



NIEDERSCHRIFT

über die Sitzung des Ausschusses für Schule, Kultur und Sport

Sitzungsdatum: Dienstag, 16.12.2014
Beginn: 14:00 Uhr
Ende: 17:58 Uhr
Ort: Sitzungssaal des Landratsamtes Kronach

Anwesend sind:

Landrat

Marr, Oswald

Mitglieder CSU-Fraktion

Daum, Josef

Vertreter für Björn Cukrowski

Korn, Jens

Liebhardt, Bernd

Löffler, Thomas

Wiegand, Angela

Mitglieder SPD-Fraktion

Schmidt, Dietmar

Mitglieder Freie-Wähler-Fraktion

Pietz, Hans

Wicklein, Stefan

Mitglieder Bündnis 90/Die Grünen

Mommel, Edith

Vertreterin für Matthias Rudolph

Mitglieder Frauenliste

Gerstner, Maria

Gäste

Frau Porzel,

Herr Völk,

Herr Schubert

Dr. Wolfgang Fruhmann

Gunter Schramm

Christian Rindsfüßer

Michael John

Herr Fehn

Frau Riedel

Frau Lang

Architekturbüro spindler +

Architekturbüro spindler +

Planungsbüro Schubert

Dr. Fruhmann & Partner Beratungsgesellsch. mbHParsberg

Büro Planwerk, Nürnberg

Institut SAGS, Augsburg

Basis-Institut Bamberg

Regionalmanagement

Regionalmanagement

Kreiskulturreferentin

Vertreter der Schulen im Landkreis Kronach

Presse

Neue Presse

Fränkischer Tag

Radio 1

Verwaltung

Herr Schaller

Herr Daum

Schriftführer/in

Welsch, Sonja

Entschuldigt sind:

Mitglieder SPD-Fraktion

Grebner, Susanne

Entschuldigt, beide Vertreter ebenfalls entschuldigt

Trebes, Jens

Entschuldigt. Vertreter Timo Ehrhardt und Gabby Schülein ebenfalls verhindert

Mitglied FDP

Cukrowski, Björn

Entschuldigt, Vertreter Josef Daum

Öffentliche Sitzung

TOP 1 Informationen

Landrat Oswald Marr informiert das Gremium darüber, dass ab Januar 2015 eine Verkehrsverbesserungsmaßnahme auf der KBS 8342 erreicht werden konnte und sich dadurch die Fahrzeit von Kronach nach Tettau deutlich verkürzen wird.

TOP 2 Schülerbeförderung

Kreiskämmerer Günther Daum informiert das Gremium über den derzeitigen Sachstand hinsichtlich der Schülerbeförderung im Landkreis Kronach:

A.) Aktuelle Informationen

Der Freistaat Bayern beabsichtigt die **FAG-Mittel** zugunsten der Schülerbeförderung im Jahr 2015 um **2 Mio. Euro** von 312 auf 314 Mio. Euro und damit um **0,6 % anheben** (Erhöhung der Bahnpreise + 1,9 %, Buspreiserhöhung noch nicht bekannt).

Ab dem Fahrplanwechsel (15.12.2014) fährt der **Frühbus von Tettau** nach Steinbach fünf Minuten später ab (Festhalle Tettau 6 Uhr 15). Ein kleiner Gewinn für die Mitfahrer, der sich im Laufe eines Schuljahres immerhin auf mehr als 15 Std, bzw. zwei volle Nächte aufsummiert.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Kreistag wird ab Januar 2015 in der **Zeitlage um 16 Uhr 25** eine zusätzliche Busfahrt auf der Linie **Pressig –Tettau** eingerichtet (Kosten ca. 25.000 Euro). Damit verkürzen sich um diese Zeit die langen Wartezeiten der Tettauer Schüler am Bahnhof in Pressig **um 42 Minuten** auf insgesamt 52 Minuten.

Seit Oktober 2014 besteht für die Kinder aus **Welitsch** die Möglichkeit der Busbenutzung (Linie Sonneberg – Pressig der OVG Sonneberg).

B.) Exkursion nach Tirschenreuth (Information „BAXI-Modell“)

Am 25.11.2014 fand mit Mitgliedern des Kreistages und Mitarbeiter der Kreisverwaltung eine Informationsfahrt in den Landkreis Tirschenreuth statt um sich über das dort eingeführte „BAXI-Modell“ zu informieren.

In Tirschenreuth derzeit 18 „BAXI-Linien“ eingerichtet, auf denen seit Einführung des Ruftaxis-Modells im Frühjahr 2014 monatlich zwischen ca. 900 und rd 1.300 Fahrten abgewickelt werden. Primär zielt dieses Modell auf den Bereich der Daseinsvorsorge ab (Arztbesuche, Besorgungen, Pendler, etc..).

Laut Auskunft der zuständigen Mitarbeiter im LRA Tirschenreuth, den Mitarbeitern der RBO sowie der OVF (Anrufzentrale) ist das Tirschenreuther BAXI-Modell nur bedingt für Zwecke der Schülerbeförderung geeignet. Ggf. kann es für punktuelle Verbesserungen eingesetzt werden. Die Masse der Schülerbeförderungsleistungen (im Landkreis Kronach mehr als 100.000 Fahrten je Monat) kann von diesem System nicht übernommen werden – so die Mitarbeiter in Tirschenreuth.

Nach Fertigstellung des derzeit im Landratsamt von Frau Morhard entwickelten **Mobilitätskonzeptes** kann geprüft werden, inwieweit dieses System für Zwecke der Schülerbeförderung mit eingesetzt werden kann.

C.) Allgemeine Ausführungen zur Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung wird im Landkreis Kronach fast vollständig mit dem **ÖPNV** abgewickelt. Begründet ist dies wie folgt:

Es handelt sich um eine **Vorgabe** des bayerischen Landesgesetzes über die Kostenfreiheit des Schulweges. Zweck und Intention dieser Vorgabe ist

- einerseits die **wirtschaftliche Abwicklung des Schülerverkehrs**,
- andererseits die **Stärkung des allgemeinen öffentlichen Personenverkehrs**.

Wirtschaftliche Überlegungen.

- ⇒ Die Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV ist im Vergleich zu einem eigenen freigestellten Schülerverkehr mit Bussen und Taxis oder Mietwagen die kostengünstigste Möglichkeit.
- ⇒ Gleichzeitig bilden die rund 3.000 Fahrschüler die wirtschaftliche Basis des ÖPNV (Grundfinanzierung).
- ⇒ Ohne diese Einnahmen könnten viele Strecken nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden und müssten eingestellt oder mit hohen Summen von den Umlagezahlern subventioniert werden.

Weiterhin ist zu befürchten, dass insbesondere zu den morgendlichen Hauptverkehrszeiten keine ausreichenden Bus-, Mietwagen und Taxikapazitäten für die Umstellung auf einen freigestellten Schülerverkehr verfügbar sind.

Bedarfszahlen

Im Landkreis Kronach fallen rund **1.1 Mio. Schülerfahrten** (ca. 3.000 Schüler x 2 Fahrten täglich x 184 Schultage).

Vergleichsweise gut erschlossen sind die **Hauptstrecken** im Rodach-, Kronach-, und Haßlachtal, für die ein **Taktverkehr** besteht; insbesondere gilt dies für Schüler die direkt an der **Bahnlinie** Küps – Ludwigsstadt wohnen.

Die Hauptprobleme der Schülerbeförderung liegen in den **abseits der Hauptstrecken** gelegenen Ortsteilen (z. B. Bächlein, Langenau, Steinbach/H, Trebesberg, Heinersberg, Staibra, Geuser, etc..).

Diesbezüglich wird auf die beigefügte **Anlage 1** verwiesen (Auswertung Schulendzeiten – Stand 12-2014).

Kombikarten

Vielen Schülern – insbesondere aus dem nördlichen Landkreis – werden **Kombikarten** (Bahn/Bus) ausgestellt. Dies ist „**kundenfreundlich**“, weil die Schüler teilweise aus verschiedenen Optionen wählen können.

Gleichzeitig erschwert dies die Kapazitätsplanung, da niemand weiß, welches Beförderungsmittel wann von den Schülern benutzt wird und welche Kapazitäten erforderlich sind.

Ein Rückschluss von den gekauften Fahrkarten auf die notwendige Beförderungskapazität ist **u. a.** aus diesem Grund nicht möglich.

Sicherheit

Bezüglich des Themas „**Überfüllung**“ von Zügen kann festgestellt werden, dass die DB Regio die Zugkapazitäten am Freitag Richtung Norden verstärkt hat. Kürzlich wurden bei Ausfall von Waggons seitens der DB Regio sogar Verstärkungsbusse eingesetzt.

Zudem kommt der Mittagszug um 13 Uhr aus Lichtenfels seit dem Fahrplanwechsel zur Vermeidung von Drängeleien 5 Minuten früher an, so dass mehr Zeit für das Einsteigen verbleibt

Eine **Nichtmitnahme von Schülern** wegen Überlastung der Platzkapazitäten ist bislang nur in extrem wenigen Einzelfällen vorgefallen (Vielleicht zwei oder drei Fälle in den letzten 5 Jahren im Busverkehr). Zum Teil dürfte die auch auf die Wahlfreiheit der Schüler mit verschiedenen Fahroptionen (Kombikarten) zurückzuführen sein.

Zur Lösung der verhaltensbedingten Sicherheitsprobleme (drängeln, etc...) werden regelmäßig von den **Schulen Info-Maßnahmen** durchgeführt. Hier ist natürlich irgendwo auch das Elternhaus gefragt.

In diesem Jahr wurde ergänzend auch eine **Schulung der Schulbusfahrer** durchgeführt.

Optimierung der Schulzeiten, verbesserte Steuerung der Schülerströme

A.) Schulzeiten

Ein **späterer Schulbeginn** – sofern dieser überhaupt möglich wäre – ist zwangsläufig auch mit einem späteren Schulschluss verbunden.

Zudem erfordert dies eine **komplette Neujustierung des ÖPNV**.

Ob dies möglich ist, und wenn ja, in welchem Umfang, erfordert einen erheblichen Untersuchungs- und Abstimmungsaufwand, der denjenigen für das derzeit in der Entwicklung befindliche Mobilitätskonzept weit übersteigt.

Begründet ist dies damit, dass es sich beim Mobilitätskonzept dem Grunde nach um eine Zusatzleistung handelt, mit der das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzt wird.

Bei einer Neujustierung des bestehenden ÖPNV müssten jedoch alle Linienverknüpfungen von Bahn und Bus und alle Zielgruppeninteressen (Pendler, Reisende, etc..) überprüft und neu abgestimmt werden. Allein bahnseitig werden hier die Fahrpläne zwischen Nürnberg und Südthüringen tangiert.

Bezüglich dieser Fragestellung wird auf die **Anlage 2** verwiesen (Mail v. Hr. Biedermann v. 10.12.2014).

B.) Steuerung der Schülerströme

Eine Anfrage bei den Schulen ergab **kein einheitliches Meinungsbild**. Auch eine Schüler- oder Elternbefragung würde vermutlich zu einem sehr heterogenen Ergebnis führen, da es sich um eine Vielzahl von unterschiedlich gelagerten Individualinteressen handelt.

Ein Ansatz – zumindest im Hinblick auf die Schülerbeförderung - wäre m. Erachtens die Harmonisierung der Schulendzeiten, damit ähnlich wie morgens zu einem fixen Zeitpunkt (8. oder 9. Stunde) nochmals ein größerer „Umlauf“ organisiert werden kann.

Denkbar wäre zum Beispiel ein einheitlicher Schulschluss zur 8. Oder 9. Stunde. Falls die Integration der kompletten Stundenplanung in diesem Zeitfenster nicht möglich ist, könnte ggf. auch der Freitagnachmittag für den Unterricht genutzt werden. Überlange Schultage könnten so vermieden werden.

Allerdings ist dieses Modell vermutlich aus organisatorischen Gründen mit einer Einschränkung, der Wahlmöglichkeiten und Kursangebote für die Schüler verbunden.

