



Entwicklung von Instrumenten zur Optimierung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanungen (integrierte Planungen) in den zukünftigen Großkreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Kurzfassung der Vorstudie



Diese Studie wurde im Rahmen des Projektes "A.S.A.P. - Effiziente Verwaltungsstrukturen als Voraussetzung für eine erfolgreiche sozioökonomische Entwicklung ländlicher Regionen im demographischen Wandel" erstellt.

Das Projekt wird durch die Europäische Union im Rahmen des Programms Interreg III B Ostsee unterstützt.

Entwicklung von Instrumenten zur Optimierung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanungen (integrierte Planungen) in den zukünftigen Großkreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Kurzfassung der Vorstudie

für

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin

vorgelegt von



Pöyry Infra GmbH

in Zusammenarbeit mit

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

und



PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel, Brohm & Markgraf GbR

Ansprechpartner:

Pöyry Infra GmbH

Hans Joachim Rönnau

Marburger Straße 10 10789 Berlin

Telefon: +49.30 213 04-(0)211 Telefax: +49.30 213 04-144

hansjoachim.roennau@poyry.com

Berlin / Hamburg, Juli 2007

Die Ergebnisse der im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern erstellten Vorstudie belegen, dass Organisation, Planung, Kosten und Finanzierung der Schülerbeförderung in entscheidendem Maße mit der Schulplanung – von der Schulentwicklungsplanung bis zur täglichen Anpassung der Stundenpläne – korrespondieren. Das Land Mecklenburg-Vorpommern trägt diesem Zusammenhang mit § 107 Abs. 2 SchulG M-V bereits Rechnung: „Mit der Schulentwicklungsplanung soll ein vollständiges und unter zumutbaren Bedingungen erreichbares Bildungsangebot gesichert werden“.

Für die Landkreise, die gemäß Schulgesetz sowohl Träger der Schulentwicklungsplanung als auch Träger der Schülerbeförderung sind, wird sich zukünftig die Notwendigkeit der interaktiven Planung von Schulplanung und Schülerbeförderung noch stärker als bisher stellen, auch angesichts der auch noch in den kommenden Jahren erheblich abnehmenden Schülerzahlen und der absehbaren Kreisgebietsreform. Aus Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen in Folge längerer Wege zwischen Wohnstätten und Schulstandorten sind Forderungen nach höheren Zuschusszahlungen zu erwarten, wenn sie nicht mehr durch weitere betriebliche Optimierungen aufzufangen sind.

Insgesamt besteht zunehmend der Zwang zu einem noch wirtschaftlicheren Einsatz der verfügbaren, voraussichtlich noch knapper werdenden Finanzmittel des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften, aber auch veränderte rechtliche Rahmenvorgaben betreffend die Finanzierungsinstrumente (z. B. Ausgleichszahlungen für rabattierte Schülerfahrausweise gemäß § 45a PBefG).

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand existiert derzeit kein Instrumentarium – einschließlich Software –, welches eine komplexe, zeitnahe und flexible Betrachtung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanung ermöglicht.

Im Rahmen der Vorstudie wird ein Überblick gegeben über die derzeitigen Strukturen der Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung der Schülerbeförderung und der Schulentwicklungsplanung einschließlich der gesetzlichen und sonstigen rechtlichen Regelwerke sowie der tatsächlichen Wahrnehmung der Aufgaben. Es werden erste Lösungsansätze aufgezeigt, und es wird ein Vorschlag zur Strukturierung einer Hauptstudie zur Optimierung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanungen (Integrierte Planungen) in den zukünftigen Großkreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern vorgelegt.

