

## Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung

|                 |   |
|-----------------|---|
| Gremium         | <b>Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus</b>   |
| Sitzungsdatum:  | Dienstag, den 27.05.2008  |
| Sitzung Nummer: | 23 ( WLTA/23)   |
| Sitzungsdauer:  | 17:00 - 19:20 Uhr   |
| Sitzungsort:    | Landratsamt Stendal, Hospitalstraße 1 - 2, Neubau, Sitzungssaal "Stendal" |

---

Carsten Wulfänger  
Vorsitzende/r

---

Hannelore Badge  
Protokollführer/in

---

### Anwesend:

#### Vorsitz

Carsten Wulfänger

#### Mitglieder

Arno Felser  
Hans-Joachim Seeger  
Eduard Stapel

#### sachkundige Einwohner

Alfons Ewert  
Monika Langemann  
Heinz Riemann

#### Protokollführer

Hannelore Badge

#### von der Verwaltung

|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| Jörg Hellmuth       | LR                      |
| Annemarie Theil     | Dez. I                  |
| Heinz-Jürgen Twartz | Dez. II                 |
| Dr. Ulrike Bergmann | AL                      |
| Elisabeth Glöß      | AL                      |
| Sabine Herzog       | Schul- und Kulturamt    |
| Marietta Linzner    | AL                      |
| Doraliese Möhlmann  | AL Verwaltungssteuerung |
| Thomas Müller       | SG Straßenbau           |
| Brunhilde Schröder  | Controlling             |

#### Gäste

|                 |                          |
|-----------------|--------------------------|
| Gerald Scheer   | Altmark Bus GmbH         |
| Thomas Barniske | GF BIC Stendal           |
| Hammer          | VHS mit ca. 10 Studenten |
| Egmar Gebert    | Volksstimme              |
| Matthias Kuhn   | Altmarkzeitung           |

### Abwesend:

#### Mitglieder

Fritz Düsedau  
Klaus-Peter Noeske

Detlef Radke

sachkundige Einwohner

Eberhard Andert  
Christian Isensee  
Elke Nicolai

**Tagesordnung:**

**1. Teil gemeinsame Sitzung im Beratungsraum Stendal**

- 1 Begrüßung und Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit, der fehlenden Ausschussmitglieder und der Tagesordnung
- 3 Information zum Stand der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes und Diskussion, Präsentation durch: PTV Planung, Transport Verkehr AG Karlsruhe

**2. Teil Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus im Beratungsraum Stendal**

- 4 Feststellung der Niederschriften der 21. und 22. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus
- 5 Situationsbericht des BIC Stendal zum Thema Breitbandversorgung im ländlichen Raum (Herr Barniske, GF BIC Stendal)
- 6 Anfragen und Hinweise

---

**Protokoll**

**1. Teil gemeinsame Sitzung im Beratungsraum Stendal**

Gemeinsame Ausschusssitzung mit dem Ausschuss für Schule, Sport und Kultur, dem Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus und dem Bau- und Verkehrsausschuss

**zu TOP 1 Begrüßung und Eröffnung der Sitzung**

Herr Wulfänger, Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus, eröffnet und leitet die gemeinsame Sitzung der Ausschüsse und begrüßt die Gäste, die Mitglieder der Ausschüsse, die Mitarbeiter der Verwaltung, die Presse und das Ingenieurbüro ptv aus Karlsruhe.

**zu TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit, der fehlenden Ausschussmitglieder und der Tagesordnung**

Die ordnungsgemäße Ladung wird festgestellt, die Tagesordnung wird bestätigt. Die Beschlussfähigkeit wird in den einzelnen Ausschüssen festgestellt.

**zu TOP 3 Information zum Stand der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes und Diskussion,**

**Präsentation durch: PTV Planung, Transport Verkehr AG Karlsruhe**

Herr Wulfänger gibt einführende Erläuterungen:

Der Landkreis Stendal hat einen gültigen Nahverkehrsplan. Im Juni 2005 wurde der Nahverkehrsplan durch den Kreistag beschlossen.

Herr Wulfänger stellt den gegenwärtigen Finanzierungsaufwand des Landkreises für den ÖPNV und für die Schülerbeförderung dar:

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Betriebskostenhilfe an Verkehrsunternehmen                 | 3.914.400 Euro        |
| Schülerbeförderung als Leistungen des ÖPNV                 | 2.200.000 Euro        |
| Schülerspezialverkehr und freigestellte Schülerbeförderung | 1.490.000 Euro        |
| Zuweisungen vom Land für ÖPNV                              | <u>1.850.000 Euro</u> |
| Belastung des Haushaltes                                   | 5.754.400 Euro        |

Am 28.06.2007 ist der Kreistag über die Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2009-2014 informiert worden. Dieser künftige Nahverkehrsplan wird gemeinsam mit dem Altmarkkreis Salzwedel erarbeitet.

Die Planungsleistungen wurden gemeinsam mit dem Landkreis Salzwedel ausgeschrieben.

Das Ingenieurbüro „PTV - Planung Transport Verkehr“ aus Karlsruhe hat den Wettbewerb gewonnen und den Planungsauftrag erhalten.

Als Ecktermin wurde zwischen den Landkreisen abgestimmt, dass im Mai 2009 der neue Nahverkehrsplan durch die Kreistage zu beschließen ist.

Aus folgenden Gründen ist der Nahverkehrsplan neu zu erarbeiten:

- gesetzlichen Rahmenbedingungen haben sich geändert
  - neues europäisches Wettbewerbsrecht
  - Kürzung der Mittelzuweisung vom Land
  - veränderte Ausgleichszahlung für Ausbildungsverkehre ab 2008
- regionalspezifische Veränderungen sind eingetreten
  - Prognoseabweichungen zur demografischen Entwicklung (insbes. Schülerzahlen)
  - Schulentwicklungsplanung
  - Haushaltssituation des Landkreises und Kostenexplosion im ÖPNV

Die Diskrepanz zwischen Einnahmen und Ausgaben ist durch den neuen Nahverkehrsplan zu minimieren.

Letztlich laufen die Konzessionen der Busunternehmen zum 30.06.2009 bzw. 31.10.2010 aus.

Da der vorhandene Nahverkehrsplan den gesetzlichen Anforderungen nicht mehr entspricht, ist somit die Erstellung eines neuen notwendig.

Im Rahmen der Schülerbeförderung soll geprüft werden, ob durch schulorganisatorische Möglichkeiten der ÖPNV flexibler und kostengünstiger gestaltet werden kann. Außerdem sind die Bedienungsstandards unter den Gesichtspunkten Flexibilität und Kosten zu überprüfen.

Herr Wulfänger bittet nun die Vertreter des Ingenieurbüros PTV Frau Irene Burger und Herrn Markus Sator um Ihre Ausführungen.

Frau Burger und Herr Sator präsentieren das zukünftige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes.

Frau Burger geht insbesondere auf folgende Punkte ein:

- Projektstrukturen,
- Bestandsaufnahme,
- Anforderungsprofil,
- Schwachstellenanalyse sowie
- Entwicklung von Szenarien.

Herr Sator informiert über die Schwachstellenanalyse in Verbindung mit den Szenariobetrachtungen.

Folgende Szenarien wurden entwickelt und vorgestellt:

Szenario 1 - Konstantes Budget

Szenario 2 - Reduziertes Budget

Einsatz von Rufbussen zu bestimmten Zeiten  
gleichbleibendes Anforderungsprofil

Szenario 3 - Minimiertes Budget

Anforderungsprofil entspricht nicht mehr dem Standard  
bestimmte Orte können nicht mehr bedient werden

durch

ÖPNV.

Szenario 4 - Schulzeitenstaffelung

Durch die Szenarien kommt es zur Kostenerhöhung bzw. Kostenreduzierung:

|              |                        |               |
|--------------|------------------------|---------------|
| Szenario 1 - | Erhöhung der Kosten    | um 35 T Euro  |
| Szenario 2 - | Reduzierung der Kosten | um 55 T Euro  |
| Szenario 3 - | Reduzierung der Kosten | um 150 T Euro |
| Szenario 4 - | Reduzierung der Kosten | um 375 T Euro |

Was kann mit dem Szenario 4 erreicht werden?

- Einsparung von Fahrzeugen >> Einsparung von 10% des Fahrzeugbedarfs
- Optimierung der Wege
- Bedingungen der Schülerbeförderungsrichtlinie werden eingehalten, aber auch ausgenutzt.

Folgende gesetzliche Vorgaben sind einzuhalten:

- Schüler darf ab 6:00 Uhr von der Haltestelle abgeholt werden
- max. Beförderungszeit für Grundschüler beträgt 30 Minuten
- max. Beförderungszeit für Sekundarschüler und Gymnasiasten beträgt 60 Minuten
- max. Beförderungszeit für Berufsschüler beträgt 90 Minuten
- max. Wartezeit für Schüler vor Schulbeginn und nach Unterrichtsschluss zur 6. Stunde bzw. Schulschluss zur 8. Stunde ( 30 Minuten ) könnte sich verringern.

Durch die Differenzierung der Schulanfangszeiten zwischen 7:00 bis 8:15 Uhr könnte es zu einer Einsparung von bis zu 20 Fahrzeugen und jährlichen Kosten für den ÖPNV von 375 T Euro kommen.

**Zeitplan:**

|          |   |  |
|----------|---|--|
| -Teil 1  | Juni 2008<br>August 2008<br>September 2008  | Erarbeitung des Planungsnetzes<br>Linienbündelung<br>Entwurf Nahverkehrsplan   |
| - Teil 2 | bis November 2008<br>Ende Dezember 2008<br>Ende Januar 2009<br>Ende Februar 2009<br>Ende März 2009<br>Ende Mai 2009 | Beteiligungsverfahren mit öffentlicher<br>Auslegung<br>Abwägung der Vorschläge und Hinweise aus dem<br>Beteiligungsverfahren<br>Überarbeitung Entwurf<br>Erörterung des überarbeiteten Entwurf<br>Erarbeitung der Endfassung<br>Beschlussfassung im Kreistag |

Herr Wulfänger bedankt sich bei den Mitarbeitern des Ingenieurbüros für den guten Vortrag und eröffnet die Diskussion.

Der Vortrag wird den Mitgliedern der Ausschüsse in Papierform zugeschickt.

Herr Kloth (Ausschuss Schule, Sport und Kultur) stellt die Anfrage, ob das Szenario 3 erweiterbar auf 4 ist. Im Szenario 3 wird die Schülerbeförderung auch bedient.

Herr Sator antwortet, dass das Szenario 4 unabhängig vom Szenario 3 zu sehen ist. Das Szenario 4 befasst sich ausschließlich mit der Beförderung infolge Schulzeitbeginnstaffelung.

Herr Felser (Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus) hat folgende 5 Fragen:

- 1.) Wo kommen die Fahrgastzahlen her, wer hat zugearbeitet?

Herr Sator sagt, dass die Fahrgastzahlen von der NASA zugearbeitet wurden. Unterstützung erhielten sie auch durch die Altmark Bus GmbH.

- 2.) Wie ist der Einsatz der Busse an den Wochenenden?  
Ist nur die Linie nach Havelberg an den Wochenenden berücksichtigt?  
Ist eine Erweiterung der Rufbusse vorgesehen?

Herr Sator antwortet, dass die Wochenenden nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes seien.

Würde die Linie Havelberg am Wochenende entfallen?

Herr Sator bemerkt, dass der Nahverkehrsplan ein **Rahmenplan** ist. Die einzelnen Fahrten sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes und müssen von den einzelnen Unternehmen geplant werden.

- 3.) Wurde darüber nachgedacht, dass die Schülerbeförderung, wo es machbar ist- z.B. Seehausen-Osterburg-, auf die Schiene zu verlagern? Oder wurde nur der Omnibusverkehr untersucht?

Herr Sator sagt, dass keine Umplanung der Schülerbeförderung von Straße auf Schiene vorgenommen bzw. angedacht wurde. Man hat sich hier mit der Schulzeitenstaffelung befasst und deren Auswirkungen.

- 4.) Was passiert mit den landesbedeutsamen Buslinien z.B. nach Genthin? Werden diese gefördert durch einen Zuschuss aus der Landeskasse?.

Herr Sator meint, dass das nicht Bestandteil des Planes ist.

- 5.) Inwieweit hat der Plan Bestand, wenn der Busverkehr parallel zum Zug, der zwischen Tangermünde und Stendal werktags im Stundentakt verläuft? Oder wurde alternativ untersucht, dass die Busse aus Havelberg kommend in Tangermünde enden und der Umstieg in den Zug erfolgt oder die andere Variante: Tangermünde wird nicht mehr angefahren und der Bus fährt als Schnellbus über die Elbbrücke nach Stendal.

Herr Sator antwortet, dass die Aufgabe des Nahverkehrsplanes darin besteht, die Mindestanforderungen fest zu schreiben. Alles weitere ist dann in der Detailplanung aufzugreifen, zu untersuchen und umzusetzen.

Frau Braun (Vorsitzende des Ausschusses für Schule Sport und Kultur) spricht sich dafür aus, dass das Szenario 4 als kostengünstigste Variante weiter untersucht wird, da hier Kosten von 375 T Euro eingespart werden könnten. Sie möchte aber wissen, wie lange bei Szenario 4 die Schüler gegenüber der jetzigen Linienführung unterwegs sind.

Herr Sator sagt, dass sich die Reisezeiten an sich nicht verändern. Die maximalen Reisezeiten entsprechend der Beförderungsrichtlinie werden gewährleistet. Durch die Staffelung der Schulanfangszeiten erhält man lediglich mehr Spielraum und die Wartezeiten können sich reduzieren.

Frau Braun fragt noch einmal nach dem dargestellten Beispiel - Beelitz - Arneburg- Wischer – Stendal: Wie funktioniert das mit den unterschiedlichen Schulanfangszeiten der Grundschüler, Sekundarschüler und Gymnasiasten in den dargestellten Orten?

Herr Sator sieht in der Darstellung ein gutes Beispiel, wie es umsetzbar sein könnte, dass auf Grund der auseinander gezogenen Schulanfangszeiten Schüler an der einen Schule abgesetzt und andere Schüler mit dem gleichen Fahrzeug zur anderen Schule gebracht werden. So ist das Ziel umsetzbar, dass gleiche Fahrzeuge genutzt werden und es damit zur Einsparung von Bussen kommt.

Herr Prange (Ausschuss Schule, Sport und Kultur) möchte wissen, wer die Schulanfangszeiten festlegt. Seiner Meinung nach ist das Kultusministerium dafür zuständig.

Frau Dr. Bergmann bestätigt das. Der Rahmen der Schulanfangszeiten von 7:00 – 8:15 Uhr wurde per Erlass durch das Kultusministerium in diesem Jahr neu festgelegt. Jede Gesamtkonferenz der Schule beschließt die spezielle Schulanfangszeit für ihre Schule.

Herr Kloth fragt an, ob es für jede Schule im Landkreis bereits eine Liste gibt, in der die Schulanfangszeiten modellhaft festgelegt worden sind?

Herr Sator sagt, dass das Büro sich ein Konzept mit den Anfangszeiten der Schulen überlegt und modellhaft die Berechnungen untersetzt hat.

Herr Kloth bemerkt, dass es sich zeigt, dass die Grundschulen sehr früh beginnen.

Herr Sator meint, dass es sinnvoll wäre, wenn die Grundschulen früh beginnen, danach kommen die Sekundarschulen und Gymnasien.

Frau Theil fragt anhand des Beispiels Arneburg, wie die Gymnasiasten aus Arneburg nach Stendal gefahren werden.

Herr Sator sagt, dass es ein Beispiel für die Auslastung eines Fahrzeuges war.

Frau Braun erläutert, dass es ihr wichtig ist, dass die Fahrzeiten **optimal** sind für die Kinder. Dass die kleinen Grundschüler so früh aus dem Haus müssen, sieht sie auch als Vorteil für die Familie an, so können die Eltern gemeinsam mit dem Kind das Haus verlassen. Wichtig für die Eltern ist es, dass das Kind sicher an dem Schulstandort ankommt und dass die Gesamtfahrzeit sich nicht verlängert. Bisher hat es ganz gut geklappt. Sie denkt, dass das Planungsbüro die Aufgabe gut gelöst hat, obwohl sie sich größere Einsparungen hätte vorgestellt.

Frau Dr. Bergmann fragt nach, ob sich die Einsparungen der 20 Fahrzeuge nur auf den Hinverkehr oder auch auf den Rückverkehr beziehen.

Herr Sator führt aus, dass bis jetzt nur der Hinverkehr gerechnet wurde. Für den Rückverkehr gibt es bis jetzt erste konzeptionelle Überlegungen.

Herr Bausemer (Bau- und Verkehrsausschuss) sagt, Stendal Süd wird nicht mehr angefahren. Wie viel Geld wurde hier eingespart? Die Altmark Bus GmbH müsste weniger Geld erhalten haben. Wurden die Busgrößen auf bestimmten Linien überprüft? Je nach Fahrgastzahlen müssten die Busgrößen angepasst werden.

Frau Burger beantwortet dahingehend, dass die Kosten durch die Anzahl der Busse entstehen. Die Größe der Busse ist dabei nachrangig.

Frau Möhlmann führt aus, dass die Altmark Bus GmbH einen Vertrag mit dem Landkreis hat. Da sind die Kosten aufgeschlüsselt. Die Frage der Einsparung durch Stendal Süd kann sie nicht beantworten.

Herr Mechlinski (Bau- und Verkehrsausschuss) richtet seine Frage an Frau Dr. Bergmann, wenn man die Staffelung der Schulanfangszeiten durchsetzen will, ob mit den Schulen schon Vorgespräche geführt wurden und ob es auch sein kann, dass eine Schule sich weigert, die Schulanfangszeiten zu verändern.

Frau Dr. Bergmann meint, dass sie es nicht ausschließen kann, dass eine Gesamtkonferenz dem Dargestellten nicht folgt. Die Grundlage der Schulbeginnzeiten von 7:00- 8:15 Uhr wurde seit diesem Schuljahr durch das Kultusministerium per Erlass neu herausgegeben. In Bezug auf das Szenario 4 in Verbindung mit den Schulbeginnzeiten könnten Gespräche mit

den Schulen aufgenommen werden. Sie verweist aber auch auf weitere Konsequenzen, z.B. auf tatsächliche Busfahrtzeiten oder auf die Gemeinden, die Horte betreiben.

Herr Tanne (Bau- und Verkehrsausschuss) fügt hinzu, dass er ähnlich wie Herr Mechlinski das Szenario 4 als die beste Variante ansieht. Wenn die Gesamtkonferenz soviel Spielraum hat, um den Nahverkehrsplan zu kippen, sollten die Leute, die die Schulanfangszeiten beschließen, jetzt an einen Tisch geholt und ihnen die Sachlage erläutert werden.

Der Landrat, Herr Hellmuth, möchte das Gesagte von Frau Dr. Bergmann ergänzen. Vor 1 ½ Jahren gab es Nachberechnungen durch die Altmark Bus GmbH. Da wurden schon Möglichkeiten der Einsparung gefordert z.B. durch Veränderung der Schulanfangszeiten. Der Landkreis hat das zum Anlass genommen, Untersuchungen durchzuführen. Er befürwortet, dass die Szenarien 2 und 4 vertieft untersucht werden. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes sollte die Ergebnisse der Untersuchung darstellen. In aller Deutlichkeit betont der Landrat, dass es für den Landkreis keine Alternative gibt.

Frau Braun schlägt vor, den Entwurf des Nahverkehrsplanes zeitnah mit den Schulen, Schulträgern und Elternvertretern zu diskutieren. Es soll so diskutiert werden, dass es für den Landkreis keine Alternative gibt. Der Landkreis benötigt diese Einsparungen, um weitere Preissteigerungen abzufangen.

Frau Theil wendet sich an Herrn Mechlinski und sagt, dass ursprünglich die Staffelung der Schulanfangszeiten bis 8:45 Uhr durch die Altmark Bus GmbH vorgeschlagen war. Aus diesem Grund gab es die Anfrage des Landkreises beim Kultusministerium und Gespräche mit den zuständigen Referenten des Landesverwaltungsamtes. Ein Unterrichtsbeginn nach 8:15 Uhr wird abgelehnt. Der seit diesem Jahr ergangene Erlass gilt.

Herr Felser möchte wissen, ob es gesetzliche Fristen für die Abgabe von Stellungnahmen gibt?

Die Stadt Stendal konnte aus Zeitgründen keine Stellungnahme zum aktuellen Nahverkehrsplan abgeben.

Frau Möhlmann sagt, dass der Nahverkehrsplan 2005 beschlossen wurde. Dazu gab es jetzt keine Anhörungstermine. Es wird hier der Fahrplan der Busunternehmen mit dem Nahverkehrsplan verwechselt.

Herr Wulfänger äußert, dass es für den Entwurf des neuen Nahverkehrsplanes 2 Monate Zeit gibt, um eine Stellungnahme abzugeben.

Frau Köppe meint, dass aus Ihrer Sicht der Beginn der Schulanfangszeit für Grundschüler um 7:00 Uhr eine Katastrophe für die kleinen Kinder ist.