Von einer Steuerung der Schülerströme im Wege der Fahrkartenzuteilung (**entweder Bahn oder Bus**) unter **Reduzierung der Zahl der Kombikarten** wird abgeraten, da dies **vermutlich nicht dem Elternwillen** entspricht. Zudem wäre dies nur bei einer begrenzten Zahl von Schülern möglich.

Schulwegkosten ab der 11. Jahrgangsstufe

Die Schülerbeförderung bis zur 10. Jahrgangsstufe ist **kostenlos**

Ab der 11. Jahrgangsstufe beträgt die **monatliche Eigenbeteiligung 35 Euro** - ein im Vergleich zu den Kindergartengebühren relativ kleiner Betrag.

Kinderreiche (3 Kinder) und **bedürftige Familien** erhalten die **Schülerbeförderungskosten zu 100 % erstattet**.

Streitfälle im Bereich der Übernahme der Schülerbeförderungskosten sind die **absolute Ausnahme**. In den letzten Jahren gab es nur extrem wenige Widersprüche, von denen meines Wissens nicht ein einziger erfolgreich war.

Der Landkreis vollzieht das Gesetz über die Schülerbeförderung gesetzeskonform

Die freiwillige Übernahme der monatlichen Elternbeteiligung in Höhe von 35 Euro würde den Landkreis derzeit **jährlich mit ca. 100 Tsd. Euro** belasten.

Weder der Kreisverwaltung noch dem Kommunalen Prüfungsverband ist auch nur eine einzige Kommune, bzw. ein einziger Landkreis bekannt der diese freiwillige Leistung gewährt.

Im Übrigen würde die Übernahme der Elternbeteiligung wohl im Widerspruch zu den Anforderungen für das vom Landkreis noch zu erstellende **Haushaltskonsolidierungskonzept** stehen und insoweit die 2 Mio. Euro **Stabilisierungshilfen gefährden**.

Beschwerdemanagement

Die zuständigen Mitarbeiter des Landkreises sind für jedermann und zu jederzeit per Telefon, Fax oder Mail erreichbar. Ihre Telefonnummern und Mailadressen sind auf der Homepage des Landkreises für jedermann sichtbar.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass diese Mitarbeiter alle Probleme lösen oder abstellen können (z. B. Baustellen, Witterungseinflüsse, Streiks, Kapazitätsfestlegungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, Stundenplanungen der Schulen, etc...).

Einzelne Härtefälle sollen, so Landrat Oswald Marr, durch die Verwaltung näher beleuchtet, sowie die Schulzeiten mit den Fahrzeiten der öffentlichen Linien abgeglichen werden. In Bezug auf Letzteres wird die Verwaltung zeitnah auf die Schulen zukommen.

Anlage 4

Schülerbeförderung – Feststellung der Schulbeginns- und Schulendzeiten.

Um einen möglichen Beförderungsbedarf festzustellen wurden das KZG, das FWG die RS I und die RS II nach den Schulbeginns- und Schulendzeiten des Unterrichts befragt. Beispielhaft ist wird auf das als Anlage beigefügte Schreiben an das FWG verwiesen sowie die Antwortschreiben der jeweiligen Schulen verwiesen.

Abgefragt wurden die **Schulendzeiten** aller **Schüler mit Fahrtberechtigung**. Abgestellt wurde auf den jeweiligen **Ortsteil**. Beim Ergebnis ist einschränkend zu berücksichtigen:

- ➔ Abgefragt wurden nur die Endzeiten des **Pflichtunterrichts**.
- ➔ **Freiwillige Zusatzkurse**, bzw. variable Schultage/-zeiten sind **nicht** enthalten !!!
- ➔ Die **Ortsteil**-Angabe beruht auf die Daten der Schulen, bzw. den Angaben im Antrag auf Zuteilung einer Schülerfahrkarte. Trotz einer Nachbearbeitung der Daten kann hier eine gewisse Fehlerquote nicht ausgeschlossen werden.
- ➔ Die Stundenpläne können sich **mehrfach im Jahr ändern** (z. B. Zwischenzeugnis, Erkrankung von Lehrern, Wechsel von Referendaren, etc...). Insoweit handelt es sich bei der Auswertung nur um eine **Momentaufnahme**. Dies gilt auch im Hinblick auf den Austritt oder Übertritt von Schülern, bzw. den Wohnortwechsel von Schülern.

Die Auswertung zeigt, dass insbesondere die Beförderung der abseits der Hauptverkehrsachsen liegenden Schüler wegen des eingeschränkten ÖPNV-Angebotes schwierig ist. Nachfolgend zur Veranschaulichung einige Einzel-Beispiele aus der durchgeführten Erhebung.

Einzelbeispiele Nachmittagsunterricht						
Zeitlage	Lauenhain	Langenau	Burkersdorf	Größau	Wolfergrün	Wildenberg
Montag 7 Std.	1 Schüler	-	1 Schüler	1 Schüler	-	-
Montag 8 Std.	1 Schüler	1 Schüler	2 Schüler	1 Schüler	3 Schüler	1 Schüler
Montag 9 Std.	1 Schüler	2 Schüler	2 Schüler	-	-	-
Montag 10 Std.	-	-	-	-	1 Schüler	-
Dienstag 7 Std.	1 Schüler	-	-	-	2 Schüler	1 Schüler
Dienstag 8 Std.	1 Schüler	2 Schüler	1 Schüler	1 Schüler	3 Schüler	-
Dienstag 9 Std.	1 Schüler	2 Schüler	-	-	-	1 Schüler
Dienstag 10 Std.	-	-	-	-	-	-
Mittwoch 7 Std.	-	-	-	-	-	-
Mittwoch 8 Std.	2 Schüler	3 Schüler	4 Schüler	1 Schüler	3 Schüler	-
Mittwoch 9 Std.	-	2 Schüler	-	-	-	-
Mittwoch 10 Std.	-	-	-	1 Schüler	1 Schüler	-
Donnerstag 7 Std.	-	-	-	-	-	-
Donnerstag 8 Std.	1 Schüler	2 Schüler	1 Schüler	1 Schüler	3 Schüler	-
Donnerstag 9 Std.	-	2 Schüler	-	-	-	-
Donnerstag 10 Std.	-	-	-	-	2 Schüler	1 Schüler

Die Auswertung zeigt, dass eine über **verschiedene Zeitlagen** verteilte **minimale Nachfrage** mit **peripheren**, vom ÖPNV nur schwach erschlossenen, **Ortsteilen** zusammentrifft.