Das Volumen der Kosten in den beiden Systemen „Schule“ und „ÖPNV“ wird anhand einer Modellrechnung für das Jahr 2020 für den Beispielraum „Mecklenburgische Seenplatte“ in drei realistisch erscheinenden Szenarien vergleichend gegenübergestellt, mit den Kostenpositionen Lehrpersonal, Schulleitung, Sach- und Personalkosten des Schulträgers, Gebäudeinvestitionskosten, unmittelbare und mittelbare Schülerbeförderungskosten. Im Ergebnis erweist sich das Szenario 3 (weitestgehende Konzentration von Schulstandorten) als das kostengünstigste, das Szenario 1 (weitgehenden Beibehaltung der derzeitigen Schulstandorte) als die teuerste Variante. Allerdings fallen die Unterschiede zwischen den Szenarien vergleichsweise gering aus, insbesondere da die höheren ÖPNV-Kosten in den Szenarien 2 und 3 erhebliche Teile der Mitteleinsparungen im System „Schule“ anscheinend aufzehren, zumal wenn die 2008 vorgesehene Lehrerzuweisung nach der Anzahl der Schüler berücksichtigt wird. Insgesamt belegt die Modellrechnung, dass eine gemeinsame Betrachtung von Schul- und ÖPNV-Kosten sinnvoll

ist, da die Mehrkosten des einen Systems grundsätzlich in etwa der gleichen Größenordnung wie die Einsparungen des anderen Systems liegen.

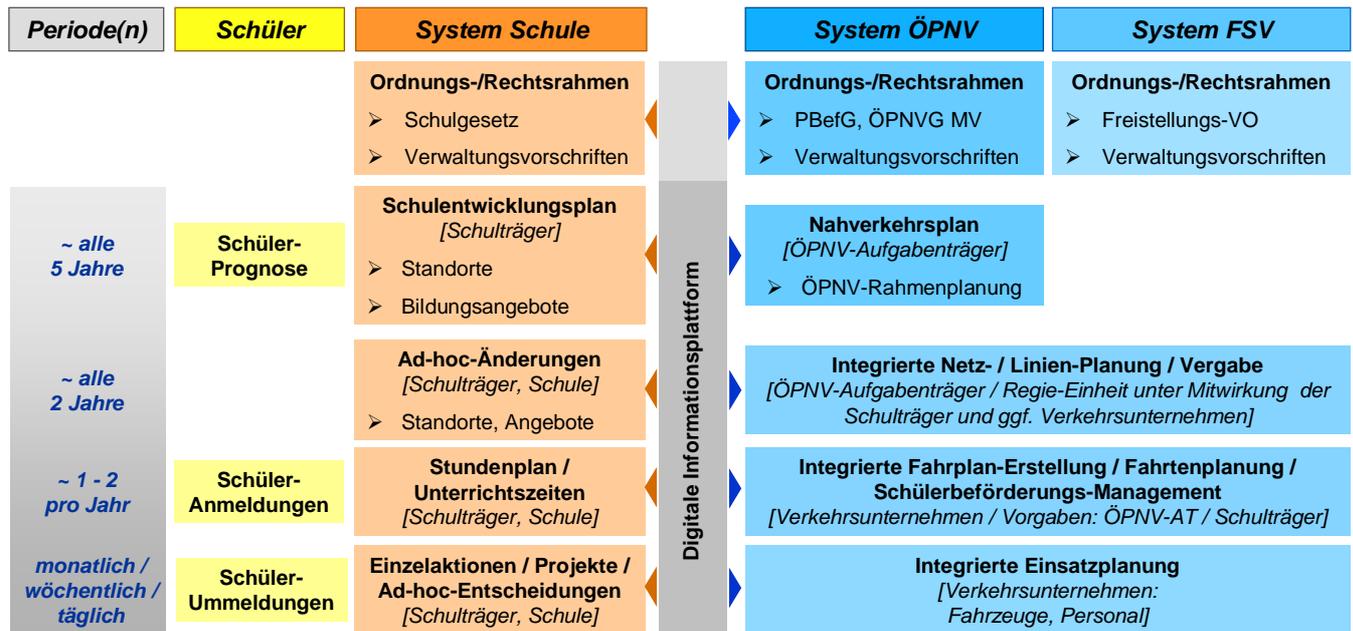
Änderungen der Finanzierung im Bereich Schülerbeförderung durch das Land (Ausgleichszahlungen für Schülerfahrkarten; FAG) werden bei den Kreisen außerdem dazu führen, dass erhöhte Kosten der Schul- und ÖPNV-Planung zunehmend unter Verwendung zusätzlicher eigener Haushaltsmittel zu tragen sein werden. Insofern sind die in der Vorstudie benannten Instrumente – neben ihrer Bedeutung für die Verpflichtungen des Landes für die Systeme „Schule“ und „ÖPNV“ – auch im Sinne einer Hilfestellung für die Kreise bei ihrer Schul- und ÖPNV-Planung zu verstehen:

- Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr
- Reduzierung der Fahrten / Differenzierung/ Staffelung von Schulanfangszeiten
- Eingrenzung der Berechtigung zur unentgeltlichen Beförderung bzw. in besonderen „Freistellungsverkehren“
- Erhebung eines „Elternanteils“
- (flexiblere) Gestaltung der Stundenpläne
- integrierte Planung der Schülerbeförderung bzw. des gesamten ÖPNV
- integriertes Management der Schülerbeförderung

Angesichts der elementaren Abhängigkeiten zwischen Schul- und ÖPNV-Planungen, der erheblichen Kostenfolgen von Standortentscheidungen und der demografisch bedingten Ausdünnung der räumlichen Schulnachfrage ist vor allem eine möglichst enge und kontinuierliche Abstimmung zwischen beiden Bereichen ein wichtiges Element im Umgang mit den zunehmend begrenzten Mitteln der öffentlichen Haushalte.

Eine kontinuierliche Abstimmung kann nur dann erreicht werden, wenn die beteiligten Akteure – insbesondere im Schulbereich – darin einen grundsätzlichen Sinn erkennen und einen Mehrwert für ihre tägliche Arbeit ableiten können. Ein z.B. durch das Land im Rahmen der angedachten Hauptstudie zu entwickelndes Werkzeug muss daher eine entsprechende Stimulanzwirkung aufweisen, indem es auch bestehende Verwaltungsabläufe (z.B. Abrechnung von Schülerzeitkarten, strukturierte Erfassung von Schülerdaten) vereinfacht.

Deshalb wird die Initiierung der in der Vorstudie beschriebenen Informationsplattform vorgeschlagen, die im Kern aus einer gemeinsam von den Trägern der Schul- und ÖPNV-Planung gepflegten Datenbank mit unterschiedlichen Auswertungswerkzeugen besteht, auf die verschiedene Nutzer mit unterschiedlichen Zugriffsrechten zugreifen können, um Daten einzutragen, zu verändern oder auszuwerten. Diese Zugriffe sollten dabei per Fernabfrage (z.B. über ein Internet-gestütztes Intranet) möglich sein. Die Anwendungsmöglichkeiten sind für die Akteure des Systems „Schule“ (Bildungsministerium, ggf. auch Raumordnung, Schulverwaltung der Landkreise, einzelne Schule) und die Akteure des Systems „ÖPNV“ (Verkehrsministerium [inkl. Raumordnung], Aufgabenträger des ÖPNV auf Ebene der Kreise, Verkehrsunternehmen) beschrieben. Im Rahmen einer weiterführenden Hauptstudie wären u.a. Schnittstellen zu der derzeit angewendeten Planungssoftware in den Bereichen Schul- und ÖPNV-Planung zu definieren.



Die Vorstudie benennt wesentliche, zu Beginn der Hauptstudie oder einer vorgeschalteten Zwischenstudie noch zu beantwortende Fragen. Diese betreffen vor allem die weiter auszugestaltenden Planungsinstrumente, rechtliche, finanzielle und organisatorische Fragen einer Umsetzung der Informationsplattform sowie die Detailplanung der eigentlichen Inhalte der Informationsplattform.

Grundsätzlich wird dazu die folgende weitere Vorgehensweise vorgeschlagen:

