukturgutachten ein weiterer Prozess angestoßen wird. Die Hauptarbeit wird bei den Gutachtern

liegen. Erfahrungsgemäß muss ein solches Verfahren trotzdem begleitet werden. Das bezieht sich auf die Bereitstellung von Daten und inhaltliche Abgleiche mit dem Gutachter.

Wesentlich arbeitsintensiver wird das Mobilitätsgutachten werden. Zu erwarten sind viele Termine auf verschiedenen Projektebenen. Diese Aufgaben kommen im Verlauf des Jahres 2022 zum bisherigen Aufgabenbestand hinzu. Auch diese Aufgaben genießen hohe Priorität.

Fazit der Verwaltung:

Allein das normale Alltagsgeschäft im Fachdienst Mobilität bindet viel Kraft und fordert das ganze Team, erst recht in Corona-Zeiten. Die Projekte kommen hinzu. Sie sind in der täglichen praktischen Umsetzung weitaus aufwendiger, als es nach außen hin erscheinen mag. Die Antwort liegt nicht automatisch bei einer weiteren Personalaufstockung. Der Fachdienst muss die Chance haben, die Projekte nach Prioritäten zu ordnen und sie nach und nach mit der erforderlichen Sorgfalt abzuarbeiten. Immer wieder neue Projekte und Sachstandsanfragen zu Projekten mit niedriger Priorität können von der Verwaltung nur mit der Bitte versehen werden, die Auftragslage zu hinterfragen und auf ein Maß zu beschränken, das einem Landkreis unserer Größe angemessen ist.