Laut den Aussagen und Erfahrungen in Tirschenreuth ist die Problematik auch mit dem dort eingeführten „BAXI-Modell“ nicht umfassend lösbar. Nach den Ausführungen der dortigen Mitarbeiter sind i. d. R. nur punktuelle Verbesserungen möglich. Diesbezüglich wird auf die Exkursion nach Tirschenreuth mit Vertretern der Kreisgremien verwiesen.

Bislang wurden die o. a. Herausforderungen des Schülerverkehrs in **peripheren Orts- und ungünstigen Zeitlagen** entweder – ähnlich wie in vielen anderen Bereichen (Vereine, FW, Nachbarschaftsinitiativen, etc..) durch Eltern- und Nachbarschaftsengagement oder durch Übernahme von Kilometerentschädigungen im Rahmen des SchKfRG gelöst und gemeistert.

Die Alternative hierzu wäre, vor allem am Nachmittag, einen nicht unerheblichen Teil der Beförderungsleistungen mit Taxis oder Mietwagen abzuwickeln. Ob hierfür im Landkreis ausreichend Kapazitäten vorhanden wären, bzw. welche Finanzbelastung (Beförderungs- und Verwaltungskosten) auf die Umlagezahler zukäme ist verwaltungsseitig derzeit nicht abschätzbar.

TOP 3 Kreiskulturraum - Modifikation der Planung und Gestaltung der Außenanlagen

Frau Porzel, Planungsbüro Spindler +, stellt dem Gremium die geplante Gestaltung der Außenanlagen anhand einer Präsentation vor.

Sachverhalt:**A.) Aktueller Sachstand**

- Mit den Abbrucharbeiten am Kreiskulturraum wurde im Mai 2014 begonnen.
- Zwischenzeitlich sind **Bauaufträge** in Höhe von 3,1 Mio. Euro vergeben.
- Der aktuelle **Kostenstand** (bezahlte Rechnungen) beläuft sich auf ca. 1,15 Mio. Euro
- Die Maßnahme dürfte zeitlich derzeit gut **2 Monate hinter** dem ursprünglichen **Bauzeitenplan** vom 20. Januar 2014 zurückliegen.

Ungeachtet dessen wird darauf gehofft, dass der Kreiskulturraum zum bis Jahresende 2015 soweit fertiggestellt ist, dass ein Spielbetrieb wieder möglich ist.

- Bei den **Kosten** zeichnet sich eine deutliche Überziehung der ursprünglich geplanten Ausgaben ab. Im Wesentlichen ist dies auf zwei Ursachen zurückzuführen:

- a.) Dem relativ hohen **Preisniveau** bei einzelnen Gewerken. Dies dürfte zum einen auf die **engen Ausführungsfristen**, zum anderen auf die **gute Baukonjunktur** zurückzuführen sein.

Beispielhaft wird hierfür auf das Vergabeverfahren Sprinkleranlage verwiesen, bei welchem allein drei Ausschreibungsverfahren durchgeführt wurden. Bei den ersten beiden Ausschreibungen wurde jeweils nur ein Angebot mit deutlich erhöhten Preisen abgegeben.

Bislang gab es erhebliche **Kostenmehrungen** gegenüber der Kostenberechnung bei folgenden Gewerken:

- Metaldach	+ 94 Tsd. Euro (Ko.Ber. 211 Tsd. Euro)
- Elektroausschreibungen LV 1 + 2	+ 45 Tsd. Euro
- Hebebühne Orchestergraben	+ 41 Tsd. Euro (Ko.Ber. 50 Tsd. Euro)
- Stahl-/Glasfassade	+ 37 Tsd. Euro (Ko.Ber. 500 Tsd. Euro)
- Heizung	+ 20 Tsd. Euro (Ko.Ber. 122 Tsd. Euro)
- Winterbaumaßnahmen	+ 15 Tsd. Euro (Ko.Ber. 0 Tsd. Euro)
- Demontage Heizung/Lüftung	+ 15 Tsd. Euro (Ko.Ber. 17 Tsd. Euro)
- Aufzugsanlagen	+ 15 Tsd. Euro (Ko.Ber. 72 Tsd. Euro)
- MSR-Technik	+ 15 Tsd. Euro (Ko.Ber. 85 Tsd. Euro)
- Sanitäre Fertiginstallation	+ 10 Tsd. Euro (Ko.Ber. 70 Tsd. Euro)

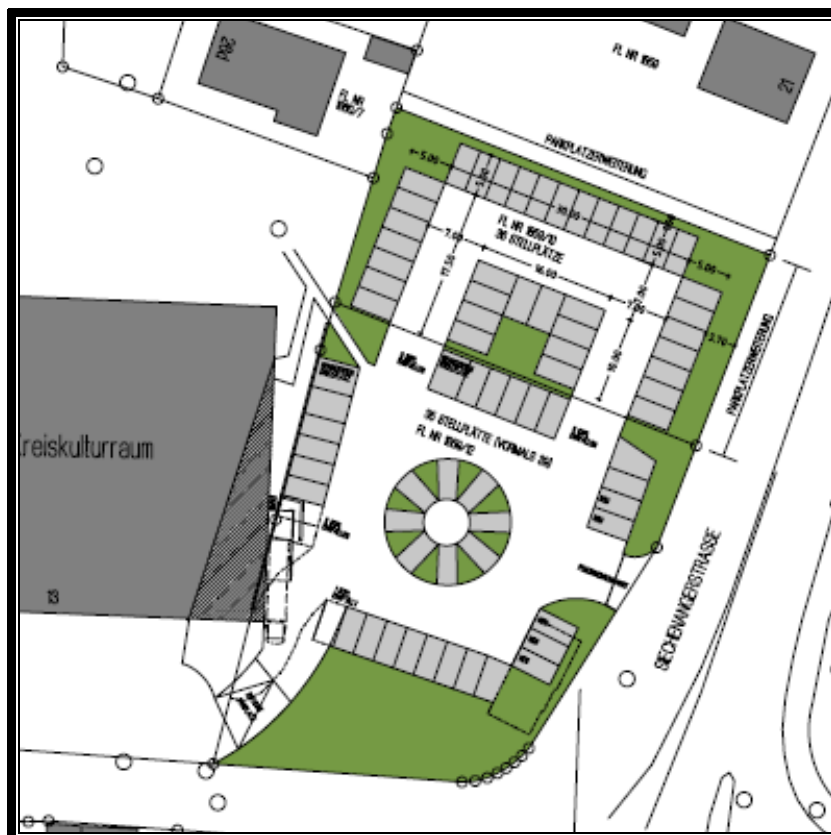
b.) Neue, bzw. **ergänzende Überlegungen** und **Erkenntnisse** nach Einreichung unseres Förderantrages. Hiervon sind insbesondere folgende Bereiche betroffen