Frau Weis ist gegenteiliger Meinung, da sie selbst Pendler ist, muss sie schon früh ihr Kind im Hort abgeben. Ihr würde der frühe Beginn der Schule entgegen kommen.

Herr Wulfänger fasst zusammen: Die Fahrzeitenstaffelung bringt Veränderungen in jeder betroffenen Familie mit sich. Hier muss ein Konsens gefunden werden. Der Startschuss für die weitere Planung am Szenario 4 in Verbindung mit Szenario 2 ist jetzt gegeben. Das



Planungskonzept wird durch das Büro PTV erarbeitet. Anfang September liegt der 1. Entwurf vor. In 2 ½ Monaten sollte in dieser Runde der 1. Entwurf erneut diskutiert werden.

Herr Tanne möchte wissen, wann er in den Genuss des Entwurfs kommt.

Herr Wulfänger führt aus, dass der Entwurf Anfang September vorgestellt wird.

**2. Teil Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus im Beratungsraum Stendal**

**Die Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus wird um 18:45 im Raum Stendal separat fortgeführt.**

**zu TOP 4 Feststellung der Niederschriften der 21. und 22. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus**

Da Herr Seeger beim 2. Teil der Sitzung nicht mehr anwesend ist, ist der Ausschuss nicht mehr beschlussfähig. Die beiden Niederschriften werden auf der nächsten Sitzung am 9.9.08 bestätigt.

**zu TOP 5 Situationsbericht des BIC Stendal zum Thema Breitbandversorgung im ländlichen Raum (Herr Barniske, GF BIC Stendal)**

Herr Wulfänger führt zu diesem Thema kurz aus: Auf dem Kreistag Ende 2007 wurde gefordert, durch das BIC Stendal einen Situationsbericht zur Breitbandversorgung im ländlichen Raum zu geben.

Herr Barniske erläutert an Hand von Folien die Verteilung der Breitbandversorgung. Dieses Material wurde den Ausschussmitgliedern übergeben. In den Bericht flossen die Ergebnisse des 1. Altmärkischen Breitbandtages in Osterburg ein.

Herr Barniske gibt einen Überblick über den Ist-Zustand vom 31.05.07 und über Fördermöglichkeiten für die Gemeinden (Modellprojekte). Es ist sehr kostenintensiv, in kleinen Gemeinden den Anschluss zu installieren.

Es wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet:

Es ist festzustellen, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass für das gesamte Gebiet des Landkreises Stendal perspektivisch eine einheitliche technologische Lösung zu erwarten sein wird.

Deshalb kommt es darauf an, dass gemeindebezogen die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden. Dazu gehören in erster Linie folgende Aktivitäten:

- gemeindebezogene Nachweisführung zur Unterversorgung bei der Bereitstellung des Breitbandes
- konkrete gemeindebezogene Bedarfsermittlung (Privathaushalte, gewerbliche Nutzer), wie viele Privathaushalte und Gewerbetreibende haben ein Interesse an einem DSL/Breitband-Anschluss

- Eindeutige Interessenbekundung des Landkreises Stendal bzw. der interessierten Gemeinden gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt an der Partizipierung des zu erwartenden Programms
- Forderung nach einer schnellen Erarbeitung und Umsetzung der landesspezifischen Richtlinie
- weitere kontinuierliche Einbeziehung der politischen Mandatsträger aus der Region auf Landes- und Bundesebene zur Lösungsfindung für die Problematik

Meinungen dazu waren:

Herr Riemann: Warum hat die Telekom kein Interesse ?

Herr Barniske: Es muss unter Wirtschaftlichkeitskriterien betrachtet werden. Bei gewerblichen Unternehmen, wenn Bedarf da ist, lohnt es sich.

Herr Ewert: Mit dieser Technologie ist das Illusion. Es wird eine monatliche Kostenfrage sein. In Ballungsgebieten ist das angebracht, aber zu versuchen, ein großes Spektrum zu erfassen, ist illusorisch.

Herr Wulfänger: Der Bedarf ist da, Kosten sind jedoch zu hoch.

#### **zu TOP 6 Anfragen und Hinweise**

Die nächste Ausschusssitzung ist am 9.9.08, eventuell wird zu diesem Zeitpunkt wieder eine gemeinsame Sitzung zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Ansonsten sollte eine der nächsten Sitzungen in der Fachhochschule durchgeführt werden.