- Außenanlagen
- Bühnentechnik
- Elektrotechnik
- Beleuchtung

B.) Außenanlagen

Der Gestaltung und Ausführung der Außenanlagen wurde bei der Ursprungsplanung im Zuge des Termindrucks bei der Ausarbeitung des Förderantrages etwas zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Dies gilt sowohl im Hinblick auf den Bauherren-, als auch bezüglich den weiteren an der Baumaßnahme Beteiligten.

Am bestehenden Parkplatz war – soweit baubedingt notwendig - die Änderung einzelner Parkplätze vorgesehen. Weiterhin war eine einfache, rein funktionale Anbindung der Erweiterungsfläche an den alten Parkplatz vorgesehen. Zudem sollte Lehrerparkplatz der Berufsschule mit elektromechanisch versenkbaren Pollern gegen unberechtigte Fremdnutzung abgesichert werden. Die **Kosten des Erstentwurfs** wurden vom Architekturbüro auf **116 Tsd. Euro** zzgl. der Planungskosten geschätzt. Nachfolgend die ursprüngliche Planung.



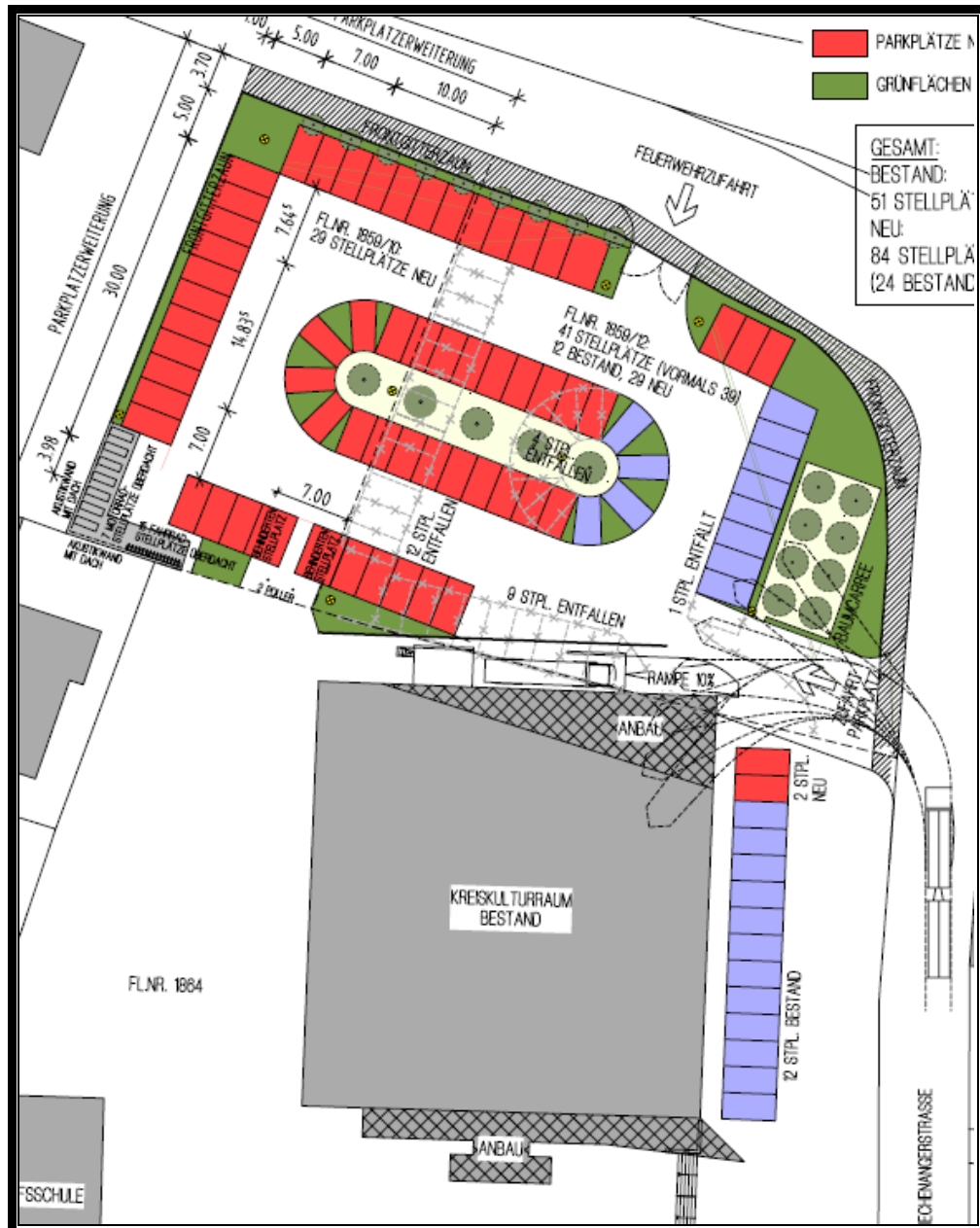
Im Verlaufe der Baumaßnahme stellte sich dann heraus, dass die **bestehende Planung** in einigen Punkten noch **Optimierungspotential** aufwies (vergl. auch Sitzungsvorlage vom 22.07.2014 in welcher die Thematik bereits andiskutiert wurde).

Zudem ergab sich mit dem Angebot einer teilweisen Flächenabtretung an die Stadt Kronach zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Siechenangerstraße eine **neue Situation**.

Sowohl dem Kreiskulturraum selbst, als auch dem erweiterten Parkplatz kommt in **städtebaulicher** Hinsicht eine hohe **Bedeutung** zu. Der bisherige Entwurf wird diesem Anspruch nicht im vollen Umfang gerecht.

Weiterhin wurden – aus unserer Sicht berechnigte - **Wünsche** der **Nachbarschaft** bezüglich eines Lärm- und Sichtschutzes, bzw. an der nördlichen Grenze nach der Errichtung einer baulichen Trennung (Einzäunung) an den Landkreis herangetragen.

Auf Grund dieser Sachlage wurde der Architekt gebeten, die bestehende Planung nochmals zu überdenken. Nachfolgend der Neuentwurf:



Der Neuentwurf enthält gegenüber dem ursprünglichen Plan insbesondere folgende Änderungen:

- ➔ **Abtretung** eines **Geländestreifens an die Stadt Kronach** (schwarz schraffiert). Dies ermöglicht im Zusammenspiel mit dem Abbruch der bestehenden Garagenanlage eine

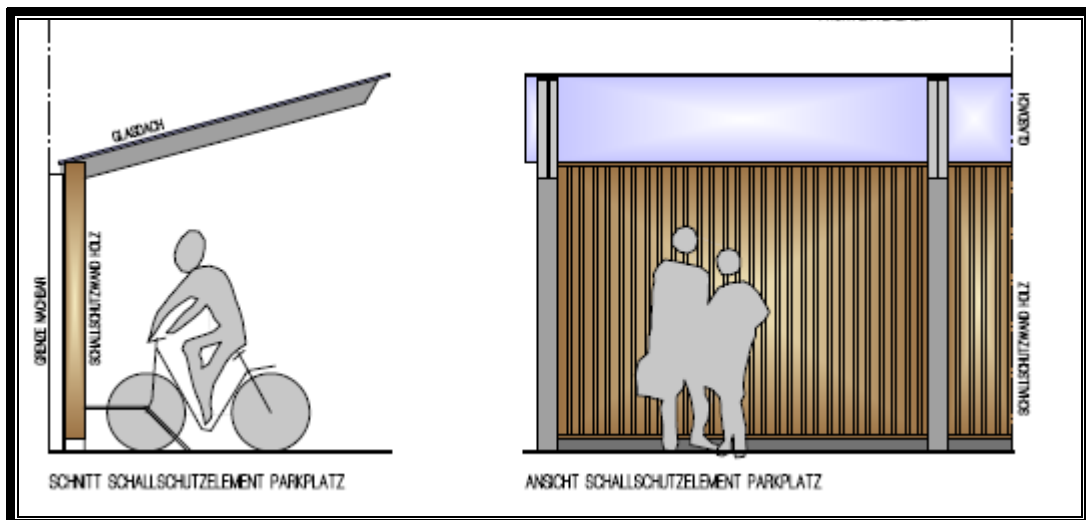
höhere Übersichtlichkeit und eine bessere Linienführung im südöstlichen Kurvenbereich der Siechenangerstraße. Damit ist eine deutliche **Entschärfung** dieser bislang unübersichtlichen **Gefahrenstelle** verbunden.

Zudem kann - vorbehaltlich der Zustimmung eines weiteren Eigentümers - dank dieser Geländeabtretung die Stadt Kronach von der „Frischen Quelle“ bis zur Einmündung des „Langen Steig“ einen durchgängigen Gehsteig anlegen. Damit würde die bislang notwendige zweifache Straßenquerung für Fußgänger in diesem Gefahrenbereich entfallen. Die Sicherheit der Fußgänger, insbesondere für die große Anzahl von Schülern, würde sich deutlich verbessern.

Gleichzeitig wird damit ein Beitrag zur **Barrierefreiheit** geleistet, weil nun für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Blinde und weitere Personengruppen mit Handicaps dieser stark frequentierte Straßenabschnitt leichter und sicherer begangen werden kann.

Die Durchführung dieser Verkehrsverbesserungsmaßnahme hat jedoch zur Folge, dass die bestehende Zaunanlage abgebrochen werden muss. Die Schulleitung der Berufsschule und die Verwaltung plädieren dafür, dass auch der neue Parkplatz mittels einer **Zaunanlage** von der Siechenangerstraße abgetrennt wird. Die damit verbundene Reduzierung des „Hundekot-Problems“ ist nur einer der Aspekte, die hierfür sprechen.

- ➔ Im Zuge der o. a. Baumaßnahme wird auch die **Zufahrt zum Parkplatz** optimiert
- ➔ Um den **Belangen unserer Nachbarschaft** Rechnung zu tragen ist im nördlichen Grundstücksbereich die Errichtung einer Zaunanlage vorgesehen. In der nordwestlichen Grundstücksecke ist die Errichtung eines Sicht- und Lärmschutzes geplant, der gleichzeitig die Funktion eines **Stellplatzes für Motor- und Fahrräder** übernimmt.



- ➔ Die **Behindertenparkplätze** wurden nun nahe am Kreiskulturraum an einer schmalen Durchgangspassage zum Kreiskulturraum angeordnet. Hieraus ergeben sich einerseits kurze Wege, andererseits ermöglicht der kleine Durchgang ein bequemes Ein- und Aussteigen, weil damit faktisch überbreite „Komfort-Parkplätze“ geschaffen wurden.

- Gegenüber dem ursprünglichen Entwurf weist das geänderte Konzept eine klar strukturierte, wesentlich übersichtlichere und **harmonischere Verkehrsführung** auf.
- Auf Grund seiner Lage (südöstlicher Stadtzugang) und Größe kommt der Parkplatzfläche eine erhöhte **städtebauliche Bedeutung** zu. Diese wird bei einem künftigen Rückbau der „Stockardsbrücke“ nochmals zunehmen, weil das überplante Areal dann für die Verkehrsteilnehmer auf der B 173 eine noch größere stadtbildprägende Wirkung entfaltet.

Um diesen städtebaulichen Anforderungen gerecht zu werden, sieht das neue Konzept neben den bereits angeführten Maßnahmen noch eine kleine „**Baumallee**“ im östlichen Parkplatzbereich sowie ein idyllisches **Baumkarree** auf der südlichen Grundstücksfläche vor. Neben den architektonisch-städtebaulichen Aspekten und der Schaffung von Ruhezonen werden durch diese Maßnahme auch **positive mikroklimatische Auswirkungen** erwartet.

Durch ein neues - noch nicht abschließend entwickeltes – **Lichtkonzept** werden die Planungen ergänzt und abgerundet.

- Die **Oberflächenentwässerung** soll nach Möglichkeit zur Entlastung der städtischen Kanäle **auf dem Grundstück** erfolgen. Ungeachtet dessen wird seitens des Landkreises folgende Ausführung geplant:

- **Parkplätze:** **gepflastert**
- **Fahrwege:** **asphaltiert**

Die Asphaltierung der Verkehrswege hat folgende Vorteile:

- Erleichterung des Winterdienstes (und der Reinigung)
- Geringerer Schmutzeintrag in den Kreiskulturraum und die Berufsschule
- Bessere Begeh-/Befahrbarkeit für Menschen mit Gehbeeinträchtigung, Gehhilfen, Rollstühlen und High Heels

Die **Kosten dieses Parkplatzkonzeptes** wurden vom Architekturbüro mit **313 Tsd. Euro** beziffert. Gegenüber der ursprünglichen Planung entspricht dies einer **Steigerung um 200 Tsd. Euro** allein bei den Baukosten. Hinzu kommen die **erhöhten Planungskosten**.

Grundsätzlich wird von der Verwaltung die Umsetzung eines aufgewerteten Parkplatzkonzeptes befürwortet.

Die Entscheidung, ob und ggf. welche Module der vorgestellten Planung entfallen sollen, wäre von den zuständigen Kreisgremien zu treffen.

C.) Elektrotechnik/Bühnentechnik/Beleuchtung/etc...

Ähnlich wie bei den Außenanlagen ergaben sich auch im Bereich der Fachplanungen, vor allem bei der **Beleuchtung**, der **Elektroplanung** und der **Bühnentechnik** Kostensteigerungen und Mehrbedarfe. Insbesondere wird auf die nachfolgenden Bereiche verwiesen.

➔ Beleuchtung	diverse Bereiche	60 Tsd. €
➔ Brandschutz Zuschauerraum		12 Tsd. €
➔ EDV-Anlagen		8 Tsd. €
➔ Demontagen/Baustromversorgung		7 Tsd. €

Eine genaue Aufstellung der Mehrkosten kann der **beigefügten Anlage** entnommen werden.

Zusätzlich wurden von verschiedener Seite **weitergehende Ausbau-** und **Ausstattungswünsche** formuliert, die gemäß dem Fachplaner mit folgenden Baukosten verbunden wären:

➔ Strahler Kunstverein		ca. 14 Tsd. €
➔ Monitore/Kameras im Foyer und in den Umkleiden (für Besucher u. Schauspieler)		ca. 18 Tsd. €
➔ Alle E-Leitungen in halogenfreier Ausführung		ca. 14 Tsd. €
➔ Zweite Traverse im Zuschauerraum (Bühnentechniker/K-Ref.)		ca. 30 Tsd. €
➔ Vollausrüstung mit LED-Bühnenstrahlern (Zukunftstechnologie)		ca. 30 Tsd. €
➔ LED-Wand (5 m x 3 m) an östlicher Außenwand (Werbezwecke)		ca. 80 Tsd. €

Die Ausstattung der Umkleiden mit Monitoren ist nahezu zwingend notwendig. Die Ausführung aller weiteren Punkte ist optional und in das Ermessen der Kreisgremien gestellt.

- ⇒ Die **Strahler** für die Ausstellungsräume und die (Groß-) **Monitore** sollten aus Kostengründen - soweit eine Anschaffung befürwortet wird – vom Bauherrn (ggf. vom Kunstverein) angeschafft werden.
- ⇒ **Halogenfreie Kabel** sind nicht zwingend vorgeschrieben – sie verursachen im Brandfalle jedoch weniger Rauchgase.
- ⇒ Inwieweit eine **zweite Traverse** erforderlich ist kann seitens des Vorlagenerstellers nicht beurteilt werden. Auf jeden Fall sind Befestigungspunkte incl. der erforderlichen Zuleitungen vorgesehen.
- ⇒ Bei einer Komplettumstellung auf **LED-Bühnenstrahler-Technik** könnten Installationskosten für die vorhandenen Strahler in Höhe von rund 5.500 Euro eingespart werden. Im Gegenzug müssten mehr neu LED-Bühnenstrahler beschafft werden. Die alten Strahler könnten evtl. an die Schulen oder andere Abnehmer aus dem öffentlichen Bereich abgegeben werden.

LED-Strahler sind laut Auskunft des Technikchefs am Staatstheater Nürnberg eindeutig die Zukunftstechnologie. Zudem sind sie im Vergleich zu den vorhandenen Strahlern äußerst sparsam im Energieverbrauch.

Ob in wenigen Einzelfällen (zum Beispiel mitgebrachtes Equipment von Tourneetheatern) die Doppel-, bzw. „**Zusatz**“-installation sowohl für die alte, als auch für die neue Scheinwerfertechnologie noch benötigt wird kann nicht abschließend beurteilt werden.

Vielleicht sollten vor einer endgültigen Entscheidung diesbezüglich weitere Nachfragen getätigt werden.

- ⇒ Den höchsten Mehraufwand dieser optionalen Ausstattungswünsche ist mit der Anschaffung einer **3 m x 5 m großen LED-Wand** für Werbe- und Infozwecke an der östlichen Außenfassade verbunden.

Neben den hohen Anschaffungskosten von **mehr als 80 Tsd. Euro** ist hier auch auf den Stromverbrauch zu achten.

Der Anschlusswert der Anlage beträgt **9 kWh !!!** Nachfolgend eine Beispielsberechnung, die auf folgenden Annahmen beruht:

- Bei **Tageslicht** (Strombedarf 80 % v. Anschlusswert) durchschnittlich **12 Std.** pro Tag in Betrieb
- Bei **Dunkelheit** (Strombedarf 50 % v. Anschlusswert) durchschnittlich **4 Std.** pro Tag in Betrieb
- **Strompreis** Brutto je kWh: 20 Cent

====> **Jahres-Stromverbrauch:** **38.000 kWh**
====> **Jahres-Stromkosten** **7.600 Euro**

D.) Finanzierung

Auf Grund der bereits vergebenen Aufträge sowie der aktuell guten Baukonjunktur ist nicht mit einer Kompensation der vorgenannten Mehrkosten durch nachfolgende Ausschreibungsergebnisse zu rechnen.

Bei Umsetzung aller im Sachverhalt angesprochenen Maßnahmen ist mit folgenden Mehrkosten zu rechnen:

- | | |
|--|---------------------------------|
| a.) Bisherige Mehrkosten laut Ausschreibungsergebnissen | ca. 250 Tsd. Euro |
| b.) Mehrkosten Neukonzept Parkplatz | ca. 200 Tsd. Euro (zzgl. PI-K.) |
| c.) Mehrkosten Elektro/Bühnentechnik, et | ca. 160 Tsd. Euro |
| d.) Mehrkosten „zusätzliche Ausstattungs- und Ausbauwünsche“ | ca. 200 Tsd. Euro |

Höchst unwahrscheinlich ist eine Nachförderung der zu erwartenden Mehrkosten. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass alle anfallenden Mehrausgaben durch den Landkreis zu finanzieren sind.

Gleichwohl sollte im Hinblick auf die hohe Bedeutung des Kreiskulturraumes für das kulturelle Leben im Landkreis und die hohe städtebauliche Komponente, eine angemessene, dem Prinzip der Nachhaltigkeit entsprechende, Umsetzung der Baumaßnahme erfolgen. Ein Sparen an der „falschen Stelle“ wird insoweit nicht empfohlen.

E.) Sonstiges

Im Hinblick auf eine Beschriftung und mögliche Vermarktung kann darüber nachgedacht werden, ob der Kreiskulturraum einen **neuen Namen**, eine neue Bezeichnung erhalten soll.

Eine weitere Überlegung wäre es **Spendengelder** in Form von „Sitzplatzpatenschaften“ und anderen Aktionen einzuwerben.

Edith Memmel bringt den Vorschlag einer E-Tankstelle im Bereich des Kreiskulturraumes ein. Man könne dazu Anfragen an örtliche Unternehmen tätigen.

Matthias Schubert vom gleichnamigen Planungsbüro erläuterte dem Gremium die anfallenden Mehrkosten im Bereich Elektrotechnik.

➤ **Beschluss:**

- 1.) Der Schul- und Kulturausschuss des Landkreises Kronach stimmt folgenden Änderungen und Modifikationen der Planungen am Kreiskulturraum zu.
- a.) Den **nicht vorhersehbaren Mehrkosten**, die sich aus der Bausubstanz (z. B. fehlende Betonstützen) oder den Forderungen der Sachverständigen, zum Beispiel des Brandschutzsachverständigen (Brandschutz im Zuschauerraum, etc..) ergeben.
- b.) Den **marktpreisbedingten Mehrkosten** (erhöhte Ausschreibungsergebnisse)
- c.) Dem vorgelegten **Parkplatz-Neukonzept** mit Ausnahme der folgenden Maßnahme
- Zaun auf Straßenseite
- d.) Den Mehrkosten für folgende Maßnahmen
- | | | | |
|---|--------------------------|--|------|
| - Monitore/Kameras Foyer | X Ja | <input type="radio"/> Nein | 10:0 |
| - Strahler für den Kunstverein | X Ja | <input type="radio"/> Nein | 7:3 |
| - Leitungen in halogenfreier Ausführung | | <input type="radio"/> Ja X Nein | |
| 9:1 | | | |
| - Zweite Traverse im Zuschauerraum | X Ja | <input type="radio"/> Nein | 10:0 |
| - Vollausstattung mit LED-Bühnenstrahlern
Nur Teilausstattung (Anschlüsse) | <input type="radio"/> Ja | X Nein | 10:0 |
| - LED-Wand (3 m x 5 m) Ostfassade | | wird zurückgestellt | |
- 2.) Die anfallenden Mehrkosten (Baukosten, zzgl. etwaig anfallender Planungskosten) werden genehmigt
- 3.) Der Stadt Kronach wird ein Grundstücksstreifen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Siechenangerstraße (vergl. Planskizze) zu einem Pauschalpreis in Höhe von 5.000 Euro zum Kauf angeboten. Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt die Detailregelungen hierzu festzulegen (genaue Grundstücksfläche, etc..).

ungeändert beschlossen

Ja 10 Nein 0 Anwesend 10

TOP 4 Bildungsregion Landkreis Kronach; Potentialanalyse für eine weiterführende Schule im nördlichen Landkreis - Konzeptvorstellung

Dem Gremium werden drei Konzepte, durch die jeweiligen Unternehmen vorgestellt:

1. Dr. Fruhmann & Partner Beratungsgesellschaft mbH, Parsberg
2. Institut SAGS, Augsburg
3. BASIS-Institut, Bamberg

Vom den Ausschussmitgliedern wird der Wunsch geäußert, auch die Möglichkeit einer Zweigstelle mit abzu prüfen

TOP 5 Unvorhergesehenes

TOP 6 Anfragen und Sonstiges

Um 17:58 Uhr schließt Landrat Oswald Marr die Sitzung des Ausschusses für Schule, Kultur und Sport.

Oswald Marr
Landrat

Sonja Welsch
Schriftführer/in